Tåg till flyget - ett resekåseri

Publicerat i ÖSJ-bladet 2/1990

Gunnar Sandin

Sedan hållplatsen Flygfältet utanför Visby lades ner 1960 har man inte kunnat ta tåget till någon svensk flygplats. Arlandabanan står visserligen högst på Banverkets nybyggnadslista vad gäller både lönsamhet och angelägenhet, men något beslut är inte fattat i skrivande stund. Det senaste (mitten av februari 1990) är att Stockholms landsting tvekar och kanske nöjer sig med matande spårvagn eller rentav buss från Märsta. Sverige ligger lika lite nu som på 1800-talet i ledningen för den internationella järnvägsutvecklingen.

Ute i Europa är nämligen sådana flygförbindelser ett etablerat fenomen. Studerar man översiktstabellen i ett aktuellt nummer av Cooks "European Timetable" finner man att 18 flygplatser förbinds med sin huvudort genom något slags tåg, medan övriga 63 uppräknade kör med buss – eller kombinationer, se nedan.

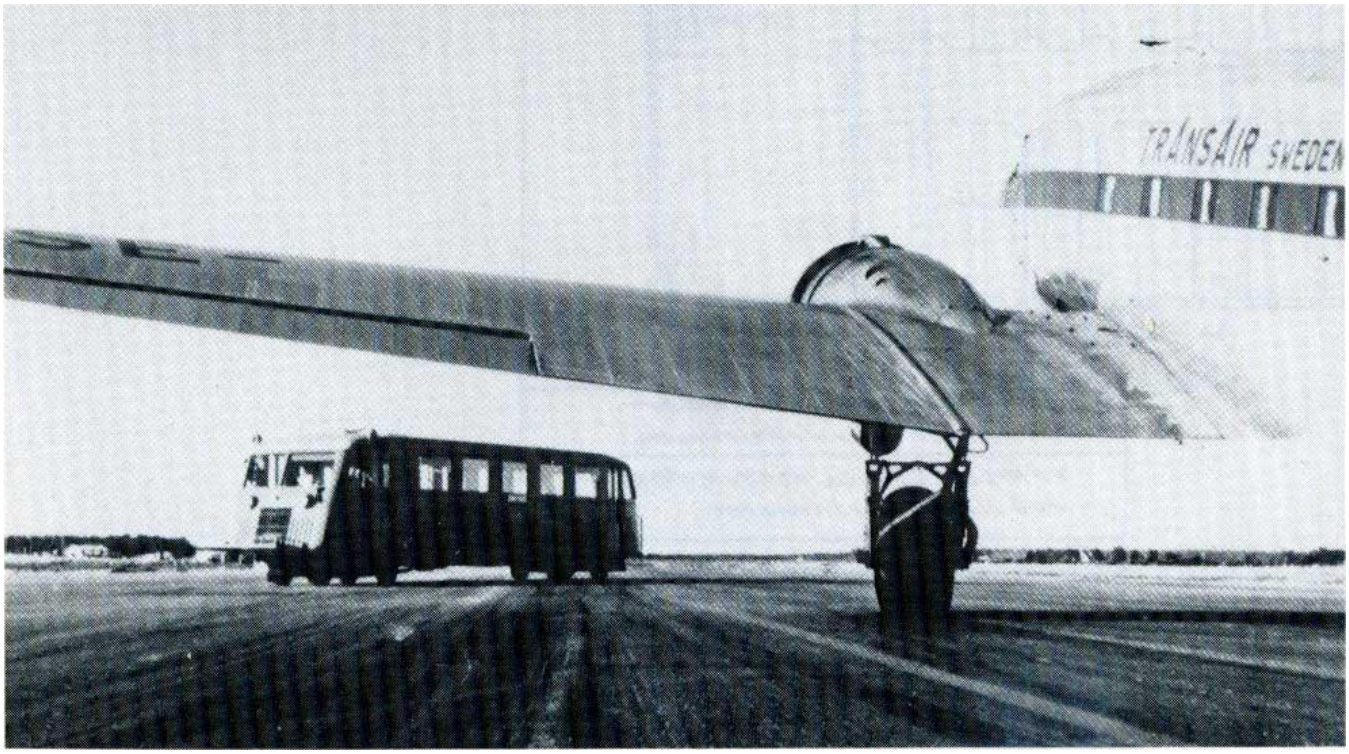
Vid närmare påseende visar det sig dock att flygplatsbanor kan se ut på många sätt. Det enda östeuropeiska exemplet hos Cook, förbindelsen till Östberlins flygplats Schöneweide, erbjuder inte mycket av anpassning mellan de båda trafikslagen. S-tågen från Friedrichstrasse var tjugonde minut är förvisso skyltade som flygplatsförbindelser, men väl framme på stationen i Schöneweide får man ta sig över en livligt trafikerad väg och traska sammanlagt 600 meter för att nå terminalbyggnaden. Bagagevagnar gives icke.

