

HÍREK

A magyar vasutak és járműgyártók hírei

Az idei évben 5 évesek a GYSEV Vectron mozdonyai. A vasúttársaság 2017-ben vásárolta első 9 Siemens Vectron villamos mozdonyát, azóta a cégcsoport további két modern, villamos vontatójárművet szerzett be. A GYSEV-es Vectronok eddig 8,5 millió kilométert tettek meg.



1 ábra: GYSEV Vectron

A 2017-ben beszerzett flotta három darab háromáramnemű és hat darab kétáramnemű mozdonyból állt, amelyek azóta is rendületlenül száguldanak több ország vasúti pályáin.

2018-ban két járművet átalakítottak hibrid mozdonyra. Ez azt jelenti, hogy a járművekben a villamos motor mellett dízel segédhajtás is rendelkezésre áll.

A 90 tonnás, majdnem 19 méter hosszú, robosztus mozdonyok 160 km/h-s sebességre képesek. A GYSEV legmodernebb mozdonyai az elmúlt 5 év alatt több, mint 8 és fél millió kilométert tettek meg szerte az országban és külföldön is.

A Vectron mozdonyokat elsősorban a nemzetközi áruforgalomban használja a GYSEV cégcsoport, Németországban, Szlovéniában, vagy Romániában gyakran közlekednek a zöld-sárga villamos mozdonyok. A hazai InterCity-forgalomban is részt vesznek a vontató járművek: elsősorban a Sopron – Budapest, illetve Szombathely – Budapest között találkozhat velük az utazóközönség.

A vasúttársaság gépész munkatársainak véleménye szerint rendkívül üzembiztos gépek a Siemens Vectron villamos mozdonyok.

„A Siemens Vectron járművek üzembe állítása óta a teljes flotta üzemkésztsége minden évben 99% feletti, ami még a korszerű járműveknél is kiemelkedőnek mondható. Büszke vagyok arra, hogy ezt a magas rendelkezésre állást a saját kollégáink munkájával tudtuk, tudjuk elérni, hiszen a Siemens Konzorciummal megállapodtunk arról, hogy az ún. preventív és korrektív karbantartási munkákat a soproni műhelyünkben végezzük. A járművek megbízhatósága szintén kiemelkedő, hiszen évente csak egy-két üzemképte-

lenség fordul elő ennél a sorozatnál műszaki meghibásodás miatt. Mindez nagyságrendileg 1,7 millió (!) járműkilométer megtétele mellett. A sorozat rendkívül jó választásnak bizonyult mind távolsági (InterCity), mind tehervonati közlekedésre, így méltán lettek a GYSEV járműparkjának meghatározó tagjai” – mondta Varga András a GYSEV Zrt. gépészet igazgatója.

A gépészeti igazgató szerint a vontató járművek jó szolgálatot teljesítenek a cégcsoportnál, a GYSEV Zrt. járműparkjának fejlesztésére tökéletes megoldást jelentett a Siemens Vectron mozdonyok megvásárlása.

Tram-train hírek

Szeptember 13-án megérkezett a tizenkettedik Stadler gyártotta vasútvillamos szerelvény is Magyarországra, amellyel teljessé vált a járműflotta. Várakozáson felüli a TramTrain népszerűsége, az utasok nagyon kedvelik a félórás ütemben közlekedő vasútvillamost, ezt bizonyítja, hogy augusztusban 150 ezer utazáshoz vették igénybe a kötöttpályás közösségi közlekedés Magyarországon új, innovatív megoldását.

A Szeged és Hódmezővásárhely között közlekedő vasútvillamos megbízható, menetrendszerű közlekedése vonzó alternatíva azok számára is, akik eddig a két város közötti utazásaikhoz az autót választották. A vasútvillamos várakozáson felüli mértékben növekvő utazóközönsége legtöbbször munkanapokon, a reggeli és délutáni hivatásforgalmi időszakokban választja utazásához a közösségi közlekedés legújabb eszközét. A TramTrain kényelmes megoldást, új lehetőségeket és friss szemléletet hozott a térség közösségi közlekedésébe a fenntarthatóbb, élhetőbb jövő érdekében, amellyel az utasok egyre szélesebb köre szívesen azonosul.

A Hódmezővásárhely és Szeged között közlekedő vasútvillamosok 216 főt tudnak elszállítani egyszerre. A sűrített, félórás menetrendet kiszolgáló vasútvillamos-járműpark biztonsággal üzemel. Az utolsó, 12. vasútvillamos szerelvénye kedd este érkezett meg Szentesre, a jármű daruzása és sínre helyezése szerda reggel sikeresen befejeződött. A Szentesi Motorgarázsban összeszerelés után a hatósági vizsgák megszerzését követően forgalomba állhat, és ezzel teljessé válhat majd a vasútvillamos-flotta.

