

Nu gäller uppehållande vård



Av Thomas Johansson

TVR-trafiken i Caen (bilden) och Nancy har nu funnits i omkring tio år. Den 15 november 2002 invigdes i Caen de båda linjerna, betecknade "Tram A" respektive "Tram B" som trafikerar 15,7 km bana med 5,7 km gemensam sträcka genom centrum. Det finns sammanlagt 34 hållplatser. Medelhastigheten är 18,2 km/h. För trafiken finns 24 TVR-fordon, i stort identiska med de 25 i Nancy, med plats för 154 passagerare. Banan har idag 43 000 dagliga passagerare.

Spårvagnar på gummihjul sågs under 1990-talet som ett lovande alternativ till konventionell spårvägs- och busstrafik. Två system enligt TVR-principen sattes i trafik

runt år 2000. Båda granskas nu i en statlig fransk utredning. Huvudfrågorna är hur man ska få dem att rulla i ytterligare tio år, och vad som ska ske därefter.

Beprövad teknik som sedan decennier är öppet tillgänglig från många tillverkare känns nog tryggt och bra, men kanske också lite tråkigt. Roligare är att istället få introducera något helt nytt och framtidsinriktat. Särkilt lockande blir detta om man anar att det även är förenat med ekonomiska fördelar.

Kanske gick tankarna så under 1990-talet hos den politiska ledningen i de båda franska städerna Nancy och Caen. I grunden fanns önskemål om att inrätta nya konventionella spårvägar, men bland annat topografiska och, inte minst, ekonomiska omständigheter gjorde att man fastnade för ett alternativ som på den tiden marknadsfördes med full kraft: TVR.

TVR är en akronym för *Transports à Voie Reservé*, vilket ungefär innebär kollektivtrafik på reserverat utrymme. På engelska benämns trafikformen Guided Light Transport, GLT.

TVR är ett av trafiksystemen som brukar marknadsföras som gummihjulsspårvagnar, tram sur pneu, vilket ingår i det vidare begreppet *Systèmes Intermédiaires*, på svenska ungefär kollektivtrafikens mellanformer, således i spannet mellan konventionell buss och konventionell spårvagn

Till bilden hör att förutom industrin deltog även franska staten genom delfinansiering av allehanda projekt i utvecklingen av dessa mellanformer, jämte marknadsföringen av dem.

Nu har det gått i det närmaste tio år sedan trafiksystemen introducerades. Det har varit en tid fylld med tekniska problem, men också med framgångar vad avser passageartillströmning.

Franska statens engagemang i frågan har resulterat i bland annat en studie från 2003, närmast att betrakta som en haverirapport, samt nu senast i en mer framtidsinriktad studie från hösten 2010. Båda har utarbetats av en statlig tillsyns- och rådgivningsmyndighet, CGEDD, den senaste på initiativ av statssekreteraren i kommunikationsdepartementet, *Dominique Bussereau*, efter förfrågan från först borgmästaren i Nancy, och därefter från hans kollega i Caen.