Tunnelbanan till Tempelhof (station Flughafen) eller Tegel (station Seidelstrasse) i Västberlin har båda kortare och bekvämare gångväg. De skulle med större rätt kunna betecknas som "airport-city centre links", men så sker inte i tabellen.

Typiskt usel östeuropeisk standard, tänkte jag - tills jag kom till Schöneweides politiska motpol, den privatägda London City Airport, som i november 1987 öppnades i den nyliberala Thatcherregimens anda. Tågförbindelsen dit finns inte med i Cooks översikt, men väl bland de nationella tabellerna. Man åker District Line och byter i West Hem (inga rulltrappor) till British Rails linje mot Dockland, som man annars kan äntra t.ex. vid Euston. Här har man gett näst sista stationen Silvertown tilläggsnamnet London City Airport.

Nej, på den lilla stationen med det ståtliga namnet finns det heller inga rulltrappor, knappt några andra faciliteter heller. Men diskreta skyltar visar en den förunderliga vägen till flygplatsen. Först längs en typisk, förfallen butiksgata i East End med ruffiga videobutiker och pubar, så in på en lika typisk radhusgata med skräp i drivor och hål i beläggningen. Den slutar vid ett plank, där man går genom en öppning (skyltad "Gate 4") och uppför en trappa. Över en hårdtrafikerad väg, runt ett par hörn och man är framme vid terminalingången, efter 700 meter, hundra mer än i Östberlin.

Själva flygplatsen är fascinerande. Det gamla hamn- och industriområdet Docklands förvandlas ju snabbt till ett kontorslandskap, och man har anlagt en landningsbana på en pir mitt inne i en av de stora dockorna. Runtom ligger inte bara arbetsplatser utan också bostäder och man får inte flyga efter klockan tio på kvällen. Av bullerskäl tillåts också bara turbopropplan, som flyger till Paris, Bryssel, Rotterdam och Amsterdam. Men nu kräver man tillstånd för turbofanplan, som kan nå bl.a. Köpenhamn och Stockholm. Vi får se hur det går. Klart är att det inte lär vara särskilt många av London City Airports elitbetonade kunder, som tar tåget dit. I den mån de inte kör sin egen Jaguar finns det flygbuss och en annan buss ner till en "flygbåt" - en förbindelse på Themsen in till City.



Visby flygplats korsades diagonalt över landningsbanan av banan norrut mot Lärbro. Foto i september 1956 av SJ-nytt. Ur Svenska Motorvagnsklubbens bildalmanacka 1988.

