



T.C.
ANTALYA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı

Sayı : 50397402-301.03-E.437

23.10.2017

Konu : Yurtdışı Görevlendirmelerle İlgili
Meclis Bilgilendirilmesi

BAŞKANLIK MAKAMINA

İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü'nün 25.10.2007 tarih ve B050MAH076000/25597/50000 sayılı yazısıyla; 20.06.2005 tarih ve B050MAH076000/5003/5052 2005/62 sayılı genelgede yapılan değişiklik doğrultusunda, Belediye personeline Ekim ayında gerçekleşen yurtdışı görevlendirme aşağıda belirtildiği gibidir.

- 13.09.2017 tarih ve 50397402-903.07.03-E.362 sayılı Başkanlık OLUR'u ile görevlendirilen; Antalya Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama ve Raylı Sistemler Dairesi Başkanı Hülya ATALAY, Türkiye Belediyeler Birliği tarafından, 09-13 Ekim 2017 tarihleri arasında Amerika Toplu Taşımacılar Birliği'nin (APTA) Amerika Birleşik Devletleri'nin Atlanta şehrinde düzenlenen EXPO 2017 Fuarı'na ve toplu taşıma alanında çalışan kurum ve kuruluşlara Büyükşehir Belediyelerinin ulaşım daire idarecileri ile birlikte APTA ile yapılan toplantılara katılmak üzere 08-16 Ekim 2017 tarihleri arasında görevlendirilmiştir.
- 15.09.2017 tarih ve 50397402-903.07.03-E.370 sayılı Başkanlık OLUR'u ile görevlendirilen; Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Dairesi Başkanlığında görev yapan, Raylı Sistemler Şube Müdürü Onur Eren ÜGE 03-08 Ekim 2017 tarihleri arası, Elektrik-Elektronik Mühendisi Engin BEYDOĞAN (Taşeron) ve Makine Mühendisi Volkan GÜNEŞ (Sözleşmeli Personel) 04 - 08 Ekim 2017 tarihleri arası, İtalya'da düzenlenen "Raylı Sistem Fuarı"na katılmak üzere görevlendirilmişlerdir.
- 19.09.2017 tarih ve 50397402-903.07.03-E.377 sayılı Başkanlık OLUR'u ile görevlendirilen; Belediyemiz bünyesinde faaliyet gösteren ve Herkes için Kütüphane (H.İ.K.) Projesi'ne üye olan Atatürk Kütüphanesi Uncalı Şubesi, Proje uygulamasına yönelik 16-20 Ekim 2017 tarihlerinde Moldova kütüphanelerindeki uygulamaları yerinde görmek, konu ile ilgili bilgi, görgü ve deneyimin artırılması amacıyla Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığına bağlı görev yapan Uncalı Kütüphanesi personeli Ayşe BACAŞIZ görevlendirilmiştir.
- 19.09.2017 tarih ve 50397402-903.07.03-E.410 sayılı Başkanlık OLUR'u ile görevlendirilen; Fen İşleri Dairesi Başkanı Mehmet YAZICIOĞLU ve İnşaat Mühendisi İbrahim KOŞAY, Rusya'nın Moskova şehrinde düzenlenen Uluslararası SKİ Build Expo 2017 Teleferik ve işletmesi ile ilgili Fuara katılmak, ve ayrıca Teleferik tesislerinde tedarik edilen bazı malzemelerin tedarikçileri ile de görüşmelerde bulunmak amacıyla 20-22 Ekim 2017 tarihleri arasında görevlendirilmişlerdir.
- 19.09.2017 tarih ve 50397402-903.07.03-E.410 sayılı Başkanlık OLUR'u ile görevlendirilen; Antalya Büyükşehir Belediyesi Başkan Danışmanı İbrahim EVRİM ve Dış İlişkiler Dairesi Başkanı Alperen ERKAZANCI Asya Belediye Başkanları Sekreteryası'nın (AMF), 30 Ekim - 01 Kasım 2017 tarihleri arasında İran'ın Tahran şehrinde düzenlenen 'Dünya Kentler Günü Küresel Etkinliği' paralelinde AMF'nin 6.



Yönetim Kurul toplantısına katılmak üzere 28-31 Ekim 2017 tarihler arasında görevlendirilmişlerdir.

İçişleri Bakanlığı'nın 20.06.2005 tarih ve B050MAH076000/5003/5052 2005/62 sayılı genelgesi doğrultusunda Meclisin bilgilendirilmesi hususunu Büyükşehir Belediye Meclisine havalesini arz ederim.

e-imzalıdır

Alperen ERKAZANCI
Dış İlişkiler Dairesi Başkanı

Uygun görüşle arz ederim.

23.10.2017

e-imzalıdır

Sanem ÖZTÜRK
Genel Sekreter Yardımcısı

BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE MECLİSİNE

23.10.2017

e-imzalıdır

Birol EKİCİ
Başkan a.
Genel Sekreter





MOSKOVA GÖREVİ TEKNİK RAPORU

STM Sistem Teleferik A.Ş. firmasının Tünektepe teleferik tesislerinde Avrupa ve Dünyadan tedarik edilen bazı malzemelerin tedarikçileri ile tanışmak ve karşılıklı fikir alışverişinde bulunmak amacıyla Rusya'nın Moskova şehrinde düzenlenen Uluslararası SKİ Build Expo 2017 Teleferik ve işletmesi ile ilgili Fuara davet üzerine, 20-23 Ekim 2017 tarihleri arasında Başkanlık Makamının 19/09/2017 tarih ve 50397402-903.07.03-E.410 sayılı Olur' ları gereği Rusya'nın Moskova şehrine gidilmiştir.

Katılan: Fen İşleri Dairesi Başkanı Mehmet YAZICIOĞLU
İnşaat Mühendisi İbrahim KOŞAY

20-23 Ekim 2017 Rusya Moskova Görevi; (Ski Build Expo 2017 / 20-22.10.2017 / Moskova)

Tam teşekküllü bir fuar olan Ski Build Expo, Teleferik ve kayak sporu endüstrisinin geniş alanlarından inşaat ve işletme sektörünü vurgulayarak ilk olarak 2005 yılında Moskova Ticaret fuarı çerçevesinde düzenlendi.

Ski Build Expo forumu, Dünyanın ve Rusya'nın Teleferik mühendisliği teknolojilerine ayrılmış benzersiz bir Fuar projesidir. Dokuzuncu kez düzenlenen bu etkinlik, Alp mühendisliği endüstrisinin piyasa Firmaları, Teleferik ve kayak merkezi tasarımı, yapımı ve yönetimi ve İşletmesi arasında yeni bir karşılıklı ilişki ve iletişim biçimi getirdi.

46 katılımcı firma stantları ziyaret edildi. Firmalar çoğunlukla Rusya'dan olmakla birlikte Çin, Fransa, Avusturya ve Bulgaristan firmalarının da fuara katılımı gözlenmiştir. Bartolet Maschinenbau AG ve Doppelmayr firmalarının hazırlamış olduğu Teleferik kabinlerinde açılan havalandırma boşlukları incelendi. Yerinde istişareler yapılarak Antalya Tünektepe Teleferikte uygulanabilirliği araştırıldı. Rusya uyruklu halat üreticileri ile görüşüldü. Teleferik Bakım ve Onarım yapan firmaların stantları ziyaret edildi. Fuarla ilgili genel bilgiler şu şekildedir.

Ski Build Expo 2017
20 Ekim 2017: 11.00-19.00
20 Ekim 2017: 11.30 - Açılış Töreni
21 Ekim 2017: 11.00-19.00
22 Ekim 2017: 11.00-17.00

Ski Build Expo, ekipman ve hizmetlerde uzmanlaşmış şirketleri şu yönlerde birleştiriyor:

- Tasarım. Mimari öneriler ve kavramlar
- Teleferikler
- Teleferik İşletmeleri
- Kar yapma sistemleri
- Kayak güvenliği
- Çığ önleme
- Kayak pistleri düzleme inşaatı
- Kabul sistemleri
- Telekomünikasyon tesisleri
- Hızlı yiyecek ve restoranlar
- Kayak merkezlerinin ve Teleferiklerin kiralanması





T.C.
ANTALYA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
Fen İşleri Dairesi Başkanlığı Yatırımlar Şube Müdürlüğü



- Çocuk kayak alanları,
- İdari kurumlar
- Eğitim merkezleri. Personel eğitimi.

MOSKOVA SKI VE KURULU SALONUNUN BÖLÜMLERİ:

TURİZM:

- Dağ turizmi
- Kayak ve dağlık alanlarda yatırım projeleri
- Dağ köyleri ve altyapısı
- Otel servisi
- Spor ve turist basını
- Spor turizmi sigortası
- Teleferik inşaatı / Ski Build Expo
- Dönüş ve geçiş sistemleri
- Kar temizleyicileri
- Nakliye yolcu sistemleri / Teleferik otomasyonu
- Dağ kayağı ve sezonluk komplekslerin planlanması ve tasarımı
- Teleferik servis ekipmanları
- Kızak yamaçları için donatım
- Klima, havalandırma, iklim kontrolü sistemleri
- Kar yapma sistemleri
- Ekipmanların hesaplanması, seçimi, üretimi ve teslimatı
- Deney, kayıt

SPOR

- Kayak ve snowboardlar
- Kayak ve snowboard ekipmanı
- Klasik kayaklar
- Dağ turizmi
- Kaya tırmanışı
- Buz pateni
- Paragliders ve el planörleri
- Dış mekan ekipmanları
- Trekking ve dağcılık botları
- Dağlarda telekomünikasyon
- Kurtarma ve kurtarma
- Spor mağazaları
- Dağ kayağı ve dağcılık kulüpleri ve asocations

Gerçekler ve Rakamlar

• 17 ülkeden 200'den fazla katılımcı gösterisi: Ski Build Expo -% 47, spor malzemeleri -% 31, seyahat şirketleri + dağ kayağı kompleksleri ve oteller -% 32.

