

Ausztria: Vasútvonal megnyitás. Újra személyvonattal Pinzgauerből Krimmlbe

A pinzgaueri személyvonat 2010. szeptember 11-től ismét Krimml/Waldig közlekedik. A 2005-ös pusztító árvíz után a vasút kényszerűen lerövidítette az útvonalat és csak Zell am See és Mittersill között maradt meg a vasúti közlekedés.

A vonal üzemeltetését 2008 júliusában a Salzburg AG átvette. Majd 2009 nyarán kezdetét vette a vasútvonal rekonstrukciója, amely alig egy év alatt befejeződött.

A kínaiak építenek vasutat Kijevnek

A brispoli repülőtér és Kijev vasúti összeköttetést kapnak.

A 8 km hosszú pályáját a kínai CMEC cég építi meg. Az 1 milliárd USD körüli beruházási költséget pekingi bankkölcsönből fogják finanszírozni. A vasútvonal mellett a repülőtér egyéb infrastrukturális létesítményeit is ebből az összegből fedezik. *Vladislav Kaskiw* szerint – aki a nemzetközi project munkacsoportjának a vezetője Ukrajnában – a vasúti összeköttetéssel a közlekedést jelentősen tehermentesíteni fogják. Máskülönben a labdarúgó Európa-bajnokság alatt összeomlana a közlekedés, mondta *Kaskiw*. A vonalnak 2012-re, az EB-re készen kell lennie.

A Dessau-Wörlitzer Vasút működési engedélye meghosszabbítva

További 10 évvel meghosszabbították a Dessau-Wörlitzer Vasútnak (DWE) a működési engedélyét.

Szász-Anhalt tartomány közlekedési minisztere *Dr. Karl-Heinz Daehre* és Dessau-Roßlau város polgármestere, *Klemens Koschig*, 2010 szeptemberében aláírták a meghosszabbításhoz szükséges szerződéseket. A DWE évente több mint, 14 000 vendéget szállít biztonságban és kényelemben a világ kulturális örökségének híres helyeire és ezzel jelentősen hozzájárulnak az idegenforgalom

fejlesztéséhez a régióban, mondta a miniszter. A 19 km hosszú Múzeumvonal a Dessau főpályaudvartól fut ki Oranienbaumon át Wörlitzen-be közlekedik. Üzemideje: március végétől október elejéig, szerdán, szombaton és vasárnaponként és munkaszüneti napokon közlekedik.

Nem kihasznált a vasútvonal Drezda–Prága között

A DB véleménye szerint a vasútvonalnak Drezdától az Elba-völgyön át csak a cseh határig kell közlekedni, ha belátható időn belül nem derül ki, hogy szükség van a teljes szakaszra. Ez a Szövetségi Kormányának a Zöld Szövetségi Frakció kérdésére adott válaszából származik.

A Pirna–Bad Schandau kétvágányú vonal kapacitása 144 vonat naponta mindkét irányban. Ennek a szakasznak a jelenlegi kihasználtsága egy átlagos munkanapon kilenc távolsági vonatot, 36 elővárosi vonatot és 37 áruszállító vonatot jelent naponta mindkét irányban. Egy további új vonal építése csak akkor valósulna meg, ha mindenképpen szükségessé válna.

A szász tartományi kormányzat, azonban már régóta előnyben részesítené egy nagysebességű vasútvonal megépítését.

A Deutsche Bahn új díjszabási rendszert vezetett be

DB Station & Service AG 2010. szeptember 17-én a Szövetségi Közlönyben ismertette az új díjszabási rendszerét.

Az új díjszabások 2011. január 1-jétől léptek érvénybe. Az érintettek négy héten belül foglalhattak állást a kialakult helyzetre. Hat helyett hét kategóriára osztották az állomásokat. A legfontosabb kritériumok a peronok száma, szélessége és hosszúsága, a napi utasszám és a megálló vonatok száma, a meglévő kiszolgáló személyzettel és a technikai jellemzőkkel egybevéve. Kivételt csak a távolsági- vagy a helyközi vasútvonalak képeznek. Az árképzés a 28

regionális vasúti közlekedési hatóság szintjén (SPNV), a megrendelő már nem az államok, hanem a közlekedési hatóság.

