

## Tåg och flyg, en vinnande kombination

När Arlanda får snabbtågsförbindelse med Stockholms central blir huvudstadens storflygplats medlem i en växande skara flygplatser som har järnvägsanslutning i någon form. Antalet är över 30 i Europa och i hela världen ca 70. I Europa är Tyskland pionjär på det här området även om antalet järnvägsanslutna flygplatser idag är flest i Storbritannien. Ett vinnande koncept har visat sig vara flyg – tåganslutningar som trafikeras av både snabbtåg, fjärrtåg och lokaltåg samt, självklart, att övergången mellan de olika trafikslagen är så smidig och enkel som möjligt. Arlanda Express har mot den bakgrunden bra förutsättningar att bli ett lyckat koncept. Nedan följer exempel på, enligt min uppfattning, några bra och några mindre lyckade lösningar.

Det var ingen av flygplatserna utanför Nordens huvudstäder som blev först med järnvägsanslutning. Redan 1969 fick Værnes flygplats utanför Trondheim en hållplats på Nordlandbanan. Det är flygplatsens förläggning "ovanpå" järnvägen, den går i tunnel under startbanan, som gjorde det möjligt att anlägga en järnvägshållplats på gångavstånd från terminalbyggnaden. Två tåg i timmen går till Trondheim men flygplatsen har även internationell tågförbindelse eftersom ett par tåg per dag går till Storlien. Værnes är ett bra exempel på hur man med relativt enkla medel kan hitta ett koncept som passar en mindre flygplats.

Ett exempel på ett riktigt misslyckat koncept är Satolas, den internationella flygplatsen utanför Lyon i Frankrike. Satolas är präglad mer av avancerad arkitektur än funktionalitet. Flygplatsen moderniserades i mitten av nittiotalet och försågs då med en järnvägsstation på en av TGV-linjerna, det franska snabbtågsnätet som går på egna spår. Järnvägsanslutningen utgör dock ingen allvarlig konkurrent till bilar och bussar. Här stannar bara åtta TGV-tåg om dagen. Av dessa är det bara något enstaka som går till Lyon.

Förhållandet är det omvända för Paris Charles de Gaulle som har både lokaltågsanslutning till Paris och flera TGV-anslutningar, bl.a. mot engelska kanalen och Belgien. Kombinationen har visat sig vara lyckad och SNCF (Franska SJ) har nyligen träffat ett avtal med United Airlines om möjligheten att köpa genomgående biljett, flyg - tåg, bl.a. med TGV till Lyon.

Flygplatser som bara har lokaltågsanslutning av "mjölkstågskarakter" är naturligtvis ingen allvarlig konkurrent till bilar och bussar. Schwechat utanför Wien är ett i detta sammanhang dåligt föredöme. En resa från Nordbahnhof till flygplatsen, en sträcka på knappt 20 km, går enerverande långsamt och kan ta upp till 40 minuter. Eftersom tågen går i halvtimmestrafik fordrar resan god planering och mycket tålamod. För en tågfantast som mig är dock tåget en höjdare eftersom man i sakta mak passerar både ett litet järnvägmuseum och flera stora godsbangårdar.

Lokaltåget från flygplatsen utanför Bryssels till stadens centrum hör inte heller till de snabbaste. Sträckan är dock kortare och turtätheten högre än i Wien varför den inte upplevs lika stressande långsam. Dessutom är priset angenämt lågt jämfört med alla andra flygplatståg, ca 30 kronor enkel biljett i 2:a klass. Wien och Bryssel delar en annan, mindre trevlig egenskap nämligen den stora kontrast det innebär att komma från den flärdfulla flygplatsmiljön till järnvägens karga betong och hårda träbänkar. Ännu större blir kontrasten när man stiger av tågen i respektive stads centrum. Miljöerna här är minst sagt ruffiga och man är långt, långt borta från trevliga flygvärdinnor och lounges i business class!

London Heathrow låg länge i samma "klass" som Wiens och Bryssels flygplatser. Fram till sommaren 1998 var den enda "tågförbindelsen" till jätteflygplatsen tunnelbanan Picadilly Line. Omdömet om den förbindelsen sammanfattas väl av en kollega till mig, Gunnar Sandin, som, baserat på egna erfarenheter, i en artikel i facktidningen TÅG skrev "*Resan tar uppemot en timme från centrala London. Det kan vara mycket trångt i rusningstid och tåget skakar rejält*". För den som klarat den pärsen, ofta i hög värme, väntar normalt en lång promenad från någon av de två stationer som finns inom det enorma flygplatsområdet. Att den i juni 1998 öppnade "Heathrow Express" blev en stor framgång är därför inte något att förvånas över. Expressståget går på egen bana hela vägen från Paddington Station, snabbt och effektivt. Jämförbart med Arlanda Express. Heathrow saknar dock fjärrtågsanslutning vilket är ett klart minus.

