

Motorvonat-javítás az MVJ-ben

A MÁV Vasjármű Kft. szombathelyi telephelyén rögzített felvételen a 6341-es sorozatú orosz motorvonat – közismert nevén az „Uzsgyi” – látható, amely a Megrendelő megbízottjai által átvett tengelyhajtás javítás, egységesítés, valamint festést követően készült. A jól teljesítésből adódó megrendelői bizalom és elégedettség alapján az MVJ újabb járművek javításba adására számíthat.



1. ábra Az első MVJ által felújított 6341-es motorvonat

Forrás: MÁV Vasjármű Kft.

Sikeres hibridesítés

Sikeres végleges üzembehelyezési eljárás eredményeként májusban megtörtént az Egererdő Zrt. működési területén – Szilvásváradon – szolgálatot teljesítő Mk48 403 pályaszámú dízelmozdony rendszerbe állítása.

Az eddigi üzemi tapasztalatok alapján rendkívül sikeres jármű kivívta mind az üzemeltető, mind a szakma elismerését. Az eredeti külsín és formavilág mellett, a magas technikai színvonalon megvalósult hibridesítés ötvözetként létrehozott vasúti vontatójármű etalonként szolgálhat további üzemeltetői vágyak, szándékok kiteljesedésére.



2. ábra A hibrid mozdony szolgálatteljesítés közben

Forrás: MÁV Vasjármű Kft.

A múlt év októberi üzembeállása óta szerzett tapasztalatok alapján megtörténtek a végleges beszabályozások és beállítások, valamint egy pótsúlyokkal nem láthatóan kiegészített üzemanyagtartály átalakítással az eredeti adhéziós tapadás is illeszkedik a terepviszonyokhoz, illetve üzemeltetői igényekhez.

Még több klímás, komfortos, korszerű motorvonat a Balatonnál

A MÁV-START a növekvő nyári utasforgalomra tekintettel változtatott a korszerű, klimatizált és csendes Desiro motorvonatok közlekedési útvonalain, hogy ez által minél több utas számára biztosítsa a komfortos utazási körülményeket. Ennek köszönhetően az utasok mind gyakrabban találkozhatnak a Budapest–Székesfehérvár–Balatonfüred–Tapolca vasútvonalon a méltán népszerű motorvonattal, amely babakocsi, kerekesszékes és kerékpáros utazásra is megfelelő körülményeket biztosít. A szakemberek úgy számolnak, hogy ezzel a lépéssel közel félmillióval több utas választja majd közlekedéséhez a vasutat a Balaton mellett is.



3. ábra Az esztergomi vonalról átcsoportosított Desirok javítják a balatoni közlekedés színvonalát

Az Eurostar bízató első negyedéves eredményeiről számolt be

A nagysebességű személyszállítási üzemeltető, az Eurostar, amely Nagy-Britannia és európai szárazföld között közlekedtetett vonatait, bejelentette, ez az év bízatóan kezdődött, mivel az első negyedévben bevételei 1 százalékkal növekedtek, 2012 első negyedévi 211 millió euróról 213 millióra.

Az utasok száma évről évre közel állandó, 2,23 millió. Az Eurostar vezetője kijelentette, az eredmények különösen kedvezőnek tekinthetők, mivel Európában folytatódik a gazdasági bizonytalanság, amely hatással van az üzleti utazások iránti igényre, de a szabadidős piac e periódus szokatlan hideg időjárása ellenére szolid eredményt hozott.

A Škoda 109E mozdonya megkapta a TSI engedélyt

A cseh gördülőanyag gyár, a Škoda Transportation, megkapta az EC megfelelőségi nyilatkozatát a 109E többes rendszerű villamos mozdonya megfelelőségéről, ami azt jelenti, hogy a mozdony tervezése megfelel az Európai TSI nagysebességű gördülőanyagokra vonatkozó előírásának.

Az engedély megadása, nagy lépést jelent afelé, hogy különböző európai vasutak hálózatán történő közlekedésére is engedélyt szerezzen. Ezen engedélyek megadása továbbra is egyes országok vasúti biztonságfelügyeletének fennhatósága alatt marad. Ugyanakkor, a TSI engedély azt jelenti, hogy a nemzeti biztonsági hivataloknak az infrastruktúrával való megfelelőségre kell fókuszálnia, mielőtt megadnák hálózatán történő üzemüket.



4. ábra Škoda 109e 6,4 MW-os villamosmozdony

A 109E villamos mozdonyt a Škoda Transportation tervezte és a Cseh Köztársaság pilseni gyáregységében gyártották. A mozdony felszereltségét a csehországi, szlovákiai, magyarországi, ausztriai, németországi és lengyelországi üzemeltetésnek megfelelően alakították ki. A 6,4 MW teljesítményű Bo'Bo' tengelyelrendezésű villamosmozdony 200 km/h sebességgel tud közlekedni 3 kV egyenáramú, 15 kV 16,7 Hz és 25 kV 50 Hz váltakozó áramú villamosítási rendszerek alatt. A nemzetközi üzemeltetésre tekintettel a mozdonyokat különböző biztosítóberendezéseknek megfelelő berendezésekkel látták el, közöttük az ETCS, a PZB/LZB, a Mirel VZ1 és az SHP.

A Škoda Transportation bejelentette: 38 millió eurót fektettek a mozdony fejlesztésébe. A Cseh Vasutak 20 mozdonyt (380 sorozat) rendelt, míg a Szlovák Állami Vasutak kettőt (381 sorozatút). A szlovák vasutak számára gyártandó mozdonyok a TSI hagyományos gördülőállományra vonatkozó előírásokon alapul, így ezeknek a járműveknek a maximális megengedett sebessége 160 km/h lesz.

Mind a két mozdony sorozat üzemel, a cseh mozdony ellen a Cseh Nemzeti Biztonsági Hivatal nem emelt kifogást.

