

Ganz Motor Kft. hírei

2019. a Ganz Motor kft több lábón állásának – a CR dízelmotoros remotorizáció és forgóváz fejlesztés - sikeres éve.

Emlékezhetünk arra, hogy 2014-ben az NKH által tanúsított lett a GANZ CR motorcsalád, amely a 2010-ben megkezdett motorfejlesztés eredményeképpen teljesítette az EU Stage IIIA, ill. a CR motorhoz illesztett részecskeszűrővel és kipufogógáz visszavezetéssel a Stage IIIB károsanyag- kibocsátási előírást. Ezzel a Ganz dízelmotorok a hatályos legszigorúbb környezetvédelmi előírásokat teljesítő dízelmotorok lettek.

Fontos tudni, hogy a CR (CommonRail) Stage IIIB környezeti tisztaságú dízelmotor a hagyományos dízelmotor káros anyag kibocsátásának csupán 1-2%-ával szennyezi a környezetet.



1. ábra: A MÁV M41 mozdony CR kivitelre átépített 12PA4V185VG dízelmotorja

Az elmúlt években a MÁV-START Zrt. M41-es sorozatú, 418.126 pályaszámú mozdonyába beépítésre került a Ganz Motor Kft által CR IIIA káros anyag kibocsátási szintre átépített és részecskeszűrővel is ellátott, eredetileg mechanikus befecskendezésű 12PA4V185VG típusú dízelmotor.

A MOL Zrt. 2019-ben folytatta az A25 tolatómozdonyainak remotorizációját. A MÁV-Start Zrt. Szolnoki Járműjavító és a Ganz Motor Kft együttműködésében már elkészült 7 korszerűsített mozdonyon felül, további 4 tolatómozdonyhoz is a Ganz szállítja 2019-2020-ban a Stage IIIA károsanyag kibocsátási előírásoknak megfelelő, új 6 hengeres CR dízelmotorokat.



2. ábra képen a MOL A25 sorozatú tolatómozdonyokhoz készült első 6 hengeres CR motor 2016-ban az Innotranson, Berlinben, a Ganz Motor Kft standján.

MODULÁRIS FORGÓVÁZAK A VILÁG 4 ÉGTÁJÁN

A Ganz Motor Kft 2018-ban forgóvázaival újra részt vesz külföldön is új járművek létrehozásában. A belga JOHN COCKERILL (korábban CMI) CFKO (Chemins de fer Congo-Océan) rendeltetésű, 1067 mm nyomtávú, dízel-villamos mozdonyai részére történő forgóváz-szállítás volt hosszú idő után az első Európán kívüli megjelenés. Időközben több külföldi járműgyártó megkeresései alapján inspirálva a GANZ mérnökei kifejlesztették a Moduláris forgóvázcsaládot. Ezek elsősorban karbantartó járművek és tolatómozdonyok részére készültek, max. 25t tengelyterhelésre és max. 120 km/h sebességre alkalmas kivitelben. A Moduláris elnevezés az 1000-1676 mm közötti legtöbb nyomtávot, továbbá háromféle meghajtást (villamos, mechanikus/hidrodinamikus, és hidrosztatikus) fed le. Az első ilyen forgóvázat a 2018. évi berlini Innotranson a cég standján mutatták be.



3. ábra: Az Innotrans 2018-on kiállított forgóváz

Az új fejlesztésű moduláris forgóvázak első megrendelője a síncsiszoló és pályakarbantartó járműveket gyártó vállalat, a LORAM Maintenance of Way Inc., USA volt. Az első forgóvázakat 2019. szeptemberben vette át az amerikai megrendelő a GANZ-ban, Budapesten. Az USA-beli megrendelés elnyerése forgóvázakra a GANZ 175 éves történetében az első ilyen alkalom és azért is jelentős, mivel a LORAM-al egyúttal egy 5-éves együttműködési megállapodás is aláírásra került. A GANZ forgóvázakkal szerelt első LORAM járművek várhatóan 2020 első felében fognak elkészülni a minnesotai üzemben.



4. ábra: Görgős padon az amerikai megrendelésre gyártott hajtott forgóváz a Ganz Motor kft gyártócsarnokában

A GANZ szakemberei szintén a saját fejlesztésű és nemrég üzembe állított forgóváz terhelőpad mellett görög próbapadot is építettek, amelyen a forgóvázak funkciópróbái is elvégezhetőek.

A fentiekén kívül az orosz TVEMA vállalat szerbiai rendeltetésű mérőjárműve részére is elkészültek a GANZ-ban az itthon már sikeresen alkalmazott GH250 forgóvázak.

Emellett az új fejlesztésű moduláris forgóvázak széles nyomtávú, hidrodinamikusan hajtású változatára is elnyerte a GANZ a megrendelést finn partnerétől, aki a karbantartó járműveit, GANZ forgóvázakkal a HKL Helsinki Metro részére fogja szállítani.

A GANZ 2020. évi feladatai nemrég távol-keleti megrendeléssel is bővültek. A tajvani nagysebességű vasút pályájára a helyi gyártó (TRSC) általi új fejlesztésű dízel mozdonyokhoz fog szállítani forgóvázakat.



Jakabfalvy Zoltán

(1940-2019)

ny. főkonstruktőr
Ganz Motor Kft.

Mély szomorúsággal tudatjuk, hogy Jakabfalvy Zoltán, nyugdíjas motor főkonstruktőr, 2019. szeptember 13-án, életének 79-ik évében elhunyt.

Jakabfalvy Zoltán 1940. augusztus 22-én Gagybátorban született, középiskolai tanulmányait már Budapesten a József Attila Általános Gépipari Technikumban végezte, amely során 1958-ban gépipari technikus oklevelet kapott. Ezt követően 1958-1960 évek során felsőfokú dízel szaktechnikus képesítést szerzett.

Egyetemi tanulmányokat a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki Kar, Járműgépész Szak, Autógépész Ágazatán folytatott, ahol 1970-ben gépészmérnöki oklevelet kapott.

Jakabfalvy Zoltán gazdag és hosszú szakmai életútja 1959. június 9-én

a Ganz-MÁVAG-ban kezdődött, ahol kezdetben motorszerelőként dolgozott, majd a Motortervezési Osztályra került gyártmánytervezőként, ahol végigjárta a szokásos szakmai fokozatokat.

Tagja volt a Ganz MÁVAG mérnöki csapatának, akik a SEMT PIELSTICK francia licencű PA4 V185VG dízelmotorcsaládot homologizálták a 60-as évek végén. Ezt követően részt vett a már a Ganz által gyártott PA4V185VG dízelmotorokkal ellátott mozdonyok szállításában a MÁV, OSE Görög Vasutak, SNCFT Tunéziai Vasutak és JZ jugoszláv Vasutak részére.

Részt vett olyan stratégiai jelentőségű ügyekben is, mint a Paksi Atomerőmű részére a 80-as években szállított, 18PA4V185VG dízelmotorokkal szerelt

SDA 2300-as dízelgenerátorok folyamatosan megbízható üzemben tartása.

Zoltán meghatározó szerepet játszott az MÁV M41 fővonalai mozdonyai 12PA4V185VG dízelmotorjainak korszerűsítésében az 1990-es évektől 2012-ig; a Szerb Vasutak 641-300 sorozatú mozdonyai 8PA4V185VG dízelmotorjainak korszerűsítésében 2000-2012 között és az SRT Thaiföldi Államvasutak ALSTOM AD24 mozdonyainak GANZ 16PA4V185VG típusú dízelmotorokkal történő remotorizációjában is.

