



Duospårsvagnen mot Crécy-la-Chapelle ska snart avgå från Esbly. Det är samma vagn typ, Siemens Avanto, som används på linje T4 i Paris och i Mulhouse.

## En ensam duospårsvagn tre mil öster om Paris

**Ytterligare en duospårsvagnsförbindelse i Frankrike har nyligen formellt invigts, öster om Paris. Endast en vagn används, samma modell som rullar på linje T4 i Parisområdet. Nu finns i Frankrike**

**duospårsvagnstrafik i Mulhouse och Nantes, förutom i Paris, och snart även i Lyon. Franska statsjärnvägarna, SNCF, har ett drygt 35-tal duospårsvagnar i beställning, 200 inklusive optioner.**

**Av Patrick Laval**

**D**en 15 september invigdes en ny fransk duospårsvagnsförbindelse, nämligen mellan Esbly och Crécy-la-Chapelle, på en kort grenbana med matartrafik till en viktig pendeltågslinje öster om Paris.

En enda vagn behövs, och den utför ett mycket bättre arbete än lokdragna tåg. Ett problem är dock avståndet mellan vagn och plattform!

Från Esbly station, 36 km från Paris på östra stambanan, utgår ett kort enkelspår till småstaden Crécy-la-Chapelle (4000 invånare), uppströms ån Grand Morin.

Banan, som öppnades 1902, hör inte till Parisregionens viktigaste med sina 500 resenärer per dag – mest pendlare till och från Paris samt skolelever.

Men den 15 september fick banan en viss uppmärksamhet när duospårsvagnstrafiken

invigdes av regionens, departementets och kommunernas representanter.

### **Festlig invigning**

För banans resenärer blev det ju en festlig avslutning på dagen – med ballonger, glada färger och små presenter – men inget riktigt nytt eftersom duospårsvagnen redan hade tagit över trafiken den 4 juli. Den nya tid-



En festlig invigning med många ballonger och representanter för regionen, departementet och kommunerna.

tabellen gällde redan från den 3 september.

Både fordonet och tidtabellen innebär stora förbättringar.

Långsamma, obekväma och (ofta) tomma lokdragna Inox-fyrvagnarståg från 1970-talet ersätts av en Siemens Avantoduospårvagn med 80 sittplatser, luftkonditionering och modernt meddelandesystem (bland annat med nästa hållplats-signalering).

Accelerationen är avsevärt högre och bannans största tillåtna hastighet (100 km/h) nås mycket snabbt.

### Hög medelhastighet

Restiden blir totalt 13 minuter för 9,9 km, inklusive tre mellanstopp (en fjärde mellanstopp är för närvarande nedlagd). Detta ger en medelhastighet på ca 46 km/h, vilket

slår de flesta tunnelbanor! Så har linjen fått en ny tidtabell med globalt 35 procent högre turtäthet och bättre anpassade tider för byten i Esbly till pendeltåg mot Paris eller Meaux.

Duospårvagnen ersätter inte bara tåg utan också bussar (32 avgångar per vecka under lågtrafiktid) vilket har förenklat tidtabellen: numera erbjuds minst en tur och retur varje timme hela veckan – till och med två



Meddelandesystemet ombord visar linjebeteckning (EC), nästa hållplats och slutdestination, samt alla mellanållplatser, vilka i detta fall inte är särskilt många.



Se upp för både höjdskillnaden och avståndet mellan vagn och plattform! Just skillnader mellan plattformshöjd och instegsnivå är för duospårvagnar ett stort problem; det finns alltför många "standarder".