A német EBA engedélyezte a Gravita 15L mozdonyokat

A Német Szövetségi Vasúti Hivatal, EBA, a Voith gyár, 15L BB sorozatú Gravita dízel-hidraulikus tolató- és tehervonati mozdony típusengedélyét korlátozás nélkül megadta. A Voith bemutatta az EBA-nak az elmúlt hetekben, hogy az 1,8 MW teljesítményű mozdonyoknak a tengelycsok-melegedését megszüntette, és a gyártó az EBA-nak ezt meggyőzően bizonyította. Ezután az EBA a mozdonymnál felfüggesztette a 70 000 km/éves futásteljesítmény korlátozást.

A 11 darab Gravita 15L BB mozdonyt 265-ös sorozattal a DB Schenker számára szállította a Voith, a Ruhr vidéki tehervonati üzemre. A Hohenzollern Vasutaknak, HzL, egy mozdonyt szállított le januárban, amelyet a Holcim olajpala vonatok továbbításánál alkalmaznak, a Baden-württembergi Dotternhausenből a svájci Eclépense és Untervazba. Két darab 15L BB egységet a Northrail számára szállítottak, lízingelés céljából.

A kisebb Gravita, a 10 BB már 2010-ben korlátozás nélküli engedélyt kapott az EBA-tól, és ma szerte Németország vonalhálózatán üzemelnek.



5. ábra Voith Gravita 15 GL

A VR bemutatta a felújított elővárosi villamos motorvonatát

A VR Group, Finnország, bemutatta az első felújított Sm4 villamos motorvonatot, mely újra tervezett utastér belsőt és új külső megjelenést kapott. A 30 db két kocsis vona-



6. ábra Megújulnak a CAF gyártmányú finn SM4 motorvonatok

tokat 1998–2005 között a CAF szállította és Helsinkiből Riihimäki, és Lahtiba, valamint Riihimäkiből Tamperebe, és Kouvolaba közlekedik.

A VR kimutatása szerint mindegyik a motorvonatok szerelvényenként 18 000 kilométert tett meg havonta, és a legöregebb egység már több mint 2,4 millió kilométert teljesített üzembeállításuk óta.

A felújítási munkákat a VR Hyvinkää telepén végzik. A motorvonatok új ülészetet kapnak, az elválasztó üvegfalakat cserélik, azért, hogy az utasok környezetét jobbá, szebbé tegyék. A járművek teljes villamos és mechanikus felújításon is átesnek.

A Leo Expressz rekord forgalmat bonyolított le márciusban

A Leo Expressz (cseh szabad hozzáférésű üzemeltető) március hónapban Prágát, Ostravát és Bohumint összekötő viszonylatban 25 százalékos forgalomnövekedést könyvelhetett el. Ez nagy kontraszt a januárban elért gyenge növekedéshez képest.



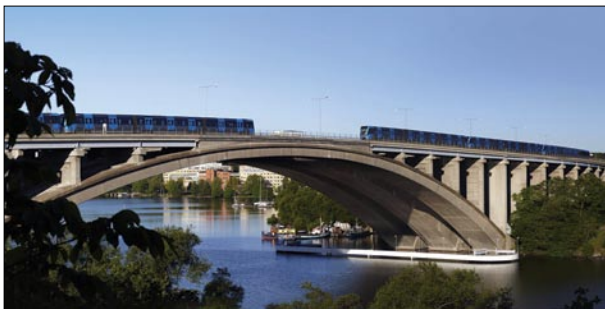
7. ábra A STADLER LEO Expresszével elégedettek az utasok

A Leo Expressz 2012 novemberében kezdte meg üzemeltetési tevékenységét versenyben a Cseh Vasutakkal és a másik privát üzemeltetővel, a Regio Jettel. Az átlagos foglaltsági szint jelenleg 70 százalékos, de csúcsidőben a Leo Expressz két Stadler villamos motorvonattal közlekedik összekapcsolva.

Csúcsidőben a biznisz osztály és a prémium minden ülőhelyét eladják, a gazdaságos osztályon pedig 90 százalékos a foglaltság – mondta el a Leo Expressz elnöke, majd megjegyezte, az utasok 85 százaléka elégedett a szolgáltatás színvonalával. Persze az lenne a legértékesebb, ha az elégedetlen utasok száma nulla lenne – tette hozzá.

A Trafiverket 46 kérelmet kapott svédországi vonat üzemeltetésre

A Svéd Infrastruktúra Hivatal, a Trafiverket vezetője elmondta, 27 kérelmet kapott személyszállítási üzemeltetőktől, és 13 beadványt áruszállítási társaságoktól, amelyek vonatokat szeretnének közlekedtetni a nemzetközi



8. ábra Az MTR Nordic vonat

hálózaton a 2013. december 15-től életbelépő új menetrendben. Két új szereplő, az MTR Nordic és a Citytrain olyan kéréssel fordult a hivatalhoz, hogy keresztülhaladjon a nyereséges Stockholm–Göteborg korridoron versenyezve a Svéd Vasutakkal, amely a fő üzemeltető, és a Scandinavian Railway-jel amely hetente négy naponként indít körutazást.

Az MTR 2009-ben elnyerte a stockholmi metró üzemeltetésére szóló szerződést, amely 2018-ig érvényes.

„Nagy erőfeszítés szükséges, hogy értékeljük a kérényeket és amennyire csak lehetséges együtt kezeljük, a különböző vonalakra beérkezett ajánlatokat” – mondta a Trafikverket elnöke.



9. ábra Egy Citytrain vonat

A vasúti üzemeltetés Svédországban minden olyan üzemeltető részére szabad hozzáférésű, deregulált, amely megfelel a biztonsági és gazdálkodási átláthatósági követelményeknek, és így folyamodhatnak a hálózat hozzáféréseért. Ha a pályázatok meghaladják a rendelkezésre álló kapacitást, akkor a Trafikverket azoknak az üzemeltetőknek biztosít prioritást, melyek a legnagyobb gazdasági eredményt tudják felmutatni.

