

Reserapport från Spårvagnsstädernas studieresa till Storbritannien – Manchester, Birmingham och Nottingham 2018

Bakgrund

Storbritannien är lite av en doldis vad gäller spårvägsutbyggnaden i Europa. De har inte samma volymer som exempelvis Tyskland eller Frankrike, men en hel del städer står på kö för att få bygga (ut) nya spårvägar, delvis med hjälp av statlig medfinansiering. Senast helt nya system som öppnade var Edinburgh, medan förlängningar i befintliga system öppnade senast under 2016 i Birmingham.

Spårvägen har tagits emot varmt i de städer där den nu rullar, men det har inte alltid varit helt problemfritt att komma dit. I t.ex. Edinburgh var motståndet massivt till att överhuvudtaget bygga en spårväg, medan opinionen nu vänt helt. I Birmingham kämpade man länge med lågt resenärsantal, medan Nottingham kämpade med att de blivit lite för populära (och knappt fick plats på gatorna) och i Manchester hade man en del problem med trängsel.

Städerna som föreningen besökte valdes ut med svenska förutsättningar i åtanke. Och även om städerna i sig är större än de svenska, så är många av utmaningarna desamma.



Manchester

Resan inleddes med att gruppen bestående av representanter från bland annat Uppsala kommun, Västtrafik och några associerade medlemmar möttes på Manchester's flygplats. Tillsammans tog vi tåget till Manchester Piccadilly och bytte där till spårvagn för transport till Queens Road där vi mötte representanter från Metrolink.

Hos Metrolink fick vi en genomgång av spårvägens historia och stadsplaneringen kring den. Metrolink började som en enkel linje på gammal järnväg som delvis finansierades genom Thatcher-regeringen som ett OPS-projekt. Spårvägen blev en stor framgång och etappvis bygger man ut systemet till det som finns idag, men man valde att behålla vagnarna avsedda för höga plattformar för att kunna ha en enhetlig vagnpark.

Systemet har byggts ut mycket de senaste åren, och nu kvarstår enbart en linje innan det utbyggnadspaket som fått finansiering är klart. Påverkan på staden har varit stor, utöver det uppenbara som spårväg inne i centrums gator, så har staden med hjälp av spårvägen kunnat utveckla gamla industritomter och liknande med bostäder och kommersiell aktivitet. Ett av de tydligaste exemplen på detta är Media City dit bland annat BBC flyttat sitt huvudkontor. På platsen låg tidigare kajer vilka använde som utskeppningshamn för varor producerade över hela England, men efterhand som skeppen blev större räckte inte längre hamnen till och den lades ner och förslummades.

En annan aspekt som vi studerade i Manchester är hur spårvägen hanterar stora folkmassor. Stora arrangemang är vanligt, framförallt eftersom staden har flertalet fotbollslag, årligen flera stora konserter och andra arrangemang vilket kräver specialtrafik. Folkmassorna hanteras dels med hjälp av att man tursätter upp till sex extra omlopp förbi arrangemangsplatsen, men också genom att köfällor sätts upp (utanför Trafford Park finns permanenta fällor), särskilda arrangemangspriser tas ut från resenärer och personal mobiliseras ut på hållplatserna. Man har även ett nära samarbete med arrangörerna så att människor släpps ut långsamt från arenorna så att kollektivtrafiken hinner med. Det mest slående här är dock att inget samarbete sker direkt mellan Metrolink och de bussföretag som trafikerar området. Eftersom busstrafiken är helt avreglerad så finns ingen samordning, vilket innebär att det kan bli rörigt på bussidan.

Besöket i Manchester bjöd också på en rundtur i staden där vi fick chans att både studera spårvägen i stadsmiljön, och se hur integrationen skett i exempelvis Victoria station där spårvägen numera kör rakt igenom stationen. Värt att notera är att trots att vagnarna är höggolvsvagnar som kräver höga plattformar, så känns de inte inkräktande på stadsutrymmet. Vanliga låggolvsvagnar har nämligen all teknisk utrustning på taket, medan Manchester's vagnar istället har den under vagnen. Detta gör att höjdskillnaden mellan en



Låggolvsvagn och höggolvsvagn inte blir särskilt påtaglig, och själva fordonet i stadsmiljö inte känns särskilt inkräktande.

Efter rundturen i staden, besöktes Traffordepån, där vi utöver ett besök på driftledningscentralen fick en föreläsning från Andrew Braddock från Light rail transit association i spårvägens framväxt i Storbritannien.

Dagen avslutades sedan med tågfärd till Birmingham och middag i närheten av hotellet.

Birmingham

Birminghams system öppnade i början av 2000-talet och har inte alltid varit framgångsrikt. Här liksom på flera andra ställen i Storbritannien byggde man spårvägen på en nedlagd järnvägssträcka till den närliggande förorten Wolverhampton. Till en början hade man vikande passagerarsiffror men istället för att nöja sig med det, vidtog man åtgärder. Till en början förlängdes spårvägen från den ursprungliga sträckningen ett par hundra meter, först till Bull Street och sedan vidare till Centralstationen, vilket drev upp antalet resenärer då fler nu hittade spårvagnen. Utöver denna förlängning, så byggs ny spårväg både inom Birmingham och i Wolverhampton, såväl som förlängningar till andra närliggande förorter. Delar av dessa använder gamla banvallar som sparats. Delar av de nya sträckorna kommer vara kontaktledningslösa – mer om det nedan.

