

Sopron 2017. március 14.

Vectron mozdonyokkal bővül a GYSEV flottája

A Siemens nyerte a GYSEV Zrt. mozdonyvásárlásra kiírt tenderét. A keretmegállapodás értelmében kilenc Vectron mozdonyt rendelhet a GYSEV, amelyek közül az elsőt várhatóan már idén nyáron használatba veheti a vasúttársaság. A mozdonyok megfelelnek a határokon átnyúló vasúti közlekedés követelményeinek, így a vasúttársaság a hazai személyszállítás mellett a nemzetközi árufuvarozásban veheti be a Vectronokat.



1. ábra: GYSEV Vectron látványterve
(Forrás: GYSEV, Siemens)

Budapest, 2017. február 22.

Helytakarékos vasúti fékeket fejleszt a Knorr-Bremse Budapesten

Részben hazai pályázati forrásból mintegy 270 millió forintot nyert el a Knorr-Bremse Rail Systems Budapest vasúti fékek fejlesztésére a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivataltól (NKFIH).

A projekt összköltsége meghaladja a 600 millió forintot. A Knorr-Bremse vállalatcsoport legnagyobb fékegység gyára és fejlesztő központja azt vállalta, hogy az elkövetkező két év során innovatív technológia alkalmazásával különleges, helytakarékos és kisebb súlyú fékrendszer elemeket fejleszt vasúti járművekhez.

A Knorr-Bremse Budapest a pályázatában azt vállalta, hogy az innovatív technológiával készülő fékmechanikai és fék-



2. ábra:
Helytakarékos
vasúti fékfejlesztés a
Knorr-Bremse-nél

vezérlési komponenseket két éven belül kifejleszti és a prototípusokat le is szállítja. A legkorszerűbb vasúti járművekbe a fajlagos üzemeltetési költségek csökkentése érdekében minél több ülőhelyet terveznek be a járműgyártók. Emellett az utazóközönség igényeinek megfelelő akadálymentes, alacsonypadlós vasúti kocsikat építenek, amelyek gyakran kerékpárszállító szakaszokkal is el vannak látva. A projekt célja olyan műszaki megoldások kifejlesztése és alkalmazása az eddig tervezett és gyártott fékrendszeremlék újabb generációjaként, amely révén a fékvezérlést és fékmechanikát olyan helyre is be lehet építeni, ami eddigi nem volt lehetséges. A Knorr-Bremse Budapest a feladat megoldásához új alapanyagot, optimalizált gyártástechnológiát vezet be, új üzemi- és parkoló fékmodult, tuskós fékegységet fejleszt. Az új berendezésekkel szemben fontos elvárás a gyártás és az üzemeltetés során felhasznált nyersanyag és energia mennyiségének, így a termék karbonlábnyomának csökkentése is.

(Forrás: Knorr-Bremse)

2017. február 24.

A DB Regio 39 darab, több egységből álló regionális vasúti szerelvényt rendelt a Siemestől

2020-tól kezdve a DB Regio AG kizárólag a Siemens által szállított új szerelvényeket fogja üzemeltetni a Németország délnyugati részén található Rajna-völgy vasúti hálózatán. A Deutsche Bahn regionális szolgáltatója 39 darab vasúti járművet rendelt kifejezetten ezzel a céllal. A megrendelés 15 Desiro HC és 24 Mireo szerelvényre vonatkozik. Ez jelenti az első megrendelést a vállalat új több részes, Mireo elnevezésű regionális szerelvény platformjára, amit a közelmúltban mutattak be az Innotrans kiállításon, a világ legnagyobb vasúti kereskedelmi vásárán. Rajna-völgyben átszervezik a vasúti szolgáltatásokat. A Mireo regionális járatként (RB) fog üzemelni az Offenburg – Freiburg – Bázél/Neuenburg (Svájc) útvonalon, valamint vasárnaponként Kaiserstuhl térségében Freiburg és Endingen/Breisach között.

