

## Snabbtåg

I Europa var Frankrike först med att utveckla snabbtåg. Landets geografi och befolkningsfördelning är gynnsam för storskaliga kollektivtrafiklösningar. Frankrike är ur trafiksynpunkt "runt" med Paris i centrum. Stora städer utefter kusterna ger ett bra resandeunderlag. Dessutom har fransmännen aldrig tvekat att satsa på ny teknik. I slutet av sjuttioalet när utvecklingsarbetet började var målet att utveckla ett tåg med en marschhastighet på omkring 300 km/h. För att nå detta mål räckte det inte med att utveckla nya lok, motorer och boggier, man tvingades också bygga särskilda spår med mjuka, doserade kurvor. I Frankrike finns en påtagligt nationell stolthet över tekniska innovationer som Citroën, Concorde, Mirage, Airbus och, självklart även över snabbtåget TGV. Det är också Frankrike som innehar världsrekordet för järnvägar med 515,3 km/h.

Redan 1983 öppnades trafiken på linjen mellan Paris och Frankrikes andra stad, Lyon. Snabbtåget blev snabbt en succé och Train à Grand Vitesse, TGV, ett begrepp inte bara i Frankrike utan i hela Europa. TGV har förutom snabbheten också inneburit en väsentlig höjning av komforten och på de sträckor med gamla spår som trafikeras med TGV-tåg föredrar självklart fransmännen dessa framför äldre, konventionella tåg. På dessa sträckor kallas TGV lite skämtsamt för TGC, Train à Grand Confort. Den här situationen kan jämföras med utvecklingen för vårt eget snabbtåg, X-2000.

Ont om parkeringsplatser, långa incheckningsköer, försenade avgångar. Känns situationen igen? Flyget i Europa verkar vara nära kapacitetstaket vilket innebär stor känslighet för störningar. Ett flyg som missar tilldelad avgångstid, så kallad "slot-time" kan få vänta 20 - 30 minuter på ny tid för take-off. Med en flygtid på 1-2 timmar är en försening på 30 minuter oacceptabel. Ett självklart alternativ till flyg på medellånga sträckor (300 till 500 kilometer) är därför snabbtågen.

Nu är det inte bara flygets problem som drivit på utvecklingen. Efter kriget och fram till mitten av 70-talet var investeringstakten jämförelsevis låg inom järnvägssektorn. EU:s tillkomst med en större rörlighet över hela Västeuropa, ett gryende miljömedvetande, igenkorkade motorvägar och kapacitetsproblemen inom flyget satte fart på utvecklingen. Politikerna insåg att järnvägsinvesteringar var nödvändiga för en sundare samhällsutveckling.

Utbyggnaden efter 1983 har gått snabbt och även inkluderat förbindelser till grannländerna England och Belgien. Förbindelserna Paris - Bryssel, Paris - London och London - Bryssel har blivit stora framgångar. Med en restid på ca 2 ½ timma mellan Paris och London respektive ca 1 ½ timma för Paris - Bryssel är snabbtågen vida överlägsna flyget. Förutom den korta restiden kommer man ju direkt till städernas centrum och slipper tidsödande byten till anslutningsbussar eller taxi. Kanaltunnelns tillkomst var självklart en förutsättning för succén och förutsatt att inga allvarliga olyckor inträffar kommer den att få stor betydelse för trafikutvecklingen i hela Europa.

Frankrikes geografi, resandeunderlaget och den förda politiken möjliggjorde storskaliga investeringar som inget annat land i Europa kunnat matcha. För att hitta ett land att jämföra med måste vi gå till Japan som hade en liknande situation och där man också satsat storskaligt på snabbtåg som går på egna spår. Japans motsvarighet till TGV, Shinkansen, "Den nya vinden", fraktar tusentals trafikanter varje dag i hastigheter över 300 km/h.

