

HÍREK

Hibrid erőforrású vontatójárművek hírei

Terjednek a hidrogénnel üzemelő vonatok

A hidrogén vasúti célú felhasználására tett kísérletek nem újak. Több évtizede a dízelmozdonyok motorjainak gázüzeműre átállításával voltak kísérletek. A hidrogént a mozdony mögé csatolt tartálykocsiban tárolták, és ezzel a mozdony használhatóságát korlátozták. Akkortájt pl., a Ganz Motor kft kifejlesztette a gázüzemű dízelmotorjait, amelyeket stabil, erőműi célra, azóta is használnak hazánkban. Lásd pl., a képen látható a Paksi atomerőműnek szállított dízelmotort.



1. ábra Ganz Motor kft dízelmotorja gázüzemre is átállítható

A hidrogén használata a vasúti ágazatban is kezd elterjedni. A Siemens és a MOL- Alstom páros is készül új fejlesztéssel.

A **Siemens**, a Reuters decemberi beszámolója alapján 1000 km hatótávolságú hidrogénüzemű vonatokot tesztel. A cél az, hogy felsővezetékek és egyben üvegházhatású gáz kibocsátás nélkül lehessen utazni. A Siemens vonatokban a hidrogén energiát hidrogéngenerátor formájában hasznosítják. A hidrogéngenerátor a fedélzeti elektromos akkumulátort tölti, amely azáltal, hogy villanymotort



2. ábra: Coradia iLint

táplálja, a jármű gyorsulását segíti. Így akár 160 km/órás sebesség is elérhető. A technológiát jövőre Németországban tesztelik.

A **MOL-csoport** is tervez hasonló fejlesztést a hidrogénmeghajtású vonatokat is gyártó **Alstommal közösen**. Az Alstom weboldalán nemrég közzétett információk szerint a két vállalat szándéknyilatkozatot írt alá arról, hogy együttműködésben felméri a hidrogéntechnológia vasúti közlekedésben való alkalmazásának lehetőségeit. A szándéknyilatkozattal jelentős lépést tettek a magyar vasúthálózat dekarbonizációja felé – közölték.

A Szeged-Hódmezővásárhely tram train aktuális hírei

Szeged Rendezőn elkészült a MÁV-START tram-train jármű telep épülete.



3. ábra: Tram train karbantartó telep Szeged Rendezőn

A karbantartó bázis beruházását az unió és a magyar állam finanszírozza. A karbantartó bázis átadása a közel jövőben várható.



4. ábra: A karbantartó telep beruházási költsége

Vasút-villamosok előzése Algyőn. A 006-os menetrendszerűen előzi a futópróbás 002-est 2022. február 24-én.



5. ábra: Tram trainek találkozása (Fotó: Murárik László)

A Tanspennie Express és a GWR /angol vonat-üzemeltető/két-üzemmódú mozdonyokat keres

A Tanspennie Express 15-20 kétüzemű mozdonyt vásárolna, további 5 jármű beszerzésére vonatkozó opcióval, melyeket a Great Western Railway (GWR) Night Riviera hálókocsi üzeméhez használnának. A specifikációban szerepel, hogy a mozdony 160 km/h sebességű legyen, tudjon 25 kV, 50 Hz feszültségű felsővezeték alatt közlekedni és alternatívaként nem villamosított vonalakon is.

A DB Cargo dízel-akkumulátoros hibrid mozdonyokat rendel

A DB Cargo keretszerződést kötött a Vossloh Lokomotives jármű vállalattal 250 dízel-akkumulátoros hibrid mozdony szállítására, 2024. évtől biztosan 50 járműre.

A DB Cargo rendelt DM 20 BDD variánsát, melynek két dízel generátor egysége van, teljesítménye 900 kW plusz a lítium titán típusú vontatási akkumulátorok, amelyek kapacitása meghaladja a 120 kWh-t.

Az SNCF és az Alstom bemutatta az első 3 üzemmódú regionális vonatát

Az SNCF személyszállítás, és az Alstom bemutatta az első három üzemmódú akkumulátor- villamos-dízel regionális vonatát, melyet egy üzemben lévő négy kocsis, kettős üzemmódú motorvonatból alakítottak ki. Ezt a motorvonatot 2016. évben állították üzembe, Occitanie régióban.

Az SNCF célja, hogy 2050 évre megszüntessék a dízel vontatást, ezért a nemzeti üzemeltető elindította a Plane TER programját azért, hogy a jelenleg dízel motorvonatos széndioxid kibocsátású regionális közlekedést átállítsák bio üzemanyagúra, hidrogéncella vagy akkumulátor használatára.

Az Alstom a négy dízelmotorból kettőt a teszthez kicserélt lítium akkumulátor csomagra, miközben a nem villamosított vonalakon megőrizte a villamos-dízel vo-

nat hatósugarát, ami kb. 1000 km. Az SNCF szerint a fékenergiának 90 százalékát vissza lehet táplálni, amely lehetővé teszi, hogy az átalakított vonat 20 százalékkal kevesebb energiát használjon fel. A három üzemmódú Regiolis vonat a tesztek során megtartotta a 160 km/h maximális sebességét.