• Her yıl, Moskova Kayak ve Yönetim Kurulu Salon 30 000 ziyaretçinin ilgisini çekmektedir; spor ve aktif rekreasyon severler, spor topluluklarındaki eğilimleri belirleyen aktif gençler, spor şirketlerinin liderleri, seyahat şirketlerinin yöneticileri, spor mağazalarının yöneticileri ve dağ köyleri temsilcileri.

• Moskova Kayak ve Salon Gostiny Dvor'da en çok ziyaret edilen sergidir

• Fuar alanı: 12 000 metrekare

• Moskova Kayak ve Salon 22 yıllık bir geçmişi vardır; İlk sergide 1993 yılında yer aldı.



Adres: Antalya Büyükşehir Bld. Etüd ve Proje Şb. Md. Karaalioğlu Parkı İçi 07100 / ANTALYA

Tel: 0 242 249 52 58

Fax: 0 242 249 52 45

Web : www.antalya.bel.tr

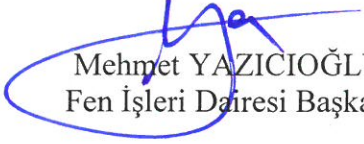
E-Posta: acamgoz@antalya.bel.tr



T.C.
ANTALYA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
Fen İşleri Dairesi Başkanlığı Yatırımlar Şube Müdürlüğü



- Rusya tarihinde ilk defa, Moskova Kayak ve Yönetim Kurulu Salonunda kapalı bir yapay kayak pisti yer aldı. Ayrıca, Rusya tarihinde ilk kez, Moskova Kayak ve Yönetim Kurulu Salon, Rockclimbing Dünya Kupası'nın bir sahne ev sahipliği yaptı.


Mehmet YAZICIOĞLU
Fen İşleri Dairesi Başkanı


İbrahim KOŞAY
İnşaat Mühendisi



Adres: Antalya Büyükşehir Bld. Etüd ve Proje Şb. Md. Karaalioğlu Parkı İçi 07100 / ANTALYA

Tel: 0 242 249 52 58

Fax: 0 242 249 52 45

Web : www.antalya.bel.tr

E-Posta: acamgoz@antalya.bel.tr

3-8 EKİM 2017 Tarihleri arasındaki İtalya Milano Raylı Sistem Fuarı Teknik Gezi Raporu

A-) 1. ve 2. GÜN MİLANO – EXPO FERROVIARIA IT 2017



Ulaşım ağı açısından oldukça gelişmiş olan bu şehirde Havalimanlarından şehir merkezlerine otobüs, taksi vb. ulaşım metotlarının yanında raylı sistem kullanımı da oldukça avantajlıdır. Banliyo trenleri ile şehir merkezinden kısmen uzak yerlere ulaşabilir, yine bu yerlere ve şehir merkezine metro ve tramvay ile ulaşılabilir. Milano şehri ve fuar gezisinin yer aldığı fotoğraflar ve gerekli bilgiler aşağıdadır.

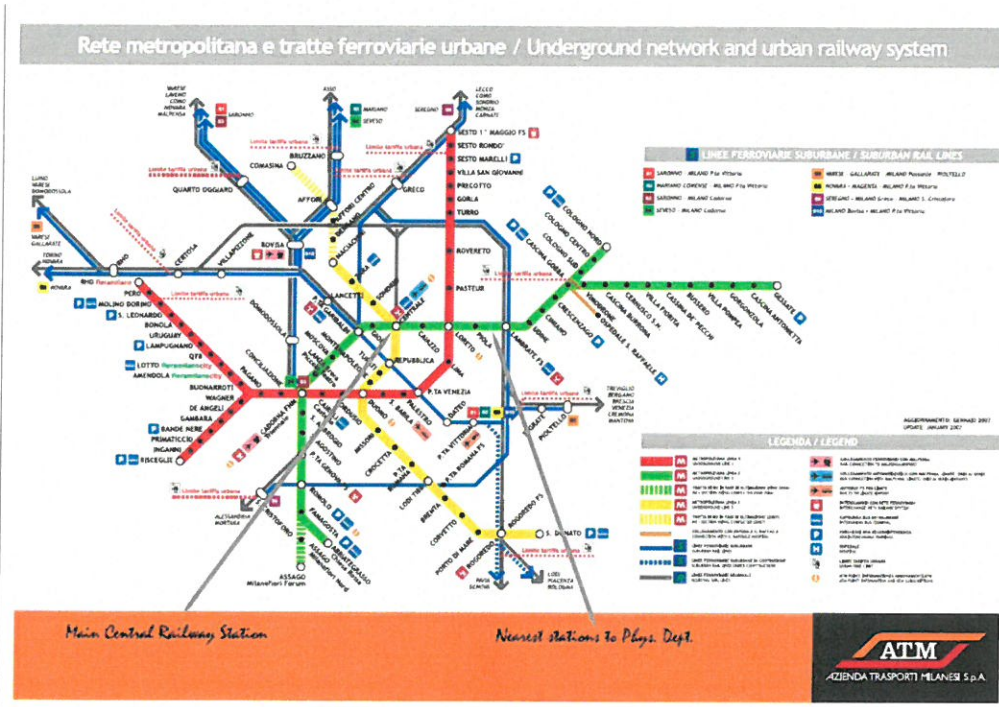
MİLANO TRAMVAYI

Tramvay ve metro gibi raylı sistemler için incelemelerde bulunuldu. Milano için şehir içi ulaşımında büyük önemi olan raylı sistemler, ağırlıklı olarak banliyo ve metrodan oluşmaktadır. Tramvay da büyük önem teşkil etmektedir. Şehir içinde şehrin silüetinin bozulmamasına özellikle dikkat edilerek projelendirilmiştir. Karayolu geçişlerinde gömülü ray ile yolun genel yapı tipine uygun olarak kaplamalar yapılmıştır. Normal bir taşıt trafiği izlenimi yaratmaktadır. Yaya ve diğer araçları izole edersine bir bordür imalatı, korkuluk imalatı bulunmamaktadır. Ayrıca çoğu yerde duraklar için ilave bir peron imalatı yapılmamıştır. Sadece uyarı levhası veya ufak bir kanopi ile belirlenen yerler durak olarak kullanılmaktadır. Kanopi imatları da şehrin silüetine zarar vermeyecek ölçüde minimal, dikkat çekmeyecek şekilde tasarlanmıştır. Eski araçlar da işletmede kullanılmaktadır. Bu tarihi dokusu korunan şehir merkezine nostaljik bir hava katmaktadır. Yalnız dikkati çeken tek bir olumsuz durum bulunmaktadır o da rayların fazla aşınmış olmasıdır.



Milano cadde tramvayı

Milano şehir içinde kullanılan eski model tramvay aracı



Milano Tren Ağı

Güncel olarak kullanılan araçlar:

Series 1500;

Series 4600 (Stanga/Tibb - 2 sections);

Series 4700 (Stanga/Tibb - 2 sections);

Series 4900 (Fiat Ferroviaria and OMS[11] JumboTram - 29.2 m (96 ft), 3 sections);

Series 7000 (ADtranz Eurotram - 34.10 m (111.9 ft), 7 sections - design by Zagato);

Series 7100 (AnsaldoBreda Sirio - 35.35 m (116.0 ft), 7 sections - design by Pininfarina);

Series 7500 (AnsaldoBreda Sirio - 25.15 m (82.5 ft), 5 sections - design by Pininfarina);

Series 7600 (AnsaldoBreda Sirio - 26.5 m (87 ft), 5 sections - design by Pininfarina).

Milano Merkez Tren İstasyonu

Milano Merkez Tren İstasyonu (İtalyanca, **Stazione Centrale di Milano** or **Milano Centrale**) Avrupa'nın başta gelen tren istasyonlarından biri. 1864 yılında yapılan eski istasyonun Sempione tünelinin açılmasıyla artan yolcu trafiğini taşıyamaması nedeniyle 1931 yılında yeni terminal binası yapılmıştır.

İtalya'da I. Dünya Savaşı sırasında yaşanan ekonomik kriz inşaatı yavaşlatmış ve proje defalarca değiştirilerek her seferinde daha karmaşık ve görkemli bir hal almıştır. Bu değişiklikler özellikle Benito Mussolini'nun başbakan olduğu dönemde, terminal binasının faşist rejimin gücünü yansıtmayı istemesiyle olmuştur.

25 Eylül 2006'da yetkililer 100 milyon avroluk bir yenileme projesi anons etmişlerdir. Harcamaların 20 milyon avrosu istasyonun restorasyonuna geri kalanı ise teknolojik olarak yenilenmesinde kullanılacaktır.

Milano Merkezi veya Milano Centrale, Milano kentinin ana demiryolu istasyonu, İtalya'nın ve Avrupa'nın en büyük tren istasyonlarından biridir. İstasyon bir terminus olup, Milano'nun merkezinin kuzey ucunda yer almaktadır. 1931'de resmen transit bir istasyon olan ancak sınırlı sayıda parça ve alana sahip olan eski merkez istasyonun (yerleşik 1864) yerine resmen açıldı, bu nedenle 1906'da Simplon tünelinin açılmasıyla artan trafiği halledemedi.

Milano Centrale, batıda Torino, doğuda Verona ve kuzey-güney ana hatları üzerinden Bologna, Roma, Napoli ve Salerno'ya yüksek hızlı bağlantılar var. Simplon ve Gotthard demiryolu hatları, Milano Centrale'yi Domodossola ve İsviçre'deki Chiasso üzerinden Zürich üzerinden Bern'e bağlar.