A díjszabási táblázat az állomások költségére és terhelhetőségére orientálódik. A jelenlegi díjszabási rendszer a Szövetségi Hálózati Ügy-nökség határozata óta áll az állam reflektorfényében. Az OVG Münster azonban a DB-csoportnak átadta a jogot.

Közvetlen konténer vonatok Nürnberg–Bologna között

Az olasz Operateur Italcontainer egy új, menetrendszerű járatot indított a két város, az olasz kikötőváros Bologna a bajor Nürnberg és között.

Az első rakomány kedden érkezett meg Nürnbergbe. Hetente háromszor fog közvetlen vonat indulni a két város között a jövőben. 15 órás út vezet az Alpokon át a célállomáshoz. Ezzel az új kapcsolattal a nemzetközi pályát a kölcsönös, kombinált (kétirányú) fuvarozás érdekében a Bayernhafen vállalat csoportnak ki kell terjesztenie a központjuktól délre.

Megalapult a CS Bahndienste

Társasági szerződéssel 2010. július 27-i dátummal megalapult a CS Bahndienste GmbH. Az ügyvezető *Yavuz Ceyhan* (29). A duisburgi illetőségű vállalkozás pályáépítést kínál a Német Vasúttársaságnak és az önkormányzati kezelésben lévő infrastruktúrájának

A svájci BLS Részvény Társaság 2010 első felét összességében örömteli teljesítményjavulással zárta

A nettó nyereség 2010. június 30. után 29,3%-ra, 4,3 millió svájci frankra nőtt.

Az EBIT összege 16,3 millió svájci frank. A vasúttársaság fenntartási költsége 314,2 millió svájci frank (+3,5%), bevétele 436,6 millió CHF (+7,5%) volt. A vasút az utaskilométer teljesítményét 5,2%-al, 405 millió

vkm-re javította. A BLS 24,4 millióval, 4,7%-kal több utast szállított, mint az előző év azonos időszakában. A vonatok pontosságát 94,9%-ra javította.

A hálózatbővülés a BLS infrastruktúrájában 6,82 millióra CHF-ra nőtt (+1,8%).

A BLS Cargo árufuvarozási leányvállalat hónap elején tette közzé a féléves eredményeit

Svájc: Új működési szabályzat a történelmi járművek számára

A történelmi vasúti járművek számára Svájcban a Szövetségi Közlekedési Hivatal (BAV) elfogadta az új működési szabályzatot, amely tisztázza a szükséges műszaki adatokat ezeknek a járműveknek, amelyek a működési engedélyhez kellenek. Ez azt is jelenti, hogy a jövőbeni utazások érdekében a járműveket a lehető legbiztonságosabbá kell tenni. Az új működési szabályzat 2010. szeptember 1-jén lépett érvénybe.

Bajorországi régió: nem kielégítő a Német Vasút régiós közlekedése

2010 nyarán a Bajor Vasúttársaság (BEG) a Duna-Isar-Express a Fugger Express és a Main-Spessart vonal miatt több panasz érkezett elégedetlen tisztségviselőktől és utasoktól. A jelenlegi szolgáltatások nem felelnek meg a zárt szállítványozási szerződéseknek.

