

Aláírták az elővárosi motorvonat tender támogatási és szállítási szerződéseit

A MÁV-START Zrt., a GYSEV Zrt., a KIKSZ Zrt., és a Stadler Bussnang AG képviselői 2013. március 19-én aláírták a 42, illetve 6 korszerű alacsonypadlós jármű beszerzésére kiírt elővárosi motorvonat tender támogatási és szállítási szerződéseit. A beszerzés összértéke mintegy 267 millió euró, amelyet teljes egészében európai uniós forrásokból fedeznek majd. A szerződés értelmében az első jármű 2014 őszén, míg az utolsó jármű 2015. szeptember végéig áll majd forgalomba a MÁV elővárosi illetve a GYSEV villamosított vasútvonalain. Az új járművek gyártása a Stadler szolnoki üzemének köszönhetően jelentős hazai hányaddal valósul meg.

A MÁV-START Zrt. és a GYSEV Zrt. közös ajánlatkérőként tavaly novemberben indított nyílt közbeszerzési eljárást korszerű alacsonypadlós villamos motorvonatok beszerzésére. A közbeszerzés eredményét az ajánlatkérők 2013. február 26-án hirdették ki, amelynek értelmében az összesen 48 elővárosi motorvonatot a Stadler Bussnang AG szállíthatja le. A járművek egységára 5,558 millió euró, míg a beszerzés összértéke 266,784 millió eurót tesz ki. Az ajánlatkérők a beszerzést teljes egészében európai uniós forrásból kívánják megvalósítani, amellyel összefüggésben a Kormány még februárban a beszerzés támogatásáról és kiemelt projektként történő kezeléséről határozatot is hozott.

A szerződések értelmében a Stadler az első két motorvonatot 2014 áprilisában, míg az utolsó járműveket 2015. szeptember 30-ig szállítja le a vasúttársaságok részére. Ennek keretében a MÁV-START részére 42 darab, míg a GYSEV részére 6 darab egyáramnemű, részlegesen alacsonypadlós elővárosi, illetve regionális villamos motorvonatot ad át a határidőknek megfelelően. Az akadálymentesített járművek összesen 211 ülőhellyel rendelkeznek majd, végsebességük pedig 160 km/h lesz. A motorvonatok a kor követelményeinek megfelelően korszerű utastájékoztató rendszerrel, légkondicionált, tágas, kerekesszékek és kerékpárok fogadására is alkalmas utasterekkel, mozgáskorlátozottak által is könnyedén használható mosdóval, WiFi internettel illetve mobiltelefonok és laptopok töltésére alkalmas hálózati csatlakozókkal lesznek felszerelve. A gyártó a kiírásnak megfelelően a járműveket ETCS 2 vonatbefolyásoló rendszerrel is ellátja, amely lehetővé teszi, hogy az európai uniós forrásokból felújított vasútvonalakon is 160 km/h sebességgel közlekedhessenek.

A MÁV-START kötelekében forgalomba álló új járművek a jelenlegi tervek szerint a Budapest–Székesfehérvár, Budapest–Pusztaszabolcs, Budapest–Esztergom, Budapest–Szob, Budapest–Veresegyház–Vác és Budapest–Cegléd–Szolnok vonalakon közlekednek majd. A GYSEV részére szállított járművek a vasúttársaság villamosított vasútvonalain teljesítenek szolgálatot.

Az új vonatok nem lesznek ismeretlenek a hazai utazóközönség számára, ugyanis a most vásároltakkal csaknem teljesen megegyező járműtípusból már 60 vonat közlekedik a MÁV kötelekében. A FLIRT típusú motorvonat az elmúlt években nagy sikert aratott, ugyanis a kiemelkedő megbízhatóságról tanúbizonyságot tevő járművek átlagosan 94-96%-os rendelkezésre állás mellett közlekednek a MÁV elővárosi vasútvonalain. A megbízhatósága mellett a jármű hatékonysága is kiemelkedő, ugyanis a 60-as flotta 5 év és összesen 40 millió megtett kilométer alatt 7 milliárd forint értékű villamos energiát takarított meg a MÁV-nak. A GYSEV-nél sem a most beszerzendő FLIRT vonatok lesznek az elsők ebből a típusból, ugyanis a vasúttársaság 2012-ben 4 FLIRT leszállítására adott megbízást a Stadlernek. A FLIRT motorvonat egyébként a Stadler legsikeresebb terméke, az elmúlt években a cégcsoport csaknem 900 motorvonat gyártására kapott megbízást 13 országból.

Megépül a Lech Walesa Repülőtéri vasút

A lengyel Budimex konzorcium és a spanyol Ferrovial leányvállalata, az Agroman nyerte a Gdynia, Gdańsk és a gdański Lech Walesa Repülőtér összekötő szakaszának építését. A 716 millió zlotys szerződést áprilisban kötik meg. Az építkezés 2013 végén indulhat, a teljes kivitelezés 2015 áprilisára készül el.

