

SJ fenntartja a Vasttagen regionális szerződését

A Vasttrafik, a svéd Vastra Götaborg régió tömegközlekedési hivatala, Halland és Jönköping régiókkal együtt, megbízta a svéd nemzeti személyszállítási üzemeltetőt, az SJ-t, hogy a Vasttagen regionális hálózaton, melynek középontja Götaborg, 2015. decemberétől további kilenc évig ellássa a személyszállítási üzemet.

A szerződés értéke 690 millió dollár és további három éves hosszabbításra is tartalmaz opciót.

A hálózatot az SJ leányvállalata, a Götalandstag üzemelteti 2012-től, mikor is átvette a DSB-től, a Dán Állam Vasutaktól.

A Vasttagen utasforgalma évente kb. 9 millió elővárosi, és 6 millió regionális utazás, így ez az egyik legnagyobb vonatüzemeltetési szerződés Svédországban. Egy tipikus hétköznapon a hálózat kb. 60 000 utast szállít.

A Vasttrafik bejelentette, további négy vállalat pályázott a tenderen, de az SJ volt képes közöttük bizonyítani a legjobb áron, a legmagasabb minőség biztosítását.

Oroszország és Kína nagysebességű megállapodást kötött

A kínai és az orosz miniszterelnök áttekintette az aláírandó, a két ország közötti egyetértési memorandumot az Oroszország által javasolt Moszkva–Kazán közötti nagysebességű projekt megvalósítására. A nagysebességű vasútfejlesztésbe a kínai társaságok 10 milliárd dollárt fektetnének be, a 25 milliárd dolláros összes költségből.

A megegyezést a Kínai Nemzeti Fejlesztési és Reform Bizottság, valamint az Orosz Vasutak elnökei írták alá. A megegyezés részeként a résztvevők fejleszteni fogják a stratégiai partnerséget és az együttműködést, a tervezés, gyártás, fenntartás, berendezések szállítása, befektetések területén, valamint a projekt finan-

szírozásában a 770 kilométeres vasútfejlesztési projekt megvalósítása érdekében.

A javasolt vonal hét orosz régióon fog keresztül haladni, és 15 állomása lesz, beleértve Moszkva, Vladimir, Nyizsnyij Novgorod, Csebokszar és Kazán állomásokat. Az utazási idő a jelenlegi 11,5 órától 3,5 órára csökken. A kínaiak szándéka szerint a teljes 7000 kilométeres nagysebességű korridorok az az első fázisa Moszkvát összeköti Kazahsztánnal és a végállomása Beijing. Az új összeköttetés csatlakozik a normál nyomközű Urumqi–Beijing nagysebességű vonalhoz, melyet ez év végére terveznek megnyitni. A nyomtáv még vita tárgya, mivel a kínai az orosz 1520 mm nyomköztől eltér.

Az RZD elnöke kijelentette, következő évben megkezdődhet a vonal tervezése. A dokumentum állításai szerint a kínai fél PPP megoldással kíván a projektben részt venni, mind a befektetés mind az adósság kezelése területén.

A CNR és a Hitachi az Ansaldo vételénél, a pályázók szűkített listáján van

A Finmeccanica elnöke, megerősítette az olasz parlament ipari bizottságától származó híreket, mely szerint vasúti részlegének megvételénél a Hitachi és a CNR szerepel a pályázók szűkített listáján. Az elnök elmondta, miközben mind a CNR mind a Hitachi érdekelt abban, hogy Olaszországban legyen egy bázisa, egyik gyártó sem nyújtott be ajánlatot eddig az AnsaldoBreda és az Ansaldo STS megvásárlására.

A két üzleti egység eladása, része a Finmeccanica tervének, ami szerint a jövőben légi és védelmi szektorokra kíván fókuszálni, valamint csökkenteni szeretné a 4,8 milliárd euró adósságát.