Az RZD aláírta a Siemenssel a MoU villamos mozdonyok szállítási szerződését

Az RZD, az Orosz Vasutak, memorandumot írt alá, mely szerint egyetért azzal, hogy 350 négytengelyes villamos mozdony gyártásával, és szállításával a Siemens és orosz vegyesvállalati partnere a Sinara lesz megbízva. Az ünnepélyesen aláírt szerződés szerint következő évben kell

megegyezni 2020-ig leszállítandó mozdonyok átadási ütemezéséről.

A mozdonyokat az Ural Locomotives, a Siemens–Sina- ra közös vállalat a jekateringburgi gyáregységében gyárt- ják és szerelik össze. Az Ural Locomotives a mozdonyok karbantartásáért is felelni fog egy elkülönített szerződés alapján, melyet jövő évben kötnek meg.

A Bombardier több ICx fődarabot szállít a Siemensnek

A Siemens a Bombardierrel kötött szerződést 336 millió euró értékben kocsiszekrények és forgóvázak szállítására, a DB által rendelt 170 ICx nagysebességű kocsikhoz, amely a DB Siemens-szel kötött keretszerződésére alapoztak.

Az acélból készülő kocsiszekrények gyártását a Bom- bardier görlltzi gyáregységében idén nyáron kezdik el, míg a Flexx Eco futó forgóvázakat Siegenben készítik. A Bombardier felügyeli a végső összeszerelését a vonat két közbenső kocsijánál, és mindegyik utolsó kocsit az Észak Berlinben lévő Hennigsdorf gyártelepén, következő év tavaszától.



10. ábra Az ICx látványterve

A DB az eredeti keretszerződést a Siemenssel 2011-ben kötötte, maximum 300 ICx vonat szállítására. Ezt köve- tően a Siemens a Bombardierrel kötött szintén keretszer- ződést fődarabok szállítására. Az első rendelés a kezdeti 130 járműre vonatkozott. Az ICx motorvonatok a tervek szerint 2017-ben állnak üzembe, és váltják a mozdonnal vontatott IC vonatokat.

Ouigo: az alacsony költségű TGV üzem jó indulása

A Francia Nemzeti Vasutak, SNCF, bejelentette, több mint 200 000 jegyet adott el – az új alacsony költségű TGV üzemre, amit Ouigo-nak neveztek el – és először április 2- án állt üzembe. A jegyek árusítását február 19-én kezdték meg, kizárólag meghatározott weboldalon keresztül.

Kb. 30 000 jegyet adtak el az első 30 órában, miután az Ouigo weboldal élni kezdett, és azóta 2,1 millió ember kereste fel. Az SNCF bejelentette, 80 százaléka az Oui- go utasainak kevesebb, mint 25 eurót fizetett a jegyért.



11. ábra A francia Ouigo TGV

A családok nyerték a legtöbbet, mivel 20 százalékát az ülőhelyeknek gyerekek számára foglalták, akik után 12 éves korig mindössze 5 eurót kell fizetni.

Az Ouigo egyszerűen egy új filozófia: egy osztály, egy ülés, egy csomag, megfelel az olcsó repülésnek. Ehhez hasonlóan az utasoknak 30 perccel az indulási idő előtt a peronra kell érnie, hogy a jegyét ellenőrizhessék, és meggyőződjenek arról, hogy nem visz a megengedettnél nagyobb csomagot.

Az SNCF 62 Ouigo vonatot üzemeltet hetente, Marne la Vallée-ből Párizs keleti részéig, Lyonba, Marseillebe, és Montpellierbe.

A DB villamos motorvonatokat rendelt a Main–Spessart vonalra

A Német Vasutak 113 millió eurós szerződést kötött a Bombardierrel 12 Twindexx Vario emeletes villamos motorvonat szállítására, melyeket a DB Regio üzemeltet majd 2015-től kezdve a Main–Spessart Regional Ex- press járatain Frankfurtól Würzburgba és Bambergbe. A 160 km/h sebességű négy kocsis vonatok szállítását 2015. második felében kezdik meg, és mindegyik vonat két hajtott és két közbenső kocsiból fog állni. A DB kijel- entette, csúcsidőben az új vonatokat az ülőhely kapacitást 25 százalékkal fogják növelni az említett vonalakon.

A DB Regio 12 éves szerződést kötött a Bajor Vasúti Hivatallal, BEG, és a Rajna Közlekedési Szövetséggel, RMV, a regionális expressz vonatok üzemeltetésére Frank- furtból Aschaffenburgba, Würzburgba, és Bambergbe, a spessarti vonalon keresztül 2015 decemberétől kezdődően 12 éven át. A vonatgyakoriságnak mindig többnek kell lennie az óránként egy vonatnál, váltakozó vonatokkal, melyeket Würzburgon túlra is közlekednek, Schweinfurtig és Bambergig. A Spessart vonal infrastruktúra felújítása, mely magába foglalja Laufach és Heigenbrücken közötti szakasz ív viszonyainak javítását is – 2016 decemberétől lehetővé teszi a nagyobb sebességű üzemeltetést.

A vonatokat a 2008. évben a DB és a Bombardier által aláírt keretszerződés alapján rendelték meg.



12. ábra TWINDEXX Vario motorvonat

A ČD RegioPanter motorvonatot rendelt a Škodától

A ČD bejelentette, hogy további hét Škoda Vagonka RegioPanter villamos motorvonatot rendelt meg.



13. ábra A Skoda Vagonka RegioPanter villamos motorvonat

Az öt háromrészes Class 640 egység 237 ülőhelyes és két kétkocsis Class 650 típusú 145 ülőhelyes lesz. A járművek alumínium konstrukciósak, első és második osztályú ülésekkel, vákuum WC-vel, utastájékoztató berendezéssel felszerelve készülnek.