A minőségi problémák közül elsősorban a versenyképes hálózatok az érintettek, amelyeken az EZ 440 típusú járművek közlekednek – különösen a Duna-Isar-Express és a Fugger Express. A javulás azonban még nincs láthatáron. *Fritz Czeschka*, a BEG igazgatója szerint: „*Mindenekelőtt a pontosság, a járművek rendelkezésre állásának és működőképességének javítása a feladat. Ezen kívül a WC-eket, illetve a légkondicionáló rendszereket kell helyrehozni, mert jelenleg ezek a szolgáltatások azok,*

amelyek nem kielégítőek és nem felel meg a szállítványozási szerződésnek, amelyet a DB Regioval kötöttünk. Ezért a kifizetéseket a DB Regio felé csökkenteni fogjuk.”

A DB Regionak most már álláspontot kell foglalnia és intézkedésekkel kell tennie, hogy a problémákat a lehető leghamarabb megoldja, nyilatkozta *Fritz Czeschka*.

DB Schenker Rail: az MRCE Dispoloktól egészíti ki a villamos mozdonyok flottáját

A DB-tehershállító részlege a mozdonyparkjuk megerősítése céljából további gépeket bérel, hogy meg tudjanak birkózni a 2010. évben tapasztalt szállítási feladat növekedéssel.

Amellett, hogy a különböző Bombardier TRAXX tulajdonosa az Alpha Trains nemrég 14 Siemens ES 64 F4 bérlője is lett (189 108-4, 189 111-8, 189 115-9, 189 908-7, 189 915-2, 189 934-3, 189 938-4, 189 982-2, 189 983-0, 189 984-8, 189 988-9, 189 989-7, 189 990-5, 189 994-7) amelyeket az MRCE Dispolok nevű DB-leányvállalat tulajdonát képezik.

(Fordította: Orosz Balázs)

Kína új sebesség rekordot készül felállítani

Még ebben az évben megkísérli Kína, a vasúti nagyhatalom franciák által tartott sebesség rekord megdöntését, írja a China Daily. A próbát a CNR cég által tervezett kísérleti mozdonyval végzik. A CHR380A jelű vonat, melyet szintén a CNR készített, beállította az új kínai rekordot 2010. december 3-án 468,1 km/h-val. Ez a legnagyobb sebesség melyet módosítatlan, forgalomba lévő vonattal ért el. A jelenlegi világrekordot az Alstom tartja 574,8 km/h-val. A V150 jelű vonat, a TGV Est nevezetű pályaszakaszon állította be a csúcsebességet 2007. április 4-én, ezzel megdöntve a szintén az Alstom által, 17 évvel korábban felállított sebességrekordot, mely 515,3 km/h volt.

Ha Kína sikerrel jár, ő lesz az első ázsiai ország, amelyik ezt a

címet viselheti, azóta, hogy Japán elvesztette a versenyt még 1981-ben. A CNR előző nagy sebességű vonata a CRH380B, amely a CRH3-nak a továbbfejlesztett változata, egy december 5-i teszt során 357 km/h-s sebességet ért el a Peking–Sanghaj vonalon. Az első 11 vonatot múlt hónap végére ígérték, melyeket a CNR tangshani üzemében szereltek össze. A cég 70 db 16 kocsis szerelvényt működtet. A CRH380B 400 km/h-s sebességre tervezték és 350 km/h-ra határozták meg a működését, egy maximális 18,4 MW terhelés mellett. Javítottak a légellenállásán a forgóvázak precízebb burkolásával. Az új vonat megújult belsővel és négy osztállyal rendelkezik: városnéző, előkelelő, másod és első osztály, plusz egy étkező kocsival, vonatonként 1026 utast befogadó képességgel.

Hidrogén meghajtású mozdonyt fejleszt Kína

A China North Vehicle Yonhji Electric Motor Corporation a Délnyugat Jiatong Egyetemmel együttműködve kifejlesztették az ország első hidrogén üzemanyagcellás mozdonyát. Egy fejlett permanens mágnes motor hajtja, s a hidrogén a cellák üzemanyag forrásul szolgál, melyek a szinkron motort és a frekvencia konvertert látják el. Az új mozdony kb. 10–20%-os energiaigény csökkentését remélnék, lehetővé téve a könnyű vasúti, földalatti, és hagyományos vasúti alkalmazást.

