

spårvagns  
städerna

**Den moderna  
spårvägens historia**

# Den moderna spårvägens historia

Spårvägen föddes 1832, då den första hästspårvagnen rullade på New Yorks gator. Höjdpunkten hittills för trafikmedlet uppnåddes under 1920-talet med över 3 000 system i Europa, Amerika och Australien.<sup>1</sup> Sedan kom svår konkurrens från bilismen. Runt 1980 fanns endast cirka 300 system kvar i trafik i världen.<sup>2</sup>

Men över hela världen ökar nu intresset för spårvägar, i den moderna formen, som inte har mycket mer än principen stålhjul mot stålräls gemensamt med den ursprungliga spårvägen. Antalet spårvägar i världen har nu stigit till cirka 350 och ett hundratal ytterligare är just nu under byggnad eller planeras.<sup>3</sup>

## Europa slog in på USA:s spår

Den moderna spårvägsutvecklingen inleddes i början av 1980-talet, paradoxalt nog i billandet USA. Det var bland annat insikten om biltrafikens negativa effekter på centrala delar av städer som ledde till återetablering av effektiva, lokala spårtrafiksystem. De tidigare omfattande spårvägssystemen i landet hade från 1935-40 avvecklats i hög takt, ersatta av främst bilar, i någon mån av bussar.

I Europa var i de flesta länder spårvägen som trafikform aldrig uträknad, även om åtskilliga system avvecklades efter andra världskriget. Transportuppgifterna över-togs också här framförallt av bilar men även av bussar.<sup>4</sup>

I Tyskland behölls de flesta spårvägarna, moderniserades och i vissa fall byggdes nya tunnelsträckor centralt i städerna. Framförallt rationaliserades trafiken genom att allt större och längre fordon av ledvagnstyp, som kunde framföras av en ensam förare, sattes i trafik.<sup>5 6</sup>

Frankrike började tidigt avveckla samtliga 120 spårvägssystem, utom tre linjerester som överlevde. England avvecklade alla system utom ett. Av Sveriges en gång 13 spårvägar återstod endast nätet i Göteborg, två linjer i Norrköping och några spridda rester i Stockholm.

---

1. Anderson Miller, John: Fares please! A popular history of trolleys, horse-cars, street-cars, buses, elevateds and subways. Dover Publications Inc, New York 1941 och 1960.

2. Dunbar, Chas S: Buses, trolleys and trams. Paul Hamlyn Ltd. London 1967.

3. Dunbar, Chas S: Buses, trolleys and trams. Paul Hamlyn Ltd. London 1967.

4. Köstlin, Reinhart; Wollmann, Hellmut: Renaissance der Strassenbahn. Birkhäuser Verlag. Basel 1987.

5. VDV: Stadtbahnen in Deutschland – innovativ, flexibel, attraktiv. Düsseldorf, 2000.

6. Patton, Brian: The Development of the Modern Tram. Adam Gordon, Brora 2006.

## **Oljebrist väckte intresse för andra drivmedel**

Efter oljekriserna 1973-74 och 1979 insåg många att tiden med billig och ständigt flödande olja var förbi. Alternativ till bensin och diesel började efterfrågas. Särskilt i Frankrike ledde oljekriserna till politiska beslut med syfte att minska landets oljeberoende.

I samband med detta vaknade i Frankrike långsamt ett intresse för spårvägar i modern form. Staten initierade utvecklingen eftersom man av kostnadsskäl inte gärna såg att de vid denna tid många projekten för minitunnelbanor i provinsstäderna skulle förverkligas.<sup>7</sup>

Staten hade som medfinansiär ett intresse av att mer kostnadseffektiva trafikslag utvecklades. Därför föreslogs ett småskaligt kollektivtransportsystem i markläge som skulle framföras på reserverat utrymme.

Någon form av spårstyrning vore lämplig, men ordet spårväg nämndes aldrig i det öppna brev som redan 1975 hade utgått till åtta utvalda städer och den aktuella industrin, med kommunikationsdepartementet som avsändare. Alltjämt övervägde ekonomiska argument; miljöfrågorna var ännu inte så viktiga.

## **Spårvägarna återvänder och låggolvstekniken introduceras**

Det dröjde ytterligare tio år innan den första moderna spårvägen öppnades i Frankrike. Det skedde i januari 1985 i staden i Nantes, som anammade principen om stort inslag av reserverat utrymme i markplan, däremot alltjämt med spårvagnar med högt golv.<sup>8</sup>

Därefter följde Grenoble med världens första spårvägssystem med plant insteg i vagnarna vid samliga hållplatser. Därmed gjorde låggolvstekniken på bredare front sitt intåg i spårvägsvärlden. En första låggolvsspårvagn hade dock 1984 som prototyp byggts för trafik i Genève.<sup>9 10</sup>

Paris första nya spårvägslinje var en tvärförbindelse i de norra förortererna som invigdes 1992. Städerna Rouen och Strasbourg öppnade helt nya spårvägssystem 1994.

