

Modern ^{MfSS} Stadstrafik

Nr 1-2, 2026

Avs: Svenska Spårvägssällskapet, Falkenbergsgatan 2, 11521 Stockholm

Spårvägsinvigning i Köpenhamn



Foto: Ditte Valente



Foto: Nils Zimmermann

Plus och minus bland
trådbussar i Schweiz



Foto: Laurent Grandguillot, IDFM

Ny lång linbana i
Parisregionen



Foto: Leif Stolt

Gammalt och nytt att
studera i sevärda städer



För att under vintern delvis motverka "vagnbristen" vid Spårväg city i Stockholm, en följd av låg tillgänglighet hos spårvagnarna litt A35, har två vagnar litt A32 varit i trafik. Farhågor om framkomlighetsproblem till följd av de långa vagnskorgarna har blott delvis visat sig befogade. Sträckan T-Centralen–Allmänna gränd har regelbundet trafikerats, sträckan till Waldermarsudde utlovas befärd under våren.

Utgivningsdag
19 mars 2026

Bilaga till
Meddelanden från Svenska Spårvägssällskapet
(MfSS)

Utgiven av Svenska Spårvägssällskapet
Falkenbergsgatan 2, 115 21 Stockholm
Org.nr 802002-7414

Ansvarig utgivare: Thomas Lange
E-post: info@sparvagssallskapet.se

Redaktör: Thomas Johansson
E-post: tjkomm@bahnhof.se

Fasta medarbetare:
Per Gunnar Andersson
Patrick Laval
Leif Stolt

www.modernstadstrafik.se

Prenumeration:
Modern Stadstrafik medföljer MfSS
utan extra kostnad till medlemmarna i
Svenska Spårvägssällskapet.

För medlemskap se aktuell MfSS, sidan 2
www.sparvagssallskapet.se/bli-medlem/

Separat prenumeration utan medlemskap kostar
inom Sverige SEK 600:-
Till adress utanför Sverige SEK 700:-

Meddela namn, adress, postadress och
e-postadress till
info@modernstadstrafik.se
för var och en som önskar prenumerera.

Svenska Spårvägssällskapet
Bankgiro: 5085-3993

Tryckning:
Linköpings Tryckeri AB
Linköping
ISSN 2000-3307



För att annonsera i
Modern Stadstrafik,
kontakta

Irmér Media AB
Antennvägen 8
135 48 Tyresö
Tel 08-742 10 08

e-post: info@irmermedia.com

Läs mer om
utgivning och annonspriser på

www.modernstadstrafik.se/annonsera/

Innehåll Modern Stadstrafik 1-2, 2026

• Hovedstadens Letbane: Åter spårväg i Köpenhamn

I oktober 2025 invigdes med stora festligheter den nya spårvägen i Köpenhamn, Hovedstadens Letbane. Efter invigningsturen med inbjudna gäster var det fri resa för alla som önskade prova det nya transportmedlet.....4

• Tvärbanans Kistagren: Är väntan över?

Sedan sommaren 2024 har arbetet med Tvärbanans Kistagren stått stilla, när dåvarande entreprenör fick lämna uppdraget. Med ett aktualiserat beslutsunderlag kunde i februari ett nytt genomförandebeslut fattas i Regionfullmäktige. Men kostnaderna har ökat.....9

• Spårvägsforum i november 2025: Mest om goda stadsmiljöer

Spårvägsforum bjöd på uppdatering om spårvägsprojektet i Uppsala, inklusive bussuffärd utmed sträckan, många tips på hur bra stadsmiljö kan skapas, gärna med spårväg. Stor nyhet: Škoda Transportation ska leverera de nya vagnarna till Saltsjöbanan.....10

• Ny busstrafik i Parisregionen: En äkta BRT i spårvägslandet

Bussförbindelsen Tzen 4 invigdes den 10 februari 2026. Med ny infrastruktur, separata busskörfält, anpassade hållplatser och ny vagnpark med dubbelledade batteribussar ger Tzen 4 de förväntade 50 000 dagliga passagerarna en attraktiv förbindelse.....14

• Trådbussystem i Schweiz: Ett nedlagt, ett återuppståndet, ett oförändrat

Hösten 2025 besökte vår trådbussexpert Nils Zimmermann tre schweiziska mindre städer: Schaffhausen, Montreux-Vevvey och La Chaux-de-Fonds. Trådbusstrafiken i Schaffhausen har nu lagts ned, men återupptagits i La Chaux-de-Fonds, efter en "paus" på 12 år18

• Ovanligt inslag i kollektivtrafiken: Ny lång linbana i Parisregionen

Ett udda inslag i kollektivtrafiken i Parisområdet är den nya långa linbanan med fem hållplatser. Banan övervinner många barriärer och erbjuder en total restid på 18 minuter mot tidigare 40 minuter med buss på sträckan.....24

• Sevärda kollektivtrafikstäder: Res och lär!

Leif Stolt ger exempel på städer som är värda att besöka, både som professionell inom kollektivtrafiken, som turist, och som allmänt trafikintresserad. Studieresor till främmande städer ger nya intryck och gör klart att det vi har här hemma inte alltid är optimalt.....26

• Att läsa + Mässor och konferenser

Angelägen litteratur med anknytning till kollektivtrafik och stadsbyggnad30

Stora omslagsbilden:

Det var stor fest när den nya spårvägen i Köpenhamn, Hovedstadens Letbane, invigdes.

Foto: Ditte Valente

Småbilderna på omslaget:

• I juni 2017 pryddes egenreklam för 50 års trådbusstrafik i Schaffhausen stadens bussar. I december 2025 lades trafiken ned. Foto: Nils Zimmermann

• Spektakulär bild på nya linbanan i Paris, med RER-tåg nere på marknivå.

Foto: Laurent Grandguillot, IDFM

• Museibuss från 1956 i New York, byggd av General Motors. Många städer har väl utbyggd kollektivtrafik, värd att studera. Allt behöver dock inte vara av senaste årsmodell.

Foto: Leif Stolt

BRT, på riktigt!

I detta nummer presenteras bland mycket annat den nya bussförbindelsen i Parisregionen, Tzen 4, ett produktnamn som är i det närmaste obegripligt, säkert också för de flesta Parisbor. Begripligt är däremot att förbindelsen har byggts enligt de riktlinjer som kännetecknar just BRT, Bus Rapid Transit. Att kalla en medelmåttig ledbussstrafik för BRT, som är vanligt i Sverige, duger inte. Det leder till urvattning av begreppet. Ett avskräckande exempel finns i Malmö, Malmö Expressen. Vaggupp, dålig signalprioritering, ej genomgående egna körfält och tvära svängar är några exempel på ett förfuskat koncept. Den som vill veta mer hänvisas till **Modern Stadstrafik** nr 5, 2025, sidan 25. Malmö Expressen skapades för länge sedan som en förelöpare till den nya spårväg som då lades på is. Dags att nu tina upp det projektet!

Från Stockholm meddelas att Tvärbanans Kistagren förhoppningsvis åter kan börja byggas under året, efter att ha stått helt stilla sedan sommaren 2024, när dåvarande entreprenören Güler-

mak löstes från uppdraget. Om ny upphandling går bra och prognostiserad byggnadstid kan hållas kan trafiken till Ursvik starta sent under 2028 och till Helenelund året efter. Det låter tämligen optimistiskt mot bakgrund av projektets historik. Här visas också att uttrycket *tid är pengar* stämmer: nu passeras med råge en kilometerkostnad om en miljard kronor. Det är svårt att hitta ett mer kostsamt spårvägsprojekt, i Sverige eller i andra länder.

På Spårvägsforum i höstas var den stora nyheten att Škoda Transportation ska bygga de nya vagnarna till Saltsjöbanan. Den hittillsvarande vagnparken med modifierade tunnelvagnar har tjänat väl i 50 år, men uppfyller kanske inte längre dagens krav.



Tips och synpunkter
E-post: tjkomm@bahnhof.se

Thomas Johansson
Redaktör
Modern Stadstrafik



Invigningen av Hovedstadens Letbane firades med aktiviteter, musik och gratis resor. Vid ändhållplatsen Rødovre Nord fanns tält med musik, kaffe och danskt "hygge". Den första dagen reste 15 000 passagerare med linjen. Foto: Ditte Valente

Hovedstadens Letbane

Invigningsfest i Köpenhamn

I oktober 2025 invigdes med stora festligheter den nya spårvägen i Köpenhamn, Hovedstadens Letbane. Efter invigningsturen med inbjudna gäster var det fri provåkning för alla som önskade

utforska det nya transportmedlet. Den första delsträckan går mellan Ishøj och Rødovre Nord. I sommar invigs fortsättningen till Lundtofte i norr, totalt 28 kilometer.

Av Morten Engelbrecht

Det var festlig stämning längs hela sträckan söndagen den 20 oktober 2025, när Letbanen gjorde sin första tur mellan Ishøj och Rødovre Nord. Dagen markerade slutet på många års byggnadsarbete och början på en ny vardag för resenärer i den danska huvudstaden.

Köpenhamn har i många år varit känt för sin effektiva och välutvecklade kollektivtrafik med tunnelbana, S-tåg och ett tätt bussnät. I takt med att urbaniseringen och antalet invånare i storstadsområdet ökade, uppstod behovet av nya transportlösningar som både kunde avlasta de befintliga syste-

men och bättre koppla samman förorterna med staden. Det är här Letbanen kommer in i bilden.

Letbane är det danska begreppet för modern spårväg, motsvarar möjligtvis *Light Rail* på engelska och *Stadtbahn* på tyska.

Den kombinerar bussarnas flexibilitet



Här klipper borgmästare Britt Jensen, Rødovre kommune, invigningsbandet i sällskap med borgmästare och politiker från Folketinget.

Foto: Bax Lindhardt

med tågens kapacitet och komfort. Lättbanan går huvudsakligen på reserverat utrymme, vilket minimerar förseningar genom störningar från annan trafik och säkerställer punktlighet.

Köpenhamns Letbane är utformad för att vara miljövänlig, med eldrift och fokus på låg energiförbrukning.

Letbanen och stationerna.

Detta var den första etappen mellan Ishøj och Rødovre Nord som invigdes, och den andra och sista sträckan mellan Rødovre Nord och Lundtofte öppnar sommaren 2026. Det blir en sammanlagd sträcka på cirka 28 kilometer med 29 hållplatser längs vägen. Linjen passerar genom flera stora

förortsområden, såsom Glostrup, Herlev, Lyngby och Danmarks tekniske universitet, DTU. Den skapar nya förbindelser mellan bostäder, arbetsplatser, utbildningsinstitutioner, två stora regionala sjukhus och sex S-tågstationer.

Fördelar för Köpenhamn och omgivningarna kan sammanfattas:



Trängsel vid Glostrup station.

Foto: Morten Engelbrecht



I Modern Stadstrafik nr 3, 2025, publicerades artikeln "Letbanen i provtrafik".



Det var långa köer vid hållplatserna efter invigningsturen med specialinbjudna gäster.

Foto: Ditte Valente



Även vid Glostrup Hospital, Rigshospitalet, var det många som stod i kö.

Foto: Morten Engelbrecht



Det sista intrycket artikelförfattaren fick av festligheterna: Bilden togs på eftermiddagen, när festligheterna närmade sig slutet. Här står förväntansfulla passagerare i lång kö för att få stiga på.

Foto: Morten Engelbrecht

- Bättre koppling mellan förorter och stad
- Minskade trafikköer på vägarna
- Miljövänlig transport med låga koldioxidutsläpp
- Ökad tillgänglighet till arbetsplatser, utbildningsinstitutioner och två stora regionala sjukhus.
- Moderna och bekväma vagnar med plats för cyklar, barnvagnar och rullatorer.

Stadsutveckling och framtid

Letbanen förväntas ha stor inverkan på stadsutvecklingen i huvudstadsområdet. Nya bostadsområden och affärscentra kommer att etableras utmed sträckan, och fler människor kommer att få möjlighet att bo och arbeta nära kollektivtrafiken.