A tavaly november óta tartó ingyenes utasforgalmi próbaüzem után augusztus elsejétől a vasútvillamos a korábbi, órás ütemű menetrendhez képest kora reggeltől késő estig sűrítve, félórás követési idővel közlekedik. Az utasok jól fogadták a félórás menetrendi ütemmel együtt bevezetett kedvezményes zónás tarifarendszert. Fennmaradt a csütörtökről péntekre, péntekről szombatra és szombatról vasárnapra virradó éjszakák a peremidőszaki órás követésű rendszer, így ezeken a napokon a TramTrain járatok üzemszünet nélkül, folyamatosan közlekednek.

Sikerrel indult el a félórás üzem a vasútvillamos hálózaton

2022. augusztus 12

Az első hét tapasztalatai alapján, megbízható menetrendszerűséggel közlekedik a félórás üzemben a vasútvillamos rendszer. A nyári szabadságolások csúcsidejében ellenére naponta annyian utaztak, mint a tavasz óta tartó ingyenes utasforgalmi próbaüzem alatt, de az utasok száma folyamatosan emelkedik. Az utasok jól fogadták a félórás menetrendi ütemmel együtt bevezetett kedvezményes zónás tarifarendszert, így egy hét alatt a kilencezret is meghaladta a különböző zónákra összesen értékesített díjtermékek száma. A legnépszerűbbek a vasútvillamos teljes vonalára, Szeged-Algyő-Hódmezővásárhely viszonylatra érvényes A-B-C zónabérletek és menetjegyek, amelyeket augusztus 1-je óta több mint hétezer esetben választották a közlekedők.

A Szeged és Hódmezővásárhely között közlekedő vasútvillamos innovatív megoldás a kötöttpályás közlekedésben, átszállásmentes kapcsolatokat létrehozva segít abban, hogy az utasok autó helyett a közösségi közlekedést válasszák, közelebb hozta Hódmezővásárhelyt Szegedhez. Egyre többen választják a TramTraint, a legkedveltebbek a hivatásforgalmi járatok munkanapokon. A pontos, menetrendszerű működés biztosítja a kiszámítható közösségi közlekedést.

A Technológiai és Ipari Minisztérium, a MÁV-START, a Szegedi Közlekedési Társaság és a Volánbusz egy Magyarországon eddig nem elterjedt, az utasok számára kedvező zónás tarifarendszert dolgozott ki. A zónarendszer figyelembe veszi az alkalmi és a rendszeres, a helyi és települések közötti, valamint a különböző közlekedési módok között váltó utasok igényeit is.

A már félóránként közlekedő, légkondicionált járatok töretlen népszerűségét igazolja az egy hét alatt megvásárolt több mint 7 700 menetjegy és mintegy 1 100 bérlet és diákbérlet, de több mint 300 alkalommal éltek az utasok a kerékpár, illetve kutya jegyek vételi lehetőségével is. Az utasok a menetjegyek és bérletek több mint felét jegyértékesítő automatából vették, de 1 800 fölött van a MÁV App-ból indított sikeres vásárlások száma is.



2. ábra: Vonat villamosok találkozási pontja Szegeden

510 FLIRT vonatot szállíthat Svájcnak a Stadler

A Svájci Szövetségi Vasút (SBB), a Thurbo, a RegionAlps és a Stadler keretmegállapodást írt alá legfeljebb 510 egyszintes FLIRT motorvonat szállításáról. Ez a svájci vasút történetének legnagyobb tendere. A Stadler a megrendelés első lehívásának keretében 286 járművet fog leszállítani, ami mintegy kétmilliárd svájci frankos megrendelési volument jelent.

A Svájci Szövetségi Vasút (SBB), a Thurbo és a RegionAlps még 2021 októberében hirdette ki nyertesként a Stadlert a legfeljebb 510 egyszintes FLIRT motorvonat gyártásáról és szállításáról szóló közbeszerzésen. A svájci szövetségi közigazgatási bíróság a múlt héten elutasította az egyik sikertelenül pályázó ajánlattevő kifogását, így elhárult az akadály a szerződés aláírása előtt. Ennek következtében a Stadler a jól bevált FLIRT járműkonceptójával egy újabb nemzetközi pályázaton győzedelmeskedett kemény küzdelemben, és a svájci vasút történetének legnagyobb értékű tenderét nyerte meg. Most, hogy a szerződés aláírásra került, a Stadler megkezdheti az első megrendelés keretében 286 FLIRT gyártását.

