



IZSÓ JÓZSEF

Okleveles gépészmérnök,
üzletágvezető – Liberatus
Hungary Kft.

WIESZT LÁSZLÓ

Villamosmérnök, ügyvezető
Hungarotrain Kft.



Szentgotthárdon gyártott Allison nyomatékvtólk és magyar mérnökök sikerei a Horvát Államvasút felújításra kerülő motorkocsijain

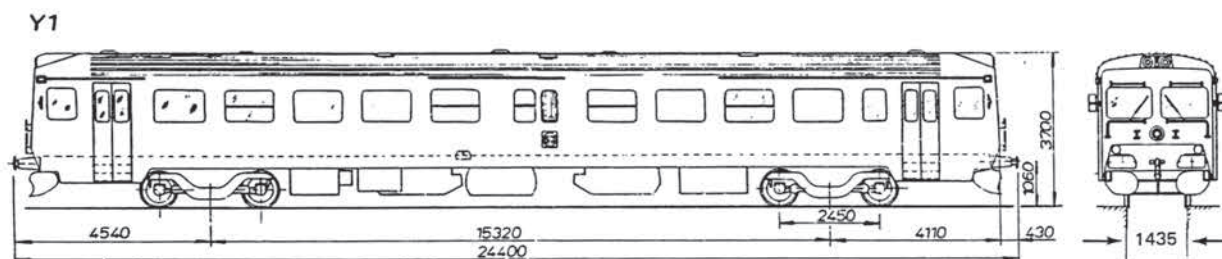
A Svéd Államvasút – SJ – (Statens Järnvägar) – 1980-1981-ben száz db 4-tengelyes dízel motorkocsit szerzett be vonalaira. A motorkocsik az FIAT és a KALMAR cégek együttműködésével készültek. A motorkocsik mindkét forgóváza hajtott, (forgóvázanként 1-1 db) FIAT 8217.12.150 típusú, 13798 cm³-es dízelmotorok által, közbeiktatott hidraulikus nyomatékvtólk segítségével.

A száz svéd motorkocsit fokozatosan vonták ki a közforgalomból, az 1990-es évek végén ezek közül 35-öt a Horvát Államvasút (HZ), 5-öt pedig a Szerb Államvasút részére adtak el, ahol ezek mindmáig üzemelnek. Horvátországban a 35 motorkocsit a HZ 7122 001 – 035 pályaszámokkal látták el.

Tekintettel arra, hogy a motorkocsik életkora meghaladta a 40 évet, alkatrész utánpótlásuk egyre nehezebb. A motorkocsik nagyjavításával egyidejűleg a FIAT dízelmotorok is főjavításon esnek át, de az idős eredeti nyomatékvtólk is számos hibát produkálnak, az olajvesztésük állandó probléma, pótalkatrész utánpótlásuk gyakorlatilag megszűnt. A problémára az üzemeltető Horvát Államvasút magyar cégek és szakemberek segítségével talált megoldást.

A világon legnagyobb darabszámban automata nyomatékvtólkot gyártó, indianapolisi székhelyű Allison Transmission cég 2000-ben nyitotta meg első Észak-Amerikán

kívüli gyárat, mégpedig a magyarországi Szentgotthárdon, történetesen az akkor a személyautó összeszerelésről motorgyártásra áttálló Opel összeszerelő sor egykori festőüzemének a helyén. Azóta már az Egyesült Államok helyett a hazai gyárban készülnek a rendkívül robusztus, katonai és közúti járművek, így tűzoltó-, mentő-, hulladékszállító teherautók, városi- elővárosi autóbuszok, mozdonyok, motorkocsik, vasúti pályaépítő gépek, de olajipari fúró berendezéseknél is bő 100 éve sikerrel alkalmazott bolygómuves és elektronikus vezérlésű nyomatékvtólk. A hazai piac mellett az Allison innen látja el a teljes európai, közel-keleti, afrikai és az ázsiai piac egy részét is a közepes (MD/3000) és a nehéz (HD/4000) váltókivitelekkel. A hazai közönség a BKV budapesti járatain közlekedő ARC / IKARUS / Modulo szőlő és csuklós autóbuszon, MOHU Budapest és más vidéki városok hulladékszállító járművein, a sikerrel debütált hazai gyártású Komondor harci járműveken, a Gidránokon, több kisvasút dízel mozdonyain és számos átépített vasúti pályaépítő gépen (TVG, UDJ, FJ, Dm) találkozhat ezekkel a Szentgotthárdon épült nyomatékvtólkokkal, melyek beépítésének tervezésében a hazai forgalmazó, Liberatus Hungary Kft. aktívan részt vesz. A vasúti alkalmazások esetében több esetben sikeres együttműködésünk volt a Hungarotrain Kft.-vel, valamint a GYSEV Zrt.-vel, az Erdőgép 95 Kft.-vel és a MÁV FKG Kft.-vel is.



