

# Reseberättelse Spårvagnsstädernas resa till Angers och Besançon oktober 2015

Föreningen Spårvagnsstäderna arrangerade för första gången en studieresa för våra medlemmar hösten 2015. Till vår hjälp använde vi oss av Patrick Laval och Thomas Johansson, båda välrenommerade och kunniga konsulter och journalister inom kollektivtrafikområdet.

Resan varade fyra dagar och lockade deltagare från en mängd olika städer runt om i landet från såväl aspirerande spårvagnsstäder som nuvarande. Vi hade även representanter från våra associerade medlemmar med på resan.

Resan inleddes med att deltagarna på egen hand tog sig ner till Paris. Patrick mötte upp de olika delegationerna på flygplatsen och hjälpte dem att hitta rätt minibuss in till hotellet där vi skulle spendera två nätter. Efter att ha blivit incheckade på hotellet i Paris, följde en draging av spårvägens nutida historia i Frankrike och middag. Det stod tydligt klart att många städer i Frankrike satsat på spårväg som ett stadsutvecklingsverktyg. Det stod också tydligt klart att många av de fördelar som spårvägen ger, med sin permanens (lagt spår ligger), sin status och framkomlighet var väldigt attraktiva för de borgmästare som drev frågan, och projekten har i de allra flesta fall blivit väldigt bra.

Förutom en genomgång av spårvägsprojekten i Frankrike, så fick vi också presenterat några förutsättningar för kollektivtrafikinvesteringar som inte finns i Sverige. Bland annat en lokal arbetsgivaravgift som läggs på de arbetsgivare som har fler än 9 anställda i städer som är större än 10 000 invånare. Avgiften kan variera från stad till stad beroende på behov och trafikutbud, men är något som används flitigt när det ska byggas nya system. En annan indirekt mekanism som gör att det är snabbare att bygga spårväg i Frankrike än på andra ställen är det faktum att borgmästare i Frankrike har mandatperioder på sex år. Om de gått till val på att bygga en spårväg, så vill de gärna att den ska vara klar tills det är dags att gå till omval.

Efter att ha matats med mycket nyttig information var det dags att uppsöka hotellrummen för att tidigt morgonen efter ge oss iväg mot Angers.

## Angers

Efter en tidig avfärd från Paris och en snabb titt och provåkning på en av de tyngst belastade busslinjerna i Paris som eventuellt ska ersättas med spårväg, satte sig gruppen på TGV-tåget mot Angers. Efter ett par timmars resande i 300 km/h kom vi fram till Angers. Spårvägen anslöt mycket smidigt till järnvägen och på plats möttes vi av lokala representanter.

Spårvägen i Angers är ganska intressant, då stadsplanerare inte varit rädda att ta utrymme från de otroligt breda boulevarderna som tidigare haft uppåt åtta filer för motoriserad trafik.



*Bild på de regnbågsfärgade spårvagnarna vid stationen i Angers.*

Huvudgatan genom centrum är nu reducerad till spårvägens reservat i mitten, en kollektivtrafikfil, en bilfil samt mycket utrymme för cyklister och fotgängare.



*Precis i anslutning till systemets enkelspårsträcka ligger en av de större hållplatserna. Här kan vagnarna reglera sin tidhållning och vänta in mötande trafik.*

På gatan i centrum där spårvägen dragits fram har det skett på bekostnad av den biltrafik som tidigare funnits där. Fotgängarna har fått ta större plats och har fått en av de mer påkostade spårvagnshållplatserna i systemet. Gatorna har ny beläggning och hela centrum ser fräsch ut.

I Angers hade de lokalt ansvariga förberett en fin presentation som visade hur man tänkt med staden. Exempelvis förklarades regnbågsfärgen på vagnarna, som visade sig vara en rest från den tid då staden inte riktigt bestämt sig för vilken utformning man velat ha på vagnarna och färgade modeller och digitaliseringar i regnbågsfärger i kommunikation med allmänheten. Färgen satte sig i allmänhetens medvetande och det blev sedan en mer praktisk variant av regnbågsfärgade vagnar, det vill säga helt vita med band av färg på. Lättunderhållet och praktiskt.