...	⚒15.15	17.45	...	...	fr. Sudersand ..... t.	11.30	...	b15.00	16.45	⚒19.10	†21.40
(†16.30)	16.20	18.40	21.45	...	fr. Färösund ..... t.	10.25	12.40	13.25	15.25	17.40	20.30
...	16.25	†18.50	...	...	fr. Vallevik ..... t.	10.20	12.05	...	...	17.30	19.40
	Y 33 3	Y 35 3	Y 37 3	Km.	Statens järnvägar, spårv. 0.891	Y 24 3	Y 26 3	Y 28 3	Y 30 3	Y 32 3	Y 34 3
...	Y 17.10	Y19.30	Y†22.30	0	fr. Lärbro m..... t.	Y 9.30	Y†11.33	Y⚒12.38	Y b 14.43	Y16.48	Y 19.08
...	×	×	×	4	Othem	×	×	×	×	×	×
...	17.26	19.46	22.46	12	Tingstäde.....	9.15	11.19	12.24	14.31	16.34	18.54
...	17.34	19.54	22.54	19	Martebo.....	9.07	11.11	12.16	14.24	16.26	18.46
...	17.42	20.02	23.02	25	Väskinde.....	8.59	11.03	12.08	14.16	16.18	18.38
...	×	×	×	31	Hästnäs	×	×	×	×	×	×
...	×	×	×	33	Flygfältet	×	×	×	×	×	×
...	×	×	×	35	Österport	×	×	×	×	×	×
...	Y 17.58	Y20.18	Y†23.18	36	t. Visby..... fr.	Y 8.40	Y†10.45	Y⚒11.50	Y b 14.00	Y16.00	Y 18.20

När man kunde ta tåget till en svensk flygplats. Ur Sveriges Kommunikationer 1950.

En flygfältsjärnväg värd namnet bör nog erbjuda en kort och bekväm övergång till flygterminalen. Om man som vid Schöneweide och Silvertown underlåter att ändra linjeträckningen är det i regel svårt att klara distanskravet. Att använda matarbuss från tåget till flyget som vid Luton utanför London eller Orly vid Paris är en halvmesyr.

Matarbana är (åtminstone för järnvägsvännen) något annat och bättre. På järnvägens huvudlinje söder om Birmingham finns en stor flygstation. Ja, på ena sidan ligger ett av Englands stora mässcentra, som också betjänas, men på den andra finns flygplatsen. Till dess huvudterminal är det en knapp kilometer och dit går en förarlös magnetsvävbana. Det är karakteristiskt att flyget, som har stora ekonomiska resurser men också en anda av teknisk modernitet, ligger i täten för denna avancerade spårteknik.

Ett mer konventionellt sätt att överbrygga distanser är att använda rullband och rulltrappor. De senare försöker man undvika, eftersom passagerarna skall kunna medföra bagagekärror. Rullband, både lut/ande och plana, förekommer inom de flesta stora flygterminaler, eftersom de horisontella avstånden är så stora även utan hänsyn till eventuell spåranslutning. Ligger en sådan i marknivå har den svårt att komma intill terminalbyggnaden, även om banan är nyanlagd, och då blir rullbanden långa. Det längsta upplevde jag i Barcelona, där det går i en vidlyftig viadukt över en stor parkeringsplats. Avståndet är både här och i vissa andra fall så stort, att all service inte kan samutnyttjas. Järnvägsstationen vid Barcelonas flygplats, en hallbyggnad med två blindspår, av vilka bara ett användes, hade ett eget kafé med enklare och folkligare prägel än flygets.

Det vanligaste sättet att åstadkomma kontakt är dock att förlägga järnvägen till flygplatsens källarvåning, d.v.s. att dra banan i tunnel rakt eller snett under terminalen. Källare är inget godtyckligt uttryck, ty ibland upplever man en klar kvalitetsskillnad mellan trafikslag och nivåer, naturligtvis inte till järnvägens fördel. Starkast upplevdes det i Wien, där järnvägsstationen var både torftig och kall. Det är ju svårt att eliminera drag i en hall, där tågtunneln ofrånkomligen skapar öppningar åt båda hållen, särskilt om tunneln är kort. Den glesa trafiken i Wien (30-minutersstrafik på en äldre förortslinje, som fått göra en sväng) förstärkte det negativa intrycket. Och det dagsljus, som kan flöda in i en stor terminalhall, når ju inte ner i källarregionerna.