Nagy Britannia eladja az Eurostar részvényeit

Az angol kormány bejelentette, hogy a nemzet adósságának csökkenté-

se érdekében, tervezi az Eurostar, a Csalaguton keresztülhaladó nagysebességű vonatok, tulajdonában lévő 40%-nyi részvényeinek eladását. Az angol pénzügyminiszterium, október 31-ét jelölte meg végső határidőként, a részvények vásárlására történő előkvalifikációra a jelentkezés határidejét, és remélik, a befektetőket 2015 első negyedévében ki tudják válogatni.

„Részben az a célunk, hogy 2020. évre tulajdonunk eladásával elérjük a 20 milliárd font bevételt, és ezzel csökkentjük a közösségi adósság mértékét” – jelentette ki George Osborne angol pénzügyminiszter.

Az Eurostar részvényei eredetileg az Angol Vasutak tulajdona volt, de azt egy új vállalatnak a London & Continental Railways, LCR, adták át, melyet a kormány állított fel a HS1, a London és a Channel Tunnel közötti nagysebességű vasúti összeköttetés építésére.

Az Eurostar részvényei 40 százalékanak az LCR, 55 százalékanak a SNCF, a tulajdonosa, míg a maradék 5 százalékanak az SNCB. Júniusban a brit kormány eladás céljából a pénzügyminiszteriumnak adta át a részvényeket az LCR-től.

Az Eurostar üzemeltetési nyeresége 2013-ban 4 százalékkal nőtt, míg a teljes bevétele 7 százalékkal volt nagyobb 2012. évinél. A 10 millió utasszámot először 2013-ban érték el, ami jóval alatta marad az előre becsült utasszámhoz képest. 1996 évben úgy számoltak, hogy az LCR az éves forgalma 2004-re 21 millió utast eléri. Am ettől még igen messze vannak, az Eurostar 2007-ben maga módosította az utasforgalmi tervét 10 millióra.

Az Eurostar súlyos akadályokkal volt kénytelen szembenézni, amikor a London–Párizs/Brüsszel útvonalon túli üzemeltetést szeretett volna megvalósítani, mivel Nagy-Britannia súlyos beutazási szigorításokat vezetett be. Ez azt jelenti, hogy azoknak az utasoknak, akiknek keresztül kell menniük a brit beutazási, vagy biztonsági eljárásokon mielőtt az Eurostar

vonatra felszállna, amit biztosítani nagyon drága, vagy Dél-Franciaországból Londonba utazna, ki kell szállniuk Lillenél a vonatból csomagostól, a bevándorlási és biztonsági vizsgálatra. Majd közel két óra múlva felszállhatnak a vonatukra. A nehézségek ellenére az Eurostar 2016. decemberében el kívánja indítani London–Amszterdam üzemét.

Hitachit választották a skót villamos motorvonat szerződésre

Az új ScotRail üzemeltetője, az Abellio, október 9-én megerősítette, hogy a Hitachit választották ki 70 villamos motorvonat szállítására. A vonatok Közép-Skócia regionális üzemében fognak szolgálni. A rendelés – az első a Hitachinak – AT 200 típusú, több részes motorvonatra szól. Összesen 234 db járműből álló megrendelés 46 három, és 24 négy részes motorvonat egységet jelent. Az Abellio bejelentette, 10 további motorvonatot kíván rendelni, amennyiben a szerződéses opciónak megfelelően a Transport Scotland három évvel meghosszabbítja szerződésüket.

A 160 km/h sebességű 25 kV váltakozó áramú motorvonatok 2017. decemberében lépnek üzembe, a most villamosított vonalakon Edinburgh–Glasgow, Stirling és Dunblaneig. Az Abellio kijelentette a vonatokat más vonalakon is használni fogják.

Megnyitották Bécs új központi pályaudvarát

Bécsben október 10-én megnyitották az új központi pályaudvart, melyet hét évig építettek, és 987 millió euróba került. Az építkezést az ÖBB, Bécs városa, és az EU finanszírozta.