A szerelvényt méretezhető, több részes motorvonatként tervezték. Az új aerodinamikus kialakításnak és a csendes forgózsámolyoknak köszönhetően a zajszint lényegesen csökken. A vonat könnyű súlya, energiahatékony alkotóelemei és az intelligens fedélzeti hálózatfelügyelő rendszer következtében



3. ábra: A Desiro HC (fotó Siemens)

az energiafogyasztás 25 százalékkal kevesebb, mint az előző szerelvények esetén. A három kocsiból álló szerelvényeken 220 ülés található. A Desiro HC szerelvények regionális expresszvonalként fognak üzemelni a Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Bazel útvonalon. Minden egyes szerelvény négy kocsiból áll. A kétszintes középső kocsikkal a szerelvények hossza csupán 105 méter, mégis 410 ülőhely található a vonaton, és tágas lábtér biztosított az utasok számára. Mindkét regionális vonatszerelvény típust 160 km/óra sebességre tervezték.

Port Workington, 2017. 02.06.

A Stadler leszállította az első Class 88-as mozdonyt a DRS-nek

A Class 88-as mozdony egy hat-nyolc hetes üzembe helyezési, beállítási programon esik át. A többi kilenc mozdony az elkövetkező hónapokban érkezik Port Workington-on keresztül. Svájc, 2017. február 3.



4. ábra: A Stadler Class 88 sorozatú kettős erőforrású mozdonyt szállít a DRS-nek. (Fotó: Elek László)

18 Vectron mozdonyt rendeltek a Siemestől A LokRoll

AG lízing cég a Reichmuth Infrastruktur Schweiz AG infrastruktúra alappal közösen 18 több áramnemű mozdonyt rendelt meg a Siemestől. A lokomotívokat a határokon átvélt forgalomban fogják használni a Németország – Ausztria – Svájc – Olaszország közlekedési folyosó mentén. A szükséges nemzeti vonatbefolyásoló rendszerek mellett valamennyi mozdony fel lesz szerelve az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer (ETCS) berendezéseivel is. A mozdonyok maximális kimenő teljesítménye 6.400 KW, a legnagyobb sebessége pedig 160 km/óra. A LokRoll 15 éves időtartamra fogja bérbe adni a mozdonyokat az SBB Cargo International svájci teherszállító vállalatnak.

Környezetbarát Holland Vasút

A világon elsőként az NS, (Holland Vasutak) kizárólag zöld villamos energiát használ fel a vonattovábbításhoz

Anaponta, mint egy 5500 vonatot közlekedtető NS január 10-én bejelentette az Eneco energiavállalkozással két éve írt alá egy tíz évre szóló szerződés teljesítését. Az Enecoval kötött szerződés szerint az NS számára a szélenergia termelt energiára való teljes átállás határideje 2018 elejére volt. “Tervünket egy évvel korábban valósítottuk meg” –



5. ábra: Az SBB Cargo International részére bérel a LokRoll Vectronokat (a kép svájci látkép illusztráció)

jelentette ki Ton Boon, az NS szóvivője. Az Eneco és a vasúttársaság számítása szerint egy szélerőmű egyórányi teljesítményéből származó villamos energiával egy átlagos NS vonat 200 kilométert képes megtenni. A holland vasút következő célja, hogy 2020-ig egyharmadával csökkentsék az egy utaskilométerre jutó energiafelhasználást.

Tram-train épül Magyarországon



6. ábra: Szélenergia-park Hollandiában

Nagyot lépett előre a Szeged és Hódmezővásárhely közötti vas-



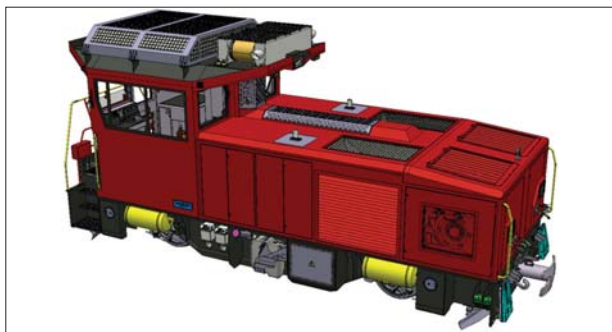
7. ábra: Tram-train példa, Moulhuse Franciaország