Lättast förlikar man sig med att en tunnelbana går i tunnel. De allra flesta flygfältsjärnvägarna får klassificeras som fjärr- eller förortsbanor. En blandform är Malaga, där banan har klar T-karaktär och går underjordiskt inne i sta'n, även om den opereras av Renfe. En klar tunnelbana är Heathrow, som ligger vid en förlängning av Piccadilly Line, tillhörande Londons Underground. Den är intressant, eftersom den slutar i en slinga, som dessutom har stationer vid två av terminalerna och åtminstone teoretiskt kan användas för transporter mellan dessa.

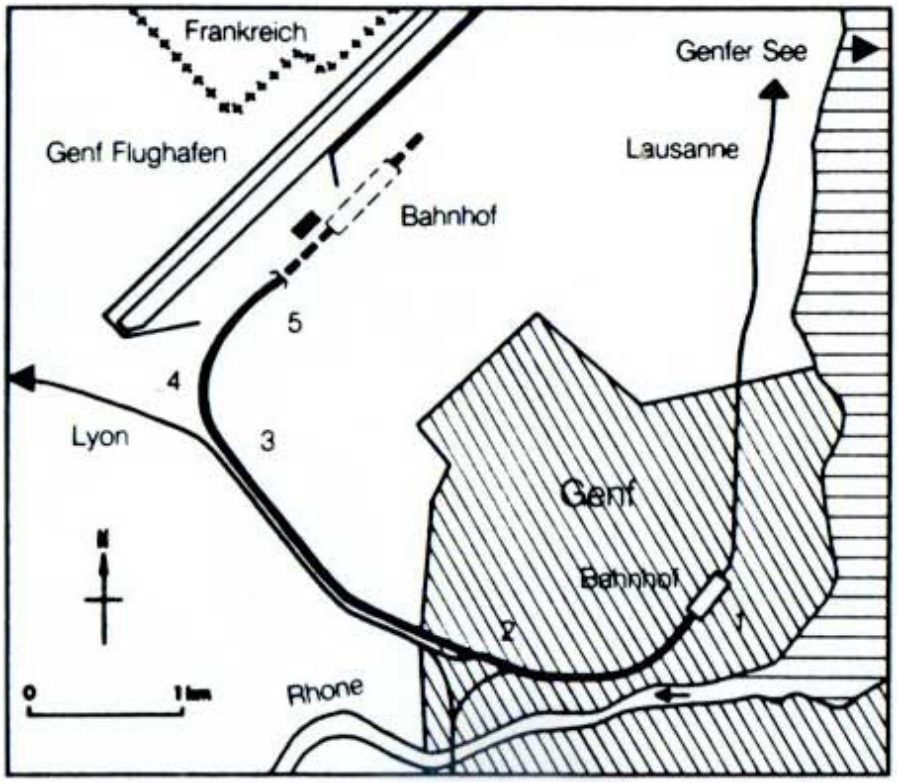
Men Heathrow belyser tunnelbanans stora svaghet i detta sammanhang: Dess dåliga reskvalitet. Det är cirka tjugo stationshåll ut från centrala sta'n med vad det innebär av låg reashastighet. I rusningstid kan vagnarna (med deras smala profil) vara enormt packade, vilket i första hand drabbar utresande. Att manövrera in både sig själv och tre-fyra väskor kan inte vara lätt. Kommer därtill att tåget skakar och bullrar rejält. Följden blir en god attraktivitet för de konkurrerande busslinjerna, som kör raka vägen in till West End. Flertalet flygfältsjärnvägar tycks vara dubblerade av busslinjer, även om dessa ofta har sämre regularitet.

I andra fall rör det sig alltså om gamla förortsbanor, som får dyka ner under jorden i sin yttersta sträckning. Ett exempel är Bryssel. Transporten till och från flygfältet blir en delfunktion, som ibland är underordnad den att frakta pendlare mellan bostad och arbetsplats. Ja, storflygplatserna är ju själva stora arbetsplatser och banorna dit har betydelse inte bara för flygplatsresenärerna. De sen-are undrar kanske varför tåget stannar så länge i Scheerbeek. Förortstrafik innebär förortsvagnar, och sådana är ju inte konstruerade för passagerare med mycket bagage. Och kortdistansresenärer är inte särskilt benägna att baxa upp tunga väsk-or på höga hyllor. Följden blir att mittgångarna blockeras, så skedde inte bara i Bryssel utan också i Düsseldorf.