Idag råder en annan ekonomisk situation i Europa och även i Frankrike tittar man nu på lösningar som medger farter över 200 km/h på konventionella spår. Det innebär att man måste tillämpa samma teknik som bl.a. Sverige, Tyskland och Italien valt, nämligen snabbtåg som genom korglutning möjliggör högre farter än vad konventionella tåg kan klara. Den här utvecklingen innebär inte att en fortsatt utbyggnad av snabbtåg på särskilda spår har upphört, tvärt om. På sträckor med stort resandeunderlag är TGV-konceptet fortfarande den bästa lösningen. Utbygganden fortsätter i Frankrike, om än på en lägre ambitionsnivå, och nya snabbtågsförbindelser har tagits i bruk eller är under utbyggnad på flera håll i Europa. Ett sådant "hett" område är utbygganden av förbindelserna med Tysklands nya huvudstad Berlin. Efter återföreningen och flyttningen av statsförvaltningen finns de rätta förutsättningarna för en storskalig utbyggnad av snabbtågsförbindelser främst väster ut till Hamburg, Hannover och Frankfurt.

Hur ser den framtida utvecklingen ut? Vad kan förväntas hända inom detta spännande område? I både Tyskland och Japan pågår försök med tåg som svävar ovanför banan med hjälp av magneter. Tågen drivs även framåt av magneter i själva banan som är en del av tågets motor. Fördelen med den här lösningen är att man kan komma upp i mycket höga farter, över 500 km/h. På kort sikt, de närmaste 10-20 åren, tror jag dock inte att vi kommer att få se mer än någon enstaka linje byggd enligt detta koncept. En nackdel är att de saknar en infrastruktur med anslutningsmöjligheter till konventionell järnväg. Dessutom avskräcker de höga anläggningskostnaderna och de stora ingreppen i landskapet. Men i ett längre perspektiv är det möjligt att utvecklingen leder till "markbunden" trafik som kan matcha flygets farter.

I ett 10-årsperspektiv kommer vi att kunna se en fortsatt utbyggnad av "konventionella" snabbtåg enligt TGV-konceptet, dvs. snabbtåg på egna spår, främst mellan stora städer på kontinenten: Berlin - Hamburg, Berlin - Frankfurt - Paris, Paris - Barcelona - Madrid, Rom - Milano etc. Samtidigt kommer konceptet med snabbtåg anpassade att gå på "vanliga" spår också att utvecklas. I Sverige gynnar utbygganden av Botniabanan en sådan utveckling.

En annan stor förändring och något som järnvägsoperatörerna måste ägna stor uppmärksamhet är komfort och status på anslutningspunkterna. Här måste man ta efter flyget. Lounger för affärsresenärer, en ljus och trevlig stationsmiljö med bra och varierat utbud av restauranger, kaféer och affärer är en nödvändig utveckling om man skall kunna behålla sin marknadsposition. Under en lång period har de stora stationerna ute i Europa förslummats och de är inga attraktiva terminaler för tåg som anpassats till oss affärsresenärer. Bra exempel på vad man kan göra med relativt enkla medel finns på nära håll. Nya Malmö C har som exempel fått en ljus och trevlig stationshall med sittgrupper, kaféer och affärer i trevlig miljö.

På lite längre sikt tror jag att vi kommer att få se en större integration och samarbete mellan olika trafikslag. Utvecklingen har redan börjat, var någonstans om inte i Frankrike. Idag kan man där erbjuda genomgående biljetter Flyg - Snabbtåg från Paris till flera städer inom TGV-nätet. För att möjliggöra den här utvecklingen fordras att flygplatser och snabbtågens järnvägar förbinds. Ett bra exempel på den här utvecklingen är Öresundsregionen med tågförbindelse via Öresundsbron mellan Malmö, Kastrup och Köpenhamn. En anslutning till Sturup förefaller självklar eller hur? Utvecklingen i Mälardalen med snabbtåget Stockholm - Arlanda samt möjligheten för X-2000 tågen att angöra huvudstadens storflygplats öppnar för framtida intressanta trafiklösningar.