1. ábra: a FIAT-KALMAR motorkocsi



2. ábra: Eredeti kivitelben a svéd motorkocsi

Fentieknek köszönhetően a Horvát Államvasúttól a Liberatus Kft. és a Hungarotrain Kft. szakemberei kaptak felkérést 2022-ben egy prototípus jármű átépítésére. Az első átépítésre a Hz varasdi vontatási telepen került sor, ahol a TSŽV (TEHNIČKI SERVISI ŽELJEZNIČKI VOZILA D.O.O) helyi szakemberei a motorkocsi szekrényvázát és utasterét is felújították. Ezzel egyidőben a FIAT motor is nagyjavításon esett át. A Liberatus Kft. feladata volt a nyomtatkékváltó beépítéshez az szükséges összes új alkatrész – így az új kardántengely, az illesztőperemek, a felfogatás, a motor és váltó közötti új összeépítési (adapterek, flexplate-ek) alkatrészek megtervezése. Mivel a motorkocsi mindkét forgóváza hajtott, a horvát partner természetesen erre a továbbiakban is igényt tartott, így a két hajtáslánc között CAN adatkapcsolatot kellett létesíteni, hogy a két motor a két új nyomtatkékváltón keresztül arányosan hajtja a motorkocsit.

Természetesen évés közben jött meg az étvágy, azaz a kezdeti szülő elképzelés helyett igény lett, hogy a motorkocsik akár hatos egységbe is csatolhatók legyenek.

Első elképzelésben új átalakított egységek esetén, de később már arra is igény jelentkezett, hogy vegyesen (az új felújított egységek és az még eredeti kivitelű nem modernizált egységek) is csatolhatóak legyenek. Vagyis a 40 éves vezérlőrendszernek az új 5th GEN vagy 6th GEN digitális váltó vezérlésnek oda-vissza kell kommunikálni egymással, hogy az eltérő hajtásláncú jármű-egységek hajtása szinkronizálható legyen.

Ennek elektronikai megvalósítását a Hungarotrain Kft. dolgozta ki és az átépítés során a Liberatus és a Hungarotrain mérnökei együtt dolgoztak a horvát Smart Corporation d.o.o. és a TSŽV gépész és villamos szakembereivel.

A korábban leírtaknak megfelelően ez a feladat több részből tevődött össze:

- a kommunikáció megvalósítása az eredeti elektromos rendszer és az új digitális rendszer között (analóg/digitális és digitális/analóg interfészek megvalósítása mind hardware mind software szinten)
- a két motor és váltó (powerpack) vezérlése közötti digitális (CAN-bus) adatkapcsolat megvalósítása
- a két powerpack vezérlésének szinkronizálása az egyenletes vonóerő elosztás érdekében
- több csatolt vegyes jármű esetén megvalósítani, hogy



3. ábra: HR színű svéd motorkocsi üzemben

az új váltók kapcsolási pontjai szinkronizálhatóak legyenek a régi hajtáslánc karakterisztikájához és így a járművek közötti vonóerő eloszlás is szinkronba kerüljön.

Ennek megfelelően jelentősen ki kellett bővíteni az eredeti elektromos hálózatot, több digitális vezérlőegység (váltó vezérlők, sebesség választók, interfész és controller egységek) került beépítésre. Valamint biztosítani kellett az eltérő feszültségszintek miatti védelmeket is.

Az elsőként elkészült Hz 7122 001 pályaszámú motorkocsi vonali próbájára 2022 decemberében, hatósági vizsgájára 2023 januárban került sor Varasd – Csáktornya között. A motorkocsit a Hz ezt követően a horvát vasúthálózattól mára „szigetüzemmé” vált isztriai vonalára helyezte, ahol azóta is üzemel.

