

Eurostar, Marknadsledande när det gäller resande mellan London och Paris.

Antalet resande med tåg mellan London - Paris och London - Bryssel ökade med 3% 1999. I absoluta tal innebar det att 5,4 miljoner passagerare utnyttjade snabbtågsförbindelsen under den engelska kanalen förra året. Eurostar blev därmed marknadsledande. Att den här lite speciella järnvägen är en succé visar inte bara antalet resande utan det faktum att den fått 38 internationella utmärkelser och priser sedan det första testtåget passerade tunneln.

Det var den 14 november 1994 som tunneln under den engelska kanalen öppnades för passagerartrafik med snabbtåg. Idag (2000) är trafiken omfattande med som mest 21 avgångar till Paris och 10 avgångar till Bryssel per dygn. Därutöver erbjuder man direkttåg från London till Disneyland utanför Paris och på vintern, direkttåg till de franska alperna. Restiden är klart konkurrenskraftig jämfört med flyget. För London - Paris är restiden strax under 3 timmar och till Bryssel tar resan 2 timmar och 40 minuter. Nu är det varken den korta restiden eller priset som är den viktigaste konkurrensfaktorn, utan det faktum att man kan gå ombord på tåget i centrum av London, Paris eller Bryssel och sedan stiga av lika centralt på destinationsorten. En annan stark konkurrensfaktor är att tågen oftast avgår och kommer fram enligt tidtabell. Ungefär 90% av alla tåg kommer fram inom 15 minuter från tidtabellstid. På flygets konkurrerande rutter är motsvarande siffra 68%. Och, medan Eurostar har goda möjligheter att förbättra kvaliteten så är förutsättningarna för flyget inte lika goda. Trängseln i luftrummet över Europas megastäder är en svår nöt att knäcka för flygets logistikexperter.

Standarden ombord på tågen är hög och fullt jämförbar med flygets. I första klass serveras mat vid sittplatsen och det finns bra utrymmen för arbete eller vila. Priset för första klass kan dock vara avskräckande. För en fullt ombokningsbar tur-och-returbiljett London - Paris får man betala £450 (ca 6000 kronor). Den billigaste, ej ombokningsbara tur-och-returbiljetten i turistklass kostar £65 (ca 900 kronor). Tyvärr är biljettsystemet lika vildvuxet som flygets med olika priser beroende på övernattningar, bokning i förväg osv. När jag själv testade sträckan Paris - London tur-och-retur i turistklass (januari 2000) kunde jag genom rabatterbjudanden njuta av resan för ca 730 kronor, ett mycket prisvärt alternativ. Standarden i turistklass är för övrigt helt OK. Mat, kaffe och allehanda snacks och drinkar kan man köpa i någon av de två buffévagnarna. Stolarna är sköna och det finns gott om plats även för en svensk som är dryga 180 cm i strumplästen.

Förutom direkttågen är det många tåg som gör uppehåll vid någon av stationerna Ashford, strax efter tunnelmynningen på den engelska sida, Calais-Fréthun, strax efter tunnelmynningen på den franska sidan eller i Lille på linjen London - Bryssel. För den som skall till någon annan stad i Frankrike än Paris är Lille ett bra alternativ för byte till någon av de franska TGV-linjerna. Härifrån finns det direktförbindelser till Rennes, Nantes, Poitiers, Bordeaux, Lyon, Marseilles, Nice, Montpellier, Toulouse och Dijon.

Resandet med Eurostar har många likheter med flyget. Äntligen har järnvägsförvaltningar och privata operatörer förstått att man måste ta itu med miljöerna på avgångs- och ankomststationerna. På alla stationer som Eurostar betjänar finns därför särskilda avgångshallar dit bara Eurostarresenärerna har tillträde. Här finns kaféer, lounger och affärer samt bra sittutrymme för de väntande resenärerna.

Den testresa som jag själv gjorde med Eurostar var en positiv upplevelse. Utresan från Paris till London gick helt enligt tidtabell. Passagen under engelska kanalen tog cirka 25 minuter och märktes knappast. Fram till England var farten hög, mellan Paris och tunnelmynningen

nästan 300 km/h. På den engelska sidan, där snabbtåget än så länge delar spår med alla vanliga tåg, lokaltåg såväl som godståg, går det betydligt långsammare och banstandarderna är också sämre. Vid återresan till Paris blev vi ca 30 minuter försenade på den engelska sidan utan att få någon förklaring. När vi väl kommit igenom tunneln gjorde tåget ett kort uppehåll för avstigande i Calais-Fréthun. Till min och andras överraskning steg ett gäng franska tullare på tåget och frågade ut passagerarna. Jag och medpassagerarna i min vagn kunde nyfiket följa tullarnas arbete. En ung kvinna hade fångat deras intresse och innehållet i hennes bagage undersöktes noga, plagg för plagg, allt inför öppen ridå.

