

Öresundståg - framtidens kollektiva trafiksystem

0. Inledning

Den fasta Öresundsförbindelsen skapar nya förutsättningar för järnvägens utveckling såväl i Öresundsregionen som för de mer långväga gods- och persontransporter som sker mella Skandinavien och den europeiska kontinenten. Öppnandet av Storebaeltförbindelsen var första steget i en utveckling som också innehåller Öresunds- och, förhoppningsvis, även Fehmarnbaeltförbindelsen.

De väsentligt förkortade restiderna som de fasta förbindelserna medför ökar järnvägens konkurrenskraft och öppnar nya marknader samtidigt som kortare omloppstider medför bättre resursutnyttjande.

1. Fjärrtrafik

DSB och SJ är i princip överens om utbudet av fjärrtrafik med persontåg över den fasta Öresundsförbindelsen från den dagen förbindelsen öppnas för trafik. SJ avser därvid att köra sju dagliga turer med X2000 från Stockholm till Köpenhamn och fem turer med X2000 från Göteborg till Köpenhamn. Restiden från Stockholm till Köpenhamn blir ca 5 timmar, medan turen från Göteborg kommer att ta lite drygt 2½ timme.

DSB avser i sin tur att köra 3 - 6 dagliga turer Jylland - Köpenhamn - Ystad med anslutning till katamaran till/från Bornholm. DSB kommer eventuellt också att köra två turer till och från Malmö med EC-tågen från Hamburg för att skapa anslutning till nattågstrafik norrut från Malmö (Oslo, Stockholm, Storlien).

Denna trafikering kräver att SJ bygger om 12 st X2000-tågsätt till tvåsystemsutförande före öppnandet av förbindelsen. En tidplan för ombyggnaden är fastställd och arbete med anbudshandlingar pågår. Det diskuteras om möjligheterna att köra X2000-tågen längre in i Danmark och kanske ner till Tyskland. Här finns det dock två problem. Det första är om tågets profil kan godkännas för trafik bortom Hovedbangården då ju bl.a. kurvlutningstekniken ställer en del krav på "det fria rummet". Detta måste testas och verifieras. Det andra problemet är att de X2000-tåg som finns tillgängliga inte har tillräckligt mycket tid över för några extra turer inom Danmark eller ner till Tyskland, utan sådan trafik förutsätter att annan trafik läggs ner.

DSB måste på motsvarande sätt utrusta ett antal IC3-tågsätt med svensk ATC och svensk radio.

Det är för närvarande inte planerat att några nattåg ska gå över den fasta förbindelsen. Detta beror på att det skulle krävas investeringar i såväl nya lok som nya vagnar för att köra nattåg mellan t.ex Stockholm och Hamburg. Nya lok skulle även krävas för nattåg mellan Stockholm och Köpenhamn och behovet av nya vagnar skulle här snart också bli akut. Nattågstrafiken har hittills inte visat sig ha sådan lönsamhet att sådana investeringar kan motiveras. Utredning om den internationella nattågstrafikens framtid pågår dock. Planeringen baseras därför nu på att nattåg norrut från Öresundsregionen utgår från Malmö och nattåg söderut utgår från Köpenhamn.

2. Regionaltrafik

De stora trafikvolymerna över den fasta Öresundsförbindelsen kommer att utgöras av de regionala resorna mellan Skåne och Själland. DSB och SJ planerar därför ett trafikutbud med s.k. Öresunds-tåg var 20-de minut över den fasta förbindelsen. Dessutom ska detta utbud inledningsvis kompletteras med minst sex dagliga dubbelturer med Kustpilen från Karlskrona till Köpenhamn.

DSB och SJ skrev redan för två år sedan ett ramavtal för samarbetet kring den regionala trafiken över Öresund. Detta avtal kommer enligt nuvarande tidplan att avlösas av ett mer omfattande samarbetsavtal i år. Avtalet syftar till att skapa grunden för en gemensam organisation som får ansvar att driva den gränsöverskridande regionaltrafiken. Parterna är överens om att denna organisation lämpligen ska utgöras av ett bolag där vardera parten äger 50%. Bolaget, eller den organisationsform som man slutgiltigt fastnar för, ska etableras i god tid före trafikstart, men redan i höst bildas en gemensam projektorganisation som ska arbeta med de uppgifter som senare kommer att åvila den framtida samarbetsorganisationen.