Az első svéd motorkocsi, 7122 001 hatósági próbája, Varasd 2023 január

A sikeres próbaüzemet követően a Horvát Államvasút további négy motorkocsi átépítését rendelte meg 2023-ban,



4. ábra: A Svéd motorkocsi vezető fülke részlet



5. ábra: A sikeres átépítés utáni hatósági próba 2023. januárban Varasdön



6. ábra: A 7122 026 átépítés majd sikeres próba után közforgalomra engedélyezve

négvet 2024-ben és négyet 2025-ben. Az átépítések a korábbi együttműködés formájában történtek, illetve történnek Varasd, Vinkovci és Knin vontatási főnökségeken. Az elmúlt bő két esztendőben már öt átépült, 7 122 001, 7 122 008, 7 22 013, 7 122 018, 7 122 026 pályaszámú motorkocsi állt forgalomba, melyek közül kettő az Isztrián fut a továbbiak Varasd – Csáktornya, Varasd – Kapronca – Eszék, Vinkovci – Zupanja, valamint a Knin környéki vonalakon üzemelnek sikeresen.

Az újabb átépítések folyamatosan történnek. A Szentgotthárdon épült nyomatékváltók és a hazai mérnökök úgy tűnik sikerrel szerepelnek Horvátországban...

Szakmai önéletrajzok

Wieszt László – Hungarotrain Kft.

A Hungarotrain Kft. ügyvezető igazgatója és egyik tulajdonosa. Erőssáramú villamosmérnök, több éve foglalkozik innovatív, szolgáltatási és műszaki termékek fejlesztésével. Az így végzett tevékenység szorosan kapcsolódik a nagymúltú Ganz Villamossági Művekhez, ahol a Vasúti Főosztályon gyártmánytervező mérnökként dolgozott. Ebben a státuszban szinte az összes magyarországi vasúti és kötőtpályás járművel kapcsolatba került, akár részegységek fejlesztésében, de az üzembe helyezési és mérési feladatok elvégzésében is.

A Hungarotrain Kft. több mint 30 éve alakult, elsősorban vasúti járművek karbantartásával, javításával és fejlesztésével kapcsolatban látja el tevékenységét, de az elmúlt időszakban a felmerülő igényeknek megfelelően kis és közepes teljesítményű motorok, transzformátorok

javításával, ipari elektronikák és vezérlések tervezésével bővítette a cég profilját.

A hazai vasúttársaságon kívül számos, a járműiparban meghatározó szerepet betöltő külföldi cég megbízható partnerei.

Az Y1-es projekt tekintetében külön szerencse, hogy Wieszt László az angol és német mellett a szerb-horvát nyelvet is beszéli, megkönnyítve ezzel a projekt kapcsán felmerülő kérdések és problémák megoldását.

Izsó József

Járműgyártási üzemmérnök,
Környezetvédelmi szakmérnök

A Liberatus Hungary kft. Allison üzletágának vezetője és beépítési mérnöke.

Az Allison Transmission Inc. a világ legjelentősebb és legnagyobb automata sebességváltó gyára. Mind legyártott darabszámban, mind az innovatív hajtáslánc technológiák kidolgozásában az 1940-es évektől a világpiac meghatározó szereplője. Az Allison 2000-ben Magyarországon nyitotta az első nem amerikai gyárat. 2001 óta van önálló vezérképviselte Magyarországon.

Izsó József azóta látja el az Allison beépítési mérnöki teendőket. Ennek köszönhetően a járművek és speciális berendezések széles skálájához tervezett hajtásláncokat. A közúti járművektől kezdve a mezőgazdasági, hadi, olajipari és vasúti járműveket is beleértve.

Korábban a két nagy múltú hazai járműgyártó cégnél az Ikarusnál és a Rába Járműgyártó Kft.-nél szerzett tervezői rutint. Előbb, mint beosztott tervezőmérnök, majd projekt manager és később autóbusz felépítmény főkonstruktőrként.

HÍREK

MÁV FLIRT mérföldkő: 300 millió megtett kilométer, 250 millió euró energiamegtakarítás, 2 millió tonnával kevesebb CO₂

A Stadler FLIRT 123 db egységből álló flottája meghaladta a 300 millió megtett kilométert a MÁV kötelekében. A még csak élettartama harmadánál járó flotta korszerű villamos vontatásának köszönhetően már most megtakarította saját beszerzési árának harmadát a MÁV számára. A 2007 óta forgalomban lévő járművek új szttenderdekert teremtettek a hazai vasúti közlekedésben, növelték az utasforgalmat, és eddig mintegy 2 millió tonnával csökkentették a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátást.

