



1. ábra A CD Pendolino vonata



2. ábra A Cseh Railjet mozdony Skoda 380 sorozatú lesz



3. ábra Vossloh EuroLight dízelmozdony



4. ábra Alstom AGV-eket helyezett üzembe az NTV



5. ábra Újabb Sapsan vonatok a Siemenstől az RZD-nek



6. ábra A Regentalbahn dízel motorvonatokat vesz



7. ábra CAF OAIS nagysebességű motorvonat



8. ábra Alstom M109 vonatokkal javítják a párizsi elővárosi közlekedést

Verseny a személyszállítási üzemeltetésben

A RegioJet 2009. évben pályázni szeretett volna regionális személyszállítás üzemeltetésért, de a cseh kormány elhatározta, hogy 2010-ben az összes szerződést a Cseh Vasutakkal, a ČD-vel köti meg. A tenderezés nélküli döntés ellen a versenytársak tiltakoztak, hivatkozva az EU előírások megszegésére. Mivel azonnali piaci lehetőség a cseh regionális szektorban nem volt, a Student Agency elhatározta, hogy inkább a távolsági piacra, a Prága–Ostrava vasútvonalra fókuszál, ezért kilenc villamos mozdonyt, és 40 db személykocsit szerzett be.

A RegioJet három és félórás utazási időt ajánlott, ami a mozdonyvontatású közlekedéssel ugyan versenyképes, de kb. félórával hosszabb, mint a ČD Pendolino menetideje. (1. ábra) A jegy árban a helyfoglalás, a vezető nélküli internet hozzáférés benne van, ezen kívül minden kocsiban van utaskísérő. A jegyek ára változatlan. A díj-szabás egyszerű, könnyű áttekinteni, és választani. Nagy hangsúlyt fektetnek arra, hogy a személyzet az utasokkal barátságos, szolgálatkész legyen. Az első két hónapban több mint százezer utast szállított a RegioJet. A RegioJet elnöke kijelentette, Európában intercity vonatok között az ülőhely foglaltsági mutató tekintetében a Prága–Ostrava vonalon a legjobb eredményt érték el. Ez év végén a ČD és a RegioJet mellett egy harmadik üzemeltető csatlakozik a Prága–Ostrava vonal üzemeltetői közé, a Leo Express, melynek az a célja, hogy szabványosítsa az üzemeltetést, miközben három féle elhelyezést biztosít vonatain: prémium, biznisz és gazdaságos.

A társaság 5 db öt kocsis Stadler Flirt villamos motorvontatást lízingel a liverpooli székhelyű Novotny vasúti járműlízing cégtől. E vonatok még gyártás alatt állnak, először 2012. szeptemberben a berlini InnoTrans kiállításon lesz megtekinthető.

A RegioJet igazgatója kijelentette, nem hiszi, hogy három versenytárs meg tud élni a Prága–Ostrava vonal üzemeltetéséből, és úgy vélte a ČD-nek újra kellene értékelni a távolsági személyszállításban betöltött szerepét. A ČD elnöke kijelentette, ezen az egy vonalon igen sok erőforrást emészthet fel, és ez tönkre teheti másutt a szolgáltatás színvonalát. A régiók és a kormány sok pénzt áldoz a ČD-re, el kell gondolkodni azon, mire fókuszáljon a ČD.

A verseny a távolsági forgalomban tovább folytatódik, a következő vonal, amit a RegioJet kiszemelt, az a Prága–Brno vonal. A RegioJet elnöke kijelentette, a magas jegyárak, a rossz csatlakozások csökkentették a határátmeneti forgalmat. Ezt ők gyökeresen megváltoztatják. Ugyanakkor a ČD fejleszteni kívánja a Prága–Brno vonal üzemeltetését is, új vonatok beállításával. Ennek érdekében 16 db, 230 km/h sebességű RailJet vonatot vásárol a Siemens-től. Ezek a vontatási szerelvények 2014-ben állnak üzembe. A RailJetek vontatójárműve a Skoda 380 sorozatú villamos mozdonya lesz. (2. ábra)

A magánvállalatoknak a legjövődélmezőbb távolsági személyszállításba való betörését a korszerű pénzügyi, informatikai háttér és technológia támogatja.

