

spårvagns  
städerna



**Strasbourg-  
bäst i klassen**

# Strasbourg – bäst i klassen

Det tog 21 år från beslut till invigning men i dag är spårvägen i Strasbourg populär hos både politiker och befolkning och en självklar del av gatubilden. När biltrafiken leddes bort från city skapades utrymme för spårvagnar, cyklar och fotgängare. Staden har blivit mer attraktiv och resenärerna har fått en tillgänglig och bekväm kollektivtrafik som är ett trovärdigt alternativ till privatbilismen.

## Staden Strasbourg

Strasbourg är med 272.000 invånare befolkningsmässigt Frankrikes sjunde stad, belägen i östra delen av landet, invid Rhen som är gränsflod till Tyskland. Befolkningen är utspridd över en förhållandevis stor yta, vilket ger en befolkningstäthet på 3.477 inv/km<sup>2</sup>, en tredjedel av motsvarande i exempelvis Grenoble.

Närheten till Tyskland har präglat staden under sekler, avseende både språk, arkitektur och allmän kultur. Tidigare stridigheter mellan länderna har präglat historien. Staden är säte för Europarådet och för Europaparlamentet.

Centrum är koncentrerat till ön Grande Île och är av Unesco klassat som världsarv. Här finns bland många andra ståtliga byggnader katedralen Notre-Dame de Strasbourg. Staden med omgivningar är förhållandevis obetydligt kuperad. Liksom de flesta andra franska städer med någorlunda storlek hade också Strasbourg ett spårvägssystem, vars sista linje lades ned 1960.

## Omvandling av stadsmiljön gav plats för spårväg

Strasbourg är i kollektivtrafikvärlden idag mest känt för att en helt ny spårväg öppnades i november 1994, med nya låggolvsspårvagnar, byggda efter ett då nytt och avancerat designkoncept. Turisterna fotograferade då katedralen lika flitigt som de ultramoderna spårvagnarna. De senare har under de gångna åren blivit en mer självklar och mindre spektakulär del av staden.

Också omdaningen av stadsmiljön var uppseendeväckande inför spårvägsintroduktionen 1994, nu är en sådan process snarast självklar i de många franska städer som återinför spårväg. Strasbourg fortsatte den stadsbyggnadsprincip som hade inletts i Grenoble i samband med att ny spårväg invigdes där 1987.

I Strasbourg praktiserades för första gången i stor skala stadsmiljöomvandling i kombination med kollektivtrafikplanering. Den nya spårvägen var endast en av delarna i lösningen på Strasbourgs trafik- och miljöproblem. Så som lagen föreskriver hade en övergripande plan utarbetats för all trafik, såväl individuell som kollektiv. En sådan trafikplan måste utarbetas av alla städer med 100.000 invånare och mer. Den kallas Plan de Déplacements Urbains, PDU. Planens övergripande mål är att minska biltrafik i respektive stads centrum.

Den kanske viktigaste förutsättningen för att kunna (åter)införa och bygga ut spårväg i Strasbourg fastställdes i trafikplanen från 1992, således att avleda genomgående biltrafik från city. Genom att minska biltrafikutrymmet skapades plats för spårvägen, men också för stora sammanhängande stråk öppna endast för fotgängare.

Nya cykelstråk kunde också anläggas, vilka på ett harmoniskt sätt samsas med kollektivtrafiken. Denna princip har följts beträffande fortsatta utbyggnader. Där tidigare omfattande biltrafik bullrade på trånga stadsgator härskar nu fotgängare på oftast stensatta gågator. I gatubeläggningen syns spårvägsspåren som tydligt visar var man inte ska uppehålla sig när en spårvagn kommer.

I den franska facktidskriften *Transport Public* sade dåvarande chefen för trafikhuvudmannen, Roland Ries, att man inte hade förklarat krig mot bilen. Avsikten var inte att totalantalet resor skulle minska, utan att fördelningen mellan biltrafik och kollektivtrafik skulle ändras. Utrymme togs helt enkelt från biltrafiken för att introducera en form av kollektivtrafik som skulle vara den absolut bästa som kunde gå att åstadkomma. Därför lades stor vikt exempelvis vid att den underjordiska sträckan vid järnvägsstationen skulle vara så kort som möjligt, eftersom det är ovan jord de flesta vill åka, på citygatorna. En minitunnelbana enligt VAL-systemet, som länge hade varit ett hett diskuterat alternativ, hade avförts, bland annat av detta skäl.

En effekt av det ökade antalet gågator var att city vitaliserades genom att det blev fritt fram för fotgängare, gavs plats för nya uteserveringar och skapades ökat kundunderlag för befintliga och nya affärer. Som på många andra håll var dock affärsidkarna i Strasbourg initialt mycket oroliga för att förlora kunder när biltrafiken minskade. Resultatet blev dock rakt motsatt. Undersökningar som genomfördes 1988 och 1997 visade att antalet inköpsresor till city hade ökat med 20 procent.

