

A város, a vidék és a sínek

Németországban újjáélesztik a vasúti szárnyvonalakat

Tizenöt non-profit szervezet szövetséget hozott létre Berlinben a kötőpályás közlekedés fejlesztésére. Az „Allianz pro Schiene” egy jövőbe mutató, környezetbarát és biztonságos közlekedési alternatíváért küzd. A Szövetségnek 2 millió egyéni tagja van és 70 különféle, a vasút újjáélesztésében érdekelt gazdasági társaság támogatja.

Wolfgang Tiefensee, Németország közlekedési, építési és városfejlesztési minisztere a Szövetség egyik kiadványához* írt bevezetőjében egyebek mellett a következőket jelenti ki:

„A legújabb közlekedési statisztikák megerősítik, hogy reneszánszát éli a vasút, különösen a rövidebb távú utazásoknál. Megfelelő stratégia mellett nemcsak a városok közlekedési torlódásait enyhítik a térségi, kistérségi vasúti viszonylatok, hanem a gyéren lakott területek számára is ésszerű – környezetbarát és biztonságos – alternatívát jelentenek. Ott, ahol lényegesen javítottak a pályák állapotán, és a járatsűrűség is alkalmazkodik az igényekhez, a tervezettnél is jobban nő az utasok száma. Sokféle sikeres megoldás létezik gyakorlatilag az összes német tartományban. Vannak hosszabb és rövidebb viszonylatok, amelyeket magántársaságok, önkormányzatok vagy az állami vasút üzemeltet.

Az eltérő körülmények mellett van a sikernek néhány közös jellemzője is. Szinte mindenütt fejleszteni kellett az infrastruktúrát és a szervezetet. Magától értetődő követelmény volt az új kocsik forgalomba állítása, a teherbíró pályák kialakítása, a menetrendek összehangolása, a helyi irányítás javítása, a tisztaság és a pontosság.

A kiadvány több sikeres kezdeményezést mutat be, amelyek közül az alábbiakban egyet ismertetünk röviden.

Az Eurorégió vasút újjászületése

Észak-Rajna-Vesztfáliában, Aachen térségében (Németország) és Heerlen–Alsdorf–Annapark területén (Hollandia) 1950 és 1985 között egy hibás közlekedéspolitikai „eredményképpen” fokozatosan bezárták a szárnyvonalakat. Így az Euregiobahn projekt indítása előtt csak egy törzsvonal maradt a korábban sűrű vasúti hálózatból. Ezt élesztik újjá 1999 óta, lépésről-lépésre. A fokozatos fejlesztéssel az agglomerációs települések közlekedése lényegesen javult. Új vagonokat vásároltak, akadálymentesítéssel, gyerekkocsi- és kerékpárszállítási lehetőséggel, optikai és akusztikus információs hálózattal. A sűrűbben lakott területeken félóránként, a ritkábban lakott, távolabbi területekről óránként jön a

vonat. A rendszer menetrendjét összehangolták a térség buszjárataival, és közös a tarifarendszer is. Aachenben nem fejpályaudvar van, hanem a vonat tovább megy a városon keresztül a távolabbi területekre. A sínrendszer egyes szakaszai más-más társaság tulajdonában vannak, a járatokat pedig a holland és német vasutasok közösen üzemeltetik. A teherforgalom is jelentős az aacheni iparvidéken, ami által még jobban tehermentesíteni tudják a térség közútjait.

Néhány adat az Euregiobahnról:

- Pályahossz: 61,5 km (ebből 9 km Hollandiában)
- Napi utasforgalom: 8 ezer fő
- Menetidő: 26-30 perc Aachen és a végpontok között
- Járatsűrűség: félóránként
- Legnagyobb sebesség: 120 km/h
- Teljesítmény 2005-ben: 956 000 km Németországban és 112 000 km Hollandiában



Összeállította: a Levegő Munkacsoport

www.vego.hu

2006. július

* Stadt – Land – Schiene, 16 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr. Allianz pro Schiene. Berlin, 2006. június: http://www.allianz-pro-schiene.de/pdf/ApS_Positivbeispiele_Auf12_060628.pdf