

A Hector Rail Siemens Vectron mozdonyokat rendelt

A Hector Rail, a svéd szabad hozzáférésű üzemeltető, a Siemenssel megállapodást írt alá, 5 db Vectron típusú villamos mozdony szállítására, további 15 mozdonyra szóló opcióval, mely 2021.évig érvényes.

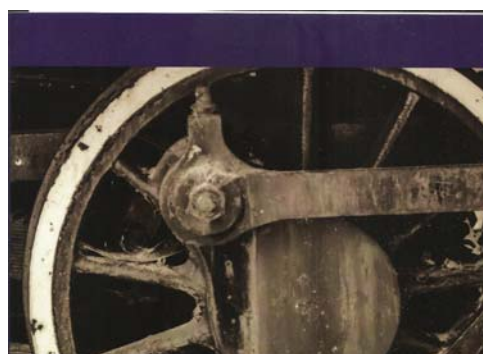
A megrendelt 5 villamos mozdony közül hármat felszerelnek úgy nevezett „utolsó kilométer” célú dízelmotorral, lehetővé téve, hogy tolatni tudjon a nem villamosított vágányokon, anélkül, hogy külön dízel tolató mozdonyra lenne szüksége. E három mozdonyt ellátják ETCS berendezéssel, és 2017 évben szállítják le.



Könyvajánló

„Léteznek talán hungarikumok a magyar konyha vendégcsalogató izein, a panontáj mediterrán hangulatú déli lankáin és az alföldi kertekben érlelt gyümölcsökből erjesztett bódító italokon, vagy Tokaj Hegyalján a Kárpátmedencét körülölelő magas hegyláncokról - a Hermád és a Bodrog sebes folyását követve - az Alföld felé tartó, fagyos, októberi szélben szárított aszú szemekkel édesített, nemes borokon kívül is? A hosszú vándorlás során a Belső-ázsiai sztyeppékről magunkkal hozott szürkemarhák és nyájörző állatok mellett a mongol pusztákon élő pásztornépek által ma is ismert ősi dallamainkon, az eurázsiai kontinens nyugati részében unikumnak számító nyelvünkön kívül van más is, ami jellegzetesnek és egyedinek számít az újrászerveződő Európában? Ha igen, akkor a Rubik kocka mellett ezek közé tartoznak Kandó Kálmán 1932-ben, a Budapest—Hegyeshalom vonalon forgalomba állított, aszinkron vontatómotoros, fázisváltós villamos mozdonyai. Sármezey Endre fáradozásai, amelyeknek az eredménye 100 évvel ezelőtt az Arad Csanádi Egyesült Vasutak és az Alföldi Első Gazdasági Vasút motorosítása volt. A Jendrassik-dízelmotor, amely hosszú évtizedeken át fenntartotta a Ganz gyár nemzetközi hírnevét, és még sok-sok más műszaki alkotás - amely egykor nagy elismerést váltott ki a szakma és a nagyközönség köreiben itthon, és külföldön egyaránt - köztük a MÁV Gépgyárban, illetve a MÁVAG gyárban, Budapesten a hazai, pontosabban a Kárpátmedence közlekedési viszonyainak figyelembe vételével szerkesztett gőzmozdonyok.”

Malatinszky S.



Sándor Malatinszky

Place and Role of Narrow Gauge Steam Locomotive Production in Hungary

LAP LAMBERT Academic Publishing

Hibrid vontatás hírei

Hibrid tolatómozdony dolgozik Hamburg kikötőben

A Metrans, Hamburg kikötő szabad hozzáférésű teher szállítási leányvállalata üzembe helyezte, az első Alstom H3 hibrid tolató mozdonyt Hamburg kikötőben. A Metrans két H3 hibrid mozdonyt rendelt az Alsomtól.

A háromtengelyű 100 km/h sebességű, H3 mozdony vonóerejét egy 350kW teljesítményű IIIB környezeti tisztaságú dízel generátor és akkumulátor szolgáltatja. A tolatómozdony üzemidejének 50-70 százalékában az akkumulátort használja.

A második tolató mozdonyt tervek szerint az év vége előtt leszállítják.

A hibrid tolató mozdony beszerzése támogatja azt a környezetvédelmi célt, melyet a HHLA 2008. évben megfogalmazott, vagyis 30 százalékkal kell csökkenteni a CO2 kibocsátást, kezelt konténerenként 2020-ig. A HHLA az elmúlt évben 29, 5 százalékos csökkenést ért el.