A nyolcvanas évek elején 4 évig nehéz viszonyok között a vállalat bangladesi szervizét vezette sikeresen. 1988-tól már lényegében motor főkonstruktőri tevékenységeket folytatott. A vállalatátalakulások során 1991. január 1-től a

Ganz Motor Kft. lett a munkahelye.

Jakabfalvy Zoltán a dízelmotor fejlesztésnek szentelte az életét, halálával a vasúti dízelmotor fejlesztés nagy egyéniségét veszítettük el.

Jakabfalvy Zoltán egész életében a GANZ-ot szolgálta, nyugdíjasként is naponta bejárt munkahelyére dolgozni.

Az örökifjú Zoli, Zoli bácsi halála váratlanul, felkészületlenül érte munkatársait, szakmai rajongóit. Ezen a nyáron semmi nem utalt arra, hogy itt hagyni készül bennünket. Hajlott járása ellenére, friss szelleme, gondolkodása, újtási kedve töretlen volt, változatlan optimizmussal párosult és utolsó nagy művének a CommonRail CR motorcsalád fejlesztést követő megrendeléseknek is örülhetett.

Biztosak vagyunk abban, hogy a CR motorfejlesztés 2010-2017. közötti termelékeny évei, sikerei jelentősen elősegítették Jakabfalvy Zoltánt, hogy életvidám, jókedvű szakmailag sikeres időskora legyen.

Örömmel tölt el, hogy segíthettük Őt, a dízelmotor fejlesztés pénztelen rögzös

útjairól az akadályok eltüntetésében, amikor 2010-ben innovációs együttműködésünket a Ganz Motor Kft. elfogadta.

A MÁV-START Zrt. egyik M41-esébe – az akkor még létezett MÁV-Trakció Zrt.-vel innovációs együttműködés és közös fejlesztés eredményeképpen a Ganz Motor Kft. beépített egy 12-hengeres a hatályos környezetvédelmi szabványoknak mindenben megfelelő III.B-s káros anyag szintű CR dízelmotort, amely 2017 nyarán a MÁV 418.126 pályaszámú mozdonyába került. Ehhez hasonló, III.A-s káros anyag kibocsátású CR konstrukciójú motort kaphatott az elmúlt években 7 MOL Zrt. tulajdonú M44-es mozdony is és várakozással tekintettek a Ganz Motor Kft.-ben az export piacra.

Szakmai eredményeit rendszeresen publikálta a Vasútgépészet szaklapban is.

Élénken emlékszünk arra, hogy 1999. szeptember 16-án a pécsi KTE konferencián tőle hallhattunk, „Motorfejlesztés a Ganz Motor Kft.-ben” címmel előadást, amelyet a Vasútgépészet 2000. évben bemutatott.

A motorfejlesztés, mint olyan, mindig is csapatmunka volt, azonban ennek az utóbbi 30 évben Jakabfalvy Zoltán volt a vezéralakja, ezzel együtt több motortípus szellemi atyja.

Kedves Zoltán, Te, aki a CR motorfejlesztés hazai úttörője voltál, a rendszerváltást követő szűkös évtizedek ellenére szinte csodát műveltél és a magyar vasúti dízelmotorgyártás színvonalát kitartó és fáradozást nem ismerő munkáddal újra a világszínvonal lépcsőjére helyezted, tudnod kell, hogy mi nem felejtünk el!

A motorfejlesztés terén elért sikereidet, a vasba öntött dízel- és gázmotorok, színvonalas gondolataidat a Vasútgépészet és a digitális virtuálisvilág megőrzi az utókornak.

Temetése 2019. október 12-én, szombaton 11 órakor, Gagybátorban volt.

**Tisztelettel búcsúzunk Tőled!
Kovács Károly és Süveges László**

Jakabfalvy Zoltán emlékére

Jakabfalvy Zoltánra, a dízelmotor főkonstruktőrre a nekrológiájában említett CR motorfejlesztések eredményes mozdonyba beépítésével a MÁV-START Zrt és a MOL NYRt számára felújított vontatójárművek bemutatásával emlékezünk.



6. ábra: A MÁV-START Zrt M41-es sorozatú 148.126 pályaszámú a Ganz-MÁVAG DHM7 gyári típusjelű dízelmozdonya látható, amelybe tizenkét hengeres CR motort épített be a Ganz Motor Kft. Ezzel ez a dízelmozdony károsanyag kibocsátása a korábbi 2%-ára csökkent. Az első vonali futópróbán látható mozdonyba Dombóváron építették be az új részecskeszűrős dízelmotort.



7. ábra: A MOL NYRt elhatározta, hogy az A25-ös sorozatú, Ganz-MÁVAG DVM2 gyári típusjelű dízelmozdonyait a hathengeres CR motorokkal újítja fel. A 7. ábra egy ilyen CR motorral felújított mozdony látható, sikeres hatósági járművizsgán.

Kettős erőforrású, hibrid vontatás hírei

A TANULMÁNY ERŐS PIACOT TALÁLT A HIDROGÉN VONATOKRA

A tanulmány elkészítésére az európai unió üzemanyag-cella és hidrogéntekológia közös vállalkozás, FCH, és kezdeményezés, FCH JU kapott megbízást, és jelentős piaci lehetőséget tapasztalt a FCH technológia vasúti alkalmazására, amely rugalmasságot biztosít, nulla káros anyag kibocsátást, és a meglévő vonatok lecserélésére versenyképes költségű megoldást nyújt.

2030-ra Európában, öt új beszerzésű járműből egy hidrogénhajtású lesz, állítja a tanulmány. Németországban és Franciaországban a fejlesztések azt mutatják, hogy ez a technológia Európában a villamosítást fogja kiegészíteni, és képes lesz befejezni a CO₂ kibocsátás átalakítását a vasúti közlekedésben, ugyanakkor rugalmasságot biztosít a vonat üzemeltetők részére.

A tanulmány azt tapasztalta, hogy az FCH vonatok ugyan azt tudják teljesíteni, mint a dízel mozdonyok, és meg van bennük a lehetőség, hogy költség hatékony alternatíva legyen a közel jövőben, különösen azokon a területeken ahol a hidrogén előállítás olcsó, mint pl. a skandináv országokban.

Úgy találták, hogy azokon a vasút vonalakon jelenthetnek alternatív megoldást a villamosítással szemben ahol naponta 10, vagy annál kevesebb vonat közlekedik, és a gyors üzemanyag töltés révén ez a technológia legyőzheti az akkumulátoros megoldásokat.

