

HÍREK

Az akkumulátoros vontatás óriási lehetőség a CO₂ kibocsátás csökkentésére

Erősen támogatja a német vasúti ipari szövetség az akkumulátoros-villamos vonatok széles körű elterjedését a helyi és a regionális személyszállításban.

A berlini és a drezdai technikai egyetemek által készített háttér tanulmány politikusok és a döntést hozók, számára nyújt segítséget. A tanulmány leírja a német helyi és regionális vasúti személyszállítási piacot, ami predesztinálva van az akkumulátoros vonatok használatára a CO₂ kibocsátás jelentős csökkentése érdekében. Pillanatnyilag kb. 2000 dízel motorvonatot használnak 450 vasútvonalon, ami kétharmadát teszi ki a német vasutak fosszilis energia felhasználásának a teljes vasúti hálózaton. A német vonalhálózat 60 százaléka villamosított, és a szövetségi kormány ezt az arányt 2025 évre 70 százalékra kívánja növelni.

A hálózat többi még nem villamosított részének villamosítása legkevesebb 21 milliárd euróba kerülne, és ez nem lenne gazdaságos. A tanulmány azt mondja, és javasolja, hogy a kis forgalmú vonalakon az akkumulátor-villamos vonatok üzemeltetése sokkal költséghatékonyabb megoldás. Az akkumulátorokat a felsővezeték alatti üzem során lehet feltölteni, vagy olyan töltő állomásokon melyeket nem villamosított vonalszakaszon építenek ki.

A legújabb akkumulátor hajtású motorvonatok képesek arra, hogy a vissza tápláló fékenergiát az akkumulátorok töltésére használják.

Miközben tény, hogy az akkumulátor-villamos motorvonatok beruházási költségei 20-30 százalékkal magasabb a dízelmotorvonatokénál, ám ez üzemük során megtérül, azáltal, hogy nulla lesz CO₂ kibocsátás, a jobb a gyorsulás és nagyobb vonóerővel rövidebb menetidő lesz elérhető, mint a dízellel.

A töltő helyek kialakításával kapcsolatosan a tanulmány szerint az összes dízel üzemű vasútvonal kezdő vagy befejező szakaszának 80 százaléka villamosított, ami azt jelenti, hogy a vonatforduló állomási töltő pont kialakítása ott nem szükséges. Sok vonalon lehet áttérni az akkumulátor-villamos üzemre anélkül, hogy az infrastruktúrát módosítani kellene, vagyis nem kell többlet befektetés.

A befektetés nagysága a gördülőállományra és az infrastruktúrára az adott vonal adottságaitól függ, és részletes analízist kell végezni ennek meghatározása céljából.

Ha a stratégia kész és ez a Szövetségi Közlekedés infrastruktúra tervében szerepel, majd további idő szükséges. A tervezéstől az üzembe helyezésig további időre van szükség. 2018. évből származó kezdeményezésben már szerepel a regionális vonalak villamosítása és a jelentés azt is sugallja, hogy egy olyan alapot kell létrehozni, hogy 10 éves periódusra számítva 120-150 infrastrukturális projektet fedezzen. Az alap azt is szolgálja, hogy a dízel üzemű vonalakat villamos üzeműre kell átállítani.

Bemutatták a HibridFlex, akkumulátor-dízel motorvonatot

A Nagy britanniai Chiltern Vasutak bemutatta a HibridFlex motorvonatot, hibrid vontatási rendszerrel, amely nulla káros anyag kibocsátású, és közel teljesen hangtalan közlekedést az állomásokon, és más érzékeny helyeken.

A fejlesztést az üzemeltető lízing cég végezte, a Porterbrook, az MTU Power Pack/ a hibridFlex. Ez a Bombardier 168 sorozatú több rendszerű vontatási csomagját is használja, beleértve az energiatárolásra szolgáló akkumulátorokat is.



1. ábra: HibridFlex motorvonat

Ettől a hibrid megoldástól azt várják, hogy csökkenteni fogja az üzemanyag felhasználást és ezzel a CO₂ kibocsátást is, 25 százalékkal.

E tervnek a szándéknyilatkozatát az MTU és a Porterbrook írta alá 2018. évben, azt követően, hogy e célból kiterjedt elméleti kísérleteket, munkákat végeztek.

A következő évben a Porterbrook Ricardot jelölte ki, hogy gondoskodjon

a mérnöki támogatásról a mechanikai, villamos és a hibrid energia csomag kényes szabályzó rendszerének integrálásáról, felhasználva gyakorlatát a hibrid technológiában. A prototípus a tervek szerint a személyszállításba a Chiltern Vasutaknál szeptemberben áll üzembe, lehetővé téve a projekt partnerek

számára, hogy felbecsüljék a teljesítményét mielőtt elhatároznák a sorozat gyártását.

