

## El fervoja mondo 13/2014

Baltaj ŝtatoj:

### Aperos entrepreno por fervojlinio *Rail Baltica*

La 28an de oktobro 2014 estis subskribita interkonsento pri fondo de entrepreno *RB Rail*, kiu kunordigos konstruadon de fervojlinio *Rail Baltica*. La entrepreno estos posedata de ŝtataj entreprenoj *Rail Baltica Statyba* (Litovio), *Eiropas Dzelzcela Linias* (Latvio), kaj *Rail Baltic Estonia* (Estonio), kiuj en komenco financos la projekton per 0,65 milionoj da eŭroj. Ĉiu lando financos kaj posedos parton de elektrizota dutraka fervojlinio kun ŝpuro 1435 mm sur sia teritorio. Oni supozas, ke pasaĝertrajnoj trafikos per rapido 240 km/h. Veturo el Talino ĝis pola landlimo daŭros 4 horojn. *Rail Baltica* estos longa 728 km, Litovio krome postulas konstruon de branĉlinio al Vilno.

Ĉeĥio – Aŭstrio:

### Novaj trajnhoraro 2014 – 2015



Nova fervoja horaro, kiu validas ekde 14-a de decembro 2014, alportis vicon da novaĵoj, emfazantaj reduktion de veturtempoj kaj pligrandigitan vojaĝkomforton. Al la plej atendataj novaĵoj apartenas ekspluatado de trajnoj *railjet* sur rekta trajnkurso Prago – Graz tra Vieno, kaj enkonduko de historie plej rapida trajnkurso inter ĉeĥa ĉefurbo Prago kaj orientslovakia metropolo *Košice* per grandrapidaj trajnoj *SuperCity Pendolino*, kiu reduktis vojaĝtempon inter ambaŭ urboj je unu horo al 7:29, respektive 7:31 horoj. Ses trajnparoj *railjet* kun modernaj, tre

komfortaj kaj klimatizataj pasaĝervagonoj traveturas la pli ol 600 km longan kurson inter Prago tra *Pardubice*, *Česká Třebová*, *Brno*, *Břeclav*, kaj aŭstra Vieno ĝis *Graz* dum malpli ol 7 horoj, sepa trajnparo *railjet* 373/372 „*W. A. Mozart*“ kunligas Pragon kun Vieno, kaj oka trajnparo *railjet* 574/575 „*Leoš Janáček*“ trafikas inter Prago kaj *Brno*. Ĉiuj trajnparoj *railjet* ricevis krom trajnnumeroj kromnomon memorigantan al fama aŭstra aŭ ĉeĥa muzikverkisto. Krom la supre menciitaj *W. A. Mozart* kaj *Leoš Janáček* do inter Prago kaj *Graz* trafikas *railjet* trajnoj 70/71 „*Gustav Mahler*“, 74/75 „*Franz Schubert*“, 78/79 „*Johann Strauss*“, 72/73 „*Bedřich Smetana*“, 76/77 „*Antonín Dvořák*“, kaj 370/371 „*Joseph Haydn*“.

Ŝanĝoj estis enkondukitaj en nokta pasaĝertrafiko, kiu fariĝis pli normigita laŭ petoj kaj bezonancoj de pasaĝeroj.

Interrilate kun entrafikigo de pliaj novaj trajnkompletoj estis enkondukitaj pliaj modernigitaj kaj klimatizataj vagonoj ankaŭ sur aliaj fervojlinioj, kaj pligrandigita nombro da lokoj por transporto de bicikloj kaj pasaĝeraŭtomobiloj kun pliaj servoj por pasaĝeroj.

Danio – Svedio:

### Konstruo de ponto *Øresund* ne damaĝis konkurencon

Eŭropa Komisiono decidis, ke konstruo de ponto *Øresund*, kiu servas al fervoja kaj ŝosea trafiko, ne prezentas nepermesitan ŝtatan subtenon. La ponto, kunliganta Danion kaj Svedion funkcias jam ekde jaro 2005, kaj estas ekspluatata sur komerca fazo fare de konsorcio kun partopreno de danaj kaj svedaj ŝtate mastrataj kompanioj, kaj fare de eluzata pontdepaga sistemo. Tio estas ĉefa faktoro, kiun la komisiono traesploris kiel eblan atencan al eŭropa leĝdono. La projekto laŭ decido ne rezultigis ĝenon al konkurenca agadkampo sur merkato de EU. La konstruo onidire sen ŝtata subteno ja ne estis realigebla.

Kartvelio:

### Kartvelio konstruas novan transitan koridoron por nafto

Kartvela fervojo estas plejparte transita kaj okdek procentojn de ŝtataj enspezoj prezentas vartransporto. Kartvela fervojo tamen kontraŭstaras al konkurenco de tiel nomataj norda kaj suda koridoroj. Tiuj ĉi ja estas partoj de fervojreto *Traceca* (trafika koridoro Eŭropo – Kaŭkazo – Azio), kiu entenas Eŭropan Union kaj ŝtatojn de orienta kaj centra Azio, kiel Azerbajĝano, Kazahio, Kirgizio, Taĝikio, Uzbekio, Afganio, kaj en nelasta vico ankaŭ Ĉinion. Kartvela fervojo do multe investas kiel por reto *Traceca*, tiel ankaŭ por internacia projekto Bakuo – Tbiliso – Kars (*BTK*).