Európa szerte, különböző eseteket tanulmányoztak, beleértve négy több részes vonat üzemét, három tolató, és három fővonalai mozdonyt, melyek alapján a tanulmányban az alábbi következtetéseket vonták le:

- A FCH vonatok akkor gazdaságosak, ha egy 100 kilométernél hosszabb, nem villamosított vonalon közlekedik,
- A FCH vonatokat különösen az „utolsó kilométerek”-nél lehet jól alkalmazni, mikor hosszabb villamosított vonalhoz csatlakozik egy nem villamosított vonalszakasz, de fővonalaknál is, ha nagyon kicsi a kihasználtsága /10 vonat /napnál kisebb,
- kevesebb, mint 50 euró/ megawattóránként az energia költség, és az infrastruktúrának nagy a kihasználtsága, mint pl. az újratöltő állomások, elektrolízis készülék, célszerű a FCH technológiát alkalmazni,
- A FCH vonatok kevesebb, mint 20 perces állásidőt igényelnek üzem közben, a gyors üzemanyag feltöltés miatt, és képes 18 órát üzemelni feltöltés nélkül,
- A FCH vonatok gazdaságilag megvalósítható tiszta alternatívája a jelenleg üzemelő dízel vonatoknak számos megfontolásból. Az akkumulátoros vonatok látszólag költséghatékonyabb megoldást jelentenek, de üzemeltetési nehézséget, korlátot okoz, hogy az alkalmazandó

akkumulátorok specifikációja nagymértékben függ a kiszolgáló vasútvonal jellegzetességétől.

Az új technológia bevezetése számos korlátba ütközött, melyeket a tanulmány felfedezett és úgy találta ezek nem voltak leküzdhetetlenek.

ÜZEMANYAG CELLÁS VONAT PRÓBÁI

2019. május elején együttműködési megállapodást kötött több rendszerű jármű fejlesztése érdekében a Vivarail, és az üzemanyag cella specialistája az Arcola Energy. A vállalatok kijelentették hozzá kívánnak járulni nagy Britannia közlekedési rendszerének széndioxid mentességéhez. Az együttműködés részeként fejlesztendő járművek képesek lesznek úgy hidrogénnel, mind akkumulátorral üzemelni.

A Vivarail Class 230 sorozatú dízel kivitelű többrészes egység gyártásánál felhasználták a közel múltban forgalomból kivont földalatti motorvonat kocsiszekrényeit és forgóvázait, és nemrégén állt üzembe West Midland Train személyszállító járműveként. Az akkumulátoros verzió próba alatt áll.

A tervezett próba vonat a Class 230 dízel-akkumulátoros hibrid motorvonat, amit a Vivarail épít a Transport Wales részére. Ez két kocsis motorvonat egyik járműve akkumulátor modullal, a másik üzemanyag cellával lesz ellátva. Az akkumulátort, és az üzemanyag cellát a motorkocsik alatt helyezik el. A Vivarail hidrogén motorvonat négy kocsis lesz, két akkumulátor meghajtású motorkocsiból és két közbenső kocsiból áll, amelyben az üzemanyag cella és a tartályok kapnak helyet.

2020. ÉVBEN A BNSF ÉS A WABTEC PRÓBÁKAT KEZD AZ AKKUMULÁTOR-VILLAMOS MOZDONNYAL

A BNSF az észak-Amerikai vasúttársaság, és a Wabtec, bejelentette, hogy 2020. évben egy fővonalai akkumulátor-villamos mozdonyt fognak tesztelni. A 2018. évben elindított projekt célul tűzte ki, hogy egy 100 százalékban akkumulátor-villamos mozdonyt fejlesszenek ki. A projektet 22,6 millió dollárral támogatja a Kalifornia nulla és közel nulla károsanyag kibocsátású vasúti programja. A próbákat az 560 km hosszú, Stockton – Barstow Kalifornia, vonalon végzik.

A prototípus mozdonyt lítium-ion energiatároló egységgel látták el, kb. 20 000 nikkell, magnézium, és kobalt kombinációjú cellát tartalmaz. Az új mozdonyt úgy tervezik, hogy a fékenergiát visszatáplálja és töltse az akkumulátort. Az akkumulátor-villamos mozdony energiahatékonyágát javítja a mozdonyba beépített energiafogyasztás szabályzó szoftvert, amely optimalizálja az akkumulátor energia felhasználást az útvonal lejt viszonyainak megfelelően.

A KÖVETKEZŐ ÁBRÁKON TÖBB MEGVALÓSULT KETTŐS ERŐFORRÁSÚ, HIBRID MOTORVONAT, MOZDONY LÁTHATÓ.

A CO₂ kibocsátás csökkentése a környezetvédelem fontossága a vasutak is arra ösztönzi, hogy a nem villa-

mosított vonalrészeken a hibrid technológia alkalmazásával csökkentsék vontatójárműveik károsanyag kibocsátását. Hazánkat körülvevő országokban erre már számos példát láthatunk, sőt a GYSEV dízel motoros, villamos mozdonya Vectronja révén magyarországi alkalmazási példával is szolgálhatunk.



1. ábra: Az ÖBB villamos-akkumulátoros zéró emissziós tolatómozdonya 2016-ban a Berlini Innotrans kiállításon mutatkozott be



2. ábra: A STADLER akkumulátoros-villamos FLIRT a DB számára készül



3. ábra: A Stadler akkumulátoros –dízelmotoros FLIRT szintén a német vasút számára



4. ábra: N7000S típusú nagysebességű akkumulátoros-villamos motorvonat a JR Est próbaüzemén.



5. ábra: Az ÖBB számára gyártott Siemens, akkumulátoros-villamos Desiro ML.



6. ábra: A GYSEV számára gyártott kettős erőforrású Siemens Vectron



7. ábra: Az SBB számára gyártott H4 kettős erőforrási mozdony



8. ábra: Az angol vasutak dízelmotoros-akkumulátoros tolatómozdonya

Járműbeszerzés hírei

A STADLER TÍZ TOVÁBBI MOZDONYT SZÁLLÍT AZ EURÓPAI LOC POOLBA - ELŐSZÖR TÖBBRENDSZERES KONFIGURÁCIÓBAN

A Stadler szerződést írt alá az Európai Loc Pool-al (ELP) 10, hattengelyes mozdonyra. Ez a megrendelés a 2019. május 20-án kötött keret-megállapodás több mozdonyára vonatkozik. A villamos mozdonyok többrendszeres konfigurációjúak, 9 MW vontatási teljesítménnyel. Az európai piacon újdonság a 9 MW-os teljesítményű TSI-kompatibilis villamos mozdony.

A hattengelyes hibrid mozdonyokat Németország, Ausztria, Olaszország és Svájc (15 kV, 25 kV, AC, 1,5 kV és 3 kV DC) többrendszeres konfigurációban rendelték meg. A mozdonyok dízelmotor nélkül is rendelhetők, vagy pedig egy-két 900 kilowattos dízelmotorral felszerelhetők. Alapfelszereltségük az ETCS és rádiós távirányítás. A Co'Co és a 9 MW vontatási teljesítménynek köszönhetően az ELP mozdonyok nagy vonóerejűek. Egy ilyen mozdony helyettesíthet két Bo'Bo mozdonyt. A legújabb, rendkívül kifinomult forgóváz-technológia viszonylag alacsony pályakopást és alacsony vonattovábbítási költséget eredményez.

A már megrendelt hibrid mozdonyokkal együtt az ELP flottája 30 mozdonyra nő. A mozdonyok megfelelnek a legújabb technológiai igényeknek. Az ELP tehát olyan flottával rendelkezik, amelyet villamosított és nem villamosított vonalakon egyaránt lehet használni.

