



Vid årets stora kollektivtrafikmässa i Paris dominerade elbussar – delvis från Kina – och självkörande fordon! I tillverkarens monter firade Volvos 7900 E-batteribuss (till vänster) sitt första år i drift på linje 55 i Göteborg. En tolv meters Volvo 7900 elbuss kommer att testas av RATP i Paris. Operatören har tidigare i år testat batteribussen E12 från Yutong Dietrich (till höger).

Transports Publics, Paris 14-16 juni 2016

Demonstranter, elbussar och självkörande fordon

Jämfört med förra upplagan 2014 var kollektivtrafikmässan Transports Publics i Paris riktigt internationell i år. Efter en mycket "fransk" invigning med demonstranter från taxi- och kollektiv-

trafikbranschen fick besökarna se el- och hybridbussar från hela världen.

Och färdas ombord på självkörande fordon. Men vart har spårvagnarna tagit vägen?

Av Patrick Laval

Vartannat år i juni organiseras i Paris kollektivtrafikmässan *Transports Publics* av GART, franska trafikhuvudmännens organisation, och UTP, franska trafikutövarnas förening, inom ramen av intressegruppen GIE Objectif Transport Public.

På engelska heter evenemanget "The European Mobility Exhibition" och visst har vissa upplagor varit rätt internationella, medan förra utställningen (se artikel i **Mo-**

dern Stadstrafik 4-2014) var rätt fransk. Årets upplaga, den sjunde sedan starten 2006, var definitivt internationell – och inte bara europeisk. Särskilt när det gäller årets två huvudteman, nämligen elbussar och självkörande fordon.

Två kinesiska elbusstillverkare hade kommit till Paris, liksom schweiziska postdiligenserna PostAuto/CarPostal, som välkomnade mässans besökare ombord på sina självkörande fordon.



Fransk invigning med demonstranter!

I övrigt är internationella kollektivtrafikunionen UITP samarbetspartner till evenemanget sedan 2008 och i år har samarbeten inlett med amerikanska APTA och tyska VDV, som bidragit med konferenser.

Mässans tredje och sista dag var föresten en ”fransk-tysk järnvägsdag”, trots att järnvägsfordonen lyste med sin frånvaro på utställningen.

Och som varje gång hyllades en internationell hedersgäst, i år kolombianska Medellin – ännu en sydamerikansk stad, efter Curitiba med sin BRT för två år sedan.

Medellin kännetecknas av en mångfald av kollektivtrafikmedel, ett integrerat system med ledbussar (Metroplus), tunnelbana (Metro), Translohr-spårvagnar på gummihjul, kabinbanor (Metrocable), hyrcyklar och rulltrappor.

Dessutom har franska trafikutövarna verkligen blivit internationella, inte minst i Sverige, med stora aktörer som Keolis, som är dotterbolag till franska statens järnvägar SNCF, jämte Transdev – samt RATP som är kollektivtrafikens operatör i Paris, genom dotterbolaget RATP Dev.

Därför lanserade Keolis och SNCF sin *Mass Transit Academy* under mässans sista dag. Idén är att till hela världen exportera fransk sakkunskap när det gäller förorts- och pendeltåg.

Moderna lösningar, som CBTC-systemet Nexteo (avsett för den framtida förlängningen av pendeltågslinjen Eole väster om Paris) visades därför i SNCF:s monter.

Som ”merit” (!) nämnde SNCF också sin stora erfarenhet av tågssystem i dåligt skick – vilket upplevs som en daglig plåga för resenärerna i Parisregionen.

I år samorganiserades Transports Publics med vägmässan Interoute & Ville, vilket kanske har bidragit till en ca 20-procentig ökning av besökarantalet från den vanliga



Trafikoperatören RATP i Paris ska prova ett självkörande mini-fordon vardera från de båda franska tillverkarna EasyMile och Navya. Det förstnämnda har sex sittplatser och plats för sex stående, det andra är för upp till 15 resenärer.



Interiör i fordonet från Navya. Förutom sex sittplatser finns tre klappsitsar mitt emot dubbel-dörren (som bara finns på ena sidan). Den lilla skärmen till höger är bland annat avsedd för att visa var fordonet befinner sig på linjesträckningen.

storleksordningen 10 000 till 12 000. Inte dåligt för en mäsas som hamnar i kläm mellan stora etablerade världsevenemang som

Busworld eller Innotrans och mindre än ett år efter en annan viktig fransk kollektivtrafikmäsas, RNTP, som äger rum varannan



Förutom alla elbussar och självkörande fordon visades även tämligen konventionella fordon på den annars innovativa mässan. Här en sedan tidigare bekant bussmodell, dock rätt originell i designen: IVECO Bus Crealis, för ZeniBus, ett nytt BRT-system som med 15 fordon lanseras den 29 augusti väster om Marseille.



