

A kínai nagysebességű vonat balesete biztonsági próbára ösztönöz

A Kína Vasúti Minisztérium (MOR) két hónapos biztonsági vizsgálatot rendelt el a vasúti üzemeltetés vonatkozásában, a tragikus vonat összeütközés miatt, ami ez év július 23-án következett be. Két vonat ütközött össze Wenzhou városához közeli viadukton, a Ningbot és Xiament összekötő 250 km/h sebességű vonalon. A baleset következtében 39 fő meghalt és 192 ember megsérült. Ez volt az első baleset nagysebességű vonalon. Kína vasúti minisztere kijelentette, biztonsági kampányt indítanak, mely speciális figyelmet fog fordítani az ország nagysebességű vasúti hálózatára. A július 23-án bekövetkezett baleset keserű leckére tanított. Majd folytatta, le kell vonni a tanulságokat, és mélyrehatóan elemezni és reflektálni azokra, és közben ki kell kerülnünk az elkeseredésből, és erőfeszítéseket kell tenni, amely a rejtett biztonsági kockázatokat felderíti, és megszünteti. A miniszter elmondta, hogy a D3115 sz. vonat, amelyen 1072 utas volt, megállt, amikor az áramellátás megszűnt, és ekkor érte utol és szaladt bele az azt követő D301 sz. vonat, amely 558 utast szállított. Az összeütközés következtében a D301 sz. vonat első négy kocsija leesett a viaduktról, míg D3115 sz. vonat utolsó két kocsija kisiklott. Ma még nem tisztázott, hogy a jelző rendszer miért nem állította meg a D301 sz. vonatot, megelőzve a két vonat összeütközését.

A baleset után közvetlenül a MOR bejelentette, hogy a Sanghaj Vasúti Hivatal három vezető hivatalnokát azonnal elbocsátotta, és vizsgálatot indítottak az ügyben. A baleset ellenére, a MOR szóvivője kijelentette, továbbra is elkötelezettek a nagysebességű közlekedés kiterjesztésében. Kína nagysebességű vonatai korszerűek és ellenőrzöttek, bíznak azokban.

Ennek ellenére a tőzsdén a balesetet követően a járműgyártók részvényei veszítettek értékükből.

A DB sínen van, hogy 2013-ban London felé ICE vonatokat üzemeltessen

Steffan Geers, ICE projektigazgató, London, és a Német Vasutak, a DB, megerősítették ez év júliusában, hogy a DB jó úton halad afelé, hogy 2013-ban üzembe állíthassa az ICE vonatokat Frankfurtból és Amsterdamból Londonba.

Ezt megelőzően *Geers* kijelentette, hogy az Eurotunnel biztonságáért felelős hivatal júniusban engedélyezte a szétosztott vontatási berendezéssel rendelkező vonatok üzemét a Csatorna alagútban. Ezen korlátozás feloldása a fő akadályt szünteti meg az új vonatok Csalagútban történő bemutatkozása előtt. A DB kész arra, hogy átadja az ICE vonatok összes biztonsági dokumentációját és reméli, hogy megkapják az engedélyt az ICE vonatok Csatorna alagútban történő üzemeltetésére.

Geers megerősítette, hogy a DB teljesen elkötelezett annak érdekében, hogy az ICE vonatok minden biztonsági követelménynek megfeleljenek, és közlekedhessenek Angliába. Elárulta azt is, hogy tárgyalást folytatnak az angol fedélzeti ügynökséggel olyan alternatív metódus kidolgozása érdekében, melynek alkalmazásával megállapítható lenne, hogy az utas legálisan tartózkodik-e a vonaton.

Jelenleg minden állomáson ahol az utas felszállhat, határvizsgálati ellenőrzés van. Fény derült arra, hogy az Eurotunnel hozzáférési díja az 50 km hosszú alagút használatáért, a teljes 992 km hosszú Frankfurtból, Amsterdamból Londonig felszámítható pályahasználati díj felét számítja fel. Ez azért van, mert az Eurotunnel használatának díját vonatonként, és utasonként számítják az alagútban. *Geers* megjegyezte: ez a tény nehezíti meg új üzemeltetők belépését, ez anyagi kérdéssé vált.