A projekt 2. szakaszában újjáépítik a II. világháborúban megrongált vonalat. A kétvágányú vonal 20 km hosszú lesz 8 állomással a repülőtér és Gdańsk-Wrzeszcz között. A tervek eredetileg villamosított vonalszakaszra készültek, de a repülőtéri vonal nem villamosított, így végül a dízelvontatás mellett döntöttek azzal a kikötéssel, hogy majd a jövőben sor kerülhet a villamosításra. Az üzemeltetésre alapított vasúttársaság 10 motorvonat beszerzését tervezi.

A teljes vonalhossz 55 km 16 állomással, s elkészülte után 25 perccel csökken az utazási időtartam.

GSM-R rendszer együttműködési megállapodás

Együttműködési megállapodást kötött az európai uniós forrásból megvalósuló GSM-R rendszer projektben a feladatok meghatározására a NISZ Nemzeti Infokommunikációs Szolgálat Zrt., a MÁV Zrt. és a Győr-Sopron-Eberfurti Vasút (GYSEV) Zrt.

A felek a vasúti törvény szabályozása szerint a szerződésben határozták meg az uniós forrásból finanszírozott, a vasúti közlekedésben a vezeték nélküli kommunikációra kifejlesztett GSM-R projekt előkészítésével, tervezésével, megvalósításával és üzemeltetésével kapcsolatos feladatokat, a feladatok végrehajtásához szükséges együttműködés feltételeket, valamint a vonatkozó jogszabályok és az Európai Unió támogatással összefüggő, a NISZ Zrt.-t érintő, egyes kötelezettségek teljesítésével kapcsolatos

együttműködést. A megállapodás kiterjed a GSM-R megvalósulását követően a hálózat működtetésére, illetve felügyeletére.

A NISZ Zrt. 2012 decemberében írta ki azt a pályázatot, amely során Magyarország 935 kilométer hosszú vasúti szakaszán épülhet ki a közlekedés biztonságát és hatékonyságát növelő rendszer. *Dávid Ilona*, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és a GYSEV Zrt. elnöke a szerződés aláírásán kiemelte: az európai vasutakhoz hasonlóan a hazai vasúttársaságoknál is elérkezett az idő a rádiórendszerek és a kapcsolódó távközlési rendszerek korszerűsítésére, amely az évtized egyik legnagyobb hatású vasúti beruházását jelentheti napjaink vasúti technológiájában.

Ingyenes internet a MÁV hálózatán

Ingyenes internet az InterCity- és az elővárosi vonatokon évente ötvenmillió utasnak

„Bővíti a MÁV-START az ingyenes internetelésre alkalmas járműveinek körét, így évente akár ötvenmillió utas is igénybe veheti a legújabb szolgáltatást az InterCity- és az elővárosi vonatokon. Közép-Európában a MÁV-START mind a 735 érintett jármű wifivel történő felszerelése után e tekintetben vezető szerepet fog betölteni, míg teljes Európa viszonylatában az élmezőnybe fog tartozni” – mondta el *Ungvári Csaba*, a vasúttársaság vezérigazgatója a vállalat sajtótájékoztatóján.

Március 14-étől újabb harmincegy ingyenes internetezésre alkalmas kocsival bővült a MÁV-START járműparkja, és az elkövetkező hónapokban hetente újabb húsz-harminc InterCity- és elővárosi járműben lesz elérhető a vasúttársaság legújabb szolgáltatása. Mind a 735 darab érintett kocsi, illetve motorvonat WiFi routerrel történő felszerelését várhatóan július 30-ig fejezik be a műhelyekben, így naponta csaknem nyolcszáz közlekedő vonaton lesz elérhető a legújabb fejlesztés. A szerelési munkálatokat a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. illetve a Stadler Magyarország Vasúti Karbantartó Kft. végzi.

A fedélzeti, vezeték nélküli internetet minden erre előkészített járműben ingyenesen vehetik igénybe az utazók, a hozzáférés maximális sávszélessége kocsinként 7,2 Mbps, ez elsősorban levelezésre, portálok olvasására, közösségi oldalak látogatására elegendő. A bővítésnek köszönhetően évente akár ötvenmillió utasnak lesz lehetősége ingyen netezni a vonatokon. A WiFi elérést biztosító járműveket külső és belső matricákkal jelöli a vasúttársaság. A projekt megvalósításában a Magyar Telekom 100%-os tulajdonában lévő T-Systems Magyarország Zrt. szállította a megoldást és biztosítja a folyamatos WiFi szolgáltatást.

