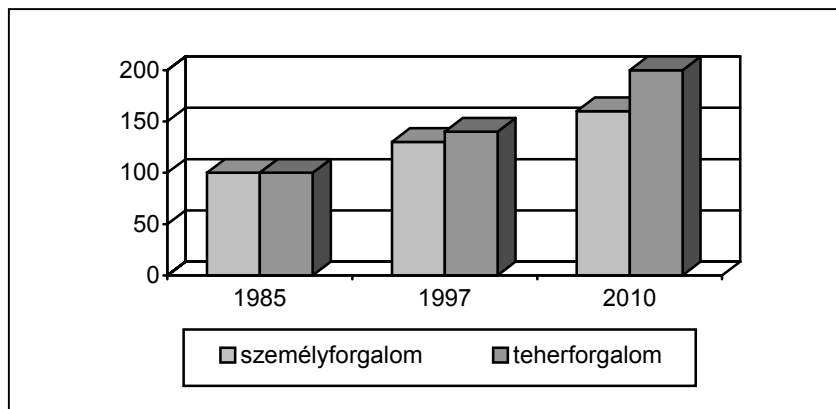


Osztrák vasutak a közép-európai környezetben

Az európai teherszállításban mindinkább háttérbe szorulni látszik a vasúti közlekedés. Az európai fejlesztési programok talán térségünkben is változásokat hozhatnak e téren.

Az Európai Unió hivatalos statisztikája szerint 1985 és 1997 között az Unió területén a személyforgalom 42%-kal, a teherforgalom 45%-kal növekedett. A prognózisok további növekedést jeleznek (1. ábra). Az eddigi növekedés döntően a közúti forgalomban következett be: 1985 és 1997 között a közúti teherforgalom aránya 56%-ról 76%-ra nőtt, míg a vasúti teherforgalom aránya 26%-ról 14%-ra esett vissza.



1. ábra Az Európai Unió közlekedési forgalmának növekedése

A versenyképesség, a mobilitás iránti igények és a piac globalizálódása korszerű közlekedési utakat és a közlekedés különféle módozatainak intelligens kombinálását követeli meg.

A közlekedés tervezése során a következő célokat kell kitűzni:

- az elektronika korszakának megfelelő sebesség;
- az emberek optimális és környezetbarát ellátása árukkal;
- a gazdasági pozíció megtartása a nemzetközi versenyben.

Európai közlekedési hálózat

Nyugat-Európában egy az egész kontinensre kiterjedő nagy sebességű közlekedési hálózat megvalósítását irányozzák elő. Korszerű vasúti és közúti

hálózat megteremtése mellett ebbe a tervbe beletartozik új belső vízi utak megnyitása és légi folyosók biztosítása is. Az országos vasúti vonalakat egy nagyteljesítményű európai hálózatba kell integrálni. Ennek érdekében új vonalszakaszokat kell építeni, vagy meglévő vonalakat kell modernizálni. A transzeurópai vasúti hálózat így

- 250 km/h sebességre kiépített új szakaszokból,
- régebbi, de 200 km/h sebességre modernizált szakaszokból,
- olyan nagy sebességre kiépített szakaszokból, ahol a maximális sebességet a domborzati viszonyok vagy városok közelsége miatt esetről esetre kell meghatározni,
- valamint hagyományos vasúti forgalomra alkalmas vonalokból fog állni.