6. ábra: Regiolis az Occitanie régióban

A három üzemmódú vonatot Franciaországban és a Cseh Köztársaságban Velimben lévő próbapályán alá vetik egy kiterjedt engedélyezési tesztnek.

Bussnang, 2022. február 28

Az Arriva Netherlands számára készült Stadler vonaton végzett akkumulátorpróbák bebizonyították, hogy károsanyag-kibocsátásmentesen közlekedhetnek a nem villamosított vonalakon

A Stadler által gyártott módosított dízel-elektromos motorvonatokon elvégzett tesztek azt mutatják, hogy a vonatok kizárólag akkumulátorral, nem villamosított vonalakon is működhetnek. Ez a siker alátámasztja a Stadler fenntarthatósági bizonyítványait, és óriási előnyöket jelent az ügyfelek és az egész társadalom számára.



7. ábra: A FLIRT akku a világrekorder

Az Arriva Netherlands számára épített módosított dízel-elektromos motorvonaton végrehajtott akkumu-

látorpróbák sikeres lezárása azt mutatja, hogy ezek a vonatok károsanyag-kibocsátás nélkül, dízelgenerátor használata nélkül is közlekedhetnek, támogatva az ügyfél szén-dioxid-kibocsátási céljait, és elkerülhető a költséges infrastruktúra. változtatások.

A Stadler eddig mintegy 300 vontatási akkumulátorral szerelt motorvonatot és mozdonyt értékesített tíz országban, köztük több mint 110 FLIRT Akku-t Németország három régiójában. A tavalyi tesztek során az akkumulátorral működő FLIRT Akku több mint 220 km-t tett meg csak akkumulátoros üzemmódban, ami a leghosszabb távolság, amely a Guinness-rekordok könyvében szerepel.

A Stadler jelenleg a San Bernardino Megyei Közlekedési Hatóság megrendelésére az első hidrogénüzemű vonatot építi az Egyesült Államokban.

Heidekrautbahn hidrogén vonatokat rendelt

A Niederbarnimer vasút, Németország, a Siemens Mobilityt bízta meg, hogy szállítson hat hidrogén üzemanyag cellás motorvonatot a Heidekrautbahn üzeméhez északra Berlintől. A szállítás a tervek szerint 2024 szeptemberében kezdődik meg, és december végén a menetrend változásakor állnak üzembe. A támogatási projekt 2034 decemberéig lesz érvényben. A vonatok az Y alakú Heidekrautbahn hálózatán fognak üzemelni, Basdorf és Wilhelmsruh vonalon, amit 2024 évben indítanak újra.

A motorvonattól elvárják, hogy 120 km/h sebességgel tudjon közlekedni, és 3 egység összekapcsolásával kb. 140 ülőhellyel rendelkezzen. A több részes egység rendelkezzen valós idejű utastájékoztatóval, Wi-Fi-vel és légkondicionálással.

A szerződésben szereplő opció szerint további három egységet lehet rendelni.

Skóciában megkezdődtek az építkezések a Levenmouth vasútvonalon

A Brit Network, NR, infrastruktúra vezetője megerősítette, hogy a Skóciában lévő 8 kilométer hosszú Levenmouth vonal újra nyitásának munkálatai megkezdődtek. A 116 millió font értékű projekt magába foglalja a régi vágány ágyazat tisztítását, azért, hogy helyre állítsák a kétvágányú 8 km. hosszú vonalat Levenig. A vonalon a személyszállítást 1969. évben szüntették be és egy vágányúvá alakították át 1972. évben.

Kezdetben 2024. évben, amikor a vonalat megnyitják, dízel motorvonatokkal közlekednek miközben a vonal villamosítását is tervezik.

Svájc és Olaszország megegyezett a Lötschberg Simplon felújításában

Ez a munka lehetővé fogja tenni, hogy a tehervonatok elérjék Milánó régiót 2028. évben.

A svájci szövetségi közlekedési hivatal rögzítette annak a projektnek a technikai részleteit, amely bemutatja

a tehervonatok közlekedését lehetővé tevő Lötschberg – Simplon tengelyt. Ez a 4m tengely biztosítja az összeköttetést Olaszországgal. A svájci és az olasz tanácsosok Locarnóban megegyezést írtak alá 2020. évben, hogy fejlesztik e vonalat, miközben megnyitják a Ceneri alagutat. A megegyezés szerint az Olasz Vasutak, RFI, a teljes munkát elvégzi, úgy kialakítva a vonalat, hogy a tehervonatok 4 méter magas konténerekkel elérjék Milánó Navara régiót 2028 évben.

Oszták mozdonyok úton Tanzánia felé

Az első négy korábban az ÖBB tulajdonát képező 1014 sorozatú villamos mozdony, melyet a török Yapi Merkezi szállított, hajóra tették Tanzánia felé, hogy teszteljék a Dar es Salaam–Morogoro normál nyomtávolságú vonalon.