A motorvonatok végsebessége 160 km/h. A konstrukció 3 kV DC/25 kV 50 Hz kétrendszerű. Üzembehelyezésüket

2015 nyarán tervezik a Brno–Blansko–Letovice vasútvonalon, ahol az 1970-es években üzembeállított, negyven éves S2 vonatokat cserélik le.

A DB 450 villamos mozdonyt rendelt

A Német Vasutak bejelentette, hogy május másodikán keretszerződést írtak alá a Bombardierrel maximum 450 db Traxx villamos mozdony szállítására a következő tíz évben, melynek értéke elérheti az 1,5 milliárd eurót, ha a teljes opciót teljesítik. Az üzlet egy közbenső rendeltetést is magában foglal, 110 db tehervonati mozdonyt a DB Schenker, valamint 20 db 146 sorozatú (P160 AC 2) egységet a DB Regio részére.

Ami a Bombardiért illeti, a szerződés tartalmazhatja bármilyen variációját a Traxx mozdonycsaládnak, pl. váltakozó áramút, multi rendszerűt, valamint egy felújított 180 km/h sebességű P189 AC kivittelt a kurrens P 160 AC 160 km/h sebességű Traxx AC személyszállító mozdony változataként.



14. ábra A Bombardier TRAXX 146.5 mozdonyokat szállít a DB-nek

A mozdonyokat a Bombardier németországi Kasselben lévő gyárában szerelik össze. A DB-nek már több mint 700 Traxx mozdonya üzemel vagy megrendelték. Így azt a 27 db 146,5 sorozatú, (P 160 AC 2) mozdonyt, amelyek a DB távolsági egységének építenek, és ez évtől kezdve szállítják, továbbá egy másik a 32. sorozatút (P 160 AC 2) a DB Regio számára, amelyeket 2014-től helyeznek üzembe.

Hitachi az IEP állomány számára kiválasztotta a szervereket

A Hitachi Rail Europe Londonban május elsején megtartott Railtex kiállításon bejelentette, hogy a Normand Digital fogja szállítani a fedélzeti szervereket az összes 92 Super Express vonathoz, melyeket a Brit Intercity Expressz Program, IEP, keretében szállítanak.

A fedélzeti szerver fogja közvetíteni az összes üzemeltetési adatot a vonatról és a pályáról, beleértve a diagnosztikai adatokat, az energiafogyasztást, ülőhely foglaltságot, és menetrendi információkat. A szerver a Normand

R 3500 routert alkalmazza a kommunikációhoz, és 3G-t hálózathoz való csatlakozáshoz.

A Hitachi fogja szállítani valamennyi 596 Super Express vonatot, HST, melyeket a Nagy Nyugati Fővonalon először, majd a keleti part fővonalán üzemeltetnek. A 92 villamos és kettős erőforrású vonatot új telepeken, Swanseaban, Bristolban, Londonban, és Doncasterben tervezik karbantartani. A Hitachi rögzített áron fogja a vonatot 27,5 évig karbantartani.

A első szállítási ütem 21 kilenc kocsis villamos motorvonatot, és 36 öt kocsis kettős erőforrású vonatot foglal magában, a Great Western franchise részére, míg a második fázis 12 öt kocsis villamos vonatot, 10 öt kocsis kettős rendszerű vonatot és 13 kilenc kocsis kettős erőforrású motorvonatot a Keleti-part franchise részére.



15. ábra A Hitachi Super Express motorvonat

Az első négy vonatot, mind kettős rendszerű öt kocsis, a Hitachi kasadoi gyárában, Japánban, szerelik össze, miközben a végső összeszerelés észak Angliában, Newton Aycliffe városában építés alatt álló gyártelepre települ át.

Az első vonat a Great Western, 2014 júniusában készül el, és az angliai hálózaton a próbafutásokat 2015 májusában kezdik meg, 2017 áprilisában állhatnak közforgalomba. A Normand már leszállította a fedélzeti szerveket a Hitachinak a 29 db 225 km/h sebességű 395 sorozatú villamos motorvonatokhoz, amelyek Délkelet Angliában üzemelnek.

Tesztelik a svájci méter nyomtávolságú villamos motorvonatot

A svájci méter nyomtávolságú Fraenfeld–Wil Vasutak, FWB, megkezdte az öt új Abe 4/8 villamos motorvonat első egysége próbáit, amelyeket a Stadlertől rendeltek 2011-ben, 31 millió svájci frank értékben.

A 1,2 MW teljesítményű három kocsis vonatot speciálisan úgy tervezték, hogy megfeleljen a 18 kilométeres vonalon történő üzemeltetési követelményeknek. A vonalnak vannak olyan részei, ahol az utcán közlekedik a vonat. Mindegyik vonatra felszereltek növelt teljesítményű ütkö-

zési energia elnyelő berendezést, és mágneses sínfeket.

A 100 km/h sebességű motorvonat 133 ülőhelyes, ebből 12 első osztályú. A motorvonat 60 százaléka alacsony padlójú, 385 mm-rel a sínkorona felett. A villamos motorvonatok ez év közepén állnak üzembe, és lehetővé teszik csúcsidőben a 15 perces követési időt Wil és Wangi között.



16. ábra STADLER méteres nyomtávú motorvonata

A Siemens bemutatta az első Amtrak Cities Sprinterét

A Siemens a kaliforniai Sacramentóban lévő gyárából kigördült az első ACS64 Cities Sprinter több rendszerű villamos mozdony, amelyet az Amtrak részére gyártottak. Ez az első járműve annak a 70 db-os 466 millió dollár értékű mozdonyrendelésnek, amelyre még az 1978–1988 években gyártott AEM7 mozdonyok selejtezése miatt van szükség.