ATLAS VASÚTI KÖZLEKEDÉSIRÁNYÍTÁSI RENDSZER UTAZÁS EGY HATÁROK NÉLKÜLI VILÁGBAN

Atlas: az ERTMS* közlekedésirányítási rendszer könnyebbé teszi a határokon való áthaladást, teljeskörű biztonsággal mellett ellenőrzi és optimalizálja a vonatok sebességét a jobb kihasználtság és a megnövekedett utas- és teherforgalom érdekében. Mint moduláris és testre szabható megoldás, az Atlas minden vasúti hálózatra telepíthető.

* Egyedleges Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer

www.alstom.com/transport

We are Shaping the future

ALSTOM



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: Cseke Gábor
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.



Az EU kötelezettségzegési eljárást indított Görögország, Luxemburg és Románia ellen

Az Európai Bizottság július 22-én elhatározta, hogy az európai bíróság elé viszi Görögországot, Luxemburgot és Romániát, mivel az Európai Direktívának megfelelően nem harmonizált korrekten, teljes körűen, és időben az egyesült Európa vasútpolitikájával.

A direktívának érvényt kellett volna szerezni mindegyik európai uniós országnak 2015 június 16.-a előtt, mivel Görögország, Luxemburg és Románia nem tett eleget ennek, jegyzéket kaptak 2015 júliusában, majd ezt követően 2016 februárjában ezt részletező véleményt.

Motorvonatbeszerzés

Újabb Flirt motorvonatokat vásárolt a GYSEV Zrt.

Tíz új Flirt³ motorvonat vásárlásáról írt alá szállítói szerződést a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (GYSEV Zrt.) a Stadler konzorciummal.

Az első járművet 2018 márciusában, az utolsót 2019 januárjában szállítják - közölte a GYSEV csütörtökön az MTI-vel.

A beszerzés 21,7 milliárd forintból valósul meg, amelyet teljes egészében európai uniós támogatásból finanszíroznak.

A GYSEV idén áprilisban hirdetett meg ajánlattételi felhívást, a nyílt közbeszerzési eljárást a Stadler lengyelországi és svájci leányvállalatai által alkotott konzorcium nyerte. A Stadler a negyven kocsiszekerényt szolnoki gyárában készíti, s a járművek forgóvázai is Magyarországon készülnek majd. A végső összeszerelést a cég lengyelországi üzemében végzik.

Az új motorvonatok harmadik generációs FLIRT-ek lesznek, kedvezőbb költséggel üzemeltethetőek, s az Európai Vasúti Ügy-nökség szabályainak megfelelően teljesítik majd az európai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló legújabb műszaki előírásokat. A 77,1 méter hosszú és 2,82 méter széles négyrészes motorvonatokban 208 ülőhely lesz, a járművek végsebessége eléri az óránkénti 160 kilométert. Az új motorvonatok a korábban beszerzett motorvonatokkal is összekapcsolhatók lesznek.

Emlékeztetőül: az első generációs Flirt vonatból a Stadler Magyarországon eddig összesen 133 szherelvényt értékesített, ebből 123-at a MÁV Zrt., míg tizet a GYSEV Zrt. részére.

A GYSEV Zrt. első Flirt motorvonatai 2013 decemberében álltak forgalomba, a vonatok a Sopron-Győr, a Szombathely-Rajka, illetve a Sopron- Szombathely-Szentgott-hárd vonalakon közlekednek.

A Stadler ilyen típusú motorvonatait a világ 17 országában használják, elővárosi, regionális és InterCity forgalomban.

(Forrás: GYSEV)



A Siemens átadta a GySEV-nek az első Desiro villamos motorvonatot

2016. július 15.-én a Siemens ünnepélyesen átadta Wulkaprodesdorf állomáson, osztrák-magyar vasúti üzemeltetőnek, a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasútnak az első 4744 sorozatú Desiro ML villamos motorvonatot.