A 18 darab két áram rendszerű 15 kV 16,7 Hz, és 25 kV 50 Hz, mozdonyok 175 km/h maximális sebességűek. Ezeket a mozdonyokat az ÖBB számára gyártották az SPG Graz és az Elin gyárakban 1993-94 években. A 3 MW teljesítményű mozdonyokat 2009. évben vonták ki a forgalomból, és 2016 évben eladták Romániának. A mozdonyokat a Zeller Transport Technik vette meg 2018. évben, és a mozdonyok egy részét visszaszállította Ausztriába.

Azt követően, hogy ZTT alatt tönkrement négy mozdonyt eladtak Yapi Merkezi vállalatnak.

A normál nyomtávolságú menetrendszerinti járatokhoz 17 villamos mozdonyt rendelt a Tanzania Vasutak a Hyundai Rotem vállalatától 2021. évben. Ezeket a Changwonba, Dél Koreában szerelik össze, a Skodától szállított villamos berendezésekkel

A DB visszaállítja a közvetlen intercity járatát Chemnitzbe

A DB Fernverkehr újra indítja a menetrend szerint közlekedő intercity vonatokat Chemnitz főpályaudvarból, és főpályaudvarba júniusban több mint 15 év szünet után. A Zweckverband

Verkehrsverbund Mittelsachsen a DB Fernverkehr vállalattal kötött szerződést, hogy a Berlin- Drezda közötti járataiból naponta négy Chemnitzbe és onnan közlekedjen. A költsége ennek az üzemnek megfelel Sachem állam elképzelésével, amit évente 2,5 millió eurót jelent átlagosan 6,5 éven keresztül, ami az opció szerint 2032 évig meg lehet hosszabbítani.

Június elején indul meg a menetrend szerinti közlekedés, emeletes Stadler Kiss Intercity 2 villamos motorvonatokat alkalmazva, melyek korábban az oszták szabad hozzáférésű Westbahn-nál dolgozott.

A DB két vonatot üzemeltet minden reggel Chemnitzből Berlinbe, és minden este kettőt Berlinből Chemnitzbe. Az utazási idő Chemnitzből Berlin Brandenburgi repülőtérig 2,5 óra, és további fél óra, Berlin főpályaudvarig.

Jóváhagyták az állami segítséget az olasz távolsági vonatüzemeltetők részére

Az Európai Bizottság jóváhagyta az olasz kormány 687 millió euró értékű csomagját, melynek célja kompenzálni a távolsági utas szállítók veszteségeit, melyeket a korona vírus okozott 2020. július 1 és 2021. április között.

Az olasz kormány intézkedése, hogy csökkentse a korona vírus terjedését magába foglalta a lépcsősen elosztott ülőhely foglalási rendszert, ami csökkentette a kapacitást 50 százalékkal, ugyan úgy, mint az üzleti utak csökkentése. 2020. december és 2021. április között tiltás alatt álltak az interregionális utazások.

Az utazások szám 2020. július 1. és 2021. április 30 között 90 százalékkal csökkent a 2019 évi szinthez képest, ugyanezen időben az üzemeltetők a fertőtlenítési munkálatok miatt többlet kiadásokra kényszerültek. Ezek együtt oda vezettek, hogy az üzemeltetők súlyos likviditási problémával szembesültek.

Az Európai Bizottság, hasonló intézkedéseket léptetett életbe más országok esetében is.

A gördülő anyag gyárak szeretnék támogatni az éjszakai vonatok piacát

A gördülőanyag gyártók kijelentették érdekltségüket új hálókocsok gyártásában, a Párizsban február végén megtartott konferencián, mely az éjszakai vonatok legjobb üzemeltetéséről szólt. A Párizsban megtartott konferenciát a Francia Közlekedési Minisztérium szervezte, mint az európai unió tanácsának soros elnöke.

Siemens Mobility részleteket mutatott be az ÖBB által megrendelt Nightjet vonatokból, melyek München és Vence között fognak üzemelni 2023. évtől.

A GB Railfreight /Nagy Britannia vasúti teherszállítása/ rendelni fog a jövőben kipróbálásra kerülő kettős üzemű mozdonyokat

A GB Railfreight úgy tervezi, hogy fővonalai villamosdízelt mozdonyokat rendel, modul rendszerben tervezett, mely elősegíti, hogy a jövőben a dízelmotort akkumulátorra vagy hidrogén üzemanyag cellákra cseréljék. A Rail Business, Anglia, egyetértett azzal, hogy a Stadlerrel előre haladott tárgyalások folynak a két rendszerű CoCo tengely elrendezésű mozdonyok szállításáról a gyár spanyolországi Valenciában lévő gyártelepéről. A keretszerződés 50 mozdony szállításáról szól, melyből kezdetként 20 járművet rendelnek, és további 30 mozdony opcionális.

A kiválasztott 99 sorozatú mozdony, melyeket korábban a vasút tulajdonában lévő hajókon használtak, a mozdonyok támogatni fogja a GB Railfreight dekarbonizációs erőfeszítését, mivel használni tudja a 25 kV 50 Hz villamos felsővezeték, ahol elérhető, és használja a dízel hajtást azokon a vonalakon melyeket az üzemeltető nem fog villamosítani a közeljövőben.