Az új ACS64 Cities Sprinter több rendszerű villamos mozdonyon még ezen a nyáron, prototípus próbákat végeznek. A cél, hogy ősszel már üzembe állhasson. Két nullszériás mozdonyt a TTCI Kolorádó állam, Pueblo városában lévő teszt vágányokon próbálják ki, miközben a harmadik egységet fővonalai próbáknak vetik alá, az Északkeleti korridoron. A Siemens a többi 67 mozdonyt az Amtraknak 2016-ben szállítja le. A 6,4 MW Bo'Bo'



17. ábra Siemens CitySprinter

mozdony 200 km/h maximális sebességgel közlekedhet regionális és távolsági üzemben az északkeleti korridoron Boston, New York és Washington DC között, és 177 km/h sebességgel a Keyston korridoron Philadelphia és Harrisburg, Pennsylvania között.

A Cities Sprinter a Siemens Eurosprinter mozdonyán alapul, és megfelel a legújabb biztonsági és baleset megelőzési szabványoknak, melyeket az amerikai Szövetségi Vasúti Adminisztráció adott ki. A háromfeszültségű mozdony megerősített szekrénnel készült, és gyűrődési zónával, amely hatásosan nyeli el az ütközési energia egy részét.

Árammal és napelemmel működő motorkocsit helyeztek üzembe

Királyrét és Kismaros között, a Királyréti Erdei Vasút 120. születésnapján

Magyar mérnökök fejlesztették ki és magyar kivitelezésben készült el az új, környezetbarát napenergiával működő motorkocsi, amelyet május 4-én, a Királyréti Erdei Vasút Napján adtak át.

A motorkocsi a természetvédelmi területen a lehető legkevesebb energiával, és a lehető legkisebb környezeti terheléssel üzemeltethető. A jármű engedélyezett sebessége 25 km/h.



18. ábra Királyréti kisvasút akkumulátoros-napelemes motorkocsija

A kisvasúti jármű aszinkronmotor meghajtású. A működéshez szükséges energiát egy villamos hálózatról tölthető akkumulátorokban tárolja és ezenkívül a járműtetőre szerelt nagyméretű, korszerű napelemekből nyert energiát is hasznosítja. A Királyréti Erdei Vasút emelkedős pályáján, lejtmenetben villamos visszatápláló fékezéssel nyert energiát az emelkedőben képes újrahasznosítani. A motorkocsi vezetője előtt egy érintőképernyős monitort helyeztek el.

A csendes, alacsonypadlós, nyitott belső térrel kialakított motorkocsiban 30 utas foglalhat helyet.

Elkészült Szolnokon az első GYSEV-FLIRT motorvonat négy kocsiszekrénye

2013. április 30. Elkészült az első GYSEV FLIRT motorvonat négy kocsiszekrénye a Stadler szolnoki gyárá-

ban. A négyrészes motorvonat összeszerelését ezután a Stadler Rail Csoport lengyelországi üzemében végzik el. A motorvonat annak a flottának az első járműve, amelyről a GYSEV és a Stadler 2012 áprilisában írt alá szállítási szerződést. A GYSEV Zrt. a Sopron–Szombathely–Szentgotthárd vasútvonal korszerűsítése projekt keretében mintegy 110 kilométer vasúti pálya teljes rekonstrukcióját végezte el az elmúlt években. Ennek a projektnek részeként rendelt a vasúttársaság négy villamos motorvonatot.

A motorvonatok kocsiszekrényei a Stadler szolnoki gyárában készülnek. Az első kocsiszekrény épp a cég áprilisban átadott új üzemének avatásával egy időben készült el. A zöld-sárga festésű, 30 tonnás alumínium vázát ezután Siedlicébe szállítják, ahol az összes szükséges berendezés a helyére kerül. A készülő motorvonatok nyers szekrényvázát trélereken viszik Szolnokról a lengyelországi üzembe.



19. ábra GYSEV részére Szolnokon készülő FLIRT kocsiszekrények

A szolnoki üzem – ahol a motorvonatok kocsiszekrényeit gyártották – 2009-ben kezdte meg működését. A cégcsoport azóta is folyamatosan fejleszti, bővíti a gyár kapacitását: a magyar leányvállalat mára Európa egyik legkorszerűbb alumíniumhegesztő üzemének számít.

A FLIRT motorvonat a Stadler legsikeresebb terméke, az elmúlt években a cégcsoport 13 országból csaknem 900 motorvonat gyártására kapott megbízást. A GYSEV állomásain és megállóhelyein nemrégiben kialakított 55 cm-es peronokról közvetlenül (lépcső nélkül) lehet belépni a 211 ülőhellyel rendelkező járműbe. A modern, kényelmes belső kialakítás egyik legnagyobb előnyét a többfunkciós, gyerek-kocsi és kerékpárok elhelyezésére alkalmas terek jelentik. A kocsik kiszolgálják a kerekesszékesekkel közlekedők igényeit, és többek között zárt WC-rendszerrel is rendelkeznek. A motorvonatok korszerű utastájékoztató rendszerrel, légkondicionálóval, WIFI internettel, illetve mobiltelefonok és laptopok töltésére alkalmas hálózati csatlakozókkal is fel lesznek szerelve.

Az első zöld-sárga FLIRT motorvonat várhatóan még ez év decemberében szolgálatba állhat a GYSEV Sopron–Szombathely–Szentgotthárd vonalán. (Forrás: Stadler)

Felavatták a Stadler új szolnoki üzemrészzeit: 4 milliárd forintos beruházás és legalább 200 új munkahely

2013. április 18-án *Orbán Viktor*, Magyarország miniszterelnöke és *Peter Spuhler*, a Stadler Rail Csoport tulajdonos vezérigazgatója felavatták a Stadler szolnoki gyárának fejlesztése során elkészült új üzemrészzeit.