Fűtött szoknyák a hideg ellen

A korai brit tél beköszöntével, a Scotrail fűtött szoknyákat alkalmaz a vonatain, hogy a több tonnányi felgyűlt havat leolvassza. Erős szivattyúk fűjják be a meleg levegőt, hogy kb. 1 óra leforgása alatt megtisztítsák az alvázat. Elég szoknya anyag van két dízel motorvonat felszereléséhez, hogy a szerelvényeket – melyek nem a fűtött depóban tartózkodnak – rövid időn belül újra forgalomba lehessen állítani.

10 millió kapcsolási ciklus

A kapcsolók PBX biztonsági sorozatát különösen arra tervezték, hogy a vasút mérnöki követelményeinek eleget tegyen. A francia üzemek arról számolnak be, hogy a legutóbbi 83240-es számú kapcsoló 10 millió kapcsolási ciklust is kibír. Ennek tartóssága biztosítja a megbízható kapcsolást hosszú idejű használat után is. A sorozat modulós kialakítása azt jelenti, hogy sok különböző konfiguráció kiépítése lehetséges. Attól függően, hogy mely területen használják a kapcsoló szerelhető konnektorral vagy csavaros típusú kimenettel, védő fedővel, átlagos vagy alacsony megszakítási határral, furattal vagy horonnyal és görgős kapcsolószerkezettel is. A csatlakozókat akár a vásárlók különleges elvárásai szerint is el tudják készíteni. Ez a fejlesztés és minőségi jellemzői eleget tesznek a jelenlegi technikai standardoknak: DIN 41636-6 Form F, IEC 60947-5-1 és EN 50124-1, NFF 16 101/102, UL 94V-0 tűzvédelmi előírásoknak. Az SNCF francia vasutak engedélyezték a PBX biztonsági mikro-kapcsolók vasúti használatát (referencia: 10-5312235). Az IPO 40 vagy IPO 67 típusvédelem közüli választás elérhető már, egy új, szabadalmazott szigeteléssel.

Új előírások az utasok kényelméért

A gyártó szerint a ZEFIRO 380 igen nagy sebességű vonat egy, a világ leggyorsabbjai közül mely új alapokat állít fel az utaskényelem terén. Számos applikációval felszerelt az ECO04 portfólióból, hogy a vasúti kocsik ellátását rettentően hatékonyan és környezetbaráton biztosítsák. A kétrendszerű mozdonyokhoz kifejlesztett Mitrac hibrid vezető technológia funkcionalitását és sajátosságait használja ki az ALP-45 mozdony. Ez a technológia az elektromos és dízel rendszereket ötvözi, másrészt nélkülözhetetlen a követelmények elérésénél a megbízhatósága, hatékonysága, rugalmassága és környezetkímélése

azokon az útvonalakon, melyek csak részben villamosítottak. A FLEXX eco-forgóvázat speciálisan arra tervezték, hogy csökkentse a terhelést a síneken, úgymint a karbantartási költségeket és a jármű súlyát. A Primove rendszer nem igényel felső vezetőket és a külvárosi vonatokat és villamosokat új módon, felső vezeték nélküli technológiával látja el, bemutatása Augsburgban esedékes egy kísérleti program keretében.

Energiatakarékos és környezetbarát

A gyártmányok „Green System” csoportjával ez a kiállító bemutatja a 2010-es InnoTrans-on a legújabb generációját az energiatakarékos és környezetbarát utas információs kijelzőknek. Az Ulm alapú cégtől kapta a „Green System” nevet a megalkotott új generációs kijelző rendszer, amely a kétállapotú cholesteric LCD technológia alapján működik. Nem szükséges folyamatos energiaellátás az adatok kijelzéséhez, áram csak akkor szükségeltetik, mikor beütjük az adatokat, amik ezután megjelennek a képernyőn. Fontos része a rendszernek az „állj egyedül” megoldás napenergia felhasználásával, hasonlóan jó megoldás az új kijelző használata a tömegközlekedés megállóiban, ami kültéri használatra lett tervezve. A cég egy másik fejlesztése az új, színes, nagy felbontású Geamelon kijelző tábla, amely az InnoTrans-on mutatkozik meg először a világ előtt. Ezt az információs táblát fogjuk használni a jövőben, mint egy irányjelzőt, ami megmutatja az egyes járművek pozícióját a megállóban.