Az építkezést 2007-ben kezdték meg, és néhány peront a regionális vonatok számára 2012. decemberében megnyitottak. Az októberi hivatalos megnyitón az állomás épületét, a peronokat, az U1 metróhoz vezető utasalagutat, és a bevásárló központot adták át. Van néhány el nem készült be-

rendezés, pl. késésben vannak azok a vágányépítésekkel, melyek Bécs Meidling állomáshoz vezetnek, és a pályaudvar keleti oldalánál a vágányok csak 2015. decemberére készülnek el. Ennek következtében jelenleg 10 peron van összekötve Meidling állomás felé vezető vágányokkal. Két hagyományos vágányt használnak a keresztülhaladó tehervonatok, valamint a tolatási mozgásokra.

A korlátozások ellenére a menetrend decemberben megváltozik Bécs–Prága, és Bécs–Budapest viszonylatban, valamennyi vonat meg fog állni a központi pályaudvaron. A RailJet Grazba és Villachba Meidling helyett az új állomásról fog indulni. A jelenleg két óránként közlekedő Bécs–Prága RailJet óránként fog közlekedni mind a két irányba.

Másik változás a Frankfurt–Bécs ICE közlekedésben lesz. Ezek a vonatok egyenesen Meidlingbe mennek és a központi pályaudvarra, a Lainz alagúton keresztül egészen Bécs repülőtérre.

Néhány ICE egység kiegészítő szolgáltatást fog biztosítani Linzből a bécsi repülőtérre, gyors eljutást téve lehetővé a repülőtérre, két óránként. Ezt az teszi lehetővé, hogy az új 2 km hosszú összekötő vágányt, East Vasút, és a repülőtéri vonal között decemberben megnyitják. Bécs repülőtér állomást újjáépítették, a peronokat bővítették.

A Motorail vonatokat Feldkirchből, és Németországból érkezőket is a West-Bahnhof-ról az új központi pályaudvarra terelik át. A Bécs–Salzburg vonatok többé-kevésbé változatlanul maradnak, továbbra is a Bécs Westből indulnak.

A nagy változás 2015. decemberében fog bekövetkezni, amikor az összes vágány elkészül az új központi pályaudvaron, és ezzel napi 145 ezer utast és 1000 vonatot tud kiszolgálni. Az ÖBB összes gyorsvonata Linzből és azon túlról a központi pályaudvarra érkezik, és fél óránként RailJet és intercity vonatok lesznek Salzburgból a repülőtérre.

A West-Bahnhof-ról csak az ÖBB regionális vonatait fogja kiszolgálni, beleértve néhány Bécs–St. Pölten–Amstetten félig gyorsvonatot az új nagysebességű vonal felé.

Green Cargo kísérlet stop-start technológia alkalmazására

A svéd áruszállítási üzemeltető, a Green Cargo, szerződést írt alá a Bombardierrel, hogy egy dízel mozdonyára felszereltesse egy automata motor stop-start technológiát, az üzemanyag felhasználás és a károsanyag kibocsátás csökkentését szolgáló kísérlet részeként.

A rendszert a Green Cargo 62 járműves flottájának egyikén az egy vezetőfülkés Td. típusú mozdonyon próbálják ki, amelyeket 1968 és 1987 között gyártottak. Ezeket a járműveket nemrég MTU 4000 sorozatú motorokkal felújították, azon jármű modernizációs program keretében, melynek célja e mozdonyok élettartamának 15 évvel történő meghosszabbítása. Ez önmagában is 20 százalékos üzemanyag felhasználás és 75 százalékos károsanyag kibocsátás csökkenést eredményezett, a régi motor adataival összehasonlítva. A Green Cargo kijelentette: a stop-start rendszert mind téli, mind nyári körülmények mellett kipróbálják, mielőtt eldöntenék, hogy a sorozat többi tagjánál is alkalmazzák-e.