Samtidigt kan banan inspirera till fler gröna trafikprojekt i framtiden, både i Köpenhamn och resten av landet.

Innan passagerarna kunde gå ombord på de gröna spårvägstågen markerades invig-

ningen med bandklippning, tal och en invigningsrundvisning med borgmästarna från kommunerna Ishøj, Vallensbæk, Brøndby, Glostrup, Albertslund och Rødovre samt ordföranden för Region Hovedstaden. På så sätt ansvarade de för invigningarna på sju av de tolv nya hållplatserna.

Passagerartrafiken startade i Ishøj en timme efter invigningsrundvisningen med särskilt inbjudna gäster.

På de tolv hållplatserna var anställda från



Ambulanspersonal tar hand om en liten flickas gosedyr.
Foto: Morten Engelbrecht.

Region Hovedstadens spårväg närvarande för att svara på frågor och dela ut några extra överraskningar och minnesartiklar till gästerna.

Redan från morgonen var områden invid hållplatserna fyllda med förväntansfulla människor som ville uppleva de nya spårvagnarna på nära håll.

Under dagen passade tusentals på att prova den nya spårvägen som således förbinder de södra kommunerna från Ishøj och Vallensbæk via Albertslund, Brøndby och Glostrup till Rødovre Nord.

Stort intresse och positivt mottagande

Många passagerare uttryckte entusiasm över att få vara med och att få resa med de första spårvagnarna på den nya linjen. Både före, under och efter att spårvagnarna hade rullat ut var det stor glädje bland medborgarna på hållplatserna längs sträckan.

– Det är så spännande att vara med på de första turerna, och det överraskade oss faktiskt att även om Letbanen snabbt accelererar, så är det på ett bra, bekvämt och mycket smidigt sätt, sade *Esther* och *Poul Rasmussen* från Brøndby.

Annette Michelsen och *Soren Jensen* från Vallensbæk hade också en positiv första resa med Letbanen, en resa som fick dem att titta lite på både stadsutveckling och undersöka möjligheterna att ta sina cyklar längre norrut i framtiden:

– Det var ett nöje att cykla här på öppningsdagen, vilket har gett oss inspiration att ta cyklarna på Letbanen till andra naturområden, som Dyrehaven längre norrut, när vi kan. Och det var också bra att se hur grönområdena och hållplatserna verkligen har blivit fina. Kirkebjerg Station i Brøndby var väldigt överraskande för oss, sa de.

En plats med långa köer var också vid Glostrup Hospital, Rigshospitalet. Här kunde man även titta in i en ambulans och räddningstjänstens "nallebjörnsjukhus", där de första 300 barnen

 Trivector Mobility

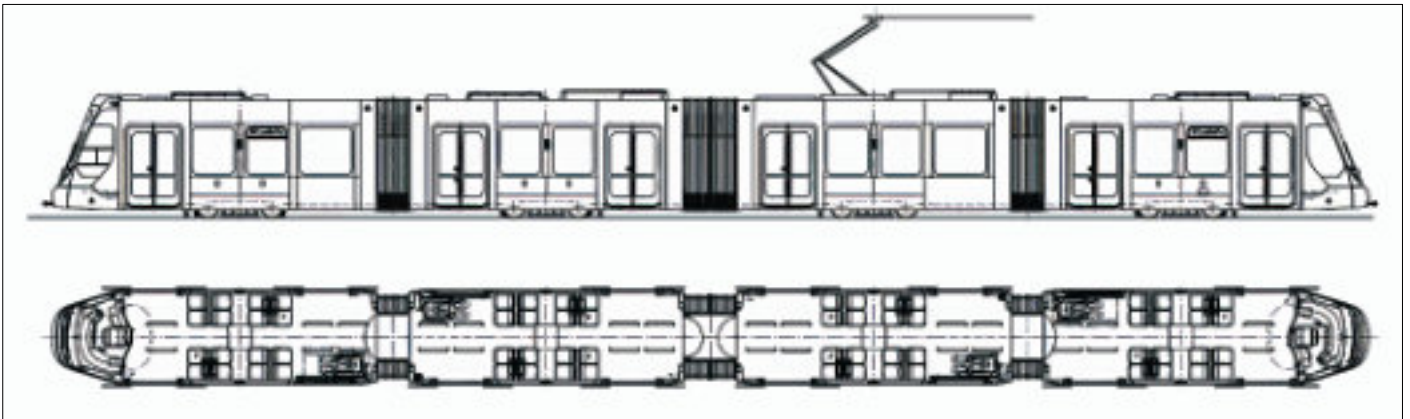
Ett hållbarare transportsystem där allas vardag och hälsa räknas

Föreställ dig ett transportsystem som utgår från dig. Traffic är nu Mobility. Samma erfarna experter, med ett ännu skarpare fokus på att forma framtiden inom smart och hållbar mobilitet.

- Bättre mobilitet.
- Bättre livsmiljö.
- Bättre framtid.

trivectormobility.se





Sidovy och planlösning av Siemens Avenio för Hovedstadens Letbane.

Illustration: Siemens Mobility

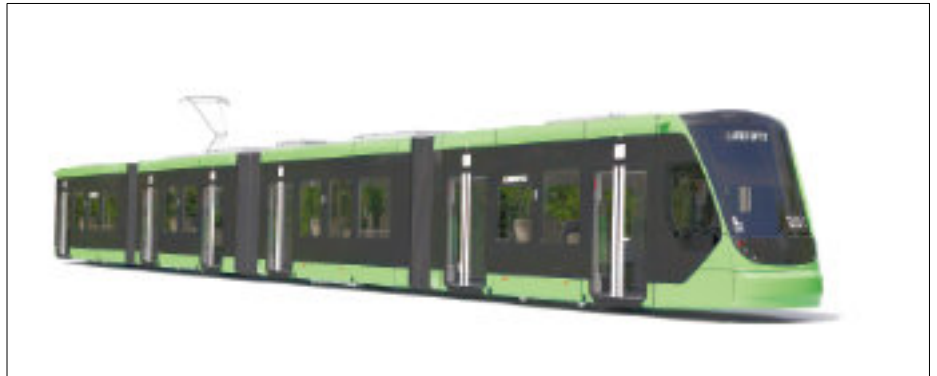
fick en gratis nallebjörn. Alla barn kunde få sina gosedjur "undersökta" av en sjuksköterska.

Med invigningen av sträckan från Ishøj till Rødovre Nord har huvudstadsområdet fått ett nytt och effektivt transportmedel som förbinder kommuner och arbetsplatser utmed Ring 3.

Spårvägen körs normalt med avgångar var tionde minut, och passagerare kan ta med cyklar, barnvagnar och rullatorer gratis.

– Nu börjar Letbanens vardag. Vi kommer att följa driften noga under de kommande veckorna, men det första dygnet har visat att både teknik och logistik fungerar som planerat. Det är dock helt naturligt att driftstörningar kan uppstå när systemet möter passagerare under den första perioden, säger *Søren Boysen*, driftschef för Hovedstadens Letbane.

– Därför är vi, tillsammans med vår operatör, inställda på att förebygga och begränsa eventuella olägenheter för passagerare och lösa de problem som kan uppstå under tiden efter invigningen. 🚫



Den nya spårvagnstypen som användes på Letbanen: Siemens Avenio. Totalt finns 29 vagnar för trafiken. Illustration: Hovedstadens Letbane



Cirkeln sluts i Köpenhamn? Den danska huvudstaden sällar sig nu till de städer där spårväg har återinförts, i modern form. Förra generationen gick ur tiden 1972.

Foto: Thomas Johansson



Karta över Köpenhamns nya spårväg, Letbanen. Sträckan Ishøj–Rødovre Nord öppnades den 20 oktober 2025, sträckan till Lundtofte öppnas sommaren 2026. Banan kommer att bli sammanlagt 28 kilometer lång.

Karta: Hovedstadens Letbane

Är väntan över?

Sedan sommaren 2024 har arbetet med Tvärbanans Kistagren stått stilla, när dåvarande entreprenör fick lämna sitt uppdrag. Med ett nytt beslutsunderlag kunde i februari i år ett förnyat genomförandebeslut fattas i Regionfullmäktige. Efter återstartad byggnation ska trafiken till Ursviks torg kunna inledas sent 2028 och till Helenelund året efter. Men kostnaderna har ökat...

Av Thomas Johansson

Den 17 februari 2026 godkände Regionfullmäktige ett förnyat genomförandebeslut om att fortsätta bygga ut Tvärbanan till Helenelund.

Det innebär att SL och Region Stockholm nu kan återuppta utbyggnaden.

– Det känns bra att vi nu kan växla upp och ta ett omtag för Tvärbanans utbyggnad till Helenelund, säger projektchef *Lina Gruber* i ett pressmeddelande.

Utbyggnaden av Tvärbanan till Helenelund har varit pausad sedan sommaren 2024. Det var då trafikförvaltningen i Region Stockholm bedömde att villkoren i avtalet, en totalentreprenad, inte uppfylldes och att bristerna var så allvarliga att avtalet med dåvarande byggentreprenör Gülermak måste hävas. Sedan dess har arbetena längs banan stått stilla.

I **Modern Stadstrafik** skrev vi senast om problemen med Kistagrenen i nr 4, 2025, mot bakgrund av den då aktuella rapporten *Projektgenomlysning* från revisionsföretaget KPMG, med bister kritik beträffande projektets styrning, men även med viktiga råd inför framtiden.

Vi har i andra sammanhang rapporterat om Kistagrenen, exempelvis i nr 1, 2016; nr 6, 2016; nr 5, 2018; nr 4, 2019; nr 1–2, 2021; nr 3, 2021; nr 5, 2022; nr 5, 2024 och säkert några därtill.

För att kunna återuppta arbetena med banan har ett nytt beslutsunderlag tagits fram inför kommande upphandlingar för sträckorna Bromma flygplats–Ursvik och Ursvik–Helenelund.

Kostnader och finansiering

Det förnyade beslutet innebär en total budget på 9,3 miljarder kronor, varav 9,2 miljarder kronor är investeringar. Detta innebär en kilometerkostnad på över en miljard kronor...

Jämfört med det tidigare beslutet från 2024 ökar investeringsutgifterna med 1,1

miljarder kronor och driftkostnaderna för projektet ökar med 124 miljoner kronor.


Kostnadsökningarna uppges bero på förväntade prisökningar, förseningarna och behovet av att lägga till en ekonomisk reserv. Finansieringen ska ske inom trafikförvaltningens investeringsbudget för 2026 och inriktningsnivåerna för 2027–2035. Medfinansiering från staten och kommuner beräknas till 2,4 miljarder kronor.

Genomförande och upphandling

Region Stockholm bedömer att upphandlingarna för Ursvik–Helenelund bör kunna inledas i mars 2026, och för sträckan Bromma–Ursvik under hösten 2026. Detta förklaras med att trafikförvaltningen har gjort ett så kallat omtag i projekteringen av

sträckan Bromma flygplats–Ursviks torg, samt varit tvungen att genomföra egna utredningar och detaljprojektering för Ursviks torg–Helenelund, vilket inte hade utförts av den tidigare entreprenören.

Att detaljprojektera i egen regi bedömdes vara det mest kostnadseffektiva upplägget. Det ska göra det möjligt att uppdelas i flera entreprenader och därmed minska risken för ytterligare omtag och ändringar under byggtiden.

Med det nya upplägget för hur utbyggnaden ska genomföras beräknas nu trafiken till Ursviks torg kunna starta under det fjärde kvartalet 2028. Trafiken till Helenelund ska kunna komma i gång i slutet av 2029, om inget oförutsett inträffar, meddelar Region Stockholm. 



Snart historisk stoppbock vid Bromma flygplats? Det verkar nu som om återstart av byggnationen av Kistagrenen mellan Bromma flygplats och Ursviks torg är förestående. Trafiken till Ursviks torg ska kunna starta sent under fjärde kvartalet 2028. Trafiken till Helenelund inleds i slutet av 2029, enligt Region Stockholm.