úti közlekedésre tervezett LRV ügye. 2016. december 30-án a pályaeépítésére, 2017. január 6.-án pedig a szerelvények beszerzésére írták ki a közbeszerzést. A tervezett negyven kilométernyi pályából 29 korábban elkészült, de többek közt öt megállót kell építeni Hódmezővásárhelyen és a szegedi végállomás előtti 4,5 kilométert is villamosítani kell. A pályaeépítésre 13,25 milliárd

forintot tervez a Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztő Zrt. A MÁV nyolc, egyenként 30-40 méter hosszú, 100 km/h-s utazósebességgel közlekedő hibrid-kettős erőforrású, dízel- és villamos vontatásra egyaránt alkalmas járműre várja a gyártóktól az ajánlatokat. A beruházás becsült összköltsége 23 milliárd Forint. A tram-train a számítások szerint mintegy tízezer a Szeged és Hódmezővásárhely között ingázónak javítja a közösségi közlekedést.

MGBahn új mozdonyokat rendelt a Stadlertől

Stadler fejleszt, épít és szállít hét mozdonyt a Matterhorn



8. ábra: A Stadler szállítja az MGBahn új mozdonyait

Gotthard Bahn részére. (MGBahn). A rendelés két, adhéziós hajtású villamos tolatómozdonyra egy adhéziós dízel-villamos tolatómozdonyra és négy fogaskerék és adhéziós használatú infrastruktúrán való üzemeltetésre alkalmas dízel-villamos mozdonyra vonatkozik. A szerződés volumene meghaladja a

23 millió svájci frankot. Az új MGBahn mozdonyflotta jelentősen csökkenti a zaj- és károsanyag-kibocsátást.

A szállítandó méter nyomtávú mozdonyok 8,37 m hosszúak és 2,65 m szélesek. Az egységes járműkoncepció következtében a háromféle mozdony számos azonos alkatrészt tartalmaz. A mozdonyokat a Stadler ABB vontatási berendezéssel szállítja. A járművek dízelerőforrása környezetbarát Mercedes Euro-III-B kibocsátási szintű dízelmotor lesz.

A MÁV-csoport két fontos híre

Budapest, december 19. Már 123 FLIRT motorvonata van a MÁV-nak A Stadler vasúti járműgyártó cég átadta a MÁV-Start-nak a legutóbb megrendelt 21 FLIRT villamos motorvonat utolsó járművét, ezzel a vasúttársaság FLIRT-flottája 123-ra emelkedett – közölte Csépe András, a MÁV-Start vezérigazgatója hétfőn Budapesten, a projektzáró rendezvényén.

2016.december 19-től a magyarországi közforgalomban köz-



9. ábra: A MÁV FLIRT flotta teljes. A 60 piros és 63 kék teljes összhangban dolgozhat.

lekedő FLIRT-ek száma 133. A 123 FLIRT motorvonatával a MÁV-Starté Európában a legnagyobb FLIRT flotta. A folyamatos fejlesztéssel a vasúttársaság az utaskiszolgálás színvonalát növeli, ennek is köszönhető, hogy az idén várhatóan 3 millióval növekszik az utaslétszám az előző évhez képest. A 21 korszerű alacsonypadlós villamos motorvonatok beszerzéséről 2015. júliusban írt alá szerződést a MÁV START Zrt. és a Stadler Bussnang AG. Az egyenként 5,788 millió euróba kerülő járművek beszerzését a Közlekedési operatív program (Közop) és az Integrált közlekedésfejlesztési operatív program (Ikop) által biztosított, 85 százalékban uniós támogatásból, valamint 15 százalékban hazai költségvetési forrásból fedezte a vasúttársaság. A MÁV csoport a 123 FLIRT motorvonatot négy közbeszerzési eljárás során szerezte be, az első 60 motorvonatra szóló szerződést 2006-ban írták alá, ezt követte 2013-ban a korábbival azonos műszaki tartalmú 48 vonat vásárlása, ez utóbbi közbeszerzését a MÁV-START és a GySEV közös kiíróként hirdette meg. A vasúttársaság közölte: a motorvonat villamos fékberendezése segítségével az elővárosi közlekedésben a felvett energia 25-30 százalékát visszatáplálja a hálózatba. Csépe András az MTI-nek elmondta: a MÁV-START koncepciójában kiemelten szerepel a budapesti elővárosi és a távolsági minőségi vasúti közlekedés fejlesztése. A budapesti elővárosi vasúti fejlesztés egyértelműen motorvonatokkal valósítható meg, ezért szükség van a jelen-



KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT 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 Nikoletta
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.



leginél lényegesen nagyobb kapacitású motorvonatok beszerzésére. Hozzátette: uniós tendert írtak ki újabb motorvonatok beszerzésre, 40 motorvonatot vásárolnának, egyenként legalább 600 férőhellyel. Mivel még erre nem áll rendelkezésre az uniós támogatás, ezért a közbeszerzést keretmegállapodásos eljárás-ként folytatják le, ami azt jelenti, hogy keretmegállapodás esetében a források rendelkezésre állása alapján lehet majd megvenni a motorvonatokat. A közbeszerzési eljárásban a szerződéskötés jövő nyárra várható, arra számítanak, hogy 2018 végén, 2019-ben ebből a beszerzésből már közlekednek majd vonatok a hazai vasútvonalon – tette hozzá.

Székesfehérvár, december 18.



10. ábra: A keretmegállapodásos eljárással kiválasztott KISS-t a Stadler gyártja



11. ábra: Székesfehérvár 2016. december

Átadták a több mint 33 milliárd forintból megújult székesfehérvári vasútállomást. A beruházás során megújult a vasúti pálya, a biztosítóberendezéseket és az állomásépületet is részben felújították. A fejlesztésnek köszönhetően az átmenő fővágányokon 100 km/h-ra emelkedett a megengedett sebesség, mondta az MTI-nek Pál László, a MÁV Zrt. általános vezérigazgató-helyettese. Felújítottak 19 km vágányt. Megújult kilenc személypályaudvari vágány, négy 55 cm-es magasperon és három szigetperon, több perontető és három új peronlift épült. Emellett új térvilágítást, korszerű utastájékoztató és vagyonvédelmi térfigyelő rendszert állítottak üzembe. A részben megújult állomásépületben nyolc méter széles aluljárót és két utasliftet építettek be. Az állomáson új felsővezetéki hálózat létesült, a Mártírok útján zajvédő fal épült, és új tengelyszámlálós vonatérzékelésű elektronikus állomási biztosítóberendezést létesítettek 89 központi állítású váltóval. Moha és Börgönd felé pedig új, tengelyszámlálós, ellenmenet- és vonatutólérést kizáró berendezést telepítettek. A beruházás európai uniós és hazai források felhasználásával több, mint nettó 33 milliárd forintból valósult meg. (Forrás MÁV)

A Deutsche Bahn és a Siemens kísérleti projektet indít prediktív karbantartás céljából

A Deutsche Bahn (DB) és a Siemens kísérleti alkalmazásba kezd, melynek keretében a nagysebességű (407-es sorozatú) Velaro D ICE vonatok prediktív (megelőző jellegű) szervizelését és karbantartását fogják vizsgálni. A digitalizált adatok elemzése révén már egy korai szakaszban meghatározzák a várható meghibásodásokat és hibás működéseket, valamint e problémák forrásait, és a kapott eredmények alapján javaslatokat tesznek a jármű karbantartására. Ily módon elkerülhetők az állásidők és növelhető a járműflotta általános rendelkezésre állása, ez pedig a korábbinál költséghatékonyabb üzemeltetést tesz lehetővé. A projektet jelenleg tizenkét hónapos időszakra tervezik.

A Siemens olyan, az iparágban egyedülálló digitális szolgál-



12. ábra: Siemens Velaro D ICE

tatást kínál, amely lehetővé teszi, hogy a karbantartási munkákat pontosan a jármű valóságos állapotához igazítsák. Intelligens algoritmusok és egzakt elemzések segítségével növelhető a rendelkezésre állás” – jelentette ki Jochen Eickholt, a Siemens Mobility divíziójának igazgatója. Az egyéves időszak során a Velaro D flotta szerelvényeiből menet közben kapott adatokat rendszeresen elemzik, kiegészítve velük a fedélzeti diagnosztika során kapott eredményeket. Az üzemeltetés során az összes diagnosztikai adat könnyen érthető, felhasználóbarát kijelzőn áll rendelkezésre a kezelő és karbantartó személyzet számára. Ily módon gyorsan ellenőrizhető egy jármű aktuális állapota, és meghozható a megfelelő intézkedés.