Norvégia közé tette rekord nagyságú vasúti költségelőirányzatát

A norvég kormány feltárta tervét, mely szerint az ország vasúti hálózatára, az október nyolcadikán bejelentett 2015. évi költségvetés szerint, rekord nagyságú beruházások finanszírozását tervezi.

A 22 milliárd norvég korona (ez 3,4 milliárd dollár) értékű közlekedési költségvetésből 17,7 milliárd NKR-t juttat a Jernbaneverketnek, a hálózat fenntartására, üzemeltetésére, és felújítására. Ez az összeg 9,3 százalékkal nagyobb a 2014. évinél.

A Jernbaneverket vezérigazgatója üdvözölte a bejelentést, de figyelmeztetett, a 17 milliárd Nkr. nem lesz kellően hatékony a fenntartási munkák elmaradásának csökkentésére. „*Mi nagyon meg vagyunk elégedve a javasolt költségvetéssel, de ez az összeg 210 millió Nkr-val kevesebb, mint amivel meg tudjuk akadályozni a lemaradás növekedését*” – jelentette ki a vezérigazgató.

A kulcsfontosságú projekt 2015. évre, az Osló–Lillehammer közötti 17 kilométeres szakaszon második vágány építése, a Mjosa tónál Minnesundtól északra, valamint az Osló Follo vonal építése.

A költségvetés tartalmaz továbbá 3,2 milliárd Nkr-t a személyszállítási üzemeltetésre, ami 4,9 százalékos növekedést jelent, a 2014-hez képest.

Az RZD megkapta az első kettő 2ES5 sorozatú mozdonyát

Az RZD, Orosz Vasutak, megkapta az első két 2ES5 két egységből álló tehervonati villamos mozdonyát a Transmsholding leányvállalatától, a Novocserkask Lokomotiv Planttól, amelyek a 200 darabos mozdonyrendelés első egységei. A teljes rendelés leszállítása 2020-re teljesül.

Az RZD kijelentette, a 2ES5 mozdony Scythian nevet kapta és kulcs szerepet kap a Transz Szibériai és a Bajkál Amur fővonalak tehervonati forgalmának fellendítésében. Az első két mozdonyt az Kelet Szibériai Vasutak Vikhorevkában lévő vontatási telepére szállították.

Ez a mozdony 8,4 MW kimenő teljesítményű, és az Orosz Vasutaknál az első fővonalai mozdony, mely aszinkron vontatómotorokkal rendelkezik. A Transmsholding kijelentette, hogy az üzemelő mozdonyokhoz képest a 2ES5 mozdonyt úgy tervezték, hogy a két karbantartás közötti időt megnövelték, csökkentve a fenntartási és javítási költséget. Az új mozdony olyan ellenőrző rendszerrel is felszerelték, mely a fedélzeti diagnosztikai berendezések eredményeit

részletesen mutatja, tárolja. Továbbá a mozdonyok része egy automatikus vezetési rendszer is valamint Glonass és GPS rendszerű műholdas navigáció.

Ez a mozdony a második projektje a Transmsholding-Alstom cégnek, a TRTrans-nak, miután kifejlesztették a kétfeszültségű EP20 típusú személyvonati mozdonyt az Olympust, melyből már 44 db üzemel Oroszországban.

A RegioJet új személyvonati kocsikat tesztel

A cseh szabad hozzáférésű üzemeltető, a RegioJet az Astra Vagoane Calaroti, Románia vállalatától megrendelt 10 db új kocsit első egysége Prága és Zilina, Szlovákia közötti vonalon próbázik.

A 200 km/h sebességű másodosztályú kocsik 80 ülőhelyesek, az ülések háttámláján multimédiás érintő képernyőkkel felszereltek. Ezen túlmenően az utasok számára WiFi hozzáférés is biztosított. Miközben a RegioJet cseh bázisú társaság, a kocsik regisztrációját Ausztriában végzik. A teszt futások eredményeként a kocsik visszatérnek Romániába a végső kiserelésre.

