

LÁZÁR JÁNOS KOLOZSVÁRÓTT

NSV Március elején Kolozsvárra látogatott Lázár János építési és közlekedési miniszter, akit a Krónika című hírportál a kincses város metróvonaláról, illetve a Magyarországot Erdéllyel összekötő nagy sebességű vasútról kérdezett. Előbbivel kapcsolatban a szakminiszter leszögezte, Kolozsvár dinamikus fejlődő város, Erdély, Románia „címervárosa”, amelyben szerinte robbanásszerű a gazdasági, társadalmi változás, fejlődés. „Ezt nyilvánvalóan le kell követni közlekedési infrastruktúrával. Azt gondolom, hogy Emil Boc polgármester úr, aki nagyon tapasztalt, fölkészült politikus és támogatott polgármester, meg fogja találni a jó megoldást, amely elfogadható a helyi közösségnek” – jelentette ki. Ami pedig a vasutat illeti, közölte, Magyarország szeretne gyorsvasútprogramot indítani Közép-Európában. „Azért lobbizom a kormányzatnál sok más itteni barátommal együtt, hogy megvalósulhasson egy Budapest–Kolozsvár gyorsvasút. Ez részben azon múlik, hogy milyen együttműködést tudunk kialakítani a román és a magyar közlekedési minisztérium között” – vázolta Lázár János, hozzátéve: a projektet kezdeményezni fogja a román kormánynál is.

Az Orbán-kormány minisztere ugyanakkor elmondta, Magyarország a 2023-as költségvetés tekintetében nincs abban a helyzetben, hogy jelentős új beruházásokba fogjon, elég a folyamatban lévő fejlesztések befejezése. Ismertetése szerint az általa irányított tárcához tartozó belföldi, valamint nem magyarországi beruházások volumene ötezer-milliárd forintba rúg, és ha ezek befejezéséhez csupán tíz százalék szükséges, az is 500 milliárd forintot tesz ki. „Ha ezeket befejezzük 2024-ben, akkor gondolkodhatunk arról, hogy 2025–26-ban miket fogunk csinálni. Ez a realitás, erre kell mindenkinek készülnie. De nagyon fontos: azokat a finanszírozásokat, intézményrendszeri működtetést, amibe a magyar kormány beszállt, azt végig kell vinnie, ezeknek rendezett sorokban kell működni” – fogalmazott Lázár János.

TÖBBLETFELADATOK

BUBE Az eredeti tervekhez képest bő húszmilliárd forinttal kerül többre 2026-ig a Budapest–Belgrád vasút fejlesztése, derült ki a Magyar Közlönyből. A beruházás költségvetésének módosításáról a kormány 1090/2023. számú határozata rendelkezik, amelyet Orbán Viktor miniszterelnök írt alá. A döntést „a végrehajtás során felmerülő többletfeladatok elvégzésével” indokolták, amit a központi költségvetés terhére kell finanszírozni. Eszerint a pénzügyminiszter és az építési miniszter feladata lett az, hogy a következő négy évben találjon a büdzsében 20,32 milliárd forintot. Már az idén majdnem hárommilliárd forintot kell erre a célra elkülöníteni.

A kormány több ponton hozzányúlt a tavaly áprilisban elfogadott műszaki tartalomhoz is, módosította vagy törölte az akkori „a Budapest–Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás engedélyezési eljárása során felmerült települési igények” lista összesen kilenc elemét. További hat beruházási elemet pedig úgy módosított, hogy az „építés” vagy „megvalósítás” szavakat „tervezés” kifejezésre cserélte.

VÉSZHELYZET ESETÉN

GYSEV Baleset-megelőzési kampányt indított a GYSEV Zrt. A vasúttársaság így hívja fel a közlekedők figyelmét azokra a táblákra, amelyek közvetlenül a vasúti átjárók előtt helyeztek el, és amelyekkel a lehető leggyorsabban lehet reagálni a közlekedés során felmerülő problémákra.

A vasúttársaság teljes vonalhálózatán jelenleg 270 vasúti átjáró található, melyek többségében kihelyezték a sorompó azonosító számát is tartalmazó információs táblákat. A „Vészhelyzet esetén értesítendő” táblákon szereplő telefonszám felhívásával az érintett vasúti átjárót és vonalszakaszt felügyelő és irányító vasúti forgalomirányító érhető el, egyéb rendkívüli esemény vagy vasúti hiba észlelésekor, a hívás után pontosan beazonosítható a vasúti átjáró helyszíne, a vasúttársaság munkatársai pedig azonnal intézkedhetnek: pontosan beazonosítják az érintett vasúti átjárót, majd az elhangzott információk alapján felméri a helyzet súlyosságát. Amennyiben szükséges, leállítják a vasúti forgalmat az érintett szakaszon, illetve értesítik a rendőrséget, szükség esetén a baleseti mentő és elhárító egységeket. A hívások akkor is hasznosak, ha valaki a sorompó meghibásodását jelenti be, ugyanis van olyan üzemzavar, amely az irányítóközpontból korrigálható. A gyors beavatkozással pedig akár egy komolyabb baleset is megelőzhető.

Magyar találmány átütő sikere

A Prolan Energy Meter Gateway 2 révén **pontosan mérhető a mozdonyok által felhasznált villamos energia mennyisége.** Sőt, egy további funkcióval kiegészítve érdemben csökkenthető a jármű áramigénye. A Deutsche Bahn már tömegesen rendeli a Prolan Irányítástechnikai Zrt. termékét, amelynek négy példányát a GYSEV is hamarosan teszteli.