A Direct Rail Services EuroLight mozdonyokat rendelt

Egy hónapi gondolkodás után a DRS (Direct Rail Services) brit szabad hozzáférésű üzemeltető 2012. január elején megerősítette, első vevője lesz a Vossloh EuroLight dízel mozdonyok a leadott 15 darabos megrendelésével. (3. ábra)

A Vossloh speciális, az angliai igényekhez illesztett 160 km/h sebességű személy- és teherforgalomra egyaránt alkalmas univerzális dízelmozdonyt fejlesztett ki a DRS-sel együttműködve. Az EuroLight GB mozdonyokat a Vossloh Rail Vehicles gyártja a spanyol Valenciához közeli Albuixech városában. A tervek szerint az első mozdonyok jövő év végén érkeznek meg Angliába. A 2,8 MW teljesítményű Bo'Bo' tengelyelrendezésű dízel-villamos mozdonyokat 16 hengeres Caterpillar C 175 típusú dízelmotorral szerelik fel. A váltakozóáramú vontatású rendszert az ABB szállítja. A szerződés értékét még nem hozták nyilvánosságra, de a DRS kijelentette a szerződés további mozdony vásárlására szóló opciót is tartalmaz.

Az NTV elindította az Italo vonatokat

Az NTV (Nouvo Transporto Viaggiatori) – egy olasz szabad hozzáférésű nagysebességű üzemeltető – az elmúlt év decemberében felavatta új vonatait, továbbá Nápolytól észak nyugatra fekvő Nola városában megépített új karbantartó bázisát. Az olasz államelnök ez alkalommal küldött üzenetében köszöntötte az új vállalkozást, és azt a tényt, hogy 2000 új munkahelyet teremtett, elsősorban a gazdaságilag legrosszabb helyzetben lévő Dél Olaszországban. Formálisan is üzembe állították az AGV Alstom vonatokat, és bemutatták a meghívott vendégeknek. Az NTV reméli, elég nagy ahhoz a piac, hogy mind a Trenitalia, mind az új NTV Italo vasútüzem megéljen a nagysebességű közlekedésből. Az NTV kutatásai azt mutatták, hogy kb. 130 000-150 000 utas van naponta, akik átlagosan 320 kilométeres távolságon utaznak vonattal Olaszországban, igénybe véve a városok közötti távolsági vonatokat. Az NTV AGV vonatai próba futásait 2010 decemberében kezdték meg, az Alstom tulajdonában lévő AGV prototípus vonattal együtt. Négy NTV AGV vonat volt érintett az engedélyezési próbafutásokon, ezek összesen 140 000 kilométert tettek meg Olaszországban, Franciaországban és csehországi Velim próbapályán. Minden teszteredmény rendelkezésre áll, és minden az NTV vonatokhoz szükséges dokumentáció elkészült, ezek már a Vasúti Biztonsági Hatóságnál vannak jóváhagyás céljából.

Az NTV kijelentette, a vonatai belső kialakításának minősége és használhatósága, különbözteti meg a rivális Trenitalia vonataitól. Az NTV három különböző elhelye-

zési típust ajánl, és ezeken belül is lehetnek variációk. A legexkluzívabb része a vonatnak a Club, ahol 19 tágas ülőhely van, néhány 2+1 elrendezésű és két négy üléses fülke. A nagyobb kapacitású biznisz osztályt, Prima-nak nevezik, itt ülésorokként 2+1 üléssel, 960 mm távolsággal az ülésorok között, míg a vonat többi része melyet Smart-nak neveznek 2+2 ülés elrendezésűek.

Mind egyik kocsiban az üléseket bőr fedi és WiFi hozzáférést biztosítanak. A Prima osztályú kocsik közül egyik a Prima Relax, ez teljesen csendes, valamint egy Smart kocsit, amit nagy kivetítővel szereltek fel, ez az ún. mozi kocsit. Az NTV a vonatain filmeket fog vetíteni hosszú és megállás nélküli utazásnál, mint pl. Róma–Milánó. A filmnézés bemutatkozás után néhány hónapig ingyenes, utána fizetős lesz. A vonatra műholdas kommunikációs rendszert telepítettek, amely lehetővé teszi az élő TV sugárzást, és a megszakítás nélküli WiFi felhasználást az utazás legnagyobb részén. (Természetesen az alagutakban nem működik.) A jegyek díjszabását még nem tették közzé, de az NTV kijelentette, hogy mind a Trenitaliával, mind a légi közlekedéssel versenyképes lesz.