God stadsmiljö med ny spårväg

Höstens Spårvägsforum bjöd på uppdatering om spårvägsprojektet i Uppsala, inklusive bussutfärd utmed den blivande sträckan, många synpunkter på hur god stadsmiljö kan skapas, gärna med

spårväg, aktuellt från Åbos spårvägsprojekt samt några mer tekniskt orienterade föredrag. Stora nyheten var att Škoda Transportation ska leverera de nya vagnarna till Saltsjöbanan.

Av Thomas Johansson

Den 11 och 12 november 2025 samlades drygt 80 delegater till Spårvägsforum i Uppsala, för att under en och en halv dag ta del av det senaste inom spårvägsbranschen, i Sverige och i andra länder.

Eftersom mötet var förlagt till Uppsala var det givet att de inledande föredragen behandlade den kommande spårvägen, främst hur samarbetet om denna har organiserats mellan kommunen och regionen.

I samband med en bussutflykt, guidad av *Mario Rivera*, fick delegaterna se några av de fysiska arbeten som har påbörjats, främst flyttningar av ledningar och rör.

På några platser gjordes uppehåll och det

beskrevs ingående hur spårvägen var tänkt att förläggas i området.

Första dagens inledningsanförande hölls av kommunalrådet *Erik Pelling, S*, som hälsade välkommen och kort berättade om spårvägsprojektet.

Han beskrev hur spårvägen är en del av den stora stadsomvandling som pågår i Uppsala, med många nya bostäder och arbetsplatser, främst i de södra områdena.

Prognoseerna visar en befolkningstillväxt från dagens 245 000 till 320 000 år 2030. Spårväg krävs egentligen redan för de nu aktuella transportbehoven, men framförallt för de kommande. Till bilden hör att Uppsala hade 130 000 invånare 1970.

I sydöst ska en ny järnvägsstation etableras, ungefär där den tidigare stationen Bergsbrunna låg. Runt denna ska många nya bostadshus byggas. Detta blir ena ändhållplatsen för spårvägen. Stationen läggs vid den befintliga järnvägen mot Stockholm vilken ska byggas ut till fyra spår.

Härifrån går en sträcka västerut mot Gottsunda, ett så kallat utanförskapsområde. Med ny spårväg får Gottsunda väsentligt förbättrade kommunikationer med centrum och andra stadsdelar.

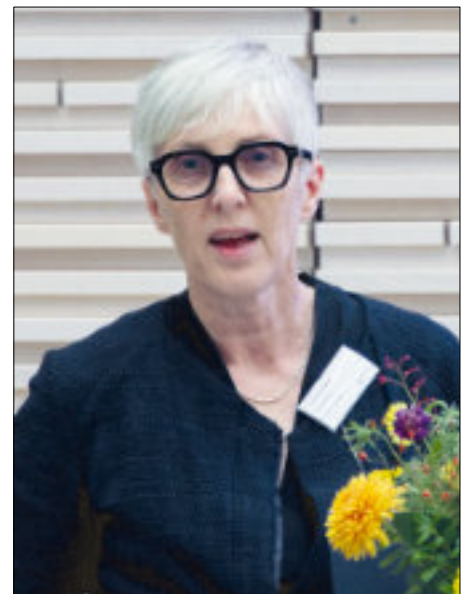
Spårvägs-etableringen är inte utan problem, bland annat ger den nya bron över Fyrisån bekymmer vad gäller tillståndspöcessen. Mellan bron och ändhållplatsen i



Kommunalrådet i Uppsala, *Erik Pelling, S*, beskrev hur spårvägen är en del av den stora stadsomvandling som pågår i Uppsala, med många nya bostäder och arbetsplatser, främst i söder.



Roger Gustafsson från Uppsala kommun berättade om samarbetet med Region Uppsala för att förverkliga spårvägsprojektet. Regionen svarar för vagnpark och depå, kommunen för själva banan.



Karin Svingby från Region Uppsala talade också om samarbete mellan kommun och region som syftar till att etablera ny spårväg. Båda finansierar, tillsammans med staten, via Trafikverket.



nen i och mellan kommun och region är uppbyggd för att kunna förverkliga den nya spårvägen. Karin Svingby från Region Uppsala och Christian Blomberg från Uppsala kommun talade i det första föredraget, Roger Gustafsson från Uppsala kommun och Victor Tannal från Nyab/Azvi i det därefter följande.

Uppsala kommun och Region Uppsala samarbetar således intimt för att förverkliga projektet. En av bilderna i föredragen visade ett organisationsschema, vars komplexitet får ett kretsschema för en TV-mottagare att verka banalt.

Regionen svarar för vagnpark och depå, kommunen för själva banan. Båda finansierar, tillsammans med staten, via Trafikverket.

Efter uppdateringen om Uppsala följde ett inlägg som tyvärr har hög aktualitet i nuvarande osäkra omvärld: kollektivtrafiken i kris-tider. Därmed avses hur trafiken ska kunna ordnas vid kris och krig.

Annarella Löfblad från Svensk Kollektivtrafik berättade ingående om vad som krävs i orostider och hur kollektivtrafiken ska bemästra de utmaningar som då blir aktuella. En aktuell fråga är hur spårvägar ska klara störningar i eldistributionen. Säkert kan lärdomar hämtas från Ukraina.

Nästa programpunkt var en paneldiskussion mellan Jenny Lundström från Region Uppsala, Alexander Ståble från Spacescape och Lauri Rätty från Åbos spårvägsprojekt vilka diskuterade hur man kan skapa hållbara städer. Svaret är: bland annat med god kollektivtrafik, helst på spår.

Några synpunkter från diskussionen må framhållas: Det finns många undersökningar som visar att livet i en stad med stort inslag av kollektivtrafik, gång- och cykeltransport värderas högre än i en "bilstad".

Spårvägar ger ökade fastighetsvärden utmed linjen, det är bekant

Kartbild över spårvägen i Uppsala. Trafikstart är planerad till 2029. Spårvägen blir 17 kilometer lång, får 22 hållplatser och en depå i Nantuna. Förutom spårvägsanläggningen omdanas gatorna längs sträckan varvid nya träd och annan grönska tillkommer.

Illustrationer ur respektive föredrag

Bergsbrunna byggs spårvägens depå vid Nantuna. Bron är en försatsning för att spårvagnarna ska kunna komma till depån. Se kartbilden ovan.

Härefter följde två föredrag som i detalj beskrev hur organisatio-



Rälsjustering i höjd och sidled



Rälsbefästning



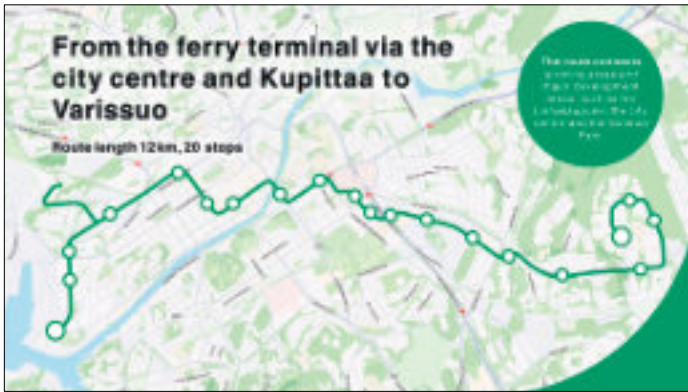
Isolering av avvattningssidor och spårhållare

VITREA AB - ALLT INOM SPÅRBYGGNATION

RCS-Rail Comfort System med räls och befästningsmaterial – en komplett och garanterat isolerad spåransättning.

www.vitrea.se





Den planerade spårvägslinjen i Åbo går från färjeterminalen genom centrum till Kupittaa och Varissuo i öster.



Spårvagnsdepån i Åbo ska rymma 14 till 17 spårvagnar, förklarades till denna tilltalande visionsbild.

från många nybyggda system. Bussar har inte samma effekter. Bussar är alltför flexibla, saknar den permanenta som en spårväg skapar.

Beträffande Uppsala gavs rådet att tydligt förklara varför det byggs en spårväg, vilka syftena är. Då kan man måhända omvända dem som idag är skeptiska till projektet. Från Åbos horisont gavs visdomsordet att spårväg inte byggs för dagens behov utan för framtidens.

I nästa fördrag återkom *Alexander Ståhle*, Spacecape, med fördjupningar av de synpunkter som hade framkommit i den föregående paneldiskussionen. Sålunda ger en stad med få bilar en hög livskvalitet. En stad med många träd och mycken grönska är faktiskt lite kallare än en betong- och asfaltstad. Undvik att handla i perifera handelsområden, köp gärna på nätet, om det inte finns en lokal affär. Varför inte överväga dynamiska parkeringsavgifter, således dyrare i högttrafik och tvärtom. En bekant

sanning: bygger man vägar får man biltrafik.

Föredragshållaren hänvisade till sin bok *Alla behöver närhet – Så blir framtiden städer*. I den återfinns många av de synpunkter som framfördes i föredraget. Vi har i **Modern Stadstrafik** nr 5, 2016, sidan 34, recenserat boken.

Lars Strömgren, trafikborgarråd, MP, i Stockholms stad, berättade därpå om visioner för stadsutveckling. I staden är det ont om utrymme och många intressenter vill ta plats. Också i detta föredrag nämndes den gång- och cykelvänliga staden som ett föredöme, med kollektivtrafik som viktig medspelare. Det gäller att motverka stadens utbredning och istället försöka hålla den kompakt. Spårväg är ett attraktivt transportmedel. Spårväg och tunnelbanan ska inte ställas mot varandra, båda behövs.

Dagens sista fördrag hölls av *Jan Gutovský* och *Antti Korhonen* från Škoda Transportation. Här presenterades Spår-

vägsforums stora nyhet: Škoda ska leverera de nya vagnarna till Saltsjöbanan, litt X25. Bild och några data visades.

Affären var alldeles ny, kanske inte för dagen, men för de flesta av delegaterna. Škoda ska leverera 16 stycken enheter i längden 36 meter, med 15 i option. Leveranserna planeras för åren 2029–2030.

Temat för föredraget var egentligen hur Škoda i Ostrava har moderniserat spårvagnarna litt M31 i Göteborg. Om detta skrev **Modern Stadstrafik** i nr 5, 2025. Renoveringen omfattar alla 80 vagnar och varje vagn är borta från hemstaden i 28 veckor, inklusive transportererna.

Den andra dagens första föredrag behandlade den i det närmaste eviga frågan om sammankoppling av Spårväg city och Lidingöbanan. *Magnus Kusoffsky* från Ramböll berättade om de tidiga planerna beträffande sammankopplingen och det tänkta trafikupplägget med vändmöjligheter vid Ropsten.



Annarella Löfblad från Svensk Kollektivtrafik berättade om vad som krävs i orostider och hur kollektivtrafiken ska bemästra de utmaningar som då blir aktuella.



Lars Strömgren, trafikborgarråd, MP, i Stockholms stad, beskrev visioner för god stadsutveckling. I staden är det ont om utrymme och många intressenter vill ha plats.



Lauri Rätty, från spårvägsprojektet i Åbo förklarade att under 2026 ska beslut om spårvägen fattas. Dagens stombussar är spårvägens föregångare.



Jan Gutovský och Antti Korhonen från Škoda Transportation stod för det stora scoopet under Spårvägsforum: Škoda ska leverera de nya vagnarna till Saltsjöbanan, litt X25. Bild och några data visades. Affären var alldeles ny, kanske inte för dagen, men för de flesta av delegaterna.

Beställningen av X25 till Saltsjöbanan omfattar 16 fordon, med möjlighet att avropa ytterligare 15. Det blir plats för omkring 250 passagerare per enhet, varav 94 sittande. Längden blir 36 meter och maximal hastighet 80 km/h. Vagnarna byggs för både 750 V och 1 500 V DC.

Visionsbild: Škoda Transportation

Det har gjorts många utredningar om denna trafik, men hittills har inte mycket hänt i praktiken. Det finns dock en avsiktsförklaring mellan trafikförvaltningen, Stockholms stad och Lidingö stad.