A RegioJet terjeszkedik, elsősorban Szlovákiában, egy teljesen új üzemeltetést terveznek Pozsony és Kassa között. Ehhez a járáshoz, a RegioJet három kétfeszültségű, az SNCB tulajdonában lévő 12 sorozatú mozdonyokat alkalmaz, melyek mind 3 kV egyenáramú, mind 25 kV váltakozó áramú felsővezetékű rendszer alatt tudnak közlekedni. A RegioJet tervezi a Kassa–Prága közvetlen összeköttetést biztosító üzem bevezetését.

Újra indul a Franciaország–Spanyolország nagysebességű üzem

A spanyol infrastruktúra hivatal, az Adif, újra megnyitotta a Figueres–Barcelona közötti nagysebességű vonalat október 4-én este, 5 teljes napi szünet után, mivel súlyos áradás öntötte el a 7 kilométeres alagutat, Giro-

na alatt. A helyi katasztrófavédelemmel és a spanyol katonasággal együtt működve kb. 40 ezer köbméter vizet szivattyúztak ki az 1,8 kilométeres szakaszból, az alagút felszínétől 40 méteres mélységéből.

Az Adifnak ki kellett cserélnie 4 km kommunikációt és jelző berendezést szolgáló kábelt, valamint 4 kilométernyi villamos kábelt.

Az Adif bejelentette, a Katalán vízgazdálkodási hivatallal együttműködve, a Güell folyót kanálisba vezetik be, hogy megelőzzék a jövőben az alagút elárasztását. A folyó szeptember 29-én árasztotta el a Girona alagutat, mert a közelben lévő munkaalagutat nem zárták be.

A hét nemzetközi vonat, melyeket a spanyol személyszállítási üzemeltető, a Renfe, és az SNCF üzemeltet, összeköttetést teremtve Barcelona és Párizs, Lyon, Toulouse között, valamint Madrid és Marseille viszonylatban, ma már menetrendszerűen közlekedik.

Mitsubishi Electric modernizálja az ICE vonatokat

A DB Német Vasutak, a Mitsubishi Electric vállalatot választotta ki, 46 ICE 2 nagysebességű vonatának felújítására, modernizálására. A megegyezés 22 millió euró értékű, és 2019-ig kell elvégezni. A szerződés szerint a Mitsubishi Electric a jelenlegi egyenirányító rendszert IGBT teljesítmény modulokra cseréli. A felújítás csökkenteni fogja az energia felhasználást, és meghosszabbítja a vonatok élettartamát melyek 1997-ben álltak üzembe. A korszerűsítés eredményeképpen a vontatási berendezések mérete és tömege csökkenni fog.

A Mitsubishi Electric felel az új vontatási berendezések beszerzéséért és beszereléséért, valamint a vonatok próbáiért, és közreműködik a hatósági engedélyezési eljárásában. A Mitsubishi Electric bejelentette, folyamatosan fogja szállítani a vonatokat, miután az első két vonat megkapta az engedélyeket.

Hokuriku Shinkansen közzé tette üzemeltetési előírását

A JR East, és a JR West közzé tette az üzemeltetési előírását a 228 km hosszú Nagano–Kanazawa közötti, a Hokuriku Shinkansen részét képező vonal résznek, melyet 2015 márciusában adnak át a forgalomnak.

Tokió és Kanazawa napi 24 vonattal lesz összekötve irányonként, és a leggyorsabb vonat a 345 kilométeres utat 2 óra 28 perc alatt teszi meg. Ezt a távolságot a vonatok a jelenlegi útvonalon 3 óra 47 perces menetidővel teljesítik.

Toyama és Kanazawa között irányonként, naponta 18 vonat lesz, 16 vonat Tokiótól Naganoig, és egy Nagano-tól Kanazawaig.