A beruházással az alumínium kocsiszekrények gyártása mellett a gyár alkalmassá válik vasúti járművek komplett végszerelésre is, amelyet a cégcsoport aktuális gyártási igénye szerint vesznek majd igénybe. A bővítés részeként a Stadler Szolnokon építette ki a cégcsoport új forgóváz-javító kompetencia központját is. A svájci vasúti járműgyártó csoport jelenlegi beruházása 4 milliárd forintból valósult meg, amellyel a társaság már összesen 13 milliárd forintot fektetett be Magyarországon. A bővítés eredményeképpen a Stadler hazai cégeinek létszáma legalább 200 fővel fog bővülni. Az eseményen leleplezték az első, a GYSEV részére készülő motorvonat kocsiszekrényét is, amely várhatóan 2014 elején már elkezd az utasok szállítását.

A Stadler új szolnoki üzemrészének alapkövét 2012 szeptemberében rakták le, amelyet követően el is kezdődtek a kivitelezési munkálatok. A gyártókapacitás növelését, illetve a forgóváz javító kompetencia kiépítését a Stadler egy 4 milliárd forintos beruházásból valósította meg. A szakszerű kivitelezésnek köszönhetően az új csarnokok mindössze 6 hónap alatt felépülhettek, jelenleg a technológia és a gyártási folyamatok tesztelése zajlik. A szükséges engedélyek megszerzését követően az új csarnokokat a Stadler azonnal használatba is veszi. A jelenlegi bővítéssel és az elmúlt években befektetett 9 milliárd forinttal együtt a Stadler már összesen 13 milliárd forintos beruházásnál jár Magyarországon. A beruházás következtében a cégcsoport itthoni leányvállalatainak összlétszáma minimum 200 fővel emelkedik, amely azt is jelenti, hogy Magyarország a Stadler Csoporton belül Svájcot és Németországot követően a harmadik legnagyobb divízióvá válik. Jelenleg a Stadler több mint 400 főt foglalkoztat Magyarországon.

Alumínium kocsiszekrény gyártás bővítése

Az eredetileg évi 200 kocsiszekrényre tervezett üzem kapacitása idén már eléri a 370-et, míg 2014-ben a tervek szerint legalább 500 kocsiszekrény készül Magyarországon. A gyár a hazai megrendelések kiszolgálása mellett jelenleg a német, fehérorosz, észt és lengyel piacokra termel.

Forgóváz revíziós kompetencia központ Szolnokon

A forgóvázak revíziója a Stadler egy teljesen új tevékenysége lesz Magyarországon. A beruházást követően minden olyan Stadler jármű forgóvázának revízióját Szolnokon végzik, amelynek karbantartását eredetileg nem a gyártó vagy az üzemeltető látja el. Így többek között a Magyar Államvasutak, az ausztriai Westbahn, a cseh Leo Express,

az olasz STA Südtiroler Transportstrukturen AG, a svájci Schweizerische Südostbahn AG, vagy éppen a lengyelországi Mazovia és Szilézia tartományok regionális vasúttársaságai járműveinek forgóvázai is Szolnokra kerülnek majd. Ugyanakkor a jelenlegi kilátások alapján komoly mennyiségű harmadik feles megbízásra is számít a vállalat. A javított forgóvázak lehetnek mind villamos vagy dízel üzemű, egyszintes vagy emeletes, normál vagy széles nyomtávolságú járművek hordművei.

A revíziós központ nemzetközi szinten a Stadler karbantartási divíziójához, Magyarországon pedig a cégcsoport pusztaszabolcsi leányvállalatához tartozik, amely többek között a Magyar Államvasutak kötelékében közlekedő 60 Stadler FLIRT, és 10 Bombardier Talent teljes körű szervizelését is végzi.

(Forrás: Stadler, Kiss Csaba)

Jelentős járműpark bővítés a GYSEV CARGO-nál

50 darab vasúti teherkocsival bővíti járműparkját a GYSEV CARGO Zrt. 600 millió forintért. A beruházásra azért volt szükség, mert az elmúlt időszakban folyamatosan emelkedtek a vasúttársaság megrendelései.

Az Eaos típusú teherkocsik elsősorban olyan ömlesztett áru szállítására alkalmasak, mint a szén, a vasérc, a koks, a farönk, vagy az ömlesztett színesfém. A GYSEV CARGO Zrt. a – tendergyőztes – szlovákiai Loko Trans dubnicai műhelyétől rendelte meg a járműveket. A kocsik alvázat felújították, és új kocsiszekrénnel, valamint kerekekkel szerelték fel a műhely szakemberei, így most 100 km/órás szállítási sebességre alkalmasak.



20. ábra 50 vasúti teherkocsival bővíti járműparkját a GYSEV CARGO Zrt.

A kocsik vásárlására azért volt szükség, mert az elmúlt években egyre több ömlesztett áru szállítását rendelték meg a vasúttársaságtól. A saját tulajdonú kocsipark fejlesztésének köszönhetően pedig jelentősen csökken a más vasúttársaságoktól kölcsönzött kocsik mennyisége. Az új kocsik elsősorban Ausztria, Olaszország és Románia irányába fognak közlekedni.

Az SNCF első negyedévi eredményei

Az SNCF, a Francia Nemzeti Vasutak ez év első negyedévében érezte a gazdaság visszaesését, mivel a bevételei gyakorlatilag stagnáltak 8,2 milliárd euró szinten, ami mindössze 0,9 százalékos növekedést jelent az előző év, hasonló időszakához képest.

Az SNCF kijelentette, ezt a növekedést elsősorban az SNCF Infra, az infrastruktúra divízió 4,3 százalékos üzleti növekedése biztosította, ahol a bevételek 1,26 milliárd eurót értek el. Elsősorban a fenntartási és felújítási munkák bővülése okozta, különösen Párizs régiójában.

A regionális utasszállítási divízió, az SNCF Proximités, teljesítményét 0,8 százalékkal, 3,2 milliárd euróra tudta növelni, elsősorban a Párizst körülvevő hálózaton elért eredmények folytán. Az SNCF megjegyezte, hogy a regionális forgalom szinten maradt a rossz gazdasági környezet ellenére.