Az SBB, a Thurbo és a RegionAlps az első lehívás keretében 286 járművet rendelt meg, ami mintegy kétmilliárd svájci frankos megrendelési volument jelent. Az új vonatok fokozatosan váltják fel a régi gördülőállományt. A Stadler 155 négykocsis FLIRT vonatot gyárt az SBB számára, 24 négykocsis FLIRT vonatot a RegionAlps számára, valamint 19 négykocsis és 88 háromkocsis FLIRT vonatot a Thurbo számára. Az első vonatok várhatóan 2025 decemberétől állnak forgalomba. Az első lehívás utolsó járművének leszállítása 2034-re van tervezve. A keretmegállapodás további 224 FLIRT járműre vonatkozó opciót tartalmaz.



3. ábra: A 3 részes SBB Thurbo FLIRT

Több kényelem az utasoknak

A háromkocsis FLIRT járművek 57,8 méter hosszúak, és összesen 256 utas befogadására alkalmasak, ebből 134 ülőhely. A négykocsis szerelvények hossza 73,5 méter, ezeken 370 utas fér el, és 146 ülőhellyel rendelkeznek. A járművekre lépcsőmentes a felszállás és lépcsőmentes a teljes utastér is, az első ajtótól az utolsóig. Az új FLIRT vonatok Svájcban, Németországban és Ausztriában való közlekedésre kapnak majd engedélyt.

A legújabb FLIRT-vonatok számos fejlesztést kínálnak az utasok számára. A ma használatos járművekhez képest több tárolóhelyet biztosítanak a kerékpárok, babakocsik és nagyméretű csomagok számára. A multifunkcionális zónákban még több hely van a téli sporteszközök, például sílécek számára. A vonatok jó térérőt biztosítanak mind mobilhíváshoz, mind adatforgalomhoz menet közben is, és minden fülkében konnektorok találhatók. Figyelembe veszik a mozgáskorlátozott utasok igényeit is: vonatonként két helyet biztosítanak a kerekesszékek számára, és egy kerekesszékekkel megközelíthető WC-t is kialakítottak. Az első osztályon is rendelkezésre állnak kerekesszékes helyek. Ezenkívül az új motorvonatok a megnövekedett motorizációnak köszönhetően jelentősen hozzájárulnak a pontosság javításához.

„Hihetetlenül büszkék vagyunk arra, hogy megépíthetjük ezeket az új vonatokat, amelyek hozzájárulnak a svájci regionális közlekedés bővítéséhez. 2002-ben az SBB volt az első vasúttársaság, amely röviddel a kifejlesztése után megrendelte a FLIRT modellt. Nagy megtiszteltetés számunkra, hogy a 20 éves sikertörténet után a 2500. eladott FLIRT vonat is svájci síneken fog közlekedni. Szeretnénk megköszönni az SBB, a Thurbo és a RegionAlps belénk vetett bizalmát, és várakozással tekintünk a hosszú távú együttműködés további elmélyítésére” – mondta Peter Spuhler, a Stadler igazgatótanácsának elnöke és ideiglenes vezérigazgatója.

A FLIRT slágertermék Magyarországon és világszerte

A Stadler FLIRT modellje egy egyszintes motorvonat elővárosi és távolsági szolgáltatásokhoz. Az SBB számára kötött keretmegállapodást is beleszámítva a Stadler már több mint 2500 darabot értékesített a legkelendőbb járművéből, 21 országban, az Északi-sarkkörtől Afrikáig. Magyarországon a MÁV és a GYSEV kötelékében összesen 143 FLIRT vonat közlekedik. A FLIRT vonatok az intelligens, innovatív formatervezést kipróbált és bevált technológiával ötvözik. Emellett a Stadler bizonyított modul-konceptiójának köszönhetően rendkívül sokoldalúak is. A FLIRT hajtásrendszere, gyorsulási és fékezési jellemzői, valamint ergonomikus vezetési tulajdonságai, kényelmes belső kialakítása és moduláris felépítése költséghatékony választ ad az urbanizációra és a közlekedési piacra nehezedő növekvő nyomásra. A FLIRT vonat bevált rendszermodulokra épül, így költséghatékony járműkonceptió, amely az ügyfelek igényei szerint optimalizálható. A kon-

ceptió egyik fő előnye, hogy minden vonat a regionális és intercity közlekedés követelményeihez igazítható.

