

Erős rajtolás a Hamburg–Köln Expressnél

Németország első nyílt hozzáférésű nagy távolságú üzemeltetője a Hamburg–Köln Express (HKX) első félévét ünnepli egy hét akciós jegyárral és „a leggyorsabb zenei fesztivállal”, érte ez alatt, hogy zenészek szórakoztatják 120 másodperces szetteikkel az utazókat az állomásokon töltött idő alatt.

Mióta a cég elindította Cologne–Münster–Essen–Hamburg járatait múlt év július 23-án, a HKX közel 150 ezer utast szállított mintegy 700 járaton, ami 300 ezer km útnak felel meg. Azt állítják, hogy az utasok nagy része hosszú távra vált jegyet, körülbelül 90%-a indul vagy érkezik a hamburgi főállomásra.

„Különösen nagy százalékban utasaink 18 és 29 év között vannak, akik egyre inkább elszakadnak saját autóiktól és más, szelektivebb közlekedési szokás felé fordulnak, ami azt jelenti, hogy rendkívül nyitottak a vonatközlekedés használatára.” – állítja a HKX vezérigazgató asszonya Eva Kreienkamp. „Nagyon örülünk ennek, továbbá az 50%-os női részvételnek is járatainkon, amely azt mutatja, hogy sikerült bővítenünk a vasúti utazás a piacát.”

A HKX hosszabb vonatokkal tervezi bővíteni kapacitását a következő pár hónapban és decembertől szolgáltatásukat a következő szintre helyezik: három menettérti vonatot indítanak a hét minden napján.

A cég egy közös vállalkozás a Railroad Development Corporation (RDC), USA és a Locomore Rail Germany között. Befektetője Michael Schabas.

Forma 1-es technológia segíti a könnyűvasút energiahatékonyságát

Az ALSTOM megállapodást kötött a Williams Hybrid Power-el, hogy az eredetileg a 2009-es Williams Forma 1-es autóba kifejlesztett energiatároló technológiát adaptálhassák könnyűvasúti járműveikbe.

A Forma 1 program részeként, a Williams újratervezett, és könnyű szerkezetes egységbe beépített egy ún. álló, Mágnesesen Töltött Kompozit (MLC) lendkereket, melynek súlya meghaladja az 1000 kg-ot és a Grand Prix extrém környezetére fejlesztve ellen áll az erős rezonanciának, magas hőmérsékletváltozásoknak valamint a nagyfeszültségű ciklusoknak. Azóta az MLC megtalálta az útját egy sor mobil alkalmazáshoz, beleértve a londoni buszokat, s a jövő év folyamán pedig az Alstom Citadis elnevezésű motorvonatában tesztelik. Hasonlóan a többi lendkeres megoldáshoz, az MLC extrém környezeti hőmérsékletterhelés mellett üzemelhet, mely előnyt jelent az akkumulátorok és szuperkondenzátorok szemben.

Az MLC számos újítást tartalmaz: a helyett, hogy állandó mágneseket használnának a lendkerékbe integrált motor/generátor forgórészének kialakítására, mágneses port kevernek kompozit mátrixba. Miután a lendkereket szálsodró technológiával elkészítették, a rendezett mágneses részecskék ívfénnyel való magnetizálása után létrejön a szükséges térbeli rendezettség a forgórész kialakításához.

Williams szerint, mivel az MLC nem tartalmaz nagy fémszerkezetet, az örvényáram veszteség és a melegedés elhanyagolható, ami nagyon jó villamos hatékonyságot bizonyít. A forgórész melegedésének hiánya azt jelenti, hogy az MLC lendkerék képes folyamatosan nagyfeszültség alatt üzemelni, így többé nem kompromisszum kérdése a teljesítmény vagy az egység csökkenő élettartama.

Az Alstom szerint az MLC akár 15%-os potenciális vontatási energia megtakarítást kínál és kifejezetten a stop-start üzemű könnyűvasúti üzemnek felel meg.

Ajánlattétel lengyel motorvonat felújításra

A lengyel Regional Railways (PR) tendert írt ki 44 db EN57 típusú

motorvonatának teljes körű korszerűsítésére, mely a belső tér megújítása mellett az elektronikai és mechanikai rendszerekre is kiterjed.