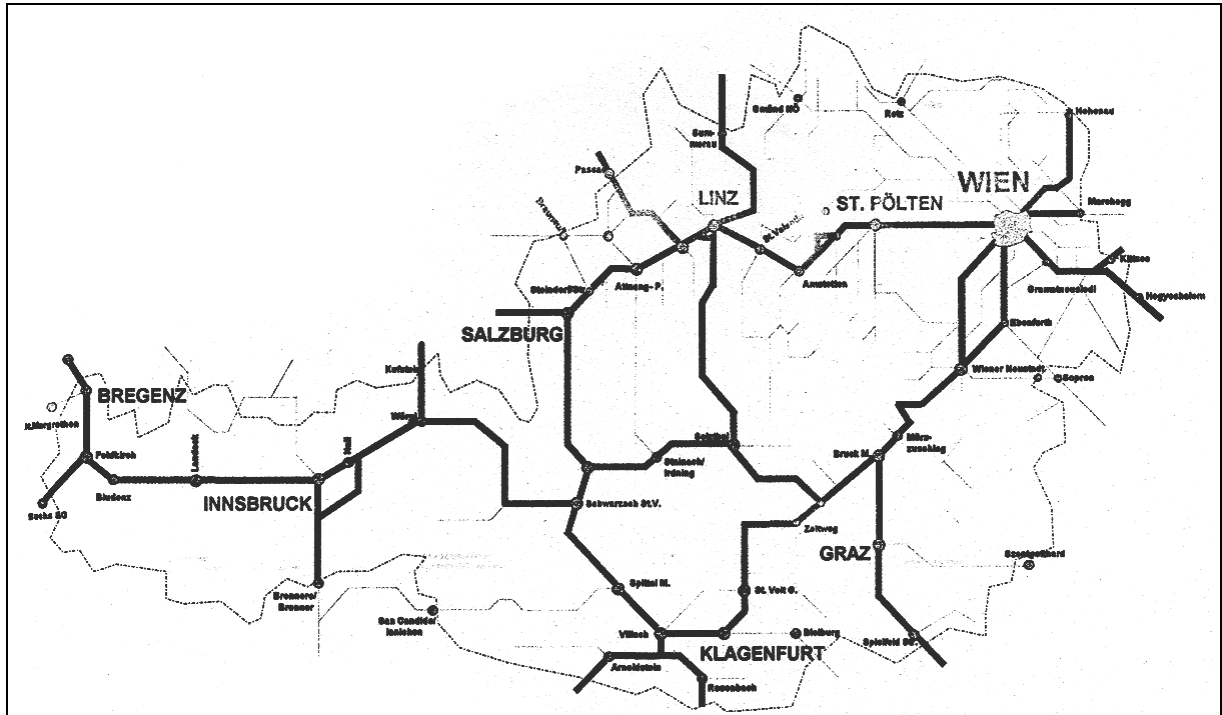
Az 1990-es években végbement közép- és kelet-európai politikai változások fellendítették e régióval kapcsolatos kereskedelmi és közlekedési kapcsolatokat. Ehhez megfelelő közlekedési infrastruktúrát kell létrehozni. A Kréta szigetén 1994-ben tartott páneurópai közlekedési konferencián prioritásos közlekedési vonalakat jelöltek ki, amelyeket Kréta-korridoroknak neveztek. Ezek némelyike Ausztrián keresztül vezet.

1997-ben az Európai Bizottság meghatározta a közlekedési infrastruktúra iránti igényeket (Transport Infrastructure Needs Assessment – TINA). Ez a dokumentum megállapította az új belépőkkel szemben támasztott közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos követelményeket és a transzeurópai hálózat bővítésére tett javaslatot.

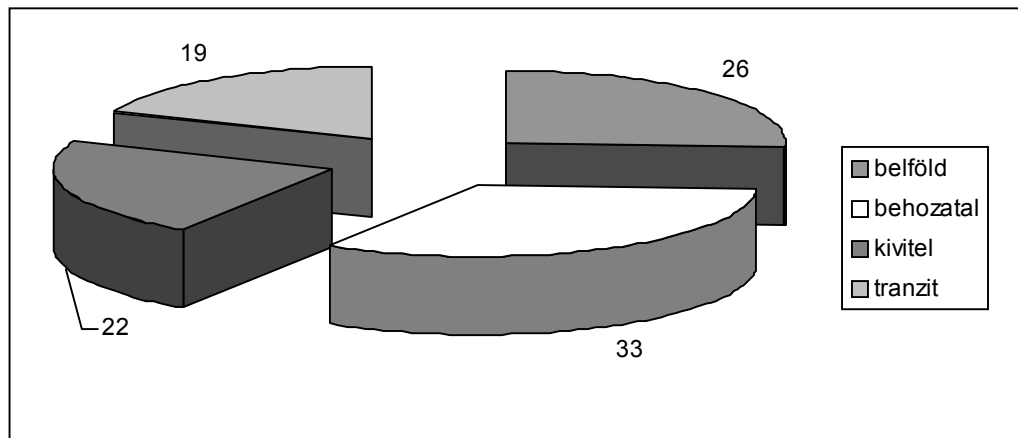
Osztrák vasúti hálózat

Az ausztriai vasúti hálózat kialakítása a transzeurópai hálózat követelményei szerint nemcsak akarat kérdése. Az osztrák első osztályú vasúti vonalak hossza jelenleg 2300 km (2. ábra). Az észak-déli és nyugat-keleti „forgatókörnyő” Ausztria. Ezt igazolja az a tény is, hogy a teherforgalom 74% a behozatal, kivitel és tranzit kategóriába esik és csak 26% a tiszta belföldi forgalom (3. ábra).

