



Den 17 och 18 mars höll föreningen Spårvagnsstäderna årsmöteskonferens. Konferenshotellet ligger i anslutning till den senast öppnade spårvägssträckan i staden, nära Stenpirens resecentrum. Spårvagnar och stombussar trafikerar de båda körfälten i mitten, övriga busslinjer angör sidoplattformarna. Färjetrafiken återfinns till vänster, strax utanför bilden.

Spårvagnsstädernas årsmöteskonferens:

Nyheter – och välbekant

Göteborgs senaste spårvägssträcka utgjorde lämplig omgivning till Spårvagnsstädernas årsmöteskonferens. Föredragen presenterade dels intressanta nyheter, dels välkända åsikter inom

spårvägsbranschen. Föredraget om hur man väljer material, färg och form för att attrahera fler passagerare var nog ämnet som var mest avlägset en traditionell svensk spårvägskonferens.

Av Thomas Johansson

Den 17 och 18 mars samlades ett hundratal delegater i Göteborg för att närvara vid föreningen Spårvagnsstädernas årsmöteskonferens.

Platsen var väl vald, dels med tanke på att Göteborg är en riktig spårvägsstad, dels eftersom konferenshotellet ligger i anslutning till den senast öppnade spårvägssträckan i staden, nära resecentrum Stenpiren.

Kanske är stadsmiljön i området inte den mest trivsamma; en tidigare hårt belastad trafikled har förts ned i en ny tunnelpassage och därmed lämnat ett urbant sår på ytan. Här krävs en omfattande läkningsprocess för att skapa trevligare stadsmiljö. Spårvägens nya sträckning genom området kan vara ett första steg.

Efter välkomsthälsning av föreningens kanslichef *Hans Cruse* följde det första föredraget, med tema *Odense Letbane*. *Mogens Hagelskær* är administrativ direktör för den nya spårvägen i Odense.

Danmark är ett kommande spårvägsland, efter att ha varit helt utan spårväg under många år. Närmast invigs den nya spårvägen i Århus under 2017, följt av Odense 2020 och Köpenhamn 2023.

Odense är Danmarks tredje stad i storleksordning och har omkring 200 000 invånare. Hamn och industri har spelat en viktig roll i stadens historia och gör så alltför jämt. Omkring 40 000 medborgare pendlar dagligen mellan staden och omgivningarna.

Hagelskær berättade om varför spårvägen byggs, om processen och beskrev också



Spårvagnsstädernas kanslichef Hans Cruse hälsar välkommen till föreningens årsmöte i Göteborg den 17 och 18 mars.



Mogens Hagelskær är administrativ direktör för den nya spårvägen Odense Letbane som invigs 2020.

det intressanta arbetet med att integrera det nya (för Odense ny-gamla) transportmedlet i staden.

Ett annat viktigt ämne som han behandlade ingående var hur projektet presenteras för allmänhet och företag inom influensområdet, samt för medier. Många originella informationskanaler utnyttjas, exempelvis informationscyklar!

Åtta personer arbetar heltid med information om spårvägsutbyggnaden; antalet ska fördubblas under nästa år.

Politiskt råder enighet om projektet, vilket man från en stockholmshorisont bara kan gratulera till. I föredraget uppgavs att opinionen är positiv till projektet och att det tycks finnas fördragsamhet med de olägenheter som följer av arbetena.

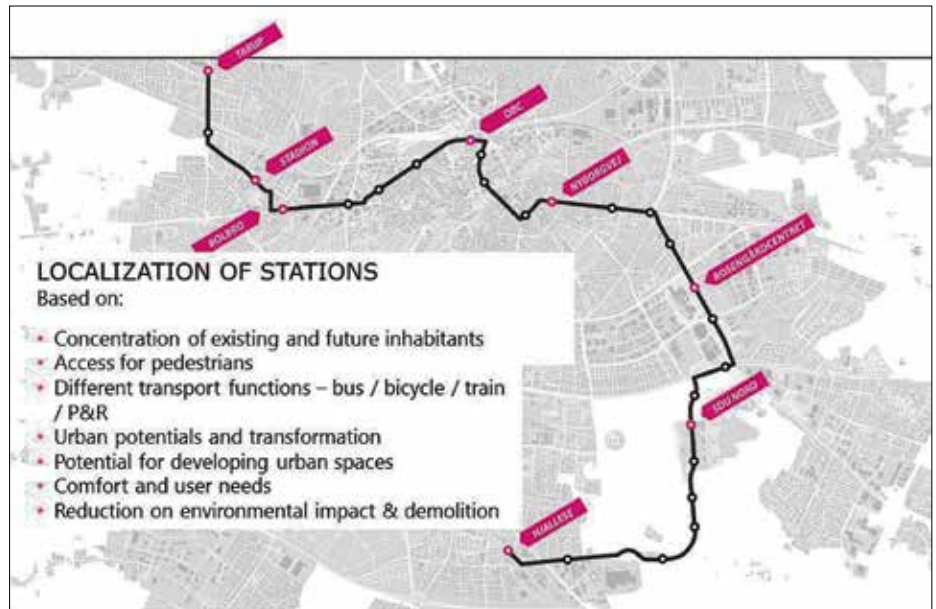
Den nya spårvägen blir 14,4 km lång, får 26 hållplatser och ska trafikeras av 14 spårvagnar. Linjen beräknas få tolv miljoner passagerare per år, vilket uppgavs motsvara omkring 35 000 passagerare per dag, således inte en överväldigande stor passagerarmängd för en spårväg, men kanske en volym som förväntas att på sikt öka.

Av föredraget framgick att den nya spårvägen byggs enligt moderna principer, således främst på reserverat utrymme, det vill säga avskild från biltrafik. Dessutom blir det en "grön" spårväg, med många nyplanterade träd och stort inslag av grässpår.