Az angol pálya hozzáférési hivatal kijelentette, nem hiszi, hogy ez a díj felszámítása ellentétes lenne az EU első vasúti csomagjában foglaltakkal.

Az európai jármű beszállítók közös kutatás-fejlesztést terveznek megvalósítani

A legfontosabb európai gördülőanyag gyártók bejelentették, hogy közös technológiai és fejlesztési kezdeményezést JTI, terveznek létrehozni, amelynek célja változásokat elérni a vasúti kutatás területén és a gyártás vezérelt fejlesztésben.

Alstom, AnsaldoBreda, Ansaldo STS, Balfour Beatty, Bombardier, CAF, Faiveley, Invensys Rail, Knorr Bremse, Thales és a Siemens július elsején írta alá azt a nyilatkozatot, melynek alapján elindítják az Európa szerte egyedülálló gyártók által vezérelt kutatás-fejlesztési projektet a JTI-t.

A vasúti JTI például a Cleansky projektet követi, azt a kutatás-fejlesztési közös munkát, melyet 2008-ban több repülőgyártó hozott létre, a repülőgépek környezetbarát teljesítményének növelésére.

Az Unife, a Európai Vasúti Járműgyártók Szövetsége kijelentette, hogy a JTI növelni fogja az európai járműgyártók versenyképességét, és áttételen minden európai gördülőanyag gyártót, legyen az akár kicsi, akár közepes méretű, segít abban, hogy az új technológiák fejlesztését felgyorsítsa, és ezekkel a piacra kilépést segítse.

A projekt aláírói az elkövetkező hat-hét évben 600-800 millió eurót adnak össze a JTI működéséhez.

Leépítés a Bombardiernél

A Bombardier megkezdte a konzultációit 446 állandó, és 983 időszakos munkaerő leépítése kapcsán, melyet a Derbyben lévő gyáregységénél tervez végrehajtani. Erre azért kerül sor, mert a Közlekedési Hivatal a Siemest jelölte ki a londoni Thameslink hálózatra 1200 db személykocsi leszállítására.

Az RZD Desiro Rus villamos motorvonatokat rendelt a Siemestől és a Sinarától

Az Orosz Vasutak, RZD, előszerződést írt alá 2 milliárd euró értékben a

Siemens és a Sinar Group Oroszország közös vállalatával 240 db, öt kocsis Desiro Rus regionális villamos motorvonat szállítására.

A 160 km/h sebességű vonatokat az Ural Mozdonygyárban, Jekaterinburg közelében gyártják. A járművek szállítását 2013-ban kezdik meg és 2017-re a rendelés 80 százalékát fogják teljesíteni.

További Bombardier metróvonatok Chicagónak

A CTA a Chicago Transit Hivatal, további 300 metrókocsit rendelt a Bombardiertől, 300 millió dollár értékben. Ezzel a 2006 júliusában aláírt szállítási szerződés szerint összesen 706 db metró kocsit szállítanak. A CTA az új vonatokra összességben már 1 milliárd dollárt költött. Az új 5000 sorozatú vonatok az elsők lesznek Chicagóban, melynek váltakozó áramú hajtása lesz, és amely alkalmas visszatápláló fékezésre.

Székesfehérvár–Budapest vonalra új biztosítóberendezések

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztési Hivatal a Siemest bízta meg, hogy a Budapest–Székesfehérvár vonalra új biztosítóberendezéseket szereljenek fel, beleértve a Trainguard 200 ETCS berendezéseket is. Mindezek értéke 53 millió euró, és a tervek szerint 2013-ban állnak üzembe.

Az Eurotunnel új járművei

Az Eurotunnel öt, 92 sorozatú mozdonyt szerez be a Francia Nemzeti Vasutaktól. Ez az egyetlen mozdony típus, amely eddig engedélyt kapott a Csalagútban üzemelni. E mozdonyok számát 16 darabra kívánják növelni.

Orosz vonatrendelés a Stadlertől

Az orosz Transmashholding a Stadlert választotta ki 100 db dízel vonató egység szállítására, amelyeket 50 motorvonatba építenek be a THM leányvállalatánál, a Metrovagonmashnál. A vonatokat az Orosz Vasu-

tak üzemelteti. A rendelés értéke 240 millió svájci frank.