Trafiken kommer inledningsvis att bestå av två dubbelturer per timme som går sträckan Helsingör-Köpenhamn-Kastrup-Malmö C och en dubbeltur per timme Österport-Köpenhamn-Kastrup-Malmö-Lund-Helsingborg. När Citytunneln i Malmö är färdig ca år 2005 kommer även den förstnämnda trafiken att fortsätta förbi Malmö C till andra orter i sydsverige, liksom att trafiken på den danska sidan i sin helhet förlängs till Helsingör. Trafikbetjäningen av Väst- och Sydsjälland i samband med den fasta förbindelsen studeras för närvarande av en arbetsgrupp med representanter från DSB, SJ och Länstrafiken Malmöhus (LTM).

I ett inledningsskede behövs minst 21 nya tvåsystemsfordon för den beskrivna regionaltrafiken, 17 för DSB och 4 för SJ. Dessa kan då svara för trafiken fram till Malmö på svensk sida. För trafiken mellan Malmö och Helsingborg kommer SJ efter avtal med LTM att beställa ytterligare 4-6 tågsätt för leverans snarast möjligt efter broöppningen. DSB avser i sin tur att om möjligt utöka den första leveransen med fyra tågsätt för att redan från start kunna köra fullt ut med Öresundståg på hela Kystbanen. För ett helt utbyggt Öresundstågssystem beräknas fordonsbehovet till 45-50 tågsätt.

3. Fordonsupphandling

Öresundstågen som upphandlas av DSB och SJ ska få en enhetlig design och för kunden vara helt identiska. DSB och SJ genomför därför en gemensam upphandling av dessa tåg. I början av förra sommaren gick det ut en annons i Official Journal där intresserade anbudsgivare uppmanades att höra av sig. Under tiden formerade DSB och SJ en gemensam projektgrupp som fick till uppgift att genomföra en prekvalifikation av anbudsgivarna, skicka ut anbudsunderlag och se till att anbud lämnades in senast 1997-01-20.

Anbuden skulle avse leverans av i första hand 21 tågsätt i tvåsystemsutförande, vardera med plats för ca 250 sittande resenärer. Stora krav har även ställts på restiden Malmö-Köpenhamn, på

antalet dörrar och dörrbredder och på minst två plana insteg per tågsida. Tågen ska även ha speciella utrymmen för skrymmande bagage och cyklar. Ett flertal komfortkrav för tryckpåkänningar, ljudnivåer, klimat och benutrymmen har också ställts.

Två olika tågkoncept har funnits kvar vid slutförhandlingarna. Dessa har till stora delar varit likvärdiga och det är en grannliga uppgift att göra det slutliga valet. Leveransplanen för tågen är sådan att de första ska kunna levereras under våren-sommaren 1999 och de 21 första ska vara levererade till öppnandet av den fasta förbindelsen hösten år 2000. De första optionstågen beräknas sedan levereras i direkt följd med två till tre veckors mellanrum.

DSB har i sin styrelse tagit beslut om att ansöka om sk "bevilning" för sin andel av tågen. Detta innebär att man går via Trafikministeriet och Finansministeriet till Folketinget och begär ett anslag för att kunna köpa tågen. Samtidigt behandlar SJ investeringen av den svenska andelen av tågen i sin styrelse. För tåg som behövs för den vidare trafikeringen på svensk sträcka bortom Malmö C kommer LTM att, enligt ett avtal från mars 1997, hos SJ begära att ytterligare fyra fordon utöver de 21 nämnda anskaffas. Ytterligare några länstrafikbolag har anmält intresse att få omfattas av Öresundstrafiken från start, varför tågleveranserna kan komma att utökas ytterligare. Till detta kommer sedan optioner för senare leverans.

4. Biljetter och taxor

I början av 1996 beslutade de fyra trafikaktörerna i Öresundsregionen - DSB, HT, LTM och SJ - att samarbeta vid framtagandet av ett enkelt och kundvänligt biljett- och taxesystem för den gränsöverskridande regionaltrafiken. Ett antal arbetsgrupper med representanter för de fyra parterna har sedan dess tagit fram ett enkelt taxesystem som grundar sig på att Skåne indelas i tio områden och Hovedstadsområdet i sju. Mellan varje par av områden fastsättes en taxa som består av en dansk del, en brodel och en svensk del. Det ska finnas enkla- och returbiljetter, rabattbiljetter och periodkort för varje relation. Man har också tagit fram enhetliga resebestämmelser för de inblandade trafikföretagen.