A vonatok 27 tizenkét kocsis E 7 sorozatú Shinkansen motorvonatokból állnak, melyeket a JR East és a JR West közösen biztosít, kivételként néhány Tokió–Nagano járat említendő, ahol, nyolc kocsis E 8 típusú motorvonatok fognak üzemelni.

CZ Loko leszállította tolató mozdonyát Belorussziának

A berlini InnoTrans kiállításon átadta a cseh CZ Loko cég a 20 mozdonyból álló flottának az utolsó mozdonyát a vevő Belorusz Vasutaknak, BC. A TEM 3 két tengelyes dízel-villamos tolató mozdonytípust egy kb. 20 millió euró értékű megrendelés alapján szállítottak le a csehek. A szállítási szerződést 2012 végén kötötték meg.

Az 1520 mm nyomtávolságú mozdonyokat az 1435 mm nyomtávú 709 sorozatú mozdonyból fejlesztették ki, és ez utóbbiból nyolc darabot Csehországban különböző üzemeltető használ. A CZ Loko ebből a típusból korábban 15 mozdonyt Szerbiába, a ZS számára exportált.

A BC részére gyártott mozdonyok összeszerelését a belorussziai Lida-ban végezték a CZ Loko által leszállított egységek felhasználásával. A 46 tonna tömegű mozdonyok 413 kW teljesítményű Caterpillar CATC 15 motorral és vontatási inverterrel felszereltek. Ezeket a Siemens

szállította, a váltakozó áramú vontatómotorokkal együtt.

A BC a mozdonyokat párban fogja üzemeltetni rendező pályaudvarokon, felváltva a régebbi kevésbé jó üzemanyag felhasználású egységeket.

Berlinben bemutatták a PKP számára készülő intercitty mozdonyt

Az InnoTrans szeptember 24-én a lengyelek bemutatták a Db 111 Gamma dízel mozdonyt. Ez a mozdony része annak a 10 négytengelyes első járműnek melyet a Pesa szállít a lengyel távolsági személyszállítási üzemeltető, a PKP Intercity részére.

A 2,4 MW teljesítményű, 140 km/h maximális sebességű mozdonyokat ez év elején rendelték meg, 131 millió zloty értékben. A flotta 2015 októberében mutatkozik be az Intercity üzemben valamint Litvánia felé nemzetközi forgalomban.

A Db 111 Gamma dízelmozdony a Pesa Gama 111 E több rendszerű villamos mozdony alapján készül, melyet a lengyelek az InnoTrans 2012 évi kiállításán mutattak be.

A Metrans átvette a Bombardier mozdonyokat

A Bombardier szeptember 19-én a megrendelt 20 Traxx MS több rendszerű villamos mozdony első egységét leszállította a Metransnak, Hamburg Kikötő és Logisztikai vállalat, HHLA szabad hozzáférésű áruszállítási leányvállalatának. A mozdonyok összeszerelését a Bombardier németországi Kasselben lévő telephelyén kezdték, és következő év első felében befejezik. A szerződés további 10 Traxx MS jármű rendelésére ad opciót.

A mozdonyok nagyrészt intermodális üzemben fognak közlekedni Hamburgból és Bremerhavenből Cseh Köztársaságba, Szlovákiába és Magyarországra.

A Metrans naponta hét intermodális vonatot közlekedtet irányonként Hamburg kikötő és Prága állomás, valamint Ceska Trebova viszonylatban.

Ugyancsak üzemeltet Rotterdamból és a szlovéniai kikötőből, Koperből a Cseh Köztársaságba és kiszolgál állomásokat Dél-Németországban.

A Metrans társaság igazgatója kijelentette, reméli, hogy a saját nagy teljesítményű mozdonyok használata lehetővé teszi költségeik csökkentését, és a szállítás minőségének növelését.