A GySEV a Siemens vállalattal 2014 januárjában 30,7 millió euró értékű szerződést kötött öt 160 km/h sebességű, kétfeszültségű (15kV, 16 2/3 Hz és 25kV 50 Hz) vonat szállítására. A további vonatokat a következő hónapban szállítják le. Az vonatok összeszerelését a Siemens németországi Krefeldben lévő gyártelepén végzik. A 4744 sorozatú vonatot regionális forgalomra tervezték melynek oldalanként nyolc ajtaja van, szemben a ha-

sonló 4746 sorozatú motorvonattal, melyeket az ÖBB S-Bahn vonatként üzemeltet, és oldalanként 12 ajtóval rendelkezik.

A GySEV az új vonatait Deutschkreutz – Ebenfurth – Bécs – Petrzalka és Pamhagen – Bécs vonalakon fogja alkalmazni.



A Stadler bemutatta a Westbahnnak az első Kiss 2 villamos motorvonatot

A Westbahn (ausztriai szabad hozzáférésű üzemeltető) által rendelt 10 Kiss típusú emeletes interciti villamos motorvonat első szerelvényét július elején mutatták be a vállalat elnökének Svájcban, a Stadler Altenrhein-i üzemében.

A négy kocsis Kiss 2 számos fejlesztést tartalmaznak a Westbahn által üzemeltetett hat kocsis Kiss-hez képest. A fejlesztés része pl., az egyszárnyú oldalajtó, a jobb gyorsulási képesség, valamint a kiváló futásjószág érdekében módosított forgóváz konstrukció. Az utastér belső kialakítása is módosult.

A Westbahn-nak szállítandó kilenc vonategység gyártásban van, a tervek szerint jövő év közepére elkészülnek.

2017 decemberétől a Westbahn az új vonatokat óránként közlekedtetni Bécs főpályaudvar- Salzburg között és a szerelvények Linzben állnak meg. A Kiss 2-vel tervezett utazási idő 2 óra 10 perc, ez 12 perccel rövidebb, mint az ÖBB leggyorsabb RailJet üzeme, mely a 312 kilométeres távolságot 2 óra 22 perc alatt teljesíti.

A Westbahn gyorsvonati üzemét Innsbruckba 2 óránként közlekedő vonattal egészíti ki. A Westbahn indul azon a tenderen, amelyet Ausztria nyugati tartománya Vorarberg regionális személyszállításának üzemeltetésére írtak ki.



Az NS az Alstomtól 79 interciti villamos motorvonatot rendelt

A Holland Vasutak, NS, több mint 800 millió euró értékben kötött szerződést az Alstommal július közepén 79 InterCity Új Generációs /ICNG/ villamos motorvonat szállítására, miután a bíróság visszautasította a Siemens keresetét.

A megrendelt 49 öt kocsis és a 30 nyolc kocsis 200 km/h sebességű vonatok, mind a hagyományos vonalhálózaton, mind a déli nagysebességű vonalon közlekedhetnek. Az ICNG vonatok alapjául a bevált Alstom Coradia vonattípus szolgált.

A vonatok megfelelnek a személyszállításra vonatkozó TSI Európai Technikai előírásoknak. Az utasok komfortját az ülésenként 230V-os villamos dugaszoló aljzat, USB csatlakozás utas és Wi-Fi teszi teljessé.

A Trenitaliának az Alstom és a Hitachi 450 regionális vonatot szállít

A Trenitalia az Alstomot és a Hitachi Rail Italy-t, (HRI), választotta ki két keretszerződés megkötésére melyek teljes értéke 4,5 milliárd euró, és 450 regionális motorvonat szállítását tartalmazza.

Az Alstommal kötött szerződés 150 villamos motorvonat szállítására szól, amelyeknek legkevesebb ülőhelyesnek kell lenniük.

A második szerződés a HRI-vel kötött, és legfeljebb 300 Caravaggio típusú emeletes villamos motorvonat szállítását tartalmazza. A szerződés összértéke legfeljebb 2,6 milliárd euró értékű lehet. Az első rendelés 39 vonatra szól, 333 millió euró értékben. A 160 km/h sebességű villamos motorvonatok öt kocsisak lesznek, vonatonként négy hajtott tengellyel, biztosítva ezzel az 1 m/sec² gyorsulást. A 136 méter hosszú vonatszerelvényeknek 656 férőhelyeseknek kell lenni.

A HRI-s vonatokat a HRI Pistoia- ban lévő gyártelepén Nápolyban szerelik össze.