Vagnarna i sig är standardvagnar från Alstom utrustade med dubbla strömsystem som är populära i Frankrike, det vill säga med både strömavtagare på taket och en sko undertill som drar ström från den strömskena som finns på vissa platser i centrum.

Spårinfrastrukturen runt om i staden varierar mellan att vara dragen på egen gräsbanvall och ligga i gatan, men

En del av spårvägen genom de absolut centralaste delarna av staden byggdes med enkelspår och är den enda delen av spårvägen som är signalreglerad med särskilda signaler. I övrigt används endast kollektivtrafiksignaler för spårvägen. En anledning till att det blev enkelspår på just denna sträcka var att husen står tätt, och man ville tillåta varutransporter till butikerna på gatan.



*Interiör från spårvagnen i Angers. Ljust och trivsamt för att passa så många som möjligt.*



*Mitt i en av Angers bredaste avenyer har grässpår fått ta över efter den asfalt som låg här innan. Här har även staden valt strömförsörjning via marken istället för via luftledning.*

gruppen såg inga exempel på när det även gick bilar i spåren. Gräs är dock en populär spårbärare som ger mer gröna miljöer mitt i stan, men också hjälper till med vattenavrinningen vid kraftigt nederbörd, vilket blir vanligare med klimatförändringarna.

När spårvägen byggdes i Angers konstruerades också en helt ny bro över floden som delar staden, enbart öppen för spårvagnar, cyklister och gående. Uppgångar för fotgängare finns mitt i bron, så att den som önskar kan komma direkt ner till brofästet och stranden utan att behöva följa spårvägsspåren.

Dagen fortsatte med besök i depån, som är kombinerad buss/spårvagnsdepå. Vi fick se hjulsvarvar, reservboogier och mycket annat spårvägstekniskt relaterat, något teknikerna i gruppen tyckte var särskilt intressant. Själva depån idag är betydligt mycket större än den behöver vara för den trafik som finns, och man har sparat mark för att kunna utöka trafiken så småningom. På tal om utökning av trafiken, så är det något man projekterar för nuvarande.



*Depån ligger inte vid linjens ände, utan mitt på linjen finns en hållplats som endast används av personal som påbörjar eller avslutar sina skift.*



*De regnbågsfärgade banden på vagnen blev en kompromiss. I all marknadsföring var nämligen vagnarna regnbågsfärgade då man inte bestämd vilken färg de skulle vara i. Regnbågskonceptet satte sig hos allmänheten och så fick det bli.*

Generellt kan det sägas om trafiksituationen i Angers att myndigheterna har tagit ett helhetsgrepp. Samtliga transportsätt har inkorporerats under organisationen Irigo. Allt från spårvägen och dess matarlinjer med buss till cykeluthyrning och bilpooler går att finna i de nu så synliga regnbågsfärgerna.

På kvällen var det återfärd till Paris som gällde, varav en grupp åkte till en stor järnvägsmässa utanför Paris som hade temat "fransk spårväg erövrar världen" och en annan grupp åt gemensam middag i Paris.

## Besançon



Dag 3 ägnades i sin helhet åt Besançon, en stad i östra Frankrike vid Jurabergen. "Spårväg på ett annat sätt" är det som genomsyrar spårvägen här. Man har byggt väldigt kostnadsmedvetet och effektivt, vilket vi skulle få se många exempel på. Spårvägen är den nyaste som öppnat i Frankrike sedan 2013.

Dagen inleddes med att vi anlände till den gamla järnvägsstationen mitt i centrala Besançon. En gren av spårvägen söker sig upp till stationen och ansluter precis

utanför. Vagnarna är standardvagnar från den spanska tillverkaren CAF, och är något kortare än de spårvagnar som vi såg i Angers, vilket beror på att staden är mindre och man förväntade sig ett mindre underlag av resenärer. Denna prognos visade sig vara felaktig och man har redan nu fått beställa moduler som ska förlänga vagnarna. Som tur är så har man redan förberett såväl depåer som hållplatser för att ta emot de nya längre vagnarna, så att installera de nya modulerna blir hyfsat problemfritt.