Av de nordiska huvudstäderna är det Köpenhamn och Oslo som i dag har järnvägsförbindelse till respektive storflygplats. Köpenhamnsförbindelsen till Kastrup är en del av järnvägen som via Öresundsbron kommer att förbinda Sverige och Danmark. Jag tycker att man skall vänta med att recensera den förbindelsen till efter det att bron öppnats för järnvägstrafik. Järnvägsförbindelsen mellan Oslo och Gardemoen öppnades för trafik i oktober 1998 och sedan banan färdigställdes i augusti i år går snabbtågen ordinarie väg. Konceptet i Norge är mycket likt Arlandas. Flygplatsen trafikeras av både lokaltåg, fjärrtåg och speciella snabbtåg för direkt transport in till Oslo. Restiden med snabbtåget är ca 20 minuter. Till skillnad från Arlanda Express kan Gardemotåget stanna vid plattformar som inte specialanpassats i höjd. Priset för denna flexibilitet är trappsteg inuti vagnarna som i kombination med en mindre smart placering av bagageutrymmet gör det svårare att ta sig av och på. I det avseendet är Arlanda Express föredömligt bra utformat. I en skönhetstävling skulle dessutom Arlandatågen utklassa Gardemotåget vars front kan utgöra en påminnelse om att älgjakten nu står för dörren.

Ett annat exempel på ett lyckat lokaltågskoncept finns i München. S-tågen mellan flygplatsen, Franz Josef Strauss, och stadens centrum transporterade, när en mätning gjordes 1994, hela 42 procent av resenärerna. Min erfarenhet är att motorvägarna runt München ofta korkas igen på grund av olyckor eller vägarbeten. Tåget är då givetvis ett starkt alternativ.

Slutligen vill jag lyfta fram Kloten utanför Zürich som ännu, enligt min bedömning, i hård konkurrens med Frankfurt, håller tätplatsen när det gäller anslutning flyg - järnväg. Schweiz har alltid varit ett föredöme när det gäller järnvägstrafik och landets bägge storflygplatser, Kloten och Cointrin utanför Genève, har bra tåganslutningar med hög andel av resenärerna, ca 35%. I "källarplanet" på Klotens flygplats finns en riktig "centralstation" med flera spår där både lokaltåg och fjärrtåg stannar. I den gemensamma byggnaden finns dessutom allt annat som karaktäriserar ett riktigt resecentrum, förutom affärer och resebyråer, även biljettkontor för både tåg och flyg.

De andra flygplatserna med järnvägsförbindelse i Europa som exempelvis Schipol utanför Amsterdam, Leonardo da Vinci utanför Rom, Prat utanför Barcelona, Schönefeld och Tempelhof utanför Berlin mfl. faller alla in någonstans i skalan mellan de mindre bra och goda exemplen ovan.

Hur står sig Arlanda Express i en jämförelse med likvärdiga flygplatser i Europa?

Jag har valt att jämföra Arlanda med Kloten utanför Zürich som enligt min bedömning intar tätplatsen i Europa. Kännetecknen för en bra flyg - tåg anslutning är poängsatta 1-5 där 1 betecknar "dåligt eller saknas" och 5 betyder "utmärkt"

Kännetecken	Kloten	Arlanda
Korta gångavstånd	5	5
Expresståg till centrum	2	5
Anslutning lokaltåg	5	1
Anslutning fjärrtåg	5	4
Biljettpris <sup>1)</sup>	5	3
Turtäthet	4	5
<b>TOTALT</b>	<b>26</b>	<b>23</b>

<sup>1)</sup> Enkel biljett 2:a klass Kloten - Zürich kostade i våras 6 CHF vilket motsvarar knappt 35 kronor. En 1:a klass biljett kostade vid samma tidpunkt motsvarande drygt 50 kronor. Att jämföras med Arlanda Express biljettpris på 120 kronor.

Kloten får nog behålla tätplatsen tillsvidare. Arlanda Express placerar sig dock klart framför flyg - tåg anslutningar vid sådana storflygplatser som Charles de Gaulle, Schipol, Leonardo da Vinci, Tempelhof och Bryssel National. En farlig konkurrent i Norden blir Köpenhamn.

Fakta och omdömen som inte är förstahandsinformation har jag hämtat från en artikel i ämnet publicerad i tidningen TÅG Nr 10/98 av Gunnar Sandin