Az új mozdonyok olyan dízelmotorral kell rendelkeznie, ami az aktuális káros anyag kibocsátási szabvá-



KTI Közlekedéstudományi Intézet
NoBo és DeBo tanúsítás

Sok éves tapasztalattal, nagy múltú intézményi háttérrel, elismert szakértőkkel végezzük vasúti alrendszerek tanúsítását.

Keressen minket, örömmel állunk rendelkezésére!

KTI
Alapítva - Since 1938

KTI Közlekedéstudományi Intézet Non-Profit Kft.
1119 Budapest, Than Károly u. 3-5.
+36 1 371 5983
tanusitas@kti.hu
www.kti.hu

nyoknak megfelel, és elegendően nagy a teljesítménye a fővonalai teherszállításhoz a nem villamosított vonalakon.

A modulokból tervezett járműnek képesnek kell lennie, hogy a dízelmotort kicseréljék akkumulátorra, vagy üzemanyag cellákra és a fővonalai tehervonatok továbbításához megfelelő legyen ezek után is.

Fedélzeti sín állapot vizsgáló szenzort próbálnak ki Skóciában

A Hitachi Rail Perpetuum leányvállalata a Network Rail Porterbrook és a ScotRail együtt fogja kipróbálni a fedélzeti digitális szenzorokat, amivel automatizálni tudják a sín hibák jelzését.

A független és saját meghajtású szenzorokat a személyszállítási üzemből lévő járművekre szerelik fel, használva a giroszkóp és a gyorsulásmérő kombinációját, hogy ellenőrizzék a futás jószágát valós időben, és így képes meghatározni azokat a helyeket melyekre figyelni kell. Analitikai eszközöket kell használni, hogy képet kapjanak arról a területről, ami veszélyes és ezeket figyelemmel kell kísérni, vagy a jövőben fel kell újítani.

Újra a Stadlert bízták meg emeletes villamos motorvonat szállítására

A Stadler győzelmét jelentették be ismét, egy 10 éves keretszerződésre kiírt pályázaton, hogy az ÖBB számára

186 emeletes villamos motorvonatot szállítson 3 milliárd euró értékben.

A két éves tender eljárást követően az ÖBB a Stadler nevezte meg, mint a pályázók között támogatott résztvevőt, 2021. évben, kijelentve, hogy a svájci gyár adta a legjobb technikai és pénzügyi előterjesztést.

Az Alstom kifogásolta a döntést. Bár a kifogást elutasították, de az adminisztrációs bíróság úgy találta, hogy az osztrák törvény szerint, a Stadler által használt elektronikus aláírás nem érvényes az Európai Unióban. A Stadler kijelentette, ők ezt az aláírást 100 alkalommal is használták, megelőző EU tendereken, beleértve Ausztriát is. Végül megadta az engedélyt az adminisztrációs bíróság arra, hogy az ÖBB formálisan is megkösse a keretszerződést a Stadlerrel, aki kijelentette február 23-án, hogy a rendelést a közel jövőben elfogadják.

A négy, öt és hat kocsis villamos motorvonatok a Stadler Kiss családból származnak, és a vállalat emeletes kocsis gyárában szerelik össze a svájci Margrethenben.

Bemutatták a Lett Vasutak villamos motorvonatát

A Skoda Transportation által szállított első négyrészes motorvonatot bemutatták Lettországon. A megrendelés 32 motorvonatra szól.

Ez a vonat hozza Lettországra az új szabványnak megfelelő minőséget a nemzeti személyszállítási üzemeltető igazgatója szavai szerint. A motorvonat próbái március végén kezdődtek meg és a tervek szerint a személyszállításba ősszel kapcsolódnak be. A motorvonat 1520 mm-es nyomtávolságú, és a Skoda RégióPanter motorvonatának egyik változata. A lett motorvonat elődei Csehországban és Szlovákiában üzemelnek. A teljesítménye 3 MW, hat hajtott tengellyel és beépített superkapacitású energia tárolóval.

A négy kocsis motorvonat 109,8 méter hosszú, 436 ülőhelyes, férőhely kapacitása 890 utas.

Próba alatt áll a vonat pontos helymeghatározása

A vonat helyzet adatainak a nagyon pontos meghatározásához a Thales Robust Train Positioning rendszert (RTPS) lehetséges használata érdekében szerelték fel a kísérlet elvégzése céljából a Great Western Vasutak (Anglia) 150 sorozatú dízel motorvonatára.

Az RTPS kombinált adatait műhold helyzet meghatározó rendszere és radar sebesség szenzorok, valamint digitális sín térkép szolgál arra, hogy meghatározza a dízel motorvonat helyzetét nagy pontossággal anélkül, hogy sín melletti készülékekre szükség lenne.

Az FRA összehasonlítja a nagysebességű vonat zajcsökkentési szabványait

Ricardo (USA) befejezte a tanulmányát a Szövetségi Vasúti Hivatal számára, FRA.