TOVÁBBI 26 FLIRT ERŐSÍTI A SZLOVÉN VASÚTI FLOTTÁT

Stadler a Slovenske Železnice szlovén állami vasúttársaságtól 26 FLIRT motorvonat szállítását nyerte el. Ez egy opció, lehívása a 2018 áprilisában bejelentett megállapodásból. A megrendelés értéke, mint egy 150 millió euró.



1. ábra: A Stadler ELP 6 tengelyes hibrid mozdonya



2. ábra: A szlovén megrendelésre gyártott FLIRT

A szállítandó vonatok 16 háromrészes dízel-villamos motorvonat (DMU) és 10 négyrészes villamos motorvonat (EMU). Mindkét konfigurációt Szlovéniában, Horvátországban és Ausztriában engedélyezték. Ezeket a motorvonatokat nemzetközi forgalomban való használatra szánják. A szerződés értéke, beleértve a jótállási szolgáltatásokat is, több mint 150 millió euró.

Berlin, 2019. június 19.

STADLER NYERTE EL A PÁLYÁZATOT AZ 55 FLIRT VONTATÁSI AKKUMULÁTOR SZÁLLÍTÁSÁRA A NAHVERKEHRSVERBUND SCHLESWIG HOLSTEIN SZÁMÁRA

A Stadler lett a győztese a Nahverkehrsverbund Schleswig Holstein GmbH (NAH.SH) pályázatából 55 FLIRT akkumulátoregység szállítására. A Stadler képes volt sikeresen érvényesíteni az alternatív meghajtású rendszerekkel rendelkező járműveket Németországban az első Green Technology pályázatban (nulla károsanyag emisszió).

A Nahverkehrsverbund Schleswig Holstein NAH.SH szándékában áll a Stadlerrel közösen 55 FLIRT akkumulátor villamos motorvonatot szállítani. Ezzel a Stadler-nek sikerült az InnoTrans 2018-ban nyilvánosságra hozott vonatokat elhelyezni egy jelentős szállítási szerződéssel az új akkumulátor-meghajtó technológiával. Ezen túlmenően a Stadler-t a járművek karbantartását 30 évig kell végezni.

München, 2019. június 5.

A STADLER ÉS AZ SNCF CSOPORT CÉGEI BEMUTATTÁK A HAT-TENGELYES MOZDONYOK ÚJ GENERÁCIÓJÁT A TRANSPORT LOGISTIC-ON.

A Stadler a müncheni közlekedési logisztikai vásáron bemutatta a VFLI francia vasúti áru fuvarozóval és az ITL Eisenbahngesellschaft mbH (ITL) német vasúti áru fuvarozó cégének gyártott új, hattengelyes mozdonyát. A VFLI számára a Stadler tizenkét EURO 4001 mozdonyt épít, emellett a VFLI átveszi az EURODUAL mozdony prototípusát. A Stadler az EURODUAL család 4db hat-tengelyes mozdonyt szállít az ITL-hez. A VFLI és az ITL az SNCF Csoport leányvállalatai.

Egy évvel ezelőtt VFLI és Stadler 13 db hat-tengelyes mozdonyra írt alá szerződést. A mozdonyok közül tizenkét EURO4001 típusú dízel-elektromos mozdony és egy az EURODUAL mozdony prototípusa. Az utóbbit 25 kilovolt AC és 1,5 kilovolt egyenáramú felsővezeték alatt lehet üzemeltetni. A mozdony nem villamosított útvonalakon való használatához beépített IIIB motor 2,8 megawattos teljesítményű.

Az EURO4001 mozdony az EURO4000-et követi, és magas szintű teljesítményt és megbízhatóságot kínál. A nagy vonóerejű interoperábilis mozdonyt rugalmassága, alacsony energiafogyasztása és alacsonyabb üzemeltetési költségei jellemzik. Az EURO4001 ETCS fedélzeti egységekkel és 2800 kW-os dízelmotorral van felszerelve. A beépített dízelmotor megfelel az EC 26/2004 IIIB károsanyag kibocsátási határértékeinek.

A vontatás szempontjából ez a mozdony sorozat magában foglalja a dízelt, a villamos multi-rendszert és a hibrid változatokat. A hibrid mozdony több mint egy mozdony az „utolsó mérföldre” - két megoldást kínál egyben:

úgy a villamosított, mint a nem villamos vonalakon használható. A mozdonyok mentközben képesek üzemmódot váltani, a felsővezeteki táplálásról a dízelre és vissza.

Bussnang, 2019. június 3.

STADLER NYOLC FLIRT SZÁLLÍTÁSI SZERZŐDÉST NYERT TEXASRA

Stadler egy másik szerződést nyert az Egyesült Államokban, és nyolc FLIRT motorvonatot építhet a Texasban a Cotton Belt projektre a Dallas Rapid Transit (DART) számára. A négy részes FLIRT motorvonatokat utasforgalomban 2022 év végétől tervezik közlekedtetni. A szerződés értéke kb., 119 millió dollár.

Az új járművek 240 ülő- és 225 állóhelyesek. Teljes mértékben megfelelnek az amerikai fogyatékosági, egyenlőségről szóló törvény (ADA) követelményeinek. Az összes utas biztonsága érdekében a vonatokat átfogó felügyeleti rendszerrel szállítják. A vonatokat fel kell szerelni egy automatikus utasszámláló rendszerrel is, amely regisztrálja a be- és kilépő utasok számát.

A DART megrendelésű FLIRT-et dízelmotorral gyártják, a motorvonatok megfelelnek a „Tier 4 Final” amerikai kibocsátási előírásoknak és a Szövetségi Vasúti Hatóság kibocsátási szabályainak. A négy részes vonatok közepén lesz a PowerPack hajtásmodul elhelyezve. A vonat hossza 97 méter.

A szerződés szerint a Stadler az amerikai Urban Engineers gépgyártó céggel együtt építi meg az új vonatok szervizközpontját.

2019. szeptember 13.

A SIEMENS MOBILITY ÚJ PIACOKAT NYITOTT MEG A SMARTRON MOZDONYOK ELŐTT

A Siemens Mobility Bulgáriában és Romániában is kínálja a Smartron mozdonyokat. A kizárólag sztenderd, előkonfigurált változatban rendelhető mozdony a vevők számára költséghatékony üzemeltetést és magas szintű megbízhatóságot biztosít. A román E-P Rail máris négy, míg a bolgár PIMK három Smartron mozdonyt rendelt a Siemens Mobility-tól. Az illetékes hatóság már ki is adta az első Smartron bulgáriai forgalomba helyezési engedélyét.

„A 2018 tavaszán piacra dobott Smartron mozdonyból eddig több mint huszonötöt értékesítettünk. A nagy teljesítményű, megbízható, speciális szállítási funkcióra tervezett Smartron mozdony egyszerűsített, költséghatékony beszerzési folyamatot tesz lehetővé. Mostantól a bolgár és a román vasútüzemeltetők is profitálhatnak az új koncepció szerint gyártott mozdonyok kínálta előnyökből” - nyilatkozta Sabrina Soussan, a Siemens Mobility vezérigazgatója.”

A Smartron 2018 márciusa óta kapható a német piacon. A Smartron a Vectron mozdonyok a jól bevált komponenseire épül. A Vectron eddig 220 millió kilométer

futásteljesítménnyel igazolta megbízhatóságát. A Smartron szabványos, 1,435 mm széles nyomtávon üzemel, a tömege kb., 83 tonna. A Bulgária és Románia számára gyártott Smartron mozdonyokat 25 kV-os váltakozó áramú felsővezeték alatti közlekedésre tervezték, és PZB vonatbefolyásoló rendszerrel szerelték fel. A mozdonyt a sztenderd "Capri-kék" színben fogják szállítani.