Man ska hålla i minnet att den jättelika depån som för omkring en miljard kronor byggdes vid Aga, som nu innehåller nio vagnar litt A36 för Lidingöbanan, 40 meter långa, var tänkt att härbärga den gemensamma vagnparken för de båda banorna. Nu innehåller depån mest luft!

Dessutom genomfördes Lidingöbanans modernisering och utbyggnad till dubbelspår på många sträckor åren 2013–2015 mot bakgrund av den planerade trafikökningen som en följd av kopplingen till Spårväg city.

Nästa föredrag höll *Lauri Rätty*, spårvägsprojektet i Åbo. Under 2026 ska fattas be-

slut om att bygga den planerade spårvägen, eller ej.

Också denna stad växer med ökande antal invånare. Det finns stombusstrafik som kan ses som föregångare till spårvägen. Den aktuella sträckan leder från färjeterminalen genom centrum till förorter i öster.

Beräkningar visar att om man skulle behålla busstrafiken uppnås endast 0,2 procent marknadsandel för kollektivtrafiken, med spårvägen blir det istället 12 procent. Spårvägen kommer att transportera huvuddelen av passagerarna.

I föredraget visades många exempel på attraktiva gaturum, med spårväg och nya träd och annan grönska. Den planerade depån ska rymma 14 till 17 spårvagnar framkom i en tankeväckande visionsbild

Före lunchuppehållet genomfördes bussutflykten till några platser utmed den blivande spårvägen i Uppsala.

Eftermiddagen innehöll tre föredrag. *Michael Rüffer* från Stadler Signal berättade om vad företaget kan erbjuda för stora

järnvägar och mindre lokalbanor. Också kollisionsvarningssystem i spårvagnar finns i sortimentet, för såväl nya som äldre spårvagnar.

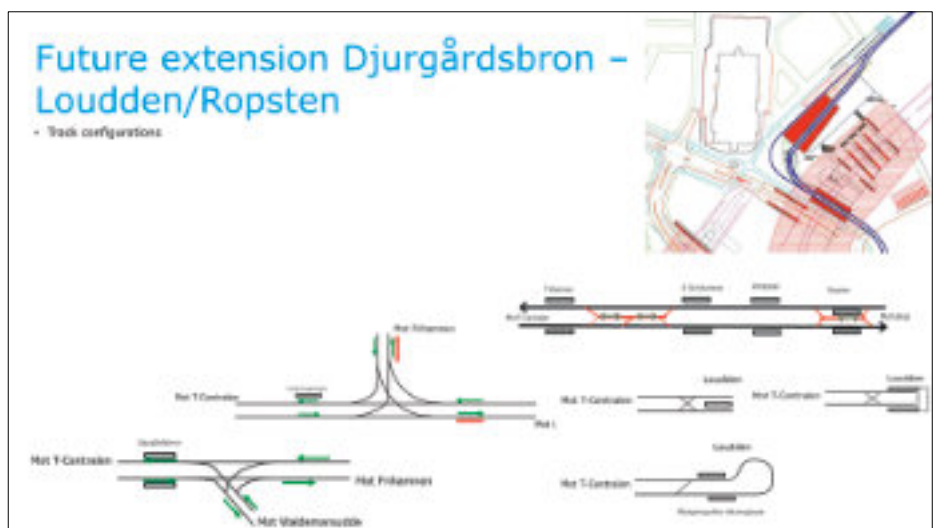
Aaron Swaffer från Pantograf berättade om Transit Oriented Development, TOD. Han visade med Karlskrona som exempel hur man skulle kunna omvandla befintliga delvis nedgångna miljöer till attraktiva områden. Det gäller både kvalitet i arkitektur och god kollektivtrafik. Exemplet med ny spårväg i den gamla järnvägstunneln under centrum var tilltalande!

Avslutningsvis berättade *Piotr Wronski* från Medcom om företagets avancerade elektriska utrustningar för spårvagnar. Låg energiförbrukning uppnås genom att använda system baserade på kiselkarbid, på engelska: Silicon Carbide, SiC. Mätningar visar stora besparingar med SiC, jämfört med konventionell IGBT-teknik, mellan 30 och 40 procent kunde påvisas.

Därmed var Spårvägsforum till ända. Nästa forum hålls 5–6 maj i Göteborg. 🚫



Magnus Kusoffsky från Ramböll berättade om de många planerna beträffande sammankoppling av Spårväg city och Lidingöbanan. En avsiktsförklaring finns mellan inblandade parter.



Ny spårväg mellan Lidingöbanan och Spårväg city har studerats i ett otal utredningar, även efter att projektet lades på is runt 2015. Många fascinerande förslag till spårplaner och trafikering har presenterats. Hittills har inte något hänt i praktiken. Utbyggnaden hänger samman med gestaltning av ny bebyggelse i Frihamnen, Värtan och Loudden, jämte utformningen av Ropsten.



Den nya bussförbindelsen i södra Parisregionen, linje Tzen 4, har den ena ändhållplatsen vid Gare de Corbeil-Essonnes Zola vid närliggande RER-stationen (pendeltåg) där bilden är tagen. Hållplatserna är välutrustade, som vid en modern spårväg. För trafiken finns 30 dubbelledbussar med batteridrift.
Foto, samtliga: Sylvain Cambon, Île-de-France Mobilités

Ny busstrafik i Parisregionen

En riktig BRT i spårvägslandet

Efter flera års arbete togs i Parisregionen Île-de-France bussförbindelsen Tzen 4 i trafik den 10 februari 2026. Med nybyggd infrastruktur, till största delen separata busskörfält, anpassade

hållplatser och en ny vagnpark med dubbelledade batteribussar ger Tzen 4 de över 50 000 dagliga passagerarna en mer attraktiv förbindelse än den konventionella busslinje som ersätts.

Av Thomas Johansson

Trafikstarten för *Tzen 4* innebär en rejäl kapacitetsförbättring för kollektivtrafiken i departementet Essonne i den södra Île-de-France-regionen.

Med ny 14,8 km lång infrastruktur, separata busskörfält på större delen av sträck-

an, signalprioritet i korsningar och nya batteribussar som är särskilt utformade för linjen, ska Tzen 4 förhoppningsvis möta växande resebehov i området som snabbt växer.

Linjen har 30 nybyggda hållplatser i fem

kommuner: Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis, Évry-Courcouronnes och Corbeil-Essonnes.

Hållplatserna har utformats för att erbjuda hög tillgänglighet, god komfort och tydlighet, med långa plattformar, moderna vä-



Hållplatsen Jean Renoir på bussförbindelsen Tzen 4, under provtrafik med en av de nya dubbelbussarna, byggda ursprungligen av Van Hool, men slutförda av Carrosserie Hess. Busslinje 402, som ersattes, var den högst belastade busslinjen i Parisregionen med nästan 26 000 dagliga passagerare. Den tidiga BRT-liknande bussförbindelsen Trans Val-de-Marne, TVM, från 1993 har "bara" 23 000 resenärer per dag.

derskydd, biljettautomater, informations-skärmar i realtid, videoövervakning och är givetvis anpassade för personer med nedsatt rörlighet.

Dubbelledade läggolvsbussar ger 40 procent högre kapacitet än konventionella led-bussar.

I rusningstid körs med fem minuters tur-täthet och trafiken pågår från kl 05.00 till 01.00 varje dag.

Linje Tzen 4 kommer successivt att ersätta linje 402, som var den högst belastade busslinjen i Parisregionen med nästan 26 000 dagliga passagerare och riskerade

att nå kapacitetstaket. Den linjen fortsätter dock att gå var femtonde minut måndag till fredag, tillsammans med Tzen 4, i samma separata körfält, så att passagerarna successivt får möjlighet att vänja sig vid den nya trafiken.

Förutom transportfunktionen kan Tzen 4 också ses som ett medel för regional utveckling. Den har således även tillkommit för att underlätta befolkningsutvecklingen och den ekonomiska tillväxten i Essonne.

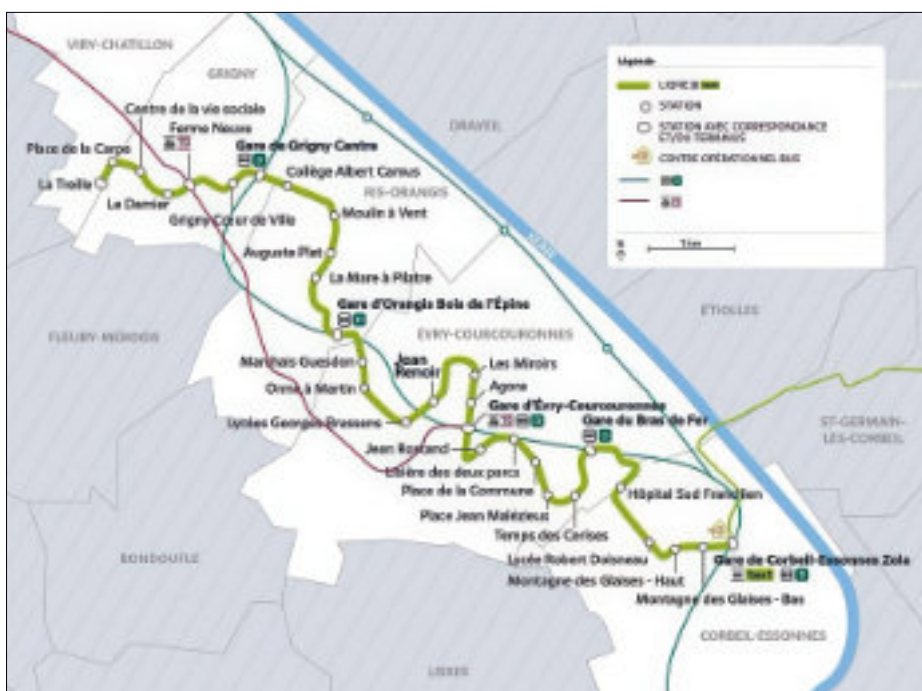
Detta känns igen från argumentation för nya spårvägar: tydlig infrastruktur ger strukturerande effekter.

Prognoser visar 18 procents tillväxt av be-folkning och tre procents ökning av arbets-tillfällen inom upptagningsområdet.

Linjen är viktig för områden som genom-går stadsförnyelse, med direktförbindelse till exploateringsområden i Grigny cen-trum, Grande Borne-distriktet och Agora i Évry-Courcouronnes.

Tzen 4 underlättar resor till arbetsmark-nads-, utbildnings- och hälsovårdscentra, i synnerhet till sjukhusområdet Sud Francili-en.

Det finns bytesmöjligheter till RER D vid ändhållplatsen Gare de Corbeil-Essonnes



Karta över den nya bussförbindelse i södra Parisregionen.

Illustration: Île-de-France Mobilités



Bussarna kan ta upp till 140 passagerare. De är luftkonditionerade, ljusa, rymliga och har breda svängskjuddörrar för korta hållplatsuppehåll med snabb på- och avstigning.

Zola, Gare du Bras de Fer, Gare d'Évry-Courcoronnes, Gare d'Orangis Bois de l'Épine och vid Gare de Grigny Centre.

Till spårvägslinje T12 går att byta vid Gare d'Évry-Courcoronnes och vid Ferme Neuve.

30 dubbelledbussar med förhinder

För Tzen 4 tillverkades 30 dubbelledade bussar, inte helt utan problem, vilket berättas om längre fram. Bussarna är 24 meter långa, speciellt utvecklade för trafikhuvudmannen Île-de-France Mobilités.

De har elektrisk utrustning från Kiepe Electric, med batterier som vid stillastående kan snabbaddas via markkontakter med Alstoms statiska system *Static Recharging System*, SRS.

Denna teknik uppges göra det möjligt att uppnå full laddning på mindre än fem minuter vid hållplatser, utan synlig tung infra-



Den nya busslinjen är 14,8 km lång och har till största del separata busskörfält.

struktur med visuell påverkan. Bussarna kan ta upp till 140 passagerare. De är luftkonditionerade, ljusa, rymliga och utrustade med breda svängskjuddörrar för snabb på- och avstigning.