(Siemens)

Dunakeszi: 2017. február 9.



13. ábra: A graffitások sajnós felfedezték a FLIRT-eket. (fotó: Murárik László)

M3 metró projekt, jönnek a „régiből” megújultak



14. ábra: A felújított és hatósági vizsgával rendelkező első orosz metró kocsik forgalomba álltak Budapesten



15. ábra: Stadler Eurodual kettős erőforrású mozdonyt rendelt egy német magánvasút

Az ÖBB a Siemenset választotta a Villamos mozdonyok szállítására



16. ábra: Siemens Vectronokat vásárol az ÖBB

Az ÖBB számára gyártandó, 200 tehervonati villamos mozdony szerződéséért mint kiemelt pályázó szerepelhetett a Siemens.

A keret szerződés 100 szabványos tehervonati mozdonyt tartalmaz, 50 mozdony az utolsó km. megtételére 1,8 MW teljesítményű dízel motrral ellátva, és a további 50 mozdonynak hat tengelyesnek, valamint az utolsó kilométerek megtételéhez, 5 MW teljesítményű dízel motrral kell szállítani.

A Siemens Vectron mozdony család jelenleg nem rendelkezik hat tengelyes kivitelével, és az utolsó kilométeres mozdonyok maximum 180 kW kimenő teljesítményű dízel motrral vannak felszerelve dízel üzem mód esetére.

Az új mozdonyok részletes koncepcióját a fellebezési határidő után 10 nappal hozzák nyilvánosságra.

(Forrás IRJ)

A Stadler 52 villamos motorvonatot szállít Liverpoolnak

Február 16.-án a Stadler bejelentette, hogy a Merseytravel vállalattal egyességet kötöttek 700 millió font értékben 52 villamos motorvonat gyártásáról, szállításáról, és fenntartásáról, Liverpool Merseyrail hálózatának kiszolgálására. A járművek 2020. évtől állnak üzembe.

Az új vonatok az 1978- 1980 években gyártott 59 sorozatú 507/508 villamos motorvonatok feladatait veszik át. A járművek fenntartó bázisát Kirkdale városban a Stadler tervezi, építi és üzemelteti.

A kapacitás az új vonatok révén 60 százalékkal nő, az eljutási idő pedig 10 százalékkal fog csökkenni. Az új vonatok minden utas számára akadálymentes fel- és leszállást biztosít.

Az első négy vonat próbái 2019 közepén kezdődnek meg, és a teljes flotta 2021. évben áll üzembe.

A szerződés további 60 vonat beszerzésére tartalmaz opciót.

A 64,98 méter hosszú, 2,82 méter széles vonatok 486 utast tud befogadni, /ebből 182 ülő, és 2 kerek székes utas /. A vonatok 750 volt egyenárammal, harmadik sínes táplálású vasúti hálózaton fognak üzemelni, maximális sebességük 120 km/h.

A vonatokat ellátták a 25 kV váltakozó áram alatti üzemre is, valamint az ETCS 2 szintű berendezéssel.

A Stadler kijelentette a vonaton a biztonság tovább nő, és a vezetőfülke fala átlátszó lesz.

A Stadler ABB vontatási berendezéseket rendelt

Az ABB február 16.-án bejelentette, hogy 70 millió dollár értékű megrendelést kapott a Stadlertől

vontatási, és fedélzeti energia berendezésekre, svájci, svéd és magyar megrendelői számára készítenő vonatok számára.

Az ABB vontatási konvertereket, vontatási transzformátorokat fog szállítani 11 FLIRT villamos

motorvonat részére, melyeket a Svájc Délkeleti Vasutak rendelt meg az elmúlt évben St. Gallen-Lucerne Voralpen Expressz üzemhez. Vontatási konvertereket szállít a méter nyomtávolságú vonatokhoz, melyeket a Bern – Solothurn regionális vasutak, RBS, valamint az Appenzell vasutak, AB rendelt meg.

A svéd lízing társaság, a Transitio 33 Kiss emeletes villamos motorvonat flottát rendelt 2015. évben, Stockholm vonzás körzetbe való regionális üzemre, és e vonatok is ABB vontatási berendezéssel lesznek felszerelve.