A Stadler a tisztán elektromos, dízel vagy vegyes hajtású modellek mellett alternatív, például akkumulátor- és hidrogénhajtással is gyárt FLIRT járműveket. A Stadler többek között 55 akkumulátoros FLIRT-vonatot szállít a Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) vállalatnak és 58 akkumulátoros FLIRT-vonatot a németországi DB Regio vállalatnak, valamint az amerikai San Bernardino County Transportation Authority (SBCTA) számára kifejlesztette az első hidrogénüzemű FLIRT-vonatot. Az akkumulátoros FLIRT vonattal a Stadler tartja a világrekordot is a leghosszabb, akkumulátoros vonattal, kizárólag akkumulátoros üzemmódban megtett úttal.

A Knorr-Bremse a Nexxiot „vonatok internete” vállalatba fektet be

2022. június 1

Svájc: A Knorr-Bremse bejelentette, hogy 60 millió eurós beruházást hajtott végre, hogy a Nexxiot legnagyobb részvényesévé váljon, amely a vagonok és konténerok „vonatok internete” adatkapcsolati technológiával való felszerelésére specializálódott.

A Burak Alici által vezetett QVIDTVM befektetési cég és a meglévő részvényesek szintén növelték befektetéseiket.

A Knorr-Bremse szerint a Nexxiot stratégiai kisebbségi részesedésének megszerzése lehetővé tenné a svájci vállalat adatvezérelt üzleti modelljeinek használatát, beleértve az előfizetéses szolgáltatásokat is, hogy támogassa a járművek megnövekedett elérhetőségét, az optimalizált életciklus-költségeket és a nagyobb hatékonyságot.



4. ábra: A Nexxiot adatkapcsoló

A partnerség első szakaszában a Knorr-Bremse felajánlja, hogy a Nexxiot adatgyűjtő érzékelő technológiáját a meglévő járművek fékezésére, ajtójára, épületgépészetére és más alrendszerekre szereli át, és összekapcsolja azokat a Nexxiot felhőalapú ökoszisztémájával.

A második fázisban a Knorr-Bremse natívan integrálna eredeti berendezéseit a digitális ökoszisztémába.

„Arra használjuk a digitalizációt, hogy kihasználjuk a biztonság- és küldetéskritikus vasúti járműrendszerek

terén már amúgy is erős pozíciókat, és további növekedést és erős jövődélmezőséget teremtünk” – mondta Jürgen Wilder, a Knorr-Bremse vasúti járműrendszerekért felelős igazgatósági tagja május 31-én. „Rendszertechnológiánkat a Nexxiot digitális ökoszisztémájával kombinálva egy mindenki számára előnyös forgatókönyvet hozunk létre, amely növeli a járművek rendelkezésre állását és csökkenti a flotta tulajdonjogának teljes költségét az adatalapú szolgáltatások új generációjának kihasználásával.”

Stefan Kalmund, a Nexxiot vezérigazgatója elmondta: „Közös célunk, hogy felgyorsítsuk az olyan kulcsfontosságú területek digitalizálását, mint a vasúti áru fuvarozás és az automatizálási szolgáltatások. Ugyanakkor képesek leszünk felgyorsítani saját terjeszkedésünket a vasúti ágazatban, és folytatni erős növekedésünket.”

Befejeződött a déli összekötő vasúti Duna-híd korszerűsítése

Budapest, 2022. augusztus 4.

Közel másfél évszázad elteltével új fejezet nyílik hazánk első vasúti Duna-hídjának életében. A több alkalommal átépített szerkezet „ősét” ugyanis 1877. október 23-án nyitották meg a vasúti forgalom számára. 145 év elteltével, 2022. augusztus 3-án megindulhatott a forgalom a legújabb szerkezeten is.



5. ábra: A Déli Vasúti összekötő híd

Az eredeti, 1877-ben átadott híd már az 1900-as évek elején át kellett építeni. 1913-ban adták át a forgalomnak a második, kétvágányos, vonóvasas szerkezetét, amely azonban a második világháborúban megsemmisült. Az újjáépítés nem is tudott azonnal megindulni, 1944-45 között ideiglenes, provizórikus szerkezeteket építettek a forgalom számára. Később, 1946-ban adták át az egyvágányú, félállandó jellegű, úgynevezett „K”-hidat, ezt követően pedig 1948-ban és 1953-ban készültek el két vágánnyal azok az állandó hídszerkezetek, amelyek napjainkig szolgálták a vasúti forgalmat.