Strävan var även att kombinera kollektivtrafik och biltrafik vilket i praktiken innebar att antalet gågator i city utmed den nya spårvägen utökades medan infartsparkeringar anlades utmed spårvägens yttre sträckningar. Parkeringsbiljetten gäller för resa med spårvägen och det går också att köpa månadskort för kombinerad parkering och kollektivresa.

### **Spårvägen populär**

Den stora politiska frågan runt 1990 var om spårväg överhuvudtaget skulle införas; tio år senare rörde diskussionerna främst detaljer hur kommande linjer skulle dras, exempelvis om banan skulle förläggas på den ena eller den andra sidan av gatan. Vid samrådsmöte med boende invid den kommande ändhållplatsen Esplanade diskuterades ett förslag med hållplatsen förlagd i gatumitt och med två bilkörfält på vardera sidan därom. Befolkningen önskade istället att bilkörfälten skulle minskas till endast ett i vardera riktningen och att den frigjorda gatuytan måtte omvandlas breda grasmattor.

Det tog dock lång tid för denna positiva inställning till spårväg att växa fram hos befolkning och politiker. Mellan det ursprungliga principbeslutet att inrätta någon form av kollektivtrafik på reserverat utrymme och invigningen av spårvägen gick 21 år!

Inte heller mot cykeltrafiken förklarade Strasbourgs ledning krig. Tvärtom, eftersom Strasbourg är den stad i Frankrike som har mest cykeltrafik gäller samspel. Vissa tider går det bra att medföra cykel på spårvagnarnas bakersta plattformar. Speciella skyddade parkeringsplatser med låsbara cykelställ finns nu vid några hållplatser; biljetten gäller på spårvagn under samma förutsättningar som vid bilparkering. Det går också bra att hyra cykel i anslutning till spårvägen. Inslaget av cykelbanor var inledningsvis dock inte påfallande, men har under de följande linjeutbyggnaderna förstärkts.

Med den första spårvägslinjen skapades ett trovärdigt alternativ till privatbil. Också i Strasbourg stämde prognoser dåligt med utfall: Efter förlängningen av linje A år 2000 överträffades prognoserna med 30 procent.

## Spår och hållplaster en harmonisk del av staden

Utanför citykärnan går spårvägslinjerna ofta på breda avenyer, alltid på reserverat utrymme, i regel i mittläge. Även där har stor möda lagts på att försköna omgivningen. Inte minst har stora mängder alléträd planterats. Ofta går spårvägen i gräsbevuxet spår vilket ytterligare förstärker intrycket av harmonisk stadsmiljö. Men grasmattorna måste frekvent klippas eftersom spårvagnarna har ytterst obetydlig frigång. Längst ned framtill på vagnsfronten finns en spoilerliknande ploganordning, rejält högglangspolerad eftersom den ständigt stryker mot alla grässtrån.



Spårväg på gräs. Foto:  
Nick Wright Planning

Spårvägen i Strasbourg har således med sinne för stadens arkitektur infogats i gaturummet. Det gäller också plattformar och väderskydd vid hållplatser på de nyanlagda gågatorna i city. Hållplatser med utrustning är utformade enligt ett designprogram som har utarbetats av Jean-Michel Wilmotte. Hållplatserna har en plattform som är 45 meter lång. På de första linjerna är den 26 cm hög över rälsöverkant. Detta ger en något för stor vertikal nivåskillnad mellan plattform och vagnsgolv. Därför har plattformshöjden på senare byggda linjer valts till ca 30 cm. Vid plattformsändarna finns sex meter långa ramper så att också passagerare i handdrivna rullstolar ska kunna komma ombord. På plattformarna finns särskilda markeringar som visar var den första dörren stannar. Där ska rullstolsburna åka ombord, under god uppsikt från förarplatsen, särskilt viktigt vid de lägre plattformarna. Vid stationerna finns väderskydd, automater som säljer olika typer av färdbevis, biljettmakulerare samt monitorer med trafikupplysningar, bland annat realtidsinformation om när nästa spårvagn kommer.

Ett kuriosum: Skylten för realtidsinformation anger minutsiffrorna fram till avgång genom att minutsiffrorna successivt räknas ned. Strax före ankomst släcks siffran och ersätts med den blinkande texten "Nära". När spårvagnen är på ingång och är synlig från hållplatsen byts detta meddelande mot blinkande "Ankommer". Det finns också kartor över linjenätet och över den närmaste omgivningen. Hållplatserna har infällda runda armaturer intill plattformsakanten.

Place Kléber är så nära centrum man kan komma med spårvägen och intill finns hållplatsen Homme de Fer. Den har en mycket märklig utsmyckning i form av en cirkel i grönt glas och metall, ca 20 meter i diameter, högt över spårvägen och plattformarna.