På återresan var det ganska få passagerare och jag passade då på att intervjua personalen i en av buffévagnarna. Ett av kraven är att de skall kunna tala både engelska och franska flytande. På tågen till Belgien är det dessutom många i personalen som talar flamländska. De säkerhetskrav som myndigheterna ställer, på grund av de särskilda omständigheter som kanaltunnel innebär, har medfört att personalen får en bra utbildning i första hjälpen och brandskydd. Utbildningen och de höga kvalificeringskraven gör att lönen är jämförelsevis bra. De jag pratade med trivdes bra med jobbet, även om det kan vara stressigt ibland eftersom tågen ofta är helt fullsatta.

Faktaruta Eurostar

Eurostartågen ingår i den franska familjen av TGV-tåg (Trains à Grande Vitesse) men är specialkonstruerade för att klara de speciella säkerhetskrav som tunneltrafiken kräver, bl.a. avseende brandskydd. Tågen har en fast sammansättning och de består av två hopkopplade tågsätt med totalt två drivenheter och 18 vagnar varav två är buffévagnar. Tågets totala längd är nära 400 meter och varje tågsätt har plats för 766 passagerare, 560 i turistklass och 206 i första klass. Högsta tillåtna hastighet är 300 km/h. I tunneln är farten begränsad till 160 km/h. Tågen kan obehindrat växla mellan de tre olika spänningssystem som förekommer: 25 kV 50Hz i Frankrike, 3 kV likström i Belgien och 750 Volt likström (från en tredje skena, på samma sätt som Stockholms tunnelbana har) i England.

När högfartlinjen på den engelska sidan blir klar om några år kommer restiden att kortas ytterligare. Utbyggnaden sker i två etapper. Den första, som redan är påbörjad, sträcker sig från tunnelmynningen till Londons utkanter. Den andra etappen leder in till Londons centrum och till en helt ny terminal bredvid järnvägsstationen St. Pancras. När hela utbyggnaden är klar blir restiden London - Paris ca 2 timmar och 20 minuter.

Andra alternativ

Ett alternativ till Eurostar är att ta bilen med på tåget. Ett särskilt system med biltåg, både för personbilar och lastbilar, har tagits fram särskilt för kanalförbindelsen. Dessa tåg, Le Shuttle, lastas och lossas snabbt och effektivt i särskilda terminalanläggningar vid tunnelmynningarna. Personbilpassagerarna sitter kvar i sina bilar under överfarten men man kan gå ur bilen och sträcka på benen om man vill. En bra sak är att vagnarna är utrustade med toaletter. Totalt tar resan ca 35 minuter. Lastbilsförarna får inte sitta kvar i sina bilar utan måste åka i en särskild chaufförsvagn. Skälet till detta är att brandrisken. Lastbilstågen bedöms ha mycket högre brandrisk än personbilstågen.

Faktaruta Kanaltunneln

Tunneln under engelska kanalen består egentligen av tre tunnlar. Dubbelspåret är uppdelat i två huvudtunnlar, en för tåg mot Frankrike, en för tåg mot England. Dessa två tunnlar kan isoleras från varandra vid en olycka. De bägge tågtunnlarna servas från en tredje servicetunnel som också kan användas för evakuering. Vid bygget användes gigantiska fullstora borrar. Ett avancerat system användes för att rikta borrarerna, transportera bort borrhaxet och för att driva hela systemet.

Tunnlarna är borrhade i ett berglager som består av en blandning av krita och lera. Detta material är idealiskt för tunnelbygge. Det är mjukt men ändå tillräckligt starkt för att inte kollapsa vid borrhningen. Det är dessutom vattentätt, en värdefull egenskap när man skall bygga en tunnel under havet.

Planer på att bygga en tunnel mellan England och Frankrike är ingalunda ny. 1880 borrhades en nästan 2 kilometer lång tunnel ut under havet från den Engelska sidan. Denna tunnel är fortfarande helt intakt och torr trots att den när den senast undersöktes inte hade varit öppnad på mer än 100 år.

Dagens tunnel, som beslutades 1986 och som blev färdigt sju år senare, är totalt 50,45 kilometer lång, varav 38 km går under havet. Djupet under havet är som mest ca 100 meter. Alla tre tunnlar är inklädda med betong och dimensionerade att klara till och med en jordbävning utan att kollapsa.

Den totala kostnaden för projektet, vid tidpunkten när tunneln öppnades för trafik, var 9 miljarder pund, vilket motsvarar ca 120 miljarder kronor.