Újra beszállna az állam a Rail Cargóba

Magas szintű tárgyalóközlés jött a közelmúltban a fejlesztési minisztériumban, hogy felélessze a 2010-ben megkezdett egyeztetéseket az osztrák tulajdonú Rail

Cargo Hungaria (RCH), a Magyarországon piacvezető vasúti áruszállító cég sorsáról. A tárgyalások felújítása mögött az a magyar szándék húzódik meg, hogy a MÁV visszaszerezze korábbi teherszállító kapacitásának egy részét. Elképzelhető, hogy ennek érdekében a magyar kormány stratégiai együttműködést ajánl majd az RCH-nak. A cég 2006-os privatizációját megelőzően MÁV Cargo néven a magyar vasúttársaság leányvállalata volt. Osztrák tulajdonba kerülve kezdetben éles viták alakultak ki az új tulajdonossal a munkavállalók foglalkoztatásáról, a magyar pályák használatának díjáról. Később mindkét fél felismerte, hogy érdemes a kölcsönös előnyök mentén együttműködniük. Az osztrák sajtóban időről-időre, rendre jelentek már meg találgatások arról, hogy a magyar állam részesedést szerezne az RCH-ban készpénzért vagy mozdonyok apportjával.

Konferencia és könyvkiállítás a vasútfejlesztésről

A MÁV Zrt. VMMSzK Dokumentációs Központ és Könyvtár ankétot és hozzá kapcsolódóan könyvkiállítást szervezett 2013. március 27-én, szerdán. A nagy érdeklődéssel övezett konferencia témája „A vasúti közlekedés fejlesztése Európában és Magyarországon” volt.

Pál László, a MÁV Zrt. általános vezérigazgató-helyettese a rendezvény megnyitó beszédében elmondta: az 1951-ben megalakult, ma MÁV Zrt. VMMSzK Dokumentációs Központ és Könyvtár mintegy 30 éve rendszeresen tart évente könyvbemutatót előadásokkal egybekötve. A könyvtár összesen 40 ezer kötetből álló kollekcója a vasúti közlekedés valamennyi szakterületére kiterjed, és több mint 100 folyóiratot is magában foglal, köztük valamennyi jelentős külföldi vasúti kiadvánnyal. A vezérigazgató-helyettes hozzátette: a Dokumentációs Központ és Könyvtár nyilvános könyvtár, tehát minden érdeklődő előtt nyitva áll.

A konferencián *Alscher Tamás*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság főosztályvezetője a vasúti piac EU szabályozásának fejlődéséről és jövőképeiről tartott előadást, kezdve az Európai Unió 90-es években megszületett törekvéséről, hogy piacialapúvá tegye és egységes szabályozás alá vonja az európai vasúti piacot.

Bessenyei György, a European Investment Bank közlekedési szakértője a kohéziós tagállamok hagyományos vasúti hálózatra fordított beruházásait hasonlította össze előadásában, kitérve arra is, milyen költségtényezők befolyásolják azokat. A szakember szerint bizonyos új technológiákkal javíthatóak az üzemeltetési feltételek és növelhető az ügyfelek elégedettsége, akár költséges infrastruktúra beruházások nélkül, erre jó példa a fedélzeti utastájékoztatói rendszer Szlovákiában, és a Vonatinfó Magyarországon.

A konferencia végén *Köller László*, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ osztályvezetője vázolta fel

a főbb vasútfejlesztési irányokat a Nemzeti Közlekedési Stratégia tükrében.

Az Első Magyar Vasúti Járműipari Társulás Klubnapja

Az Első Magyar Vasúti Járműipari Társulás Klubnapja a néhai Ganz Villamossági Művek Lövőház utcai telephelyén működő Makadám Mérnöki Klubban 2013. március 7-én került megrendezésre.

A rendezvényen *Dr. Fónagy János*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Parlamenti Államtitkára tartott vitaindító beszámolót a kormány vasúti infrastruktúra fejlesztési elképzeléseiről, melyet kerekasztal beszélgetés követett. A rendezvényen közel 40 cég képviselője vett részt, akik zömében a hazai vasúti járműgyártás képviselőjeként aktív szerepet terveznek betölteni a szakágazat hazai fejlesztésében.

Hírek egy mondatban

Budapest: Április hónaptól a Budapest Déli-Örs vezér tere metró útvonalon jellemzően csak az új Alstom szerelvények üzemelnek, a régi orosz metró kocsikat leállítják és kivonják a forgalomból.

Hollandia: A Holland Infrastruktúra és Környezet minisztérium a Nederlanse Spoorwegen-nek ítélte oda azt a 10 éves szerződést, ami a Besluit hoofdrailnet központi hálózat és a HSL Zuid vonal személyszállítás üzemeltetéséről szól 2015–2025 között. A szerződésnek nem része a Zwille–Enschede vonal, a Roermond–Maastricht és Sittard–Heerlen vonal.

Lengyelország: Az Arriva RP-nek ítélte oda a Kujawsko-Pomorskie az 1,6 milliárd zloty-s Torun Wschodni–Malbork vonal személyszállításáról szóló szerződést 2013. december 14-ig.