Az ABB szállítja a vontatási konvertereket az integrált segédüzemi konvertereket, transzformátorokat, és akkumulátor töltőket ahhoz a 10 FLIRT 3 villamos motorvonathoz, melyet a GySEV rendelt.

A Knorr – Bremse szállítja az új indiai mozdonyokhoz a fékberendezéseket

Február 15.-én a Knorr –Bremse bejelentette, hogy ő fogja szállítani a fékrendszert az Alstomnak 800 Prima – E dupla mozdonyhoz, melyeket India Vasutak, IR, számára gyárt.

Az Alstom a 2015 novemberében megkötött üzlet szerint 4,3 milliárd dollárért szállítja a mozdonyokat. A mozdonyokat felszerelik a Knorr- Bremse CCBII számítógép vezérelt légfék rendszerrel, amelyet a helyi igényekhez igazítottak.

Az első fékrendszert a tervek szerint 2017. év közepén szállítják le, míg a mozdonyok leszállítása az IR részére, 2018-2028 között történik.

A Knorr – Bremse megveszi a Vossloh Electrical Systems vállalatot

2017. január 31.-én a Vossloh bejelentette, az Electrical Systems üzletágát eladta a Knorr- Bremse System für Schienenfahrzeuge leányvállalatának.

2016. decemberében írták alá az eladási megegyezést, és azt a Német Szövetségi Kartell Hivatal jóváhagyta. E tranzakció révén a Vossloh adóssága 45 millió euróra csökken.

Vossloh még a megmaradt szállítási divízióját, a Vossloh Locomotives is értékesíteni kívánja.

Vasút villamosítás hírei

2016. december. Szombathely – Zalaszentiván közötti 48 kilométer hosszú vasúti szakaszon megkezdődött a villamos vontatás. Ezzel a GYSEV tovább növelte a környezetbarát, villamos vontatású vasútvonalai hosszát

A 13,3 milliárd forint értékű uniós forrásból végrehajtott beruházást Mosóczy László, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésfejlesztésért felelős helyettes államtitkára adta át 2016. december 7-én a szombathelyi vasútállomáson rendezett ünnepségen. Avatóbeszédében kiemelte: regionális és nemzetközi szempontból is fontos fejlesztések valósultak meg a térségben, ezek közé tartozik a Szombathely-Zalaszentiván szakasz villamosítása is, folytatásaként pedig a Zalaszentiván és Nagykanizsa közötti szakasz villamosítása is a távlati tervek között szerepel.

A Rail Network megkötötte a Shotts Line villamosítására a szerződést

2017. január 12.-én a brit infrastruktúra menedzser, a Network Rail, bejelentette, hogy a Carillion Powerlines vállalatot bízta meg a Shotts vonal villamosításával a Glasgowntól keletre lévő Holytown csomópont és Edinborótól nyugatra lévő Midcalder vasuti csomópont között.

A szerződés tartalmazza a 74 kilométer hosszú villamosított vonal átadását, ami része a skót kormány további befektetésének, Skócia legnagyobb városait összekötő

vasútvonalon.

A villamos üzem 2019. évben indul meg azt követően, hogy az Edinboró – Shotts – Glasgow Központ vonalon a munkák befejeződnek.

Ez a projekt része a skót kormány 5 milliárd font értékű beruházásának melyet a vasúti közlekedés javítására költ, és a negyedik vonal lesz, ami Edinborót Glasgowval köti össze, és villamosítva lesz.

A cseh felsővezeteki rendszerüket át akarják kapcsolni 25 kV-ra

A cseh közlekedési miniszter az elmúlt év végén megerősítette, hogy támogatja azt a projektet, mely az ország 1796 kilométer hosszúságú 3 kV egyenáramú villamos felsővezeteki rendszerét 25kV váltakozó áramúra kívánják átalakítani, a cseh fővonalak egységesítése érdekében.

A programot 2025-2040 évek között hajtják végre, de nem tartalmazza az egyvágányú Tábor-Bechyně közötti 24 kilométer hosszú 1,5 kV feszültségű vonalrészlet, valamint a 15 kV váltakozó áramú Retz-Satov- Znojmo 14 km hosszú vonalat mely az Osztrák határhoz vezet.