A helyzetkép a távolsági utasforgalom tekintetében sokkal kevésbé volt pozitív, az SNCF Voyages bevételei 0,8 százalékkal estek – 1,72 milliárd euróra – az alacsony jegyeladások következtében, a TGV Franciaországon belüli igénybe vevők számának mérséklődése miatt. Kontrasztként megemlítjük, hogy a nemzetközi utazások iránt – elsősorban Svájc és Németország felé – növekedett. Az európai országokba irányuló utazásokhoz 3,2 százalékkal több jegyet adtak el, az előző év azonos időszakához képest.

Az áruszállítás szintén nehéz negyed évről számolt be, az SNCF Geodis évről évre 2,1 százalékos forgalom csökkenést szenved el, bevételei 2,28 milliárd euróra estek vissza ez év első negyedévében. A vasúti áruszállítás ez év elején különösen drámai csökkenést mutat, bevételei 7,7 százalékkal csökkentek, ezen belül a belföldi szállításban a visszaesés 8,7 százalékos.

Az SNCF úgy gondolja, az év hátralevő része sem lesz jobb, a folytatódó globális gazdasági pangás és kicsit hasonlóan a francia GDP várható alakulásához, az áruszállítási szektorban ezért nem várható javulás. A társaság kijelentette, különböző intézkedéseket tesznek a jövedelem szintentartása érdekében, csökkentik a kiadásokat és az irányítási szinteket, ugyanakkor az állomások és a gördülő állomány felújítását folytatják.

Megkezdődhet az orosz nagysebességű vonal tervezése

Az Orosz Vasutak, RZD, bejelentette, ez év végén megkezdhetik a Moszkva–Jekaterinburg 1600 km-es nagysebességű vonal első szakaszának, a 790 km hosszú Moszkva–Kazán közötti rész tervezését.

Oroszország első nagysebességű vonal építésének projektjét az Orosz Szövetség nagysebességű vasutak fejlesztésére alakult állami tanács elmúlt ülésén tárgyalták meg, mely egy konzultatív és tanácsadó testületből áll, és 2012 áprilisában alakult meg a nagysebességű vasúti hálózat fejlesztésének ellenőrzésére. Az ülésen megválasztották a

szervezet társelnökeinek a Duma helyettes elnökét, és az RZD elnökét. A résztvevők az ülésen javasolták, hogy a Moszkva–Kazán projekt tervezését el kellene indítani ez év végén. Az RZD kijelentette, a szükséges pénzeket különböző forrásokból biztosíthatják, beleértve a szövetségi költségvetést, a vasutat, az Orosz Közvetlen Befektetési Alapot, a Nemzeti Jóléti Alapot, és az infrastruktúra kötvényt. Az ülésen a vasutak első elnökhelyettese kijelentette, a hazai szállítókknak kulcsszerepet kell kapniuk az orosz nagysebességű vasút fejlesztési munkában. Hiba azt hinni, hogy a projektet meg lehet valósítani egy varázsütéssel, import gépekkel, anyagokkal és mérnökökkel, és hivatkozott az Ural Locomotives partnerségre, mint pozitív példára, amely a Siemens és a Sinara között jött létre, a Latochka villamos motorvonat gyártására, a RZD részére.

A közlekedési minisztérium utalt arra, hogy az első nagysebességű vonal építését következő évben megkezdhetik. A kormány nemrégiben közzétette 2030-ig szóló gazdasági tervét, melyben a Moszkva–Szentpétervár vonal és a Moszkva–Kazán–Jekaterinburg első építési fázisa 2013 végén, 2014 elején kezdődhet meg.

A Stadler svájci létszámleépítést hajt végre

A Stadler Rail Group, Svájc, első ízben kénytelen dolgozóinak létszámát csökkenteni rendelésállományának mérséklődése miatt. Ez az európai adósságválság következménye, és annak, hogy a svájci frank értéke folyamatosan növekszik az euróval szemben.

A következő három hónapban a Stadler az Alternrheinben lévő gyárában csökkenti alkalmazottainak létszámát, kb. a jelenlegi 960 főből 60 embert bocsátanak el. A Stadler kb. 250 időszakos munkást alkalmaz a gyárban, és a létszámleépítést 90 százalékban ebből a körből hajtják végre. A további leépítést a természetes csökkenéssel, nyugdíjazás stb. érik el.

Az SNCF Westbahn részvényeit gyengíti a tőkeinjekció???

A Railholding amely 100 százalékosan tulajdonosa az ausztriai szabad hozzáférésű személyszállítási üzemeltetőnek, a Westbahnnak, részvényeiben 20 millió eurós tőkeemelést hajtott végre azt követően, hogy a Strabag vezérigazgatója tőke injekciót hajtott végre.

Mivel az SNCF és az Augusta Holding mely privát törzsrészvényes nem vettek ebben az akcióban részt, az ő részesedésük a társaságban csökkent. Az SNCF Voyages részvényei 35 százalékról 28-ra esett, míg az Augusta Holding jelenleg 25,1 százalékban részesedik a korábbi 30-ról. A Haselsteiner holding növelte részesedését 35%-ról 49,6-re. A tőkeinjekció az elmúlt évi üzemeltetési veszteséget fedezi, ami kb. 10 millió euró volt, és néhány kisebb beruházást. A Westbahn szeretne ez évben nullaszaldós lenni, bár erre vonatkozó adatokat nem tettek közzé.

A Qbuzz lesz Utrechtben a könnyű vasúti hálózat üzemeltetője

A holland versenybíróság úgy határozott, hogy a nagy Utrecht közösségi szállítási hivatal törvényesen választotta ki a város könnyű vasút és autóbussz hálózat üzemeltetésére koncesszióban pályázó Qbuzz-t, és elutasította a versenytárs, OV Regio Utrecht panaszát és fellebbezését, mely a Connexxionnak 100 százalékosan a leányvállalata.

