



SURÁNYI SÁNDOR

Okleveles gépészmérnök
 ügyvivő
 Első Magyar Vasúti Járműipari Társulás (Klaszter)

**Bemutkozik az Első Magyar Vasúti
 Járműipari Társulás (Klaszter)**

Magyarország iparának nagy hagyománnyal, és több mint 150 éves referenciával rendelkező ága a vasúti járműipar.

Ma már csak az iparág történetében találhatóak azok a cégek, melyek a mindenkori gazdasági kihívásnak, fejlesztésekkel, és innovációval felelve az akkori kor élvonalában voltak. Ez a bevezető nem a régi korok fejlesztésével foglalkozni, de a múlt tendenciájából és a jelen lehetőségeiből kiindulva megmutatja, hogy a válságból mindig a műszaki - gazdasági fejlődés, az új termék, mutatja a kiutat. Ennek felismerése, és az iparág termékeinek összetettségéből fakadó együttműködési kényszer vezette a korábbi Ganz vállalatokat túlélte, átalakult és itthon tevékenykedő cégek vezetőinek többségét arra, hogy 2011-ben elinduljanak egy laza összefogás irányába, és létrehozzák az „Első Magyar Vasúti Járműipari Társulást (klaszter)”, továbbiakban EMVJT. Természetesen ez a szándék csak azt jelezte, hogy a vasúti jármű iparban dolgozó különböző méretű, bonyolultságú termékeket előállító cégek, vissza akarnak térni a komplett termékek piacára. A megalakuláskor is jelezték, hogy ez a szándék alapvetően a hazai sajátosságokra, a piac hazai speciális igényeinek kielégítésére irányul. Ez összhangban volt az akkori kormányzati szándékkal és felismeréssel, miszerint „a Ganzos tudást” az Új Széchenyi terv megemlítette, mint tovább örökítendő feladatot.

Az EMVJT, mint ennek a szándéknak egyik letéteményese, az elnyert klasztertámogatást, az EMVJT megismertetésére, céljainak meghatározására használta fel, mind a vasúti közlekedés kormányzati, felhasználói, és az ipar-

ágban tevékenykedő társcegei számára. Az EMVJT 2014. januári összetételét jelen újság egy korábbi számában megismerhette az olvasó. Az EMVJT, céljainak megfelelően minden gazdálkodó egység részére nyitott. Ezt bizonyítja, hogy az EMVJT tagja lett a PowerQuatroKft. is.

A kapcsolat építés egyik eredménye, az innovációs tevékenység egyik terméke, a tisztán villamoshajtású keskeny nyomközű motorkocsi. (A járművet a Vasútgépészet 2015. 3. számában mutattuk be.) Ennek különös jelentőséget ad, hogy a mai kor közlekedés eszköz fejlesztése a „tisztá”, nem környezetszennyező energiaforrások felhasználása felé fordult.

A nyitottság és a reménybeli összefogás bizonyítéka, hogy a Vasútgépészet 2016. évi számaiban megjelenik, az EMVJT cégeinek egyedi, vagy közös fejlesztéseinek, valamint az iparág más vállalatainak az eredményei is. A megjelenő ismertetések, olyan fejlesztésekkel foglalkoznak, amelyek kitörési pontokat adhatnak a hazai közlekedési iparnak. Természetesen ma már minden fejlesztés egy nemzetközi kooperációban nyilvánul meg, és ennek megfelelően az EMVJT tagvállalatai is ezen platformon tevékenykednek. A következő cikkekkel bizonyítani akarjuk, hogy a fejlődés csak közös cselekvéssel érhető el.

Célunk továbbra is a hazai „réspiacokra” történő, hazai fejlesztésekhez, az összefogás környezetének formálása, kialakítása. Ezzel a kormányzat „Iparosítási szándékának” elősegítése, a hazai hivatás forgalom vaskerekű termékeinek minél nagyobb hozzáadott értékkel való előállítás,



1. ábra: Urbos 3 villamos



2. ábra: Solaris trolibusz

hiszen a nagy elődök is a hazai piac eredményei alapján jutottak el a világpiaçra, és ennek eredményeként, még ma is mind az öt földrészén ismertek a „GANZ” járművek.