3. ábra: A Smartron tehervonatot továbbít

A RAIL CARGO CARRIER ÁTVETTE A CZ LOKO EFFILINER 1600 SOROZATÚ MOZDONYAIT

A CZ Loko, a cseh mozdony gyár, a két megrendelt EffiLiner 1600 sorozatú dízel mozdony közül az elsőt átadta az ÖBB leányvállalatának, a Rail Cargo Carriernek, Ceská Trebová gyártelepen, 2019. április 25.-én.

A mozdonyokat az RCC, Csehország és Szlovákia vasútvonalain fogja üzemeltetni.

Az 1550 kW teljesítményű EffiLiner 1600 mozdonyt a cseh 753 sorozatú dízel mozdonyból építették át, új Capetillar CAT 3512 C- HD típusú motorral, amely megfelel az EU IIIA kibocsátási szabványának. A mozdony digitális vezérlési rendszerrel, automatikus sebesség ellenőrzéssel, GSM/GPS távoli elérésű állapot vizsgálattal, és elektrodinamikus fékkel rendelkezik.

Az EffiLiner 1600 mozdonyt kimondottan a visegrádi országok tehervonatainak továbbítására tervezték, és a CER Cargo és az Unipetrol Doprava már üzemeltet ilyen mozdony típust.

AZ AURVERGNE – RHONE – ALPES 29 REGIONÁLIS VONATOT RENDEL

A francia Auvergne - Rhone – Alpes régió 315 millió eurót tervez 29 új regionális vonat beszerzésére fordítani, az utasok kényelmének növelése, és a kapacitás bővítése érdekében.

A régió 10 vonatot rendelt az Ain, Savoie és Haute-Savoie szakaszokra, és 19 nagy kapacitású vonatot Lyontól, St. Etienne, Bourg-en Bresse, Villefranche-sur-Saone, Vienne és Ambérieu városokig.

A régió arra kérte az SNCF Mobility vállalatot, hogy

készítse elő a hidrogénnel hajtott vonatok próbáit.

VILLAMOS MOTORVONATOKAT RENDELNEK A MITTELRHEINBAHN KAPACITÁSÁNAK NÖVELÉSÉRE

A Siemens Mobility hat Mireo villamos motorvonatot szállít a Transdev leányvállalatának, a TransRegio számára, melyeket a MittelrheinBahn RB26 vonalon fogja üzemeltetni Rajna nyugati partján Mainz, Bingen, Koblenz, Bonn és Köln városok között.

Az üzemeltető jelenleg 17 Siemens Desiro motorvonnattal rendelkezik. A további motorvonatok lehetővé teszi, hogy 2020 decemberétől növeljék a közlekedő Desirok számát a Remagen - Köln közötti nagy forgalmú vonalszakaszon.

SAAR-VIDÉK ÉS GRAND EST KÖZÖS RENDELÉST ADNAK FEL, A HATÁRÁTMENET REGIONÁLIS VONATAINAK BESZERZÉSÉRE

A német Saar-vidék miniszteri tanácsa jóváhagyta az együttműködést és a pénzügyi megállapodást a francia Grand Est régióval, mely egyengeti az útját a határátmenet-höz szükséges regionális vonatok közös beszerzésének.

A megegyezés szerint a Grand Est 30 vonatot rendel melyek 2024. évtől Németország és Franciaország között fognak üzemelni. Tíz vonatot Saar – vidéken állítanak üzembe.

A beszerzési ár 9,4 millió euró vonatonként, vagyis a teljes költség 282 millió euró. A beszerzési költséget a Grand Est állja, míg a partnere használati díjat fizet a járművekért a megtett kilométerek alapján. Saar-vidék, Rajna-vidék-Pfalz, és Baden Württemberg tartományok együtt működve a Grand Est-tel egy 40 milliós projekten dolgoznak, hogy kifejlesszenek az Alstom Coradia Polyvalent /Régiolis/ regionális vonat egy új variációját, mely típus Franciaországban széles körben üzemelnek, németországi felhasználásra.

A Saar-vidék, és a Grand Est aláírt az elmúlt hónapban egy közös szándéknyilatkozatot, a határátmeneti forgalomról, megalapozva a közös menetrend és jegyárak kidolgozásának alapjait.

A BADEN - WÜRTTEMBERG RÉSZÉRE KÉSZÜLŐ TALENT 2 JÁRMŰVEK KÉSNEK

Az Abellio alternatív járművek használatára kényszerül Baden-Württemberg néhány vasútvonalán, illetve a DB Regio-val kell kötnie üzemeltetési megállapodásokat, mivel késik az 52 Talent 2 villamos motorvonati flotta szállítással a Bombardier.

Az Abellio 26 öt kocsis, és 26 három kocsis villamos motorvonatot rendelt a Bombardiertől három egységben 2016. és 2018. között, hogy a Stuttgarter Netze hálózatán üzemeljenek, miután egy 13 éves szerződést kötöttek az üzemeltető DB Regio elvárásának megfelelően.

Az Abellio nyilatkozatában kijelentette a vonatok le-

szállításának késedelme nem lepte meg, miután májusban már a harmadik határidő módosítást jelentette be a Bombardier. Abbellio alternatív vonatok lízingelésére tervet csinált számos cégtől kíván vonatokot bérelni.

A KÖLN – REMAGEN VONAL KAPACITÁSÁNAK BŐVÍTÉSÉHEZ MIREO VILLAMOS MOTORVONATOKAT RENDELNEK

A németországi Közép Rajna Vasutak, NRV, Köln és Remagen között három vonatot tervez, összekapcsolva közlekedtetni a 2020. évi menetrend életbe lépésével, miután további 6 új Mireo villamos motorvonat szállítására kötöttek szerződést.

Az új Mireo vonatokat elsősorban Mainz - Bingen vonalon fogják használni, mely a jelenlegi vonatkapacitás 50 százalékos növekedését eredményezi, és az utasok kényelmét növeli.

A Siemens kijelentette, hogy a vonatok tovább fejlesztett aerodinamikai tulajdonságokkal, hatékony energia felhasználással, valamint intelligens fedélzeti hálózati menedzsment rendszerrel rendelkeznek, mely csökkenti nem csak a villamos energia felhasználást, hanem a zajt is. A Mireo-nál élettartamának végén 95 százalékos újra hasznosítási hányadot lehet elérni.

Az új vonatok összeszerelését a tervek szerint 2019 év végén kezdik meg, a németországi Krefeldben.

A NEWAG TOVÁBBI VILLAMOS MOTORVONAT SZÁLLÍTÁSÁRA ÍRT ALÁ SZERZŐDÉST AZ FSE-VEL

A Ferrovie Del Sud Est, FSE, és a Newag májusban szerződést írtak alá, további hat Impuls 2 villamos több-részes egység szállítására. 19 hónapon belül leszállítják a járműveket.

A 24,4 millió euró értékű rendelést decemberben jelentették be, ami opcióként szerepel a 2015 évben megkötött keretszerződésben, ami öt, három kocsis villamos motorvonat szállítására szól, és további 10 egység szállítására opciót. A Newag 36 hónapos garanciát vállal.