A megtett 300 millió km során a flotta mintegy 250 millió euró értékben takarított meg villamos vontatási energiát az üzemeltető MÁV-nak, ami a teljes flotta beszerzési értékének mintegy harmadát teszi ki. Ha hozzátesszük, hogy ezt a teljesítményt a flotta a tervezett élettartamának ugyancsak harmada alatt teljesítette, akkor várhatóan életciklusuk végére, pusztán az alacsonyabb energiafelhasználásnak köszönhetően, teljesen visszahozzák a beszerzési értéküket. Ezen felül az új típusú modern motorvonatok szervizelése is jelentős megtakarítást jelent az üzemeltetők számára, így a további előnyök figyelembevételével kijelenthető, hogy a gördülőállomány fejlesztése megtérülő beruházást jelent.

A vasúttársaság Stadler vonatai – az egyenként legalább évenként 200 ezer megtett km távolsággal – a MÁV járműállománya „igáslovainak” számítanak. Megbízhatóságuknak és magas rendelkezésre állásuknak köszönhetően a svájci cég vonatai (kiegészülve az emeletes KISS-ekkel és a vasút-villamosokkal) a MÁV teljes futásteljesítményének mintegy 1/3-át adják, és a becslések szerint minden második utas Stadler járművel közlekedik hazánkban.

„Az elért mérföldkőre nemcsak azért vagyunk büszkék, mert méltán híres FLIRT vonataink a hazai precíz karbantartásnak köszönhetően kiemelkedő, 96%-os rendelkezésre állást nyújtanak. Hanem azért is, mivel a fenntartható vasúti közlekedés gerincét adhatjuk, és ezzel kényelmes és környezetbarát utazást biztosíthatunk a magyar közönségnek” – hangsúlyozta Homolya Róbert, a Stadler Trains Magyarország elnöke.

A Stadler Rolls-Royce motorokat rendelt 200 km/h sebességű szaúd-arábiai vonatszerelvényekhez

RGI hír: 2025. augusztus 21.

SAÚD-ARÁBIA: A Stadler szerződést kötött a Rolls-Royce-szal 50 darab MTU 4000-es sorozatú dízelmotor szállítására, amelyeket a Szaúd-Arábia Vasutak Damam – Rijád útvonalára építendő 200 km/h sebességű intercity vonatszerelvényeken használnak.

SVÉDORSZÁG újabb Stadler motorvonatokat vesz

A Stockholm Transport (SL) további 10 villamos motorvonatot rendelt a Stadlertől a 65 km hosszú, 891 mm-es nyomtávolságú Roslagsbanan vonalra, amely a fővárost északi és keleti kerületekkel köti össze. A háromkocsis motorvonat 150 ülőhellyel rendelkezik, és 300 férőhelyes. A 94 millió svájci frankos megrendelés szállítása után 2028-ban állnak forgalomba. A Stadler már szállított 22 X15P villamos motorvonatot a Roslagsbanan számára, és a szerződés opciókat tartalmaz.



Stadler villamos motorvonat a svéd Roslagsbanan számára

A Stadler növeli bevételét és jövedelmezőségét

Bussnang, 2025. augusztus 27.

A Stadler 2025 első felében 1,4 milliárd svájci frankra tudta növelni bevételét. Az EBIT az év első felében elérte a 36,9 millió svájci frankot (2024 első féléve: 28,2 millió svájci frank). Az EBIT-marzs 2,6 százalékos – 0,4 százalékponttal magasabb, mint az előző év azonos időszakában (2024 első féléve: 2,2 százalékos). Az ellátási lánc megszakadásához és szállítási késedelmekhez vezető árvíz továbbra is érezteti hatását, de a megtett intézkedések kezdenek pozitív eredményeket mutatni. A termelési volumen közel egymilliárddal magasabb, mint a hat hónapos bevételi adat. Ennek oka a bevétel-elszámolás konzervatív módszere (szállítási egységek).

A Stadler 2025 első felében is sikeres maradt a piacon, és összesen 1,7 milliárd svájci frank értékű megrendelést kapott (előző év: 2,5 milliárd svájci frank). Ez azt jelenti, hogy 29,4 milliárd CHF-nél a megrendelésállomány továbbra is jó szinten van. A termelési volumen közel egymilliárddal magasabb a féléves bevételi adatoknál a konzervatív bevétel-elszámolási módszer (szállítási egységek) miatt. A „folyamatban lévő gyártás” pozíció az év első felében nőtt. Ez csökkenti a működési cash flow-t és növeli a nettó forgótőkét.