Okcidenta Eŭropo kaj Ĉinio interesiĝas pri trafiko tra kartvelia teritorio, ĉar transporto surmara daŭras ĝis 75 tagoj, kaj tiu surtera nur 20 tagojn. Aliflanke la koridoro *Traceca* iras trans Nigra kaj Kaspia marojn, trairas ses landojn kun iliaj doganaj kaj naciaj tarifoj, kiuj estis ĉefa limigo por trajntrafiko. Por klientaro temis pri tre komplika afero, pro tio estis antaŭ nelonge formita dogana komitato, kiu kunligas ĉiujn ĉefajn partnerojn, kaj nuntempe ekzistas unu tarifo por tuta koridoro.

Nuntempe ŝtatoj, kiuj estas membroj de la reto *Traceca*, investas plejparte en fervojan kaj havenan infrastrukturojn. Azerbajĝano modernigas sian fervojlinion el Bakuo sur marbordo de Kaspio ĝis kartvelia landlimo, kaj konstruas novan havenon en *Alat*, en suda direkto de sia ĉefurbo Bakuo. Kazahio konstruas 1200 km longan fervojlinion, kiu fariĝos interliga linio al koridoro *Traceca*. Turkmenio, kiu okupas kvaran lokon en la mondo kun siaj provizoj de tergaso, konstruas novan havenon *Turkmenbaŝi* sur bordo de Kaspio.

### **Nesufiĉaj havenaj kapacitoj**

Kartvelio ne havas sur nigramara marbordo sufiĉajn havenkapacitojn. La ĉi tiea registaro do planas konstrui novan havenon en *Anaklia*, kiu grave pligrandigos konteneran transporton de komencaj sep milionoj da tunoj de transportataj varoj ĝis kvardek milionoj da tunoj. Por eluzi nuntempan havenan kapaciton plej bone, devas esti forigitaj ĉiuj malmulte permesivaj liniopartoj sur ĉeflinio el Oriento al Okcidento. En raporto pri jaro 2008 oni anoncas, ke kvankam la tuta linio el azerbajĝana ĉefurbo Bakuo ĝis *Samtredia* en okcidenta Kartvelio estas dutraka, ĝia daŭrigo al nigramaraj havenoj *Batumi* ĉi liniopartoj gravajn limigojn. Permesivecon de la linio influas ankaŭ tereno. La fervojlinio estas projektita por vartrafiko ĝis rapido 80 km/h, sed sur krutaj deklivoj supren en montara tereno rapido estas multe pli malgranda. Ĉefan problemon en tiu ĉi linioparto formas unutrakaj tuneloj. Nun estas konstruataj tuneloj dutrakaj kun celo pligrandigi transportan kapaciton de la linio, de nuntempaj 30 milionoj da tunoj en jaro al pli ol trioblo. Elspezoj por konstruado estas planataj je 400 milionoj da usonaj dolaroj. Projekto pri ĉirkaŭveturo de Tbiliso samtempe pligrandigas permesivecon de la linio. Linio, kiu kunligos ĉefan linion kun ĉefa stacio en Tbiliso, havas ankaŭ kontraŭulojn, ĉar ĝi deturnas la fervojlinion ekster la urbon, sed samtempe permesas disponigi 74 hektarojn da tereno por evoluigo de la urbo. La plano pripensigas ankaŭ plu ekspluati unu el ekzistantaj fervojlinioj kaj ties uzon por pasaĝertrafiko..



### **Revo de Eduard Ŝevardnadze plenumiĝos en jaro 2015**

Kartvelio per sia partopreno en konstruado de 826 km longa koridoro *BTK* pravas, ke ĝi estas entuziasma subtenanto de „nova silka vojo“. En jaro 2015 tiu ĉi fervojlinio estos finelektrizita kaj kunligos Azerbajĝanon, Kartvelion kaj Turkion. La unuan fojon tiel estos ebligita kunligo ĝis okcidenta Eŭropo. La projekto en valoro 650 milionoj da usonaj dolaroj celas eluzi komercajn rilatojn de Turkio kaj de ŝtatoj ĉirkaŭ Kaspio. Pro kelkaj malfruigoj en konstruado tamen la origina revo de iama kartvela prezidento *Eduard Ŝevardnadze*, kiu supozis ekfunkciadon de fervojlinio en jaro 2010, estis prokrastita al jaro 2015.