Syftet med samarbetet är att göra det enkelt för resenärerna att åka mellan orter i Skåne och orter inom Hovedstadsområdet. Endast en biljett ska behövas för resan och denna ska gälla på såväl tåg som bussar längs färdvägen från start till målpunkt. För de inblandade trafikföretagen ska intäkterna fördelas i förhållande till hur olika färdmedel utnyttjas. På några års sikt är inriktningen att regionen ska omfattas av ett nytt elektroniskt biljetteringssystem som bygger på den nya tekniken med sk smart-cards, och då blir det också lätt att fördela intäkterna. Fram till dess ska befintlig biljetteringsteknik i stort sett kunna utnyttjas. Det krävs dock mer manuellt arbete både vid försäljning och avräkning. Därför undersöker vi för närvarande möjligheten att låta Öresundstrafiken bli ett pilotprojekt för den nya biljetteringstekniken där i så fall flertalet järnvägsstationer i regionen skulle kunna utrustas med automater med den nya tekniken redan år 2000.

Prissättningen för de olika biljettslagen och för de olika relationerna är inte fastlagd. Denna beror dels av politiska ambitioner när det gäller kollektivtrafiktaxorna i Öresundsregionen, dels på hur

konkurrensen för tågtrafiken kommer att se ut (bilar, bussar, flygbåtar). Genom den marknadsprissättning som ska kunna ske i Öresundsregionens taxesystem så ska det vara möjligt att möta den priskonkurrens som kommer att uppstå. Vi arbetar för närvarande med en prissättning där en fullbetalande resenär i andra klass ska betala 60 kronor för en enkel resa mellan København och Malmö. Prissättningen utgår från att landsvägstrafiken ska betala samma avgift som idag gäller på färjorna men också att järnvägstrafiken ska gynnas när det gäller avgifter för att trafikera den fasta förbindelsen.

5. Citytunneln

Den järnvägslösning för de svenska landanläggningarna som ingick i regeringsöverenskommelsen från 1991 innebar att järnvägstrafikens konkurrensförutsättningar i förhållande till landsvägstrafiken skulle bli mycket ogynnsamma. Genom att behålla Malmö C som säckstation skulle de genomgående tågen dels tvingas att byta köriktning här, dels tvingas köra en omväg runt Malmö för att nå brofästet. Med en Citytunnel blir i stället Malmö C en genomfartsstation där tågen bara behöver göra ett kort uppehåll och sträckningen under Malmö innebär 7 km kortare körväg för tågen med tillhörande tidsbesparing.

En annan väsentlig fördel med Citytunneln är att Malmö får ytterligare två stationer i intressanta lägen. Den ena blir vid Triangeln som är centrum både för handel och kultur. Inom kort gångavstånd finns t ex Malmö Stadsteater, Malmö Konsthall och Konserthuset. Dessutom ligger Malmö Allmänna Sjukhus inom gångavstånd från den här stationen. Flera cykelstråk genom Malmö passerar stationen och såväl regionbussar som stadsbussar har knutpunkter i närheten. Stationen väntas snabbt bli en av de mest frekventerade i regionen med samma resandevolymer som Malmö C har idag. Den kommer att betjänas såväl av Öresundståg som av Malmöregionens Pågatåg.

Den andra stationen blir Hyllie där Citytunneln kommer upp i markytan igen ca 6 km från Malmö C. Här ska byggas en helt ny stadsdel med ett förnämligt kommunikationsläge. Med tåg kommer det att ta 6-7 minuter till Malmö C och 10-11 minuter till Kastrup. Här finns det också en bra anknytning till huvudvägnätet varför stationen också kommer att få betydelse som Park- and Ridestation.

6. Kastrup

Genom att Öresundsförbindelsen tangerar Kastrups flygplats i direkt anslutning till terminalbyggnaden för utrikestrafiken skapas också en sällsynt god möjlighet för samverkan mellan tåg och flyg såväl från dansk som från svensk sida. På flygplatstationen blir gångavstånden exceptionellt korta jämfört med andra liknande stationer. Med de snabba och direkta tågförbindelserna från Danmark och Sydsverige kan många anslutningsresor som hittills skett med flyg i stället komma att utföras med tåg. Samverkan kring biljetter, bokning och incheckning kommer att ske så att kunderna ska komma att känna det som naturligt att företa en sådan kombinerad resa.

7. Godstrafik

För godstrafikens del innebär den fasta förbindelsen i huvudsak att den nuvarande DanLink-leden ersätts av den fasta förbindelsen så att godståg kan köras obrutna från Sverige och ner till Kontinenten. Detta innebär kortare omloppstider och högre kvalitet.