A szerződést kb. 1310 millió zlotyira (99 millió USD) állították be és új ülések, burkolatokat, padlózat, CCTV rendszer, légkondicionáló, továbbá világítás, új mellékhelyiségek és új vezető asztalra kiterjedő felújításokról szól.

Ezenfelül a járműveket új fékrendszerrel és vontatási berendezéssel szerelik, ami a maximum sebesség 110 km/h-ról, 120 km/h-ra való emelését eredményezi.

Az pályázónak 5 millió zlotyi előleget kell megfizetnie és kizárólagosan az ajánlott árak megfelelően értékelik pályázatát. Április 9-e a határidő, s a nyertesnek 18 hónapja van a teljes munka végrehajtására a szerződés aláírásától kezdve.

(IRJ 2013. január; fordította: Kovács Levente)

Az amerikai vasutak 24,5 milliárd dollárt költenek a fejlesztésre

Az AAR, az Amerikai Vasúti Pálya Egyesület kijelentette, a legnagyobb áruszállító vasutak az USA-ban 2013-ban 24,5 milliárd dollárt terveznek vontatójármű, gördülő eszköz, és infrastruktúra fejlesztésére fordítani.

A fejlesztésből 13 milliárdot a kapacitás bővítésére fordítanak. Miközben más közlekedési ágak a kormány pénzére várnak, az amerikai áruszállítási üzemeltető, amely saját infrastruktúrát használ, karbantartja és felújítja azt, szolgálva ezzel a megrendelőit, és gazdaságunk növekedését elősegíti, jelentette ki az AAR elnöke. Majd folytatva kijelentette, ebben az évben az áruszállítási vasút azokra a beruházásokra fókuszál, melyek karbantartják, és javítják az infrastruktúra állapotát, és a biztonsági rendszereket, ezzel lehetővé teszi számunkra, hogy a jövőben is szállíthassunk.

A beruházások új intermodal állomások létrehozását, pálya, híd és

alagutak felújítását, biztonsági berendezések, új mozdonyok és teherkocsi beszerzését eredményezik.

Az elmúlt évben az Amerikai Vasutak az éves bevételének 17 százalékát fordították fejlesztésre a gyáripari 3 százalékkal szemben. Az áruszállító vasút előre jelzése szerint több mint 11 000 munkavállalót vesz kölcsön, a nyugdíjba vonulók és kilépők pótlására. A következő öt évben a munkaerő 22 százaléka vonul nyugdíjba, ezért a vasutak keresik a lehetőségét, hogy magasan képzett embereket tudjanak alkalmazni, akik érdekeltek a vasútnál sikeres karrier befutásában. Munkaerő toborzás céljából év első öt hónapjában a vasút több mint 70 kiállításon vesz részt országszerte.

London felszíni közlekedéséhez öt kocsi vonatot mutatnak be

A londoni TfL Transport bejelentette, hogy növelni fogja London felszíni közlekedésben közlekedő vonatok kapacitását, a jelenlegi négy kocsi egységeket ötre növelve, hogy biztonságos a rohamosan növekvő számú utasok elhelyezését. A projekt szerint a Bombardiertől 57 közbenső kocsit szereznek be, és ezzel a 378 sorozatú villamos motorvonatok férőhely kapacitását megnövelik.

A szerelvények az elővárosi hálózaton üzemelnek, az úgynevezett egyenáramú vonalakon, Eustontól a Watford csomópontig. Az új járműveket 2015. év végéig szállítják le, és ezekkel a motorvonatok kapacitása 700 utasról 850-re fog növekedni.

A hosszabb vonatok üzemeltetése, számos infrastruktúra felújítást tesz szükségessé, beleértve:

- Silwood, és Willesden vontatási telepek bővítése,
- Willesden és New Cross Gate telepek belső kialakítását módosítani kell,
- A peronokat számos állomáson a North és East London vonalakon meg kell hosszabbítani, és ezzel kapcsolatosan a jelző és felsővezetési rendszert át kell alakítani.

E munkálatokat márciusban Silwood állomáson kezdik meg.