Célunk, hogy a nemzetközi tervezési, gyártási, üzemeltetési gyakorlatot, tapasztalatot a „Ganz cégekben” megszerzett dolgozók eredményesen át tudják adni, az érdeklődő fiataloknak. Segítsenek a nemzetközi versenyben a hazai oktatási intézményeknek, a felhasználóknak, hogy kiváló fiatalok ebben a szakmában is megláthassák a lehetőséget. A hazai közlekedésben közösen így kifejlesztett termékek használata során, nap, mint nap találkozzanak magas színvonalú munkájuk eredményeivel.

Új villamosok és trolibuszok Budapesten

A Budapesti Közlekedési Központ 2015–16-ban 47 új, alacsonypadlós villamost és 24 trolibuszt állít forgalomba.

A villamos meghatározó szerepet tölt be Budapest közlekedésében. A több mint 150 kilométer hosszú vonalhálózaton a szerelvények naponta 1,2 millió embert szállítanak. Ez a teljes fővárosi utazásszám 25 százaléka. A hálózaton 595 villamos közlekedik. A flotta gerincét 35-40 éves járművek, Ganz csuklósok (ICS-k), T5C5-ösök (Tatrák), valamint a Hannoverből használtan vásárolt TW6000-es kocsik alkotják. Jelenleg mindössze 40 jármű fiatalabb 25 évesnél: a 2004–2005-ben beszerzett Siemens Combinók. Csupán ezek felelnek meg a napjainkban elvárt és előírt akadálymentességi követelményeknek.

A BKK ezért 2012-ben elindította a Budapesti villamos és trolibusz járműfejlesztés I. ütem elnevezésű projektjét. A beruházás célja az alacsonypadlós új villamosok beszerzésén kívül a belső kerületek és Zugló közlekedésében jelentős szerepet játszó trolibuszok cseréje, az új villamosokat kiszolgáló három kocsiszín (Száva, Hungária, Budafo) részleges vagy teljes rekonstrukciója volt. A projekt részeként átépül mindazon vonalak peronja, amelyeken az új villamosok járnak: egységesen 26 centiméter magasak lesznek, hogy akadálymentesen lehessen a szerelvényekre fel-, illetve róluk leszállni.

A 46,5 milliárd forintba kerülő projekt szorosan kapcsolódik a BKK elmúlt időszakban megvalósított, illetve jelenleg is zajló beruházásaihoz, így az 1-es és 3-as villamos vonalának fejlesztéséhez, továbbá a budai fonódó villamoshálózat megvalósításához. Az új járművek elsősorban ezeken a vonalakon állnak majd forgalomba, és teszik teljesen akadálymentessé a közlekedést.

Mind a villamos-, mind a trolibuszbeszerzés előkészítéskor fontos cél volt, hogy – a jelentős hálózattal és járműállománnyal rendelkező európai városokéhoz hasonlóan – olyan szerződés jöjjön létre, amely lehetővé teszi további járművek esetleges megrendelését. Ez azért fontos, mert az egységes járműparkból álló flotta üzemeltetési költsé-

gei alacsonyabbak. Ennek megfelelően a villamosoknál a megrendelt 37 járművön kívül opcionálisan még 87, a trolinál pedig a 24 buszon túl további 84 vásárlása lehetséges.

Az új budapesti villamosok beszerzésére kiírt közbeszerzési pályázat 2013. február 15-én jelent meg, a dokumentációt az összes jelentősebb villamosgyártó átvette. Közülük négy cég nyújtott be ajánlatot: a CAF, a Siemens, a Skoda és a Stadler.

A közbeszerzési eljárás nyertese a CAF lett. A szerződéskötés 2014 márciusában történt. A CAF a 37 villamos, továbbá a kapcsolódó tartalék alkatrészek, szoftverek szállítást 87,87 millió euróért vállalta. Ez az elmúlt időszak európai villamosbeszerzései alapján előzetesen becstült összegnél jóval alacsonyabb árat jelentett.