A Rhaetian Railway Stadler villamos motorvonatokat rendelt

A svájci Rhaetian Vasutak, az RhB, 285 millió svájci frank értékű szerződést kötött a Stadlerrel 27 db új Flügel villamos motorvonat szállítására. A szerződés 20 vonatra szóló opciót is tartalmaz. A vonatokat a svájci Altenrheinben gyártják, és az elsőt 2019 nyarán adják át.

Az egy méter nyomtávolságú négy kocsis vonatok 76,44 méter hosszúak, és 35 első osztályú, valamint 137 másodosztályú ülőhelyesek lesznek, valamint két kerekos székes számára biztosítanak elhelyezést. A 100 km/h sebességű vonat utasterében megfelelő helyet alakítanak ki a kerékpárok, sílécek, babakocsik és csomagok elhelyezésére.

A SOB és a Stadler aláírta a Voralpen Express szerződést

A Svájc Délkeleti Vasutak (SOB), és a Stadler Rail Heris-auban, 2016. június végén 170 millió svájci frank értékű szerződést kötött 11 FLIRT villamos motorvonat szállítá-sára. A FLIRT-ek közlekedtetését Lucern - St. Gallen között a Voralpen-Express üzemben tervezik. A rendelés-ben 6, nyolc kocsis 361 ülőhelyes villamos motorvonat szerepel. A vonatokban 70 első osztályú ülőhely lesz. Az 5, négy kocsis FLIRT 198 ülőhelyes lesz, melyből 23 ülés első osztályú.

Az első vonat a tervek szerint 2018 évben készül el, a megrendelt 11. FLIRT pedig 2020 elején állhat közforga-lomba.

A 160 km/h sebességű alumínium kocsiszekrényű vonatok úgy alakították ki, hogy mind elővárosi mind szabadidős/turista piac követelményeinek feleljenek meg. Ennek megfelelően ún., csendes zónával, power pointtal, a kerékpárokra és a síléceknek megfelelő tárolóterület-tel. A SOB FLIRT-eken lesz büfé, a 8 részes vonaton a családok részére fülkés szakasszal is felszerelik.

A Stadler leszállította az utolsó Kiss villamos motorvonatot Azerbajdzsánnak

A Stadler Minszk átadta az Azerbajdzsán Vasutaknak a megrendelt öt, Kiss emeletes villamos motorvonatot. A szállítási szerződés 2016. június közepén az utolsó két von-at Bakuba való megérkezésével teljesült.

A 3 kV egyenáramú motorvonatokat eredetileg az orosz üzemeltetőnek, az Aeroexpressnek kellett volna leszállítá-ni. Az orosz fél a 2013 februárjában 24 db vonat szállítására kötött szerződést rendelését 11 darabra változtatta a rubel gyengülése miatt. 2016. áprilisban a Grúz Vasutak GR, beleegyezett, hogy 4 vonatot átvesz melyet eredetileg az Aeroexpress rendelt meg. Az első és a második négy koc-sis vonatot az ADY számára 2015 májusában szállították le, míg a harmadik augusztusban érkezett meg. A vonato-kat Baku- Sumgayit üzembe használják. Az emeletes Kiss vonatok 396 ülőhelyesek melyből 84 business osztályú.

Grúz Vasutak bemutatta emeletes villamos motorvonatát

A Grúz Vasutak, GR, július végén elindította új Stadler Kiss emeletes villamos motorvonati flottáját. Először két vonat mutat-kozott be Tbiliszből a fekete tengeri nyaraló helyekig, Batumi, Kobuleti és Ureki városokig közlekedő expressz vonatonként.

A GR még áprilisban kötött a Stadlerrel 39,6 millió eurós üzletet négy, emeletes motorvonat szállítására. A négy kocsis motorvonatok eredeti vevője az Orosz repülőtéri expressz von-at üzemeltetője az Aeroexpress volt. Mind a négy 160 km/h sebességű 1520 mm-es nyomtávolságú motorvonatot a tervek szerint szeptemberben szállítják le.

A 101,7 méter hosszú vonatszerelvények 530 ülőhelyesek, a vonatokot ellátták kerekesszékes emelővel és mozgáskorláto-zottak részére hozzáférhető toalettal.

A Siemens bemutatta az új generációs regionális villamos motorvonatát

A Siemens bejelentette az új sorozatú Mireo elnevezésű elővárosi és regionális villamos motorvonatokra vonatkozó terveit. A modu-lokból, elemekből tervezett új jármű számos eleme azonos a Nagy Britannia számára gyártott Desiro City villamos motorvonattal.