Vietnám: December végén megkezdődik a közforgalmú utas és teherszállítás a Debao–Jingxi vonalon, a vietnámi határ közelében, Kína Guangxi Zhuang autonóm területén.

Németország: Múlt hónapban a DB befejezte az egyvágányú Magdeburg–Dessau vonal utolsó 6 km-ének a felújítását. A jelzőrendszereket modernizálják és a vonalszakasz irányítását a dessauai irányító központba helyezik át szeptemberben.

A Jäger Bau vállalat nyerte el a 3,4 millió eurós szerződést a Gießen–Gelnhausen vonal 673 m hosszú Effolderbacher alagútjának modernizálásáról, vízelvezetésének és vészkijáratának fejlesztéséről.

A Thüringiai tartomány és a DB aláírták azt a 70 millió eurós megállapodást, amellyel a Weimar–Gera útvonal

12,7 km-es a Weimar–Großschwabhausen 6,4 km-es és a Neue Schenke–Stadtroda szakaszainak második vágányépítését finanszírozzák. A vasútvonal utolsó Papiermühle–Hermsdorf-Klosterlausnitz 5,4 km szakaszára nem terjed ki a pályafejlesztés.

Lettország: A Bombardier–Belam konzorcium telepíti az Interflo 200 jelző rendszert és az EBILock 950 számítógép alapú váltóállító berendezéseket az LDZ Zaslauks–Bolderja vonalán egy 9,5 millió lat értékű szerződés értelmében.

Lengyelország: PKP PLK a ZUE és PNiUIK konzorciumot bízta meg azzal a 602 milliós zlotyis szerződéssel, amely a Koluszki–Czstochowa 125 km-es vonal modernizálásáról szól. Pályafelújítás, jelzőrendszerek, váltók és csomópontok modernizálásával vetnek véget a sebességkorlátozásoknak, 120 km/h-s utas- és 100 km/h-s teher szállítás a cél.

A PKP PLK a PRK Krakow-t bízta meg az 51,6 millió zlotyis szerződéssel, mely a Tunnel állomás modernizálásáról, a 40 km/h-ás sebességkorlátozásának megszüntetésére és a pályasebesség 100 km/h-ra való növeléséről szól.

Az NDI/Balzola konzorcium újítja fel Chorzów város villamos pályáit 29 millió és a Ruda Iska-t 20 millió zlotyi értékben a Tramwaje Iskie fejlesztési program keretén belül.

A PKP PLK 24 millió zlotyis szerződésben bízta meg a PBS Transko-t, hogy a KA külvárosi projekt keretén belül modernizálják az egyvágányos ód Widzew–Zgierz teher vonalat, lehetővé téve a 100 km/h-s utas szállítást és létesítsen három állomást.

A Torpol PUT Intercor és Polimex-Mostostal konzorcium 1,6 milliárd zlotyis szerződést írt alá a 66,5 km-es Warszawa Rembertów–Zielonka–Tudcz (Sadowne) E75-ös pálya szakaszának felújítására.

Románia: Az SC Mari-Vila nyerte azt a 25,7 millió lej értékű szerződést, mely Craiova villamoshálózata 11 km-es szakaszának modernizálásáról szól, továbbá az SCT Bucuresti cég 9,6 millió lej értékű szerződést kötött további 1,6 km pálya helyreállítására.

Bulgária: Hét befektető érdeklődik a Bolgár Nemzeti Vasút (BDZ) teherszállítási ágának privatizációja iránt. Hat igényelte a tender dokumentumait, a hetedik pedig az ajánlattevés határidejének meghosszabbítását kérvényezte.

Spanyolország: A Spanyol kormány, a vasúti reform program keretében január 1. hatállyal megszüntette a FEVE „nemzeti méteres nyomtávú” üzemeltetőt. 1198 km-nyi vonalát az ADIF veszi át, gördülő állományát, nem szá-

molva az infrastruktúra karbantartó járművekkel pedig a RENFE.

Az ADIF a Thales España-t bízta meg a 24 hónapra szóló 42,4 millió eurós karbantartási szerződésben, hogy a 647 km-es Madrid és Córdoba–Málaga nagysebességű vonal összes jelző és vonatbefolyásoló berendezését felügyeletét ellássák. A karbantartásba tartozik a CTB, LZB és ASFA, valamint az ETCS Level 1 és 2 berendezések felügyelete.

(RGI 2013. február-március,
fordította: Kovács Levente)

Az EU biztosít tőkét Litvánia villamosítási programjához

Az Európai Unió, 400 millió Lat, 752 millió dollár, tőkét biztosít Litvánia vasút villamosításának folytatásához, a Litván Közlekedési Minisztérium bejelentése szerint. A minisztérium szerint ez év végén kezdődik a kivitelezés, és 2020-ban fejeződik be a tervek szerint. A projekt magában foglalja Riga elővárosi hálózatának, valamint tovább Ventspils, Jelgava, Krustpils, Rezekne valamint Daugavpils vonalak villamosítását. Az EU azért választotta ki ezeket a vonalakat, mert ezeken halad a legnagyobb áruszállítás.