A tanulmány indítéka az volt, hogy már készült egy 2016-os kutatás, ami felvázolta a globális zajcsökkentési

szabályokat, és előírásait a világon a hozzá tartozó elektronikus eszközökkel és vonat üzemeltetési feltételekkel. E korábbi tanulmány melyet Ricardó írt például válasz adhat arra a kérdésre, hogy ami az európai szabálynak megfelel, hogyan alkalmazható az amerikai és japán előírásoknak. Tanulmányában kitér, hogy a különböző országok, beleértve Amerikát, milyen költségekkel számolnak a zajcsökkentés végrehajtásában. Kb. 70 különböző modellt állított fel Amerikai vasutak részére mielőtt két kiemelt vasúton bevezették volna javaslatait: ez a két útvonal észak-keleti folyosó, valamint, Kaliforniába tervezett nagysebességű vonal.

Elemzéséből az derült ki, hogy az északi korridor zajcsökkentési költsége ötször több mint a Kalifornia vonalon, köszönhetően az északi korridor sűrű beépítettségének.

Huszonnyolcezer szaúdi nő pályázott nagysebességű vonatok vezetésére

Több mint 28 000 nő jelentkezett az első 30 vonat mozdonyvezetői állására, miután ezt lehetővé tették számukra. A mozdonyvezetőket a spanyol nemzeti üzemeltető, a RENFE választja ki, miután egy 12 évre érvényes szerződést kötöttek, hogy a Haramain nagysebességű vonatot Makkah és Madinah között üzemeltetik partnerségben az infrastruktúra vezetésével, az ADIF-val és mérnöki konzulenssel az Alneco-val.

Több mint a fele a jelentkezőknek az első fordulóban átment, amely a végzettséget és az angoltudást, vizsgálta online rostálásban. További tesztek és interjúkat kell végig csinálni, hogy kiválasszák azokat, akik az elméleti és gyakorlati tréningen részt vehetnek. Erről a RENFE gondoskodik jövő év márciusáig.

Több mint 1300 főt alkalmaznak a Haramain nagysebességű vonalon, és ezek nagy része szaúdi nemzetiségű.

Az első mozdonyvezetőket Madridban képezték ki 2013-2014 években, a 453 kilométeres vonal 2018. szeptemberi megnyitása előtt.

Azóta a kiképzési program kibővült több mint 80 helyi mozdonyvezetőt képezett ki a RENFE, szaúdi nemzetiségű, és további 50 most jár tanfolyamra. A RENFE helyi leányvállalatai szintén toboroztak és kiképeztek több mint 400 embert, hogy a vasút kereskedelmi és üzemeltetési feladatait ellássák.

Európa és Kína együtt kíván működni az új selyem út fejlesztésében

Az európai áruszállítási szektornak szüksége van arra, hogy nagyobb szerepe legyen Kínával való vasúti összeköttetés fejlesztésében, hogy biztosítsák az Eurázsiai vasúti összeköttetést, amivel elérhetik selyem út teljes kihasználtságát.

David Aloia, az Észak-Kelet Európa ingavonati közlekedés vezetője, és a Landbridge Kína helyettes vezér-

igazgatója, kijelentette a selyem út koncepciójának újra gondolása szükséges az európaiakkal, hogy e téren meg-
lévő nagyobb jártasságukat fel lehessen használni.

Jó hangulat van az Inno Trans bemutató termeiben melynek belépő jegyeinek 98 százaléka elkelt

Kedvező hangulat uralkodik a vasúti járműgyártók között, az Inno Trans ez évi kezdetén, adja hírül a kiállítás szervezője, a Messe Berlin. Nagy nemzetközi érdeklődés tapasztalható a szeptember 20-23 lebonyolításra kerülő esemény iránt, melynek szlogenje, a mobilitás jövője egybeesik a klíma változásával. Január 20-án a Messe Berlin kijelentette, hogy az Inno Trans bemutató helyeinek 98 százalékát már lefoglalták. A nagy igény mutatja, hogy a közlekedési szektor hosszú szünet után nagyon szeretné együttesen bemutatni új termékeiket, jelentette ki a kiállítás igazgatója Kerstin Schulz.

A 13. Inno Trans 108000 négyzetméter helyet és 42 csarnokot fog használni. A kiállítás helyet biztosít a vasúti technológiának, a vasúti infrastruktúrának, a személyszállításnak, a belső kialakításra, valamint alagutak építésére.

A szervezők szerint a nemzetközi részvétel olyan nagy lesz, mint ami az utolsó alkalomkor 2018. évben, mikor 64 százaléka a kiállítóknak, 57 országból érkezett, Németországon kívülről. A kiállításra a jegyeket előre meg kell venni, azokat márciusban kezdték árulni.

ADIF keresi a jobb nyomtávolság váltó rendszert a tehervonatok számára

Spanyolország szeretné a vasúti tehervonatok ki- és belépését a határon meggyorsítani, javítva versenyképességüket az 1668 mm, nyomtávú tehervonatok átállítását 1435 milliméteresre és fordítva. A spanyol infrastruktúra hivatal, ADIF, pályázatot írt ki két innovatív nyomtávolság módosító berendezés fejlesztésére, beszerelésére és tehervagon tengelyek automatikus nyomtávolság módosítására. Ezt korábban az Európai Regionális Alap 64 százalékban támogatott.