Az európai piacon az új jármű váltja fel a Siemens Desiro ML vonatokot. A Mireo modulokból építik, a főösszete-vők, mint pl. a vontatási berendezések, a bevált konstrukciójúak, a lehető legkevesebb változtatást alkalmazzák, de az áram-átalakító, és forgóváz keret új tervezésű.

A Siemens kijelentette a Mireo az üzemeltető részére teljes ru-galmasságot biztosít. A vonat belső kialakítása a vevői igényeinek megfelelő lesz.

A Mireo modulterve 26 méteres motorkocsit, és 16 méter hosz-szú közbenső kocsit tartalmaz mely csuklós forgóvázal kapcsolódik össze. A forgóváz tengely távolsága 2,65 méter.

A vonatot különböző konfigurációban lehet megrendelni. Alap-egysége 52 méter hosszú két kocsisvonat.

A Mireo tervezési sebessége 160 km/h, bár a Siemens a 140 km/h sebességű vonatot is ajánlja. A Siemens tervezi a kettős erőforrású, villamos+ akkumulátoros változat fejlesztését is.

Vasútfejlesztés villamosítás hírei

Hét hónapos csúszás az Edinburgh – Glasgow vonal villamosításánál

A skót közlekedési miniszter vizsgálatot rendelt el a Network Rail infrastruktúra programjával kapcsolato-san Skóciában, miután kiderült, hogy az Edinburgh Falkirk High – Glasgow Queen Street vonal villamo-sítását nem fejezik be 2017 júliusáig, csak 7 hónappal később a tervezett határidőnél.

A Thameslink teszteli az ETCS 2 szintű vonatbefolyásolási rendszert

A Brit infrastruktúra hivatal, a Network Rail, Thames Link programja július 30.-án mérföldkőhöz érkezett

miután eredményesen üzemeltette a 700 sorozatú vo-natát London Central-on keresztül az ETCS 2 szint alkalmazásával.

A rendszer a mozdonyvezető ellenőrzése alatt ké-pes automatikus üzemre St. Pancras és Blackfriars ál-lomások között London központban, és 2018 évtől 24 db. vonatot tud üzemeltetni óránként.

Ez volt az első működési és üzemeltetési próba abból a sorozatból melyet a következő 16 hónapra terveztek, hogy biztosítsák a vonat biztonságát és ha-tékonyágát, és szeptemberben folytatódnak az éjsza-kai próbák.

Az EC elrendelte az Adifnak, hogy térítse vissza a nagysebességű próba központ tőkáját

Július végén az Európai Bizottság, EC, elrendelte az Adifnak, a spanyol infrastruktúra hivatalnak, hogy térítsen vissza 141 millió eurót a kormánynak, amit a nagysebességű vasúti próba pálya építésére adtak dél Spanyolországban. A tervezett próbapályát 520 km/h sebességre építettek volna meg, de azt úgy még sem valósították meg.

Az EC 16 hónapos alapos vizsgálat után úgy döntött, hogy a 358,6 millió eurós projekt amellyel az 58 kilométer hosszú normál nyomtávolságú körpálya épült volna meg Atequera közelében, nem felel meg az eredeti célnak, és nem járul hozzá a régió fenntartható fejlődéséhez.

Az EC elmondta, hogy nincs igény a 350 km/h sebesség felett

vonatok próbáira. Erre a sebességre már üzemelnek próba központok az Európai Unióban, és a próbákat a közforgalmi hálózaton is végzik, így a teljes projekt gazdaságilag haszontalan, mivel a központ megkésztetné a meglévő berendezéseket, és valószínű veszteséget generálna.

A spanyol Közlekedési Minisztérium nem tudott érdeklődést keltetni magán cégek körében 2013. évben, amikor a PPP-re vonatkozó tendert kiírták, annak ellenére, hogy a közpénzt allokálták.

Az EC úgy gondolja, hogy a központ eltorzítaná a versenyt azért, hogy támogatsanak egy új indulót a piacon, miközben a piac behatárolt, és Andalúzia gazdaságára az építés hatása csak rövidtávú.

Adif a gazdasági minisztériummal megkezdte a tárgyalásait a támogatás visszafizetéséről.

