



Som i många andra städer tättade biltrafiken i Zürich under 1950- och 60-talen. Att flytta kollektivtrafiken ned i underjorden i form av tunnelbanor eller underjordiska spårvägar låg i tiden, så även i denna stad. Foto: Bo E Petersson

## Kollektivtrafikutredningar i Zürich 1961:

# Därför behöll Zürich sin ovanjordiska spårväg

I förra numret beskrev Carl Henrik Linder sina trafikintryck från Zürich – han var mycket imponerad, inte minst av den omfattande kollektivtrafiken på gatunivån, med spårvagnar och trådbussar. Här berättar Bo E Petersson hur det gick till när Zürich fick förkasta planer på både tunnelbana och underjordisk spårväg.

Av Bo E Petersson

**A**ren 1961-1962 arbetade jag hos professor *Kurt Leibbrand* vid Institut für Verkehrswesen på ETH, tekniska högskolan i Zürich. Han hade då i uppdrag från staden Zürich att göra en jämförelse mellan buss, spårväg och tunnelbana inför ett kommande beslut om framtidsplaneringen av stadens kollektivtrafik.

Jag fick då medverka som sekreterare i hans utredning med motiveringen att jag kom från ett land med gott rykte när det gällde samhällsplanering.

Det beslut som skulle tas måste enligt tradition avgöras i en lokal folkomröstning.

Underlaget hämtade vi från tre planeringsenheter på VBZ: *Buss* och *Spårväg*, vilka var väl etablerade, samt *Tunnelbana*.

Den senare var en helt ny enhet, som startats något år tidigare för att garantera en sammanställning av hög kvalitet. Tjänstemännen där fick inte ha sin bakgrund i *Buss* eller *Spårväg* utan hämtades utifrån. En expert kom till exempel från Jugoslavien och två från Holland.

Alternativet *Buss* var enkelt att utforma

då man huvudsakligen ersatte alla spårvagnslinjer med busslinjer.

Alternativet *Spårväg* innehöll 17 kilometer nybyggnad, varav 12 kilometer underjordiskt i innerstaden, samtidigt som existerande delar av nätet bibehölls.

Alternativet *Tunnelbana* omfattade 32 kilometer nybyggnad och förlades till största delen under gatunivån.

I professor Leibbrands rapport gjordes ett stort antal jämförelser mellan de tre alternativen. Det handlade om kapacitet, restider från vissa hållplatser, vilka var ge-



Hardplatz i augusti 1966 med en pedalkanövrerad, mustangliknande spårvagn i vändslan för linje 8. Spårvagnsmodellen byggdes under 1940-talet och togs ur trafik under åren 1980–87. Idag byggs en spårvägsförlängning härifrån över en stor vägbro, Tramverbindung Hardbrücke, som spänner över järnvägsområdet i bakgrunden.

mensamma för alla tre systemen, antal direktresor och antal resor med en övergång, punktlighet, typ av biljettkontroll, bullernivåer, personalbehov, ekonomi etc.

De underjordiska delarna av *Spårväg* antogs byggas i öppna schakt, vilka sedan täcktes med betongdäck.

Tunnelbanan antogs huvudsakligen byggas i tunnlar under gator och bebyggelse. Byggnadskostnaderna uppskattades till omkring 452 miljoner schweizerfranc för *Spårväg* och omkring 1020 miljoner schweizerfranc för *Tunnelbana*.

När rapporten var klar spreds den inför den kommande folkomröstningen. Och det bildades omedelbart grupper av förespråkare för det ena eller andra systemet.

Vid en folkomröstning i Schweiz får man bara ställa två alternativ mot varandra.

Så det blev tre omröstningar!

Först ställdes buss mot spårväg och buss vann med motiveringen att spårvägen ”skramlade” för mycket på de smala gatorna.

Sedan buss mot tunnelbana och tunnelbanan vann då den ansågs vara en framtidsform av kollektivtrafik. Sedan tunnelbana mot spårväg och spårväg vann av rent ekonomiska skäl.

Där stod man således utan ett användbart resultat.