Az Amtrak villamos mozdony beszerzése

Az Amtrak, az amerikai személyszállítási hivatal, 563 millió dollár kölcsönt kapott a szövetségi államtól 70 db új villamos mozdony beszerzésére. A mozdonyok szállításával a Siemest bízta meg. A Siemens mozdonyok 200 km/h sebességgel közlekednek North East Korridoron, Washington DC-től Bostonig, míg a Keystone Korridoron 177 km/h sebességgel Philadelphiától Harrisburgig, és Pennsylvániáig. A vonatokat 2013-ban helyezik forgalomba.

Csökkennek a Vossloh eladásai

A Vossloh bejelentette, 2011-re tervezett eladásai 120-130 millió euróval csökkennek, kb. 1,25 milliárdot fognak elérni, mivel Kínában késést szenved a nagysebességű program végrehajtása. A csúszás oka a Kína Vasúti Minisztériumban bekövetkezett személyi változások, valamint az orosz rendelések határidő csúszásai. Dél-Európa piaca is a vártnál lassabban fejlődik.

Az SNCF érdekeltséget szerzett az új ausztriai üzemeltetőnél

Az SNCF, a Francia Nemzeti Vasutak a Rail Holding vállalatban, amely Ausztria első privát szabad hozzáférésű személyszállítási üzemeltetője, és melynek tulajdonosa a Westbahn, 26 százalékos érdekeltséget vásárolt. Ezzel egy időben a Rail Holding növelte részvény tőkét. A Westbahn decemberben szeretné megindítani az első üzemét Bécs és Salzburg között, Ausztria egyik legfontosabb vasúti útvonalán, versenyezve az ÖBB Railjet üzemeltetővel. A Westbahn hét Stadler által gyártott emeletes villamos motorvonattal rendelkezik.

Az SNCF átadja a Westbahn-nak üzemeltetési, és online jegy eladási tapasztalatait. Az SNCF hasonló

megállapodást kötött az olaszországi NTV-vel. Az SNCF elnöke kijelentette, az európai vasúti piac, mind jobban és jobban integrált és liberalizált, ami növeli érdekeltségünket a Rail Holdingban, és ez jól illusztrálja az SNCF stratégiáját, amely nem más, mint a nemzetközi jelenlét növelése.

Az India Vasutak erős első negyedéve

Az India Vasutak, IR, bevétele 12,15 százalékkal növekedett, és 5,55 milliárd dollár volt az első pénzügyi negyedévben, április 1. és június 30. között. Az áruszállítás teljesítménye 12,6 százalékkal volt magasabb az előző évinél. A személyszállítás teljesítménye és bevétele pedig 10,5 százalékkal volt magasabb az előző év azonos időszak teljesítésénél. Az utazások száma idén elérte az első félévben a 2 milliárdot. A növekedés a 2010-es adatokhoz képest 5,3 százalék.

A törökök megnyitották második nagysebességű vonalukat

Augusztus 23-án a török miniszterelnök, a Török Állam Vasutak elnöke ünnepélyesen megnyitotta az Ankarát, a fővárost Konyával összekötő nagysebességű vonalat. A személyszállítás kezdetben 4 pár vonatot üzemeltet, és az első időkből az eljutási idő 1 óra 30 perc, de az aléptímeny megnyugvása után ez az idő 15 perccel fog rövidülni.

A 212 km hosszú vonal a már üzemelő Ankara–Eskisehir nagysebességű vonalból Polatinál ágazik el, és akkor délre fordul Konya felé. Az építkezés négy év és nyolc hónapot vett igénybe, és 2010 decemberében fejezték be, majd közel nyolc hónap állt rendelkezésre a tesztelésére. A projekt 596 millió dollárba került.

Az új nagysebességű vonal szűk kapacitásokat szüntet meg a török vasúti hálózaton. A vonal megnyitásánál a vasút elnöke kijelentette további új, nagysebességű vonal építését tervezik Ankarától keletre

Sivasig, amely a terveik szerint 2015-ben állhat üzembe.