H-Magyar Vasút-információ

Létfontosságúvá vált a normatív energiael-számolás a 2022 második felében bekövetkezett energiaár-robbanás fényében. Az ilyen elszámolásokhoz ugyanis – a műszaki feltételeken túl – konkrét, a felhasználó szempontjából kedvezőbb feltételeket támaztó szerződésekre is szükség van a felek között. A fejlesztő Prolan Irányítástechnikai Zrt. által elsősorban a magyar piacnak szánt, de első sikereit külföldön learató PEMG2 (Prolan Energy Meter Gateway 2) hiteles adatokkal segíti a ténylegesen felhasznált villamos energia elszámolását – ez eddig nem volt jellemző gyakorlat. Ráadásul a PEMG2 kizárólag hazai konstrukció, és megfelel a kor minden műszaki követelményének, hazai és nemzetközi szabványának.

A PEMG2 fogadja és továbbítja a vasúti járműre telepített, hitelesített mérő által küldött adatokat, ha pedig a használatához szoftveres vezetői tanácsadás is párosul, akkor a korábban felhasznált energia húsz–harminc százaléka is megtakarítható a használatával. A termék és kapcsolódó szoftvereinek fejlesztését a Prolan önerőből finanszírozta, a gyártás a csoport saját, budakalászi gyárában történik.

Felvetődhet a kérdés, hogy miért külföldön sikeres a termék, holott azt eredetileg a MÁV, a MÁV-Start, a GYSEV és a magánvasút-társaságok igényeire fejlesztették ki? Nos, a hazai vasúttársaságok még nem felelnek meg a szabványos működés bevezetéséhez szükséges előírásoknak, szabályozásoknak, követelményeknek. A Prolan ezért kezdetben

a vasúti villamos energia mérésére szakosodott, németországi EMH Metering GmbH-val társult a mérőberendezés fejlesztésére és értékesítésére. Az első sorozat 2021 végére készült el, az eszközöket azóta is folyamatosan szerelik fel a Deutsche Bahn mozdonyaira. Németországban körülbelül ötezer járművön van energiamérő berendezés, ám ezek nem szabványosak. Ezeket az említett EMH Metering és a svájci LEN gyártja – a Prolan már felvette a kapcsolatot az utóbbi céggel is. A két társasággal indított partnersége révén további öt–hatezer saját mérőberendezés eladását várják. Az EMH-val kötött tízéves szerződés betűjének szellemében 2021-ben 150, tavaly 750 PEMG2-t szállított a német mozdonyokhoz. Az idei megrendelés 950 berendezésről szól, ezekből 250 már megérkezett Németországba. Zajlanak a tárgyalások a Stadler-csoporttal is, a vasúti jármű-gyártó a Magyarországnak eladott motorvonatokhoz kért a Prolantól ajánlatot.

Noha a hazai értékesítés nehezen indul, az egy 2021-es szakmai konferencián bemutatott eszköz iránt a MÁV és a GYSEV is érdeklődik: a soproni székhelyű vasúttársaság tavaly pályázatot is kiírt négy ilyen prototípusrendszer szállítására, amelyet a Prolan nyert meg, ez év januárjában pedig a szerződést is megkötötték. Várhatóan az év első felében fel is szerelik a mérési rendszert mind a négy járműre.

A MÁV-Startnál jelenleg körülbelül 650, a GYSEV-nél nyolcvan villamos vasúti jármű üzemel, a Start esetében hozzávetőlegesen száz, a GYSEV-nél mintegy húsz van felszerelve a szabványt kielégítő – elsősorban bérlet – mérőeszközökkel. ◀◀

A VISSZATÁPLÁLT ENERGIA IS PÉNZ

Még tavaly a Hungrail a pályahasználati díj Európában jellemző mérséklése mellett más megoldásokat is javasolt az áru fuvarozó vasúttársaságok anyagi terheinek mérséklésére. Az általános külföldi gyakorlatot követő elgondolása szerint a vonatkozó jogszabálynak lehetővé kellene tennie, hogy a vasúttársaságok ne csak a pályauzemeltetőtől, hanem a piacról is vásárolhassanak áramot, a MÁV pedig teremtsen meg a felhasznált, illetve a rendszerbe visszatáplált áram mérését szolgáló műszaki feltételeket. Mivel a magánvasutak mozdonyainak jelentős hányada már képes a visszatáplálásra, e társaságoknak kevesebbe kerülne a vontatási energia. ◀◀

Összefogott az ÖBB és a Strabag

A két osztrák cég egy, a **törökországi földrengés károsultjainak** szánt konténerfal felépítésében működik együtt. Különvonat indult a helyszínre.

H-Magyar Vasút-információ

Mintegy harminc családnak nyújtanak átmeneti otthont az ÖBB Rail Cargo Group és a Strabag összefogásának eredményeként a katasztrófa sújtotta övezetbe indított lakókonténer. Az egységeket az RCG Pozsonyból indított különvonata szállítja Törökországba három egészségügyi konténerrel egyetemben.

A török hatóságok szerint ez a legnagyobb külföldről érkező konténerszállítmány Adıyaman régióban. Egyéb segélyek, például bútorok és fontos higiéniai cikkek is vannak a vonaton. A konténereket Gölbasi községben állítják fel a pusztító földrengések miatt hajléktalanná vált emberek lakóhelyeként.

Kovács Imre, a Rail Cargo Group igazgatói tagja: „A földrengés régiójában az infrastruktúra súlyosan megsérült. Ezért fontos

volt, hogy segítsünk abban, amit a legjobban tudunk – a TransNET-en keresztül Törökországba irányuló szállítási és logisztikai szolgáltatásokkal. Az európai gazdaság fenntartható logisztikai gerincéként felelősségünknek tekintjük, hogy vészhelyzetekben segítsünk az embereken.”

A konténerházak telepítését és a helyi infrastruktúrához csatlakoztatását a Strabag két munkatársa koordinálja. ◀◀