A spanyol gördülő anyaggyártó, a Talgo, valamint a petrokémiai társaság a Repsol, üzemanyag cellás vonatokot akar fejleszteni újra hasznosításból származó hidrogénnel

A spanyol járműgyártó, a Talgo, és a petrokémiai vállalat a Repsol aláírt egy megegyezést júniusban, hogy közösen fejlesztenek egy üzemanyag cellás motorvonatot, hidrogénhajtással melyet újra hasznosított forrásokból nyernek.

A spanyol kormány hidrogén térképet hagyott jóvá 2020. októberben, és azt a célt tűzte ki, hogy 2030. évre két vonalon lesznek hidrogén cellás vonatok. A Talgo már bejelentette, azt a szándékát, hogy egy üzemanyag cellás vonatot kíván

fejleszteni támogatva ezzel a CO₂ mentes közlekedést a nem villamosított mellékvonalakon. A vállalat prototípusa, Vittal One modulokból álló motorvonatja támogatja a karbonmentes közlekedést közepes hosszúságú vonalakon, és novemberben kezdi meg próbaútjait.

A Talgó felelős a tervezésért, a gyártásért és a fenntartásért, míg a Repsol biztosítja az infrastruktúrát a hidrogén előállítására és elosztására.

A hidrogén ökörendszer.

A Respol vezető vásárlója az ibériai régióknak, és a legnagyobb hidrogén üzemeltető Európában. Elmondásuk szerint multi energia rendszert fejlesztenek, és az a céljuk, hogy 2050. évre elérjék a nulla kibocsátást. A társaság reményei szerint, vezető szerepet fognak játszani az újra hasznosításból kinyert hidrogén ellátásban, céljuk 400 MW kapacitás kiépítése 2025. évre, és ezt növelik 2030. évre 1,2 GW-ra.

A Repson felhasználja a hulladékot, biogáz kinyerése céljából, amiből aztán hidrogént vonnak ki. Már bejelentették, hogy 100 MW elektrolízissel működő finomítót építenek Muskízban.

A Go-Ahead elkötelezett a nulla kibocsátású járművek iránt

Bejelentették a nagy változást, a dízel járműveket nulla CO₂ kibocsátású vontatásra cserélik, beleértve a villamos és hidrogénhajtásúval. A Go-Ahead kijelentette az a céljuk, hogy elérjék a teljes CO₂ kibocsátás nélküli vasúti flottát 2035. évre és az 5000 angol buszt egyaránt nulla kibocsátására cserélik ki.

Az angol autóbussz és vasút üzemeltető, a Go-Ahead csoport aláírt egy menetrendet a CO₂ csökkentésére, a gyártók vezette tudományos alapú

társasággal, jelentette be 2021. júniusban. A Go-Ahead 75 százalékos csökkentését tűzte ki célul a káros anyag kibocsátásnak 2035. évre, és semleges karbon kibocsátást 2045. évre.

A vállalat reméli, hogy az egzakt célját el fogja érni a nulla kibocsátású technológiába való befektetésen keresztül, valamint nagyon szigorú pazarlás csökkentésével, jelentősen növelve az újra hasznosított anyagokat.

Ezeket kísérmie kell a kezdeményezéseknek, és bátorításoknak az aktív közlekedésre, a tömegközlekedés, a bicikli, séta stb. alkalmazására.

Az üzemeltető célja, hogy a levegő tisztaságát 2025. évre javítsa azzal, hogy 17 százalékkal csökkenti a CO₂ kibocsátást 49 százalékkal a szénhidrogén, 63 százalékkal a nitrogén oxidét. 25 százalékkal szeretnék a víz felhasználást csökkenteni a következő négy évben a tömítetlenségek megszüntetésével. Jelentős eredménye a vállalatnak, hogy 2016. évtől mostanáig 22 százalékos csökkentést értek el a kibocsátás területén.

Mireo Plus H hidrogén vonat Bajorországban fogják tesztelni

Egyezséget kötött a Siemens Mobility, hogy a Mireo Plus H hidrogén cellás vonatot a Bayerische Regionbahn, Augsburg-Füssen vasútvonalán tesztelik.



2. ábra: Mireo Plus H motorvonat

A Siemens úgy fejlesztette ki a Mireo Plus H vonatot, hogy hatótávolsága legalább 800 kilométer legyen. Két tetőre épített 200 kW teljesítményű

üzemanyag cella szolgáltatja a vontatási energiát, amely a Ballard Power gyártmánya, és ez van kombinálva a padlóalatti akkumulátorokkal.

A két kocsis vonatot 2022. év elején mutatják be az utazóközönségnek. Az első tesztfutást 2023. évben tervezik, mielőtt 2024. év januárjában menetrend szerinti személyszállításba állna a BRB-vel.

A BRB technikai igazgatója kijelentette a vasúti üzemeltető jelentő affinitást mutat az alternatív hajtások iránt, hozzá téve, a Transdev Groupnak az anya vállalatnak az autóbussz szektorban az alternatív meghajtásokkal, már vannak tapasztalatai.

Az elnök kijelentette a vonalvillamosítás annyi vonalon, amennyi gazdaságos a legjobb környezetvédelmi és gazdasági megoldás a mai napig, de a hidrogén

olyan alternatívát nyújt a vonalaknak egy részén, ami ma napig beláthatatlan.