Det finns USB-uttag, dynamiskt informationssystem och videoövervakning ombord. Bussarna har hög tillgänglighet, med genomgående lågt golv, rullstolsramper, taktill golvbeläggning samt ljud- och bildmeddelanden på informationsskärmarna.

Den ursprungliga beställningen för de nya

bussarna Exquicity 24 Electric gick till det belgiska företaget Van Hool. Ramavtalet omfattade 56 bussar. Leveransen var ursprungligen planerad till hösten 2024.

Dessvärre gick Van Hool i konkurs våren 2024 och produktionen vid fabriken i Koningshoikt i Belgien upphörde efter endast fem färdiga bussar och 25 påbörjade.

Van Hools konkurs inte bara blockerade leveransen av fordon, runt 1,4 miljoner euro styck, utan riskerade även hela Tzen 4-projektet, med en total budget på cirka



Batteribussarna kan stillastående snabbaddas via dessa markkontakter som utgör den fasta delen av Alstoms statiska laddsystem *Static Recharging System*, SRS.



Bilden visar hur finansieringen fördelas mellan de olika intressenterna avseende infrastruktur, rullande materiel och drift. Illustration: Île-de-France Mobilités

Kiepe och Hess

Den 29 januari 2026 meddelade Kiepe Electric GmbH, Düsseldorf, att företaget framöver ska koncentrera verksamheten till elektriska system för spårfordon. Tillverkningen av utrustningar för trådbussar har förvärfvas av det schweiziska företaget Carrosserie Hess AG, Bellach.

Hess och Kiepe har länge samarbetat och många trådbussar från Hess är utrustade med elsystem från Kiepe Electric.

Kiepe grundades 1906 och var aktivt inom trådbussektorn i årtionden, även när andra tillverkare hade dragit sig ur denna marknad.

Företaget var en del av Vossloh AG (som Vossloh Kiepe) från 2002 till 2017 och tillhör därefter Knorr-Bremse-gruppen.

140 miljoner euro. Île-de-France Mobilités förhandlade med konkursförvaltarna för att överföra äganderätten och återuppta produktionen. Processen var framgångsrik.

Slutmonteringen kunde slutföras av det schweiziska företaget Carrosserie Hess i en hyrd anläggning på den tidigare Van Hool-anläggningen, med stöd från tidigare Van Hool-personal. Samtidigt slutförde företagen Alstom och Kiepe Electric uppdragen beträffande framdrivnings- och elsystem.

Efter mer än 18 månaders förseningar var de 30 ledbussarna för Paris Tzen 4 äntligen redo att tas i trafik i slutet av 2025. Efter provkörningar och utbildning kunde linjen formellt öppnas den 10 februari 2026.

Vagnparken härbärgeras i Île-de-France Mobilités depå Centre Opérationnel Bus (COB) i kommunen Corbeil-Essonnes.

Intressenterna i Tzen 4-projektet

Tzen 4 är ett gemensamt åtagande från franska och europeiska offentliga intressenter, med total investering på nästan 123 miljoner euro för infrastruktur, finansierad enligt följande:

- 49 procent av regionen Île-de-France, således 60 miljoner euro,
- 30 procent av departementet Essonne, således 37 miljoner euro,
- 6 procent av Europeiska unionen, således 7 miljoner euro,
- 15 procent av den franska staten, således 19 miljoner euro.

Den rullande materielen som är konstruerad för Tzen 4 är helt finansierad av Île-de-France Mobilités, som också svarar för driften av linjen.

Med "BRT" avses *Bus Rapid Transit*, ett i den svenska kollektivtrafikbranschens mest missbrukade begrepp. Avser ursprungligen buss trafik på genomgående avskilda banor, väl utbyggda hållplatser, signalprioritering och speciellt utformade bussar. Sådan BRT finns knappast i Sverige, även om sådan ofta proklamerats i yviga reklamtexter.



Vagnparken hör hemma i Île-de-France Mobilités depå Centre Opérationnel Bus (COB) i kommunen Corbeil-Essonnes.

Tzen-linjer i Paris

Tzen 1 : Lieusant-Moissy (Sénart)–Corbeil-Essonnes, klar 2011
Tzen 2 : Carré Sénart–Melun, byggs nu
Tzen 3 : Porte de Pantin/Jules Ladoumègue–Livry-Gargan, planeras
Tzen 4 : Corbeil-Essonnes–Évry-Courcouronnes–Grigny, klar 2026
Tzen 5 : Bibliothèque François-Mitterrand–Les Ardoines, byggs nu



Exempel på hållplatsutformning vid hållplatsen Agora.



En av de sju låggolvsledtrådbussarna från 2011 svänger i Schaffhausen in på Grabenstrasse, med Rhen i sänkan bakom. Längre in mot centrum bakom fotografen slutar kontaktledningen, strömvagnarna faller ned och färderna går vidare på batteri genom centrum.

Foto: samtliga, där ej annat anges: Nils Zimmermann

Tre schweiziska trådbussystem

Ett nedlagt ett återuppståndet ett bevarat

Hösten 2025 besökte vår trådbussexpert Nils Zimmermann tre schweiziska mindre städer. Städerna var Schaffhausen, Montreux–Vevvey och La Chaux-de-Fonds. Städerna har synnerligen oli-

ka karaktärer. Sedan besöket har trådbusstrafiken i Schaffhausen lagts ned, men återupptagits i La Chaux-de-Fonds, efter en ”paus” på 12 år och ett mellanspel med hybridbussar.

Av Nils Zimmermann

Trådbussarna i Schaffhausen togs i bruk den 24 september 1966 och ersatte då en spårvägslinje av mycket ålderdomlig karaktär; vagnarna var mellan 40 och 60 år gamla.

De första trådbussarna var av märket Berna, och vagnparken utgjordes av fem normaltrådbussar och fem ledtrådbussar. Ber-

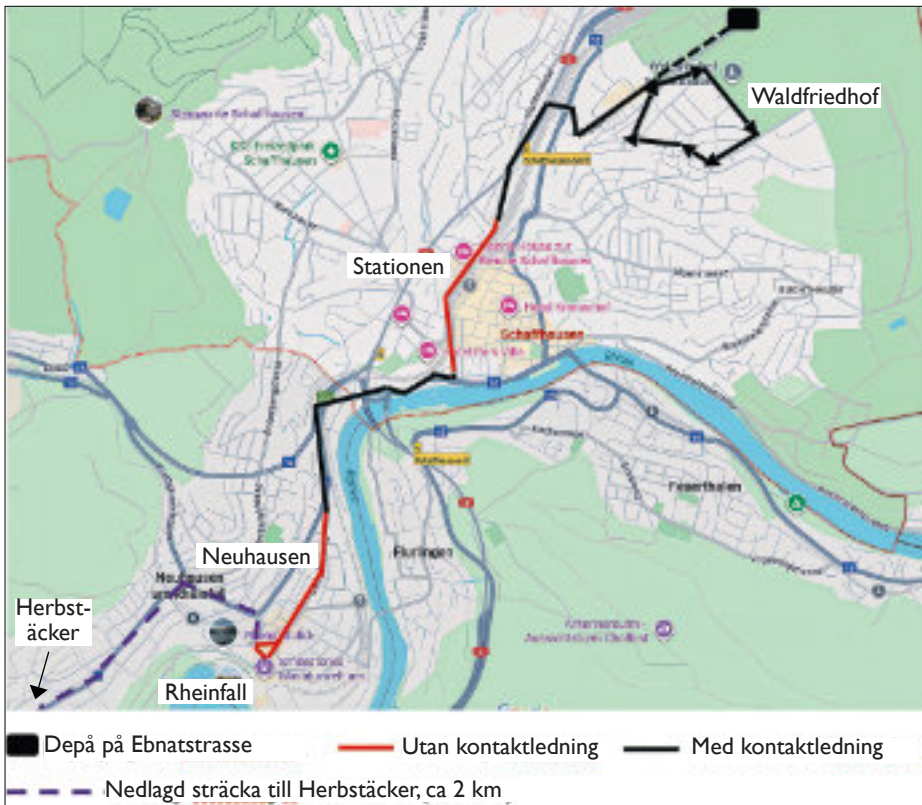
na i staden Olten tillverakade trådbussar från 1940 till 1967.

Den sista trådbussvagnparken i Schaffhausen utgjordes av sju Swisstrolley 3 från Carrosserie Hess, levererade 2011 och givetvis med lågt golv. För den dagliga trafiken på linje 1 mellan Waldfriedhof och Herbstäcker åtgick sex stycken.

Linjen till Herbstäcker togs i bruk 1980 och passerade inledningsvis en icke elektrifierad järnväg i plan, ersatt av en vägport 1987.

Vid första besöket i Schaffhausen, i juni 2017, var trådbusslinjen i full drift och hela sträckan kördes under kontaktledning.

Omkring 2020 inleddes stora förändring-



Karta över Schaffhausen med trådbusslinjen Waldfriedhof–Centrum–Neuhausen Rheinfall. Mot slutet kördes två längre sträckor utan kontaktledning. Sista trafikdag för trådbussar var den 14 december 2025.

ar. I de sju trådbussarna ersattes de bullriga dieselgeneratoraggregaten med batteripaket för drift utanför elnätet. Samtidigt levererades nya batteribussar från det spanska företaget Irizar, med det fantasifulla produktnamnet *ieTram*.

Kontaktledningarna togs ned på sträckan från Baumgartenstrasse via Bahnhofstrasse, som går förbi stadens järnvägsstation, fram till Fulachstrasse. På gatan utanför stationen installerades ett större antal iögonfallande laddningsstationer för batteribussarna.

Ungefär samtidigt förkortades linjen från Herbstäcker till Neuhausen am Rheinfeld med en ny-gammal ändhållplats i Zentralstrasse. Detta förkortade linjen med cirka två kilometer.

Dessutom demonterades kontaktledningen i Zentralstrasse i kommunen Neuhausen, från rondellen med Schaffhauserstrasse till ändhållplatsen i Neuhausen. Med denna förkortning antar jag att endast fyra trådbussar krävdes för daglig drift.

På den del av linjen som går till Waldfriedhof, där även vagnhallen ligger, skedde ingen förändring.

I stadsdelen Waldfriedhof gick trådbussarna medsols i en större slinga. Märkligt



En modern Swisstrolley 3 står här utanför järnvägsstationen i Bahnhofstrasse. Kontaktledningen är nedtagen, istället har massiva laddstolpar för batteribussarna rests. Notera hur väl underhållen trådbussen är.



Två versioner av de batteribussar som Irizar har levererat till Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH). De svänger här in under järnvägen i stadens centrum.



Den 12 augusti 1966 rullade alltjämt de älderdomliga spårvagnarna i Schaffhausen, men den nya tiden är påtaglig, ty ovanför spårvägens kontaktledning har bärträdor för de kommande trådbussarnas kontaktledning just dragits. Foto: Thomas Johansson



Den 11 augusti 1967 har trådbussarna tagit över, på bilden en av fem ledvagnarna från Berna. Spåren efter spårvägen är bokstavligen på väg att försvinna. Foto: Thomas Johansson



Slingan i området Waldfriedhof var enkelriktad. Här inväntas avgångstid vid hållplatsen Niklausen i Klausweg.



I Adlerstrasse i centrum står stolparna som en påminnelse om en tidigare komplett infrastruktur för trådbussar genom Schaffhausens centrum. Trådbussen är i batteridrift på väg mot Waldfriedhof.

nog skedde inte tidsreglering vid hållplatsen Waldfriedhof, utan vid hållplatsen Niklausen i Klausweg.

I detta område av Waldfriedhof gick trådbussarna på små, smala bostadsgator med småskaliga hus.


Som nämnts togs kontaktledningarna bort på Bahnhofsstrasse, men många dominerande stolpar för laddning av de nya batteribussarna ersatte.

Frågan är om två tunna kontaktledningar verkligen var värre att titta på än de kraftiga laddningsstolparna?

