

## Metro do Porto:



Av Thomas Johansson

En av de fem spårvägslinjerna i Porto passerar över den historiska bågbron i stål Dom Luís I från 1886 som överbryggar floden Douro. Bron har två körbanor på skilda nivåer, båda med den blygsamma bredden på åtta meter. Sammanlagd brolängd är 385,25 m, bågen är 175 m lång och övre brobanans höjd över medelvattenytan är 44,5 m.

# Spårväg i många skepnader

**Metro do Porto är ett bra exempel på att spårväg flexibelt kan uppträda i många olika former, tack vare småskalighet jämfört med andra tyngre spårtrafikformer som kräver total separering.**

**Metro do Porto framförs i centrum som tunnelbana, i ytterområden på markytan på egen banvall, men även, där det är möjligt, på gågata i livliga affärskvarter i de gamla stadsdelarna.**



**P**orto är Portugals andra stad med ca 220 000 invånare, 1,5 miljoner i regionen, starkt kuperad, med en gammal stadskärna rik på historiska byggnader. Stadens centrum är sedan 1996 upptaget på Unescos världsarvslista.

Porto hade en klassisk spårväg från 1872 till omkring 1996 när det mesta av trafiken i princip hade övergått till förhållandevis omfattande museitrafik, som idag består

Spårvägslinjerna i Porto passerar i tunnel under de centrala stadsdelarna för att efter en sträcka i marknivå, med början vid hållplats Senhora da Hora, successivt delas upp i separata linjegrupper som betjänar regionen i norr. En av linjerna, E, ansluter till flygplatsen. Det är påfallande rent och prydligt i tunnelhållplatserna, utan klotter eller skräp, näst intill blankpolerat.



Metro do Porto trafikerar det övre planet på bron Dom Luís I och delar brobanan med fotgängare och cyklisterna. Det finns inga staket eller andra avgränsningar mellan spårområdet och övrigt utrymme, däremot belysta pollare. Här gäller fredlig samexistens mellan spårvagnar och fotgängare.

av tre linjer i och runt centrum, delvis på enkelspår, med hemmabas i depån Massarelos.

De gamla spårvagnarna tillhör stadens historiska arv. Många av dem importerades från USA (Brill); alltjämt används trolleystång i museitrafiken.

I staden fanns också ett större trådbussnät, med som mest över 100 fordon, från den 3 maj 1959 till den 27 december 1997.

Här fanns en större flotta dubbeldäckade trådbussar i trafik, inte särskilt vanliga utanför de brittiska öarna.

Sedan den 7 december 2002 finns ett nytt, lätt, modernt och normalspårigt spårtrafik-

system i trafik, *Metro do Porto*. Som så ofta beträffande nya lätta spårssystem kommer man också här snabbt in på frågan om gränsdragning mellan begreppen spårväg och Light Rail.

Om med det senare avses en generell större skala, således vagnsbredd 2,65 m, förhållandevis långa tåg, stort inslag av helt separerad bana, ofta med tunnlar och viadukter, gärna hög passagerarkapacitet,

järnvägmässig drift avseende signalering och trafikledning, då kan man med gott samvete sätta etiketten Light Rail på denna moderna spårväg.

Det nya spårtrafiksystemet i Porto omfattar idag fem linjer, A–E, ca 60 km bana och ett 70-tal hållplatser, av vilka 14 finns i tunnelsträckorna under centrum.

Spårtrafiksystemet är integrerat med det omfattande busslinjenätet som drivs av bo-



– Kollektivtrafiken i Porto har svår konkurrens från biltrafiken, säger informationschefen Jorge Morgado vid Metro do Porto.



Sträckan närmast ändhållplatsen för linje A till Senhor de Matosinhos går som gatuspårväg på gågata med begränsad biltrafik, tillåten för angöring.