La koridoro tamen ne estas nur kartvela afero. Turkio ja samtempe devas sufiĉe frue finkonstrui tunelon al Kartvelio, kaj tiel forigi alian malfacile trapaseblan linioparton, por ebligi planatan transporton ĝis kvin milionoj da vartunoj en jaro. Kartveloj deziras pligrandigadi transportamplikon pri varoj de propra produktado de nunaj 3,5 milionoj da tunoj en jaro je dek ĝis dekdu procentoj, precipe konsidere interkonsenton pri libera komerco kun okcidenta Eŭropo. Enspezoj el vartrafiko estas gravaj ankaŭ por evoluo de aliaj fervojlinioj en regionoj de iama Sovetunio, kaj kartvela fervojo ekspluatas pasaĝertrafikon kiel neprofitdonan agadon, financatan el enspezoj de vartrafiko. Por la plej proksimaj du jaroj tamen estas planata limigo pri transdistribuado de financoj ĝis je kvindek procentoj.

Nederlando:

### **Firmao CAF liveros novajn elektrajn veturilkombinaĵojn**

Hispana firmao *CAF* gajnis publikan konkurson de nederlanda ŝtata operatoro por pasaĝertrafiko *NS* por liveri elektrajn kelkvagonajn kombinaĵojn. Kontrakto pri 120 vagonkombinaĵoj *Sprinter New Generation* valoras 510 milionojn da eŭroj. Ilia enkondukado en fervojan trafikon estas planata por jaro 2018. La novaj vagonoj havos pli larĝajn intervagonpasejojn kaj tualetejojn alireblajn por handikapitaj pasaĝeroj en rulseĝoj. La kompanio *NS* esperas, ke ĝis fino 2015 estos aprobitaj liverantoj de veturiloj por trajnoj *Intercity New Generation*, kiuj trafikos inter Amsterdamo kaj Roterdamo ekde jaro 2021.

Slovakio:

### **Studentoj kaj pensiuloj en Slovakio vojaĝas senpage**

Ekde 17-a de novembro 2014 studentoj, kiuj studas en Slovakio kaj pensiuloj el landoj apartenantaj al Eŭropa Unio povas sur slovakaj fervojoj vojaĝi senpage. Celo de la aranĝo laŭ slovak registaro estas helpi al familioj, al studentoj kaj al personoj atingintaj aĝon de 62-jaroj en financaj elspezoj por vojaĝado. Rajton por senpaga vojaĝado sur enlanda fervoja reto nun havas ne nur infanoj ĝis 15 jaroj, kio validis ĝis nun, sed nove ankaŭ lernantoj kaj tagstudentoj ĝis 26 jaroj. Krom tio rajto senpage vojaĝi per fervojo ricevis ankaŭ ricevantoj de invalida, vidv(in)a, frutempa aŭ orf(in)a pensio. Tiu ĉi grava aranĝo okazis danke al propono de slovak

trafikministro *Ján Počitka*, kiun slovaka registaro kun ĉefministro *Robert Fico* aprobis. La nomitaj grupoj de vojaĝantoj rajtas uzi pasaĝertrajnoj senpage nur en dua vagonklaso. Ministerio de trafiko tiucele subskribis kontrakton kaj kun slovaka nacia trafikisto Fervoja Kompanio Slovakio (*ZSSK*), kaj kun privata fervoja kompanio *Regiojet*, kiu trafikas sur fervojlinio el *Bratislava* tra *Dunajská Streda* ĝis *Komárno*. Senpaga vojaĝo tamen ne validas ekzemple en trajnoj *InterCity*, kiujn *ZSSK* ekspluatas en propra risko, kaj en grandrapidaj pasaĝertrajnoj *Pendolino*, kiuj ekde decembro 2014 regule trafikas el ĉeĥa ĉefurbo Prago ĝis al orientslovaka urbo *Košice* kaj aliadirekte.

Fervoja Kompanio Slovakio jam registras klientojn kaj eldonas al petantoj legitimilojn por senpaga vojaĝado. Pensiuloj povas post registriĝo ricevi vojaĝbiletojn laŭ nula tarifo por determinitaj regionaj kaj longdistancaj pasaĝertrajnoj. Tagstudentoj povas post registriĝo prezenti sin per specialaj elektronikaj kartoj.

Por plenumi plimultiĝon de vojaĝantoj uzantaj trajnojn laŭ nove aprobitaj kondiĉoj, *ZSSK* ekde nova horaro plimultiĝis nombron de pasaĝertrajnoj je pli ol cent trajnoj.

Usono: **Los-Anĝeleso kaj San-Francisko estos kunligitaj per grandrapida fervojo**

Kalifornia oficejo por grandrapida fervojo (*CHSRA*) planas konstrui fervojreton longa 836 km, kiu kunligos tutan regionon ĉirkaŭ golfo de San-Francisko kun rondvalo de Los-Anĝeleso ĝis jaro 2028. Projekto nun troviĝas en fazo de elektokonkurso por livero de veturiloj inkluzive de garantio pri bontenado kaj rezervaj pecoj por 30 jaroj. *CHSRA* planas uzadon de unuetaĝaj elektraj kelkvagonaj kombinaĵoj, kapablaj por komerca rapido ĝis 354 km/h. Maksimuma longo de veturilkombinaĵo estu 205 metroj. En unua kaj *business* vagonklasoj oni kalkulas pri minimume 450 sidlokoj.

Laŭ *Železničář* preparis *Jindřich Tomášek*,  
reviziis *Heinz Hoffmann*