London lakosainak száma az előre becslések szerint 2007 és 2021 évek között 810 000 fővel fog növekedni, és eközben a munkavállalóké 670 000-rel. Ennek tükrében a TfL úgy véli, hogy a felszíni utasok száma a 2007 és 2021 között négyszeresére fog növekedni, a jelenlegi 33 milliárd utazás/év 135 milliárdra.

A bolgár ERTMS szerződést egy konzorcium nyerte el

A bolgár pályahatóság, a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság, NRIC, a Thales Ausztria, és a Kapsch CarrierCom, vállalatok által létrehozott konzorciummal kötött szerződést, ERTMS vonatbefolyásoló rendszer telepítésére.

A 35 millió euró értékű szerződés a 133 km hosszú Szófia–Plovdiv közötti fővonalra ERTMS vonatbefolyásoló rendszer telepítésére szól. Ez a vonal része a IV. Transz-Európai Korridoroknak, amely Drezdából és Nürnbergből Isztambulig halad.

A Thales, mint a konzorcium vezetője szállítja, és installálja öt állomáson és a pálya mellett az ETCS 1 szintű berendezéseket, a vonal mentén elhelyezi a vonat állapotát figyelő monitoring rendszert. A KapschCom felel a projekten belül a GSM-R létrehozásáért, beleértve a vontatójármű vezetőfülké rádió és mobil telefon biztosítását.

Ezt a két vállalatot bízták meg másik szerződésben a kapcsolódó 128 km hosszú, a IV korridor Svjengrad–Plovdiv közötti szakasza vonatbefolyásoló berendezésének korszerűsítésével.

A Bombardier Traxx LM mozdonyral az utolsó kilométereken

A Bombardier a Berlinhez közeli Henningsdorfban 2013. januárban megkezdte a Traxx AC LM villamos-dízel mozdonyának dinamikus próbáit. A Traxx LM mozdony egy 15 kV váltakozó áramú, 5,6 MW

teljesítményű villamos mozdony, amelyet elláttak egy 240 kW teljesítményű dízelmotorral azért, hogy feleslegessé tegyék a villamos vontatás határán szükségszerűen alkalmazott dízel és villamos mozdony cseréket.

A Bombardier kijelentette a prototípus mozdonyt többször a hagyományos Traxx mozdonyal együtt tesztelték Henningsdorfban, és minden üzemeltetési funkciót megvizsgáltak. Ez magában foglalta a szükséges teljes fékpróbát. A tesztek befejezése után, ez év közepén tervezik a vonali próbák megkezdését.

Angol-német konzorcium nyert német koncessziót

Rhine–Ruhr Transport Association, – Rajna–Ruhr Közlekedési Szövetség – VRR, mint a vezető szerződő fél két másik közlekedési hatósággal, 15 éves regionális koncessziót kötött Észak Rajna Westphaliában a National Express Rail, és az IntEgro Transport alkotta konzorciummal.

Tíz nap állt rendelkezésre a nyeretlen pályázók részére a fellebbezéshez mielőtt a szerződést alá lehet írni.

A koncesszió évi 5,1 millió évi vonatkilométer teljesítményt tartalmaz, és 2015 decemberében kezdődik. A National Express 6,1 milliárd euró árbevételt becsül előre, a 15 éves periódust figyelembe véve. A National Express köteles pénzbüntetést fizetnie, amennyiben a vonatok 2 percnél többet késnek.

A két másik közlekedési hatóság, a Westphalia–Lippe Local Transport, NWL, és a Rhineland Local Transport, NVR. A két koncesszió magában foglalja a Regional Express 7 vonalat, RE 7, amely Rheine, Münster, Hamm, Wuppertal, Solingen, Köln, és Krefeld városokat köti össze, valamint a Regional Line 48, RB 48 vonalat, amely Wuppertal–Oberbarren, Solingen, Köln és Bonn–Mehlem városokat köti össze.

A szerződés időtartamára a National Express 36 villamos motorvonati egységet szerez be. Ezeket eladja a VRR és NWL részére, melyek

átveszik a vonatok finanszírozását, és vissza lízingeli a National Expressnek. A VRR kijelentette, ez a modell már eredményesen működik egy másik koncessziós megállapodás keretében melyet a Holland Vasutak, NS, nemzetközi leányvállalat, az Abellio Rail nyert el.