Nagysebességű vasút hírei

A TGV Est második szakaszán megindult a menetrendszerinti közlekedés

A Párizs – Strasbourg utazási idő 2 órára csökkent július harmadikától, miután megindult a menetrendszerinti közlekedés a TGV Est vonal 106 kilométeres új szakaszán.

A 2 milliárd euró értékű nagysebességű vonalat Baudrecourt – Vendenheim között eredetileg április 3.-án kellett volna megnyitni a közforgalom számára, de ezt el kellett halasztani mivel a próba vonat Eckwersheimhez közel 2015. november 11.-án kisiklott.

A pályaépítés befejezése után a Párizs - Strasbourg között az utazási idő 1 óra 49 percnél rövidebb lesz.

Az Evraz új nagysebességű sínt fejleszt Oroszország részére

Az új sín összehasonlítva a korábbi 250 km/h sebességre tervezettel, kilenc ellenőrzött paramétere 25-50 százalékkal megnövelt sín profil toleranciával rendelkezik, 25 százalékkal szigorúbb követelményt tartalmaz a nem fémes tartalommal szemben, és alacsony hidrogén tartalmat a forró acélban.

Az új sínnek 25 százalékkal nagyobb ellenállásúnak kell lennie az alacsony hőmérsékleten, és magasabb ütközési rugalmasságának mínusz 60 Celsius fok alatt. A síneket úgy tervezik, hogy ellenálló legyen mínusz 48 foktól plusz 67 Celsius fokig.

Megkezdődtek a TGV Sud Europ Atlantique próbái

A Lisea konzorcium július 25-én megünnepelte, hogy a Sud Europ Atlantique nagy sebességű vonal négy év utáni építkezése mérőföldkőhöz érkezett, mivel a Tours és Bordeaux közötti 302 kilométeres szakasz középső részén megkezdődtek a nagysebességű próbák.

Alacsony-sebességű dinamikus teszt júliusban kezdődött meg, a nagysebességű próbák pedig 160 km/h sebességgel kezdődnek mind a két irányba, Az SNCF biztosítja a TGV Duplex mérővonatot.

A vonalat 2017 júliusában helyezik üzembe, és ezzel a Párizs - Bordeaux között az utazási idő, a jelenlegi 3

óra 14 percről 2 óra 4 percre csökken. A Párizs- Toulouse utazás időtartama pedig több mint egy órával, 5 óra 25 percről 4 óra 9 percre rövidül.

Az SNCF tervei szerint 2019 évben Párizs és Bordeaux között az utas létszám eléri a 2,3 milliót. Hamarosan lesz állítják a 40 db új Alstom Euroduplex Atlantique emeletes vonat első szerelvényét.

Szingapúr- KL nagysebességű vonalát 2026 évben nyitják meg

Malajzia és Szingapúr miniszterelnöke, egyetértési memorandumot írtak alá, malajziai Putrajay városban július 19.-én. Ebben egyetértésüket fejezik ki a Kuala Lumpur-Szingapúr közötti nagysebességű vasútvonal időszerűségével, és építési tervével.

A két miniszterelnök közös felelősséget vállal saját hazájukban, a fejlesztésért, az építésért, az infrastruktúra fenntartásáért. Malajzia Nagysebességű Vasúti Részvénytársaság (MyHSR) felel a 335 kilométeres malajziai vonalrész elkészítéséért, míg az LTA felügyeli a 15 kilométeres szingapúri vonalszakaszt.

A vonatok 15 perces időközökben fognak közlekedni, részben megállás nélkül, részben a közbelső állomásokon megállva. Az utazási idő az expressz üzemben kb. 90 perc lesz, a közbelső állomásokon megálló vonatoké pedig kb. 2 óra.

Egy ausztrál konzorcium a Melbourne – Sydney nagysebességű vasút építését javasolja

A Land and Rail Ausztrália, (Clara) egy privát ausztrál konzorcium ambiciózus tenderkiírást tett közzé, nagysebességű vasúti hálózat építésére. A terv Melbourne és Sydney összekötése, mely kijelentésük szerint nem igény állami forrásokat, a vállalat a költségeket egyéb forrásokból fogja biztosítani, pl. az építkezések által érintett földek értéknövekedéséből.

Az első építési fázist 5 éven belül meg lehet kezdeni, és a nagysebességű összeköttetés az első városokkal 10 éven belül megvalósulhat.