Az RZD el kívánja adni az Első Teherszállítási Társaságának 75 százalékát

Az orosz kormány bejelentette, tervezi az Orosz Vasutak, RZD, áruszállítási leányvállalata kötvényei mintegy 75 százalékának nyilvános fórumon történő eladását.

Az eladást ez év végére tervezik, és olyan jogi személyek, akiket Oroszországban korábban, mint vasúti üzemeltetésben jártas vállalkozást regisztráltak, vásárolhatnak a kötvényből. Független értébecslők az előzetes minimális árként 115 milliárd rubelt határoztak meg. A végső legkisebb eladási árat az eladás tényleges időpontja előtt 30 nappal adják meg.

Hat orosz társaság már regisztráltatta magát pályázóként, beleértve az áruszállító Nefte TransServist, két Globaltrans leányvállalatot, a Transoilt, és a Független Szállítási Társaságot.

Megnyitották az Üzbegisztán–Afganisztán vasútvonalat

Tehervonat indult útjára az új 75 km. hosszú vasútvonalon Hairatantól az üzbegisztáni Mazari Sharifig. Ez az első vasúti összeköttetés a két ország között, és része annak a stratégiának, hogy fejlesszék az afganisztáni vasúti hálózatot, és teremtsenek összeköttetést szomszédjaikkal.

A tervek szerint a vonalat júliusban kellett volna átadni, de az alépítményben bekövetkezett technikai problémák miatt ez késett. A vasúti pályát meg is kellett erősíteni az afganisztáni biztonsági előírásoknak megfelelően, és meg kellett oldani a vonal üzemeltetőjének kérdését is.

Ezeket a problémákat megoldották és az Üzbegisztán Vasutak, UTY üzemelteti a vonal afganisztáni szakaszát is, mindaddig, amíg Afganisztán ki nem alakítja a saját jármű állományát, és megfelelő vasúti szakembereket nem képez ki.

Tesztelik az első CAF vonatokat Szaúdi Arábiában

A Szaúdi Vasúti Szervezet 2008-ban a CAF-tól megrendelt nyolc darab 200 km/h sebességű dízel motorvonatot, 105 millió euró értékben. E vonatok első példánya a csehországi Velimben végzi próba futásait. Az augusztusban megkezdett tesztfutásokat ez év végéig folytatják. A vonat egy motorkocsiból és 5 vontatott kocsi- ból áll, a vonat teljes hossza 152,2 méter. A járművek 3,05 m szélesek, és 4,57 méter magasak a sínkorona felett.

A vonat nagysága miatt nehéz volt Spanyolországból Velimbe szállítani, és mindössze az utolsó szakaszon Magdeburgból lehetett sínen Velimbe haladnia. A motorkocsit 3,6 MW teljesítményű MTU dízelmotorral látták el. Két másodosztályú és két első osztályú kocsi- val, büfé résszel, és tolókocsinak kialakított hellyel, a kalauz számára fülkével rendelkezik az ötödik kocsi. A vonaton kialakítottak egy helyet, ahol lehet imádkozni, a TV monitor mutatja Mekka felé az irányt.

A DB időben befejezte a Berlin–Hannover vonal felújítását

A DB, a Német Vasutak öt hónap alatt elvégezte a Berlin–Hannover–Bielefeld fővonal felújítását. A munkálatok 110 millió euróba kerültek. A vonalat augusztus 28-án adták vissza a menetrend szerinti közlekedésre. A munka 186 km sín felújítását, 130 000 betonalj és 110 000 tonna zúzott kő kicserélését foglalta magába.

A 250 km/h sebességű Berlin–Hannover vonal Német Vasutak egyik legforgalmasabb vonala, naponta 170 vonat halad rajta keresztül. A DB kijelentette, ez az egyike a kevés számú nagysebességű vonalnak, melyet az ICE, hagyományos IC- és tehervonatok is használnak. Ez az oka a pálya gyorsabb elhasználódásának. Emellett két évvel ezelőtt kiderült, hogy a betonaljak egy része nem megfelelő minőségű betonból készült.