Sok részlet még ismeretlen, a vonalak vonalvezetése, hely rendelkezésre állása az üzemanyag feltöltési rendszer működéséhez stb.

Az építési és közlekedési miniszter ambiciózus klíma célokat tűzött ki és szeretné megvalósítani a tiszta klíma védelmi stratégiát a közlekedési szektorban. A zöld hidrogénnek speciális szerepe van ebben, a lehetőségnek, hogy széles körben használják, beleértve, hogy a teljes vasúti közlekedést megújuló energiával működtessék.

A Transdev Oberlandbahnt is figyelembe vették a kísérletek lebonyolításában, de technikai nehézségek miatt el kellett vetni. A DB Südostbayernbahn /délkelet bajor vasút/ szintén tervezi a hidrogén vonatok alkalmazását.

Vectron Duál hír

NÉMETORSZÁG: A Paribus Rail Investment Management keretmegállapodást írt alá a Siemens Mobility-vel, akár 30 Vectron Dual Mode villamos/dízelmotoros mozdony szállítására és teljes körű karbantartására. A mozdonyokat 15 kV 16,7 Hz-es villamos és dízel üzemre építik meg, legalább 2 MW névleges teljesítménnyel mindkét

üzem módban. Maximális sebességük 160 km/h lesz, és felszerelik őket a PZB vonatvédelmi rendszerrel. A Siemens Mobility 20 évig fenntartja a mozdonyokat.



3. ábra Vectron Duális

HÍREK RÖVIDEN, EGY MONDATBAN

A spanyol nemzeti üzemeltető, a RENFE hozzáférést kapott a Cseh Köztársaság, Lengyelország és Szlovákia utas piacaihoz, valamint „a szükséges engedélyekhez és erőforrásokhoz” a német piacra való belépéshez, miután megvásárolta a cseh nyílt hozzáférés 50%-os részesedését. Leo Express magántársaságtól.

Az Egyesült Királyságban egy innovatív prototípust egy kompozit anyagú felsővezeték tartó oszlopot fejlesztenek ki azzal a céllal, hogy csökkentsék a tartóoszlop előállításához és felszereléséhez szükséges előállítási energiát, és ezzel is csökkentsék a költségeket, továbbá intelligens adatokat nyújtsanak a karbantartás tervezéshez.

Az elsőt abból a 23, ETR 1000 sorozatú motorvonatból, melyeket a jövőbeni nagysebességű üzemeltető, az Intermodaliad de Levante üzemeltet, már készre szerelték a Hitachi Rail Europe Pistoiai telepén, Olaszországban.

A Texas Central, a RENFE, spanyol nemzeti üzemeltetővel kötött szerződést arra, hogy üzemeltesse a Texas Dallas és Houston közötti nagysebességű vonalát.

Az AB Transitio, a Tåg i Bergslagen és a Stadler aláírási ünnepségen jelentették be, hogy Stadler a hét újabb Dosto emeletes villamos motorvonatot állíthat üzembe Svédországban, ahol ezzel 60-ra nő ebből a típusból rendelt vonatok száma.

A Stadler a 2020 második felében tapasztalt fellendülésre épít, és pótolja a járvány okozta késéseket. Az új megrendelések értéke 3,1 milliárd CHF. A rendelésállomány új rekordmagasságot ért el, 17,9 milliárd CHF volt. Az értékesítés jelentős növekedése 1,4 milliárd CHF, ez +52%-os növekedés 2020. évhez képest. A Stadler nettó nyere-

sége 67 százalékkal, 26,3 millió CHF-ra nőtt, a 2020 első félévi 15,7 millió CHF értékhez mérten.

A bajor gazdasági miniszter és közlekedési miniszter támogatja a Siemens Mobility GmbH által kifejlesztett hidrogénhajtású vonat Bajorországban történő tesztelését. A két kocsiból álló vonatot többek között az Augsburg–Füssen vonalon fogják tesztelni 2023 közepétől kezdve. A Bayerische Regiobahn (BRB) vasúti hálózatán végzendő utasforgalmi próbaüzemet 30 hónapra tervezik.

A Siemens Mobility 3,4 milliárd dollár értékben nyert el szerződést 73 többüzemű vonat tervezésére, gyártására és műszaki támogatására az Amtrak amerikai nemzeti vasúttársaság számára, amely az elmúlt 50 évben a vasúti utazás modernizálásával átalakította a közlekedést az Egyesült Államokban. Lehetőség van még további 140 vonat szállítására és karbantartási megállapodások megkötésére is. A Vasúttársaság törekvése, hogy a megrendeléssel a piacon elérhető legnagyobb fenntarthatóságú, és hatáskörü vonatokat szerezze be, amelyek között kettős üzemű és hibrid akkumulátoros járművek is vannak.