Miniatűr multi-funkcionális csatoló

A szélsőséges üzemeltetési feltételek miatt, a kocsik között és a vonat alatt a kapcsolásoknak teljesen megbízhatóknak kell lenniük. A Hypertec kifejlesztette a Mini FG kompakt csatoló sorozatot, hogy szükségszerűen helyet és súlyt takarítson meg a multi-elektromos és RF csatolók

elhelyezésével. A kiállító gondoskodik az ideális megoldásról, ezzel a moduláris Mini FG sorozattal. Ez az új sorozat elemi kapcsolást kínál üvegszálal, nagy sebességű hálózat-hoz, twimax, quadrax és standard hiperboloid csatolókhöz. A vízálló alumínium vázszerkezet biztosítja a tartós védelmet a korrózió ellen (720 óra tesztelés só spray-vel) és védelmet nyújt ütődés és rázkódás ellen is. A merev több eres kábelek széles skálán használhatók, szigetelt és szigetelés nélküli csatlakozóként, biztosítva a hosszú élettartamot, intenzív rezgések fellépésekor is. Kanyarteszteken kimutatták a magas szintű mechanikai tartósságot (1 millió ciklusig). A Mini FG sorozat eleget tesz a francia NF F 61-030 követelménynek és megfelel az NFF 16-101 és NFF 16-102 tűzvédelmi, füst és mérgezési előírásoknak is.

Alkalmazkodó rendszer, mely lehetővé teszi az utcai járművek közlekedését a síneken

Az új biztonsági előírások Európában megkövetelik, hogy minden járműnek, azaz személyautóknak és teherszállító járműveknek, járható utat kell biztosítani az alagutakon átfutó síneken. A kiállító kifejlesztette a Road-Vehicle Access System-et, amit a vasútrendszerbe építettek járművek részére. Ez a rendszer a RHEDA 2000 kavicságy nélküli síneknél alkalmazható, már több mint 10 országban használják, több mint 2000 km vasúti sínen és több mint 150 leágazással, csatlakozással. Az előre öntött betonlapok installációja, a B355-ös összetett tömbös keresztaljra, biztosítja, hogy a felületen más járművek is közlekedhessenek a sín koronája alatti meghatározott síkban. Ezen újítás lehetővé teszi a személyautóknak és a kamionoknak is, hogy akár 10 tonnás tengelyterheléssel korlátlanul használják a pályát, mint az utat. További előnye ezeknek az előre kiöntött betonlapoknak, hogy a kisebb kapcsolási elemek a vágány

környezetében és a váltóknál szét-szedhetők, és a kötelező karbantartási munka könnyen elvégezhető.

(IRJ 2011. január, fordította:
Kovács Levente)

A Westbahn kóstolhatja a Linz–Graz üzemét

Ausztria első szabad hozzáférésű távolsági személyszállítási üzemeltetője, a Westbahn, hamarosan elindítja az ország második és harmadik legnagyobb városa között a vasútüzemet, miután az ÖBB visszavonja ezen útvonalon az utolsó közvetlen vonatait.

A Westbahn egyezkedik a kormánnyal a Felső Ausztria vonalának, a Linz–Graz vonal, személyszállításnak átvételi feltételeiről. A helyi újságok riportjai sejtetni engedik, hogy napi négy vonat üzemeltetését veszik át a két város között, 2 óra 40 perces menetidő mellett.