Franska Safran presenterade en ny tolv-metersversion av sin Businova, den här gången som multihybridbuss. Den går bland annat i dieselhdraulisk drift vid behov. Hör hemma hos RTM i Marseille



Hos Van Hool fanns något riktigt nytt, som ändå såg bekant ut. Fordonet, som kallas Trambus, är nämligen en helelektrisk version (litiumjon-batteri) av ledbussen Exquicity, här 18 meter lång för VHH i Hamburg och Holstein. Inredningen är enkel men elegant.



Utanför mässhallarna visades en hybridbuss från Iveco Bus, som ska köras av TCL i Lyon inom ramen för europeiska EBSF 2-programmet. Av större intresse för besökarna var det självkörande fordonet Easy-Mile EZ10, i tvåriktningsutförande, men med dörr bara på ena sidan.



Heuliez GX 337 Elec med 350 kWh batteriutrustning är en av de batteribusstyper som ska provköras på linjer i Paris. Med 18 mil på en laddning, i enighet med RATP:s krav. Fordonet blev förresten den första tolv-meters batteribuss som byggts i Frankrike, men Heuliez fick inte så stor reklam som konkurrenten Bolloré – som också verkar i mediabranschen!



Under kvällen den första mässdagen fick besökarna se batteribussen Ebusco 2.0 tillfälligt parkerad utanför mässområdets huvudentré. Bussen, som hade körts dit av Transdev för att hämta gäster, provkörs på en förortslinje väster om Paris. Minst sju fordon har i april beställts för att gå över till eldrift på busslinjen mellan Argenteuil och Sartrouville.

höst i en fransk storstad och också organiseras av GIE Objectif Transport Public!

Ett internationellt evenemang, visst, men i renodlad fransk atmosfär. Bland utställningens allra första besökare fanns ett hundratals demonstranter från fackföreningen CGT från taxi- och kollektivtrafikbranschen.

En dryg timme senare, medan demonstranterna drack champagne och åt lyxsmörgåsar i montrarna (!), hölls en minimal invigning av bland annat senatorn *Louis Nègre*, GART:s ordförande, och *Jean-Pierre Farandou*, ordförande för både Keolis och UTP.

Ovanligt nog hade ministrarna valt att inte göra sig besvär med att komma i år. Kanske hade det att göra med stämningen i Frankrike, som minst sagt var rätt spänd i juni, med terroristhot, ständiga demonstrationer mot regeringens arbetslagsförslag, flera veckors tågstrejk och översvämningar längs Seinefloden i Paris.

Franska transportbranschen är också i kris, med regeringen som inte tycker sig ha tillräckligt med pengar för fjärrtåg – och

städer som ifrågasätter nya investeringar i kollektivtrafik, särskilt nya spårvägar.

Samtidigt som köp av nya, miljövänligare, bussar bara blir dyrare. Därför välkomnas alla lättare lösningar, helst billigare i drift, särskilt för glest trafikerade förbindelser. Är självkörande fordon svaret?

Osynliga spårfordon

Måste nybyggda spårvägar vara dyra? Frågan är inte ny, men nya svar kommer alltså jämt från franska aktörer, med lösningar från tidigare erfarenheter.

För tre år sedan på UITP-mässan presenterade byggföretaget Vinci och spanska spårfordonstillverkare CAF – som också är ”fransk” eftersom en fabrik i sydvästra Frankrike har tagits över för några år sedan – sitt lågpriskoncept NexTram.

Och i år på Transport Publics visade Colas Rail, en annan fransk specialist på spårbyggen, sin lättare och billigare lösning för spårläggning, som helt enkelt heter Le Tram Way.

Lösningen kombinerar avtalsfrågor så-

som helhetskontrakt, lokala resurser, open access-dataprogram och offentlig-privat samverkan med teknik och planering.

Återanvändning av befintlig infrastruktur, kortare byggtider tack vare prefabricerade spårelement, lättare spår som inte kräver ledningsomläggningar, tillsammans med längre avstånd än 500 meter mellan hållplatserna är några av inslagen.

Byggföretaget Colas, moderbolag till Colas Rail, visade också hur ett lager grov asfalt under spårvägarnas betongplattor – en lösning som tillämpats i Bordeaux och Dijon – inte bara blir billigare med lägre konstruktionshöjd och mindre underhåll, utan också underlättar arbeten eftersom asfalten läggs med beläggningsmaskin, varvid den preliminära ”asfaltvägen” kan användas av arbetsfordon under byggarbetet.

Apropå billigare spårvägar har lobbygruppen *L'Atelier du Tram*, som nyligen bytte namn till mindre ”spårvägsvänliga” *Atelier Nouvelles Mobilités*, utgivit två nya böcker under transportmässan, som följer på fjolårets bok ”14 millions d'euros”. En roman om en medelstor fransk stad som