A hidrogén technológia felhasználása a vasúti közlekedésben egyre fontosabbá válik, mint lehetséges megoldás a széndioxid-kibocsátás csökkentésére és a klímával kapcsolatos célkitűzések elérésének elősegítésére. Az elmúlt években a Siemens Mobility kifejlesztett egy hidrogén-meghajtású vonatot, a Mireo Plus H-t. Ebben a technológiában a hidrogén gáz magas nyomáson, de halmozott állapotban tárolják a tartályban.

A Deutsche Bahn és a Stadler kifejlesztik egy komplett vonat virtuális képét. A valós idejű adatoknak elő kell segíteniük a légkondicionáló rendszer és az ajtók megfelelő időben történő karbantartását, hogy azok váratlanul ne essenek tönkre. Ez mérföldkő a vasúti műveletek digitalizálásában. A Deutsche Bahn és a Stadler járműgyártó kidolgozza a komplett vonat első virtuális arculatát. Valós időben dolgozza fel a valós jármű adatait, és így megelőzhető a vonatok meghibásodása.

A Stadler és a Siemens Mobility konzorciuma 114,5 millió eurós szerződést nyert a lisszaboni metró korszerű jelzőrendszerének és új, modern vonat flottájának biztosítására.

Az ABB megrendelést kapott a svájci központú vasúti járműgyártó vállalatától, a Stadlertől. A szállítandó berendezésekkel a Stadler azt kívánja elősegíteni, hogy a kiválasztott vasúttársaságok, az Észak-Németországban működő Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH), illetve a német fővárosban működő Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) javítani tudják a flottájuk energiahatékonyságát, és fenntarthatóvá tegyék az általuk irányított vasúti közlekedést. Az ABB szállítási terjedeleme energiahatékony vontatási átalakítókat és a fedélzeti energiatároló rendszerekhez tartozó, nagy teljesítményű lítiumion-akkumulátorokat foglal magában.

A csongrád-csanádi megyeszékhely és Szabadka között teljes hosszban megújuló vasúti összeköttetés magyarországi szakaszának munkálataira biztosított forrás a kormány. A 13,3 kilométeres Szeged-Röszke vasútvonal átépítésével és villamosításával az érintett nagyvárosok, regionális központok elérhetősége javul. A közel 41 milliárd forinttal támogatott beruházás további haszna, hogy megfelelő minőségű kerülőutat kínál majd a Budapest-Belgrád korszerűsítés miatt szükséges vágányzár idejére.

A MÁV-START Zrt 1,17 milliárd forint saját forrásból 8000 m²-es csarnokot alakított át a KISS motorvonatok karbantartásának elvégzésére a szolnoki Járműjavító területén. Magyarországon egyedülállóan, egy teljes KISS motorvonat egyidejű emeléséhez alkalmas csoportemelő rendszert is telepítettek. 2021.júliustól itt végzik majd a nagykapacitású, emeletes motorvonatok karbantartását is.

2021. június 18-án átadták a Szabadbattyán és Balatonfüred között mintegy 55 km-es vonalszakaszon a villamosított vonalat. A dízelvontatás megszűnésével komfortos, környezet- és utasbarát közlekedés jött létre, ezzel együtt az északi és a déli part megközelítése a kiszámítható vasúti menetrend és csökkenő menetidő kedvezőbbé vált. A fejlesztés a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában uniós és hazai forrásból valósult meg. A vasútvonal villamosítás folytatását tervezik. Ezért előkészítés alatt van az észak-balatoni vasútvonal korszerűsítésének folytatása, a 106 kilométeres Balatonfüred–Tapolca–Keszthely és Tapolca–Ukk vonalszakaszok felújítása, villamosítása is.

Meghosszabbított villamos motorvonat a balti tengeri üdülő forgalomhoz

A Siemens Mobility meghosszabbította az üzemelő Desiro ML villamos motorvonatokat, három kocsis helyett négy kocsisra a nemzeti hivatal támogatásával, amely kiszélesítette, az EU ügynökségnél a vasút üzemeltetésének támogatását.

Az Alpha Trains lízing társaság 2018. év végén hét Desiro ML villamos motorvonatot rendelt 2020. eleji üzembe állításuk érdekében Ostseeküste–Ost regionális forgalom részére. Az RE9 Rostock–Stralsund–Binz/Sassnitz és RE10 Rostock–Stalsund Züssow vonalakra, melyet VMV a német vasút üzemeltet a Mecklenburg-Vorpommern közlekedési hivattal kötött szerződés alapján. Annak érdekében, hogy a szállítások határidőre megtörténjenek, a villamos motorvonatokat a Siemens Krefeldi gyárában szerelték készre három kocsis vonategységként, és a további kocsikat később szállítják le.

Az VMV igazgatója kijelentette, hogy a vonatok melyek a Balti tengeri üdülőhöz közlekednek, rendszeresen elérik teljes kapacitásukat az üdülési szezonban, de a hosszabb vonatok további 68 ülőhelyet biztosítanak.