A Cseh Köztársaság és Ausztria keresi a Prága–Linz vonal fejlesztésének lehetőségét

A bilaterális megállapodás lényegesen csökkenheti az utazási időt Prága–Linz útvonalon, miután a Cseh és az ÖBB infrastruktúra hivatalok vezetői Ceské Budejovice-ben szeptember 3-án megbeszélést folytattak.

A legrövidebb utazási idő Taboron keresztül, Ceské Budejovice és Summerau között jelenleg 5 óra 4 perc, ami a cseh infrastruktúra vezetője szerint fenntarthatatlan és nem versenyképes. A Prága–Ceské Budejovice felújítási munkái miatt az eljutási idő 30 perccel meghosszabbodott, miközben az ausztriai szakaszon a vonatok regionális járatként közlekednek gyakori megállásokkal, ami az utazási időt a határállomás Summerau és Linz között, ami mindössze 60 km hosszú, 1 óra 11 percre növelte.

A cseh infrastruktúra vezetője, 2019 évre a Prága–Ceské Budejovice vonal részen a vonal felújítása révén a jelenlegi 2 óra 54 perces menetidőt 1 óra 45 percre kívánja csökkenteni.

Az ÖBB infrastruktúra vezetője a Summerau–Linz közötti eljutási időt, kevesebb, mint 1 órára szeretné lecsökkenteni, az elhalasztott második vágányépítést, St. Georgen és Linz közötti szakaszának megépítésével, megszüntetve ezzel az ausztriai rész legsúlyosabb szűk keresztmetszetét. Mindezen intézkedések révén az utazási idő Prága és Linz között az évtized végére 3 óra 45 percre csökkenhet, a cseh infrastruktúra vezetőjének reményei szerint.

A cseh és az osztrák közlekedési minisztériumok a szolgáltatás gyorsítása érdekében formálisan egyetértési memorandumban foglalták össze a teendőket, melyet aláírtak, és ebben a Prága–Bécs–Graz vonal fejlesztése is szerepel.

A lengyel Pendolinók megszerezték a 250 km/h sebességre az engedélyt

A Lengyel Vasúti Szállítási Hivatal, UTK, szeptemberben bejelentette, hogy az ED 250 villamos motorvonat, melyeket az Alstom szállít a PKP Intercity részére, megkapta az engedélyt a 250 km/h sebességű üzemre, a vonatkozó interoperabilitás technikai specifikációnak, a TSI-nek való megfelelése alapján.

A vonatok megkapták az engedélyt az ETCS 1 szintű vonatbefolyásoló üzemeltetésére is, de az Alstom bejelentette, további engedélyt fognak igényelni mielőtt a vonatok az ETCS 2 szint alatt képesek lesznek üzemelni.

A PKP Intercity bejelentette, a vonatok bemutatkozását, az eredeti menetrend szerinti üzemben, december közepére tervezték, feltételezve, hogy a gyártó a teljes dokumentációval május elején átadja az első vonatot, és így hét hónap állt volna az üzemeltetőnek rendelkezésre, hogy felkészüljön a személyszállítás megindításáig. Most mindössze kevesebb, mint 100 nap áll rendelkezésre a felkészülésre.

Az Alstom a 20 motorvonatból 14-et már leszállított, melyeket az Észak-olaszországi Saviglianóban lévő üzemében szerelnek össze. A PKP bejelentette, kidolgoztak egy állomásítási tervet, mely lehetővé teszi 18 vonategységgel az üzemeltetés megkezdését.

Az ívben haladáskor bebillenő szekrényű motorvonatok EIC Prémium üzembe kerülnek a Varsó–Gdansk, Varsó–Wroclaw és Varsó–Krakow/Katowice útvonalakon. Ezeket a vonalakat felújították, és így nagyobb sebességgel lehet raj-

tuk közlekedni. A központi fővonal, CMK, Varsó és a Sziléziában lévő Zawiercie között a felújítási munkák következő évben fejeződnek be, mely tartalmazza az ETCS 2 szint telepítését is, így a vonatok 230 km/h sebességgel közlekedhetnek ezen az útvonalon.