Milano Centrale'den Ventimiglia'ya (Fransa sınırında), Genova, Turin'e, Domodossola'ya (Valais / Wallis İsviçre Kantonunun sınırı), Tirano'ya (Graubünden / Grisons İsviçre Kantonunun sınırında), Bergamo'ya, Verona, Mantova, Bologna ve La Spezia.

Milano banliyö demiryolu servisi Milano Centrale'yi değil diğer ana hat istasyonlarını kullanıyor: Porta Garibaldi (kuzeybatı), Cadorna (batı) ve Rogoredo (doğu).

Cephesi 200 metre genişliğinde ve tonoz 72 metre yüksekliğinde, inşa edildiğinde kaydedildi. 24 platformu var. Yaklaşık 330.000 yolcu için her gün, yılda yaklaşık 120 milyon istasyon bulunuyor.

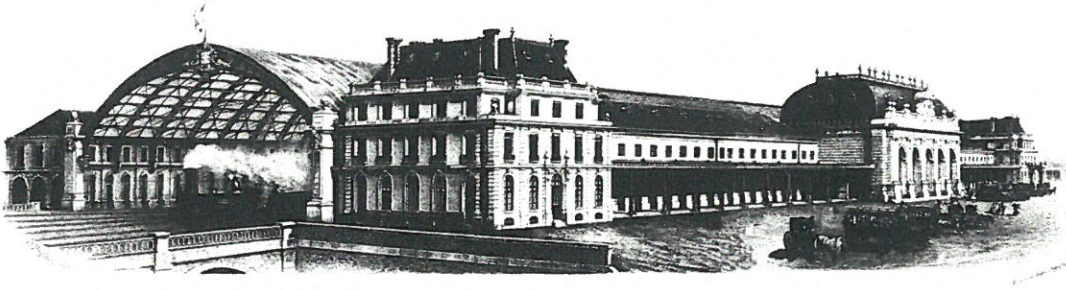
Tren hizmetleri

İstasyonun 24 hattı var. Her gün 320.000 yolcu, yılda yaklaşık 120 otobüs yolculusu olmak üzere yaklaşık 500 tren kullanarak istasyona geçer. İstasyon, hem uzun mesafe hem de bölgesel hatlarla birlikte ulusal ve uluslararası yollarla servis edilir. Günlük uluslararası hedefler Bern, Lugano, Cenevre, Zürich, Paris, Viyana, Barselona ve Münih'tir.

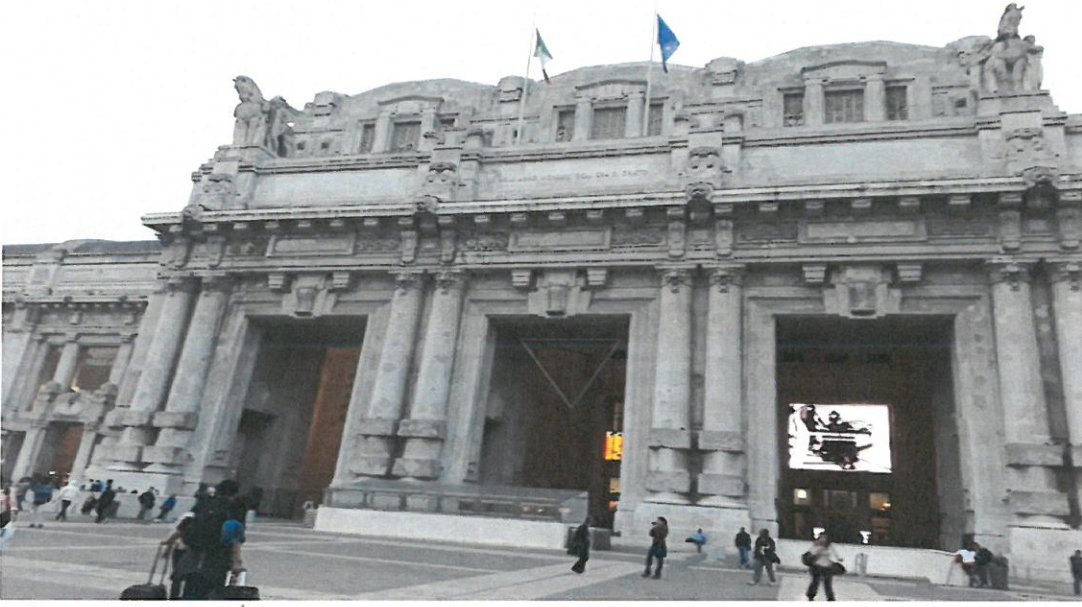
İstasyon, Milano Malpensa Havaalanı'na Malpensa Express havaalanı treniyle bağlıdır.

STAZIONE CENTRALE FERROVIARIA DI MILANO

Vol. 19, Tav. 9



Milano Merkez Tren İstasyonu'nun eski hali



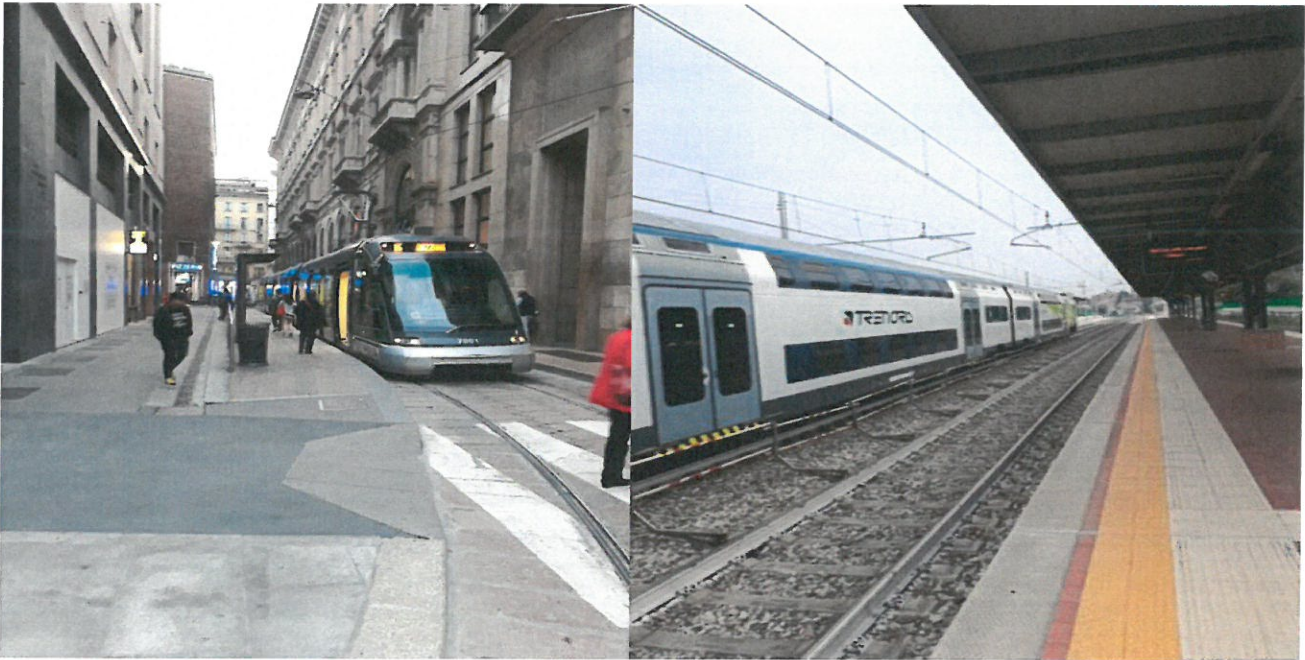
Milano Merkez Tren İstasyonu



Milano Merkez Tren İstasyonu



Milano Merkez Tren İstasyonu



Milano' da bir cadde tramvayı

Bruzzano İstasyonu



Bilgilendirme ekranları hem yolculara büyük kolaylık sağlamaktadır. Trenin istikametini, ismini olası r tar ve kalan süresini bu ekranlardan öğrenebilmek mümkündür.



Cadorna Tren İstasyonu

Ana durakların tamamında biletmatikler yeterli sayıda bulunmaktadır. Biletmatiklerin bulunması yolcu açısından biletleme işlemini otomatikle tirmi , ilave bir görevliye ihtiyaç bırakmamıştır. Bileti biletmatikten aldıktan sonra araca binmeden önce onaylatılması gerekmektedir. Araç içerisinde bulunan görevliler zaman zaman gezerek gerekli kontrolleri yapmaktadırlar.



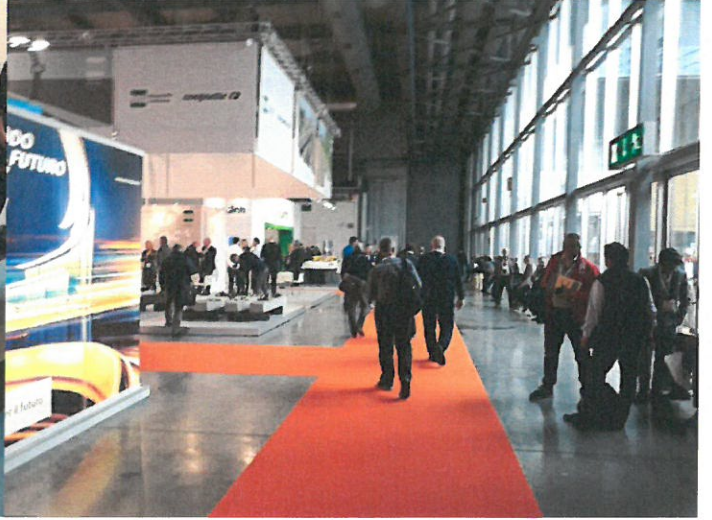
Milano metroda bir biletmatik

EXPO FERROVIARIA

Milano' da kalınan 2. gün Expo Ferroviaria ve Lucchini RS gezisi yapıldı. Fuarda Zephir firması ile toplantı gerçekleştirildi. Fuara katılan firmalar ile temaslarda bulunuldu. Yerinde sergilenen numuneler, örneklemeler incelendi teknik dökümanlar incelendi. Raylı Sistemler ile ilgili hemen hemen her başlık için bir katılımcının bulunmasının mümkün olduğu fuar hayli e iticiydi.