Az új vonatok a RE 7 vonal számára 510 ülőhelyet tartalmaznak, harminccal többet, mint a DB Regio vonatok lecserélendő járművei. Az RB 48 vonalra 415 ülőhelyes vonatokot állítanak üzembe. A vonatokon két WC lesz, hely a kerekesszékek, és kerékpárok számára, valamint fellépés nélküli beszállás a peronokról. Az utasok biztonsága érdekében CCTV készülékeket szerelnek be, és 19 óra után biztonsági embereket foglalkoztatnak a vonatokon. A vonatok maximális sebessége 160 km/h szemben a jelenlegi 140 km/h-val, jobb lesz a vonatok gyorsító képessége, annak érdekében, hogy megszüntessék a jelenleg gyakran előforduló késéseket, melyeket a távolsági vonatok okoznak, a nagyon leterhelt, Hamm–Wuppertal–Köln vonalszakaszon.

A National Express lesz a legnagyobb vonat üzemeltető Angliában, miután 5 vonalon fogja az üzemeltetést biztosítani. Jelenleg csak két elővárosi vonalon bonyolít le forgalmat, Londont Southend és Shoeburyness városok között. Elő válogatáson lehetőséget kapott három másik németországi koncesszió megpályázására. A National Express kijelentette, a német vonatüzemeltetési piac a legnagyobb Európában, és kétszer akkora, mint Nagy-Britanniában.

Megkezdődik az orosz nagysebességű vonal építése?

Az Orosz Közlekedési Minisztérium kijelentette, egy éven belül megindulhat az ország első nagysebességű vasútvonalának építése, melyen 2018-ban a menetrend szerinti közlekedést terveznek, időzítve a labdarúgó világbajnokság idejére. Ezt megelőzően az Orosz Vasutak, RZD,

elnöke az elmúlt évben a berlini InnoTrans kiállításon kijelentette, késlekedik a nagysebességű vonal építése a szükséges tőke hiánya miatt, és így nem fog a világbajnokságig elkészülni a Moszkva–Szentpétervár közötti összeköttetés.

Miközben a pénzügyi struktúrát még mindig nem tisztázták, a kormány mostanában tett közzé egy gazdasági tervet 2030-ig tartó periódusra, amely szerint a Moszkva–Szentpétervár vonal első fázisának építését, Moszkva–Kazan–Yekaterinburg között 2013 év végén, 2014 elején megkezdik.

A Közlekedési Minisztérium sajtó közleménye szerint a Moszkva–Szentpétervár vonal építésére először tender kiírást tesznek közzé, de a projektnek 2018-ban el kell készülnie.

Az RZD nagysebességű igazgatója kijelentette, minden elő van készítve a vonal megvalósításához.

A szövetségi kormány 795 milliárd rubelt biztosít, 26,5 milliárd USA dollár, a projekthez a következő 5 évben, beleértve 10,6 milliárd rubelt a projekt előrehaladásának vizsgálatára és a projekt menedzserek alkalmazására, 76,6 milliárdot a területek kisajátítására, és 707,9 milliárd rubelt az építésre.

Majd hozzátette, a projekt teljes költségét, beleértve a magánszektor befektetéseit, kb. 1200 milliárd rubelre becsülik.

A Moszkva–Szentpétervár vonalat 400 km/h sebességre tervezik, és ezzel a két város közötti eljutási idő 3 óra lesz. A tervek szerint 2018. évben az utaskilométer 5 milliárd lesz, mely 2030-ra elérheti a 7,5 milliárdot.

Az EU közösen finanszírozza a Helsinki város megkerülő vasúti összeköttetése tanulmányát

A Finn Közlekedési Vállalat, 5 milliárd eurót nyert el az Európai Unió TEN-T programjából, további tanulmányok elkészítéséhez, a javasolt Helsinki Város Vasúti hurokvágány megvalósítását előkészítendő.

