



Utbyggnad pågår sedan hösten 2015 av spårvägen i Gmunden i Österrike; stadsgenomfarten blir dubbelspårig och på sikt kopplas stadsspårvägen och Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf till en genomgående Stadt-Regio-Tram, SRT. Foto: Otfried Knoll

## Trafikutveckling i Österrike:

# Spårvägen i Gmunden förlängs

**Gmunden i Österrike har länge haft en av världens kortaste spårvägar: blott 2,3 km lång. Snart förlängs banan och kopplas på**

**sikt samman med en regional-spårväg. En gammaldags spårväg förnyas radikalt enligt moderna biltrafiksanerande principer.**

**Av Otfried Knoll**

**D**en 1 september 2015 inledes den andra byggetappen av Stadt-Regio-Tram (SRT) Gmunden–Vorchdorf.

Sträckan går från Franz Josef-Platz till Grabenkreuzung (km 2,172 till km 2,402) och innebär dubbelspår för innerstadsgenomfarten. Två andra viktiga SRT-delprojekt håller också på att färdigställas: Den direkta kontakten för Gmundens spårväg till Gmundens ÖBB-station är sedan i maj 2015 utförd som en tvåspårig ändhållplats med mittplattform. Ett tak har byggts över hållplatsen.

I Vorchdorf planerades om- och nybyggnaden av Stern & Hafferls huvudverkstad att vara färdig vid årsskiftet 2015/16, så att leveranserna av de elva spårvagnarna Tram-Link-V3 från Vossloh kan ges plats och underhållas.

Byggetapp två med den nya växeln vid den så kallade Korsokurvan är en nyckel-tapp i hela projektet, eftersom den hittills enkelspåriga sträckan där övergår till den dubbelspåriga innerstadssträckan.

I riktning mot Vorchdorf (nya spåret 1) skapas en kombinerad buss- och SRT-hållplats kallad Franz Josef-Platz. Denna

fungerar dels som en viktig knutpunkt för stadsbussarna, dels som ett framtida av- och påstigningsställe för turistbussar. Dessa använder idag ofta stadsbussarnas hållplats och orsakar därmed köbildningar.

I samband med spårbygget förnyas alla rörledningar under gatan och gatans yta nyläggs så att den bättre passar in i stadsbilden.

Således införs ett gångfartsområde i innerstaden mellan Grabenkreuzung och Klosterplatz. Den nya Traunbron som ska byggas 2016-2017 kommer att bli en del av detta trafiksanerade område.



Nya ändhållplatsen för Lokalbahn Gmunden–Vorhdorf, flyttad hit från tidigare Seebahnhof under 2014. Härifrån ska spårvägen förlängas till vänster, ner mot Traunbrücke och vidare genom centrala Gmunden, och kopplas till stadsspårvägen, för att bilda Stadt-Regio-Tram, SRT.

Foto: Thomas Johansson

I och med idrifttagandet av Gmundens förbifart öst den 1 augusti 2015 skapades ytterligare en möjlighet för detta. SRT-spårvagnarna kommer på innerstadens nybyggnadsavsnitt att gå i blandtrafik i båda riktningarna i biltrafikens hittillsvarande körfält och trafiksignalerna kommer att styras av SRT-spårvagnarna.

Som underbyggnad används det redan på Esplanaden och i Traunsteinstraße beprövade massa-fjädersystemet. För upphängning av kontaktledningen används i stället för stolpar om möjligt mursetter i brons på husen enligt historiska förebilder.

Ett huvudsyfte med SRT-projektet är att i Gmundens innerstad möjliggöra en perma-

nent trafiklugnande miljö med likaberättigande för alla trafikanter.

Förbundslandet Oberösterreich finansierar projektet till 80 procent, 20 procent finansieras av Gmunden stad och angränsande kommuner.

Föreningen Pro Gmundner Straßenbahn kommer att ställa nästan hela sin förmö-



Hittillsvarande ändhållplats vid Franz-Josef-Platz, i maj 2015, innan utbyggnadsarbetena startade. En av spårvägens vagnar, nr 10, en Düwag/Kiepe från 1952 står vid den soliga hållplatsen inför den 2,3 km "långa" resan till Bahnhof Gmunden. På den korta sträckan passerar en imponerande lutning om tio procent!

