

# Tänk tunnelbana - kör spårvagn



För trafiken på spårvägslinje T1 i Istanbul finns 55 vagnar av denna typ, i det närmaste identiska med Stockholms litt A32, men med fyra dörrpar på varje sida. Det krävs för att klara de passagerarmängder som är aktuella, och för att garantera korta uppehåll vid varje hållplats.

**Spårväg kan, om den utformas rätt och trafiken bedrivs effektivt, klara att transportera stora passagerarmängder. Antalet passagerare på linje T1 i Istanbul är nå-**

**got osäkert, men 250 000 per dag anges i flera olika källor. Istanbul, liksom Budapest, har därmed mycket väl utnyttjade spårvägslinjer, för att uttrycka sig försiktigt.**

## Av Leif Stolt

Istanbul, med omkring 15 miljoner invånare, har en handfull spårvägslinjer. Linje T1 är kanske den intressantaste, främst beroende på hur banan är anlagd och fungerar, men även på grund av vagnarna, kanske främst för stockholmare.

Linje T1 trafikeras huvudsakligen med 55 Bombardier Flexity Swift ("A32") från 2001 samt nylevererade Citadisvagnar, som med tiden ska bli 37 stycken.

Linjen är hårt belastad och uppges ha en otrolig resandemängd, 250 000 passagerare per dag. Uppgiften är lite osäker, detta är ju en stad vars invånarantal man inte ens vet

på miljonen när. Man kan dock konstatera att i de flesta städer kan en gatuspårväg inte hantera dessa volymer, normalt behövs en betydligt dyrare tunnelbana.

Stationerna, spårreservaten samt turkisk disciplin (!) gör dock att T1 fungerar väl.

Linjen har enbart gatuspår men har spårreservat på större delen av linjesträckan. Spårreservatet är tydligt markerat i gatan men utan direkta fysiska hinder så det är inga problem för bilister att köra där för att komma fram snabbare.

När man som jag just varit i Grekland och Italien, där trafikregler närmast är en mild

rekommendation, är det förbluffande att se enbart spårvagnar i spårfilen. De disciplinerade turkiska bilisterna kör inte i spårfilen!

Hållplatserna är omgivna av staket och har låga plattformar i nivå med vagnarnas läggolv. In- och utgång sker genom automatspärren. De öppnas med chipsförsedda kort eller genom att stoppa in en röd polett av plast (!).

De senare kan köpas i automater utanför spårrarna och automaterna har vänligt nog även text på engelska så det är inga problem med inköpen. Det är lätt att "planka" då man lätt kan gå till den låga perrongen via



De 55 ursprungliga spårvagnarna kompletteras nu av 37 stycken Citadis 301, en spårvagnmodell med fullt vridbara boggiar under ändvagnarna. Också denna vagn typ körs i multipel. Det finns därmed sammanlagt 92 spårvagnar tillgängliga för trafiken på linje T1.

spåret eller öppna den olästa handikappsgrinden, men inga gör det.

*Alla går genom spärren och betalar!*

I avsaknad av turkiska språkkunskaper vill jag inte spekulera om denna ärlighet beror på turkiskt kynne eller intressanta rättsliga sanktioner, men det är fascinerande att studera. Tvåvagnstågen tömmer och lastar snabbt och för en stockholmare är det intressant att se hur väl en A32 fungerar när den har alla fyra dörrar per sida installerade. Hållplatsuppehållen är markant kortare än i Stockholm, trots högre belastning.

Man skulle kunna önska att ansvariga inom SL gjorde ett studiebesök här.

T1 fungerar väl, och är en bra turistlinje eftersom den passerar såväl Galatabron – men man bör även gå på dess bågge våningar – och den klassiska Hagia Sofiamoskén. Om man tycker om att sitta bör man dock stiga på nära någon ändhållplats.

Sammanfattningsvis kan konstateras att i Istanbul fungerar en gatuspårsväg med tunnelbanekapacitet tack vare disciplinerade bilister och trafikanter.

Tyvärr känns detta omöjligt i vårt ”välordnade” Sverige. □



Spärrlinje vid ingång till spårväghållplats. Det är inga problem att stiga in på den låga plattformen direkt via spårområdet till vänster, eller via den olästa handikappsgrinden till höger. Men ärligheten är stor, alla går genom spärrarna.