A nyomtávolság váltó berendezés szerződését januárban hozták nyilvánosságra, melynek értéke 2,57 millió euró. A szerződés magába foglalja a kutatási, és fejlesztési munkákat, és az alkalmazandó technológiát, valamint egy fix és egy hordozható kivitelű berendezésnek a legyártását és összeszerelését.

Az akkumulátoros vonat finanszírozása Brandenburgban

Megoldódott a villamos több részes motorvonatok finanszírozása, melyek felváltják a dízel motorvonatokat a regionális üzemükben, Brandenburgban 2024 decemberétől. A 2021. évben rendelt 31 Siemens Mobility, Mireo Plus B BEMU melyet egy Alpha Trains lízing cégen keresztül vesznek meg speciális feladatokra, Az üzemeltető Niderbarnimer Eisenbahn lesz. A BEMU járművet a 15 kV, 16,7 H-es villamos felsővezeték alatt

üzemeltetik. Ahol nincs felsővezeték ott a lítium-ion akkumulátor biztosít több mint 90 kilométeren keresztül a nem villamosított vonalakon való vontatást. Többlet töltőállomásokat kell kialakítani, ahol szükséges. Energiát teljes mértékben megújuló forrásból vásárolják, és a vonat karbon semleges alapon üzemel, ami évente 4 millió liter dízel üzemanyag megtakarítást jelent. Az EBRD 95 millió euró kölcsönt ad a fejlesztéshez és a beszerzéshez, és az Európai Bizottság támogatja a projektet tőkével.

Magyar vasúti infrastruktúra hírei

Celldömölk, 2022. március 25. – A vasúttársaság legforgalmasabb helyszíneit érintő „50 megújuló állomás” programjának keretében újult meg külsőleg is teljesen Celldömölk felvételi épülete. A patinás állomásépület ismét eredeti fényében fogadhatja az utasokat, az itt dolgozókat és a város lakóit egyaránt.



1. ábra: A megújult Celldömölk állomás

Felújították a tönkrement épületszerkezeti elemeket, visszaállították a régi és impozáns külső megjelenést. Az épület homlokzatát teljesen újra vakolták és festették, új fa nyílászárókat építettek be, kicserélték a bádogos szerkezetet, a főbejárat melletti két toronyépület új fémlemezfedést kapott. A használaton kívüli kéményeket, antennákat és kéményseprő járdákat elbontották, a megmaradó kéményeket pedig felújították. Az utascarnok belső világítását is korszerűsítették, továbbá fotocellás ajtókat is beépítettek, megkönnyítve az utascarnokba való be- és kijutást. A peron térköborítást kapott, és új peronbútorokat helyeztek ki, valamint fémlemezfedést is készítettek az I. vágány melletti peronra. Az épület keleti oldalán a megsüllyedt épületrészt helyreállították, emellett új villámvédelmi rendszert építettek ki, továbbá az épület melletti első vágányt is felújították.

(Forrás: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság)

Elkészült a Kőszeg – Szombathely vasútvonal teljes felújítása

2022. március 25.

Teljesen megújult vasúti pálya, komfortos, kényelmes megállóhelyek és állomás, magasperonok, új parkolók, kerékpártárolók, intermodális átszállási lehetőség – elkészült a Kőszeg-Szombathely vasútvonal teljes rekonstrukciója. A projekt az Európai Regionális Fejlesztési Alap támogatásával, 3,24 milliárd forintból valósult meg.

A munkálatok keretében a 17 kilométeres szakaszon elvégezték a vasúti pálya teljes rekonstrukcióját. Megtörtént a vasúti útátjárók felújítása, átépítése, valamint kialakították a távközlési kapcsolatokhoz szükséges optikai hálózatot, így nem csak kényelmesebb, de biztonságosabb is lett a vasútvonal.



2. ábra: Az átépített Kőszeg állomás

Jelentős változások történtek Kőszegen: átalakították a vágányhálózatot, 100 méter hosszú magasperon készült, emellett új peronbútorok, esőbeálló, korszerű LED-es térvilágítás, új vizuális utastájékoztató kijelzők és korszerű hangos utastájékoztató várja az utasokat. Az autóval érkezőknek P+R parkoló, a kerékpárosoknak 40 férőhelyes fedett kerékpártároló áll rendelkezésére.

Különlegesség az ún. intermodális peron kialakítása: ennek lényege, hogy az autóbuszok közvetlenül a vasúti peron mellett tudnak megállni, így a lehető legkönnyebb az átszállási lehetőség.

„A több mint 11 ezer lakosú Kőszeg és a megyeszékhely vasúti összeköttetésének korszerűsítése a villamosítással folytatódik. A tervezett beruházással a GYSEV teljes magyarországi hálózatán elektromos hajtású vonatok szállíthatják majd az utasokat. A Volánbusz tavaly beszerzett Credobus Econell 12 típusú járműveit az Újkér-Kőszeg-Szombathely járatokban is közlekedtetni. A 87-es főút Kőszeg és Rőtfalva országhatár közötti szakaszát már tavaly nyáron átadtuk, az M87 megyeszékhelyig tartó szakasza pedig előkészítés alatt áll” – mondta a projektzáró rendezvényen Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára.