Az ÖBB erre a lépésre azért szánta rá magát, mivel a helyi politikusok kritizálták 2010. decemberben az ÖBB-t mikor az megszüntette a még megmaradt közvetlen vonatot a két város között, tekintettel a közel 4,9 millió euró veszteségre, mely e vonalon a vonatok üzemeltetése okoz évente.

A Westbahn tovább tárgyal az Osztrák Vasúttal december óta a Bécs–Salzburg vonal személyszállítási üzemének átvételéről. Kezdetben hét állomást szolgálnak ki 12 vonattal naponta. A menetidő kezdetben 2 óra 50 perc lesz, amely 2 óra 30 percre csökken, amikor átadják a forgalomnak az új Bécs–Tullnerfeld–St. Pölten vonalat 2012-ben. Reményeik szerint az első üzemeltetési évben 5 millió utast szállítanak el, és öt év után nyereséggé válhat vállalkozásuk.

Rekord méretű igény a brit utas szállításban

A brit személyszállítási hálózaton a forgalom 2010-ben az előző évhez képest 6,9 százalékos emelkedést mutat, 1,32 milliárd utazást bonyolított le a hivatalos statisztika szerint.

Az adatok azt mutatják, hogy 1920 óta, békeévekben, az elmúlt évben szállított a vasút legtöbb utast.

A növekedés a nyári hónapokban volt a legnagyobb, évről évre 8 százalékos emelkedést. Az igények az utolsó negyedévben is magasak voltak a decemberi heves hóesések ellenére, ami az üzemre is kihatott.

2010-ben a benzin, a gázolaj ára 15 százalékkal növekedett, jelentősen drágítva az autózást is. A vasúton a nagyobb vonatgyakoriság, a pontosabb közlekedés együttesen okozza, hogy mind több és több ember használja a vonatközlekedést, gazdasági okok miatt.

A növekedés oka lehet még, hogy az emberek kihasználták az elővételi olcsóbb jegy lehetőségét.

Az Alstom elnyerte a holland vontatási rendszerszerződést

A Nedtrain, amely felelős a Holland Vasutak járműveinek üzeméért és fenntartásáért, az Alstomot választotta ki 36 millió euró értékű szerződés megkötésére, hogy tervezze meg és gyártson le 161 db IGBT vontatási rendszert 81 db regionális vonatra részére.

Az új vontatási rendszer tovább javítja a különböző biztosító- és jelzőberendezésekkel az együttműködést (interoperabilitás), és fenntartása is egyszerű. Az új berendezéssel felszerelt vonatok 2012 januárjában állnak üzembe.

A tanulmány Torontónak villamosítást javasol

Egy részletes villamosítási tanulmány, melyet Toronto tranzit ügynökség a Metrolinx készített, javasolja legkevésbé két tranzit elővárosi vonal, valamint az új repülőtéri vonal (Pearson International Airport Rail Link, ARL) villamosítását. A tanulmány szerint a magas utas szám, a meglévő infrastruktúra fejlettsége, a Georgetown/Airport és Lakeshore West korridorot tartja a legerősebb esélyesnek a villamosításra. A teljes költsége

a projektnek kb. 1,6-1,8 milliárd USA dollár, és ezen belül az ARL vonalé, 457 millió kanadai dollárba kerül.

Az Metrolinx szerint, a villamosítás eredményeként, Toronto–Hamilton és Kitchener között 5-10 perccel csökkenhet az utazási idő, és emellett az üzemeltetési költségben évente akár 18 millió kanadai dollár megtakarítás érhető el.

A Metrolinx az elmúlt év novemberében bejelentette, hogy hivatalos tárgyalást kezd a Sumitomo Corporation vállalattal, hogy tanulmányozza a kaliforniai Sonoma–Marin Area Rail Transit vonal számára szállított vonat szerződésben szereplő opciót, amely 18 dízel motorvonat ARL számára történő gyártását tartalmazza. Nem tiszta, hogy ez a döntés, hogy hat a villamosítási tanulmányra, de ez hamarosan eldől, mivel a Metrolinx vezetése ebben az ügyben soron kívül összeül.

