

Att lära av Frankrike:

# Alstom och nya svenska spårvägar

Den första nya spårvägssträckan i innerstadsmiljö i Paris, linje T3, invigdes 2006, är 7,9 km lång och transporterar dagligen 110 000 passagerare med 21 spårvagnar av typ Citadis 402, drygt 43 m långa och 2,65 m breda. Ytterligare 25 vagnar är beställda inför förlängningen om 4,9 km år 2012, när antalet passagerare ökar med ytterligare 65 000. Linjen trafikeras i fyraminutersintervall.

**Sedan 1985 har 17 helt nya spårvägsystem anlagts i Frankrike. Företaget Alstom har levererat merparten av de nya spårvagnarna och även på många andra**

**sätt varit delaktigt i trafikmedlets renässans. Stor erfarenhet har samlats under de gångna 25 åren. Detta borde vara värdefullt att ta del av i Sverige.**

**Av Thomas Johansson**

Intresset för nya spårvägar ökar i många av Sveriges städer. Av landets en gång 13 städer med spårvägstrafik finns nu trafikformen endast i Göteborg, Norrköping och Stockholm.

Det kan finnas god anledning för de städer som överväger att etablera ny spårväg att studera hur detta kan genomföras när man startar från noll, således när det inte finns ett befintligt system att utgå från.

Givetvis kan erfarenheter från de tre nuvarande svenska spårvägsstäderna anammas, men frågan är om det inte är mer fruktbart att granska utvecklingen i jämförbara städer som också börjar med ett tomt papper. En blick ut över landets gränser kan därvid visa sig vara lönande.

Det land i Europa som de senaste 25 åren har haft den mest expansiva spårvägsutvecklingen är Frankrike med 17 helt nya system sedan 1985. Dessa har etablerats i städer som alla i en tidigare epok har haft

spårvägstrafik, men som avvecklat denna till förmån för buss- men framförallt biltrafik. Detta skedde förhållandevis tidigt, med påbörjad avveckling redan under 1930-talet. Den sista spårvagnen i Paris centralare delar kördes redan 1939.

Av en gång ca 115 spårvägssystem återstod vid 1980-talets början endast fyra linjer i tre städer: Lille, Saint-Étienne och Marseille.

Med invigningen av den nya spårvägen i Nantes i januari 1985 inleddes den nya franska spårvägsvägen, som alltjämt är synnerligen aktiv.

Se tabellen på sidan 8!

Den absoluta merparten av de spårvagnar som levererats till de nya franska systemen härstammar från företaget Alstom, som i oktober 2010 kan redovisa 1475 levererade och beställda vagnar av modellen Citadis, för trafik i 36 städer världen över.

God anledning således att förhöra sig hos

företagets svenska representation om vad som finns att erbjuda presumtiva svenska spårvägs kunder.

Anders Anderberg, som under många år har representerat Alstom, påpekar att man numera ser ny spårväg också som ett medel att förnya städer, inte endast som ett transportmedel.

## Goda förutsättningar

Att ny spårväg har kunnat få en så stor utbredning i Frankrike under de gångna åren beror bland annat på goda förutsättningar för finansiering, exempelvis med en för kollektivtrafiken öronmärkt arbetsgivaravgift, kallad Versement Transport, VT, som kan utnyttjas för såväl investering som drift.

Hur ska detta kunna översättas till svenska förhållanden?

Finansiering är en av frågorna som föreningen Spårvägsstäderna nu arbetar med.



Bordeaux fick ny spårväg 2003 och har idag tre linjer som tillsammans transporterar 200 000 passagerare dagligen i sammanlagt 74 spårvagnar av modell Citadis 302 och 402, i längderna 32,85 respektive 43,80 m, bredd 2,40 m. Spårvägen är till så gott som helt byggd på från övrig trafik separerat utrymme, som på bilden, vilket ger god framkomlighet och hög medelhastighet, naturligtvis med prioritet i trafiksignaler. Flera sträckor har elkrafttillförsel via tredje skena, system APS.

En lokal hittills inte utnyttjad intäktskälla kan vara trängselskatter, som står på tur att införas i Göteborg.

Om trängselskatt också kan vara aktuell för Malmö, eller till och med för Lund, återstår att se.

– Vi är öppna också för så kallade PPP-lösningar, kommenterar *Torsten Nederman*, som tillsammans med *Anna Lihr* nu

arbetar bland annat med spårvägsfrågor hos Alstom i Sverige.

PPP betyder Public Private Partnership, på svenska Offentlig-Privat Samverkan, OPS. Med PPP har delar av det franska nätet för höghastighetståg, TGV, kunnat förverkligas, och möjligheten står öppen också för spårvägsprojekt.

– Vi kan erbjuda kompletta systemlösningar, med fordon och bana, depå och finansiering, kommenterar *Torsten Nederman* som tillägger att Alstoms medverkan kan vara av större eller mindre omfattning, så som kunden efterfrågar.

– Men det tycks i Sverige alltjämt saknas politiskt mod att utnyttja PPP-lösningar, så det tar nog ännu en tid innan vi ser dem i större omfattning, kommenterar *Anna Lihr*.

*Torsten Nederman* påpekar att spårvägar är ett bra alternativ till busstrafik eftersom spårtrafik generellt attraherar bilåkare. Om den genomförs på rätt sätt lyfter den



*Torsten Nederman* påpekar att PPP-lösning kan vara ett rationellt sätt att driva stora projekt som exempelvis en ny spårväg.

## PPP rationellt

PPP-lösningar kan också innebära ett mer rationellt sätt att driva stora projekt som exempelvis en ny spårväg. Det krävs exempelvis inte att stadens förvaltning upprättar ett särskilt projektkontor enkom för att förverkliga den nya spårvägen. Detta kan med fördel överlämnas åt ett konsortium som består av de företag med specialkompetens som är engagerade i den nya spårvägen.

– Det blir färre gränssnitt och därmed rationellare arbete som går snabbare och därmed blir mer kostnadseffektivt, förtydligar *Torsten Nederman*.

Begreppet Turn Key används ofta för denna typ av projekt.



– I Sverige saknas ännu politiskt mod att utnyttja PPP-lösningar. Det dröjer nog innan vi ser dem i större omfattning, säger *Anna Lihr*.