Bevételnövekedés – a természeti katasztrófák folyamatos hatása

A Stadlernek továbbra is ellensúlyoznia és kompenzálnia kell a 2024-ben bekövetkezett három pusztító természeti

katasztrófa következményeit. A Wallis-ban (Svájc), Dürnrohrban (Ausztria) és különösen Valenciában (Spanyolország) bekövetkezett áradások jelentős hatással voltak az üzletmenetre. Valenciában 40 beszállítót érintett súlyosan a katasztrófa, és néhány gyárukat elöntötte vagy akár elmosta a víz. Ennek eredményeként hiányoztak a szükséges alkatrészek. A Stadler elindított egy felzárkózási programot, amelyet sikeresen végrehajtanak. A biztosítótársaságokkal folytatott tárgyalások még nem zárultak le. A gyenge németországi gazdasági fejlődés, amely jelentős nyomás alá helyezi a Stadler berlin-brandenburgi gyárait, szintén negatívan hat az üzleti teljesítményre. A Stadler jelenleg egy átfogó strukturális és hatékonyságnövelő programot hajt végre. Áprilisban a Stadler kollektív szerződést kötött a szakszervezetekkel a berlini pankowi gyárra vonatkozóan. Ez a szerződés 2032-ig biztosítja a telephelyet, és legalább 2029-ig garantálja a foglalkoztatást.

A Stadler piacvezető az alternatív hajtások terén

2025 közepére a Stadler 301 alternatív hajtású vonatot értékesített, amelyek közül sok már sikeresen üzemben van. 2025 első felében a Stadler ismét jelentős megrendeléseket tudott elnyerni, és így tovább megszilárdította vezető pozícióját az alternatív hajtások növekedési területén. Európában az alternatív hajtástechnológiákkal, pél-

dául akkumulátorokkal vagy hidrogénnel szállított összes jármű 50 százaléka a Stadlertől származik.

Áprilisban a Deutsche Bahn Regio 19 akkumulátoros-elektromos FLIRT vezető nélküli motorvonatot rendelt a közép-tübingiai vezető nélküli hálózat számára.

Szintén áprilisban a francia Région Sud vállalat megbízta a Stadlert nyolc hibrid, méteres nyomtávolságú motorvonat építésével. A környezetbarát járművek a meglévő dízelüzemű járműveket váltják fel, akár 77 százalékkal csökkentve a CO₂-kibocsátást.

A legfontosabb beérkező megrendelések 2025 első felében

2025 első felében a Stadler jelentős megrendeléseket szerzett több európai országban, tovább erősítve pozícióját a kulcsfontosságú piacokon.

- Márciusban a lengyel Koleje Mazowieckie (PO) vállalat további 14 FLIRT motorvonat szállítására bízta meg a Stadlert, és 18 évre szóló karbantartási szerződést írt alá. A Stadler így összesen 64 modern FLIRT vonatot szállít a Mazóvia régió számára.
- Áprilisban, a bergeni (NO) villamos bővítésének részeként a Stadler Signaling megrendelést kapott a Norvég Szövetségi Vasutaktól a biztonsági technológia szállítására.
- Májusban a Stadler megkapta a rangos megrendelést 7 FLIRT vonat szállítására és karbantartására, amelyek a svédországi Arlanda repülőtér és Stockholm között közlekednek.

Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású pályafelújítási kísérleti projekt 42%-kal csökkenti a kibocsátást

RGI hír 2025. augusztus 19.

Egyesült Királyság: A South Rail Systems Alliance vasúti projektjeinek megvalósításában alkalmazott „úttörő” megközelítés 42%-os szén-dioxid-kibocsátás-csökkentést eredményezett a Bristol közelében található Stoke Giffordban kéthetes kipróbálása alatt.