Ezek a szerkezetek azonban a 2010-es évek elejére annyira leromlottak, fő tartószerkezetük olyan mértékben károsodott, hogy ismét szükségessé vált az átépítésük. Ekkor azonban már – a híd kiemelt forgalmi szerepére tekintettel – háromvágányos szerkezetben gondolkodtak.

A korszerűsítésről 2015-ben született döntés, a kivitelezési munkálatok azonban csak 2019-ben, több évnyi előkészítési munkát követően indulhattak meg a budai oldalon, egy próbacölöp elkészítésével.

Több mint 173 milliárd köbméter víz folyt le a Dunán a munkálatok ideje alatt.

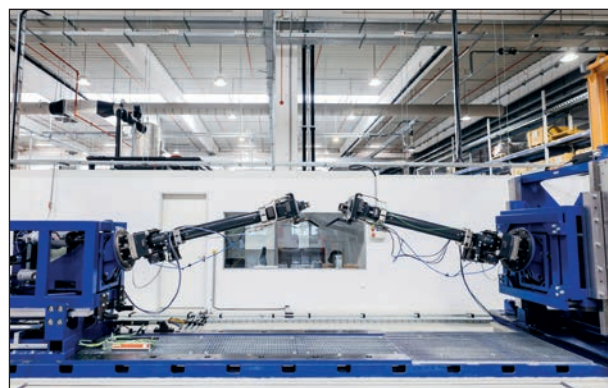
2020 szeptemberében érkezett meg a két úszódaru, melyek segítségével megtörténhetett az első szerkezet első elemének beemelése. Ezt aprólékosan megtervezett koreográfia szerint, gyors egymásutánban követte öt másik hídelem, melyekből összeállt az első felszerkezet. Így a kihívások ellenére, 2021. április 25-én átadták a forgalom számára a három új hídszerkezet közül az elsőt. Ezzel egyidőben megkezdődött a középső híd bontása, majd újjáépítése. Ehhez szintén hat hídelemet kellett a helyszínen, vízi manőverek segítségével a helyére emelni. A második új szerkezeten 2021. december 11-én indulhatott meg a forgalom, miközben elkezdődött a déli oldali régi hídszerkezet bontása is. 2022. május 4-én beemelték a kirakós utolsó darabját, az úgynevezett zárótagot, ezzel a Déli összekötő vasúti Duna-híd új, harmadik szerkezete is átjárhatóvá vált. A vasúti szakági és egyéb, befejező munkák, majd a sikeres próbaterheléseket követően, a mai napon történelmi pillanathoz, a Déli körvasút első mérföldkövéhez érkeztünk, a Duna felett három vasúti vágány ível át. A Déli körvasút következő ütemében építendő harmadik vágány elkészültéig a vasúti forgalom ezen a legújabb és a középső szerkezeten zajlik majd.

A vasúti teherforgalom automatizálásának előlovasa: a Knorr-Bremse legyártotta az első DAC prototípusokat Budapesten

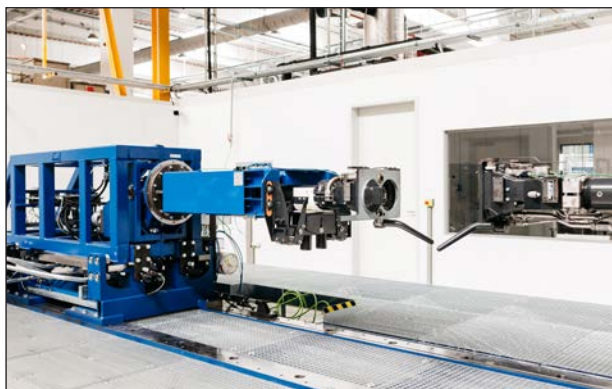
Budapest, 2022. július 11.

A Knorr-Bremse budapesti telephelyén legyártotta a digitális automata kuplung (Digital Automatic Coupler, DAC) első prototípusait, amely automatizált funkciókat és intelligens, digitális szolgáltatásokat tesz lehetővé a vasúti teherforgalomban. Az új generációs eszközök bevezetése jelentős hatékonyságjavulást hozhat a vasúti teherfuvarozásban Európa-szerte.

Mérföldkő a kuplung fejlesztésben: a Knorr-Bremse legyártotta az első DAC kuplungokat Budapesten.