Az ítélet azt jelenti, hogy a Qbuzz veszi át a regionális közösségi közlekedés üzemeltetését Utrechtben és környékén, 2013. december 8-án. A koncesszió tartalmazza a gyors villamos üzemeltetését is, a könnyű vasúti közösségi közlekedés keretében, Utrecht és a környező városok, Nieuwegein, és IJsselstein, valamint Utrecht városközpont és az egyetemi város, De Uithof között, amely építés alatt áll.

Megegyeztek a München repülőtér északi vasúti összeköttetésében

Jelentős előrehaladás történt a München Franz-Jozef Strauss Nemzetközi repülőtér vasúti összeköttetés megteremtése terén, miután a Német Vasutak, DB, és a Bajor állam megegyezett, hogy új összeköttetést hoznak létre a repülőtér, és München–Regensburg vonal között. A megegyezést a finanszírozásra, és az építésre a 83 millió értékű beruházás tekintetében április 15-én írta alá a DB elnöke, valamint Bajorország gazdasági és közlekedési minisztere.

A 2,3 km kétvágányú, villamosított összekötő vágány kapcsolódást biztosít a repülőtér és Neufahrn vonallal, a repülőtér utas park állomás és Neufahrn között, keresztezve az A92 autópályát, és északkeleti kanyar után töltésen haladva csatlakozik a München–Regensburg vonalhoz, Pullingtól délre. A vonalat 2018-ban tervezik megnyitni, ami az eljutási időt kb. 30 perccel rövidíti le azok számára akik az északon és északnyugatra lévő városokból mit pl. Freising, Regensburg, Landschut és Passau, vasúttal utaznak a repülőtérre. A projektet közösen finanszírozza Bajorország és a Német Szövetségi kormány. A DB az államnak fog fizetni kb. 10 millió eurót 20 éves időtartam alatt az új összeköttetés pályahasználati díjából.

A kormány tanulmányozza azt a lehetőséget is, hogy csökkentse az utazási időt a repülőtér és Bajorországtól délnyugatra fekvő városok között is, mint pl. Mühldorf.

A repülőtér München város központjával jelenleg a S1 (Neufahrn vonal) S-Bahn valamint az S8 (Johanneskirchen vonal) köti össze.

A FS 1,5 milliárd euró értékű kötvényt bocsát ki

FS, az Olasz Államvasutak bejelentette, 1,5 milliárd euró értékben kötvényt tervez kibocsátani, a főbb beruházásai finanszírozására. A FS elnöksége azon gondolkodik, részletekben bocsátja-e ki a kötvényeket, kezdetben 100 millió eurós behatárolt összeggel. Másik gondolatkör, hogyan

összák meg az intézményes, és a magán befektetők között a kötvények vásárlását.

Az FS elnöke, hangsúlyozta, hogy megint a FS áll, mint a hitelező szemben az olasz kormánnyal, és a régiókkal amelyek adóssága 2 milliárd euró, amit a vonat üzemeltetés költségeinek késedelmes megfizetése okoz.

A kötvény kibocsátás révén a FS reméli elegendő forrássá lesz, hogy folytatni tudják a beruházásokat, miközben biztosítható az alkalmazottak és a hitelezők kifizetése, ez utóbbiak általában a számlázást követő 70 napon belül jutnak a pénzükhöz.

Az elnök deklarálta, hogy számos esetben a FS nem tudja a regionális forgalmat finanszírozni saját erőforrásaiból, és kihangsúlyozta, hogy a régióknak be kell tartaniuk a szerződésben lefektetett fizetési határidőket.

Öt pályázat érkezett a Kalifornia nagysebességű vonal építésére

Kalifornia Nagysebességű Vasúti Hivatala, CHSRA, nyilvánosságra hozta a részleteit annak az öt – januárban beadott – pályázatnak, amelynek célja a szerződéskötés az állam nagysebességű vasúthálózata első szakaszának tervezésére, építésére.

A hivatal szerint a legértékesebb pályázó a Kaliforniában székelő Tutor Perini, Zachry, és Parsons közös vállalata, amely 985 millió dolláros ajánlatot nyújtott be a Madera–Fresno vonalszakasz építésére, ez jelentősen kevesebb, mint a többi résztvevő 1,2–1,8 milliárd dollár közötti ajánlata. Mindegyik pályázó 70 maximális pontot kaphatott az adott árajánlatért, és 30 pontot a technikai javaslatért.

A kiválasztott pályázó az ajánlott költségért maximális pontszámot kapott, és 20,55 pontot a technikai elemekért, így összességében 90,55 pontot szerzett. A második helyre szorosan az első után a Dragados, Pulice és a Samsung alkotta közös vállalat futott be, 63,55 pontot szerzett a megvalósítási költségért, 1,09 milliárd dollár, és 26,13 pontot szerzett a technikai kivitelért, összesen 89,68 pontot ért el. A további három pályázó, kevesebb, mint 80 százalékos eredményt ért el a kapható maximális ponthoz képest, és árajánlataik 1,37 és 1,54 milliárd dollár között voltak.

A CHSRA kijelentette, tovább kívánja folytatni a tárgyalásokat, a legmagasabb pontszámot elérő pályázóval, és ha nem jutnak egyezségre, akkor a második helyezettel indít tárgyalásokat. A szerződést a következő néhány héten belül alá kívánják írni.

A Madera–Fresno vonalon a munkálatokat ez év végén szeretnék megkezdeni, a 209 km-es első üzembe állítandó szakaszon, az északon található Bakersfield és Madera között, melynek befejezését 2017-re tervezik. A második fázisban a vonal déli kiterjesztését építenék Mountaintől Palmdaleig, és terveik szerint 2021-ben nyitnák.

(IRJ 2013. május, fordította: Almási Miklósné)