På visionsbilder framgår hur hållplatser är ska utformas. Noterbart är frånvaron av allehanda stängsel och barriärer. Däremot antyds gräs i spårområdet mellan plattformarna, vilket strider mot aktuella franska principer.

Nästa programpunkt innebar utflykt i verkligheten, givevis med spårvagn. Utfärden presenterades av *Hugo Lepik* från stadens trafikkontor och under resan guidades gruppen föredömligt av *Christer Olsson*, tidigare spårvägschef, numera vid Västtrafik. Gruppresan ledsagades även av *Mats Larsson* från Trafikkontoret och *Marie Björk* från Västtrafik.

Studieresan inleddes med en vandring till Stenpirens terminalanläggningar som ingående beskrevs. Här finns goda anslutningar



Den nya spårvägen i Odense blir 14,4 km lång, får 26 hållplatser och ska trafikeras av 14 spårvagnar. Linjen beräknas få tolv miljoner passagerare per år, vilket uppges motsvara omkring 35 000 passagerare per dag.
Illustration: Odense Letbane



På visionsbilder framgår hur hållplatser planeras att utformas. Notera frånvaron av allehanda stängsel och barriärer. Notera också grässpår.
Illustration: Odense Letbane

mellan spårväg-, buss- och färjelinjer. Inne i terminalbyggnaden finns gott om väntutrymmen och, givetvis, kaféer, jämte personalutrymmen.

Efter rundtur med en spårvagn av modell Sirio återvände delgaterna till föreläsningssalen för att ta del av ett föredrag av *Björn Sylvén* från AB Stockholms Spårvägar: "Trafik på stadens villkor".

Föredraget är en klassiker i den svenska spårvägsvärlden och kan nog avnjutas hur många gånger som helst utan att uppfattas som tjatigt.

Sylvén är en fängslande föredragshållare som dessutom förstår att variera sitt budskap mellan framträdandena, bland annat genom att välja nya bilder som illustration till de viktiga budskapen.

Ytterligare en medarbetare vid AB Stock-



Utfärden introducerades av Hugo Lepik från Trafikkontoret i Göteborg.



Studieresan med spårvagn runt Göteborg inleddes med en vandring till Stenpirens terminalanläggningar, överst i mitten. Här finns goda anslutningar mellan spårvägs-, buss- och färjelinjer. Den nya spårvägslinken går mellan Järntorget (rakt ned utanför bilden) och Lilla Torget, överst till höger, med ny triangelformad spårförbindelse till befintlig spåranläggning.

holms Spårvägar tog så plats på scenen: *Thomas Lange*, som talade under rubriken ”Kampen om gatan”.

Det var i princip en genomgång av argumenten mot spårvagnar, så som de presenteras i Stockholms Handelskammars utredning från 2015. Den har vi skrivit mycket om i **Modern Stadstrafik** och därför avstår vi här från ett ingående referat.

Så blev det dags för dagens sista programpunkt, ett panelsamtal mellan *Daniel Helldén*, trafikborgarråd i Stockholm (MP), *Per Gunnar Andersson*, Trivector, *Stella Fare*, tidigare politiker i Stockholms stad samt *Thomas Lange*, AB Stockholms Spårvägar.

Samtalet modererades av *Pernilla Warberg*.

Eftersom samtliga i panelen är kända förespråkare för kollektivtrafik generellt, och några speciellt gillar spårvagnar, var det knappast upplagt för någon hetsig debatt, snarare för fastställande av samförstånd.

Endast frågan om elbussar kunde något öka hjärtfrekvensen hos åhörare och paneldeltagare. Här fanns som tur var lite olika åsikter.

Grundproblemet, så som det analyserades av panelen, tycks vara synen på bilen – i staden, ska tilläggas. Det är ont om gatuplats i staden, därför är det smart att åka

Delegaterna lämnar spårvagnen efter rundturen och beger sig tillbaka till konferenslokalen.



Ett panelsamtal hölls mellan (sittande från vänster) *Thomas Lange*, AB Stockholms Spårvägar; *Stella Fare*, tidigare politiker i Stockholms stad; *Daniel Helldén*, trafikborgarråd i Stockholm (MP) och *Per Gunnar Andersson*, Trivector. Samtalet modererades av *Pernilla Warberg*.



Den andra dagen inleddes med ett föredrag av Elisabeth Dalby, vid den franska designbyrån RCP Design Global i Tours. Temat var "Sensory Design",

kollektivt. Alltså måste kollektivtrafik prioriteras före individuella bilresor. Men kollektivtrafiken utmanar då bilen, varvid konflikter riskerar att uppstå och då börjar det bli känsligt i vissa politiska läger.

En lösning som då förespråkas är tunnlar, gärna tunnelbana. En annan lösning är att propagera för "ny teknik", som antas fixa alla problem, i en vag framtid.

Intressantast var nog insikten att kollektivtrafikbranschen inte får vara naiv i



Den nya spårvägen i den franska staden Tours invigdes den 1 augusti 2013, med 21 40-meters spårvagnar i uppseendeväckande färg och form. Linjen är 14,3 km lång, har 29 hållplatser och 53 000 passagerare per dag. Efter spårvägsinvigningen har kollektivresandet ökat 40 procent i staden och intäkterna var 700 000 euro över prognosen för 2014. Illustration: RCP Design

"Kampen om gatan" (Kampen mot bilen?), utan måste utnyttja professionella krafter för att skapa mervärden hos kollektivtra-

fiken. Jämför med hur bilbranschen gör reklam för sina produkter och tjänster.

Den andra dagen inleddes med ett före-



MANUFACTURER OF THE YEAR



pesa.pl

marketing@pesa.pl