Vid besöket togs en tur med den avkortade linje 1. Slående var hur väl underhållna trådbussarna var efter 14 års användning. Detta gällde både exteriören och, inte minst, interiören.

Med alltfler batteribussar och till stor del demonterad kontaktledning var utgången

given. Trådbussystemet i Schaffhausen utvecklades före ursprunglig tidplan och sista ordinarie trafikdag var den 13 december 2025, med några extra gratisturer dagen efter, således den 14 december.

Med tanke på trådbussarnas förnämliga skick kan man anta att de får ett fortsatt långt liv någon annanstans. 

Montreux–Vevey

Den sista kvarvarande trådbusslinjen i ”interurban” trafik i Schweiz går mellan Vevey i norr och Villeneuve i söder, med den viktiga staden Montreux däremellan. Linjen har förlängts i batteri-

drift söderut till det nya sjukhuset i Renaz. För trafiken finns 16 moderna Van Hool Exquicity med elektrisk utrustning från Kiepe. På sträckan gick den första elektriska spårvägen i landet.

Av Nils Zimmermann

Trådbustrafiken på sträckan Vevey–Montreux–Villeneuve öppnades 1957. Den utgörs av en enda linje på 12,75 kilometer som går längs *Riviera Vaudoise*, på norra sidan av Genèvejön.

Den kallades ursprungligen linje 1, men den 11 december 2010 fick den linjenummer 201.

Företaget *Transport publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve*, förkortat VMCV,

driver denna interurbana trådbusslinje, som är den sista av sådana lantliga linjer i Schweiz.

Linjen har 41 hållplatser och transporterar över fem miljoner passagerare per år. Den står för 74 procent av företagets intäkter (2019).

Även här tog trådbussarna över en spårvägslinje, som var Schweiz första elektriska och öppnades på sträckan Vevey–Montreu-

x–Chillon år 1888. År 1903 förlängdes den till Villeneuve.

År 1938 väcktes idén att ersätta spårvägen med en trådbusslinje, men andra världskriget satte stopp för detta.

Inte förrän 1955 påbörjades ledningsarbetet för den nya trådbusslinjen, först på sträckan Villeneuve Gare–Montreux Mar-

Texten fortsätter på sidan 22



Vid ändhållplatsen i Vevey, med anslutning till bergbana i bakgrunden.

I Schweiz har det funnits flera interurbana trådbusslinjer. Montreux–Vevey är den enda kvarvarande. Tidigare fanns linjer i Val-de-Ruz, Rheintal och Thun–Beatenbucht. En mycket tidig sträcka fanns mellan Fribourg och Farvagny. I Lausanne fanns flera trådbusslinjer ut i omgivande region. De flesta ersatte tidigare regionala spårvägslinjer (lokalbanor)



- Depå
- Sträcka med kontaktledning
- Sträcka utan kontaktledning



Trådbusslinjen går genom smala gator i Montreux i riktning mot Rennaz. Det är gott om exklusiva hotell utmed huvudgatan.



Foto den 22 juni 2018 från trådbussdepån i stadsdelen Clarens. Nästan alla fack hade kontaktledningar vid den tiden.



Trådbussdepån sommaren 2025. Kontaktledningsanläggningen är väsentligt förenklad, jämfört med bilden till vänster.

chê, som öppnade den 18 april 1957. Nästa sträcka färdigställdes mellan Montreux Marchê och Clarens Dépôt den 19 juli 1957. Den sista förlängningen till Vevey skedde i två etapper 1958. Clarens Dépôt–Entre Deux Villes den 6 januari och hela vägen till Vevey den 1 april.

Företaget Berna levererade 18 trådbussar till öppningen 1957. Till dessa trådbussar levererades även sex släpbussar, vilka användes på turer med hög belastning.

Under åren 1994 till 1996 levererades sammanlagt 18 moderna låggolvsledtrådbussar från den stora belgiska busstillverkaren Van Hool. De hade typbeteckningen AG 300 T och hade elektrisk utrustning från det tyska företaget Kiepe.

I mitten av 2010-talet planerades en förlängning från ändhållplatsen i Villeneuve till det nya sjukhuset som var under byggnad i Rennaz.

Vid denna tidpunkt började företaget VMCV undersöka möjligheten för nya trådbussar, eftersom de gamla närmade sig 20 år i drift.

Även denna gång föll valet på Van Hool, 16 stycken denna gång. De nya trådbussarna beställdes 2017 och hade typbeteckningen Van Hool Exquicity.

Även denna gång levererade Kiepe den elektriska utrustningen. Bussarna försågs med batterier för drift utanför elnätet.

Detta innebär att trafikföretaget inte behövde bygga kontaktledning på den 2,5 km långa förlängningen till det nya sjukhuset

När detta öppnades hade dock de nya trådbussarna ännu inte levererats, varför dieselbussar fick användas på sträckan till Villeneuve.

Från april 2020 hade dock de flesta av de nya trådbussarna ankommit, så linje 201 förlängdes till Rennaz med enbart trådbussar i batteridrift. I maj 2020 hade alla levererats, varefter alla äldre AG 300T-trådbussar togs ur trafik.



Utanför trådbussdepån finns riktanordning ("tratt") i kontaktledningen som leder strömvatagarna rätt vid uppfällning. Trådbussen är på väg mot Rennaz.

Linje 201 startar i Vevey nära järnvägsstationen och går längs Genèvejsjöns vackra bostadsområden. När den når Montreux går den på smala gator kantade av hotell i rad efter rad. Sedan fortsätter linjen i mer öppen landsbygd innan den når Villeneuve med småskaliga hus. Hållplatsen i Villeneuve ligger intill järnvägsstationen. Därifrån är det rak väg till ändhållplatsen i Rennaz.

Depån ligger på Rue de Lac, något norr om Montreux i riktning mot Vevey i stadsdelen Clarens.

Utan att gå in på för mycket detaljer kan man nog säga att detta är Schweiz "gräddhylla", inte minst Montreux vid den stora Genèvejsjön. Vid besök i Schweiz rekommenderas området. 🚫



Bild från den 14 augusti 1971 vid hållplats Chillon, där det fanns vändslinga i kontaktledningen. Två av de ursprungliga trådbussarna från Berna, utrangerade 1994–95. Notera draganordning för släpbuss.



Bild från juli 1995, också vid hållplats Chillon, med en av de 18 då helt nya låggolvsledtrådbussarna från Van Hool, modell AG 300 T.

Foto, även bilden till vänster: Thomas Johansson

La Chaux-de-Fonds

Trådbusstrafiken återkom i februari 2026 efter en paus på 12 år i denna stad med 37 000 invånare.

Av Nils Zimmermann

Staden La Chaux-de-Fonds ersatte spårvägen med trådbussar 1949. Trådbusstrafiken drevs fram till 2011. Då lades ett förslag fram om att avveckla denna till förmån för hybridbussar.

Det röstades ned i en lokal förklornästning, men trådbussdriften på de tre linjerna upphörde ändå 2014, på grund av större arbeten framför stadens järnvägsstation där kontaktledningen måste demonteras.

Lyckligtvis behölls resten av infrastrukturen intakt.


År 2021 beställde trafikföretaget 18 ledtrådbussar av typen Lightram 19DC från Carrosserie Hess för trafik i Neuchâtel och i La Chaux-de-Fonds. Det är samma trafikföretag som kör i dessa båda städer: *Trans-*

port régionaux neuchâtelois, med det kryptiska marknadsnamnet *transN*.

Planen var att återstarta trådbusstrafiken 2023, vilket flyttades till 2024 och senare till 2025.

Testkörningar på systemet genomfördes under 2025. Provkörningar av de nya trådbussarna genomfördes i större skala i närbelägna Neuchâtel. I början av 2026 flyttades trådbussar från Neuchâtel till La Chaux-de-Fonds för testkörningar och förarutbildning. Flera av dessa nya trådbussar stod parkerade vid garaget i centrala Neuchâtel i augusti 2025.

Den 20 februari 2026 blev första trafikdag för nya trådbussar, efter en "paus" i trådbusstrafiken på 12 år! Den första linjen

i La Chaux-de-Fonds med nya trådbussar blev linje 302, Combe à l'Ours–Charrière. De båda andra, 301 och 304, kommer i trafik något senare. 



Nya trådbussar parkerade vid garaget i Neuchâtel i augusti 2025. Flera av dessa har flyttats till La Chaux-de-Fonds för den återupptagna trådbusstrafiken.



Återstarten av trådbusstrafiken i februari 2026 uppmärksammas i medierna.



En utredning från 2013 rekommenderade hybridbussar och trådbussavveckling.



Vid ändhållplatsen Eplatures Nord på dåvarande linje 4, numera 304, den 13 maj 2013. Nedläggning är i det närmaste bestämd för det kommande året. Ledtrådbussen är från 1996. Notera uppbyggd plattform som ger i det närmaste plant insteg i bussen. Foto: Thomas Johansson



Bild från järnvägsstationen i La Chaux-de-Fonds den 16 augusti 1971. Trådbussar på de tre linjerna sammanstrålar regelbundet vid hållplatsen, med tillräckligt långt uppehåll för att medge omstigning mellan linjerna. Bussarna är av äldre modell som har moderniserats, bland annat med nya vagnfronter, för att kunna gå i trafik ytterligare ett antal år.



Elegant formgivna pyloner och en mängd kabiner på den 4,5 kilometer långa linbanan.

Foto, samtliga: Laurent Grandguillot, Île-de-France Mobilités

Ovanlig stadstrafik

Ny lång linbana i Paris

Ett udda inslag i kollektivtrafiken i Parisområdet är den nya linbanan med fem hållplatser mellan Pointe du Lac och Villa Nova. Banan övervinner på ett elegant sätt många barriärer och er-

bjuder en total restid på 18 minuter mot tidigare 40 minuter med buss på sträckan. Linbana kan vara ett intressant alternativ också som lokal förbindelse i tätort.

Av Thomas Johansson

Nu måste vi lära oss en ny bokstavs-beteckning inom kollektivtrafiken: "C" som i "Câble", således "kabel" eller "lina" som i linbana.

Den första linbanan i regionen Île-de-France invigdes lördagen den 13 december 2025 och förbinder Créteil med Villeneuve-Saint-Georges via Valenton och Limeil-Brévannes. Den har helt följdriktigt fått linjenummer C1. Sträckan har anlagts en mil

sydost om Paris tullar, där metron har ändstation. I takt med tidens politiskt korrekta signalord betecknas projektet som ekologiskt, ekonomiskt och modernt.

Den första linbaneförbindelsen i Île-de-France sägs också den vara den längsta för stadstrafik i Europa.

Banan ger departementet Val-de-Marne direkt tillgång till tunnelbanan och många arbetsplatser och är en integrerad del av

kollektivtrafiken hos trafikhuvudmannen *Île-de-France Mobilités*. Banan underlättar transporter i denna del av departementet och övervinner (bokstavligen!) de många barriärerna såsom höghastighetsjärnväg, riksväg, rangerbangård i Valenton med mera.

C1 drivs naturligtvis elektriskt och har minimal inverkan på markytan, så att områdets miljöarv kan bevaras.



Nyckeldata för den nya banan: 4,5 kilometer lång med fem hållplatser, en kabin var trettionde sekund, total restid 18 minuter, tio platser i varje kabin (sittplatser), 11 000 resande per dag.

Banan sägs vara ekonomiskt gynnsam, jämfört med den infrastruktur som skulle ha krävts för en bussbana eller en spårvägslinje. Den har också gått förhållandevis snabbt att förverkliga. Trots detta tog det tre år att få linjen klar.

Med linje C1 får invånarna i Créteil, Ville-neuve-Saint-Georges, Valenton och Limeil-Brévannes snabb och direkt tillgång till tunnelbanelinje 8, busslinjer och arbetsplatser.

Det tar 18 minuter att resa med linbanan, jämfört med över 40 minuter med bussar.

Förbindelsen ger därmed en tidsbesparing och förbättrade förbindelser för de 11 000 passagerare som förväntas varje dag.