Az osztrák vasúti hálózat korszerűsítésének fő feladata nagyteljesítményű közlekedési tengelyek kialakítása optimális vonalkapacitás elérése érdekében. A fejlesztés súlypontja a nyugati vasútvonalra (Westbahn), valamint a tranzitvonalakra és Bécs körzetére esik. A meglévő vágányhálózat korszerűsítésével kapcsolatos intézkedések közé tartozik a felépítmény megerősítés a nagyobb tengelysúlynak megfelelően, valamint a jelzéstechika új megoldásainak alkalmazása, ami a forgalom ésszerűsítését és a vasúti üzem minőségének javítását teszi lehetővé. Szükség lesz zajvédő falak építésére a vonalak közelében levő lakások minőségének jobbá tétele érdekében. Megjegyzendő, hogy kisebb zajt okozó vasúti járművek kifejlesztésével is foglalkoznak.



2. ábra Az osztrák vasutak (ÖBB) A-osztályú vonalai



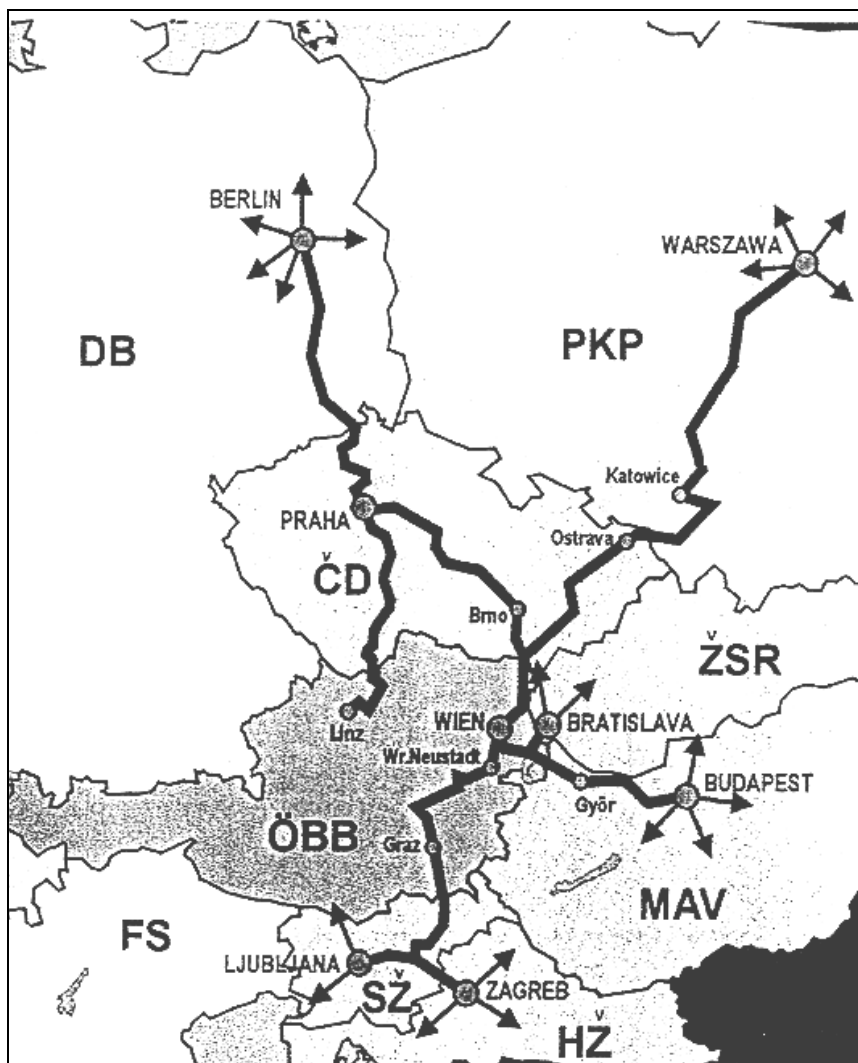
3. ábra Teherforgalom megoszlása az osztrák vasutakon, 1999

A fő vonalak mellett a bekötő vonalakkal is foglalkozni kell, amelyek a regionális forgalomban nélkülözhetetlenek. A vasúti üzem ésszerűsítésével lehet ezeket a vonalakat vonzóvá tenni.

