

El fervoja mondo 5/2014

Aŭstrio: **Konstruado de ĉefstacio en Vieno rapide progresas**

Konstruado de nova viena ĉefstacio *Wien Hauptbahnhof* progresas per mejlaj paŝoj. Al du pasaĝerkajoj (9/10 kaj 11/12) jam ekspluatataj por regiona trafiko, ekde nova horaro (14.12.2014) estos regule ekspluatataj restantaj tri (3/4, 5/6 kaj 7/8). Tiuj ĉi tamen ankoraŭ ne estas trapaseblaj ambaŭflanke, sed kunligitaj nur en direkto al stacio *Wien-Meidling*. En orienta direkto (*Ostbahn*) konstruaj laboroj estos daŭrigataj ankaŭ en jaro 2015, kaj trakokunligo de ĉi tiuj kajoj okazos fine de 2015. Ankaŭ en stacio *Wien-Meidling* ekde junio 2014 daŭras konstrulaboroj por trakokunligo direkte al ĉefstacio.

Bulgario: **Eŭropaj miliardoj por riparado de ĉefaj linioj**

Buĝeto por bulgara operacia programo Trafiko kaj trafika infrastrukturo atingas preskaŭ 1,9 miliardojn da eŭroj (inkluzive de mono el naciaj fontoj por kunfinancado). Ĉirkaŭ 70 procentoj estos uzataj por konstruado de fervoja kaj ŝosea infrastrukturo. Evoluon de fervoja infrastrukturo prezentas plecipe riparoj sur linioj *Ruse – Varna, Karnobat – Šindel, Plovdiv – Burgas* kaj *Sofio – Septemvri*. El alia eŭropa fonto estos riparataj ankaŭ kontaktlineoj sur linioj *Vidin – Medkovets* kaj *Sofio – Dragoman*.

Reprezentantoj de Eŭropa Komisiono, Belgio kaj Nederlando, kaj reprezentantoj de administrado de fervojaj koridoroj la 10-an de marto 2014 kunvenis okaze de solena malfermo de la vartrafikaj koridoroj n-roj 1 kaj 2. La kunvenantoj akordiĝis pri bezono de plua kunlaboro en sfero de komandosistemo *ERTMS*, pri limigo de bruo, kaj ankaŭ pri sekurigo de vartrajna trafiko tra limpasejoj. Reprezentanto de ĝenerala direkcio por trafiko ĉe Eŭropa Komisiono akcentis bezonon de plua harmonigo inkluzive de principo de la antaŭe rezervitaj trajntraseoj.

Francio: **Ekspluatado de longaj trajnkompletoj testata**

Komence de marto 2014 kunvenis en Bruselo fakuloj de EU-membrolandoj por trakti temon de pli longaj kaj pli pezaj trajnkompletoj. Reprezentanto de Francio prezentis aktivadon en projekto *Marathon*. En januaro 2014 tiu ĉi projekto eniris unuan fazon, kaj testado okazis sur fervojlinio inter *Lyon* kaj *Nimes*. Estis testataj tri Eŭropa Unio: **Vartrafikaj koridoroj 1 kaj 2 malfermitaj**

trajnkompletoj kun po 70 vagonoj. En ili estis instalita teknika aranĝaĵo por komunikado inter ĉefa gvidlokomotivo, sekundaraj lokomotivoj kaj speciale modifita bremsadaparataro.

Francio: **Franca fervojo SNCF sekvas vojon de germana DB**

Entreprenejoj de fervoja vartrafiko apartenantaj al konzerno de francaj fervojoj *SNCF* reduktos iom-post-iome siajn malprofitojn. Pri tio estas konvinkita ĉefino de la konzerno *Silvia Charles*. Laŭ ŝi la entreprenoj depost ekonomia krizo 2008/2009 fariĝu strukturataj tiel, ke ili povu denove kreski. Subtenas tion realeco, ke *SNCF* kaj *Geodis* nove organizas valorpapirojn de la transprenitaj entreprenoj en eksterlando. Francaj fervojoj interbatiĝis kun du ĉefaj problemoj: unue kun vasta deindustriigo en Francio, iranta malprofitcele, due kun ĉiam pli multaj klientoj, kiuj forklinadis de longtempaj rilatoj al siaj liverantoj de servoj. Plua plibonigado venos de komuna administrado de fervojaj kaj infrastrukturaj aktivadoj en formo de malferma fervoja unuiĝo *pool*. Transporto de varoj en Francio en lastaj jaroj suferis pro mankanta akordo inter konstrua agado sur linioreto kaj trafikaj bezonoj.

Germanio: **Media atako de DB pro trajnoj al Londono**

Kiuj trajnoj trafikos sur rekta rapidtrafika trajnkurso inter Germanio kaj Londono? Laŭ *DB* tio ankoraŭ ne estas solvita. Kaŭzis tion liverado de veturilkombinaĵoj *Velaro D, Class 407* de la firmao *Siemens*, kiuj havas „rajtigan malfruigoŝon“. *Andreas Busemann*, fabrikestro en *DB Fernverkehr*, diris al agentejo *Reuters*, ke „ni entute ne rezignis celon pri kunligo al Londono“. *Busemann* aldonis, ke rajtiga procedo pri veturilkombinaĵoj *Class 407* en Francio kaj Belgio montriĝis multe pli malfacila. Li menciis ankaŭ pli altajn kostojn por trafikvojo en Francio.