6. ábra: A tesztelésre előkészített kuplungok



7. ábra: A két kuplung

A vonatok össze- és szétkapcsolását végző nagy precizitású kuplungrendszerek fejlesztésekor a biztonság, a tartósság és a teljesítmény a legmagasabb prioritást élvezték: a speciális acélból készült húzó és vonórendszer képes ellenállni a tehervonatok vezetése, fékezése és manőverezése során fellépő hatalmas torziós és hosszirányú erőknek. A Knorr-Bremse ugyanakkor hangsúlyt helyezett a hatékony karbantartásra és a DAC életciklusköltségeinek optimalizálására is. A Knorr-Bremse DAC rendszere mindezek mellett vasúti automatizálási funkciókat és digitális szolgáltatásokat is lehetővé tesz. A Knorr-Bremse jelentős piackövetési és digitalizációs tapasztalatának köszönhetően a vállalat további okos karbantartási és kiegészítő szolgáltatásokat (például állapotfüggő és megelőző karbantartást) tud majd nyújtani vevői számára, felhőalapú big data elemzések segítségével. Budapest jelentős szerepet tölt be a teljes kuplungprojektben, a Knorr-Bremse-n belül itt zajlik a fejlesztési és gyártási munka jelentős része mind a teher-, mind a személyvonati kuplungrendszerek tekintetében.

„A digitális automata kuplung (DAC) valószínűleg az egyik legfontosabb a jelenlegi vasúti fejlesztéseink közül, amellyel egy teljesen új piaci szegmens nyílik meg előttünk. Az, hogy ebben a Knorr-Bremse – vezető technológiai partnereivel közösen – szerepet vállal, már önmagában siker. Az a tény pedig, hogy ezek a fejlesztések, illetve a termék validációja, a prototípusgyártás, illetve a szériagyártás Magyarországon valósul meg, óriási elismerés vállalatunk számára” – mondja Veres László, a Knorr-Bremse Vasúti Jármű Rendszerek Budapest ügyvezetője.

A DAC rendszer prototípusait és az új személyvonati vonókészülékeit a Knorr-Bremse a Budapesten erre a célra kialakított, új próbapadjain fogja tesztelni. A vizsgálatok középpontjában a járművek összekapcsolása és szétkapcsolása áll. Ezt követően a Knorr-Bremse az ERJU keretében már az év végén valós körülmények között teszteli majd a DAC továbbfejlesztett változatát. A célkitűzés szerint a vállalat 2025-ig – az ERJU további partnereivel együtt – piacépes termékeket szeretne kifejleszteni a DAC várható bevezetéséhez. Ezzel párhuzamosan a

Knorr-Bremse saját fejlesztésű elektromos kuplungrendszerén is dolgozik, amelyet szintén az ERJU keretében kerülhet piacra.

Forrás: Knorr_Bremse Kovács Beatrix

Beszámoló a GySEV Sopron állomásának felújításáról

2022. június 1.

Jó ütemben haladnak a soproni vasútállomás teljes megújításának munkálatai. Június 2-tól az utasforgalmat is érintő, komoly változások lesznek az épületben: a főbejáratot lezárják, így az utascarnokot kizárólag az óratorony melletti bejáraton lehet megközelíteni. A jegypénztárak átmenetileg új helyszínre kerülnek, a korábbi mobilitási központ helyén fognak üzemelni.

Ahogy korábbi közleményünkben említettük, a munkálatok keretében a várótermet is tartalmazó központi épületrész külső-belső felújítása, valamint a dél-keleti üzemi épületszárny külső felújítása történik meg.

A március 16-án kezdődött munkálatok elérkeztek a II. ütemhez, mely újabb változásokat eredményez június 2-tól a közlekedési útvonalakban és a szolgáltatások elérhetőségében. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a várócsarnok jelenleg használt részét lezárják, építési munkaterület lesz és ezzel egyidejűleg az I. ütemben elkészült rész már használható lesz, újra várja utasainkat az Utascentrum.

A fontosabb munkálatok és változások a II. ütemben:

- várócsarnok lezárása
- jegypénztárak átköltözése a régi mobilitási központ helyére (főbejáratról közvetlenül jobbra)
- új helyre kerül a peronkijárat, a 2-3-as vágányhoz vezető aluljárót is lezárják, csak a másik aluljárót lehet használni
- az ExPresszó ideiglenesen zárva tart, miközben felújítása és bővítése folyamatosan zajlik
- készül a galériaösszekötés kivitelezése
- a várócsarnok gépészeti felújítása és végleges burkolatának elkészítése

A II. ütem munkálatai miatt június 2-tól az utasforgalom a már felújított utascentrum előtti területre, valamint a szolgáltatóház folyosóira korlátozódik. A főbejárat lezárása miatt a régi mobilitási központ helyén kialakított jegypénztárak megközelítése kizárólag az óratorony felőli, oldalsó bejáraton keresztül lehetséges.