A villamosítási program a litván üzemeltetőktől 800 millió Lat befektetést igényel, az új gördülő állomány beszerzéséhez.

Az LDz Cargo Litvánia áruszállítási teljesítményének, mint egy 75 százalékát teljesíti, melyhez alapvetően dízel mozdonyokat használ, és kijelentették 500 millió Lat szükséges a dízelmozdonyok villamos járműre cseréléséhez. A verseny törvény miatt nem lehet a szükséges jármű beszerzéshez a pénzüsszeget az államtól kérni, vagy az európai banktól hitelként. Az LDz Cargo villamosítási projekt menedzsere kijelentette, hogy a vállalat a régi dízelmozdonyok cseréje révén üzemanyag költséget fog megtakarítani, melyet felújításra lehet fordítani. A vállalat kijelentette, a teljes szükséges beruházást tudja 2030-ig finanszírozni, de kölcsönre van szüksége a 2020. évi befejezéshez.

Az európai vasúti ipar közreadta a „Kihívás 2050” dokumentumát

A Kihívás 2050 dokumentum középpontjában a vasút fejlesztése áll, a vasúté, ami olyan szállítási mód, mely védi az európai társadalom gazdasági, társadalmi és környezeti struktúráit. Ezt a dokumentumot, a vasúti ipar vezető testületei és képviselői bocsátották ki 2013. február 26-án. A dokumentum, amelyet „Az Európai Vasúti Díj” kiosztásakor mutattak be, azt igyekszik érzékelteni, hogy hol fog tartani az európai vasút 2050-ben.

A dokumentum figyelembe veszi az EU Bizottság által 2011-ben kiadott a közlekedésről kiadott fehér könyv ajánlásait, és igyekszik irányító és vezérlő koncepciót

nyújtani a vasúti szektornak, valamint a politika csinálónak és egyéb közlekedésben érdekeltnek, hogy lehetővé váljék, egy olyan jövőbeni innováció és beruházás, ami Európa virágzásának fenntartható fejlődéséhez szükséges.

A dokumentum középpontjában az üzleti szemlélet számára használható elképzelés áll, valamint annak körvonalazása, hogy miképpen fog válaszolni a vasút a modern kor kihívásaira, más szóval mi lesz a vasút szerepe a fejlődő Európában.

A dokumentum ezen kívül egy sor olyan üzleti kihívást is érint, mint pl. az éghajlatváltozás, és a célokhoz meghatározott megoldásokat kínál. Ide tartozik, hogy megfelelő ár érték arányt érjenek el minden vasúti hálózat teljesítményét illetően, továbbá a biztonság magas elvárásait írja elő. Ezen kívül ír a megfelelő kapacitások és vasúti összeköttetések kialakításáról, fenntartható fejlődésről. Mindegyik ilyen területhez fejlesztési követelményeket ír elő, és az ehhez szükséges látásmódot, technológiát, szolgáltatásokat, míg a szükséges beruházások tőke igényét külön fejezet taglalja. Itt a dokumentum a vasúti ipar vezetőinek felelős szerepét emeli ki, melynek segítségével biztosíthatják a fontos és folyamatos beruházások végrehajtását a vasútnál.

A dokumentum e célok eléréséhez a kutatás fontosságát hangsúlyozza, különösen a magán szektorok részvételét. A jóváhagyók remélik, hogy ez a kezdeményezés hasznos rálátást nyújt az EU Keret Program 2020 a jövőbeni innováció fejlesztésének kimunkálásához, mely közvetlen projektek is lehetnek, vagy az Európai Vasúti Kutatási Tanácsadó Szervezeten, ERRAC vagy a RailRoute 2050 keresztül érvényesülhetnek.

A dokumentumot a CER, az ERRAC valamint az európai vasúti ipar, vezető képviselői jóváhagyták:

- Európai Áruszállítási és Logisztikai Vezető Fórum, F&L
- Európai Vasúti Infrastruktúra Vezetői, EIM
- Európai Utas Szövetség, EPF
- Európai Személyszállító Vonat és Üzemeltetők Szövetsége, EPTTOLA,
- Európai teherszállítási Szövetség, ERFA,
- Európai Vasúti Kutatási Tanácsadó Szervezet, ERRAC,
- Nemzetközi Privát Vagon Tulajdonosok Uniója, UIP
- Nemzetközi Szállítóeszköz Egyesülés, UITP,
- Nemzetközi Vasúti Egyesülés, UIC.

Az előterjesztők megegyeztek abban, hogy a vasút továbbra is jelentő szerepet fog betölteni a versenyképes, és környezetbarát szállítási rendszer fejlesztésében. Az ipar is rendelkezik azzal a rugalmassággal, hogy adaptálja a jövő kihívásait, megfelelően az elvárt változásoknak, melyet a 2050 Kihívás tartalmaz a jövő biztosításához.