3. ábra: A vonat és autóbusz közötti átszállás gyors és kényelmes kialakítása Kőszegen

„Büszkék vagyunk arra, hogy a GYSEV alapításának 150 éves jubileumi évében egy ilyen nagyszabású fejlesztés sikeres megvalósítását jelenthetjük be. A Kőszeg-Szombathely vasútvonalon ezzel a nagymértékű fejlesztéssel jelentősen emelkedett a szolgáltatási színvonal, de nem szeretnénk itt megállni: tervezzük a vonalszakasz villamosítását, amelynek megvalósítása után már modern, villamos motorvonatok közlekedhetnek Kőszeg és Szombathely között is” – hangsúlyozta Kövesdi Szilárd, a GYSEV Zrt. elnök-vezérigazgatója.

A kőszegi intermodális peronon a végleges forgalmahelyezési és használatba vételi engedélyek megérkezését követően indulhat meg az autóbuszos forgalom.

A projekt összköltsége 3 milliárd 246 millió forint, a beruházás az Európai Regionális Fejlesztési Alap támogatásával valósult meg.

A felújítás számokban:

- Mintegy 4300 m² akadálymentes térkövel burkolt felületet alakítottak ki
- Több mint 20.000 m³ új zúzottkő anyag került bedolgozásra
- A közös autóbuszos – vasúti peront 33 cm vastag, bazaltbeton burkolatú útpályán lehet megközelíteni
- Összesen 180 db fedett kerékpártároló készült
- A vasúti pályában közel 1000 db hevederes illesztést szüntettek meg

A GYSEV soproni vasútállomása megszépül

Március 16-tól folytatódik a soproni vasútállomás épületegyüttesének teljes felújítása. A munkálatok keretében a várótermet is tartalmazó központi épületrész külső-belső felújítása, valamint a dél-keleti üzemi épületszárny külső felújítása történik meg. A kivitelezés során a vasútállomás folyamatosan üzemel, a munkavégzés a menetrendet nem befolyásolja.

A fontosabb munkálatok:

- Az épületre a korábbiakban használttal megegyező kerámiaburkolat kerül, a burkolatot több helyen zöld-sárga minta díszíti majd

- Az érintett épületrészekben kicserélik a nyílászárókat; a burkolatokat, álmennyezeteket, tetőszigetelést elbontják, majd korszerű anyagok használatával és építési technológiák alkalmazásával építik vissza
- Az I-es peron megközelítése változik: az aluljáróba vezető lépcső másik oldalán lesz majd lehetséges
- A jelenleg üzemelő eXpresszót teljes egészében elbontják, helyette egy tágas fogyasztótérrel rendelkező vendéglátó egységet alakítanak ki
- Folytatódik a várócsarnok akadálymentesítése
- Az Állomás utcai emeleti terasz látogatható lesz, emiatt összekötik a belső galériákat



4. ábra: Sopron állomásépület látványterve

A felújítás alatt a személypályaudvar folyamatosan üzemel, a munkavégzés a menetrendet nem befolyásolja, ugyanakkor a tervezett munkálatok a várócsarnok teljes területét, a bejáratot és kijáratot is érintik, emiatt időszakos korlátozásokra kell számítani. Ideiglenes közlekedési útvonalakat jelölnek ki és időszakosan a személypénztárak helye is változik majd.

Az állomásépület felújításának mostani üteme a tervek szerint október végéig tart.

(Forrás: GYSEV)

A Budapest Nyugati pályaudvar távlati fejlesztésére kiírt pályázat győztes tervének két látványképét mutatjuk be



5. ábra: Az Eifelcsarnok tervezett látképe



6. ábra: A vonatok indulása és érkezése a felső szinten új fedett csarnokban valósul meg

(Forrás: BFK)

Járműbeszerzés hírei

A német Start a Stadlert választotta ki a határátmeneti villamos motorvonatok szállítására

A régióközlekedésért felelős Start Deutschland szerződést kötött a Stadlerrel, hogy 20 FLIRT³XL több részes villamos motorvonatot szállít a Maas Wupper-Express üzemhez Németország és Hollandia között. Januárban a Rhein-Ruhr és Westfalen-Lippe közlekedési hivatala a VVR és NWL, együttműködésben a holland infrastruktúra vezetőivel kiválasztották a DB leányvállalatát, a Startot, hogy 14 éves szerződés keretében 2026 decemberében lépjen a Keolis helyébe, mint az üzemeltetés irányítója.



1. ábra: Stadler FLIRT³XL villamos motorvonat

Az út a németországi Hammban kezdődik és Düsseldorfon és Mönchengladbachon keresztül a holland határig halad, ahol a vonatoknak Venloban végállomásuk van.