Italio: **Pli bonaj linioj en Suda Tirolo logas turistojn**

La plej norda itala regiono, Sud-Tirolo, en lastaj ok jaroj grave modernigis sian fervojan infrastrukturon. En jaroj 2000 ĝis 2005 estis realigita ĉefa investo por fini rekonstruon de fervoja linio inter urboj *Merano* (germane *Meran*) kaj *Malles* (germane *Mals*). La linion, sur kiu tutŝtata itala trafikisto *Ferrovie dello Stato* en jaro 1992 ĉesigis ekspluatadon, aĉetis aŭtonomio en *Bolzano* (germane *Bozen*), kaj rekonstruis ĝin. La kompanio *STA*, kiu

prizorgis proprajn konstrulaborojn, prizorgis sekve ankaŭ dekdu elektrajn veturilkombinaĵojn de firmao *Stadler*. Rajton por ekspluatado sur renovigita linio sekve ricevis sudtirola kompanio *SAD*.

Sur pli sekure ekipita linio trafikis pli multaj novaj veturiloj.

Por garantiu maksimuman sekurecon la linio estas ekipita per aŭtomata blokadsistemo kaj sekurigaj traccirkvitoj. Tio postulas de trakciilkondukisto konfirmi ĉiun ŝanĝon de signalilindiko, enŝaltas aŭtomatan bremsadon, se haltsignalo estas ignorata, flue monitoras rapidon kaj situon de la trajno, kalkultras bremsadogramon laŭ longo, pezo kaj bremsadforto de la trajno. La veturiloj estas ekipitaj ankaŭ per itala nacia sekurigsistemo, konata kiel *Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT)*. Estas tio formo de aŭtomata protekto, kiu monitoras veturtrairon kaj trajnstaton atentige pri stato de signaliloj, maksimume permesita rapido sur la linio ankaŭ depende de tipo de vagono. Tiu ĉi aranĝo permesas al trajnoj veturon sur tutŝtata reto – kaj ebligas ilian uzon kie ajn en la regiono. Ĉiu duvagona kombinaĵo ofertas 104 sidlokojn kaj 124 starlokojn. La vagonoj havas grandajn fenestrojn kaj estas konstrue ekipitaj por faciligi eniron de personoj kun limigita moveblo. Por minimumigi nombron da vandalatakoj estas en vagonoj instalita kamerasistemo.

Danke al sukceso sur la menciita linio, la firmao *SAD* estis alvokita, ke ĝi instalu similajn aranĝojn ankaŭ en valo *Puster* en orienta parto de la regiono, kaj samtempe sur la ĉefa fervojlinio, direktanta al aŭstria landlimo en montpasejo *Brenner*. En publika konkurso *SAD* venkis nacian italan trafikiston. En la valo nun trafikis motorvagonkombinaĵoj *ETR155* de la firmao *Stadler* kun 162 sidlokoj, kaj *ETR170 Flirt* (ankaŭ de la firmao *Stadler*) kun 258 sidlokoj.

Evoluas kunlaboro kun italaj kolegoj.

Danke al investoj en liniojn kaj veturilojn kreskas nombro de turistoj en trajnoj, kaj samtempe malkreskas nombro de aŭtomobiloj sur ŝoseoj. Por sukceso de revitaligita fervoja trafiko aldoniĝis ankaŭ tio, ke ĉiuj fervojaj dungitoj venas el la ĉirkaŭaj valoj. Per tio estas garantiita forta motivigo de la homoj, kiuj ŝatas sian laboron, vidas pozitivan efikon por evoluo de la regiono, kaj tiel ili deziras garantiu plej bonajn servojn por vojaĝantoj. En estinteco estis en trafikigita nova fervojlinio inter *Bolzano* kaj aŭstra *Innsbruck*. Antaŭ fino de la jaro 2014 sekvos plua linio inter *San Candido* kaj aŭstra *Lienz*. Nuntempaj translimaj kunligoj estas proporcie malmultaj, sed ekzistas espero, ke danke al kunlaboro de itala kaj aŭstra administradoj (kun partopreno de trafikisto *ÖBB Personenverkehr*) nombro da vojaĝantoj denove kreskos.

Kataro: **Internacia fervoja linio kunligos arabajn ŝtatojn**

Komuna entreprenado de du firmaoj – *Parsons* kaj *Systra* – subskribis kontrakton por liverado de konsilservoj por fervoja reto de longdistanca trafiko en Kataro. En planata fervoja reto en amplekso 400 km estos konstruataj sep stacioj por pasaĝertrafiko, ses aranĝaĵoj por vartrafiko kaj unu remizo. La reto servos al var- kaj pasaĝertrafiko en Kataro kaj por kunligo al Saud-Arabio kaj Barejno. „Tiu ĉi projekto havas por ŝtato Kataro strategian signifon kaj prezentas ĝian tutnacian vizion“, diris *Guy Mehula*, prezidanto de la firmao *Parsons*.

Svisio: ***SBB*: En jaro 2013 ni transportis pli ol unu milionon da pasaĝeroj tage.**

Kompanio *SBB* anoncis rezultojn pri jaro 2013. En 2013 ĉiun tagon ĝi transportis ĉirkaŭ 1,002 milionojn da pasaĝeroj, kio signifas plikreskon je 3,7 procentoj kompare al la jaro 2012. Ankaŭ nombro da personkilometroj kreskis je 1,3% kaj atingis 17,8 miliardojn. Pozitivaj nombroj venis plejparte el france parolanta parto de la lando, kie estis plialtigita nombro de la transportinterligoj (ekzemple sur linio *Zürich – Schaffhausen*). Veturkostoj por pasaĝeroj estis plialtigitaj en decembro 2012 mezkvante je 5,2 procentoj. Tio helpis kompensi plialtigon de pagoj por trafika vojo ktp.

Laŭ *Železničář* preparis *Jindřich Tomášek*
Kontrolis *Heinz Hoffmann*