Återstår så de fjärrbanor, som anpassats till resandeutbyte med storflygplatserna. Den anpassningen kan ha sina problem. Jag kom till Frankfurt Flughafen i första vagnen på EC 25 från Amsterdam. Vid utträdet fann jag mig överraskande stå i västra änden av den långa plattformen. Tåget hade stannat med bara loket och de två första vagnarna framme. Så startade det, men stannade åter - så att resten av passagerarna kunde kliva av. Det hade nämligen extra vagnar så här i julruschen och rymdes inte utanför tunneln i hela sin längd. Att förlänga station och plattformar för några sällsynta trafiktoppars skull var väl inte befogat, men arrangemanget var onekligen klumpigt för ett EC-tåg och med tanke på DB:s annars smidiga tågföring.

Schweizarna får sägas leda järnvägsutvecklingen, här som annars. Landets storflygplatser, Zürich och Geneve, är båda anslutna till fjärrtrafiknätet. Från Zürich Flughafen når man alla landets viktigaste destinationer utan omstigning, och kombinationen av fjärroch lokaltåg gör, att det finns drygt åttio dagliga förbindelser in till staden Zürich.

Zürich Flughafen öppnades 1980, medan Geneve Aéroport är från maj 1987. För den förra byggdes ett stycke dubblerande dubbelspår. Den senare kan belysa komplexiteten med de nya anläggningarna. Det handlar bara om 2,5 km nytt dubbelspår, men totalkostnaden blev ändå c:a en miljard kronor. Egentligen går banan mot Lyon (trafikerad av bl.a. TGV-tåg) närmare flygplatsen än så, men den var elektrifierad med 1500 V likström enligt fransk standard, medan den nya linjen fick schweiziskt (och svenskt) system. Flygfältsbanan korsar ett par stora trafikleder och går delvis i tunnel, vilket gör att den tvingas till 20 promilles lutning och en kurvradie av 390 m. Inga storslagna värden för en nybyggd fjärrtrafiksträcka, men alla tåg skall ju stanna inne på den centrala Genève-Cornavin, så de hinner inte få upp någon högre fart. Säckbangården har fyra spår och två plattformar, som är inbördes förbundna med tunnlar under spåren.



Flygfältsjärnvägen i Genève viker i en 390-meters kurva av från linjen in i Frankrike. Karta ur Schweizer Eisenbahn-Revue nr 5 1987.

Alla flygfältsjärnvägarna har naturligt nog bara persontrafik. Men med tanke på flygfraktens expansionstakt kan det förutses ett framtida behov av direkt kontakt mellan tåg och flyg även på godssidan. I Geneve finns utrymme reserverat för en förlängning av två spår in under flygfrakthallen.

Fyra plattformsspår är vad som normalt behövs på de stora flygfältsbanorna med både fjärr- och lokaltåg. Men Birmingham och Gatwick har två sorts lokaltåg, ett av förortsmodellen med stopp på mellanstationer (bra för de anställda på flygplatsen) och ett för direkttåg in till centrum (New Street resp. Victoria). De har också fem respektive sex plattformsspår. Schiphol har också ett spår reserverat för tågen, som pendlar in till Amsterdam, medan de två andra används av fjärrtågen, som ger förbindelse med en stor del av Holland.