Foto: Thomas Johansson



Som vid många större infrastrukturprojekt var motståndet stort mot SRT. Bland annat klagades över slöseri med skatter, uttrycktes motvilja mot 60 ton (!) tunga, 32 meter långa regional**ttåg** som antas "dundra" genom centrum i kvartstrafik. Elbussar framfördes som bättre lösning; tydligen ett internationellt universalargument. Foto: Thomas Johansson



Den direkta kontakten för Gmundens spårväg till Gmundens ÖBB-station är sedan maj 2015 utförd som en dubbelspårig ändhållplats med mittplattform. Foto: Otfried Knoll

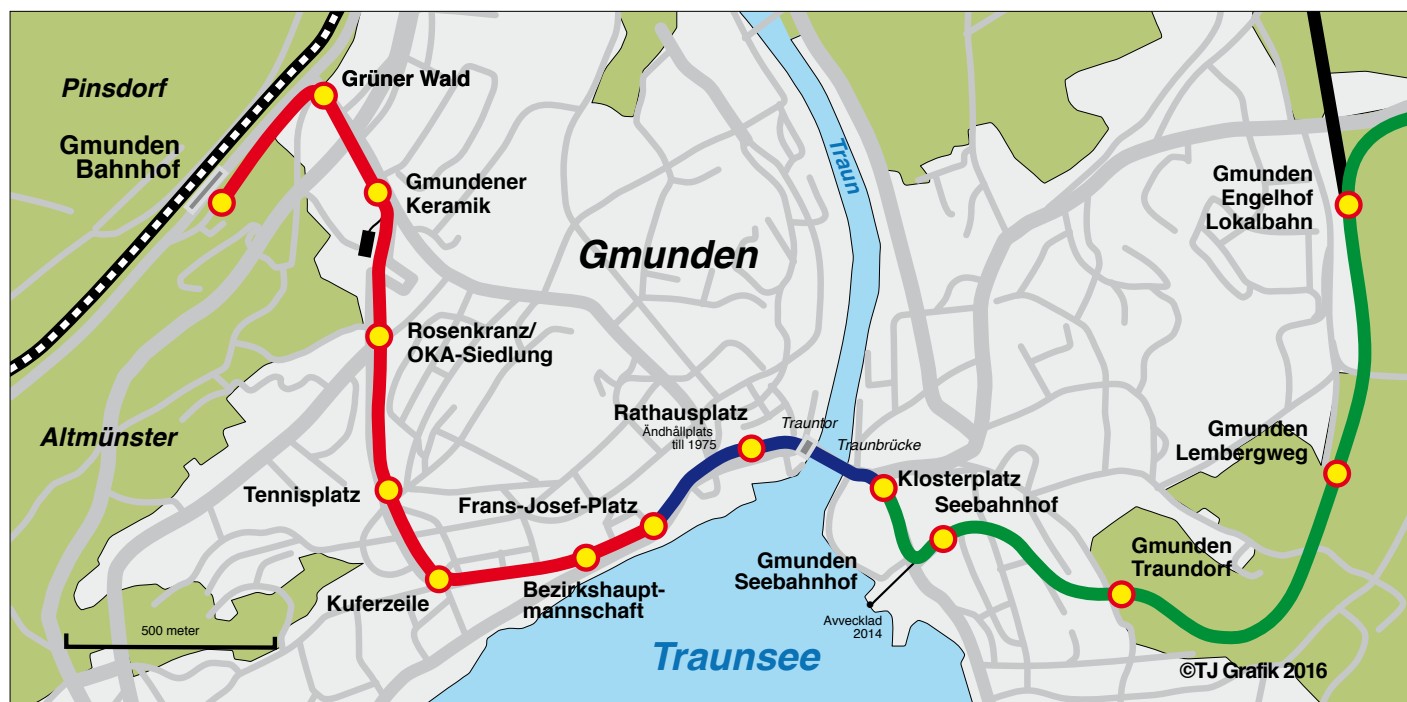
genhet till förfogande för staden för genomförandet av SRT:s innerstadssträcka. Tillsammans med tidigare investeringsbidrag till konkreta projekt, som provdriften med Combino år 2003 och Flexity Outlook år 2008 liksom även anskaffandet av Pöstlingbergspårvagnen GM 100 år 1995, handlar det om ungefär 200 000 euro i

privata medel som staden Gmunden omedelbart använder. Dessa medel har sparats ihop genom förutseende planering och har alltid använts målinriktat strategiskt.

Med växeln vid Franz Josef-Platz blir framtiden för Gmunder Straßenbahn uppenbar, och därför är finansieringen ett av bidragen från föreningen Pro Gmunder

Straßenbahn. Detta unika tillvägagångssätt har särskilt inom förbundslandet Oberösterreich fått stort erkännande. □

Mer om spårvägsutbyggnaden i Gmunden på nästa uppslag



Idag går spårvägen i Gmunden mellan järnvägsstationen och Franz-Josef-Platz, röd linje. Traunseebahn, grön linje, har sedan 2014 ändstation vid Klosterplatz. Nu byggs den första etappen av sammanbindningssträckan, blå linje. Ny bro över floden Traun planeras (Traunbrücke). Med sammankopplingen kommer Rathausplatz åter att trafikeras med spårvagnar, så som var fallet fram till linjeförkortningen 1975.