Az EU hozzájárult a betegeskedő BDZ számára nyújtandó tőke injekcióhoz

Az Európai Bizottság hozzájárult, hogy a bolgár kormány a Bolgár Államvasutak számára 174 millió dollár tőkét juttasson. A Bizottság azért támogatta a javaslatot, mivel ez csak egy hat hónapos likviditási problémát segít áthidalni, a hitelezők kifizetését, a gördülőállomány üzemeltetését, és a nagyon rossz állapotban lévő pálya hálózat rekonstrukciója folytatását teszi lehetővé.

A Bizottság egyetértett a BDZ megmentésével, mivel a társaság hirtelen megszűnése az egész gazdaságot megrendítheti, jelentette ki az EC elnökhelyettese, *Joaquin Almunia*.

Az elmúlt év decemberében a bolgár közlekedési miniszter aláírt egy memorandumot a Világ Bankkal, mely a BDZ számára 460 millió Leva kölcsönt nyújt, és további 140 milliót a Nemzeti Infrastruktúra Társaság számára. A kölcsönök a BDZ által elhatározott reformok megvalósítási ütemével összhangban kerülnek átutalásra.

A BDZ kijelentette, hogy 2010-ben az előző évhez képest csökkent a deficitje, és hasonló haladás érhető el ez évben is. A Világbank nagyon ambiciózus tervnek minősítette a BDZ reform terveit.

Konzorcium alakul a High Plateau Line építésére

Az Algériai Nemzeti Vasutak Beruházási Hivatala, Anesrif, az olasz Astaldi vezette konzorciummal kötött szerződést a 153 km hosszú Saida-Tiaret vonal tervezésére, építésére.

Az egyvágányú vonal része a High Plateau Line vonalnak, egy összeköttetés M'Sila-tól Ras el Ma-ig, és Relinzaig, a belső szárazföldön, amely lehetővé teszi a kelet-nyugat forgalom, az Oran–Algiers–Constantine part menti forgalom megkerülését. Az Astaldi 60 százalékban tulajdonosa a konzorciumnak, amely a 41 db vasúti hidat, és viaduktokat, 35 közúti hidat, két állomást és két teherpályaudvart tervezi, mint a projekt részeit. Az építkezések még ez év első felében megkezdődnek, és a tervek szerint három év alatt elkészülnek.

A Kínának dél-kelet Ázsiával való nagysebességű összeköttetése lendületesen halad előre

A tervezett két nagysebességű vasúti pályaszakasz építése, Kínából Laoszon, Thaiföldön, és Malajzián keresztül Szingapúrba, gyors előrehaladást mutat. A laoszi miniszterelnök-helyettes megerősítette, hogy a 7 milliárd dollárba kerülő vonal építése, Vientiane-től a kínai Kunmingig hamarosan, áprilisban kezdődik, és négy évig tart a nagy kihívások ellenére. A 421 km hosszúságú vonalból 190 kilométer alagúton keresztül vezet. A hidak és viaduktok összes hossza pedig a 90 kilométert eléri.

A megvalósításhoz szükséges tőke 70 százalékát Kína, míg a többit Laosz biztosítja. Mind e közben Kína és Thaiföld megállapodott abban, hogy közösen építenek egy 1500 km, normál nyomtávolságú, 200-250 km/h

sebességű vasútvonalat, Nong Khai-tól Bankongon keresztül Pandang Besár-ig észak Malajziában.

A vonal építésének költségét 8 milliárd dollárra becsülik 19,1 százalékos gazdasági megtérüléssel.

Az építkezés időtartamát négy évre tervezik. Az építési munkákat elnyert Thai-Sino közös vállalkozásnak ajánlották az első 30 év üzemeltetését is, amelyet további 20 évvel lehet meghosszabbítani.