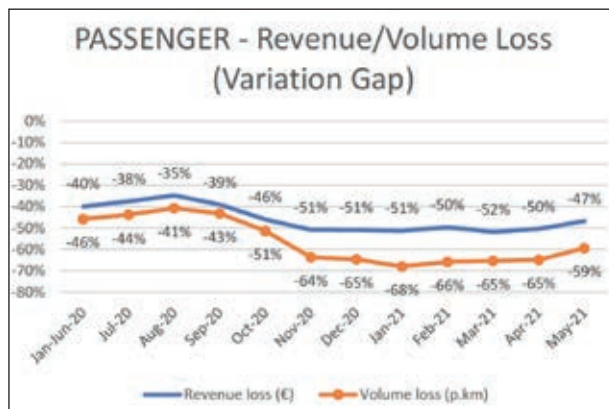
Az a terv, hogy a Desiro ML vonatok kapacitását növeljék, ezt elősegítette az egy kocsis koncepció, mivel ezeket fel lehetett használni a bővítéshez.

COVID ÉS INFRAHÍREK

A Covid a vasutakra 2021. évben, az internetes nyomkövető szerint további veszteséget okoz

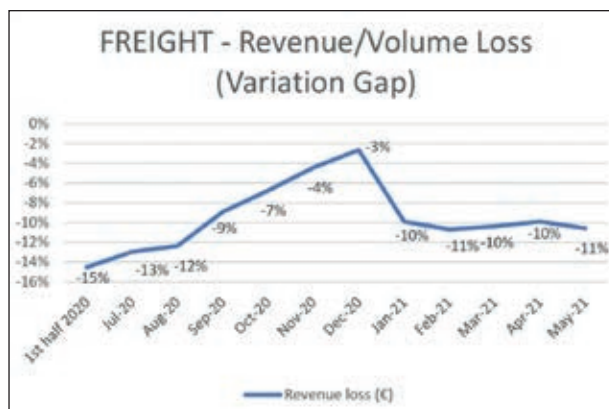
A gazdasági helyzete az EU vasutaknak nagyon kicsi fejlődést mutat, az európai vasutak szövetsége és az infrastruktúra társaság Covid megfigyelő rendszere szerint.

A bevétel 2021 januárja és májusa között alacsonyabb volt, mint 2020. év második felében a szövetség jelentése szerint.



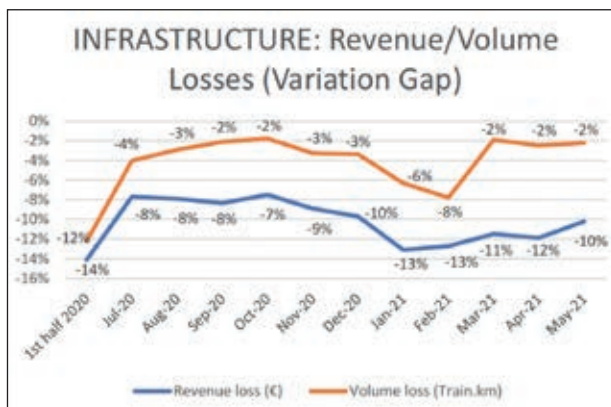
UTAS-BEVÉTEL/VESZTESSÉG
kék jel: bevétel veszteség (euró), piros jel: volumen veszteség (utaskm.)

Az utasszám csökkenés 66 százalékos volt 2020 novemberétől a 2019 éves adatokhoz képest, és ez a szint maradt 2021. áprilisáig. Májusban jelentéktelen növekedést mutatott a bevétel 59 százalékos csökkenéssel szemben 50 százalékos lett.



TEHER-bevétel/volumen csökkenés
kék jel: bevétel csökkenés (euró)

Az áruszállítás volumen adatai nem voltak elégségesek közlésre, de azok a teherszállítási üzemeltetők melyek megküldték bevételi és mennyiségi adataikat kb azonos csökkenést mutatott a két adat, 11 százalékos átlagos csökkenést 2021 januártól.



INFRASTRUKTÚRA: BEVÉTEL/MENNYISÉGI VESZTESSÉG

Kék vonal: bevétel kiesés euróban, piros vonal: mennyiségi csökkenés normál szintre, a vonatkm 2 százalékkal, míg a bevétel 10 százalékkal csökkent.

A bevétel és a volumen kb. azonos módon változik, állítja a legtöbb infrastruktúra vezető, eltekintve két vezetőtől, akik jelentősen többet vesztek bevételekből, mint a volumenből annak következtében, hogy csökkentették az infrastruktúra árait, amit a kormány nem kompenzált nekik.

Az Arup megkezdi az összes Írországi vasútvonal átvizsgálását

Írország közlekedési hivatal és Észak Írország infrastruktúra minisztériuma megbízta az Arupot, hogy vállaljon fel egy átvilágítást, amivel felméri, hogy az 1600 milliméteres nyomtávolságú hálózatot lehet-e a kistelepülések összeköttetésére használni, valamint regionális kapcsolatok javítására, és egy kiegyensúlyozott fejlődést támogatni.

A feladat magába foglalja a nagyobb sebesség megvalósíthatóságának vizsgálatát, és hogy van-e lehetőség a teherforgalom növelésére.