A projekt 7,2 km kétvágányú földalatti csatlakozó vonal építését foglalja magában, mely a meglévő Helsinki Central vonalból ágazna ki, három új állomással, melyek Töölö, City Center és Hakaniemi településeket szolgálja ki. Ez lehetővé teszi néhány elővárosi vonatnak, hogy elkerülje a Pasila–Helsinki Central szakaszt, csökkentve a működő vonal túlterheltségét, amely növekvő nyomás alá kerül jövő évben, amikor a Ring Line projektet befejezik. Emellett Töölö és Hakaniemi kerületek lakosainak lényegesen javulni fog a vasúti közlekedéshez való hozzáférése.

A Finn Közlekedési Vállalat és Helsinki város elkészített egy általános tervet és megbecsülték környezeti hatását, és megszervezték a lakossági fórumokat is.

A TEN-T anyagi támogatása fedezi a geológiai kutatásokat, feltérképezve a területet, és meghatározzák az állomások és a vonalvezetés lehetséges lejt viszonyait.

A tervezési szakasz befejezése után a Finn parlament és Helsinki városi tanács, fog dönteni vajon megvalósítják a 740 millió euróba kerülő projektet. Ez várhatóan 2014 végén fog megtörténni. A Finn Közlekedési Vállalat szeretné, ha az új megkerülő vonal 2020-ra elkészülne.

Bemutatták az új Franciaország–Olaszország összeköttetés terveit

Kiterjedt lakossági konzultációt követően a Lion–Torino Vasutak, LTF, az olasz gazdasági, fejlesztési, infrastruktúra és közlekedés minisztereinek, 2013. január 31-én bemutatták az új Lion–Torino határátmeneti vonal új szakaszának a végső tervét.

A végső projekt 57 km iker alap alagutat tartalmaz, St. Jean de Maurienne és Susa között, 333 méterenkénti keresztirányú átvezetéssel. A határt átszelő vonal 18,1 kilométert tesz meg az olasz oldalon, melyből 12,5 kilométert az alap alagútban. Az olaszországi bejáraton túl egy 3 kilométer hosszú csatlakozás lesz a működő

vonallal Bussoleno-nál, beleértve a 2,1 kilométeres alagutat és a Susa-nál lévő állomást. Az elhatározás, hogy növeljék az alagutak hosszát, alapvetően a környezeti ártalom csökkentése érdekében történt Susa körzetében. A minisztérium szerint az új vasútvonal által elfoglalt terület az olaszországi oldalon, így kevesebb, mint egy hektár. A jóváhagyási eljárás Olaszországban több hónapot vesz igénybe, és mikor minden rendben van a végső engedélyt a gazdaságtervezési hivatal adja ki.

Az olasz kormány már közel 3 milliárd euróra kötelezte el magát az építkezés lebonyolításához, melyből 840 milliót 2013-15 években, míg 150 millió eurót évente biztosít 2016-2029 évek között.

Jóváhagyták a RER E vonalának meghosszabbítását

Párizs előjárósága, és három Ile-de-France helyi hatósága megadta a végső engedélyt, a RER E vonal (Párizs egyik hév vonala) kiterjesztéséhez, Haussmann St. Lazare-tól 47 kilométerre nyugat felé, Mantes-la-Jolieig.

A tervezés befejező szakaszán dolgoznak, a költségek optimalizálásán, és várhatóan idén őszre befejezik. Ezzel lehetővé válik, hogy az építési munkákat a következő évben elkezdjék. Tervek szerint 2020-ban nyitják meg az új vonalat.

A 2 milliárd költségű projekt magában foglal egy 8 km hosszú alagút építését, St. Lazartól La Défenseig, valamint Poissy és Mantes la Jolie állomások között a meglévő vonal felújítását. A vonal meghosszabbítása 17 perccel lerövidíti az utazási időt, Párizs nyugati elővárosai és La Défense között, ami egy jelentős üzleti központ Párizstól nyugatra. Ezen felül az „E” vonal már meglévő szakaszának utasai közvetlenül elérhetik La Défenset, ami 10-15 százalékkal csökkentheti Auber-La Défense közötti részen a RER A vonalán a vonatok túlszűfoltóságát, amely az „E” vonallal fut párhuzamosan, és része a RER B vonalnak.