Hur kunde det gå så illa? Grovt skisserat berodde det på att det uppstod fem mycket aktiva opinionsgrupper, vilka av någon underlig anledning lyckades gå samman tre mot två vid varje omröstning.

Dock inte samma tre eller två varje gång. Nu tvingades politikerna att fatta ett eget beslut. Det blev att man skulle modernisera och utöka spårvägstrafiken. Och nu fick professor Leibbrand (och undertecknad)

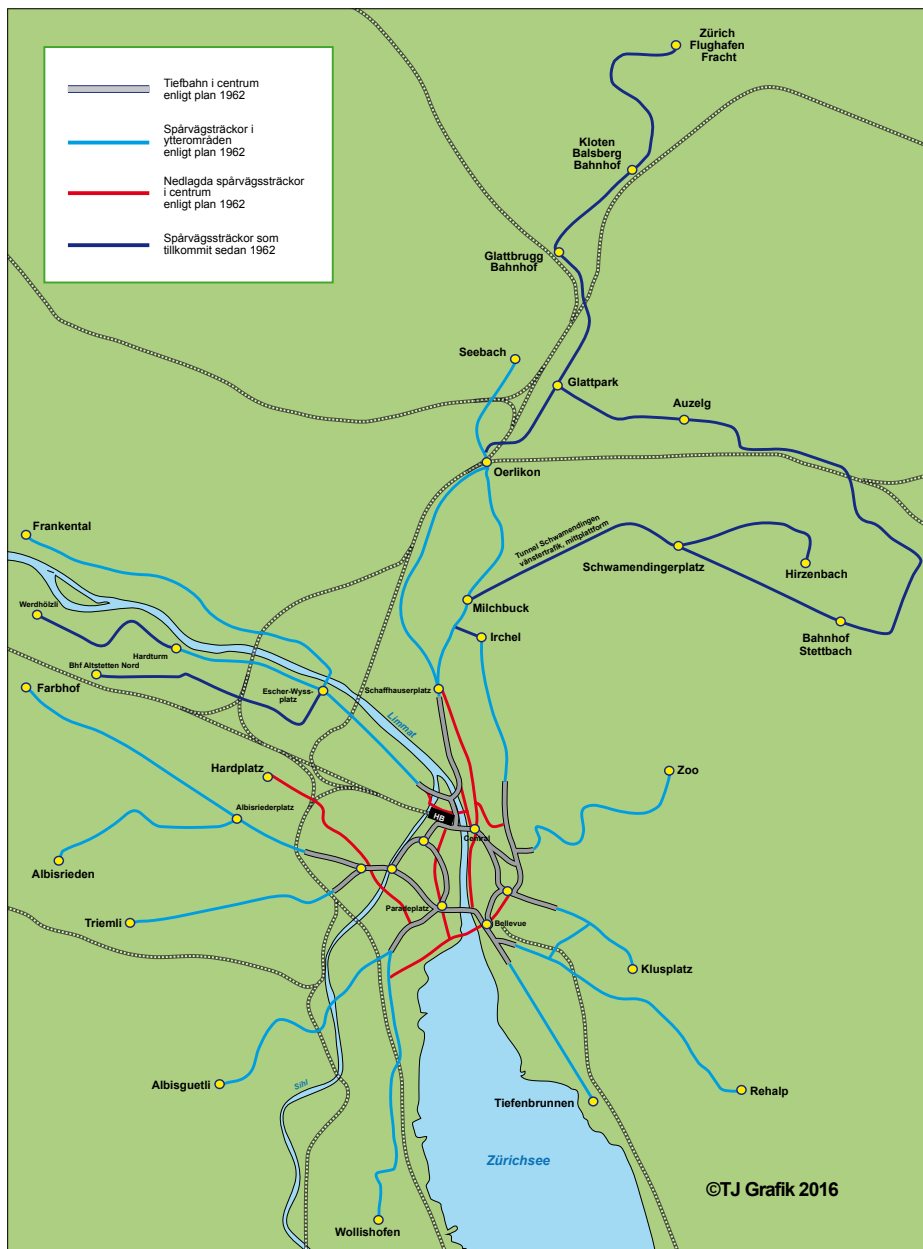
ett uppdrag att skissera den framtida spårvägstrafiken.