Lokaltågens differentiering är viktig för en lyckad lösning. Dagspendlare och flygresenärer är rätt olika slags människor. En aspekt, som nämnts, är bagageutrymmet. I direkttågen mellan Victoria Station och Gatwick har var fjärde sittplats tagits bort för att ge plats åt väskor, och därtill finns både överhyllor, plats under sätena och bagageutrymme vid vagnsändarna i de ombyggda fjärrtågsvagnarna. Ändå uppmanas resenärerna genom högtalarupprop att inte belamra gångar och tomma säten! Att tågen på den halvtimmeslånga resan till Gatwick har både toaletter och serveringsvagn med fullständigt sortiment förhöjer naturligtvis komforten. Den, som ändå inte är nöjd, har ett förstaklassalternativ med tre platser i bredd och mattor på golvet. Många flygresenärer har ju i princip obegränsat med pengar (firman betalar) och kostar gärna på sig sådant.

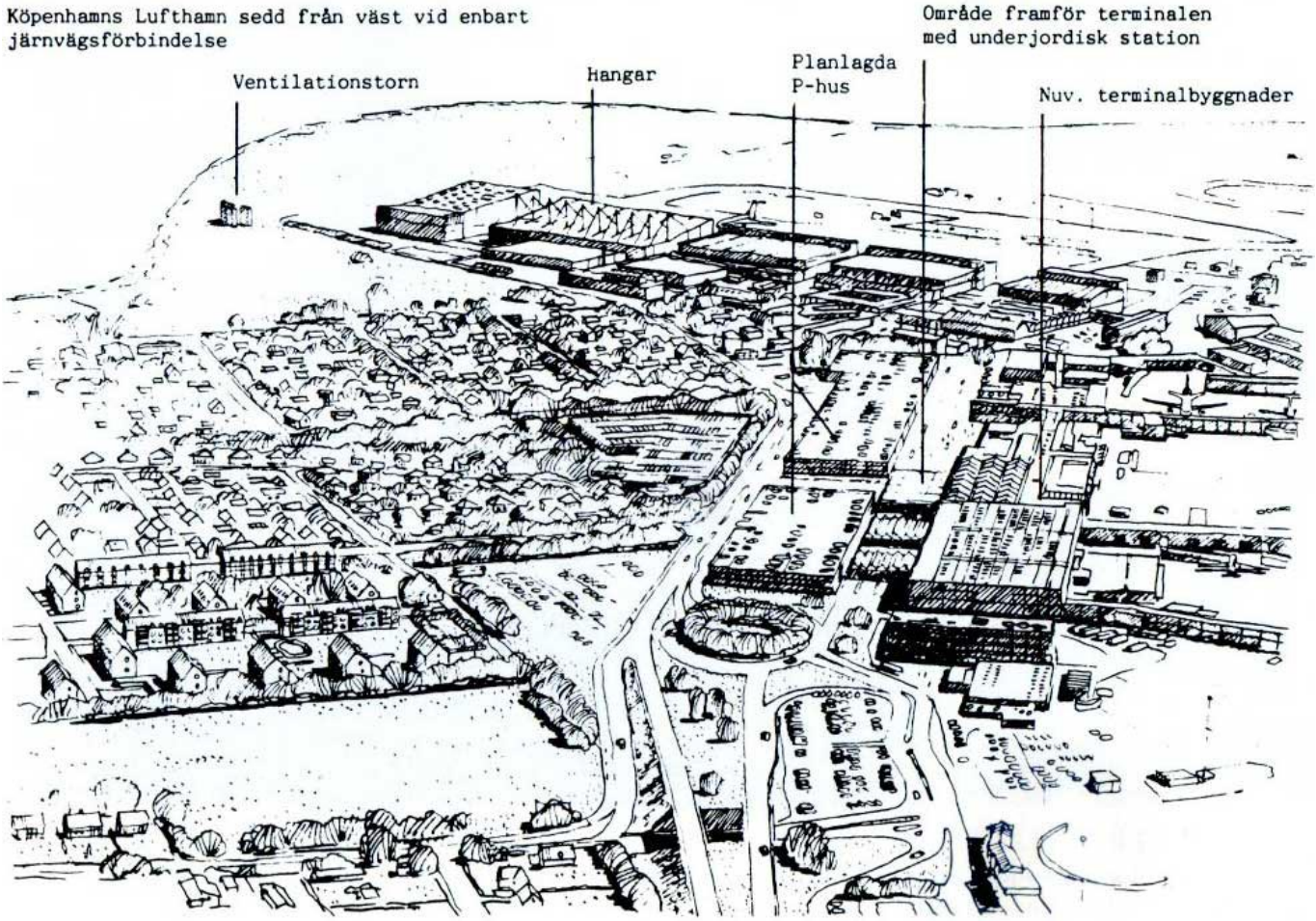
LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS med 403 001 + 404 001 + 404 101 + 403 002 som Flight LH 1003 Düsseldorf Flughafen - Frankfurt Flughafen. Foto på Düsseldorf Hauptbahnhof den 28 september 1985 av Göran Lavesson.