Det finns dock två väsentliga problem för godstrafiken. Det första gäller infrastrukturavgifterna över de fasta förbindelserna och genom Danmark och Tyskland. Om dessa, som det ser ut idag, blir alltför höga får den spårbundna godstrafiken svårt att prismässigt konkurrera med landsväg och sjöfart. Det finns redan tendenser till överflyttning av gods från järnvägen.

Det andra problemet gäller dragkraften för godstågen. Liksom för persontrafiken krävs nya tvåsystemlok för att dra godstågen över Öresundsförbindelsen. Infrastrukturen innehåller ingen "överlämningsstation" med dubbla system, utan skiftet mellan danska och svenska tekniska system ska ske i full fart på Lernacken resp. vid Drogdentunneln. DSB har ställt i utsikt att anskaffa sådana lok som ska hämta och lämna färdiga godståg på Malmö godsbangård, men ännu är inga lok beställda.

8. Trafikering

Trafikeringen av den fasta förbindelsen och angränsande sträckor ställer stora krav på personalutbildning. Svenska förare måste utbildas så att de kan godkännas för tågkörning i Danmark och motsvarande gäller för danska lokförare i Sverige. Vidare ställs krav att de fordon som ska trafikera den fasta förbindelsen och vidare på andra sidan Öresund kan möta den teknik och den utformning som nu byggs. Det finns fem infrastrukturägare mellan Malmö och Köpenhamn: Banverket, Svedab, Öresundskonsortiet, A/S Øresund och Banestyrelsen som inte har identiska krav. Skiftet mellan olika tekniska system ska ske i farten vilket i sin tur ställer stora krav på fordonen. Trots de problem som finns på vägen fortskrider processen planenligt och det är en klar ambition hos SJ och DSB att kunna sätta ett fullvärdigt trafikkoncept på spåret när förbindelsen öppnar år 2000.

9. Infrastrukturavgifter

Av väsentlig betydelse för järnvägstrafikens konkurrensförmåga är de infrastrukturavgifter som kommer att tas ut för trafikeringen av den fasta Öresundsförbindelsen. I Danmark har tidigare dessa frågor aktualiserats i samband med Store-Baeltförbindelsen och med Kastrupbanan. Detta har resulterat i att man beslutat om en modell där den danska Banestyrelsen står för betalningsåtagandet gentemot byggarna/ägarna till dessa infrastrukturanläggningar. Banestyrelsen ska sedan utkräva en infrastrukturavgift från operatörerna efter vad som är marknadsmässigt rimligt med hänsyn till konkurrensen mot andra transportslag.

DSB och SJ har funnit att en sådan modell också är lämplig för Öresundsförbindelsen. Här skulle då Banverket och Banestyrelsen garantera betalning till infrastrukturägarna och sedan sälja kapacitet på den fasta förbindelsen till de operatörer som vill utnyttja denna. Eftersom

Öresundsförbindelsen inte kan ses isolerad i förhållande till anslutande spår på båda sidor är det knappast tänkbart att Öresundskonsortiet säljer kapacitet mellan Lernacken och Kastrup, utan denna bör förmedlas av de två statliga infrastrukturförvaltarna. Vid prissättningen är det därvid angeläget att hänsyn tas till kostnaderna för andra transportslag så att syftet med den fasta förbindelsen enligt regeringsöverenskommelsen - att gynna den spårbundna trafiken - kan uppfyllas. Detta betyder t ex att en tågresenär inte ska behöva betala en högre infrastrukturavgift än en bussresenär.

10. Slutord

Den fasta Öresundsförbindelsen är en utmaning för järnvägen. En lyckad introduktion med välfungerande, moderna tåg och en attraktiv prissättning kommer att ge järnvägen i regionen ett stort lyft och samtidigt kan järnvägen då på ett mycket påtagligt sätt bidra till att skapa den integration i Öresundsregionen som många människor ser fram emot och som ju är ett av de bärande motiven till att den första Öresundsförbindelsen byggs just mellan Malmö Och København.

Det är också en utmaning för de nationella järnvägsföretagen att etablera en välfungerande organisation för en internationell regionaltrafik. Detta blir ett unikt prov på hur två statligt ägda järnvägsföretag ska kunna samverka genom en smidig och marknadsanpassad organisation som dessutom ska kunna hantera politiska påtryckningar från både statligt och regionalt håll i de båda länderna.

Även fjärrtrafiken får ju ett uppsving genom den fasta förbindelsen och även här blir det tal om nya samarbetsformer som förhoppningsvis ska ge den internationella järnvägstrafiken bättre konkurrensförutsättningar än vad som hittills varit fallet.