A DB Network olyan eljárást honosított meg 2007-ben, amelyet integrált építésnek neveznek, lényege, hogy a felépítményt, a jelzőrendszert, a felsővezetékét és az állomásokat egyszerre veszik munkába. Ez azt jelenti, hogy a menetrendet egyszer kell módosítani hosszabb távra, és nem sokszor rövidebb időszakra. Ez azon túl az emberek és a gépek jobb kihasználását biztosítja, különösen a nagy sín felújító géplánc üzemét teszi gazdaságosabbá.

Óriásgép végezte a Tárnok–Martonvásár közötti vasúti szakasz felújítását

A Tárnok–Martonvásár közötti vasúti pálya felújítása a munkálatokhoz használt RU-800 S típusú vágányátépítő gépnek köszönhetően csökkentette a vasúti közlekedés forgalomkorlátozását. A pályaszakasz felújítása egy Magyarországon eddig ritkán használt módszerrel, az úgynevezett nagygépes technológiával történt. A munkálatokhoz használt RU-800 S a világon az első gép, amellyel az átépítés folyamatosan végezhető. A 177 méter (további egységekkel, így például a betonalj-szállítóval kiegészülve közel 800 méter) hosszú és 692 tonna tömegű egyedi vágányátépítő gépelvégezte a munkát. A MAV-vonalon korábban még nem alkalmazott gép először felbontja a régi vágányt, felszedi a vasbeton aljakat, újakat fektet le, befűzi az új síneket, a bontott aljakat vasúti kocsi- ra rakja, s az újakat szintén vagonról építi be. A vágányátépítő gép napi 10 órás műszakban dolgozva 1500-2000 méter vonal teljes átépítésére képes. *(Szerk. megj.: elméletben a 15 vonalkilométernyi állomásköz teljes átépítése 10 munkanap lett volna.)*

Új vállalat növelheti Japán kiviteli potenciáját

A JR EAST azt tervezi, hogy ez év végéig létrehoz egy vállalatot azzal a céllal, hogy fellendítse a japán vasúti gyártóipart, tengerentúli megrendelések szerzésével. A hazai vasúti ipar

tekintetében az új szervezet csomagokat fog ajánlani a gördülőanyagától és üzemeltetési irányítástól, biztosítóberendezéstől, kommunikációs szolgáltatásig. A tervek szerint az új vállalat a jövő év elején kezdi meg munkáját, és magába foglalja az összes vasúti vállalkozást.

Az új japán vállalat hasonló a franciaországi Systrához, amely részben az SNCF tulajdona valamint az RFF Francia Vasúti Hálózaté, ami több mint 250 millió eurós forgalmat bonyolított le az elmúlt évben. A Systra 1957-től, megalakulásuktól kezdve támogatta a francia vasúti vállalatokat beleértve az Alstomot is, hogy elnyerjenek szerződéseket több mint 150 országban.

A JR East már megállapodott a Kawasaki Heavy Industries vállalattal, és más japán társasággal, akik kijelentették részt kívánnak venni Kalifornia nagysebességű projektében.

Az SJ veszteséges volt az első félévben

A svéd nemzeti személyszállítási üzemeltető, az SJ 140 millió korona (22,2 millió dollár) veszteséget könyvelt el ez év első félévében. Tavaly azonos időszakban még 220 millió korona nyereséget ért el. Az SJ a második negyedévben kicsivel jobb eredményt mutatott, az adózás előtti profitja 94 millió korona volt, bár ez sokkal rosszabb, mint a 2010. évi második negyedévi 340 millió koronás eredmény. A tél okozta problémák – amelyek nagy területen megbénították a vasúti közlekedést – az év első felében, mind az üzletfeleinknek mind pedig az SJ-nek nagy veszteséget okoz. A második negyedévet az infrastruktúra hibái tették tönkre, mint pl. felsővezetékszakadás, sintörés, árvíz kombinálva azzal, hogy az SJ nem volt képes az üzem ellátásához szükséges járműveket biztosítani.

Mindezek vezettek a kisebb eredményhez, mivel növekedett a járművek fenntartási költsége, a kiesett járatok helyettesítése is költséges volt, és a késések miatti utas kompenzáció

is hatalmas összegeket emésztett fel. Hosszútávra a SJ szeretné az utasok bizalmát visszazerezni.