A DB megrendelte az első emeletes IC vonatait, mivel lassú az előrehaladás az ICx területén

A Német Vasutak, DB, a Bombardierrel kötött szerződést kb. 362 millió euró értékben 27 db 5,6 MW teljesítményű 146.2 sorozatú villamos mozdony, és 137, emeletes kocsis szállítására. Ezek az első távolsági emeletes járművek, melyeket a DB beszerz.

A vonatok összeállítása egy mozdony, egy első osztályú, három másodosztályú jármű és egy másodosztályú vezérlőkocsi, és így 469 ülőhely biztosítható, melyből 70 első osztályú. A 160 km/h sebességű vonatok 2013 év végén állnak üzembe. A kocsikat a Bombardier Görlitzi gyáregységében gyártják, Németország keleti részén, a forgóvázakat Siegen szállítja és a mozdonyok összeszerelését Kasselban végzik. A vonatokat olyan vonalakra szánják, mit pl. Köln–Hamburg, ahol a vonalra engedélyezett sebesség ritkán haladja meg a 160 km/h. Ez a rendelés egy átmeneti megoldás arra, hogy a DB megújítsa a távolsági mozdony vontatású jármű állományát. Eredetileg az ICx projekt volt erre kitalálva, 300 vonat változtatható hosszakkal, mely felváltja a mozdonyvontatású vonatokat, és az ICE korai járműveit. Az elmúlt évben folytatódtak a DB és kiemelt pályázó, a Siemens közötti egyeztetések. A német újságokban megjelenő riportok az sugallják, hogy a Siemens ICx ára még mindig túl magas, 40 000 euró ülésenként, a DB által gondolt 28 ezerrel szemben.

Az új Bombardier mozdonyos vonat esetén ülőhelyenként 28 500 euró az ár. A Siemens megerősítette az IRJ újságnak, hogy a Német Vasutakkal a tárgyalások folytatódnak.

Szigorú intézkedések Görögországban

Trainose a görög nemzeti vonat üzemeltető, 2010. decemberben bejelentette, hogy jelentősen csökkentenie kell üzemét, és egyben a jegyárakat emelni, mivel az üzemeltetés veszteségét jelentősen csökkenteni kell. A veszteségről a kormány úgy nyilatkozott nem képes tovább finanszírozni. Január elsejétől Trainose fel függesztette egy kivétellel az összes Peloponnese egy méter nyomtávolságú vonalainak, valamint a Tessaloniki–Edessa–Flórina és Lárissa–Kálambaka normál nyomtávolságú vonalak üzemét. Minden nemzetközi vonat üzemét fel kívánta függeszteni, anélkül, hogy a szomszédos vasutakkal egyeztetett volna. Azonban a tervezett megszorítások nagy részét még nem vezették be, és az egyeztetések az EU-val még tartanak.

A fővonalakon a vonatokat intercity státuszba helyezték, és így növelték a jegyek árát, melyek az autóbusz jegyárakét megközelítették, a verseny fennmaradása érdekében. Az elmúlt év első kilenc hónapjában az állami kézben lévő vállalatoknál, beleértve a Trainose és a Hellenic Railways Organison vállalatokat is, a fizetéseket 15 százalékkal kellett csökkenteni a kormány takarékosági intézkedéseinek megfelelően, amely az országnak az Európai Unió, és a Nemzetközi Monetáris Alap által nyújtott 110 milliárdos megsegítése feltételei között szerepelt. A Trainose vállalatnál a fizetés évről évre, ebben a periódusban 17 százalékkal csökkent, ennek ellenére 140 millió euró volt tavaly a vesztesége. A társaság úgy nyilatkozott, ebben az évben már termelnek profitot, és ezzel készen állnak a részleges privatizációra.

(IRJ 2011. február, fordította: Almási Miklósné)