Trafiken pågår från kl 05.30 till 23.30 på vardagar och till 00.30 på helger. Det är 30 sekunder mellan varje kabin, där sittplatser garanteras.

Kabinerna har videoövervakning. De har hög tillgänglighet för alla passagerare. Alla hållplatser har plant insteg i kabinerna. I dessa finns klappsäten som i uppfällt läge ger plats för rullstolsburna passagerare. 🚫

Linbana C1

Projektägare är trafikhuvudmannen Île-de-France Mobilités

Finansiärer

- Infrastruktur: Franska staten + Europeiska unionen (21 procent), regionen Île-de-France (49 procent), departementet Val-de-Marne (30 procent)
- Kabiner och drift: Île-de-France Mobilités (100 procent).

Design- och byggkonsortium

Doppel France

● Doppelmayr France: huvudentreprenör för konsortiet, har designat och byggt linbanesystemet och tillhandahåller nu det övergripande underhållet för linjen. Företaget hanterar också större underhåll under de första åren.

- Atelier Schall: arkitekt för stationer, pyloner och ansvarigt för landskapsarkitektur
- Egis: projektledare och leverantör av system relaterade till banan
- Spie Batignolles: byggnation av stationer och anläggningsarbeten för pyloner
- France Travaux: exteriör landskapsarkitektur.

Operatör

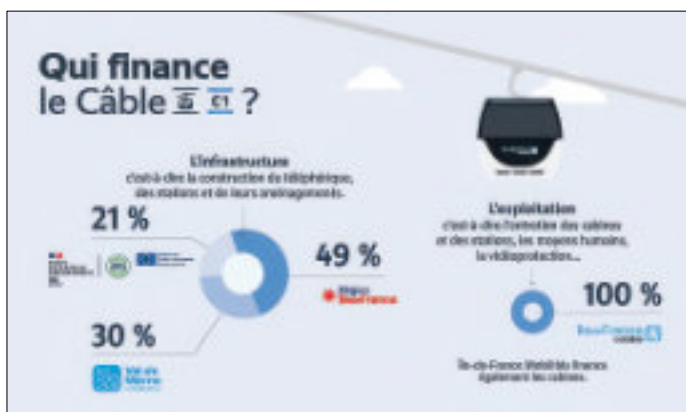
Transdev Coteaux de la Marne



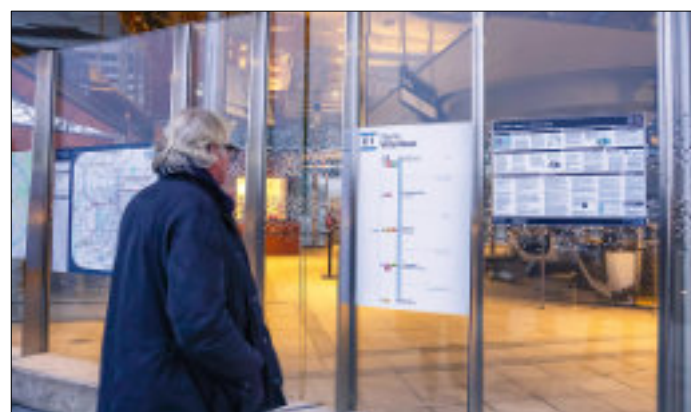
Vid en ändhållplatsen, Pointe du Lac, kan byte till tunnelbanelinje 8 ske.



Entré till linbanan med automatspärarr. Förbindelsen är helt integrerad med övrig kollektivtrafik.



Grafik över vem som har finansierat banan och dess fortsatta drift.



Karta över linbanan med de fem hållplatserna, vilka alla har anslutning till busslinjer och vid Pointe du Lac även till tunnelbanan.



I likhet med i många andra städer utvecklades i Genève spårvägstrafiken successivt så att till sist endast en linje återstod av det en gång mycket stora nätet. Linjen trafikerades med konventionella boggivagnar med höga insteg, dåtidens standard. År 1984 togs en ny, revolutionerande, egenutvecklad vagn i trafik, den första läggolvsmotorvagnen. Den blev en stor framgång och efter folkomröstning beslöts att åter bygga ut spårvägsnätet. Idag finns fem spårvägslinjer och 126 moderna läggolvsspårvagnar i staden.

Foto, samtliga, där ej annat anges: Leif Stolt

Studieresor

Res och lär!

Leif Stolt ger några exempel på städer som är väl värda att besöka, både i egenskap av professionell inom kollektivtrafiken, som turist, och som allmänt

trafikintresserad. Studieresor till främmande städer rekommenderas för att få nya intryck och för att inse att det vi har här hemma inte alltid är optimalt.

Av Leif Stolt

Det finns många skäl att i tjänsten, eller kanske på semester, åka till utländska städer för att se hur lokaltrafiksystemet fungerar. Det kan också vara för att uppleva en annan miljö, kanske att pröva annorlunda mat, att pröva ett annat språk. Det finns många städer som är intressanta på grund av de förändringar inom kollektivtrafiken som nu sker. Följande är ett urval:

London

London har ett omfattande kollektivtrafiknät där tunnelbanans linjer sedan länge haft namn som *Piccadilly Line* och *Central Line*, namn med geografisk anknytning.

Järnvägslinjerna i lokaltrafiken har fram till nu varit anonyma. På trafikkartorna har det varit svårt att se hur spårsystemet på ytan trafikeras, benämnt *Overground* (jämför med tunnelbanans *Underground*).

För att förbättra integrationen har nu de sex linjerna fått namn, en åtgärd som kan ses som en av de intressantaste trafiknyheterna på länge. Ett tidens tecken är att de döpts på ett annat sätt. Flera namn har historisk och politisk bakgrund.

Det bästa exemplet är *Windrush Line* som uppkallats efter ett immigrantfartyg från Västindien som kom 1948 och som fortfarande figurerar i debatten.



År 1992 startade i Paris den första nya spårvägslinjen. Nu finns 13 linjer, främst i förorterna men även halvcentralt, som linjerna T3a och T3b, Marskalksboulevardlinjerna (bilden).

Paris

År 1938 rullade den sista spårvagnen på många år i Paris och kollektivtrafikanterna hänvisades till bussar och tunnelbanor.

Som i många andra städer insågs med tiden spårvagnens fördelar, speciellt när de huvudsakligen rullar på egen banvall eller reserverade körfät. År 1992 startade den första nya spårvägslinjen. Nu finns 13 linjer, främst i förorterna men även halvcentralt.

Det finns även sedan 2013 Translohrlinjer, fordon på gummihjul som styrs av en räl nedsänkt i gatan. De ses som en del av spårvägsnätet, vilket framgår av att de har linjenummer, T5 och T6, i spårvägnas nummerserie.

I Paris ges den trafikintresserade en bra möjlighet att se hur ett modernt spårvägsnät växer fram

New York

Med sitt omfattande trafiksystem borde New York vara en intressant stad att besöka (det var staden förr) men med de inresestrukturer och kontroller som i dag införs minskar författarens intresse betydligt. En bidragande orsak till ointresset är också det våld som ökat i lokaltrafiken på senare år, med skottlossning på bussar och nedknuffningar på tunnelbanespåren samt våld ombord tågen, ibland dödligt.

Milano

Miljonstaden Milano har ett tätt och omfattande trafiknät på markytan, med bussar, trådbussar och spårvagnar; runt 420 spårvagnar på 17 stadslinjer. →

För att öka tydligheten har Londons sex spårinjer på markytan nyligen döpts. Ett tidens tecken är att de fått namn med historisk eller politisk bakgrund.

Ett annat exempel är *Suffragette Line* som namngivits för att minnas kampen för den kvinnliga rösträtten.

London är ett bra exempel på hur med enkla medel förtydliga ett komplext system med syfte att underlätta resandet och för att få fler att använda nätet.



Museibuss nr 3100 i New York är från 1956 och byggd av General Motors. Det sägs vara den första stadsbussen i USA med air condition. Den kördes av Fifth Avenue Coach Company. Likheter med den svenska Metropolbussen noteras, som dock hade Mack som anafader.



Med de restriktioner och kontroller som nu finns vid inresa i USA minskar författarens intresse för New York betydligt. Till detta bidrar även det våld som ökat i lokaltrafiken på senare år, med skottlossning på bussar och nedknuffningar på tunnelbanespåren.



År 2019 fick företaget Stadler Rail av Milano en beställning på 80 Tramlink i 25 meters längd, vilket 2023 följdes av en tilläggsbeställning om ytterligare 25 vagnar samt därtill 25 stycken i längden 35 meter, bilden ovan. Många trodde att detta skulle innebära slutet för Peter Witt-vagnarna.
Illustration: Stadler Rail

Till vänster: Det finns över 100 Peter Witt-vagnar i trafik i Milano i dag. Många senare vagn typer har skrotats medan dessa rullar vidare.



Busstrafiken i Berlin är till stor del baserad på dubbeldäckare, tämligen unikt för det kontinentala Europa.



I Berlin lades spårvägstrafiken i västra delen ned 1967 medan den bibehölls i den östra. Efter sammanslagningen förblev trafiknätet nästan oförändrade, med undantag för några förlängningar in i den tidigare västsektorn.

En av spårvagnstyperna är mycket intressant, den så kallade Peter Witt-modellen. Den är av en amerikansk konstruktion och licenstillverkades i Italien. De första leverades år 1928! Det finns över 100 stycken i trafik i dag. Många senare vagn typer har skrotats medan Peter Witt rullar vidare.

År 2019 fick företaget Stadler Rail beställning på 80 Tramlink i 25 meters längd, vilket 2023 följdes av en tilläggsbeställning om ytterligare 25 jämte 25 i längden 35 meter. Många misstänkte att detta skulle innebära slutet för Peter Witt-vagnarna.

Vagn typen fungerar dock bra och är inte dyr i drift. Numera är den en så klassisk del av stadsbilden att detta har blivit ett viktigt skäl att behålla dem.

En sporadisk Milanobesökare, som undertecknad, ser bara två förändringar under det senaste halvsekle: nytt färgschema samt att konduktören vid påstigningsdörren vid vagnsmitt är borta. Vagnarna går nu i enmansdrift. Milano är ett bra exempel på att en bra konstruktion lönar sig.

Berlin

Busstrafiken i Berlin är till stor del baserad på dubbeldäckare; unikt för det kontinentala Europa. Det kanske intressantaste är

att i kollektivtrafiken kan man se spår av berlinmuren, 37 år efter att den föll! I det delade Berlin försvann spårvägstrafiken i väst medan den bibehölls i öst.

Efter sammanslagningen behölls trafiknätet i stort sett oförändrade, med undantag för viss spårförlängning in i den gamla västsektorn. Spårvägsnätet i dag visar i stort hur staden var delad.

Här finns ett intressant exempel på hur kollektivtrafiken kan visa historiens gång.

Lissabon

Det centrala spårvägsnätet i Lissabon är ett självklart turistmål för många besökare. Det är också ett självklart mål för en trafikintresserad ty här finns exempel på spårvägstrafik med mycket starka stigningar och skarpa kurvor med skymd sikt.

Vid dessa kurvor kan det finnas en flaggvakt som reglerar trafiken. Systemet är dock inte helt tillförlitligt då jag har sett att vakten sätter upp en en grön flagga på husväggen när han lämnar platsen.

Vi har fått provköra spårvagnar i några städer men Lissabon är den enda staden vi tackat nej då vi inte vågade ge oss ut i backarna. Vi satt i stället i depåns personalservice-ring, där vi pratade och drack vin!

Genève

I likhet med (alltför) många städer avvecklades spårvägstrafiken så att till sist endast en linje återstod.

Den trafikerades med konventionella boggivagnar med höga insteg, enligt dåtidens standard. År 1984 togs en ny, revolutionerande, vagn i trafik, den första läggolvsmotorvagnen. Den blev en stor framgång och efter en folkomröstning (naturligtvis) beslöt man att bygga ut spårvägsnätet och att bygga en ny vagnhall.