„A Vasúti Műszaki Bizottság Albizottságai folyamatosan dolgoznak a hazai vasúti rendszer műszaki szabályozásán, hogy az naprakész és az EU-irányelveknek megfelelő legyen. Az egyes albizottságok által kidolgozott Vasúti Műszaki Előírások (VME) gyakorlati alkalmazásának tapasztalatai az azokra vonatkozó visszajelzések és az Európai Unió vasúti Átjárhatósági Műszaki Előírásainak (TSI) módosításai alapján idén várhatóan 15 darab VME felülvizsgálata zárul le, és 10 új VME készül. Jelenleg is zajlik 10 VME szakmai egyeztetése az online térben. A Vasúti Műszaki Bizottság várja az egyes előírásokra vonatkozóan a szakmai észrevételeket honlapján (<https://vmb.kti.hu/szakmai-egyeztetes-alatt/>) és e-mailben (vmb@kti.hu) egyaránt.”

(Forrás: Halász Gergely, Rail Cert Hungary Kft.)

Akkumulátoros motorvonat 320 km-es távolsági rekordot döntött, miközben a GWR a dízelüzemű vontatás alternatíváit vizsgálja

RGI: 2025. augusztus 20.



Egyesült Királyság: A Great Western Railway világrekordot állított fel az akkumulátoros elektromos vonat által egyetlen töltéssel megtett leghosszabb távolság tekintetében. Az üzemeltető szerint ez az akkumulátoros vonatok képességeit bizonyítja, amivel előregedő dízelüzemű flottáját kívánja lecserélni.

Nagy sebességű Virgin a Csatorna Alagútban 2030-tól?

EURÓPA: A Virgin részletesen ismertette terveit, miszerint nagysebességű vonatjáratokat indít a Csatorna-alagúton keresztül, hogy versenyezzen az Eurostarral, és közölte, hogy készen áll megerősíteni az Alstom vonat-szerelvényekre vonatkozó megrendelését, amely lehetővé tenné a londoni, párizsi, brüsszeli és amszterdami járatok megkezdését 2030 folyamán.

A Virgin Group vállalata, a VTE Holdings Ltd. a „Project Bullet” terveit a brit szabályozó hatóságnak, az Office of Rail & Roadnak benyújtott dokumentumokban ismertette, amelyek a londoni Temple Mills karbantartó telephelyhez való hozzáférési jogok iránti kérelmének részét képezték, amelyet a jelenlegi üzemeltető használ.

Gördülőállomány-tervek

A Virgin és az Alstom már megállapodott a 12 darab hétkocsis, 300 km/h maximális sebességgel közlekedő Avelia Stream szerelvény szállításának részletes feltételeiben. Ezek a 200 méter hosszú szerelvények 25 kV 50 Hz, 1,5 kV DC és 3 kV DC villamosításra lennének felszerelve, és ETCS Baseline 3 fedélzeti berendezésekkel lennének felszerelve, amelyek specifikus átviteli modulokon keresztül támogatják a TVM430, KVB és ATB nemzeti biztonsági rendszereket.

A Virgin közölte, hogy „vizsgálja” egy négyfeszültségű opciót is, amely 15 kV-os 16,7 Hz-es hálózatokat adna hozzá Németországban és Svájcban történő használatra, azzal a feltétellel, hogy a szállítási program változatlan maradjon.

A primorét az Avelia Streamet egy bevált platform nagy

kapacitású és energiahatékony továbbfejlesztéseként írta le, amely megfelel az interoperabilitási műszaki előírásoknak, és határokon átnyúló interoperabilitást kínál.

Ez segítette abban, hogy az Alstomnak a Csatorna-alagút üzemeltetésében szerzett tapasztalatai az eredeti Eurostar flottával, valamint a Virginnel fennálló korábbi kapcsolata a West Coast Main Line Pendolino vonataival kapcsolatban az Egyesült Királyság vasúti piacán „ideális partnerre” tennék a beszállítót.



Alstom gyártotta a Virgin számára szállított Pendolino motorvonat

A Virgin 2025 negyedik negyedévében tervezi leadni a megrendelést, ami 4 és fél éves gyártási és szállítási ütemtervet indít el.

A GERMAN Rail (DB) augusztus 11-én bejelentette, hogy jóváhagyást kapott ICE L típusú ingavonatok üzemeltetésére Németországban



A DB ICE L ingavonat Németországi közlekedése engedélyezve

A vonalátvétel óta több helyszínen is utaskomfort-növelő beruházásokat hajtott végre, illetve tervez a GYSEV Zrt.

Nyugat-Dunántúl, Közép-Dunántúl, 2025.08.28.