Fuardan farklı görüntüler





Fuardan farklı görüntüler





Fuardan farklı görüntüler



Fuardan bir fotoğraf

ZEHPIR- Rail Road Shunting Locomotive;

Karayolu ve Rayda Tramvay, LRT, Metro, Yük vagonları çekmek için kullanılan Elektrik ve diesel olarak üretilen araçlardır. Bu araçlar aynı zamanda 50 ton ile 1500 ton kapasiteli araçları çekmede kullanılır. Hızları gelende düşüktür ve eğimin 0 olduğu bölgelerde daha fazla tonaj ekerler. İsteğe göre kuplaj ve kafa yapılmakta ve buna göre mekanik, elektrik ve pnömatik bağlantı yapılabilir. Bunlara harici batarya besleme Atölyede yapılabilir. Kullanımda olmadığı sürece şarja bağlanabilir. Bu firma yetkilileri ile grld ve 3.Aşama Atölye ekipmanları içerisinde olan araç için görüş alıverişinde bulunuldu.



WEGH GROUP

Firma yetkilileri ile yapılan görüşmelerde , firmanın özellikle Atölye geçişleri, depo, mühendislik, yüzer döşeme sistemi sürekli destek, imenlik, döşeme, bakım, üretim, balastlı traversler, yüzey kaplama, ray sistemleri, tramvay hattı sistemi yaptıkları ve tecrübeleri hakkında bilgi alındı.

WEGH Group, her projenin özel ihtiyaçlarına bağlı olarak çeşitli üstyapı çözümleri kullanarak, En yaygın kullanılan çözüm, titreşim sntleme gereksinimlerini karşılamak için şehrin merkezinde elastomerik bir yatağın yerleştirilmesi de dahil olmak üzere çözüm ürettiklerini,

Tramvay yol boyunca geçişlerinde, prefabrike betonarme döşeme kullanıldığını ve yol geçişleri sağlamak üzere özel bir döşeme levhasının yerleştirildiğini bahsettiler.

Hemzemin İstasyon geçişlerindeki kauçuk madde hakkında bilgi alındı. Uygulamsı konusunda firma ile grld.



LUCCHINI RS (RAYLI SİSTEM TEKERLEK FABRİKASI)



Günün devamında Lucchini firmasının üretim tesisleri gezildi fabrikayı ve üretim süreçlerini ayrıntılı olarak izleme şansı bulundu.

Lucchini RS SpA (eski adı Lucchini Sidermeccanica SpA ve "RS" kısaltmasının "vagon" anlamına geldiği), tamamen Lucchini Ailesi'ne Sinpar SpA adında bir finansal holding aracılığıyla aittir ve Bay Mordashov ve Severstal'ın 2005'den 2007'ye kadar sahip olduğu Gruppo Lucchini' den ayrılmış ve 2008' de Lucchini'nin ailesi şirketin denetimini geri aldı.

Lucchini RS, demiryolu ürünleri, çelik döküm, dövülme, takım çelikleri ve dövme külçeleri gibi yüksek teknoloji çelik ürünlerinde uzmanlaşmıştır. Şirket, ISO 9001-2008, Uluslararası Demiryolu Endüstrisi Standardı IRIS ve ISO 14001 sertifikalarına göre her müşteriye yüksek kalitede aynı standardı garanti etmek için faaliyet göstermektedir.

Şirket merkezi Brescia'da, ancak ana fabrika Iseo Gölü'nün batısında bulunan Lovere'de (Bergamo) yer alıyor: Fabrika, 147.000 m2'lik fabrika binaları dahil olmak üzere 237.000 m2'lik bir alanı kaplıyor. Bu şirketin tipik özelliği, başlangıçtaki tasarımdan bitmiş ürünlere kadar üretim aşamasında ev sahipliği yapma kabiliyetidir.

Lucchini RS Grubu, ana tesisteki İtalya'daki Lucchini RS SpA ve dört yabancı iştirakinden oluşur:

LUR (eskiden Lucchini UK ve Lucchini RS ile Unipart Ray arasındaki JV olarak bilinir)

Lucchini İsveç, Lucchini Polonya, Lucchini Hindistan, Zhibo Lucchini (JV), Lucchini CE (Avusturya)

LBX (Belçika), Lucchini CN (Pekin, Çin)

Ekim 2007'de Lucchini RS Çin'de bir ortak girişim kurdu; Zhibo Lucchini Railway Equipment Ltd. Bu şirket, yüksek hızlı demiryolu tekerlekleri, akslar ve tekerlek setleri üretiminde Çin pazarında liderdir.

2013 yılında Lucchini RS Italcertifer'e demiryolu ürün testi ve sertifikasyonunda İtalya'da özel tedarikçi rolü olan Italcertifer - FS Grubunun sertifikasyon şirketi (Ferrovie dello Stato Group) ile bir anlaşma imzaladı. Ayrıca, bu anlaşmayla beraber Italcertifer ve Lucchini RS Avrupa iştirakleriyle işbirliğini genişletme imkanı buldu ve yabancı ülkeler için de ayrıcalıklı tedarikçi oldu.

27 Haziran 2014'te Lucchini RS, Liege' den demiryolu ürünleri imal etmek için yeni bir şirket satın aldı. Yeni şirketin ismi LBX SA'dır.

3 Eylül 2014'te Lucchini RS, 2014 yılı sonunda, Civate Camuno (Brescia) merkezli önemli bir dövme çelik bileşen üreticisi olan Mamé Group'un% 49 hissesini satın almak için bir ön anlaşma imzaladığını açıkladı. Lucchini RS 2017'de grubun çoğunluğunu kazanmak için şansa sahiptir.

2 Şubat 2015 tarihinden itibaren Lucchini RS ve Unipart Rail, LUR (Lucchini Unipart Rail Ltd) adlı yeni bir ortak girişim oluşturdu. Yeni işletme, yaklaşık 60 milyon avro (yaklaşık 75 milyon avro) yıllık ciroya ve 300'den fazla kişiye istihdam sağlayacak. Her iki üretim tesisi de (Manchester ve Doncaster) kalacak. LUR, yalnızca bojilerin, tekerleklerin ve aksların çekiş sistemi, tekerlek setleri, dişli kutuları ve nihai sürücüler üzerine odaklanmaktadır. Lucchini RS, LUR'un% 60'ına sahiptir.

10 Haziran 2015'te Antonio Mamé ve Giuseppe Lucchini, sırasıyla Mamé Group SpA ve Lucchini RS SpA'nın başkanları olmak üzere, Lucchini RS'nin Mamé Group SpA tarafından kontrol edilen operasyon şirketleri tarafından hazırlanacak yeni bir şirketin% 75'ini satın aldığı kesin bir anlaşma imzaladılar. Şirketin adı Lucchini Mamé Forge SpA olacaktır. Başkan Antonio Mamé, CEO Giuseppe Moschini (Mamé Group'un CEO'su) olacaktır.



3. ve 4. GÜN FLORANSA



İtalya'da raylı sistem hayli gelişmiştir. Neredeyse bütün şehirler arasında hatta diğer avrupa ülkeleri ile tren yolculuğu yapılabilmektedir.

FLORANSA TRAMVAYI

Floransa tramvayı 3 hattan oluşur:

- 1. Hat - Florence S.M.N. - Scandicci (14.02.2010 tarihinde faaliyete girdi)
- 2. Hat - Peretola - Piazza dell'Unità d'Italia
- Hat 3.1 - Careggi - Florence S.M.N.



Floransa Tramvayı

Floransa Tramvayı

Buna ek olarak, şehrin güney-doğu bölgesine tramvay sisteminin uzantılarıyla ilgili projenin gelişimi şu an 3.2. Hat ile temsil edilmektedir (onaylanmış Ön Taslak). Son olarak, Yapısal Plan, Tramvay Sisteminin gelecekteki gelişimi hakkında başka projeksiyonlar da içermektedir

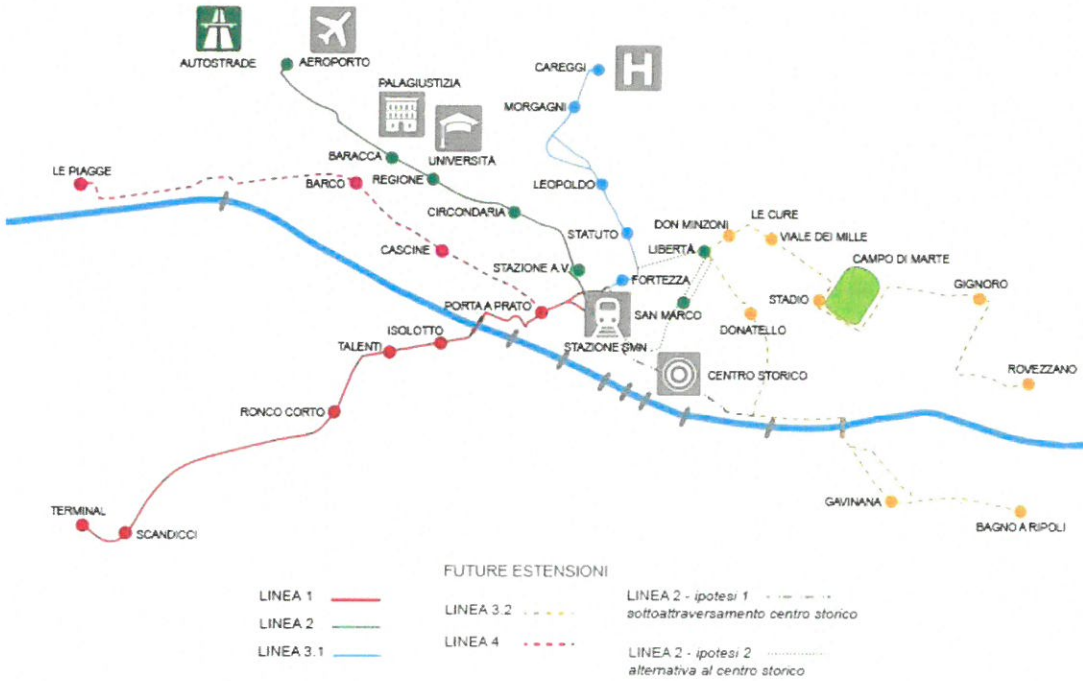
Floransa'da bir Tramvay hizmeti oluşturmak, tamamlandıktan sonra şehrin trafik koşullarını yeniden tasarlayarak, CO2 emisyonunu aza indirerek doğaya daha az zarar vermektedir.