Att spårvägen haft så stor framgång i Besançon beror mycket på hur den kommunicerats och hur spårvägen har haft en relativt låg budget. Mycket av lösningarna som staden byggt har varit ekonomiska, men inte snåla. Ingen av hållplatserna ser billiga ut exempelvis, trots att man använt standardkurer som finns i varje stad. Informationssystemet är också det återanvänt från busstrafiken för att spara pengar och interiören i vagnarna är något enklare än i Angers. Det generella intrycket är dock att det aldrig ser billigt ut, vilket är viktigt för spårvägens image där alla vagnarna bär namn på franska kändisar från trakten.

Dock finns det lite speciallösningar i Besançon, vilket bland annat handlar om att spårvägen korsar floden fyra gånger för att undvika den absolut tätaste stadskärnan. Lite omständligt kan tyckas men det funkar riktigt bra. En gata längs floden har breddats med en fin "strandpromenad" i trä vilket har breddat trottoaren och gett mer plats för flanörer och pendlare. En bro i gamla stan även den renoverats och breddats, för att ge plats för fotgängare, cyklister och en s-kurva som spårvägen behöver göra för att få så gen och fin gång som möjligt. I centrala Besançon delar inte spårvägen plats med bilar, utan enbart fotgängare. Ett samspel som fungerade väldigt bra då spårvägens säkerhetszon är utmärkt i marken och man som oskyddad trafikant aldrig känner sig hotad av spårvagnen. Det ska dock sägas att inne i centrala staden är hastigheterna ganska låga.



*Alla biljetter säljs utanför spårvägen på hållplatsen. Här finns även tydlig information om när nästa spårvagn går.*

I Besançon som i så många andra städer korsar spårvagnen åtminstone ett torg. Då vi var där fanns inga uteserveringar uppställda – det var trots allt en regnig och kall oktoberdag – men sommartid finns det gott om uteserveringar med besökare som inte störs av spårvagnen. Tvärtom finns det potential att bygga ut serveringarna ännu mer eftersom man inte behöver vara rädd för att vagnen ska ta en sväng lite för snävt och liknande.



*Som på många andra ställen i Frankrike så samsas fotgängare och cyklister med spårvägen om utrymmet på gatan. Tydliga markeringar i asfalten visar nära spåret man kan befinna sig när en spårvagn passerar - ingen vingelmån för vagnen behövs.*

Skyltningen för andra trafikanter som påminner om att spårvägen har företräde överallt är tydlig och väl tilltagen. Förbudsskyltarna är inte så många, däremot är det vanligt med påbudsskyltar. Framförallt "Herr Gårman"-skylten som i vanliga fall finns vid övergångsställen, hade anpassats för att istället föreställa en spårvagn för att påminna om väjningsplikten.



Även i Besançon hann vi med ett besök på depån som servar spårvagnarna. Det är en tämligen anspråkslös byggnad som för att spara pengar är avskalad, men ändå har de verktyg som behövs för att hålla igång vagnarna. Med arbetsplatser för arbete såväl ovanpå som under vagnarna, samt uppställningsplatser för underhållsfordon med mera. Till skillnad från Angers så delar inte spårvägen och busstrafiken på uppställningsplatsen här. Byggnaden i sig är inget estetiskt storverk utan ytterst utilitaristisk. Den ligger dock avsidet i staden och därför gjorde man bedömningen att det är bättre att spara pengar på denna byggnad än infrastrukturen i stadskärnan.



*Lampor och skyltar påminner andra trafikanter om vilket trafikslag som har företräde. Liksom i Sverige ska spårvagnen ges fri väg.*



*Spårvägens korsningar med biltrafik markeras genom annorlunda stenläggning och markering i körbanan. Ett praktiskt, men också estetiskt tilltalande sätt att varna andra trafikanter.*

Efter vårt besök i Besançon avslutades föreningens studieresa med gemensam middag och en tågresor tillbaka till Paris dagen efter och därifrån flyget hem till Sverige. En del av gruppen valde att åka tidigare på morgonen än resten av gruppen, medan de som blev kvar hann med en guidad visning av staden som tydligt visade hur bra spårvägen passar i städer med gamla anor och trånga stadskärnor.