Eftersom professor Leibbrand kom från Tyskland började han snekla på vad man gjorde där. Det förenklades också av att han kunde arbeta genomgående med sitt modersmål – tyska är ju det språk, som man använder i Zürich.

Alternativet hade varit att hämta impulser från franska eller italienska kollektivtrafik-



Tvåaxliga spårvagnar var i trafik i Zürich till 1972, på linje 6, originellt för en stad med i övrigt så modern kollektivtrafik.



Spårvägsnätet i Zürich med de 1961 planerade underjordiska spårvägssträckorna i centrum som grå tjocka markeringar. Röda streck indikerar ovanjordiska sträckor som skulle avvecklas. Ljusblå streck visar sträckor i yttreområden som skulle bibehållas. Mörkblå streck visar sträckor som byggts sedan 1962. Mellan Milchbuck och Schwamendingen finns en spårvägstunnel med vänstertrafik och mittplattform; ett påtagligt minne av tunnelbane- och underjords-spårvägsplanerna. Alla järnvägstunnlar för S-Bahn är inte utritade.

lösningar, vilket språkmässigt hade gjort mitt arbete svårare.

Vi arbetade länge med alternativet att spårvägen på flertalet delsträckor i centrum skulle flyttas ned under gatunivån. En lösning som diskuterades i många tyska städer.

Ett viktigt argument var att fotgängarna mellan Hauptbahnhof och Bahnhofstrasse skulle kunna hålla sig i järnvägs- och gatuplanet utan att behöva korsa någon spårväg.

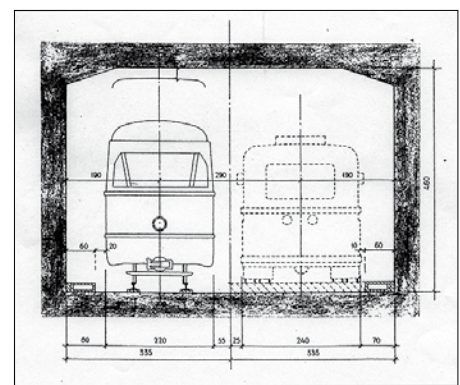
Förslaget döptes till "Tiefbahn". Stadsplanerarna använde begreppen "Tiefbau" och "Hochbau" för utbyggnader under respektive ovan gatunivå.

Men förslaget till såväl utformning som namn fick mycket kritik. Några kallade systemet "Chu-Chu-Bähnli", vilket är ett slanguttryck för "Berg- och dalbana". Andra använde begreppet "Unter Strassenpflaster Bahn" (Pflaster betyder sten).

Avgörandet kom när vi insåg att ett framtida "S-Bahnsystem" skulle kunna hamna i tunnel under Hauptbahnhof och därmed tvinga många av resenärerna att röra sig i både gatuplan och tunnelplan.

Dessutom skulle det ökande antalet kollektivtrafikresenärer kräva nya utrymmen för butiker, restauranger, service etcetera, vilka måste förläggas i ett undre plan.

Tanken med "Tiefbahn" kunde således skrotas. Så spårvägen ligger kvar i gatuplanet på Bahnhofplatz än idag! □



Skiss som visar tvärsnitt av planerad spårvägstunnel, som även skulle kunna trafikeras med mekaniskt styrda trådbussar.

Till vänster: Paradeplatz augusti 1966 med alldeles nylevererade ledspårvagnar av typ Mirage. Den sista togs ur trafik 2010. Till höger en klassisk pedalgagn med tvåaxlig släpvagn.

**Bo E Petersson**  
 var under åren 1988–1990 huvudsekreterare i Storstadstrafikkommittén och under 1991–1997 samordningsansvarig inom SL för projekten "Snabbspårväg" och "Stomnät för kollektivtrafik i Stockholms innerstad" i Dennisöverenskommelsen