Az NTV üzeme márciusban indulhat el. Kezdetben Nápoly–Milánó között napi hat vonatpárral. Decemberre, amikor az NTV megkapja a 25 szerelvényének még le nem szállított részét, napi 50 vonat fog üzemelni Milánó–Róma között megállás nélkül, 2 óra 57 perces eljutási idővel. Az NTV 2007 novemberében rendelt meg 25 AGV vonatot az Alstomtól, és megegyezett 30 évig tartó fenntartásról is. Ezután az Alstom és az NTV közösen megtervezte és kivitelezte Európa egyik legmodernebb karbantartási telepét Nolaban. A vonatok 618 millió euróba kerülnek. (4. ábra)

A Pesa elnyerte az első német szerződést

A Pesa lengyel vasúti járműgyár első német megrendelést ünnepelte. A szerződés, amelyet 2011. decemberben a német Regentalbahnnal kötött meg, 12 db Link-típusú, két kocsis, dízel motorvonat szállítására szól. A motorvonatokat a Pesa, lengyelországi Bydgoszcz-ban lévő gyártelepén, gyártják, 2014 júniusában kezdik meg a szállításukat. A dízel motorvonatok Regensburg–Schirmding között 2014 decemberében állnak üzembe. A 120 km/h sebességű vonatok 252 férőhelyesek, és a mozgássérültek számára is megfelelő elhelyezést biztosítanak.

A Pesa Link dízel motorvonata ez év szeptemberében a ČD, Cseh Vasutak vonalain debütál. A ČD korábban 31 vonatot rendelt, Karlovy Vary, Decin valamint Zlin környéki regionális forgalom lebonyolítására. (5. ábra)

Az RŽD újabb Sapsan nagysebességű vonatokot rendelt a Siemensől

Az RŽD, Orosz Vasutak, 600 millió eurós szerződést kötött a Siemenssel, hogy az a Sapsan nagysebességű vonatok második sorozatát – 8 db 10 kocsis vonatát – leszállítsa. A megrendelés része a járművek 30 éves fenntartása is.

A Velaro Rus vonatokat a németországi Krefeldben gyártják, a szállítást 2014 januárjában kezdik meg. E vonatokkal az RŽD képes lesz a Moszkva–Szentpétervár között üzemelő vonalon a vonatgyakoriságot növelni. (6. ábra)

Az RŽD a december 17-ét nagysebességű napnak nevezte el, mivel 2009-ben e napon indult meg a Sapsan üzem. A vonatokat 250 km/h sebességre építették, és a teljes hosszában elkészült Moszkva–Szentpétervár 650 kilométeres vonalon az utazási idő 3 óra 45 perc. Egy vonatpár üzemel Moszkva és Nyizsnij Novgorod között is.

A CAF Oaris motorvonat megkezdte vonali próbáját

Az Oaris, a CAF nagysebességű villamos motorvonat prototípusa megkezdte dinamikus vonali próbáit a Madrid–Sevilla nagysebességű vonalon. A négy kocsis vonat tavaly augusztusban gördült ki a CAF Beasain gyártelepéről, onnan Toledóba vitték az állópróbák lebonyolítása céljából. A CAF az Oaris vonatot, a Spanyol Nemzeti Üzemeltetőnek, a Renfe-nek szállította le, miután lehetővé vált, hogy a korábban megrendelt 120 sorozatú villamos motorvonat helyett az első Oaris vonatot szállítsa le a CAF. Ahhoz, hogy az Oaris vonat a 320 km/h sebességű közlekedésre megkapja az üzemengedélyt, a vonatnak a próbákön több mint 352 km/h sebességgel kell próbafutásokat teljesítenie. (7. ábra)

A párizsi RER vonalhálózaton üzembe álltak az M109 vonatok

Sarkozy francia elnök és számos közlekedési vezető jelenlétében elmúlt év végén ünnepélyesen, átadták a párizsi RER „A” vonalára készített M109 villamos motorvonatokat. Az Alstom és a Bombardier konzorciuma szállította le a 60 vonatból álló flottát, egy 2009. évben megkötött 917 millió euró értékű szerződés alapján. Az M109 vonat nagy kapacitású, fejlesztésének alapjául az M12N villamos motorvonat szolgált, melyet a kilencvenes években szintén az Alstom és a Bombardier konzorcium szállított.

Az M109 vonat 110 méter hosszú 2600 utas befogadására alkalmas, melyből 948 ülhet. Mind egyik kocsin hat ajtó van a gyors utas csere érdekében. Az Alstom kijelentette, hogy az M109 típusú vonatok nagyobb gyorsítási, és fékezési teljesítménye lehetővé teszi a vonatgyakoriság növelését a párizsi RER „A” vonalán, ahol e villamos motorvonat felváltja az M184 típusú vonatokat, 30 százalékkal növelve az óránkénti kapacitást. A motorkocsikat az Alstom Valenciennesben lévő gyáregységében építették, a Bombardier szerelte össze a vonat három közbelső kocsiját a Crespinhez közel lévő gyárában.

Havonta két vonatot szállítanak le a RATP számára, és így az utolsó vonatok 2014-ben állnak üzembe. A második, 70 darab vonat gyártására szóló szerződés alapján 2014–2017 években újabb vonatokat szállítanak, és váltják fel a jelenleg üzemelő MS61 sorozatú járműveket. (8. ábra)