Floransa'yı Scandicci'ye bağlayan ilk hat tamamlanmıştır, 2 ve 3.1 hatları için üretim şimdi başladı. Bunlar şehir merkezini (Santa Maria Novella Tren İstasyonu), Metropolitan alanın kuzeybatısındaki Peretola Havaalanı ve Careggi Hastanesi, yeni Adalet Sarayı ve üniversite kampüsü gibi belirli başlı yerleri birleştirir.

Nihai proje, komşu kasaba olan Campi Bisenzio ve Sesto Fiorentino'ya tramvay ağının daha sonra uzatılmasına izin verecek, ancak tramvay da güney doğuya doğru Bagno ve Ripoli'ye kadar uzanacaktır.

İnşaat çalışmalarının yürütülmesi, ikamet eden nüfusun ve şehrin geçici konuklarının rahatsızlığını en aza indirecek şekilde düzenlenmiştir, ancak kaçınılmaz olarak, özellikle hareketlilik, parklanma ve trafik akışı yönünden sorunlar olacaktır.

Bununla başa çıkmak için, inşaat süresi boyunca, Floransa Şehri gerçek zamanlı olarak, tüm iletişim kanallarını elinde bulunduracak ve yapının ilerleyişini takip edebilecek ve alternatif bir bilgilendirme hizmeti hazırlamıştır.



Floransa Tramvay Hatları

HAT - 1



Tramvay hattı 1'in inşaatı Aralık 2005'te başladı, ayrıca yeraltı alanlarının yeniden inşasını, yeşil alanların yeniden düzenlenmesini içermekte idi. Platformlar 8 Ekim 2007 tarihinden itibaren imal edilmiştir. T1 tramvay 14 Şubat 2010'da faaliyete geçmiştir. Scandicci Belediyesi ile Floransa'daki Santa Maria Novella tren istasyonunu birbirine bağlar. Rotanın uzunluğu 7.4 km, 14 duraktır. Başlangıç istasyonundan bitiş istasyonuna kadar olan yolculuk süresi yaklaşık 23 dakikadır.

Firenze- Scandicci güzergah boyunca tramvayla gidip gelenlerin ortalama sayısı günde 25 bin olduğu; Floransa tramvayında çoğunlukla hizmet verilen 4. Bölge'de, bu rakamlar PM10 emisyonlarında (partiküler madde)% 5'lik bir azalma sağlamaktadır.



10.000 people a day use Line 1



1900 less cars



800 less motorcycles



15 km on the Tram instead of the car = -460.000 ton CO² a year

HAT - 2



Güzergah:

Havalimanındaki terminalden hat, viale Guidoni'nin ve Floransa'dan Pisa'ya giden ana tren yolunun altından geçer ve daha sonra Novoli yolu ile birleşir.

Yeni inşa edilen viyadük üzerinde viale Forlanini üzerindeki dolaşmayı ve Buzonignori ile Gordigiani geçerek Terzolle-Mugnone' e ulaşmıştır. Mugnone kıyıları boyunca devam eder ve viale Belfiore'da çıktığı yeni Hızlı Hızlı demiryolunun hizmet alanına girer ve görünümün önemli bir kentsel yeniden gelişime tabi olacağı Mazzoni binasıyla bağlantı kurar.

Daha sonra Guido Monako'yu geçerek, Alamanni üzerinden, Hat 1 ile tekrar birleşip, Santa Maria Novella İstasyonu'ndaki durağında, piazza dell'Unità'daki son durağa ilerlemektedir (geçici, viale Strozzi ile bağlantı yolunun inşaatı tamamlanıncaya kadar) -viale Lavagnini-Via della Libertà-Piazza San Marco)

Çalışma Sürecinde:

Duomo'dan Valfonda-Strozzi-Lavagnini-Libertà hattından geçerek piazza della Libertà'ya varmak için bir geçiş alternatifi;

Peretola Havaalanı'ndaki son istasyondan Castello'ya uzanan bu bölge ve bölgenin yeni karargahları ile Sesto Fiorentino'nun bilim merkezi arasında bağlantı kuracaktır.

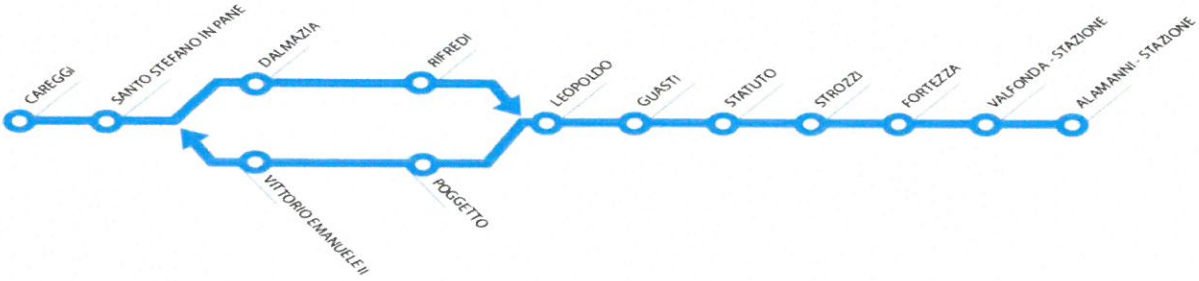
Aşağıdaki sebeplerden ötürü önem taşımaktadır:

Büyükşehir bölgesinin en büyük gelişme alanını (Novoli) kapsar;

Peretola Havaalanı'nı yeni High Speed istasyonuna bağlar;

Novoli alanında Üniversite ve Adalet Sarayı için yeni kuruluşlara hizmet edecektir;

Duomo ve Vaftizhanenin yanından geçen eksende tam yaya trafiğine izin vererek, piazza dell'Unità'daki son istasyondan Tarihi Merkez'e hizmet edecektir.



HAT – 3.1

Güzergah:

Hat 1'in mevcut son istasyonundan hat, Santa Maria Novella Tren İstasyonu yanından Piazza Stazione'ye ve Valfonda istikametine devam edecek. Piazza Unità'nın yakınında, tramvay hattı 2'nin geçici terminali olacak.

Tramvay hattı daha sonra Piazza Bambini ve Bambine di Beslamayı geçerek Fortezza da Basso'nun bahçelerinin yanında devam edecek ve ardından Via dello Statuto'ya giderek Mugnone'daki köprüyü geçerek demiryolu alt geçidini geçerler; burada Careggi yönünde bir şerit kalacaktır.

Via Guasti, Piazza Viessuex, Via Gianni'yi geçecektir. Piazza Leopoldo ve Via Tavanti'nin bulunduğu Via Vittorio Emanuele hattından Careggi yönünde tek bir rota ve Via Corridoni / Pisacane hattından bir "çatal" olması ve Centro Storico'ya geri dönmesi bekleniyor.

Tasarım sürecinde:

"Çatal" a alternatif olarak Rifredi adı verilen varyant Rifredi, Enel şirketi ve Via Rifredi tarafından tasarlanmıştır.

Her iki durumda da, yol, Via de Dalmazia'ya yol açar, viale Morgagni'nin tümüne, hatta her iki yoldaki iki araç yoluna ve Largo Brambilla'ya kadar uzanır. Son durağın Careggi hastanesinin ana girişinin önünde olması bekleniyor.

HAT – 3.2

Fortezza'dan güneydoğuya doğru (3.2. Hat) tramvay için, Rovezzano'ya (7 km) doğru ve Bagno a Ripoli'ye doğru olmak üzere iki hat ile, Piazza Libertà genelinde cadde üzerinde bir tasarım yerleşim projesi tamamlama aşamasındadır (8 km). Bu proje, Campo di Marte Gavinana'nın ve Floransa'nın güneyindeki nüfuslu bölgelere hizmet edecektir.

Projenin, bölgedeki ağını zenginleştiren Floransa tramvay sistemi için stratejik bir öneme sahip olması, bunu Bagno a Ripoli ilçesine doğru güneydoğuya uzatılması konusunda Floransa Kent Konseyi tarafından anlaşmaya varıldı. Nihai tasarım 2009'da Çevresel Etki Çalışması (EIA) ile birlikte onaylandı. . Kent Konseyi, Altyapı ve Ulaşım Dairesine Devlet Katkısı talebinde bulundu.

HAT – 4

Projeleri sağlanan ve şu anda fizibilite çalışması tarafından onaylanmış olan, Leopolda-Indiano Hattında (eski Cascine demiryolu) -Le Piagge boyunca genişleyen 4. hat.