Tekintettel az alacsonyabb árra és a kormány támogatására, 2014 augusztusában a rendelkezésre álló források átstrukturálásával további 10 villamos beszerzésére nyílt lehetőség az opciós mennyiség terhére. A megrendelt járművek száma 47-re emelkedett. Ezzel párhuzamosan szerződésmódosítás is történt, hiszen a CAF vállalta, hogy a járművek nagyobbik részét a tervezettnél korábban, 2015-ben leszállítja. A szerződés a járművek szállításán kívül kiterjed azok karbantartására is, ez a garancia a CAF részéről 2019-ig érvényes.

A CAF 12 hosszú és 35 rövid villamost szállít Budapestre. Az első négy rövid jármű már megérkezett. Jelenleg a Nemzeti Közlekedési Hatóság által előírt tesztek zajlanak a típusengedély megszerzése érdekében.

A CAF Urbos 3 sorozatú járművek multicuklós kialakításúak, a kocsiszekrény alumíniumötvözetből készül. A rövidebb villamos 34 méter hosszú, ötrészes, míg a hosszabb jármű 56 méter hosszú, kilencmodulos. Előbbiek a 3-as villamos vonalán és a budai fonódó villamoshálózaton, a hosszabb kocsik az 1-es vonalán közlekednek majd. Minden villamos 2,4 méter széles, ezáltal biztosítható, hogy mind a megrendelt, mind az opcionálisan megvásárolható járművek képesek legyenek szinte a teljes budapesti villamoshálózatot kiszolgálni. (A 2400 mm széles járművek közlekedésére nem alkalmas egyik vonalszakasz, a Clark Ádám téri villamosalagút átépítése jelenleg zajlik. 2016 elejétől már az új CAF villamosok és a jelenleg forgalomban lévő, 2500 mm szélességű Tatrák is használni tudják majd.)

Az új villamosok legfontosabb adatai:

Padló magasság (mm)	355	355
Futó forgóvázak száma (db)	1	2
Ülőhelyek száma (db)	46	81
Állóhelyek száma (db, 4 fő/m²)	154	264
Kétszárnyú ajtók száma (db)	8	14
Ajtók szabad szélessége (mm)	1 300	1 300
Min. folyosószélesség (mm)	630	630

A villamosok síkpadlóslak, ezen felül az összes ülőhely használható anélkül, hogy újabb lépcsőre vagy dobogóra kellene fellépni.

A CAF-fal kötött szerződés értelmében a BKK idén várhatóan 25 rövid villamost vesz át és állít forgalomba. Az 56 méteres járművek, valamint az opcionális keret terhére vásárolt 10 rövid villamos forgalomba állítása 2016 első félévében várható. A továbbiak megrendelése 2021-ig lehetséges.

A villamosbeszerzésen kívül sikeresen zárult a trolibuszok beszerzésére kiírt közbeszerzési pályázat is. A szerződéskötés a Solaris-Skoda konzorciummal 2014 novemberében történt. A szerződés alapján 2015-ben 12 szóló és 12 csuklós jármű érkezik Budapestre, és a villamosokéhoz hasonlóan 2021-ig adott a lehetőség további járművek opcionális vásárlására. Az új járművek 4 kilométert képe-

sek megtenni felsővezeték nélküli önjáró üzemmódban. A szerződés teljes értéke a kapcsolódó képzésekkel és a kiegészítő alkatrészek szállításával együtt 12,85 millió euró.

A 24 új trolibusz gyártása már megkezdődött a Solaris poznanai és a Skoda plzeni gyárában, május elején megtörtént az első két prototípus jármű tesztje Plzenben. A szerződés alapján ezeket 2015 júliusában kell a BKK számára átadni, a többi jármű ez év novemberéig érkezik meg.

A járműbeszerzéshez kapcsolódó további fejlesztések – peronépítések, kocsiszín-rekonstrukciók – elindításához szükséges összes engedély a BKK rendelkezésre áll, jelenleg a kivitelezésre kiírt közbeszerzési pályázatok zajlanak. Az építési munkálatok 2016-ban fejeződnek be. Az új villamosokat a Száva, a Hungária és a Budafok kocsiszínben, míg a trolibuszokat a kőbányai troligarázsban helyezik el.

