

## Unió támogatás ETCS fedélzeti rendszer

A nemzeti vasúthálózatok közötti interoperabilitás megteremtése, az egységes európai vasúti piac kialakítása érdekében az Európai Unióban kiemelt prioritást élveznek az ERTMS (Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer) fejlesztések. Az ERTMS rendszerek fejlesztésének egyik kiemelt területe az ETCS (European Train Control System Európai – Európai Vonatbefolyásoló Rendszer), amelynek működéséhez a pályaoldali berendezések kiépítése mellett a vontatójárművek fedélzeti berendezésekkel való felszerelése is szükséges.

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. a TEN-T (Transz-európai Közlekedési Hálózat) többéves munkaprogramjának 2009-es felhívására jelentkezett, és a meglehetősen rövid (45 napos) határidő ellenére sikeres saját pályázatot készített el, aminek eredményeképp 10 db Taurus és 25 db TRAXX mozdony 1. és 2. szintű ETCS fedélzeti berendezéssel történő felszerelésére nyert európai uniós támogatást.

Az Európai Bizottság nevében eljáró Közlekedési és Energetikai Főigazgatóság döntése alapján a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. pályázatára a kért – a darabszám alapján maxi-

málisan adható – teljes összeget, 2 millió eurót megítélték.

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. az ETCS fedélzeti berendezések felszerelését üzletpolitikai és stratégiai szempontból is fontosnak ítélte mind a magyarországi pályafejlesztések, mind a nemzetközi vontatási igények kiszolgálása miatt. Az emeltsebességű személyszállítási vontatáshoz, illetve a mozdonycserre nélküli tranzitfuvarok kiszolgálásához már középtávon is szükség lesz az ETCS fedélzeti berendezésekkel ellátott mozdonyokra.

A megrendelt ETCS fedélzeti berendezés egyrészt lehetővé teszi



az 1. és 2. szintű ETCS-sel kiépített pályán való közlekedést, másrészt háromféle nemzeti biztosító berendezéssel (EVM, LZB, PZB)

szert pályán – azaz Ausztriában és Németországban – is üzemszerűen használhatóak lesznek a járművek. Így lehetővé válik, hogy Európa 15 kV/16,7 Hz-cel, illetve 25 kV/50 Hz-cel villamosított, normál nyomtávolságú vasútvonalain a TRAXX mozdonyok 160 km/órás sebességgel, a Taurus mozdonyok pedig korlátozás nélkül közlekedhessenek. Magyarországon belül az uniós pénzből megvalósuló pályafejlesztésekkel együtt járó emeltsebességű

(160 km/órás) közlekedés – ami jelenleg a Budapest-Kelenföld-Hegyeshalom vonal egyes szakaszán biztosított – követeli meg a mozdonyok ETCS-sel való felszerelését.

A pályázattal összefüggésben született Bizottsági Határozatnak megfelelően 2010. szeptember 3-án a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. meghirdette a felszerelésre vonatkozó közbeszerzési eljárást, amelynek eredményeként mind a 25 db

TRAXX és mind a 10 db Taurus mozdony felszerelését a Bombardier Transportation Germany GmbH végzi majd el. Erre vonatkozóan 2011. augusztus 10-én, illetve 2011. október 27-én került sor a szerződéskötésekre. A szerződések összértéke 13,1 millió euró, ami azt jelenti, hogy az előzetes piackutatás alapján becsült – és a pályázatban szerepeltetett – árhoz (13,5 millió euró) képest megtakarítást is sikerült elérni.

„A maximálisan adható 2 millió eurót megítélték.”

Az aláírt szerződés szerint 2012 év végéig megtörténik valamennyi mozdony sorozatszerelése és a magyarországi ETCS L1-es szintű engedélyeztetése. Ezt követően – amennyiben a pályaoldali infrastruktúra rendelkezésre áll – 2013-ban befejeződik az ausztriai, a németországi és a – Siemens mozdonyok esetében – romániai engedélyeztetések. A projekt 2014-ben a magyarországi ETCS L2-es szintű engedélyeztetésével zárul le.