Hat 4'ün düzeni, Leopolda'dan halihazırda var olan demiryolu hattını, "eski Tütün Fabrikası" alanının kurtarılması ve Pistoiese-Rosselli ile Barco Stradale'nin Yeni Köprüsü'nü birleştiren yeni bir yolun uygulanması için müdahalelere izin vermektedir. 2011'de imzalanan anlaşmada, RFI (İtalyan Demiryolu Ağı), aslında, Belediye Meclisine, Cascine / Leopolda hattının demiryolu altyapısını sökmekle yükümlüdür.

Tasarım ve uygulama sonraki aşamaları henüz başlamadı.

TRENITALIA

Trenitalia, İtalya'nın birincil tren işletmecisidir. Trenitalia, İtalyan Hükümeti'ne ait Ferrovie dello Stato Italiane'ye aittir. Demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesi konusunda AB direktifini takiben 2000 yılında kuruldu.

Tarih

İtalyan hükümeti, Avrupa yönetmeliklerine uymak için Trenitalia'yı kurdu. Avrupa Komisyonunun 1991'den (91/440 / EC) İlk Demiryolu Yönergesi, aynı demiryolu şirketinin demiryolu altyapısını yönetmesini ve demiryolu nakliyesini yasaklamasını yasaklamıştır. Bu nedenle 1 Haziran 2000'de İtalya, Trenitalia'yı birincil demiryolu taşımacılığı şirketi olarak oluşturdu ve 1 Temmuz 2001'de demiryolu ağını denetleyen şirket olarak Rete Ferroviaria Italiana (RFI) kurdu. Bununla birlikte, bu ayrılma yalnızca resmidir, çünkü her ikisi de Ferrovie dello Stato Italiane holdinginin yan kuruluşları ve tamamen hükümete aittir.

Yolcu taşımacılığı

Trenitalia, İtalya'da ulusal demiryolu taşımacılığı ve Avusturya, Fransa, Almanya ve İsviçre ile uluslararası bağlantılar sunmaktadır.

Şirket hem bölgesel hem de uzun mesafe trenleri işletmektedir.

Bölgesel trenler

Trenitalia Bölgesel Tren

Bölgesel trenler bir İtalyan bölgesi içinde veya komşu İtalyan bölgeleri arasında dolaşmaktadır. Trenler çoğu zaman tüm istasyonlarda durur ve böylece küçük merkezleri şehirlere bağlar. Regionale veloce (hızlı bölgesel tren), en çok istasyon istasyonlarının yaklaşık yarısında duran trenlerdir.

Trenitalia bölgesel tren (iç)

Bölgesel trenler için herhangi bir çekince yoktur ve bu nedenle çevrimiçi önceden bölgesel bilet satın almak için herhangi bir fiyat avantajı yoktur. Bir kez satın alındığında, bölgesel tren biletleri kalkıştan önce istasyondan onaylatılmalıdır.

Bu durumda "geçerlilik", istasyonda veya parkurda (genellikle) yeşil ve beyaz bir makineye sokularak bilet üzerinde bir tarih / zaman damgası yerleştirilmesi anlamına gelir. Bu, bölgesel biletlerin belirli bir tarih veya saat için değil, ancak bir süre (1 Ağustos 2016'dan önce satın alınan biletler için iki ay) geçerli olması nedeniyle yapılır. Tarih / saat damgası, biletin tekrar kullanılamayacağını göstermek içindir.

1 Ağustos 2016'dan itibaren biletler, çevrimiçi alıcılar tarafından seçilen 24 saat boyunca geçerlidir; daha sonraki 24 saat öncesine kadar kullanım tarihi değiştirilebilir. Kullanım tarihi, bu ayarlama işleminden 24 saat sonraya kadar beklenebilir. Kağıt dükkanlarında kullanım süresinin ihmal edilmesi, günlük tek yönlü bilet yol açar. Bu değişiklik, ücret kaçakçılığını engellemeyi amaçlıyor.

İtalya'nın bölge sakinleri için bölgesel trenlerde indirim şeması yoktur.

Uzun mesafeli trenler ve yüksek hızlı trenler

Frecciarossa Hızlı Tren

Uzun mesafeli trenler esas olarak iki tiptir: Frecce (oklar) ve Şehirlerarası trenler.

Şehirlerarası trenler, büyük kentlerin yanı sıra orta ölçekli şehirlere de hizmet veriyorlar, bu nedenle genellikle yavaşlar ve Frecce'dan daha ucuzdur.

Gece trenleri (şehirlerarası gece) çoğunlukla İtalya'nın kuzeyi ve güneyi ile İtalya ve komşu ülkeleri arasında çalışır ve Şehirlerarası seviyelere kıyaslanabilir.

İtalya'da yüksek hızlı demiryolu

İtalya'daki hızlı demiryolu (İtalya tarafından yönetilen), trenlerin 360 km / saat'lik hızlara ulaşmasına izin veren Turin-Milan-Bologna-Roma-Napoli-Salerno rotasında yaklaşık 1,000 km'lik (620 mil) h (220 mph) rotadadır, ancak mevcut azami ticari hız 300 km / s (190 mph) 'dir. Şu anda ağda hizmet veren dört nesil ElettroTreno vardır.

Trenitalia, 2010 yılında 50 yüksek hızlı tren siparişi verdi. Yeni trenler ETR 1000 serisidir. [6] Dağıtık çekişli, 200 metrelik (660 fit) uzunluğunda, belden kırılmayan trenler ve 400 km / saate kadar (250 mil / saat) kadar kapasiteye sahip mevcut servis planları 360 km / s (220 mil / saat) ile sınırlı olsa da. FS grubunun genel müdürü Mauro Moretti, FS'nin Fransa, Almanya ya da hatta İspanya ve İngiltere'ye uzak mesafe uluslararası hizmetler düşündüğünü söyledi. [5] Trenler, 2015 yılında İtalyan yüksek hızlı ağında hizmete girdi.

Uluslararası yolcu trenleri

İtalya'daki çeşitli uluslararası tren türleri genellikle bilet fiyatlarını ve hizmet standartlarını belirleyen, ancak trenleri işletmeyen ayrı birimlerce pazarlanmaktadır.

TILO:% 50'si Trenord'a (eski adıyla Trenitalia'ya aittir),% 50'si SBB CFF FFS'ye aittir. Şirket, İtalya ve İsviçre arasındaki bölgesel hizmetleri yürütmektedir. Personel sınırda değişmektedir ve FS Trenitalia veya SBB CFF FFS' dan oluşmaktadır.

Thello: Veolia Transdev ile Trenitalia arasındaki ortak girişim tarafından% 100 sahibi olan özel bir demiryolu hizmetidir. Paris-Gare de Lyon ve Venezia Santa Lucia tren istasyonu ile Cenova ve Nice üzerinden Milano ve Marsilya arasındaki gündüz trenleri arasındaki gece trenleri işletilmektedir.

Trenitalia, güzergahın İtalyan bölümünde bulunan tüm hızlı trenleri İsviçre'den / İsviçre'den işletmektedir. Artésia, Trenitalia'ya% 50, SNCF'ye% 50 oranında sahip olan, Fransa ve İtalya arasındaki trenleri işleten bir şirkettir. Ancak, Kasım 2011'de faaliyete geçti. Birleşik Krallık ile Ocak 2017'de, Trenitalia, Kasım 2029'a kadar Essex Thameside franchise'ı işletmek üzere bir anlaşma yapan National Express'ten c2c tren işletmesini satın almıştır. Aynı ay West Coast Ortaklığı için teklif vermek üzere kısa listeye alınan FirstGroup ile ortak girişimde% 30'luk bir hisse aldı. [Ayrıca, Güney Doğu franchise'ı kendi başına teklif etmek için kısa listeye girildi.

Biletler

çevrimiçi, istasyonlarda veya İtalya dışındaki yaklaşık 4.000 seyahat acentesinden alınabilir. Kullanıcıların, programa baktıktan sonra resmi web sitesinden bilet satın alması yaygın bir durum. Uzun mesafeli trenler, bölgesel trenlerin aksine genellikle rezervasyon yaptırmayı gerektirdiğinden önceden bilet satın almak avantajlıdır. Bu aynı zamanda alıcıların Trenitalia tarafından sunulan çeşitli iskonto şemalarına erişmelerini sağlar. Tüm "prim" uzun mesafeli trenler, ücretleri farklı olsalar bile genellikle aynı iskonto şemalarını paylaşır. 2012'den önce var olan mini biletlerin aksine, iki gün önceden bildirimde bulunulması gerekirse, tüm biletlerin mevcut olması halinde son dakikada satın alınması mümkündür. Tüm büyük demiryolu istasyonları, bu amaçla, biletli pencereler ve self servis bilet makineleri bulundurmaktadır. "Trenitalia" veya "Rete Regionale" ("bölgesel ağ") diyen bu tür makineler, kabul edilen ödeme şekillerinde farklılıklar gösterir. Trenitalia'nın 2012'de sunduğu üç ücret sınıfı "Temel", "Ekonomi" ve "Süper Ekonomi" idi. Bir Trenitalia basın açıklaması, yeni ücretleri "Süper Ekonomi, Ekonomi ve Taban" olarak tanımladı; ilk ikisi Temel Ücret'e göre farklı düzeylerde indirim sundu. Baz Ücreti, tren kalkışına kadar ücretsiz ve sınırsız rezervasyon değişikliklerini garanti ederken, fiyatı ikinci sınıf ve Standart seviyede, Yüksek Hızlı Torino - Salerno hattında çalışan tüm Frecciarossa ve Frecciargento rotalarında% 5 kesilecek "demiştir.