Az újonnan kialakított peronkijáratot és az új forgalmi rendet kitáblázzák: a rugalmas és gyors közlekedést mindenki számára a kihelyezett feliratok segítik.

A felújítás alatt a személypályaudvar továbbra is folyamatosan üzemel, a munkavégzés a menetrendet nem befolyásolja. Az állomási szolgáltatások egy része (pl. csomagmegőrző, ATM, nyilvános telefon) az utascarnok felújításának teljes ideje alatt nem elérhető.

Kőszeg állomáson intermodális peron létesült

Az összes hatósági engedély megérkezett, így június 23-tól már használhatják az utasok az ún. intermodális peront Kőszegen. A GYSEV Zrt. és a Volánbusz ezzel ismét újdonságot vezet be a közösségi közlekedésben: az autóbuszok közvetlenül a vonatok mellett állnak meg, így a peron kényelmes átszállási lehetőséget biztosít. Az intermodális peront a Kőszeg – Szombathely vasútvonal teljes felújítása projekt munkálatai keretében alakította ki a GYSEV Zrt.

A GYSEV Zrt. idén március végén jelentette be, hogy elkészült a Kőszeg-Szombathely közötti vasútvonal felújítása. A projekt keretében megújult Kőszeg vágányhálózata, valamint a vasúti pálya a két város között. Kőszeg állomáson, valamint hét megállóhelyen új magasperon, korszerű peronbútorzat készült, modern utastájékoztatás várja az utasokat.

A fejlesztés során alakították ki a különlegességnek számító, ún. intermodális peront: ennek lényege, hogy az autóbuszok közvetlenül a vasúti peron mellett tudnak megállni, így a lehető legkönnyebb az átszállási lehetőség az utazóközönség számára.

A GYSEV és a Volánbusz szakemberei szerint a fejlesztésnek köszönhetően jelentősen javul az utaskomfort, emelkedik a szolgáltatási színvonal. A közös peronos, közvetlen átszállási lehetőséggel mintegy 200 méterrel kevesebbet kell gyalogolnia az utasnak, ha buszról vonatra, vagy vonatról buszra szeretne átszállni.

Tovább könnyíti a két közlekedési mód közötti átjárást, hogy 2022. június 1-től a megvásárolt vasúti vagy autóbuszbérlet Kőszeg és Szombathely között már bármely, menetrend szerinti vonat- és autóbuszjáratra érvényes.

„A kőszegi intermodális peron is segít minket a stratégiai céljaink elérésében: a közösségi közlekedési módok átjárhatósága, az intermodalitás alapvető célunk, hiszen ezzel tudunk igazi versenyre kelni az egyéni közlekedéssel szemben. Ma már megújult, megszépült vasútvonal várja az utasokat Kőszeg és Szombathely között, akik mostantól egy könnyű átszállással folytathatják útjukat,



8. ábra: Intermodális peron Kőszeg vasútállomáson

akár autóbusszal, akár vonattal érkeznek” – hangsúlyozta Ungvári Csaba, a GYSEV Zrt. vezérigazgató-helyettese.

Dr. Bói Loránd, a Volánbusz Zrt. általános vezérigazgató-helyettese örömét fejezte ki, hogy a mai naptól életbe lépő fejlesztésnek köszönhetően már Kőszegen is egyre színvonalasabb, korszerűbb és környezetkímélőbb szolgáltatások várják az utasokat. Az új intermodális peronról ezentúl 193 buszjárat indulhat, megkönnyítve így a Nagykanizsa-Sopron, Lenti-Bükfürdő, Szombathely-Sopron, Sopron-Nagykanizsa, Szombathely-Kőszeg, Szombathely-Perenye-Kőszeg, Szombathely-Lukácsháza-Kőszeg, Kőszeg-Horvátzsidány, Kőszeg-Csepreg-Bükfürdő, Szombathely-Kőszeg-Peresznye-Zsira, Kőszeg-Csepreg-Simaság-Újkér, Kőszeg-Csepreg-Bükfürdő, Kőszeg-Pusztacsó-Kőszegpaty, Kőszeg-Cák-Velem-Bozok, Sárvár-Bükfürdő-Kőszeg, Kőszeg-Csepreg-Bükfürdő-Simaság viszonylatokon közlekedő, évente közel egymillió utas életét.

Prágában is bemutatták az Alstom által a világon elsőként gyártott, személyszállításra alkalmas hidrogénmeghajtású motorvonatot, a Coradia iLintet

2022. május 31.