(IRJ 2013. március,
fordította: Almási Miklósné)

Az Alstom Transport megszerezte a 4-es metróvonalra gyártott új metrószerelvények típusengedélyét a Nemzeti Közlekedési Hatóságtól

Az engedély birtokában az Alstom immár megkezdheti a szériavonatok folyamatos leszállítását Budapestre. Az Alstom Transport két prototípus szerelvényt már legyártott, amelyek közül az egyik utastere a végleges kialakítást tükrözi, azaz a későbbiekben bevezetendő automata üzemre tekintettel nincs benne ideiglenes vezetőfülke sem. A 4-es metróvonalra gyártott új METROPOLIS metró kialakításának köszönhetően különleges utazási élményt és látványt nyújt majd a forgalomba állást követő egy év után, amikor a kezdeti, vonatfelügyelő közreműködésével zajló üzem után beindul majd a vonatfelügyelő nélküli üzemmód. Az utasok a metró elejének és hátuljának ablakain menet közben ugyanis az alagútba is beláthatnak majd, így láthatják, amint a szerelvény a vadonatúj alagútban halad.

A 4-es metróvonalra gyártott metrószerelvények 4 koszból állnak. Az új szerelvények, a 2-es vonalon már futó szerelvényekhez hasonlóan, hosszában teljesen végigjárhatók. A korszerű járművekben ergonomikus ülések, meleg tónusú anyagok, légkondicionálás, valamint modern világítási rendszer gondoskodik az utasok kényelméről.

Habár a 4-es metróvonalra gyártott szerelvények vezető nélküli, vagyis teljesen automata üzemmódra is képesek lesznek a későbbiek során, a kezdetekben még nem maradnak személyzet nélkül a földalatti közlekedés elmúlt 117 évében metróvezetőkhöz szokott fővárosi utasok.

Az új metrószerelvények forgalomba állását követő első évben még lesz vezetőfülke a METROPOLIS-okon és a fülkében vonatfelügyelő fog tartózkodni, de a szerelvényt nem ő, hanem már teljes egészében az automatika vezeti. Ez azt jelenti, hogy a metrók elindulását, megállását, az ajtók nyitását és zárását, valamint a szerelvények követési távolságát, mind-mind megbízható számítógépek fogják irányítani, amelynek köszönhetően a menetrend pontosabb, a követési idő rövidebb, a vonal üzemeltetése pedig biztonságosabb lesz. Ezt az időszakot követően a vonatvezetős üzem megszűnik, a teljesen au-



A 4-es metróvonalra gyártott új METROPOLIS metró

tomata üzemhez pedig az Alstom szakemberei kiszerelik majd a vezetőfülkét és az utastert elválasztó falat, ami lehetővé teszi, hogy az utasok a szerelvény első és hátsó ablakain kilássonak úgy, mintha ők maguk is metróvezetők lennének.

A világon összesen 41 metróvonalon, köztük London, Párizs, Barcelona, Szingapúr, Szöul vagy Tokió egyes vonalain közlekednek automata metrószerelvények. Európában összesen 15 metróvonal, köztük Koppenhága, Barcelona, Torinó, Párizs, több francia nagyváros, Nürnberg és Lausanne egyes vonalai üzemelnek teljesen automatikusan. Kontinensünkön Budapest lesz majd a 12. város, ahol vezető nélküli szerelvények szállítják az utasokat.

Forrás: ALSTOM PR / Premier Kommunikációs Iroda

Új Bombardier megrendelések Nagy-Britanniában

A Bombardier Transportation szerződést kötött a Virgin Trains-szel az úgynevezett nyugati parti (West Coast) fővonalon közlekedő Super Voyager járműflotta karbantartásának meghosszabbítására. A mintegy 106 millió angol font értékű egyezség a meglévő szerződés 2016 márciusáig történő kiterjesztése.

A Bombardier Transportation 40 darab BOMBARDIER ELECTROSTAR szállítására vonatkozó megren-



Super Voyager



Bombardier Electrostar

delést is elnyert a Southern és a Porterbrook Leasing társaságoktól. Az új járművek Londonban és a South East hálózaton közlekednek majd, és többletkapacitást biztosítanak az üzemeltető legforgalmasabb útvonalain. Jelen megrendelés egy 2011 decemberében megkötött 130 ELECTROSTAR kocsis gyártására vonatkozó szerződéshez tartozó opció lehívása. Ezek a járművek jelenleg Derby-ben készülnek.