Floransa Santa Maria Novella Tren İstasyonu



Floransa Santa Maria Novella Tren İstasyonu, frenaj elemanları

FLORANSA SANTA MARIA NOVELLA TREN İSTASYONU

Firenze Santa Maria Novella (İngilizce Floransa Santa Maria Novella'da) veya Stazione di Santa Maria Novella, Floransa, İtalya'da bir tren istasyonudur. İstasyon her yıl 59 milyon kişi tarafından kullanılmaktadır ve İtalya'nın en yoğun semtlerinden biridir.

26 Mayıs 1992'de tamamlanan Florence-Rome direttissima'nın kuzey ucunda, 22 Nisan 1934'te Bologna-Florence Direttissima'nın güney ucunda açıldı. Bolonya'ya yeni bir yüksek hızlı hat 13 Aralık 2009'da açıldı. İstasyon, bölgesel trenlerle, hatlara bağlanan hatlar için de kullanılır: Pisa, Livorno (Leopolda demiryolu); Lucca, Viareggio (Viareggio-Floransa demiryolu); Bologna (Bologna-Floransa demiryolu) ve Faenza (Faentina demiryolu).

Tarih

İstasyon, 3 Şubat 1848'de Pistoia ve Pisa'ya giden demiryoluna hizmet etmek üzere açıldı ve başlangıçta Maria Antonia (iki Sicilya Prensesi Maria Antonia adına verilen demiryolunun isminden) geldi; mevcut istasyondan Santa Maria Novella kilisesine çok daha yakındı. İtalya'nın birleşmesinden sonra kiliseden sonra yeniden adlandırıldı.

1932'de Floransa'nın ana gazetesi olan La Nazione'de yayınlanan bir dizi gazete editoryalinde Romano Romanelli, tanınmış ve etkili bir Floransa heykeltıraşı olarak Mimar Mazzoni'nin orijinal projesini yeni Firenze Santa Maria Novella tren istasyonunda eleştirdi. Yapıcı bir tartışma, Mimar Marcello Piacentini'nin sponsorluğunda ve Gruppo Toscano tarafından tasarlanan projenin son seçimiyle sonuçlandı.

İstasyon 1932 yılında Giovanni Michelucci ve Italo Gamberini, Berardi, Baroni, Lusanna'nın üyeleri arasında yer aldığı Gruppo Toscano (Toskana Grubu) olarak bilinen bir grup mimar tarafından tasarlandı; binanın 1932-1934 yılları arasında inşa edildi. Bina planı, yukarıda görüldüğü gibi Benito Mussolini'nin Ulusal Faşist Partisi'nin sembolü olan fascio littorio'ya dayanıyor gibi görünüyor, pek çok belge bu açıklamayı yapıyor ancak bu şekil önceden var olan istasyon tarafından zorlandı. İlk iki yolcu pisti ve posta pistleri tarafından temsil edilen "bıçak" aslında Livorno'nun çizgilerini içeren 1861 hizalamasının uzantısıydı.

Yapı, İtalyan modernizminin başlıca bir örneğidir; ancak İtalyan Rasyonalizm hareketi ile ilgisi yoktur, Loos ve Hoffman'ın Viyana mimarisinden daha fazla etkilenmektedir; belki de Wright'a başını sallıyor; ancak olağanüstü kılan binanın tam özgünlüğüdür. İstasyonu tasarlama yarışması tartışmalıydı ancak Gruppo Toscano projesinin Mussolini tarafından onaylanması modernitenin resmen kabul edilmesi olarak kabul edildi. İstasyon, I. K. Brunel'in İtalya'daki mimari örneklerinden biri olan yaşlanan Maria Antonia İstasyonunu yenilemek ve şehir merkezine bir geçit olarak hizmet vermek üzere tasarlandı.

Gruppo Toscano sadece istasyonun ana cephe binasından sorumluydu. Isıtma tesisi, platformlar, diğer tesisler ve banklar gibi detaylar, resmi İletişim Bakanlığı mimar Angiolo Mazzoni tarafından birbirine zıt tarzda tasarlandı. Bu sayfada gösterilen tezgahlar ve bagaj rafları Gruppo Toscano projesinin bir parçası değildi. İstasyonun dışında ve komşusu olan Michelucci'nin beyaz mermer Palazzina Reale di Santa Maria Novella, Floransa ziyaretlerinde Kraliyet ailesine ev sahipliği yapmak için inşa edilmiştir.

Modern bir tasarım olsa da istasyonun taş cephesi için pietra forte kullanımı, yakınlardaki Santa Maria Novella kilisesinin Gotik mimarisine tepki vermeyi ve bununla kontrast oluşturmayı amaçlıyordu. İstasyonun içi, pistlere dik olarak hizalanan ve şehrin bir tarafını diğeri ile bağlayan bir yaya caddesi gibi davranan ana yolcu toplama merkezi üzerinde büyük çatı pencereleri bulunan çarpıcı metal ve cam tavan özellikleri taşıyor. Çatı pencereleri, destek kolonları olmaksızın yolcu konsolunu kapsıyor ve açıklık ve geniş alan hissi veriyor ve istasyonun tüm kamusal işlevlerinin yolcu konsolosunda yakınlaşmasını güçlendiriyor.

16 numaralı platformun yakınında, 2. Dünya Savaşı sırasında İtalya'dan Nazi toplama kamplarına gönderilen Yahudi halkın tren yüklerini anımsatan bir heykel ve anıt levhası var.

Tren hizmetleri

İstasyona aşağıdaki hizmetler sunulmaktadır:

Yüksek hızlı hizmetler (Frecciargento) Venedik - Padua - Bologna - Floransa - Roma

Yüksek hızlı hizmet
Frecciargento) Venice -
Padua - Bologna - Florence
- Rome - Fiumicino Airport

Preceding station		Trenitalia		Following station
Bologna Centrale <i>toward Torino Porta Nuova</i>		Frecciarossa		Roma Tiburtina <i>toward Salerno</i>
Bologna Centrale <i>toward Venezia Santa Lucia</i>		Frecciarossa		Roma Tiburtina <i>toward Salerno</i>
Bologna Centrale <i>toward Trieste Centrale</i>		Frecciargento		Roma Tiburtina <i>toward Roma Termini</i>
Bologna Centrale <i>toward Udine</i>		Frecciargento		Roma Tiburtina <i>toward Roma Termini</i>
Bologna Centrale <i>toward Venezia Santa Lucia</i>		Frecciargento		Roma Tiburtina <i>toward Roma Termini</i>
Bologna Centrale <i>toward Venezia Santa Lucia</i>		Frecciargento		Roma Tiburtina <i>toward Fiumicino Aeroporto</i>

ROMA TRAMVAYI



Hatlar

Roma Tramvay Hatları aşağıdaki gibidir;

Line 2: Piazza Mancini – Piazzale Flaminio.

Line 3: Piazza Thorwaldsen – Trastevere.

Line 5: Giovanni Amendola – Piazza dei Gerani.

Line 8: Torre Argentina – Trastevere.

Line 14: Giovanni Amendola – Palmiro Togliatti.

Line 19: Piazza Risorgimento – Piazza dei Gerani.

Tramvay araçları sabah 05.30'dan gece yarısına kadar hizmet etmektedir. Gece yarısı yerini gece otobüslerine bırakmaktadır.

Tramvay aracına binildiğinde biletin onaylatılması gerekmektedir. Aksi durumda yakalanıldığı takdirde ceza uygulanmaktadır.

Tarih

Papa Gregory XVI, Piazza Venezia'dan hacılar taşımak için Basilica di San Paolo fuori le mura'ya bir hattı yetkilendiren 1845'ten sonra atlı otobüslere binebilirdi. Bu ilk hat bir program uyarınca çalışmadı; Tramvaylar dolu olduklarında ayrıldı. At tramvayları 1877'de geldi, bunlar Piazzale Flaminio ile mevcut hat 2'yi birleştiren Ponte Milvio' dur.

1895'de, Termini istasyonu' nu Piazza San Silvestro'ya bağlayan elektrikli tramvaylar geldi. 1904 yılına gelindiğinde, tüm at tramvay hatları elektrikleştirildi - Ponte Milvio tramvayı da son kaldı. 1905 yılına kadar, 144 elektrikli araçla toplam 17 tramvay hattı faaliyet gösterdi; atlarla çizilen tramvaylar yedek olarak çalışıyordu.

1929'da görevli şirket SRTTO ile birkaç yıl rekabetten sonra devlet kontrolündeki şirket ATAG (Azienda Tranvie Autobus del Governo di Roma) tüm şebekeyi devraldı ve o yılın sonuna kadar ağ büyük ölçülere ulaştı. : 140 km'lik yol boyunca 59 hattan az değildi. Hatların birçoğu yollarının bir kısmını kapladığından, 1930'da büyük bir yeniden yapılanma gerçekleşti: Bundan sonra, iç halkadan ('siyah halka') başlayan 24 radyal çizginin yanında iki dairesel çizgi işlev gördü ve dış halkayı geçti. halkası ('kırmızı halka'). İç halka içerisinde, tüm tramvay hatları iptal edildi ve otobanlar ile değiştirildi. 40 kilometre uzunluğundaki pist söküldü ve eski vagonun bir kısmı imha edildi.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra işletme şirketi adını ATAC olarak değiştirdi ancak şebeke daralmaya devam etti. İç halka 1959'da devre dışı bırakıldı; dış halka sadece 1975 yılında yeniden yapılanmaya kadar bir yönde devam etti. Piazzale Flaminio-Ponte Milvio 1960'da iptal edildi ve 1983'te (kuzey kısmı) ve 1990'da (güney kısmı) yeniden inşa edildi. Hat 8, 1998'de açıldı. Hat 8'in şimdiki kuzey ucundan Termini'ye olan bağlantıları ve aynı terminale Vatikan'a doğru olan bir hat da dahil olmak üzere daha fazla hat açmak planlanmaktadır.