Kül- és beltéri utastájékoztató monitorok, esőbeállók a peronokon, állomásépületek felújítása és karbantartása – a júliusi vonalátvételt követően GYSEV Zrt. több helyszínen is elvégzett, illetve megkezdett különböző utaskényelmi beruházásokat a vasútállomásokon. A vasút-társaság célja az átvett vonalakon olyan állomásmegújítási

program végrehajtása, amely nem csak az épületeink külső és belső (váróterem, jegypénztár, utas WC) felújulását, modernizálását, valamint akadálymentesítését jelenti, hanem a közvetlen külső környezetük és a kapcsolódó üzemi épületeink külső és belső karbantartását is, biztosítva ezzel a dolgozók részére a korszerű munkakörnyezetet.

Lázár János építési és közlekedési miniszter januárban 10 vállalást tett, amelyek közös célja az volt, hogy a tarifareformot követően a vasúton történő utazás ne csak olcsóbb legyen Magyarországon, de jobb is. A vállalatok egyike a GYSEV-re vonatkozott. Azt követően ugyanis, hogy a magyar állam meghatározó tulajdonrészt szerzett a közös vasútvállalatban, lehetőség nyílt arra, hogy a GYSEV a korábbiánál is nagyobb arányban és a MAV-val még szorosabb együttműködésben vegyen részt a hazai vasúti személyszállításban. A miniszteri vállalatnak megfelelően a GYSEV a júliusi vonalátvételt követően számos fejlesztést indított el.

Modern vizuális utastájékoztató rendszerek



Zalaegerszeg állomás utascarnok digitális kijelzővel

Több helyszínen vizuális utastájékoztató rendszert telepítettek a GYSEV munkatársai. Zalaegerszeg állomáson a korábbi elavult utastájékoztató rendszer helyett jelenleg már egy 49 colos kültéri és egy 65 colos átmérőjű beltéri, nagyképernyős monitor mutatja az induló és érkező vonatok menetrendjét.



Zalaegerszeg állomás kültéri közeli digitális 49 colos kijelző

Szintén 49 colos kültéri és 55 colos beltéri utastájékoztató rendszert szereltek fel Zalaszentiván állomáson, Nagykanizsán és Jánosházán pedig egyaránt 49 colos kültéri monitor segítségével tájékozódhatnak az utazók. A full HD felbontású, nagy fényerejű monitorokat biztonsági üveg véd a vandalizmustól.



Nagykanizsa állomás digitális 49 colos kültéri monitor

Esőbeállók és világító vasútállomás feliratok több helyszínen

Szintén fontos eleme az üzemeltetésre átvett vasútállomásokon az esőbeállók építése. Az idei évben két helyszínen, Nagykanizsa és Celldömölk állomások peronján telepítenek esőbeállókat a GYSEV munkatársai.

Több állomásépület látványos elemmel gazdagodik:

Keszthely volt az első vasútállomás, amelyre az átvételt követően világító „Vasútállomás” felirat került a GYSEV logójával. Még az idei évben ugyanilyen feliratot szerelnek Veszprém, Celldömölk, Tapolca és Sárvár vasútállomásainak homlokzatára is. Az érintett településekkel a vasúttársaság lefolytatta a szükséges településképi engedélyeztetési eljárásokat.

Ajka és Várpalota állomásépületét is felújítják

Jelentős változásokat tapasztalhatnak az utasok Ajkán, ahol a GYSEV még az idei évben megkezdte az állomás és jegykiadó épületek, valamint egy üzemi épület felújítását. A karbantartási munkálatok ideje alatt ideiglenes várótermet és utas WC-t is biztosít a vasúttársaság. A renoválás keretében megújul az ajkai állomás homlokzata. A felújítás célja, hogy épületet korhű formában állítsák helyre magastető ráépítéssel, vakolatdíszekkel, illetve nyílászárók cseréjével együtt. A tervek szerint Várpalotán idén kezdődik és a következő évben folytatódik az állomásépület utasforgalommal érintett területeinek teljes felújítása. A munkálatok keretében a váróterem, annak bejáratai, valamint az utasforgalmi WC-k teljeskörűen megújulnak, és a homlokzati nyílászárók cseréje is megtörténik. A kivitelezési munkálatok alatt az állomás folyamatosan üzemel, a felújítás a vasúti menetrendet nem befolyásolja.

(Forrás: Rázó László Gergő GYSEV kommunikáció)