Írország közlekedési minisztere üdvözölte, hogy az Arupot bízták meg, és kijelentette, a tanulmány meg fogja mutatni hogyan lehet használni a vasúti hálózatunkat, hogy jobb kapcsolatot teremtsen városaink, és régiók között Írországban, hatékony és fenntartható módon.

Be kell mutatni, hogy a meglévő vasúti kapcsolatokat hol lehet javítani, és hol kell új helyeken jobb, vasúti csatlakozásokat kiépíteni, és tanulmányozni fogják nagyobb sebesség megvalósíthatóságát Belfast, Dublin és Cork között.

Vizsgálni fogják a vasúti csatlakozást a kikötőkkel és a repülőtérrel, lehetőségét a teherszállítás növelésére, hogyan tudjuk megvalósítani a nulla kibocsátást a vasúti hálózaton, a klíma változás megakadályozása céljából.

Nyilvánosságra hozták a 15 évre tervezett / az USA keleti parti vasúthálózatának korszerűsítését, 117 milliárd dollárra tervezett Észak Keleti Korridor tervét

A terv a NEC /észak keleti folyosó/ a legmerészebb befektetést képviseli a NEC eddigi történetében. Mostanáig

a NEC az Amtrak tulajdonát képezte, mely összekötötte Bostont, New Yorkot Phiadelfiát Washington.

Az érintett államokon keresztül haladó összeköttetés vezető testületében minden érintett részt vesz.

A NEC 2035. évre szóló terve csak az első fázisa a Szövetségi hivatal hosszú távú elképzelésének. E tervbe bele tartozik a meglévő vasútvonalak infrastruktúrájának felújítása is.

- Mind ez az utazási idő rövidítését és vele 140 milliárd dolláros megtakarítást hoz magával.
- Csökkenti a New Haven Connecticut- New York City utazási idejét 25 perccel.
- 33 százalékkal növeli a napi Amtrak NEC vonatjainak számát és kétszer annyi különböző elővárosi vonat fog üzemelni.
- Közel 1,7 millió új munkahely létesül.
- Évente 60 millió új utazással számolnak.
- Az infrastruktúrába való befektetés, egy sokkal rugalmasabb vasutat eredményez.
- Megbízható, gyakori hozzáférést biztosító vasút, támogatja a tranzit forgalom fejlődését is.

Extra pénzt biztosítanak a Maas vonal felújításához Hollandiában

A 89 kilométeres Maas vonal felújításának költsége, 154 millió euróról 266 millióra növekedett.

A holland infrastruktúra minisztérium, a Prorail infrastruktúra menedzsmentje, és a Limburg, Noord-Brabant és a Gelderland tartományok megegyeztek abban, hogy a Nijmegen-Venlo-Roermond Maas vonal többlet költséget biztosítják. Ez magába foglalja a vonal villamosítását, a részleges második vágány építését. A többlet pénz biztosításával remény van arra, hogy a projektet 2024. év végére befejezik. A projekt eredetileg 154 millió euróba került volna, melyhez az infrastruktúra minisztérium 50 millióval járult volna hozzá.

A megegyezés értelmében, a holland infrastruktúraminisztérium további 72 millió eurót biztosít, míg Limburg tartomány újabb 24 milliót ad.

42 millió eurót tartalékolnak, hogy megelőzzék a projektnek az esetleges további költség növekedés miatti késedelmét.

A megegyezés a nemzeti és a regionális kormányok között tartalmazza annak a kockázatnak a kivédését is, ami az Arriva koncesszióknak költségvetését meghaladná. Ez utóbbival való megállapodás a Limburgba futó vonal működtetését érintette. Amennyiben ez a projekt 2024. után valósul meg, akkor a minisztérium a keletkezett többlet költségek 50 százalékát az Arrivának megtéríti.

A tervezett felújítás elkezdődik, és a hivatalok célja, hogy 2021. év végére az adminisztrációs eljárások befejeződjenek, lehetővé téve, hogy 2022. harmadik negyedében a tényleges munkák beinduljanak.

A német szövetség a második vasúti reformban több konkurenciát szeretne

A vasút ipari szövetség nagyobb vasúti reform politika megvalósítását szeretne elérni, ami a teljes vertikális szétválását jelenti az infrastruktúra és az üzemeltetés között, ezzel elősegítve a vasúti versenyt.

Hét szervezet 2021. augusztus elején egy állásfoglalást tett közzé és ebben azt állítják, hogy a klímaváltozást csak a forgalom mind nagyobb hányadának vasútra terelésével lehet elkerülni. Álláspontjuk szerint ez csak akkor érhető el, ha alapvető változás lesz a jelenlegi politikához képest, melyet a német kormány 1994 évben hirdetett meg. A szövetség javasolta, hogy állítsanak fel egy független szövetségi vasúti infrastruktúra hatóságot a közjó érdekében, és a vasúti hálózat országsszerte szükséges tendőinek meghatározásához. Ehhez szükséges létrehozni egy vasúti pénzalapot, melyet a hálózat fenntartására és bővítésére lehet használni. Évente legkevesebb 3 milliárd euró szükséges ehhez, egy hosszú távú stratégia mentén.