Közép- és Kelet-Európa felé menő vonalak

A közép-kelet-európai országok felé való kereskedelmi nyitás következtében nagy jelentőségre tettek szert az utóbbi évtizedekben elhanyagolt vasúti összeköttetések. Ezt mutatják a határokon átmenő áruforgalom számadatai: Németország mellett, amellyel a határforgalom évi 13,0 M t, Csehországgal és Magyarországgal szintén igen jelentős forgalom bonyolódik le (évi 6,0, ill. 5,9 M t/év).

A Közép- és Kelet-Európa felé irányuló vasúti összeköttetések kiépítésénél első lépésben a meglévő vonalak modernizálására és 160 km/h maximális sebességre való gyors fejlesztésére van szükség. A műszaki fejlesztés mellett ehhez szervezési intézkedésekre is szükség van, pl. menet közbeni útlevél-ellenőrzés a határállomáson való tartózkodás megrövidítése érdekében. Új vasúti vonalak építésére csak a távoli jövőben kerülhet sor. A legfontosabb közlekedési tengelyek a következők (4. ábra):



4. ábra Ausztria vasúti összeköttetései a közép- és kelet-európai országokkal

Bécs-Budapest (260 km): A vonal modernizálása, alkalmassá tétele 160 km/h maximális sebességre 1997-ben befejeződött. Az utazási idő a két város között 2,5 órára rövidült, ami versenyképes más közlekedési eszközökkel szemben is. Az útlevélezés menet közben történik, a határon csak egy motorkocsit cserélnek 3 perc tartózkodási idő alatt. 1999 őszén tesztelték a határ közelében levő 50 km-es Parndorf-Lébény közötti szakaszon az európai vonatellenőrző rendszert (European Train Control System – ETCS). 2001–2020-ban az Európai Unió pénzügyi támogatásával az egész vonalon felszerelik az ETCS-t.

Bécs-Pozsony: Ausztria területén a Bécs-Budapest vonalról egy 22 km-es új leágazás épült és szlovák oldalon is elkészült egy egyvágányú szakasz az országhatártól a fővárosig. Ezzel 160 km/h maximális sebességű vonatforgalomra nyílt lehetőség. A rendszeres forgalom ezen a 74 km-es vonalon 1999 januárjában indult meg. Az utazási idő 45 perc.

Bécs-Prága (-Berlin): Egy 1997-ben aláírt megállapodás értelmében ennek a vonalnak korszerűsítése 160 km/h sebességre a következő években megindul. a 400 km-es szakaszon az utazási idő a jelenlegi 5 órával szemben 3,5 óra lesz. Hasonló módon fejlesztik a Prága és Berlin közötti 380 km-es szakaszt, amelyen belül a Drezda és Berlin közötti vonalrészén 200 km/h lesz a legnagyobb megengedett sebesség. Az utazási idő 3 óra lesz. A Bécs-Prága-Berlin vonalon és az ETCS biztonsági rendszert szerelik fel.

Linz-Prága: A közelmúltban elkészült tanulmány szerint a vonal osztrák szakaszát kétvágányúra építik és villamosítják.

Bécs-Varsó: 1998-ban aláírt megállapodás szerint a Bécs-Ostrava-Katowice-Varsó vasúti tengelyt 2005-ig az érintett országokban 160 km/h sebességre kiépítik (a lengyel szakaszon a legnagyobb sebesség 200–250 km/h lesz). a 670 km-es szakaszon az utazási idő 5 óra 50 perc lesz (jelenleg 8 óra).

Bécs-Ljubljana/Zágráb: Ezen a vonalom is tervezik az utazási idő megrövidítését. A korszerűsítéshez a Bécs és Graz közötti szakaszon új alagút építését tervezik. A Semmeringen átmenő szakaszt a világörökség részének nyilvánították, ahol a kissugarú ívek miatt nagyteljesítményű forgalom nem lehetséges. Új alagút építésével 30 perces időmegtakarítás lesz elérhető.

(Dr. Garai Tamás)

Hainitz, H.: Die Österreichischen Bundesbahnen im Mitteleuropäischen Kontext. = Eisenbahntechnische Rundschau, 50. k. 7–8. sz. 2001. p. 390–396.