A 160 km/h sebességű villamos motorvonatnak az ETR.322 sorozatú Olaszországban gyártott járművet választották ki, melynek hossza 59,3 m. Minden vonatot elátnak zárt rendszerű toalettrel, LED világítással, és négy 400 kW teljesítményű vontató motorral.

A PACA VILLAMOS-DÍZEL MOTORVONATOKAT RENDEL

A Provence – Alpes – Cote d’Azur régió számára, az SNCF Mobilités, az Alstomot bízta meg, öt, négy kocsis Coradia Polyvalent villamos-dízel több-részes egység szállításával.

A regionális egységeket 2020 év végétől 2021 elejéig szállítják le. A vonat 214 ülőhellyel rendelkezik, és

mindegyik saját olvasó lámpával, és 220 voltos dugaszoló aljzattal, valamint biciklik és csomagok elhelyezésére alkalmas térrel készül. A rendelést májusban tették közzé, mely a 2009 októberében megkötött keretszerződés alapján jött létre az SNCF és az Alstom között. A PACA régió, korábban 10 Coradia Polyvent járművet rendelt, melyek 2015. évben álltak üzembe.

A CRRC, VOSSLOH MOZDONYOKAT SZEREZ BE

A Vossloh megegyezett a CRRC Zhuzhou Lokomotive Company-val hogy eladják a Vossloh

Locomotives leányvállalatukat a kínai vállalatnak. A Vossloh Locomotives kezdetben folytatja működését a ma használatos kereskedelmi névvel, és sem az alkalmazottak létszámában, sem struktúrájában semmi féle változást nem várnak el a társaság Kielben / ahol az új gyáregységet 2018 márciusában nyitottak meg/ és Moersben lévő gyáregységek felszereltségében sem.

A vételi ár nem publikus. A vétel pénzügyi lezárása után a Vossloh Locomotives független egységként fog működni, a bécsi székhelyű CRRC ZELC Verkehrstechnik mellett.

A MÁV-START KOCSIGYÁRTÁSA

Azt követően, hogy 2014-15 évben két prototípus kocsit gyártott a MÁV-START Zrt az IC vonatokhoz, megkezdte a 20 nemzetközi forgalomra alkalmas kocsisorozatgyártását. A járműveket a MÁV-START Zrt szolnoki járműtelepén szerelik össze. A kocsik fődarabjainak, alkatrészeinek 50 százaléka hazai előállítású. A kocsikat az üzemeltető MÁV-START nemzetközi vonatokban tervezi közlekedtetni. 10 kocsis másodosztályú, a többi többfunkciós, kerekesek elhelyezésére is alkalmas. A kocsik légkondicionáltak, USB csatlakozással, wi-fi elérhetőséggel, és CCTV kamerás megfigyelő rendszerrel készülnek. A 2. osztályú 200 km/h sebességű kocsik az alábbi országok vasút hálózatára rendelkeznek futási engedéllyel: Szlovákia, Cseh köztársaság, Ausztria, Németország, Szlovénia, Svájc, Lengyelország, és Románia.

A MÁV-START SZERETNE 10 KÉT ÜZEMMÓDÚ TÖBBRÉSZES VONATOT BESZEREZNI, TOVÁBBI HAT VÁSÁRLÁSÁNAK OPCIJÁVAL.

E vonatokat a Budapest-Tapolca vonalon üzemeltetnék, melyet a MÁV Balatonfüredig a következő években villamosít. A villamosítás kiterjesztése Balatonfüredtől Tapolcán keresztül Keszthelyig tervezve van, de egyelőre a finanszírozása nem megoldott. A két üzemmódú vonatok ezért jöttek szóba, hogy a jelenleg használatos dízel mozdony vontatta vonatokot felváltsák.

A villamosítás és a hibrid motorvonat beszerzés egyaránt finanszírozható az un. CO2 kvótából, amit a kor-

mány, kedvező esetben átutal a környezetbarát projektre.

Amennyiben a 29.-es vonalat végig villamosítják, a két üzemmódú motorvonatokat át lehet irányítani más vonatokra, ahol a költségesebb mozdonyvontatást kiválthatják.

A VOITH BEMUTATJA „OKOS” KAPCSOLÓ BERENDEZÉSÉT

A Voith bemutatta a Smart Schaku-t a megfigyelő-ellenőrző eszközt, ami nyomon követi valós időben a kapcsoló berendezés állapotát, és az üzemeltető számára lehetővé tesz egy jó döntés meghozatalát, a javítás, fenntartás, vagy csere lehetőségek között. Az információt a kapcsolóról a felhőbe küldi és egyesíti a jármű üzemeltetési adataival. A kapcsoló



4. ábra: Az új Smart Schaku

adatai tartalmazzák az üzemi óráit, dátumot, időt, sebességet, és minden egyes kapcsolódás erejét. A rendszer detektálja a törött ütközőt, lehetővé téve az üzemeltetőnek a jármű biztonságának növelését, és optimalizálni a fenntartást.

A Voith kijelentette, a költségek tervezhetőek és kiszámíthatóak, a biztonság és a rendelkezésre állás csak néhány előnye a vasúti járműkapcsoló berendezéseknél alkalmazott monitoring rendszernek.

A HELYES VÁGÁNYON

Az SKF Insight Rail vezeték nélküli állapotfelügyeleti rendszer hozzájárul a Kuala Lumpur és a város repülőtéré közötti vasúti közlekedés, rendelkezésre állásához és



5. ábra: A KLIA Expressre az SKF Insight Rail állapotfelügyeleti rendszert építették be megbízhatóságához.

A KLIA Express egy prémiumkategóriás vasúti repülőtéri járat, amely az utasokat a maláj főváros, Kuala Lumpur belvárosába, illetve a belvárosból a városközponttól 45 km-re délre található Kuala Lumpur nemzetközi repülőtér (KLIA) fő termináljaira szállítja. Az Express Rail Link (ERL) által üzemeltetett vasúti járat 2002. április 14-én kezdte meg működését, és eddig több mint 95 millió utast szállított. Az ERL szolgáltatásainak magas színvonalát a vasúti ágazatban mind helyi, mind nemzetközi szinten elismerik.

A megbízhatóság különösen fontos az ERL számára. A KLIA Ekspress csúcsidőben 15 percnként, csúcsidőn kívül pedig 20 percnként közlekedik. Az ERL folyamatosan keresi azokat a legújabb technológiai fejlesztéseket, amelyekkel növelhető a vonatok teljesítménye. Ebből a célból a vállalat együttműködési megállapodást kötött az SKF-fel az SKF Insight Rail állapotfelügyeleti rendszer olyan próbaverziójára, amelynél egy vonatra nyolc érzékelőt szerelnek fel. A rendszer online adatokat szolgáltat az ágytók-csapágyak állapotáról, és elősegíti a KLIA Express jelenlegi karbantartási gyakorlatának korszerűsítését - az időalapú karbantartásról az előrejelző karbantartásra történő átállást, ami végső soron növeli a vonatok rendelkezésre állását és megbízhatóságát.



KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NON-PROFIT KFT.
INSTITUTE FOR TRANSPORT SCIENCES NON-PROFIT LTD.