Elkészült az első svájci emeletes vasúti kocsi oldalfalváz Dunakeszin

A Bombardier MÁV Kft. sikeresen teljesítette a Svájci Szövetségi Vasút emeletes kocsijainak (NDW) első oldalfalváz-átadását (FAI). Az első oldalfalvázak már kiszállításra is kerültek a megrendelőhöz a Dunakeszin tervezett és gyártott szállítókalodában. A mozgáskorlátozottak utazását is lehetővé tevő alacsonypadlós komplett járműveket a Bombardier Transportation és a Siemens



NDW emeletes kocsis a berlini Innotrans kiállításon
(Fotó: Bombardier MÁV Kft.)



Az első NDW oldalfalváz szállítókalodában a saját gyártású szállítókalodában
(Fotó: Bombardier MÁV Kft.)

konzorciuma szállítja az SBB részére. Az alvázak és homloklalak gyártása már 2010 óta Dunakeszin történik. 2013. március elején a 64. NDW alváz és a hozzá tartozó homlokok is elkészültek az üzemben.

Vectron megkapta az engedélyt Németországban

2012.12.21-én az EBA első alkalommal adta meg az engedélyt egy Vectron mozdonyra, amely váltóárammal működik és 6,4 megawatt teljesítményű.



A Siemens Vectron EBA engedélyt kapott

A jármű legnagyobb sebessége 200 km/h. Ez a változat első ízben kapta meg a Vectron járműcsalád tagjaként az engedélyt. A Siemens Vectron Európa első mozdonycsaládja, amely a nagysebességű TSI szerint lett engedélyeztetve.

Forrás: Siemens

Az Alpha Trains Stadler villamos motorvonatokat rendelt a WestfalenBahn részére

Az Alpha Trains lízing cég szerződést írt alá a Stadler Pankow vállalattal 28 villamos motorvonat szállítására, közel 250 millió euró értékben. A motorvonatokat a német regionális üzemeltető, a WestfalenBahn számára szerzik be.



Látványképen a WestfalenBahn részére szállítandó FLIRT

A rendelésben 15 db négy részes Flirt villamos motorvonat szerepel, amelyek a RE 15 vonalon Müntertől Rheine illetve Emden városig közlekednek, és 13 db hat kocsis Kiss típusú emeletes vonat, amelyek a RE 60 vonalon, Rheine–Osnabrück–Hannover–Braunschweig, valamint az RE 70 vonalon, Bielefeld–Herford–Hannover–Braunschweig vonalakon fognak üzemelni. A Flirt vonatokon 430 férőhely lesz, melyből 30 első osztályú lőhely, az emeletes Kiss vonatok 626 ülőhellyel rendelkeznek, melyből 34 lesz első osztályú.

A Stadler vonatokat szállít 4 nyugat-svájci vasúti üzemeltetőnek

A Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) Transports Vallée de Joux Yverdon-les-Bains Ste-Croix SA (TRAVYS), Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland Bernois (MOB) és a Transports Publics Fribourgeois (TPF) vasúti társaságok közvéleménye arról szól, hogy szerződést kötöttek a Stadler Bussnang AG-vel 17 új vonat szállítására.

Az első járműveket 2015 elején fogják szállítani. A megrendelés értéke összesen 150 millió svájci frank.

Stadler flörtől Szerbiában is

Szerb Vasutak 21 db villamos FLIRT motorvonatot (Fast Light Innovative Regional Train) rendelt a Stadler Rail a belgrádi régió elővárosi vasúti szolgáltatások javítására.



Ilyen lesz a szerb vasút FLIRT-je

A Belgrádban aláírt szerződés értéke mintegy 100 millió EUR. A szükséges pénzt a londoni Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) hitelezi. A járműveket 2014 ősztől 2015 nyár végéig szállítja le a Stadler.

Stadler nyerte meg a magyarországi üzemeltetők 48 elővárosi motorvonatra kiírt pályázatát

A MÁV Magyar Államvasutak és az osztrák-magyar regionális operátora a GYSEV 2012 novemberben közösen írták ki a 48 motorvonat szállítására a pályázatot. A pályázat eredményét 2013. február 26-án hirdették ki.

A szállítási szerződést a feleknek 30 napon belül alá kell írni. A szerződés keretén belül a Stadler 42 FLIRT-et a MÁV és 6 egységet a GYSEV részére szállít. Az új, négy részből álló vonatok egyfeszültségű, 200 ülőhelyes, alacsony padlós járművek lesznek.

A Stadler emeletes villamos motorvonatokat szállít Moszkvába

Stadler Rail nyerte meg az orosz vasút-üzemeltető Aeroexpress a 24 emeletes többrészes egység vonat szállítására kiírt pályázatot. Ezek a vonatok az elővárosi vasútvonalak közül a Moszkva központját, a három repülőtérre összekötő vonalakon közlekednek.



A Moszkvának szállítandó Stadler emeletes vonat látványterve

A megrendelés értéke összesen mintegy 350 millió euro, és a járművek részben a Minszkben felépülő új Stadler gyárban és részben Svájcban készülnek. A minszki gyár jelenleg építés alatt áll, és 2013 őszen kezd meg a termelést. A megrendelés további 13 vonat szállítására tartalmaz opciót.