Az elhatározást egy megvalósíthatósági tanulmány állításai alapozták meg, és most a munka a cseh infrastruktúra menedzseréhez került, hogy készítsék el a terveket. A terv finanszírozása valószínűleg az EU-tól fog jönni. Habár a legtöbb már élő támogatás programokban le vannak kötve 2021-2022 évekre. Valamennyi pénz jöhet a vasúti infrastruktúra fenntartási büdzséből, és a nagy fenntartási munkák égisse alatt az átalakítást el lehet végezni.

A hálózat 1374 kilométerén kell a 25 kV váltakozó áramú villamosítást végrehajtani, de a gördülő állomány nagy része már alkalmas mind a két rendszer alatti közlekedésre, míg a 3 kV egyenáramú flottát ütemesen selejtezni kell.

Járműtesztelés

Velimben tesztelik a DB számára készülő, Skoda emeletes vonatot

2017. január 21.-én egy lépéssel közelebb kerültek a Skoda vonatai, hogy bemutatkozzanak a DB Regio, Oberbayern, München- Nürnberg Expressz nagysebességű regionális vonal üzemében, amikor a 102 sorozatú mozdony megkezdte a próba üzemét emeletes kocsikkal, a VUZ Velim próba pályáján, a Cseh Köztársaságban.

A DB Regio a Skoda Transportationnal 2013 júniusában kötött szerződést hat 15 kV 16,7 Hz váltakozó áramú, 6,4 MW teljesítményű mozdony szállítására, /Skoda típus 109 E3/ és hat egységet hat kocsiból álló emeletes kocsikból, melyek 200 km/h sebességgel közlekednek a Nürnberg – Ingolstadt nagysebességű vonalon.

Kezdetként az első próba vonat négy kocsi formációban üzemel, mind a nagy mind a kis körpályán Velimben. A nagy körpályán a vonat eléri a maximális üzemeltetési sebességet mozdony vagy vezérlő kocsik esetében is.

A DB, Toshibaval technológiai partneri megállapodást kötött.

A Német Vasutak tehervonati divíziója, a DB Cargo technológiai partneri megegyezést kötött a Tohhiba, Japán, vállalattal, beleértve a hibrid mozdonyok fejlesztését. Az első megbeszélést az Inno Transon tartották, és a villamos mozdonyok eladását, vissza lízingeléséről is tárgyaltak a Railpool vállalattal.

Megvalósíthatósági tanulmányt is készítenek a közös fejlesztésre és a 100 új 800 kW teljesítményű négy tengelyű hibrid mozdony beszerzésére. A DB Cargo bejelentette, az első próba mozdony a tervek szerint 2019 év végére készül el.

A DB Cargo ugyancsak megegyezett 200 idősebb hat tengelyes 15 kV váltakozó áramú, 150 és 155 sorozatú villamos mozdonyok eladásáról annak a konzorciumnak melyet a Railpool lízing vállalat vezet a Toshibaval együtt. A mozdonyokat aztán a DB Cargo és más áruszállító vállalat lízingelheti.

A 151 sorozatú mozdonyokat a korábbi Német Szövetségi Vasutak számára gyártották 1972-78 között, míg a 155 sorozatút Kelet Németországban a DR számára a Henningsdorfban lévő LEW gyárban 1977 - 1984 években. A tranzakció értékét nem hozták nyilvánosságra.

A DB Cargo kijelentette, azáltal, hogy a régebbi mozdonyokkal létrehozták ezt a privát tulajdonosi trösztöt, lehetőség nyílik e mozdonyok hatékony lízingelésére, csökkentve a vonala mozdony igényét.

A DB továbbra is felel a mozdonyok karbantartásáért.

A DB Cargo azt is megértette, hogy értékelje a több mint 70 000 teherkocsijának eladását és vissza lízingelését, mint a profit növelésének egyik útja.

Az ÖBB további 2016 sorozatú dízel mozdonyt keres

Az Osztrák Szövetségi Vasutak, ÖBB, tender felhívást tett közzé, 19 használt Siemens ER 20 Eurorunner dízel mozdony vételére/ÖBB 2016 sorozat/.

Az ÖBB jelenleg 100 négytengelyes dízel mozdonyt üzemeltet, és további öt egység a Rail Cargo Austria, RCA, tulajdona.