HÍREK

Dunakeszi Járműjavító Kft – IRIS tanúsítvány

A Dunakeszi Járműjavító Kft-ben 2016. febr. 09 – 12 között megtartott IRIS Rev.2 tanúsítási audit sikeresen lezárult. Az alapos felkészülésnek köszönhetően a TÜV Rheinland auditorai eltérést nem találtak.

Így a Dunakeszi Járműjavító Kft lett az első olyan cég Magyarországon, amely IRIS tanúsítással rendelkezik a vasúti kocsik és önjáró vasúti járművek, ill. azok részegységeinek, alkatrészeinek gyártása, javítása, karbantartása területén.

A Dunakeszi Járműjavító Kft egyúttal bekerült a nemzetközi IRIS adatbázisba, ahol olyan nagy járműgyártókkal szerepel együtt, mint pl. az Alstom, Bombardier, Siemens.

Mi is az IRIS ?

Az IRIS a Nemzetközi vasúti járműipari minőségügyi rendszerszabvány (International Railway Industry Standard), az ISO 9001-en alapul, de kiegészült speciális vasúti járműipari követelményekkel – hasonlóan az ISO/TS 16949-es közúti járműipari rendszerszabványhoz.

Fő célja, hogy a vasúti szektor kisebb költséggel, hatékonyabban magasabb minőségszintet érjen el, melyhez egy jól kidolgozott és átlátható auditálási rendszer tartozik.

Előnyei még:

- az egységes, áttekinthető és globális követelményrendszer a járműgyártók vonatkozásában,
- sikeres bevezetése által mindenki nyer: az érdekelt felek, a berendezés gyártók, a járműgyártók, az üzemeltetők és ezek üzleti partnerei.

A tanúsítvány megszerzése egy nagy lépés abba az irányba, hogy a Dunakeszi Járműjavító Kft ismét elfoglalja helyét a hazai járműgyártás és javítás élén. Ezzel teljesülhetnek a tulajdonosok és a menedzsment által megfogalmazott stratégiai célok.

(Forrás: Dunakeszi Járműjavító Kft)

A MAGYAR VASUTAK HÍREI

Tíz éves megállapodás

MÁV és a GySEV, valamint a Nemzetgazdasági és Fejlesztési Minisztérium képviselői decemberben meg egyezést írtak alá, mely szerint az elkövetkező 10 évben üzemeltetik, és irányítják az ország fővonalainak infrastruktúráját.

A megelőző meg egyezés az elmúlt évben lejárt, és szükségessé vált változások bevezetése, mivel a Magyar Vasutak direktíváit módosították, és ebből kifolyólag a Vasúti Törvényt is korrigálták.

Az új meg egyezés meg kívánja teremteni a Magyar Vasutak infrastruktúrája üzemeltetésének nagyobb mértékű átláthatóságának és rugalmasságának alapjait. Biztosították, hogy a veszteségeket a kormány kiegyenlíti, de egyben díjazza a költség-hatékonyságot. Az állami költségvetés jelenleg kompenzálja a vasutat az infrastruktúra üzemeltetéséért, személyszállítási kötelezettségének végrehajtásáért.

2016 évben 75 milliárd forintot allokáltak az infrastruktúra üzemeltetésére.

A MÁV aláírói, mint független infrastruktúraüzemeltetők szerepeltek, míg a GySEV képviselői továbbra is maradtak integrált vasút üzemeltetők, akik mind az infrastruktúra irányításáért, mind a személyszállító vonatok üzemeltetéséért felelnek észak-nyugat Magyarországon. A GySEV üzemelteti a saját 85 kilométeres hálózatát, valamint a MÁV tulajdonában lévő 330 kilométert kitevő vonalakat.

A MÁV 7800 kilométeres hálózattal rendelkezik, beleértve a keskeny nyomközű vonalakat is.

(Forrás IRJ)