Az Alstom, az intelligens és fenntartható mobilitás globális vezetője május 17. és 24. között Railshow keretében mutatta be Csehországban és Szlovákiában a Coradia iLintet. A világ első hidrogénmeghajtású személyszállító vonata Németországból érkezett Csehországba, és két képzett mozdonyvezető üzemeltetésével egy hét alatt számos állomást érintve tartott bemutatót a két országban.



9. ábra: ILint motorvonat jelképe

A Coradia iLint az Alstom sikeres Coradia Lint platformján alapul, amelyet 2016 szeptemberében az InnoTrans közlekedéstechnika és vasútipari nemzetközi vásáron mutattak be. Az első teszttüzemeket 2017-ben a csehországi Velimben, a VUZ tesztpályán végezték. 2018 óta kereskedelmi forgalomban közlekedik Németországban, Ausztriában személyszállítási forgalomban, Hollandiában teszttüzemben is kipróbálták. A Coradia iLint-et Németországban és Franciaországban fejlesztették ki, és főként a németországi Salzgitterben gyártják. Németország, Olaszország és Franciaország is már adott le

megrendelést hidrogénvonatokra. A Coradia iLint vonat ideális megoldás lehet a nem villamosított vonalakon, amilyen a magyarországi vasútvonalak mintegy 60%-a is.

Az Alstom a magyarországi vasúti közlekedésben is megnyitotta a hidrogén fejezetét. Tavaly decemberben szándéknyilatkozatot írt alá a MOL-lal a hidrogéntekológia vasúti közlekedésben való alkalmazásának vizsgálatára irányuló együttműködésről. A nyilatkozat aláírásával a felek óriási lépést tettek a magyar vasúti közlekedés szén-dioxid-mentesítésének elősegítése felé.

Balázs Gáspár, az Alstom Transport Hungary vezérigazgatója a fejlesztéssel és a hazai törekvésekkel kapcsolatban elmondta: *„Határozottan hiszem, hogy Magyarország jó érzékkel szállt be a hidrogénnel kapcsolatos vitába, és az Alstom erős helyi partner nemcsak Magyarországon, hanem a szomszédos közép-kelet-európai országokban is. Ami a gyártás lokalizációját illeti, fontos szerepe lehet benne az összes Európában gyártott vasúti járművünk, így a Coradia vonatok forgóváz-kereteit is gyártó mátranovái üzemünknek. Amennyiben az ITM és a MÁV úgy dönt, hogy hidrogén üzemű vonatokot szerez be, akkor ezek forgóváz-kereteit Magyarországon gyártjuk majd.”*

A vontatási rendszer üzemanyagcellákat használ, amelyek hidrogén és oxigén vízzé történő egyesítésével állítanak elő villamos energiát. Az üzemanyagcellák által működtetett rendszer csupán gőzt és kondenzált vizet bocsát ki, miközben alacsony zajszinttel működik. Gyorsulási és fékezési teljesítménye a hagyományos Coradia Lintéhoz hasonló, maximális sebessége 140 km/h, hatótávolsága pedig 1000 km. A vonat utasterének kapacitása 150 ülőhely, alacsony padlóbejáráttal rendelkezik (620 vagy 810 mm). Az ezen a téren közel 6 éves tapasztalattal rendelkező Alstom már számos fejlesztést hajtott végre. Az új tartályelrendezések 25%-kal növelték a hatótávolságot. Az üzemanyagcella-összetétel optimális felépítése az aktív alkatrészek 30%-os csökkentését eredményezte.

(Forrás: Alstom)

Megújul a MÁV FLIRT flotta

Amint az a 10. és 11. ábrán látható nyáron folytatódta a 2007-ben beszerzett piros fehér Stadler FLIRT-ek felújítása és a kék-fehér flottával azonos műszaki és szolgáltatási tartalomra fejlesztése.



10. ábra: A piros FLIRT utasterének korszerűsítése



11. ábra: Egy eredeti piros és egy megújult kékben pompázó FLIRT Pusztaaszabolcscon.



12. ábra: A 2002-ben beszerzett orosz motorvonatok felújított egyedei is MÁV kék színre lettek átfestve.

A magánvasutak újdonságaiból

A MÁV Zrt tájékoztatása szerint 2021-ben negyvenöt Magyarországon engedélyezett vasúttársaság végzett vontatási szolgáltatást. Valamennyi bemutatására nincs módunk, ám két érdekességet felvillantunk.



13. ábra: A KomplexRail megújult NOHAB-ja üzemben.



14. ábra: Hatósági vizsga előtti járműtanúsításon az RCH kínai gyártmányú hibrid mozdonya