På de stora flygplatserna lyfter och landar plan i ett kör, vilket ställer stora krav på de anslutande banornas regularitet. Tunnelbanan till Heathrow (med alla dess svagheter) har förstås de tätaste turerna och därnäst kommer Frankfurt med mix av fjärrtåg och två S-banelinjer. Det tycks dock bara vara mellan Amsterdam och Schiphol som tågen går hela natten, ett i timmen på sträckan Rotterdam-Utrecht. Wien är inte sämst. Tågen från Pisa Aeroporto till Florens via Pisa Centrale går i princip bara en gång i timmen. För kräsna flygpassagerare är detta förstås otillräckligt och man ser heller inte många av dem på det ganska ordinära tåget, som domineras av vanliga lokalresenärer. Enligt statistik från 1988 står flygresenärerna bara för 10 %, trots att de har möjlighet att få bagaget inskrivet på Firenze Santa Maria Novella. Till det dåliga resultatet bidrar kanske också busstransporten på den yttersta biten vid flyg-

platsen. Men färden genom Arnos dalgång är vacker!

En slutsats: Om en flygfältsjärnväg skall bli så framgångsrik, att en huvuddel av flygresenärerna väljer den i stället för diverse vägalternativ, krävs bekväm omstigning, täta turer, hög fart med få eller inga mellanstopp på väg till metropolens centrum, god komfort och inte minst rejält med plats för bagage. Allt detta kostar. Ja, teoretiskt kan man sätta in restriktioner mot bussar och annan vägtrafik till flygplatserna, men med den allmänt rådande liberalismen och avregleringen är det en politiskt svårframkomlig väg. Ty bland flygresenärerna finns ett stort inslag av makthavare och opinionsbildare, som reagerar om deras bekvämlighet blir inskränkt.

A andra sidan har flygresenärerna och flygbolagen gott om pengar och kan betala en del för extra service. Det ser man kanske bäst på den berömda LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS, tåget med flight-nummer, som går mellan flygplatserna i Düsseldorf och Frankfurt. Det har enbart första klass, och man har f.ö. ökat bagageutrymmena sedan motorvagnstågens tid som vanliga DB-tåg.

För en skåning är inget av dessa problem särskilt relevant. Flygfältsjärnvägar är knappast aktuella, även om det har skisserats en bana från MYJ-linjen till Sturup i samband med det eventuella etablerandet av en fast Öresundsförbindelse. Däremot kommer en sådan förbindelse att ge oss flygtåg till Kastrup, och det är ju inte så långt från Skåne. Öresundsdelegationens senaste rapport (från februari 1989) skisserar två alternativ: Antingen en högt liggande station, där järnvägen ligger i ett övertäckt schakt, eller också en station på c:a 25 meters djup, borrad i berget, i båda fallen under utrikesterminalen. Nedan visas skiss ur "Fasta Öresundsförbindelser, SOU 1989:4, läget för järnvägsstationen på Kastrup vid alternativet utan vägbro.

Vi får se hur det blir med detta. Kanske får vi nöja oss med minnet att vi faktiskt kunde ta tåget till flyget fram till 1948. Det var nämligen inte så många hundra meter till Bulltofta flygstation från Hohög på Malmö-Genarps Järnväg.