FLIRT az olasz Emilia Romagna részére

A Stadler Rail és az olasz vasúti járműgyártó AnsaldoBreda részt vett ünnepélyes az első FLIRT hova Ferrovie Emilia Romagna (FER) a Bologna részére készített vonat ünnepélyes átadásán. Stadler és az AnsaldoBreda konzorciumot alakítottak 32 villamos és 2 dízel többrészes vonat közös gyártására.



A bolognai FLIRT

A megrendelés értéke összesen mintegy 200 millió Euró, és a szerződés lehetőséget biztosít további 20 FLIRT motorvonat és több GTW gyártására is. Stadler eddig már 132 vonatot adott el különböző ügyfeleinek Olaszországban.

Francilien érkezik a párizsi Est pályaudvarra

Az Ile-de-France regionális tanács és a Párizsi Közlekedési felügyelet (STIF) *Jean-Paul Huchon* úr közösen az SNCF Transilien főigazgatójával *Bénédicte Tilloy*-al és az RFF Ile-de-France regionális igazgatójával *Fraçois Régus Orizet*-el 2013. február 27-én jelölték ki az első 35 Francilien motorvonat üzemi területét a Párizs Est vonzatkörzetében az elővárosi szolgálatra.

A 172 vonatról szóló szerződés szerint – melynek értéke 1,85 milliárd euró – a Bombardier most 86 motorvonatot szállít le, melyből három a Páris Est és Meaux között üzemel. A Meaux és Coulommiers útvonalakon 2013 végére már 19 szerelvény fog szolgálatot teljesíteni. Ez a vonal a Transilien hálózat P vonalának részét képezi és a Francilien motorvonatok üzembe állítása várhatóan 26%-os kapacitás növekedést eredményez, továbbá kiváltják a Z2N emeletes motorvonatokat, melyeket a RER C és D vonalakra lehet áthelyezni.

A Francilien motorvonatból már 81 szerelvény üzemel a Párizs Nord szakaszon (H vonal), ahol ezek a szerelvények nagyban hozzájárultak a pontosság javításához az öreg, kevésbé megbízható járműállományok helyettesítésével. Az első motorvonat megkezdte tesztjeit a Párizs Saint-Lazare útvonalain, ahol 12 szerelvényből álló flotta teljesít majd szolgálatot 2013 végétől.

A piaci szemléletű árképzés következménye a 38%-os jegyeladás növekedés a nagysebességű szektorban

A RENFE nagysebességű szolgáltatásainak jegyeladása 38%-kal növekedett az előző évhez képest, miután bevezetésre került egy újfajta piaci igényalapú jegyár megállapítási rendszer, mondta el *Ana Pastor* fejlesztési miniszter. Összesen 824 188 jegyet értékesítettek az új árképzésre áttéréstől, ismertette a jó hírt 2013. február 27-én a spanyol parlament alsó házában.

Az új tarifák 2013. február 9-től léptek hatályba, s a RENFE szerint aznap új rekord született: 110 030 nagysebességű és hosszú távú jegyet adtak el, ami 19%-os növekedés az előző évhez képest. A vállalat honlapja tripla forgalmat bonyolított, 315 000 egyéni felhasználó vonatra látogatásának köszönhetően és telefonos jegy eladás, továbbá a jegyirodák is ugrásszerű forgalmonövekedést érzékeltek.

Az új tarifarendszer a standard tarifákra 11%-os, míg a hosszú távú jegyeknél attól függően, hogy milyen távolságra foglalják, további 30-70%-os megtakarítással

jár az utazónak. Példa az viteldíjakra Madrid–Barcelona 32 Eurótól, Valencia–Madrid út 21 Eurótól. Ez év június 1-én bemutatásra kerül egy ún. üzleti megoldás is, amely több út lekötésekor 20%-os kedvezményt nyújt minden egyes utazásra.

Megkezdte működését az InRail Szlovéniában

Megkezdte működését az InRail határon túli teher szállítással a Szlovén Nova Grica és számos olaszországi célállomás között. A Trenitalia után az InRail az egyetlen üzemeltető, akinek működését jóváhagyták Szlovéniában.

Az InRail céget 2009-ben alapították. Jelenleg kb. 80 vonatot közlekedtet hetente, főleg fém, fűrészáru és szén szállítmányokat fuvarozva.

Az első vonatot az Acciaierie Bertoli Safau megbízásában indították január 17-én, majd februárban megkezdődött a hagyományos üzem. Itt 6 vonat/hét teljesítését tűzték ki célul az első időszakban.

(RGI 2013. február, fordította: Kovács Levente)



A V41 sorozat 55 éves.

A képen látható mozdony a Vasúttörténeti parkban látható



A V43 1001 1963-ban született.

Napjainkban is közforgalomban szolgál