Az RCA néhány 2016 sorozatú mozdonyt használ Szlovéniában, és Horvátországban, de további mozdonyok szükségesek Ausztriában, és az RCA a kelet európai országokban is szeretne több 2016 sorozatú mozdonyra rendelkezni, tehervonatok továbbításához. Ez mozdony típust üzemeltetését a magyar vasúti hálózatra is engedélyezték, hasonlóan a szlovák és a cseh vasutak esetén.

Továbbra is keresik a használt mozdonyokat, mivel az új villamos mozdonyok beszerzésére kiírt pályázat nem hozott eredményt, nem jött olyan ajánlat mely dízelmotort is tartalmazna a nem villamosított vonalakon történő használathoz.

A Siemens többé nem gyártja az ER 20 mozdonyt, ami azt jelenti az ÖBB számára, hogy más üzemeltetőtől vagy lízing cégtől tud csak ilyen mozdonyhoz hozzájutni.

Az ajánlattevés végső határideje február 24 volt.

Az SJ új vonatokat kíván beszerezni, a profit növelése érdekében

A svéd nemzeti vonat üzemeltető, az SJ, vonat állománynak modernizációját növekvő befektetéssel fel kívánja gyorsítani, mivel folytatódik az igény, hogy a társaság bevételét, és nyereségét növeljék.

Az SJ február 15.-én közzé tett 2016. évi eredményei szerint, a nettó eladások 3,1 százalékkal nőttek évről évre, 9,34 milliárd svéd koronára, miközben az üzemeltetés profitja 837 millió koronára nőtt, szemben a 2015 évi 212 millióhoz képest. A nettó nyereség 38 százalékkal nőtt, 650 millió koronára.

Az SJ ügyfeleinek elégedettségi indexe 66-ról 70-re javult, miközben a pontosság kicsit javult, mind a távolsági üzemnél /1 %-kal 83 %-ra /, mind a regionális vonatknál /1 %-kal, 90 %-ra /. Az utasok száma 2 százalékkal nőtt az előző évihez képest.

Az SJ a következő öt évben 9 milliárd svéd koronát kíván befektetni a modernizációba, és a vonat állománynak megújításába. Az SJ kijelentette 30 új távolsági vonat beszerzésére stratégiai tervet készítenek, azon túl, hogy az X2000 vonat állomány modernizációját elvégzik, mely már folyamatban van, és az éjszakai vonatok teljes felújítását is el kell végezni.

Az SJ vezérigazgatója kijelentette, nagy teljesítmény van mögöttünk, és a pénzügyi megerősödésünk lehetővé teszi, hogy növeljük a beruházásainkat, és ezzel az utasoknak modernebb és kényelmesebb vonatokat biztosítunk, és egyben magunkat jobb helyzetbe hozzuk mivel a jövő igényeihez igazodunk.

A lengyel Pendolino Németországban próbákon van

Az Alstom megkezdte a jóváhagyási próbáit Németországban, Lengyelország számára gyártott 20 ED 250 sorozatú Pendolino vonatokkal, melyeket a lengyel távolsági üzemeltető a PKP Intercity 2014.évben rendelt. Az eredeti szerződés tartalmazta, hogy a vonatok üzemeltetését engedélyeztetni kell Németország, Ausztria, és a Cseh Köztársaság vonalhálózatára. A németországi próbák az első lépések e cél elérésére. A DB nagysebességű vonalán Nürnberg és Ingolstadt között, már január vége óta folynak a próbák. A próbákat az Alstom megbízásából a DB Systemtechnik végzi és a tervek szerint júniusban fejezik be.

Az Alstom megerősítette, az IRJ kérdésére, hogy hasonló próbákat fognak a Cseh Köztársaságban és Ausztriában is végezni, ez év végén.

A PKP IC üzemelteti az ED 250 sorozatú flottát, az Expressz InterCity Prémium, EIP, vonatokhoz, észak és dél Lengyelország között Varsón keresztül, összekötve Gdanskot és Gdyniát Krakóval és Katowicével, Bielsko - Bialával, Wrocławval és Rzeszowval 2014 decembere óta.

2016 tavaszán az EIP üzemeltetést kiterjesztették, a Balti tengetartig, Jelenia Góra és Kolobrzeg városokig.