

A DB megnyitotta első CO₂ mentes állomását

A DB, a Német Vasutak elnöke Kerpen-Horrem-nél, Köln és Aachen között megnyitotta Európa első széndioxid kibocsátástól mentes vasútállomását.

A 4,3 millió euróba került állomás, része a DB zöld állomás projektjének, és különböző technológiákat alkalmaznak, hogy a CO₂ mentes állomást megvalósítsák. A rendszer részei: napelemek alkalmazása, amely a DB-nek 31 000 kWh villamos energiát termel évente, továbbá egy geotermikus fűtési rendszert amely 29 kW hő leadását, és 37 kW hűtő kapacitást biztosít óránként. Ezen felül beépítettek melegvizet termelő napkollektorokat, esővíz gyűjtőt a WC-k öblítéséhez, és új világítási koncepció alapján növelték a természetes fény hasznosítását. Ehhez az állomás jól tájolt nagy ablakait hasznosítják és a legtakarékosabb LED világító testeket alkalmazták. Az állomás épületét fából és acélból építették, és hő visszanyerős üveget használtak a homlokzathoz. Az egész épületben az ülésekbe USB töltő dugaszokat építettek be, és a Wi-Fi is használható.

A projekthez az Európai Unió és a német kormány a Fenntartható Állomás program keretében 1-1 millió euró adott, az Észak Rajna Westfália tartomány 1,3 millió eurót, míg Kerpen városa pedig 300 000 eurót.

Horren az állomás építés új generációját reprezentálja. Egy épület, amely egyesíti a modern ökológiai szabvány előírásait és az utasok komfortját. Ez a jövő modellje, a fenntartható építési eljárások és a modern berendezések együtt képezik a jövő építését.

A DB tervezi a következő CO₂ mentes állomás megvalósítását is Lutherstadt Wittenbergben, kb. 5 millió euróért. Az építkezés 2015 második félévében kezdődik meg, és az új állomást 2017-ben nyitják meg.

Tengelycsapágy repedések további kétségeket támasztottak a DSB IC 45 vonatokkal kapcsolatosan

Miután a Dán Államvasutak, DSB által az AnsaldoBreda-tól rendelt vonatokon a vizsgálatokat befejezték, és a tengelycsapágyak vizsgálata kimutatta a repedéseket, a vevőben további kétségek merülhetnek fel a 105 darabos IC 4 és IC 2 dízel motorvonatokkal jövőbeni üzemeltetését illetően.

Azt követően, hogy februárban felfedték a repedéseket, a DSB megbízta a Német Vasutak mérnöki konzultációs leányvállalatát, a DB Systemtechniket, hogy végezzen vizsgálatokat az okok feltárása, és a probléma lehetséges megoldásai ügyében. A kiértékelés azt mutatta, hogy a tengelycsapágyak és a primer lengéscsillapítók hibáit számos tényező okozta. A DB Systemtechnik azt javasolja, hogy lássák el a járműveket optimalizált lökésgátlóval és a kerékpár csúszásgátló rendszert újra be kell kalibrálni, hogy csökkentsék a keréklaposodások eseteit.

A tanulmány javasolja, hogy a kerékpárokat nagyobb szakítószilárdsággal vizsgálják, és részletes fenntartási előírást készítsenek a tengelycsapágyakra, valamint a hét naponként elvégzendő szemrevételezésre. Új számításokat kell elvégezni, hogy meg tudják állapítani a valóságos szilárdságát a tengelycsapágyaknak figyelembe véve az aktuális lökésgátló erőket. Az adatokat aztán fel lehet használni egy optimalizált tengelycsapágy konfigurációjához.

A DSB bejelentette, a tanulmány javaslatai alapján, elvégzik a tesztek, beleértve járműfutás, és fékezés technikai vizsgálatát, a visszamaradó feszültségek kezelését, a megsérült kerekek roncsolásmentes vizsgálatát, és részletes hiba statisztikai adatokat tartalmazó rendszert kell fejleszteni. Júliusban a DSB bejelentette, további tanulmány elkészítését indítják el, hogy kiderítsék, vajon a hibás járműveknek van-e jövőjük, különösen a vonalvillamosítási tervek fényében, mely a dán vasúti hálózat sokkal nagyobb részét fogja érinteni, mint amivel a vonatok 2000-ben történt rendelésénél számoltak.

A végső tanulmány összefoglalta a következtetéseket, hasznos volt a DSB döntése, hogy egy új független vizsgálatot indított el, amelynek meg kell állapítania, vajon megvalósítható, gazdaságos ezt a járműállományt üzemeltetni, egy megfelelően magas színvonalú üzemeltetési stabilitással, mondta a DSB fenntartási igazgatója. Majd folytatva kijelentette, a DB Systemtechnik javaslatai, és a saját tapasztalataik, együttesen lehetővé teszik, hogy megbecsüljék megéri-e az IC 4 és IC 2 vonatok fejlesztésének folytatása, vagy egy B tervet kell készíteni.

Alstom szállíthatja Algériának az intercity motorvonatokat

Alstom megerősítette, augusztus 20-án kiválasztották, 17 db kettős, dízel és villamos üzemű, több részes motorvonat szállítására az Algéria Nemzeti Vasutak, SNTF, távolsági üzeméhez. A szerződés értéke 260 millió dollár.

Az Alstom közlése szerint a vonatok a Coradia Polyvalent gyártmányukon alapul, és remélik, hogy ez év végén aláírhatják a vonatkozó szerződést az SNTF-vel.

A vonatok nagyon fognak hasonlítani az SNCF által távolsági üzemre tavaly megrendelt 34 db Coradia Liner villamos motorvonatokhoz. Az SNTF vezérigazgatója bejelentette, hogy a vonatok Algierstől Oran, Annaba, Constantine és Bechar városokig fognak közlekedni.

A Macedón Vasutak kínai vonatokat rendelt

Tenderezés után, a Macedón Vasutak, MZ, 25 millió eurós szerződést írt alá a CSR Zhuzhou, Kína képviselőivel a Macedón fővárosban, Skopjében, június 24-én, 6 db regionális vonat szállítására. A rendelésben 4 dízel motorvonat, és kettő 25 kV váltakozó áramú villamos motorvonat szerepel. Az alacsony padlójú több részes vonatok 1200 utast szállíthatnak. A szállításuk 2015 júliusában kezdődik meg, és 2016 elején érkeznek meg az utolsó járművek.