A német Start vezetője azt mondta, hogy a Stadler nyerte meg a tendert, kitűnő ár érték arányt kínálva. A villamos motorvonatot 15 kV és 16,7 Hz felsővezetéki rendszerrel Németországban, és 1,5 kV egyenárammal is működni képes. 375 utast szállíthat. A vonatokot ellátták nemzeti biztonsági rendszerrel.

A négy kocsiból álló egység mindkét oldalon 7 ajtóval rendelkezik, és 375 utast szállít, beleértve 231 másodosztályú, és 34 első osztályú ülőhelyet. A szerelvény légkondicionált szalonnal, Wi-Fi csatlakozással és valós idejű utastájékoztatóval rendelkezik.

Nagy befogadó képességű helyet kínál 12 kerékpár, illetve kerekesszék számára. Két WC közül az egyik kerekesszékkel is elérhető, és padlószinten van. A Stadler ismét bebizonyította, hogy képes határokon túli célokat is kiszolgálni.

A Stadler szállítja a villamos motorvonatokat a brémai S-Bahn részére

A Transved a Stadlerrel kötött szerződést 100 millió euró értékben, hogy 16 FLIRT villamos motorvonatot szállítson a brémai S-Bahn részére.

A DB további 50 villamos-dízel mozdonyt rendel

A DB Cargo a Siemens Mobility vállalatától rendelt további 46 Vectron két üzemmódú villamos-dízelmotort, a DB Bahnbaugruppe infrastruktúraüzemeltető további négyet. A Siemens Mobility eddig 195 Vectron típusú két üzemmódú mozdonyt adott el 18 vevőnek, köztük a GYSEV-nek.



2. ábra: Kettős üzemmódú Vectronokat vesz a DB

Nagysebességű vasút hírei

Megnyílik a török Konya – Karaman nagysebességű vonal

2022. január 18.

A teher- és személyszállítási vonal 1,39 milliárd lírába (102,4 millió dollárba) kerül, és várhatóan évi 63 millió lírát takarít meg a török gazdaság számára az idő- és energiamegtakarítás, valamint a csökkentett károsanyag-kibocsátás révén. A vonal az Ankara – Konya – Karaman utazási időt 3 óra 10 percről 2 óra 40 percre csökkenti.



A törökök nagysebességű vonata

A 135 km-es Karaman – Ulukışla szakasz építése jelenleg 89%-ban készült el. Ez két alagutat, 12 hidat, 44 alul- és felüljárót, valamint 141 átereszt foglal magában. A jelzőrendszer jelenleg a tervezési fázisban van, míg a vonal villamosítására pályázat készül. A szakasz a Karaman – Ulukışla közötti utazási időt 3 óra 40 percről 1 óra 35 percre csökkenti.

Burgos – Vitoria – Gasteiz nagysebességű vonal ügye halad előre

A spanyol közlekedési minisztérium január elején bejelentette, hogy a vasúti tervező hivatal hozzájárult a Burgos és Vitoria-Gasteiz közötti nagysebességű vonal építésére vonatkozó tanulmány elkészítéséhez. Ez lehetőséget nyújt a tervezett vonallal kapcsolatban véleményt formálni, a pártok és az érdekeltek részére. Ezt követi a részletes tervek elkészítése, mielőtt a tender kiírást a vágány ágyazat építésére közzé tennék. A 93,9 kilométeres vonal építésének becsült költsége 1,2 milliárd euró. Kizárólag személyszállításra építendő 1435 mm-es nyomtávolságú kétvágányú pályát 350 km/h sebességre készítik. Az utazási idő Burgos és Vitoria-Gasteiz között kb. fél óra lesz.

A kínai nagysebességű hálózat hossza elérte a 40.000 kilométert miután üzembe helyezték az első magánbefektető által finanszírozott vonalat.

Január elején hivatalosan megnyitották a Hangzhou – Shaoxing – Taizhou nagysebességű vonalat. A vonal építése Zhejiang tartományban 2017. évben kezdődött meg, és a 267 kilométer hosszú InterCity vasút lett az első 350 km/h sebességű vonal melyet privát szektor PPP koncesszióban épült, 45 milliárd yuán értékben. A vonal üzemeltetését China Railway végzi, kezdetben 35 vonat közlekedik naponta mind a két irányba 63 perces eljutási idővel Hangzhou és Taizhou között. Decemberben elkezdik másik három nagysebességű vonal építését, ami összesen 700 kilométert jelent, és ezekkel az ország nagysebességű hálózata 40 000 kilométerre nő, a 2020. évi 37 900 kilométert kitevő hosszról.

Hírek röviden

A DB több ICE3neo szerelvényt rendelt az első motorvonat bemutatásakor

A Deutsche Bahn 1,5 milliárd eurós határozott megrendelést adott le további 43 Siemens Mobility ICE3neo szerelvényre.

USA akkumulátoros tehervagonokat fejleszt

A kaliforniai Parallel Systems startup mérnökei fejlesztik az autonóm akkumulátoros konténerwagonok prototípusait. Matt Soule vezérigazgatója és a SpaceX korábbi mérnöke kijelentette, hogy a vállalat új gondolkodásmódot kíván vinni a vasúti árufuvarozásba.