## **Eurotram – en rullande trottoar**

De ursprungliga 53 spårvagnarna av typ Eurotram har en originell tillblivelsehistoria. Det belgiska industridesignföretaget Industrial Design Planning Office, Idpo, ansvarade för vagnarnas minst sagt annorlunda formgivning. Den dynamiske chefen Philippe Neerman arbetade tillsammans med Strasbourgs dåvarande borgmästare Cathrine Trautmann. Tillsammans bestämde de färger, former och material för de nya spårvagnarna. Tidvis fanns fem formgivare i arbete med dåvarande ABB:s ingenjörer i England, där vagnarna byggdes.

Cathrine Trautmann förklarade att spårvagnarna ska ge ett ljust och öppet intryck. De ska utifrån se inbjudande ut och inifrån ska man känna att man deltar i gatulivet. Man talar i Strasbourg gärna om en "rullande trottoar". Nyckelordet var transparent, vilket bör översättas med "genomsiktigt". Det är därför påtagligt hur man som spårvagnspassagerare upplever gatulivet i Eurotram; omvänt är insynen i spårvagnen total.

Detta är särskilt viktigt för upplevd säkerhet genom att oroliga trafikanter vid påstigning lätt kan förvissa sig om att inga hotande personer finns i vagnen. Detta är sin tur en följd av de stora fönstren, som inte är tonade, och den goda belysningen i vagnen. Genom att vagnarna är fullt luftkonditionerade hålls temperaturen på en behaglig nivå, också heta sommandagar, trots att fönstren saknar toning.

Eurotram var en specialkonstruktion för Strasbourg, vilket gav en prislapp därefter. Vid senare fordonsupphandlingar har därför en annan tillverkares konstruktion valts. Alstoms vagn typ Citadis har anpassats formmässigt för att likna Eurotram och sedan några år finns nu 41 stycken Citadis 403 i trafik, i länder 43 meter, vilket gör dem till de längsta i Frankrike.

Ett kuriosum: Automatiska hållplatsutrop finns givetvis, men rösten varierar, ibland en man, ibland en kvinna, ja till och med barnröster kan höras ropa ut nästa hållplats. Mycket lustigt, men ytterst opraktiskt, är att lystringssignalen också varierar. En signal kan avges som ger intrycket att något allvarligt fel drabbat spårvagnen; ljudet kan definitivt inte identifieras som en signal som föregår utrop av nästa hållplats.

## **Fem linjer, tre depåer**

Idag trafikeras fem spårvägslinjer, A till E, med sammanlagd linjelängd på 53 km, längst i Frankrike. Spårlängden är 39 km dubbelspår. Vagnparken utgörs av sammanlagt 94 hellåggolvsspårvagnar av varierande längder. Det finns sammanlagt tre depåanläggningar för att garagera och ta hand om spårvagnar och bussar.

Strasbourgs spårvägssystem är i princip det enda i Frankrike som är ett utbyggt nät, i betydelsen att det finns flera färdmöjligheter med spårvagn mellan givna punkter. Nätstrukturen bidrar även till förbättrade möjligheter att upprätthålla viss trafik i samband med trafikstörningar; det går att låta spårvagnarna rulla alternativa färdvägar.

Av de fem linjer finns planer på, respektive pågår, utbyggnader på fyra. En sjätte linje, F, öppnas i december 2010, som en första etapp av en planerad duospårväg (tram-train). På mycket lång sikt (2020–2030) skisseras även en ringlinje.

Intressant i närtid är utbyggnadsplanerna för linje D som ska förlängas 2,8 km från dagens ändhållplats Aristide Briand till den tyska orten Kehl, som ligger omedelbart öster om gränslöden Rhen. Floden ska korsas på en ny bro som även får gång- och cykelbanor.

Den gränsöverskridande spårvägstrafiken planeras kunna öppnas 2014. Till historien om spårvägen i Strasbourg hör att Cathrine Trautmann 1989 gick till val för borgmästarämbetet på frågan om att införa ny spårväg, återvaldes för ytterligare en sexårig mandatperiod strax efter att spårvägen hade varit i trafik en tid, sedan under en period innehade posten som kulturminister i den franska regeringen, för att därefter åter ta plats som borgmästare i staden.

---

### **Källor:**

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

Muller, Georges: Generation Tram. Librairies Oberlin, Strasbourg 2000.

Lätta spår 3/2000

Tricoire, Jean: Le tramway en France. La Vie du Rail. Paris 2007.

Connaissance du Rail, specialnummer 2009: Les tramways français en 2009.

Utgåvor av facktidskrifterna Transport Public, La Vie du Rail och Ville et Transport Magazine 2000–2010.

# 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, trafikmyndigheter, företag och intresseorganisationer.

## **Strasbourg-bäst i klassen**

Text: Thomas Johansson

Foto framsidan: Lauri Pitkänen

Redigering: Lena Vängstam