SRTTO stoğu

At tramvayları

At tramvaylarının sayısı bilinmiyor, ancak muhtemelen yüzün üzerindeydi.

Motorlu araçlar

serie 200: iki aks, iki motor, 102, 1895 ve 1905 yılları arasında yapılmış

serie 300: iki aks, iki motor, 70 1902 ile 1907 arasında inşa edilmiş; torpedinieri adı verilen

serie 400: iki aks, iki motor, 79, 1908 ve 1911 yılları arasında inşa

serie 800: sadece 4 tramvay

Araçlar

serie 1000: 40 1909 ve 1911 yılları arasında yapılmış iki akslı arabalar, 1930'da atıldı.

serie 1100: sadece dört araba, seri 800 için

ATAC stoğu

1996'da Piazzale Flaminio'da MRS 2055, 2219 ve 2221 motosikletleri.

Bu liste, ATAC'ın tüm stoklarını (eski isimleri AATM, ATM, ATG, ATAG, ATAC veya Trambus markası altında çalışan dahil) içerir.

İki dingilli araçlar

Fragmanlar

bir gardalya, 107 araba

6 pencere, 237 araba

8 pencere, 129 araba

Boggy cars

133 araç, MRS sınıfı, sayı 2001-2265, 1927-1934 yılları arasında inşa edilmiştir. 1996 ile 2003 yılları arasında

22 araç, PCC 1957 yılında inşa edilen ve 2001-2003 yılları arasında emekli olan tüm elektrik sınıfı

1935'te "8 pencereli" römork ve motorlu araçlar kullanarak inşa edilen 50 araç, MATER sınıfı, hepsi 1965'te emekli oldu

Halen kullanılan tramvaylar

ATAC Serisi 7000 (7001-7115)

ATAG, 401-412 tramvayları (1937) ile olumlu bir deneyimden geçtikten sonra, Padua Stanga'nın Mekanik Atölye Çalışmalarını, mafsallı prototip bir tramvay oluşturmak üzere görevlendirdi. 1942 yılında teslim edilen ve 7001 numaralı prototip kısaca işlem gördü ve 19 Temmuz 1943'te Roma'nın bombalanması sırasında imha edildi. Ancak sipariş onaylandı ve 50 araçlık teslimat (7003-7099, 7001) 1948 yılları arasında gerçekleşti. 1949.

1980'lerde modernleşme için harekete geçen bu araçlar, son zamanlarda hurdaya çıkarılan 7073 ve 7093 hariç, Roma'da halen faal durumda. 7021 sayısı "Ristotram" (restoran arabası) haline getirildi.

Sekiz benzer tramvay daha 1953 yılında yapıldı (7101-7115, tek sayılar). Bunlar daha sonra Viberti atölyelerinde ATAC tarafından modernize edildi.

SOCIMI T8000 (9001-9041)

1990 yılında SOCIMI tarafından Milan'da 33 açık katlı çift katlı tramvay (9001-9033) teslim edildi. Bu tramvaylar, her iki ön ucunda da 2 akslı bir araba ve arabanın merkezinde küçük tekerlekler (tekerlek düzenlemesi Bo'2'Bo ') ile donatılmıştır, böylece% 70'lik düşük bir zemine izin verilir. SOCIMI iflas ettiğinden sipariş edilen 60 aracın 27'si o zamanlar inşa edilmedi, ancak 2003 ve 2004 yıllarında sekiz adet ek araç(9034-9041) hizmete girdi ve SOCIMI işlerinden kurtarılmış yedek parçalar toplandı.

Cityway I (9101-9128)

Bu çift mafsallı tramvaylar 1998'deki Cityway Fiat Demiryolundan 8 hattının açılması için sipariş edildi. 28 tramvay sipariş edildi. Uzunluğunun% 70'i alçak zeminlidir; yükseltilmiş taban bölümleri uçlara yerleştirilmiştir. Tüm tren 31 metredir. Ortaya konan bir yenilik, klima sistemiydi. Şu anda 2 ve 8 numaralı hatlar üzerinde düzenli olarak çalışıyorlar.

Cityway II (9201-9252)

1999'da,% 100 düşük kat tramvay trendini takiben, Fiat-Alstom'dan 52 eklemlı tramvay sipariş edildi. Tramvay, ayrı kamyonlara monte edilmiş dört bölümden oluşur ve alternatif olarak üç asılı bölümden oluşur. Uzunluğu 33 metre. 9217 ve 9218 numaralı araçlar, hiçbir zaman hizmete girmeyen prototipler olup, bunlar ek bölümler halinde, 41.45 metre uzunluğunda, 9 bölümlü ve 5 kamyonlu bir araç oluşturmaktadır. Bu tramvaylar yalnızca 8. hat için kullanılır.



ROMA TERMINI TREN İSTASYONU

Roma Termini (İtalyan, Stazione Termini), Roma'nın ana tren istasyonudur, İtalya. Adını, aynı adı taşıyan bölge, adını ana girişteki caddenin karşısında bulunan Diocletian'ın Eski Hamamlarından (Latince, termeae) almıştır.

Genel Bakış

İstasyonun tüm önemli İtalyan şehirlerine düzenli tren hizmetleri yanı sıra Münih, Cenevre ve Viyana'ya günlük uluslararası hizmetler bulunmaktadır. Her yıl 33 platform ve 150 milyondan fazla yolcu ile [2] Roma Termini, Paris'te Gare du Nord'dan sonra Avrupa'nın ikinci en büyük demiryolu istasyonudur.

Termini, Roma'daki toplu taşıma araçlarının ana merkezi. Termini metro istasyonunda iki Roma Metro hattı (A ve B) kesişir ve ana otogar istasyonun önündeki meydan olan Piazza dei Cinquecento'da bulunur. Bununla birlikte, kentin ana tramvay hatları, istasyonun yaklaşık 1,500 metre doğusunda, Porta Maggiore'de çapraz.

İstasyon, 23 Aralık 2006'da Papa 2. John Paul'a ithaf edilmiştir.

Tarih

25 Şubat 1863'te Papa Pius IX, ilk geçici Termini İstasyonu'nu Roma Frascati, Roma-Civitavecchia ve Roma-Ceprano hatlarının terminusu olarak açtı.

İlk iki hat daha önceden şehrin herhangi bir yerinde ayrı istasyonlara sahipti ve üçüncü hat gelişimi sürerken, şehir her hat için ayrı yön istasyonları veya her yönde ayrı istasyonlara sahip olmanın Paris modeline karşı bir merkez istasyon kurmayı seçti. Papa Sixtus V tarafından 16. yüzyılda kurulan harap olan Villa Montalto-Peretti, "Stazione

Centrale delle Ferrovie Romane" (Roma Demiryolları Merkez İstasyonu) olarak anılan bu yeni istasyonun yeri olarak seçildi.

Kalıcı istasyonun inşası 1868'de Papa Temporal Power'ın son yıllarında Roma kentinde başladı ve Capture of Rome ve United Italy hükümetinin kurulmasıyla birlikte 1874 yılında tamamlandı. Mimar Salvatore Bianchi'nin planına göre ortaya atıldı. Bu istasyonun önü Via Cavour'a ulaştı; bu da şehrin şimdiki istasyonundan 200 metre daha geride kaldığını gösteriyor.

1937'de, II. Dünya Savaşı'nın patlak vermemesi nedeniyle asla düzenlenmeyen 1942 Dünya Fuarı için planlamanın bir parçası olarak eski istasyonun değiştirilmesine karar verildi. Eski istasyon yıkıldı ve yeni istasyonun bir kısmı inşa edildi ancak 1943'te İtalyan faşist hükümeti çöktüğünde çalışmalar durduruldu. Angiolo Mazzoni del Grande'nin tasarımının yan yapıları halen günümüz istasyonunun bir parçası.

Bugün Terminal Binası

Mevcut bina, 1947'de bir yarışmayla seçilen iki takım tarafından tasarlandı: Leo Calini ve Eugenio Montuori; Massimo Castellazzi, Vasco Fadigati, Achille Pintonello ve Annibale Vitellozzi. 1950'de açıldı. Bina, anıtsal boyutların uzunluğunda doğrusal lobi salonu ile karakterize edildi. Bu büyük salon tam yüksekliğinde cam duvarlarla çevrilidir ve düz ve bölmeli bir kemerden oluşan beton bir çatı ile örtülüdür. Roma tarzı bir banyodaki varil tonozunun modernist bir versiyonu. Kemer, giriş tahrikinin üzerinde uzanan panjurlu bir kanopiye yapısal olarak bütünleştirilmiştir. Sonuçta, yerçekimine meydan okuyan modernist yapı, Roma mimarisinin benzer bir başarısını da hatırlatıyor. Salonun arka kısmı, tren garajına ulaşmadan biletleme fonksiyonlarının geçiş alanına açılıyor ve traverten kaplı 10 katlı bir otelde yer alan daha uzun bir yapı taşının tepesinde yer alıyor.

Mimari olarak, bina Roma'ya varış duygusunu daraltıyor ve Ebedi Şehrin hem modern hem de geleneksel olarak duygusunu iletiyor; geleceği görmek ve tarihini hatırlamak gibi. Kentsel dokudaki cesur duruşu, Kent tarihinin çeşitliliğini ifade eder ve İtalya'nın modern endüstriyel ekonomisinin dramatik yeni ölçeğinden bahseder.

Cam duvarda boyuna dizilen eloksallı alüminyum friz panelleri Amerigo Tot sanatçısının eseridir. Kompozisyon, bir trenin ses ve hızındaki dinamikleri yakalamaktır.