VASÚTI MEGFELELŐSÉGÉRTÉKELÉS

NoBo – DeBo TANÚSÍTÁS

NB 2071



A KTI az egyetlen olyan magyar tanúsító szervezet, amely jogosult arra, hogy elvégezze valamennyi vasúti alrendszer tanúsítását az uniós szabályok és a nemzeti előírások szerint.

Kapcsolat: Bálint Nikolett
Projekt koordinátor

1119 Budapest, Than Károly u. 3-5.
Telefon: +36 1 371 5983
e-mail: tanusitas@kti.hu
Web: www.kti.hu/tanusitas



Készséggel állunk rendelkezésre a vasúti tanúsítással összefüggő bármely kérdés megválaszolására.

A WESTBAHN, ELADJA STADLER VILLAMOS MOTORVONATAIT A DB -NEK ÉS CSÖKKENTI ÜZEMELTETÉSI AKTIVITÁSÁT

Az osztrák szabad hozzáféréssű üzemeltető, a Westbahn bejelentette eladja a hét KISS és a tíz KISS 2 emeletes villamos motorvonatát a Német Vasutaknak, DB, és helyettük 15 új, hat kocsis KISS 3 emeletes motorvonatot vásárol a Stadlertől.

2021 év folyamán szállítja le a Stadler a 15 KISS 3 vonatokat, ezután a Westbahn átadja a még megmaradt 8 régebbi motorvonatait a DB részére. A Westbahn ekkor folytatja a félóránkénti közlekedést Bécs - Salzburg között 2021 decemberétől.

A DB a KISS 2 vonatokat az új Drezda – Rostock intercity üzemben fogja 2020 tavaszától használni.

AZ SBB CARGO 20 VECTRON MS MOZDONYT RENDELT

A svájci áruszállító üzemeltető, SBB Cargo International, 20 Vectron MS mozdonyt rendelt a Siemenstől. A szerződés további 20 mozdony beszerzésére opciót tartalmaz.

A több rendszerű mozdonyok, melyek maximális kerek teljesítménye 6,4 MW, és fel vannak szerelve ETCS valamint nemzeti irányítói rendszerrel, és a Rajna- Alpok korridoron fognak szolgálatot teljesíteni, de ezen kívül tervezésüknek megfelelően Németországban, Ausztriában, és Hollandiában is üzemelhetnek. A mozdonyokat a Siemens München, Allach gyártelepén szerelik össze. A járművek leszállítására 2019 végétől 2020, közepéig kerül sor, megfelelő időben, mivel a Ceneri Alapú Alagutat, Svájcban, 2020 decemberében adják át a forgalomnak.

Az SBB Cargo a Siemens vállalattal aláírt egy hosszú távú járműfenntartási megállapodást is, mely biztosítani fogja a Rajna – Alpok korridor teljes hosszában a járművek fenntartását.

AZ ÖBB ÚJ HÓEKÉT VÁSÁROLT AZ AEBI SCHMIDT VÁLLALATTÓL

Az Osztrák Szövetségi Vasutak, ÖBB, új 1,64 MW teljesítményű, önjáró hókotrot szerzett be az Aebi Schmidt Csoporttól.

A Schmidt Beilhack HB 1100 S kotró két 793 kW teljesítményű 12 hengeres MAN motorral rendelkezik. Az egyik motor a 100 km/h sebességű járműnek a vontatási energiát, a másik a hókotró berendezés üzemeltetését biztosítja.

A gép hó-eltakarítási képessége 6 méter széles sávban óránként 10,000 tonna hó tömegének maximum 40 méter távolságra történő eltávolítása. A HB 1100 S az alvázkeretén 180 fokban el tud fordulni. A HB 1100 S sikeres próbák után, idén télen megkezdte hó eltakarító munkáját

az osztrák vasúthálózaton.

A DB FOLYTATJA AZ ICE 4 ÁTVÉTELÉT A MEGEGYEZÉS MÓDOSÍTÁSA UTÁN

A Német Vasutak, DB folytatja az új ICE 4 nagysebességű vonatok átvételét a Siemenstől és a Bombardiertől, miután néhány már üzemben lévő járműnél a kocsiszekrények hegesztésénél minőségi hibákat fedeztek fel, és ezért korábban felfüggesztették az új vonatok átvételét.

A Siemens és a Bombardier kijelentette, egyezsége jutottak a Német Vasutakkal, és a Német Szövetségi Vasúti Hivatallal, (EBA), a hibák kijavítása és a vizsgálat menetéről. A hiba oka az ICE 4 kocsiszekrény gyártása során nem az előírt minőségnek megfelelően végezték el a hegesztéseket.

A vonatokat a Siemens szállítja, de a festett kocsiszekrényeket, a forgóváz kereteket, és a három féle járművet, beleértve e motorkocsit is, alvállalkozásban a Bombardier gyártja Németországban és Lengyelországban lévő gyártelepein.

A Siemens kijelentette, mivel ezek az eltérések nem akadályozzák meg a biztonságos üzemeltetést, az érintett kocsik üzemét engedélyezték a személyszállításban. A meg egyezést követően, öt ICE 4 vonatot átvett a DB, és azok üzembe álltak július folyamán. Ezzel a DB ICE 4 vonatflottájának mennyisége harmincra nőtt.

A DB folytatja a még hátra levő ICE 4 vonatok átvételét, és azonnal üzembe állítja azokat.

Az észlelt hegesztési hibákat a Bombardier jótállási kötelezettségeként kijavítja úgy, hogy ezek a munkálatok nem lehetnek kihatással a személyszállítási üzemre. A javítási munkák menetrendjét a gyártó és a DB közösen dolgozza ki. A jelenlegi tervek szerint a hegesztési hibák megszüntetése 2020. év elején kezdődik, és 2023 közepéig fejeződik be.



6. ábra: Az ICE 4

A DB CARGO INGAVONATI TEHERVONATOT ÁLLÍT ÜZEMBE ROMÁNIA FELÉ

Az új üzem, mely három napig tart minden irányba, összeköti a Ruhr régiót és észak Németországot dél – kelet Európa növekvő gazdaságával, és kétharmadára

lecsökkenti a teherkocsik oda-visszaúti idejét, növelve ezzel a vagonok szállítatók számára való rendelkezésre állását. A DB Cargo kijelentette, a romániai ingavonatot gyors csatlakozást biztosít széles földrajzi területtel, minden fajta tehervonat számára. Az egyedi kocsirakományú vonatot Schwandorfban állítják össze, kelet Bajorországban, mielőtt keresztülhaladna Ausztrián és Magyarországon keresztül, útba Craiovába a teherpályaudvar felé.

ALPHA TRAINS, FELÚJÍTTJA A FLIRT VILLAMOS MOTORVONATOKAT A KEOLIS RÉSZÉRE

A gördülőanyag lízingelő vállalat, az Alpha Trains, befejezte a 44, Stadler által gyártott FLIRT villamos motorvonatok felújítását, melyeket a Keolis, a Teutoburger Wald és Hellweg regionális hálózaton üzemeltet. A munkát a Stadler berlini telephelyén végezték el, és ebbe beletartozott a dinamikus utas-tájékoztatási rendszer installálása is.

A Keolis az üzemeltetését a Teutoburg Wald hálózaton 2017 decemberétől, míg a Hellweg hálózaton 2018 decemberétől érvényes szerződés alapján végzi.