Några stråk har haft en särskilt intressant utveckling. Först insattes dubbelledtrådbussar när trafiken i ett stråk ökade så att konventionella led bussar blev otillräckliga. När trådbusstrafiken sedan började nå kapacitetstaket ersattes denna med spårväg.

Numera har Genève åter ett stort spårvägsnät med moderna vagnar. Här finns ett bra exempel på hur ett "trött" system kan utvecklas och expandera.

Hong Kong

Hong Kong har ett omfattande kollektivtrafiknät där de dubbeldäckade spårvagnarna trafikerar den centrala staden. Dubbeldäckade spårvagnar var en gång vanliga i det gamla brittiska imperiet och det i



Det centrala spårvägsnätet i Lissabon är ett självklart turistmål för många besökare. Det är också ett givet mål för en trafikintresserad ty här finns exempel på spårvägstrafik med mycket branta stigningar och skarpa kurvor med skymd sikt.



San Francisco har ett omfattande kollektivtrafiknät. Förutom kabelvagnar finns lokaltåg (BART), spårvagnar och trådbussar. Under huvudgatan Market Street går moderna spårvagnar och BART i tunnel, på ytan rullar trådbussar och veteranspårvagnar i reguljär trafik, som på bilden.



På några stråk i Genève insattes dubbelledtrådbussar när trafiken ökade så att konventionella bussar blev otillräckliga. När belastningen i trådbusstrafiken ökade och började nå kapacitetstaket ersattes bussarna av spårvagnar.



Har man tur kan man i San Francisco åka med en "Boat", en öppen spårvagn från Blackpool tillverkad 1934 (bilden). Det finns många historiska vagnar, såväl i trafik som under renovering.

Hong Kong är det sista som återstår. Man får här en möjlighet att uppleva trafikhistoria och se hur väl dubbeldäckarna fungerar i rätt miljö. Dubbeldäckarspårvagnar i reguljärt trafik är annars borta överallt, bortsett från den nya karibiska linjen i Oranjestad som fraktar turister från hamnen till och från stadens centrum.



Dubbeldäckade spårvagnar var en gång vanliga i det gamla brittiska imperiet. De i Hong Kong är de sista som återstår.

San Francisco

San Francisco har ett omfattande och miljövänligt kollektivtrafiknät som det med rätta skrivs en hel del om. Förutom turistens favorit Cable Cars finns lokaltåg (BART), spårvagnar och trådbussar.

Under huvudgatan Market Street går moderna spårvagnar och BART, på ytan rullar trådbussar samt veteranspårvagnar i reguljär trafik. Veterantvagnarna är från olika kontinenter och ger besökarna en intressant inblick i olika utvecklingslinjer. De flesta är amerikanska PCC-vagnar byggda åren 1946–52 målade som PCC-vagnar från städer som haft sådana i trafik.

Det finns även Peter Witt-vagnar från Milano där man behållit italienska texter som "Uscita" (utgång) samt Melbournevagnar från 1928. Har man tur kan man åka med en "Boat", en öppen vagn från Blackpool tillverkad 1934. Det finns ännu fler historiska vagnar, såväl i trafik som under renovering.

San Francisco skulle kunna vara främsta objekt beträffande intressant kollektivtrafik, men dagens situation omöjliggör detta. Ett stort hinder, förutom nuvarande inreseproblem, är dagens ekonomiska situation i staden. Stadens ekonomi är nämligen på nedgång, vilket märks bland annat av alla hemlösa och att det stora köpcentrumet invid Market Street har stängts.

Dessutom utreds neddragningar i BART (glesare trafik och stängning av stationer) och i busstrafiken. Även museivagnarnas framtid utreds. Man kan bara hoppas på det bästa.

Den som vill veta mer om den imponerande historiska vagnparken hänvisas till exempelvis:

www.streetcar.org/san-franciscos-historic-streetcars/



Mässor och konferenser 2026

Elbusskonferens och utställning ElekBu, 10-12 mars, Berlin
www.mobility-move.de/en/conferences

UITP Summit, 21-23 april, Dubai
www.uitpsummit.org/dubai2026/

Spårvägsforum, 5-6 maj, Göteborg
<https://www.sparvagsforum.com/>

IAA 2026, 15-20 september, Hannover
www.iaa-transportation.com/de

Innotrans 2026, 22-25 september Berlin
www.innotrans.de

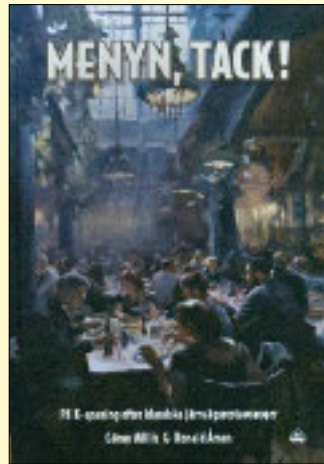
Persontrafik 2026, 20-22 oktober, Stockholm
<https://persontrafik.se/>

Light Rail Day 2026, 9-10 november, Köpenhamn
<https://lightrailday.com/>

Mässor och konferenser 2027

Busworld Europe Brussels 2027
 16-21 oktober 2027, Bryssel
www.busworldeurope.org/

Lämna gärna tips om mässor och konferenser
 på e-post: red@modernstadstrafik.se



Menyn, tack!

På K-spaningen efter klassiska järnvägsrestauranger

Av Göran Willis & Ronald Åmalm

Som man förstär av undertiteln handlar boken om järnvägsrestauranger. Överraskande är urvalet, där exempel från Boden föregås av Barcelona, för att strax följas av Istanbul och Ljusdal. Vi hittar både Bryssel, Paris och Lyon i bokens exempel på sevärda ställen med god mat. Inte oväntat däremot ägnar boken flera sidor åt kultrestaurangen i Östra station i Stockholm; ett synnerligen välfrekventerat ställe, dock med successivt stigande ålder på matgästerna. Enbart inredningen där är värd ett besök. Många fina exempel på restauranger i eller i närheten av stationer avhandlas, både i Sverige och i andra länder. Trevligt att så många ställen har överlevt, om än i modern skepnad.

80 sidor i format 18 x 25 cm.

Förlag: Trafik-Nostalgiska Förlaget

ISBN 978-91-89243-93-4

www.tnf.se



Byggnadsvården berättar

Författarkollektiv

Detta är årsboken 2025 från Samfundet S:t Erik, sammanslutningen för alla som är intresserad av Stockholms historia och utveckling. Tema för årsboken är byggnadsvård, med utgångspunkt i Europeiska byggnadsvårdsåret 1975. Då växte kritiken på allvar mot de skövlingar av historiska stadskärnor som i Sverige hade ägt rum under främst 1960-talet. Centrala stadsmiljöer i många städer förintades, inte av krig som hade skett några decennier tidigare i andra länder, utan av fartblinda politiker utan känsla för stil och finess. I boken ges många exempel på miljöer som i Stockholm utplånades. Andra områden räddades och är idag mycket populära. Faran är dock inte över; idag byggs högt, trångt, utan ljus och luft, och fullt. 250 sidor i format 21 x 24 cm

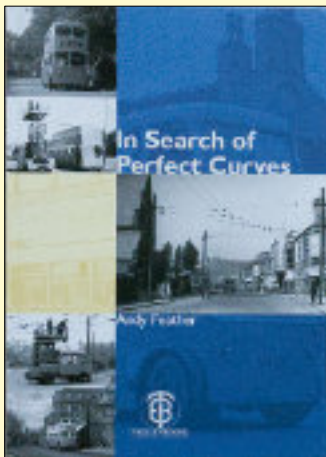
Förlag: Samfundet S:t Erik och

Appell Förlag

ISBN 978-91-989864-9-5

www.samfundetsterik.se

www.appellforlag.se



In Search of Perfect Curves

Av Andy Feather

Detta är en ovanlig bok inom kollektivtrafiksektorn eftersom den inte beskriver utvecklingen i en särskild stad, eller land, inte ens beskriver en speciell fordonstyp, utan arbetslivet vid kontaktledningsavdelningen vid den sista staden i Storbritannien som drev trådbusstrafik, Bradford. Författaren arbetade som ledningsmontör de sista fyra åren före nedläggningen av trafiklaget 1972.

Med egna och andras fotografier får läsaren en god bild av arbetsuppgifterna. För den tekniskt intresserade finns ett omfattande appendix med många ritningar och schemor över kontaktledningsinstallationer i det en gång stora nätet.

126 sidor i format A4, engelsk text

Förlag: Trolleybooks

ISBN 9-780904-235357

www.trolleybooks.co.uk



Första middagen serveras

Restaurangvagnens intåg och utgång

Av Jan Bergsten

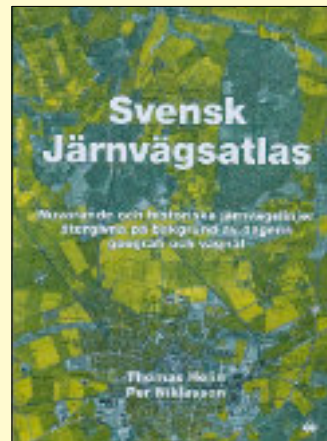
Boken berättar om epoken när det fanns riktiga restaurangvagnar, med vita dukar, silverbestick, riktigt porlän, silverfat och när vinet hällades upp i riktiga glas. C1 Wagons-Lits blev ett begrepp också beträffande restaurangvagnar. Strax kom förenklningar och rationaliseringar. Självservering infördes. Maten lagades inte längre ombord. Färdiga rätter värmdes i mikrovågsugnar. Idag får man vara glad om "bistron" överhuvudtaget är öppen och något ätbart erbjuds. Pappallrik, pappmugg och träbestick har ersatt flärderna. I boken finns många intressanta bilder från skilda epoker och länder.

128 sidor i format 18 x 25 cm

Förlag: Trafik-Nostalgiska Förlaget

ISBN 978-91-89243-87-3

www.tnf.se



Svensk Järnvägssatlas

Nuvarande och historiska järnvägslinjer återgivna på bakgrund av dagens geografi och vägnät

Thomas Helin & Per Niklasson

Detta är en rejäl kartbok med landets historiska och nuvarande järnvägar utritade. Speciellt fascinerande är att kunna studera alla hamn- och industrispår på lokalkartor över många orter. Även tunnelbanan i Stockholm och vissa förorts- och lokalbanor återges.

Ca 166 sidor i format 27 x 20 cm

Förlag: Trafik-Nostalgiska Förlaget

ISBN 978-91-89243-15-6

www.tnf.se



Mariaberget

En pärla i Stockholms stadssiluett

Av Rikard Larsson

Mariaberget strax intill Slussen i Stockholm var länge en otillgänglig och bergig utmark. Här fanns tidigt enkla hantverkerier, verkstäder och bostäder. Många träkåkar från förr och stenhus från 1700-talet levde länge farligt under 1960-talet när planer fanns på total rivning och "sanering" av området. Som tur var vände vinden, husen rustades upp och är nu bland de mest eftersökta i staden. Det är en ambitiös bok som noggrant beskriver så gott som varje hus i området.

176 sidor i format 19 x 24 cm

Förlag: Bokförlaget Langenskiöld

ISBN 978-91-88439-46-8

www.langenskiolds.se



Den 4 april 2024 pågick ännu arbeten med Tvärbanans Kistagren i Stockholm, till sommaren det året avbröts alla arbeten. Här i Kavallerivägen i Rissne hade just vertikala rör som nya kontaktledningsfundament installerats, efter att de ursprungliga betongklumparna tagits bort, liksom den vita ramstenen som hade kantat det blivande banstråket. Alla arbeten drev inte projektet direkt framåt...

WE ACCELERATE THE QUALITY OF URBAN LIFE



**AS A LEADING SUPPLIER OF TRAMS, ŠKODA GROUP COMBINES
EXTENSIVE GLOBAL EXPERTISE WITH LOCAL MANUFACTURING.**

New tram for Prague – most modern tram on the market.

- 100% stepless
- advanced anti-collision system
- smart power controller
- high frequency powerpacks
- electromechanic brake system

SKODAGROUP.COM