A szövetségi kormánynek a legfontosabb feladatokra kell fókuszálni, hogy elérjék céljaikat, az infrastruktúrát finanszírozni kell, és felelősségteljesen ellenőrizni, jelentette ki a szövetség.

A szövetség elismerte, hogy a vasúti személyszállításnál a verseny már működik, de szükséges, hogy a piac a távolsági utazásnál további nyitásokat hajtson végre, és bevezesse a az ún.ütemes menetrendet. A tehervonati piacon a szövetségi kormány tulajdonban lévő üzemeltető folyamatosan a növekvő deficitel küzd és a kormány tőke injekciójára van utalva.

ADIF Alta Velocidad szerződést kötött a Cantabrian nagysebességű vonal első szakaszának megépítésére

Az ADIF Alta Velocidad /spanyol nagysebességű vonalak infrastruktúra hivatala, olasz felügyelettel/ a Sacyr Construcciones vállalattal 36 hónapos szerződést kötött 77,3 millió euró értékben kultúrmérnöki munkák elvégzésére a nagysebességű vonal 20,8 km. szakaszán Palencia Norte és Amusco között.

Ez az első szakasz, amire tender felhívást tettek közzé a tervezett nagysebességű összeköttetésre Madrid és Santander között. Az új vonal a meglévő nagysebességű hálózat csomópontjától Palenciától északra kezdődik és Aguilar de Campoo-ig halad északra. A tervezett sebesség 350 km/h és kizárólag személyvonatok használhatják. Az első szakasz Amuscoig nagyrészt síkvidéki mezőgazdasági terület, mégis 5 viadukt, hét felüljáró, és 5 aluljáró építése szükséges. Az új vonal nagyrésztben párhuzamosan fut a keleti oldalán a Palencia – Santander széles nyomtávú fővonallal, amelyen öt szintbeli kereszteződést váltottak ki felfelüljárókkal. A vonal további kiterjesztése északra Aguilar de Campótól a hegyvidéki területre jut egészen Reinsosa-ig ahol a vonal újra egyesül az üzemelő vonallal, Torrelavega-nál. A vasút Torrelavega és Santan-

der között, 220 kilométerre Palencia-tól északra jelelleg kétvágányúsíras alatt áll.

Az infrastruktúra minisztérium szerint az új vonalat normál nyomközűre építik, nyomtávolságváltó berendezést Aguilar de Campoonál majd Reinsosa-nál kell beépíteni.

Budapest–Varsó/Bécs nagysebességű vasút tárgyú online konferenciát tartottak

A Visegrádi Együttműködés országait összekötő Budapest-Varsó/Bécs nagysebességű vasút tárgyú konferencián felszólalt Dr. Mosóczi László államtitkár. A konferencián elhangzott mondataiból idézve: „Magyarország bekötése az európai nagysebességű vasúti hálózatba nemcsak egy kihasználható lehetőség, hanem egy elkerülhetetlen lépés is” - mondta Mosóczi László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár a Visegrádi Együttműködés országait összekötő Budapest-Varsó/Bécs nagysebességű vasút (NSV) magyarországi szakaszáról tartott online konferencián 2021. június 20-án.

A megvalósíthatósági tanulmány eredményeit bemutató eseményen megjegyezte: „életünk legnagyobb szabású vasúti fejlesztése van kilátásban. A beruházás hasznát ugyan mi is élvezhetjük, a nagysebességű vasutat azonban valójában már a gyermekeinknek építjük”.

A következő évtizedben megépülő nagysebességű vasútvonalon Budapestről

- Bécsbe és Pozsonyba kevesebb, mint 2 óra alatt,
- Prágába 3,5 óra alatt,
- Varsóba 5,5 óra alatt lehet majd eljutni a tervek szerint.

JÁMÚBESZERZÉS, MODERNIZÁCIÓ

Kigördült az első felújított Coradia Continental villamos motorvonat prototípusa

Ez az első példa, hogy teszteljék a gördülő állományt, melyet úgy újítanak fel, hogy az utasok olyan kényelmet és komfortot kapjanak, mintha új járműben utaznának.



1. ábra: Az első Achenben Felújított Coradia Continental (fotó: internet)

A villamos motorvonatokat a Talbo Aachenben lévő gyáregységében újították fel, és mutatták be az első felújított járművet abból a 35 egységből, melyeket a Transved leányvállalata a Nord WestBahn, és a Regio-S-Bahn Bréma/Niedersachsen között üzemeltet 2010. évtől. 2019. évben a Transdev további 15 évre kapott megbízást az üzemeltetésre 2021. decembertől. Ennek a flotta felújítása volt a feltétele.

A felújítás magába foglalja wi-fi beszerelését, villamos energia csatlakozók beépítését, nagy képernyős utas információs rendszert, jelen idejű információk nyújtását a csatlakozó vonatokról. Újdonság az elektromos biciklik töltése, a LED világítás, és az új ülések beépítése. A toalettet fertőtlenítővel és illatosítóval is ellátták.