Az „E” vonal meghosszabbítása összeköttetést teremt az „A” és „C” RER vonalakkal, és az 1-es földalattival, a „T 2” villamos vonallal, számos elővárosi vonallal, és a jövőbeni Orange, Red és Green vonalakkal a nagy párizsi expressz hálózattal. A meghosszabbított RER E vonalon, óránkénti 89 000 utassal számolnak csúcsidőben, és napi 620 000 utazással.

Az Alstom és a Transmashholding teszteli a 2ES 5 villamos mozdonyt

Az Alstom és az orosz partnere, a Transmashholding, TMH, statikus és dinamikus próbáit végzi az Orosz Vasutak, RZD, számára gyártott 2ES 5 két egységű villamos mozdony prototípusán, a TMH Novocserkasz Villamos Mozdony Gyár, NVEZ, délnyugat oroszországi telephelyén.

A próbák magukban foglalják a 8,4 MW teljesítményű, 25 kV váltakozó áramú tehermozdonyok az indulási képesség, és a teljes rendszer minden egységének vizsgálatát.

A 2ES 5 a második mozdony, amelyet az Alstom és a TMH alkotta 50:50 százalékban közös vállalat a TRTrans fejlesztett ki. A kétfeszültségű 7,2 MW EP 20 személyvonati mozdonyból az RZD 200 darabot rendelt.

Az RZD 2011 májusában az Alstommal és a TMH-val szerződést írt alá 200 db 2ES 5 mozdony szállítására, és további teszteket végeznek Moszkvához közel, az RZD scserbinkai körpályáján. Az első egységek ez év végén állnak üzembe. A 2ES 5 mozdonyok elsősorban Kelet Szibériában és Oroszország Távol keleti részén fognak üzemelni.

Az Alstom szerint a 2ES 5 lesz az első váltakozó áramú mozdony Oroszországban, amely aszinkron vontatómotorokkal rendelkezik. Számos egységet a RailComp, Oroszország fog gyártani, ami a másik vegyesvállalat a Novocserkasz gyáron alapul, és ez szállítja a forgóvázakat, és a vontatási rendszert.

Jól haladnak a Talgo orosz jármű tervei

Az Orosz Vasúti Kutató Intézet, VNNIZhT, a Talgoval kiegészítő egyezséget írt alá, melynek alapján meghatározzák azokat a szolgáltatásokat, melyeket a Talgo személykocsik 1520 mm nyomtávra alakításának fejlesztési projektje keretében nyújtani fog.

A szerződés, melyet február elején írtak alá, az Orosz Vasutak, RZD, és a Talgo között januárban megkötött egyezséget követte, mely szerint a Talgo a spanyol gyár termékét fogja az orosz személyszállítási hálózatra alkalmassá tenni, miután az RZD arra törekszik, hogy 2030-ig a meglévő személyszállító kocsikat lecserélje. Az adaptáció első lépéscsofoka, hogy az alapvető gyártási eljárásokat, melyek magukban foglalják a Talgo személyszállító vonatainak technikai specifikációit, az orosz kocsik gyártásához átvegyék. De tartalmazza a számításokat, az egyedi összetevők próbáit, és a dizájn dokumentáció fejlesztését is. A VNNIZhT lesz a tanácsadó az 1520 mm nyomtávolságú üzem követelményeivel kapcsolatosan, és tanulmányozza a számításokat, a dizájn dokumentációkat, részeként a kezdeti munkájának.

A megállapodás aláírása során, az RZD elnöke kijelentette, a megkötött kutatási együttműködés a Talgo és a VNNIZhT között azt jelenti, hogy az ívbe bebillenő technológia jelentősen emelheti a személyvonatok sebességét Oroszországban, a meglévő infrastruktúra mellett.

A Talgo automatikus nyomtávolság váltó rendszerét is adaptálni kívánják téli időszakban is, miközben a fékrendszert a megállapodás értelmében 1520 mm nyomtávolságú pályára alakítják ki. Majd az elnök kijelentette, elvárják, hogy a Talgo nagysebességű vonata többlet lehetőséget biztosítson a nagyobb vonat sebességek elérése terén.

(IRJ 2013. február; fordította Almási Miklósné)