Vasúti infrastruktúra fejlesztés hírei

KÍNAI KONZORCIUM ALÁÍRTA A SZERZŐDÉST A BUDAPEST –BELGRÁD VASÚTVONAL FELÚJÍTÁSÁRA

A CRE konzorcium, valamint a Kínai-Magyar Vasúti Non-profit Korlátolt felelősségű Társaság a CHRN, melyet a MÁV és a kínai kormány alapított, aláírta az 590 milliárd forintos szerződést, a Budapest- Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának felújítására.

A CHRN vezeti a projekt fejlesztését, és aláírta a szerződést a nyilvános pályázaton résztvevő két pályázó közül a nyertessel (mind két pályázó kínai vállalat volt).

A szerződés magában foglalja a Budapest-Belgrád vonal magyarországi szakaszának Soroksár és Kelebia határ közötti vonal felújítását.

A munkálatok a vonal két-vágányúra való kiépítését 160 km/h sebességnek megfelelően, valamint a villamosítást foglalja magába.

A tervezés és az építés 5 évet fog igénybe venni, miután a kölcsönt a bank folyósítani kezdi.

A szerb részen a munkálatok már folynak.



7. ábra: A Déli Vasúti összekötő hidat háromvágányosra bővítik

A magyar vasúthálózaton egyre több külföldi és magyar vasúttársaság vontatójárművei tűnnek fel. A következő képeken ebből adunk ízelítőt. (8. 9. és 10. ábra)



RAMBOLL DOLGOZZA KI A GÖTEBORG-BORAS NAGYSEBESSÉGŰ VONAL TANULMÁNYÁT

A svéd infrastruktúra hivatal, a Trafikverket, a Ramboll mérnöki tanácsadó vállalatot bízta meg, hogy a Göteborg – Boras között megvalósítandó 60 kilométer hosszú nagysebességű vonal tanulmányát készítse el. A Ramboll vállalattal megkötött szerződés megáiban foglalja a lehetséges vonalvezetés, valamint a környezeti hatások bemutatását is.

A kétvágányú pályát 250 km/h üzemi sebességre kell tervezni, két új, Mölndal és Göteborg Landvetter Repülőtér állomásokkal.

Az építkezést 2025-2027 között kell megkezdeni, és a kormány 3,8 milliárd svéd koronát / 400 millió dollár/ biztosít a projekt megvalósításához.

A vonal része lesz a Stockholmot Göteborggal és Malmövel összekötő nagysebességű hálózatnak.

EU 114 MILLIÓ EURÓ TÁMOGATÁST AD A NÁPOLY - CANCELLO VONAL FELÚJÍTÁSÁHOZ

Az Európai Unió bejelentette, hogy 114 millió euró támogatást ad az Európai Regionális Fejlesztési Alapból a Nápoly és Canello közötti 15,5 kilométer hosszú dél-olaszországi vonal felújításához.

Ez a projekt része a Nápoly – Bari vonal felújításának, amely az EU TEN-T /transzeurópai közlekedési hálózat/ hálózatához tartozik.

A projekt tervezett befejezése 2022. október.

JÚNIUSBAN MEGNYÍLT GRANADA NAGYSEBESSÉGŰ VONALA

A spanyol nemzeti üzemeltető, a Renfe június 24.-én Granada – Antequera között megindította nagysebességű üzemét, miután befejezte az új 122 kilométeres szakasz építését, és a Spanyol Vasúti Biztonsági Hivatal, AESF, engedélyezte.

Az új vonalon naponta három Granada - Madrid járatot terveztek 3 óra 5 perces menetidővel. Naponta közlekedik Granada, Barcelona és Madrid közötti járat 6 óra 20 perces menetidővel.

Az Avant regionális nagysebességű üzem szeptember végétől közlekedik Granadából és Sevilleből Malagáig.

A vonalon hét alagút van, a leghosszabb 3355 m, és harmincegy viadukt melyből kettő 3150m. illetve 2525m. hosszú. Antequera és Loja között két közbenső állomást építettek. A vonalra ERTMS és ASFA rendszert telepítettek.

A JR HOKKAIDO 320 KM/H SEBESSÉGGEL TERVEZ ÜZEMELNI SZAPPORÓBA

A Hokkaido Vasút Társaság, JR Hokkaido, kérvényt nyújtott be, a japán közlekedési minisztériumhoz, hogy a

Shin – Hakodate - Hokuto –Szapporo közötti vasútvonal, mely a Hokkaido Shinkansen meghosszabbítása, hogy az engedélyezett sebességét 260 km/h sebességről 320 km/h-ra emelhesse.

A TRUMP KORMÁNY VISSZAVONTA AZ I MILLIÁRD DOLLÁROS HOZZÁJÁRULÁSÁT KALIFORNIA NAGYSEBESSÉGŰ VASÚTHOZ

Kalifornia legális megmozdulást készít elő az amerikai kormány ellen, miután a Trump adminisztráció visszavonta a beígért, közel 1 milliárd dollár értékű támogatását az állam nagysebességű vonat programjához. A Szövetségi Vasúti Adminisztráció, FRA, megerősítette májusban, hogy felmondja 2010.évben megkötött egyezményt, és visszavonja 928,6 millió dollár értékű pénzügyi támogatásra vonatkozó ígérteit, tervezett nagysebességű pálya Central Valley szakaszának építéséhez. A FRA kiadott egy figyelmeztetést márciusban, hogy a támogatást vissza kívánja vonni.

Kalifornia kormányzója megerősítette, hogy a Kalifornia állam jogi eljárást indít az állami támogatás leállítására ellen. A kormányzó kijelentette, a Trump adminisztráció eljárása teljesen törvénytelen, és nyílt megtámadása Kaliforniának, valamint a zöld infrastruktúrának, és elgáncsolja a projekten dolgozó ezrek munkalehetőségét, Kalifornia zöldebbé tételét.

JR EAST ALFA-X SHINKANSEN VONAT TESZTJE MEGKEZDŐDIK

Az East Japán Vasutak, JR East, bemutatta az Alfa-X Shinkansen teszt vonatát Miyaga megye, Rifu városában lévő fenntartó bázisán, a teszt üzem megkezdése előtt.

A JR East, a 400 km/h sebességű Shinkansen teszt vonatát az Alfa-X járművet az új technikai és légellenállási megoldások értékelésére hivatott járművet útjára bocsátotta, mely a Japán Vasutak nagysebességű járműveinek új generációjának kialakítását segíti elő. A cél, nagy szintű biztonság, stabilitás és komfort megvalósítása, miközben csökkenteni kell a vonat környezet szennyezését, meg kell könnyíteni a jármű fenntartását, a jelenlegi Shinkansen vonatokhoz képest.

ÖBB PRÓBÁI HIDROGÉN VONATTAL

Az Osztrák Szövetségi Vasutak, ÖBB, tender kiírást tett közzé, két hidrogén üzemanyagú motorvonat 12 hónapra történő kölcsön vételére.

A tervezett próbák célja, hogy összehasonlítsa az ÖBB a hidrogén és az akkumulátoros vonatok teljesítményét. Az akkumulátorral felszerelt Siemens 4746 Cityjet vilamos motorvonat napjainkban vonali próbáit végzi az ÖBB hálózatán. Az ÖBB célja, hogy 2035. évre megszüntesse a CO₂ kibocsátást.