A vonatok korszerű, esztétikus külső festést kapnak. A közlekedést az ülések között kényelmesebbé tették, és a vakok vezetésére szolgáló rendszert alkalmaznak.

Több funkciókat is kialakítottak, a kerekesszékes utasok és a biciklik részére.

A további 34 db motorvonat felújítását 2023. januárban kezdik meg és egy vonategység felújítása hat-hétig tart.

A CP bejelentette eddigi legnagyobb beszerzését, 117 villamos motorvonatot vásárol.

A portugál minisztertanács jóváhagyta a 819 millió eurós beruházást, amely lehetővé teszi a nemzeti személyszállítási üzemeltető a CP részére, hogy tender felhívást tegyen közzé 117 regionális, és elővárosi villamos motorvonat beszerzésére. A 819 milliós projektből 616 millió eurót az EU biztosít.

A CP szeretne ez év vége előtt a piacra jutni, és 2022. végére megkötni a szállítási szerződést. Az üzemeltető szeretné, ha az első vonatok 2026. évben megérkeznének, és azt tervezi, hogy az egész flotta 2029. év végére menetrendszerű üzembe áll. A CP szét kívánja osztani a 117 járművet az egész országban az elővárosi és a regionális közlekedés területén. Az első 34 vonat a Sado útvonalon fog közlekedni. A járműveket Lisszabon–Cascais közötti elővárosi vonalon tervezik üzemeltetni. A Sado vonalat jelenleg alakítják át egyenáramú táplálásról váltakozó áramúra. A nagy járatsűrűségű vonalon 16 szerelvény Sintra, Azambuja és Sado városokat fogja kiszolgálni. További 12 villamos motorvonatot Porto területére telepítik, hogy 20 százalékkal bővítsék az ország két legnagyobb városánál a vonat gyakoriságot.

A további 55 vonatot a regionális közlekedésben fogják használni, kiegészítve a CP által a Stadlertől 2020. októberben megrendelt 22 villamos és villamos-dízel motorvonatot. Ezt a szerződést a mai napig nem írták alá a pénzügy minisztérium kifogásai miatt, így a Stadler hozzá sem kezdett a vonatok gyártásához, ami kb. 4 évet vesz igénybe vasúti ipar részére.

A lengyel Modulár vállalat gördülőállomány technológiai együttműködésre lépett a Pesa-val.

A Modulár a Pesa Bidgoszcz-el együttműködve a hidrogén alkalmazására kész járművek kialakítását, és technológiai együttműködést magába foglaló 5 éves fejlesztési stratégiát kíván megvalósítani. A vállalat célja elérni egy stabil fejlesztést, megerősítve a hazai piaci pozícióját, és bővíteni a nemzetközit felvázolva az eddigi ismereteiket és együttműködni a stratégiai technológiai partnereikkel.

A vonatok kialakításánál a legújabb szabvány előírásokat veszik figyelembe melyek megvédik az utasokat, és a vonatszemélyzetet a fertőzéstől, antibakteriális, vírus ellenes anyagok használatával, mind a kapaszkodók, mind a csomagtartóknál stb. Megnövelik a fel és leszálló helyek nagyságát. Ez csökkenti az ülések számát.

Az utastájékoztató rendszer LCD képernyős lesz. Az ülések szélességét 430 mm. helyett 490 mm-re növelik megkönnyítve a felállást az ülésről. Az üléseknél két féle magasságba lehet állítani a karfát.

A vonatokat kékre festik, az eget szimbolizálva, ami remény a pandémia befejezésére.

A Szlovák vasutak, ZSSK, a Skodát választotta további regionális villamos motorvonat szállítására.

A szlovák nemzeti személyszállítási üzemeltető, a ZSSK, a Skoda Transportation konzorciumtól és a ZOS Trnavától további kilenc három kocsis Pantert, azaz kétfeszültségű, több részes villamos motorvonatot rendelt.

A szerződés értéke 76,3 millió euró, melyből az EU 74,4 milliót fizet.

A járműveket 2023 évben szállítják le, és a motorvonatokat regionális üzemben fogják használni az ország keleti részén. A szerződés opciót tartalmaz további 11 motorvonat szállítására.

Ez egy 160 millió értékű szerződést követett 13, három kocsis és 12 négy kocsis kétfeszültségű Panter villamos motorvonat szállítására, melyeket a ZSSK rendelt ugyan azon konzorciumtól 2018 márciusában, Zsolna és Trenčín területére regionális feladatok ellátására. Az első járművek 2020 decemberében álltak személyszállítási üzembe.

Ez utóbbi motorvonatok maximális sebessége 160 km/h alacsony padlós kialakításúak, és a másodosztályon 300 ülés van. A járművek légkondicionáltak wi-fi, dugaszoló aljzattal, USB csatlakozással, LED alapú audio-vizuális utas tájékoztatási rendszerrel vannak felszerelve. Több funkciókat is kialakítottak, biciklik, nagy csomagok sítálpak stb. szállításához.