## Határokon átnyúló szolgáltatás

# MIREL vonatbefolyásoló berendezések

Bár az ERTMS és az ETCS fejlesztésekre az egyes tagállamok kötelezettségeket vállaltak, a pályaszakaszok kiépítése azonban idő- és forrásigényes feladat. A határokon átmenő összefüggő vasúti vonalak teljes kiépítése az ERTMS rendszerrel ezért elhúzódik, illetve országonként eltérő ütemezéssel valósul meg. Addig a meglévő nemzeti vonatbefolyásoló rendszerek alkalmazásával oldható meg más országok vasúti hálózatának használata, a mozdonycserre nélküli vonattovábbítás az országhatárokon.



A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. elkötelezett a vontatásszolgáltatási teljesítményének minőségi javításában. Megrendelői igényre elkezdődött a vontatójárművek szlovákiai alkalmazhatóságának előkészítése. MÁV vontatójárművek az 1990-es években már átjártak a szlovák vasúti hálózatra – ahogyan szlovák vontatójárművek is Magyarországra –, azóta viszont mindkét ország vasutat érintő szabályozása megváltozott, szigorodtak a törvényi előírások, műszaki követelmények. Mindkét ország vasútállamatai, engedélyező hatóságai nagyobb figyelmet fordítanak a vonatbefolyásoló berendezések megfelelő használatára.

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. ezért úgy döntött, hogy az ETCS fedélzeti berendezések beszerzésétől függetlenül megkezdte 8 darab V43 sorozatú – korábban ez a sorozat járt át Szlovákiába – villamos mozdonya átalakítását, hogy a szlovákiai közlekedtetéshez előírt feltételeknek mindenben megfeleljenek ezek a vontatójárművek.

Az átalakítások érintették a mozdonyok világítás vezérlését,

rádiós felszereltségét, de a legnagyobb mértékű átalakítás – fejlesztés a MIREL VZ1 vonatbefolyásoló berendezés beépítése.

A MIREL berendezések beépítésére és engedélyeztetésére a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. közbeszerzési eljárás keretében választotta ki a Siemens Zrt. és a HMH s.r.o. által alkotott konzorciumot. A szerződéskötésre 2011. augusztus 5-én került sor, és az aláírt szerződés szerint 2012. március 31-ig kell a 8 darab V43-as sorozatú mozdonyt felszerelni.

A MIREL berendezés a Magyarországon használt EVM fedélzeti berendezés funkcióját is maradéktalanul ellátja, ezért a mozdonyokból kiserelésre kerültek a korábbi vonatbefolyásoló berendezések, és a helyükre a szlovákiai közlekedésre alkalmas MIREL VZ1 fedélzeti berendezést építik be.

A beépítést követően a mozdonyok akadálytalanul közlekedhetnek majd a szlovák vasút 25 kV/50 Hz-cel villamosított vasútvonalain.

## Postánkból

Kiss Pál  
igazgató-főszerkesztő  
Andó Gergely  
hírszerkesztő  
részére

Kedves Pali és Gergely!

Szívből gratulálunk abból az alkalomból, hogy a Magyar Közlekedés vasúti sajtódíjat kapott. Azon sok olvasó közé tartozunk, akik a legjobb szaklapnak tartják az MK-t.

Reméljük, hogy a közlekedés valamennyi alágzatának döntéshelyzetben lévő képviselői és a logisztikai tevékenység résztvevői is fognak hasonló díjakat alapítani, mert ezek mindegyike megilletné a Magyar Közlekedés színvonalas csapatát.

Kívánunk további sok-sok sikert Nektek, az olvasóknak pedig az eddigiekhez hasonló érdekes, tartalmas, színvonalas tájékoztatást.

Szívélyes üdvözlettel:

Onozó György és Ágnes