



Samtidigt som spårvägsfrågan behandlas som den gör i vår nordliga, bortglömda avkrok av Europa ser verkligheten annorlunda ut i de betydligt mer kultiverade delarna av samma kontinent. "Nere på kontinenten" är nämligen den urbana traditionen starkare och allehanda lobbyorganisationers kampanjer om bilen som välfärdsymbol inte lika framgångsrika.

Att Zürich förbjudit all privatbilism på stadens blåaste gata, Bahnhofstrasse, är inget miljöpåhitt utan ett incitament för att underlätta handeln och öka tillväxten. Konkurrenskraftigare trafik på spår ovan jord, där kunderna faktiskt lever och verkar, är helt enkelt förutsättningen för att få fler att ställa bilen.

Zürich – alltid bäst i klassen

Carl Henrik Linder reste till Zürich och imponerades av kollektivtrafiken i staden. Han hade kameran beredd och fångade några

intryck. Här är hans rapport med synpunkter som ofta jämför med svenska förhållanden. Res och lär, är hans kloka uppmaning.

Av Carl Henrik Linder



Europas högsta butikshyror finns inte i London eller Paris utan på Bahnhofstrasse i Zürich, en helt bilfri gata där gång- och cykeltrafikanter samsas med spårvagnar i exklusiv miljö. Butiksägarna får betala motsvarande 70 000 kronor per kvadratmeter och år. Mycket plats för gående, med lättillgänglig spårtrafik genererar fler butiks köp än om gatan hade varit upplåten för bussar, vilka får köra på bilarnas villkor. Buss istället för bil går inte hem hos bankmännen i den här staden.

Här noteras en kulturkrock mellan det civiliserade samhället i söder och det 60-tals retrosamhälle i norr, som vi lever i! Enligt Stockholms handelskammars utspel för Uppsala: "Spårvägen tränger ut annan nyttotrafik och hindrar kunder från att nå butiker och kontor i centrum..."



Lyxiga chokladaffären Sprüngli på Bahnhofstrasse vid Paradeplatz. Hit kan man bara färdas till med spårvagn.



Inne i chokladaffären Sprüngli på Bahnhofstrasse. Många läckerheter finns att välja mellan. Nästan lika många smaker som det finns spårvägsstäder "nere på kontinenten" att lära av.



Klocklandet som även borde kunna höra till EM-mästerskapen i bäst tidtabellshållning för järnvägståg. Och spårvagnarna i Zürich går lika pålitligt som ett Schweizerur!



Att resa är att lära. Låt Sverige lära av övriga Europa!



Elektrisk busstrafik när den är som allra bäst. Trådbussar behöver inte släpa på tunga batterier. Ett ton batterier tar bort 12–15 passagerarplatser i en elbuss utan tråd. Trådbussar är dessutom pålitligare än elbussar med batteri. De är strukturbildande och ett utmärkt komplement till spårvägslinjer när resandeunderlaget är för lågt för kapacitetsstarka spårvagnar.



All kollektivtrafik i Zürich får företräde vid trafiksignaler tack vare hög signalprioritet. Spårvagnarna behöver nästan aldrig stanna vid några trafiksignaler. I händelse av att en försenad vagn möter en vagn, som är i tid i förhållande till tidtabellen, ger signalerna automatiskt företräde till den försenade vagnen. På detta sätt garanteras högre medelhastighet och bättre tidhållning. Redan för 20 år sedan redovisades långt komna resultat efter lyckade forskningsår i ämnet vid tekniska högskolan i Zürich, ETH.



”Omstigning lönar sig” står det på trafikföretagets (VBZ) fordon. Denna företags-slogan uppmuntrar bilister att stiga om från bil till spårvagn eller buss.



I Zürich finns även en högt utvecklad pendeltågstrafik (S-Bahn). Istället för tunnelbana finns ett flertal citytunnlar för dessa tåg. Bilden är från Bahnhof Tiefenbrunnen där smidiga byten kan göras mellan pendeltåget (till vänster) och spårvagnarna. Ett gott exempel på hur trafikslagen kan bedömas efter sina egenskaper när de etableras på ett lämpligt sätt.



Och vet ni! Spårvägsnätet expanderar i de västra delarna av staden. När *Tramverbindung Hardbrücke* (förlängda linje 8) öppnar vid tidtabellsskiftet 2017 kommer detta att innebära betydande avlastningar på spårvägsspåren på sträckan Escher-Wyss-Platz–HB–Central. Bild från Hardplatz.



Bellvueplatz med mycket stadsliv, som Stureplan i Stockholm var en gång i tiden före bilsamhällets stadsförstörelse. Trafiken löper på stadens villkor vid Bellvueplatz. Ökad biltrafik (staden på trafikens villkor) dödar däremot stadskärnor och leder i värsta fall även till utglesade städer. Genom att ha kvar spårtrafiken på gatorna tas det urbana stadslivet till vara.

Med tunnelbanor flyttas istället olika verksamheter och möten mellan människor ned under jord vilket kan få oönskade konsekvenser för stadens identitet. Inget ont om T-banan. Den är fantastisk när den likt en snabb hissrörelse fraktar en oändlig mängd passagerare från punkt A till punkt B.

Men spårvagnarna är och förblir det trafikslag som skapar mest harmoni mellan invånare och staden. Spårvagnen är det enda transportslaget med egenskaper som har bussens tillgänglighet och som på samma gång har tågets komfort. Tunnelbanan uppfyller samma komfort men när resenärerna flyttas ned i underjorden lämnas fältet fritt för biltrafiken att fortsätta att expandera. Det är knappast attraktivt när fler parkeringsplatser och bilar förödär städer, handeln och tillväxten.



Inne i färdmedlen finns utmärkta informationskärmar som visar hållplatser och resider.

Vid byteshållplatser visar samma skärmar anslutningslinjer. Fantastiskt genomtänkt infosystem, som är mer avancerat än motsvarande skärmar på bussar i Stockholm och spårvagnar i Göteborg.