A PKP Intercity a hét kocsis vonatokat 2011 májusában rendelte 400 millió euróért, és a vonatok fenntartását a gyártó fogja végezni, egy 17 évre szóló megegyezés szerint, melynek értéke további 265 millió euró, mely magában foglalja Varsóban, Olszyna Grochowskában vonatási telep építését is.

Magyarország közzétette vasúti fejlesztési tervét

A magyar kormány augusztus végén megjelentette az új stratégiáját, részletes javaslatait az ország közlekedési infrastruktúrájának fejlesztésére 2030-ig, miközben körvonalazta hosszabb távra is egészen 2050-ig.

A stratégia 780 milliárd forint beruházást tartalmaz a vasúti hálózatra a következő 5 évben, ami 40 százalékkal több, mint amit azonos időszakban a közútra fordítanak.

A fejlesztési célok tartalmazzák a felújításra kijelölt vasútvonalakat beleértve az ún., V0 Budapestet elkerülő vonalat, valamint a Balaton északi parti, dízel üzemű vonal felújítását, valamint a Szeged–Békéscsaba–Nagyszalonta, Romániába vezető vonalakat.

Az összes többi, a 2020. előtt felújításra kijelölt vonal Budapest elővárosi vonalai, vagy pedig része a transzeurópai korridoroknak, vagy már megkezdődött a fejlesztés, vagy mind pl. a GySEV Hegyeshalom–Szombathely–Zalaszentiván villamosítása. A magyar kormány tárgyalásokat folytat, az Európai Bizottsággal azzal a céllal, hogy megtervezze az EU alapelveinek megfelelő projektek listáját október végéig. Úgy tudják, hogy Magyarország, a kezdő tőkeként 11,9 milliárd euróért fog folymodni, az Európai Bizottsághoz.

Tervezik Oslo–Göteborg vasúti stratégiáját

Norvégia és Svédország megegyezett, hogy közösen felvázolják Oslo és Göteborg közötti vasút forgalom fejlesztési tervét, azt követően, hogy a svéd ipari valamint a norvég közlekedési minisztériumok megbízottai augusztus végén megbeszéléseket folytattak egymással. A megegyezés szerint a norvég vasúti infrastruktúra hivatal, Jernbaneverket a svéd közlekedési hatósággal a Trafikverkettel együtt tanulmányozza a rövid és hosszú távú fejlesztési lehetőségeket. A két miniszter abban is megegyezett, hogy folytatják együttműködésüket a Kiruna–Narvik vonal fejlesztésében, amely a legfontosabb útvonala az Észak-Svédország vasbányáiból induló vasérc exportnak. A legutóbbi Jernbanverket és a Trafikverket közös tanulmány azt javasolja, hogy újítsák fel ezt a vasútvonalat, így alkalmazkodva a növekvő személy és áruszállítási igényekhez.

Az RZDstroy és az Alstom együttműködik

Október 17-én Orosz Vasutak leányvállalata a RZDstroy és az Alstom írt alá szándéknyilatkozatot az együttműködésről a vasúti közlekedés innovatív fejlesztéséről Oroszországban és más országokban.

Xinjiang nagysebességű vonal kész az indulásra

Kína vasúti Corporation (CRC) november 5-én megerősítette, hogy november 16-án megkezdődtek a kereskedelmi műveletek a nyugati régió Xinjiang Uygur új nagy sebességű vonalának első részén, az 530 km hosszú Urumqi–Hami vasútvonalon.

NTV csökkenti a foglalkoztatottak létszámát

Az olasz nyílt hozzáférésű vasút üzemeltető az NTV bejelentette, hogy valószínűleg elbocsátja 248 alkalmazottját – ez negyede munkaerő állományának – egy jelentős szerkezetátalakítás terv részeként.