(Forrás: IRJ 2011. augusztus, fordította Almási Miklósné)

Kína szupergyors vonatokat hívott vissza

Visszahívott 54 szupergyors vonatot a Peking és Sanghaj közötti vasúti szakasról a kínai állami gépgyár. A China CNR Corp. egy nappal azután jelentette be a döntést, hogy a pekingi kormányzat azt közölte, felfüggeszti az új szupergyors vasúti szakaszok kiépítését, mert súlyos biztonsági kockázatok merültek fel. „A China Corp 54 darab CRH380BL szerelvényt hív vissza biztonsági okok miatt” - hangzott a cég közleménye, amely szerint a visszahívásokkal a vonatok „minőségét” kívánják javítani.

Nem a motorvonatok a hibásak?

Papírja van a Bombardiernek arról, hogy az osztrák vasút, az ÖBB elégedett a nála futó Talent motorvonatokkal. A Dunakeszin karbantartó és gyártó bázist fenntartó cég szerint komoly kihívást jelent majd a konkurens Stadlernek a MÁV Talentjeinek karbantartása. A Bombardier Talent motorvonatok kiforrott konstrukciójú, magas műszaki színvonalú járművek, amelyekről az osztrák szövetségi vasút (ÖBB) – amely 188 ilyen típusú motorvonatot üzemeltet – a legnagyobb elismerés hangján nyilatkozott – reagált *Schwartzné Lovász Beáta*, a Bombardier MÁV Kft. ügyvezető igazgatója a lapokban megjelent cikkekre, amelyekben a Talent motorvonatok megbízhatóságát kétségbe vonó cikkeket jelentek meg. A kérdéses kijelentést egyébként egy osztrák lap tette közzé korábban. Mint ismert, 2006-ban a MÁV motorvonat-tendere, amelyen a Bombardier és a Stadler termékei versengtek, az utóbbi cég győzelmével végződött. Meglepetésre ezután a MÁV kiírt egy újabb tendert, amelyen a rövid határidő miatt csak a Bombardier

pályázhatott sikerrel, és így került a MÁV birtokába tíz Talent motorvonat. A járművek féktárcsáinak gyors kopása miatt azóta a MÁV pert kezdeményezett.

A MÁV-GÉPÉSZET Zrt. saját gyártású vasúti jármű fejlesztésébe kezd

A MÁV Zrt. Igazgatósága elfogadta a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. kezdeményezését, hogy megtervezzen és szolnoki járműjavító műhelyében elkészítsen két személyszállító, InterCity közlekedés igényeit kielégítő (IC3+) kocsit. A 200 km/h sebességre is alkalmas „IC+” járműtípus prototípusa a tervek szerint 2012-ben készül el.

Az új kocsik jellemzői a MÁV-START Zrt. által megfogalmazott műszaki és utaskomfort igények szerint készülnek. Jellemzőik közé tartozik a korszerű, műanyag nagypaneles utastér burkolat, a kocsit teljes légkondicionálása, zárt rendszerű toalett, hordozható számítógépek, mobil eszközök energiáját biztosító hálózat, GPS-vezérelt, fedélzeti és külső audiovizuális utastájékoztató rendszer, vezeték nélküli internet szolgáltatás.

A kocsik 200 km/h sebességgel való közlekedésre is alkalmasak lennének, amely megfelel a nemzetközi vonalak követelményeinek is. A kocsik részegységeinek és alkatrészeinek túlnyomó része, az előzetes felmérések szerint, a nyílt pályázatokat követően hazai beszállítóktól érkezik majd. A projekt finanszírozásába a MÁV-GÉPÉSZET saját erőforrásai mellett uniós források bevonását is tervezi. A MÁV-GÉPÉSZET célja, hogy a külföldi beszerzési forrásokkal összevetve, versenyképes áron kínált termékkel vegyen részt a MÁV tervezett jármű felújítási programjában. A sorozatgyártás megvalósulása esetén lehetőség nyílik a 17 éve szünetelő hazai járműgyártás újraindítására, amely új munkahelyeket teremthet, egyúttal a hazai járműgyártási iparág egyes szereplőinek kínálhat partnerséget.