Utbyggnaden av spårvägen i Birmingham, eller Midland Metro som den egentligen heter, drivs i en speciell projektform som kallas för allians. Det är ett flertal företag som tillsammans bygger spårväg under en gemensam flagg (Midland Metro Alliance) men själva alliansen har ingen egen juridisk person. När exempelvis en upphandling behöver göras, så används den partner som har bäst erfarenhet av det. Eftersom företagen dessutom är privata så förkortas byggnadsprocessen då ingen offentlig upphandling görs.

Driften av spårvägen i Nottingham sköts just nu av National Express, men den kommer att tas tillbaka in i offentlig drift eftersom det inom en överskådlig framtid kommer ske stora förändringar i antalet vagnar, personal, omloppsbehov och liknande. Bedömningen gjordes att det är lättare att offentligt ta över driften, istället för att hamna en situation där ett kontrakt ständigt behöver omförhandlas när nya vagnar driftsätts, nya förlängningar öppnar

eller mer personal behöver anställas. När systemet är färdigbyggt (för den här gången) så är planen att återgå till att upphandla operatör.

Delar av de nya sträckorna som byggs, bland annat inom Birmingham, kommer att vara kontaktledningslösa. Alla gamla spårvagnar samt de nya som beställs för att klara den utökade trafiken, kommer att utrustas med batteripaket för att kunna trafikera sträckorna. Den första spårvagnen med batteriuppgaderingen är redan levererad och installationen har startat på fler vagnar. Med batteripaketet kommer spårvagnen (under stresstest) 29 kilometer men så långt kommer den aldrig köras utan kontaktledning i reguljär trafik. Det kommer även vara möjligt att ladda spårvagnen i depå och vid laddtrådar på stationerna om det bedöms nödvändigt i framtiden.

För kunden märks ingen skillnad, och knappt för föraren heller. Höjningen och sänkningen av pantografen sker automatiskt efter signal i marken.



Under besöket i Birmingham fick vi även möjlighet att gå runt längs de centrala byggnadsområdena. Fotgängarnas framkomlighet är viktigt och man har sett till att gående kan ta sig fram under byggnadsfasen. Birmingham är en kuperad stad, och spårvägen trafikerar gator som har betydande lutning, vilket har gjort att staden behövt göra anpassningar av såväl källarutrymmen som själva gatan för att få

till en konsekvent lutning som spårvagnarna klarar av.

Efter rundvandringen inne i centrum, begav sig gruppen till depån där vi dels fick provköra batterispårvagn, se själva depåområdet (gott om plats med mycket grönytor) och lära oss mer om såväl driftledningen som förarträning i simulatorn. Driftsledningen är i stort behov av modernisering, vilket kommer ske när den anpassas för den utökade trafiken om något år.

Vad gäller förarutbildning så är det intressant därför att det till stor del sker i simulator, vilken består till stor del av en vanlig datorskärm med körreglage. Trots den modesta tekniken, så fungerar det tydligen ganska bra, och simulatorn går att programmera med diverse hinder och liknande för att se hur förarna reagerar.

När depåbesöket var klart i Birmingham, begav sig gruppen till stationen för att ta tåget till Nottingham där kvällen avslutades med middag.

Nottingham

Besöket i Nottingham var avsevärt kortare än det i Manchester och Birmingham, vilket berodde på att deltagarna behövde åka tåg till London för att hinna med flygen hem.

Nottingham är en gammal stad, väldigt kuperad och har haft stora problem med trängsel. Spårvägen öppnades här 2004 i en betydligt kortare version än vad som nu finns, men var framgångsrik vilket gjorde att man byggde vidare på sin spårväg genom staden.



Att staden är gammal med mycket historia innebar att det inte var möjligt att göra vilka ingrepp som helst i stadsmiljön, utan spårvägen som byggdes, skulle vara byggd på stadens villkor, vilket innebar att man byggde väldigt snäva kurvor, enkelspår på några sträckor (där spårvägen går längs en gata på ena hållet och en annan gata på väg tillbaka) och några komplexa spårkorsningar.

Vagnparken i Nottingham består av två olika typer av vagnar, en äldre Bombardiermodell och en nyare Alstom. Just att det är två typer av vagnar har inneburit att infrastrukturen har slitits på väldigt olika sätt vilket har skapat utmaningar. Detta är på väg att åtgärdas, men problemet beror på hur vagnarnas boggiar är konstruerade.

Trots snäva kurvor är Nottinghams systems väldigt tyst, vilket gruppen fick studera. Smörjmedel i kurvor har visat sig fungera väldigt bra, och trots att området på sina håll även trafikeras av gummihjulsfordon så utgör smörjmedlet inga problem. De enkelspåriga sträckorna lämnar plats till så väl biltrafik som spårvagnen även på relativt smala gator.

Väl på plats i depån i Nottingham möttes vi av representanter från Keolis som gav oss en snabb översikt kring spårvägens historia och framtid. Klart står att spårvägen har en ljus framtid även i Nottingham. Transportmedlet är populärt bland invånarna och resenärsprognosen överträffas.

Dagen avslutades med besök i verkstaden och en snabb inblick i hur annonseringen ombord och på vagnarna fungerar. Annonspolicyn var förvånansvärt enkel – ingenting klistras på eller i de nya vagnarna, medan policyn är betydligt mer liberal vad gäller de gamla vagnarna.

Avslutning

Sammanfattningsvis kunde gruppen konstatera att det finns mycket att lära från Storbritannien. Både tekniskt intressanta lösningar, som finansieringsmöjligheter. Systemen i Storbritannien är inte lika smäckra och designade som de nya systemen i exempelvis Frankrike och Spanien, men de fungerar bra och har en bra kompromiss mellan design och funktion.

Vidare dokumentation av resan och mer bildmaterial finns på föreningens sociala medier, samt på förfrågan från kansliet.