Särskilt Paris var uppseendeväckande, eftersom staden mycket tidigt hade satsat på avveckling av alla spårvägar för att istället satsa på utbyggnad av tunnelbana och busstrafik. Den sista spårvagnen i Paris rullade redan 1939.<sup>11</sup>

Omställning till trafik med enbart tunnelbana, bussar och bilar i denna världsmetropol kopierades av andra storstäder med metropolambitioner, exempelvis London med spårvägsavveckling 1952 och Stockholm 1967.

---

7. Groneck, Christoph: Neue Strassenbahnen in Frankreich. Die Wiederkehr eines urbanen Verkehrsmittels. EK-Verlag 2003. Freiburg, 2003.

8. Tricoire, Jean: Le Tramway en France. Paris 2007.

9. Guetat, J-M; Lachenal, W; Muller, G: Du Tram au TAG. Éditions La Vie du Rail. Paris, 1987.

10. Vogt, Heinz: Der erste Niederlur-Gelenktriebwagen für Genf. Der Stadtverkehr, nr 7/1984. Bielefeld, 1984.

11. Tricoire, Jean: Le tramway à Paris et en Ile-de-France. Paris 2007.

## Genombrottet skedde i Strasbourg

Den nya spårvägen i Strasbourg 1994 satte en ny agenda och blev en del i en mycket omfattande stadsutveckling. I Grenoble hade utbyggnaden av den första spårvägslinjen visserligen kopplats till en stadsmiljöutveckling, med förhållandevis kraftig inskränkning av utrymmet för individuell trafik.

Med Strasbourg blev det ännu mer tydligt hur en modern spårväg kan användas som ett kraftfullt verktyg för att skapa attraktiva städer, med människovänliga miljöer i form av stora sammanhängande gågatustråk, där spårvagnar i uppseendeväckande formgivning glider fram mellan flanörer och uteserveringar.

Spårvägen i Strasbourg är en produkt av ett nära samarbete mellan skickliga industridesigners och den mycket starka borgmästaren, Catherine Trautmann. Hon ville skapa en spårväg för alla, och ge passagerarna en stor känsla av trygghet vid färden. Därför fick spårvagnarna, Adtranz Eurotram, ovanligt stora fönster och väl upplyst interiör. Vagnarna har ibland kallats "rullande trottoarer".<sup>12</sup>

Utvecklingen fortsätter och mellan 1985 och 2010 har sammanlagt 17 nya spårvägssystem invigts i Frankrike. Samtidigt har ett av de tre äldre kvarvarande systemen (Marseille) i princip helt byggts om och återuppstått som ett nytt, efter en tids trafikpaus, medan de två övriga (St Etienne och Lille) har skaffat nya vagnar, och i ett fall byggt ut linjenätet.

## Spårvägen utvecklas vidare

I dag finns 19 spårvägssystem i Frankrike, inklusive ett som trafikeras med gummihjulsspårvagnar (Clermont-Ferrand). Därtill finns två städer som betjänas av spårstyrda trådbussar, vilka lite felaktigt marknadsförs som "Tram".<sup>13</sup>

Samtliga system tillämpar principen att ny spårväg används som ett kraftfullt verktyg för stadsmiljöomvandling. Gågator, grönanläggningar med nya träd, etablering av gågatustråk med omfattande restriktioner mot biltrafik i de centralare stadsdelarna, anläggande av infartsparkering som kompensation, förhållandevis låga färdavgifter, omstrukturering så att busstrafik matar passagerare till spårvägshållplatserna, liksom stor betydelse av formgivning av fasta anläggningar och rullande materiel hör till bilden.

Begreppet "rustning från fasad till fasad" anger omfattningen av gatuomvandlingen utmed stråken för den nya spårvägen.

Frankrikes organisatoriska regelverk med planeringsprocess och finansiering är utomordentligt gynnsamt för nya spårvägar.<sup>14</sup>

Under denna epok har även tre städer i Tyskland återfått spårvägstrafik, nio städer i Spanien och åtta i England. Även Norge har fått en ny spårväg i Bergen.

---

12. Muller, Georges: L'Anné du Tram. Les Editions Ronald Herlé. Strasbourg, 1994.

13. Groneck, Christoph: Planerische Leitbilder der Strassenbahnsysteme in Frankreich und Deutschland. Dissertation Bergisches Universität Wuppertal 2007. Wuppertal 2007.

14. Groneck, Christoph: Erfolgsrezepte von Frankreichs neuen Strassenbahnsystemen. Warum die Tramrenaissance westlich des Rheins so überzeugend ist. Der Nahverkehr 5/2009. Dusseldorf 2009.

# spårvagns städerna

Spårvagnsstäderna arbetar för att det ska bli lättare att bygga spårvägar. Organisationen förmedlar kunskap om spårväg och stimulerar samarbete om utbyggnader. Medlemmar är kommuner, trafikhuvudmän, företag och intresseorganisationer.

## **Den moderna spårvägens historia**

Text: Thomas Johansson

Textbearbetning: Jens Forsmark