



I Prag transporteras 317 miljoner passagerare per år med spårvagn. Vid viktiga hållplatser kan två spårvagnar åt gången stå inne vid plattformen.

Prag – mycket historia och bra kollektivtrafik

Till Prag bör den resa som är historiskt intresserad, och även den som vill se hur en gammal stad kan modernisera och bygga ut

spårvägstrafiken. Staden kan vara en förebild för trafikansvariga på andra håll där spårvägstrafik avvecklats eller reducerats.

Av Morten Engelbrecht

Prag är en stad med 1,4 miljoner invånare och en av 206 städer i Europa där kollektivtrafik på spår i form av moderna spårvagnar är en naturlig del av vardagen. Spårvägslinjerna trafikeras av 948 spårvagnar som löpande moderniseras, eller successivt ersätts av moderna läggolvsagnar.

Den äldsta vagnen i trafik är 36 år, men nivån på skötsel och underhåll gör att också äldre vagnar är attraktiva, med köregen-

skaper som är fullt i paritet med de modernaste vagnarnas.

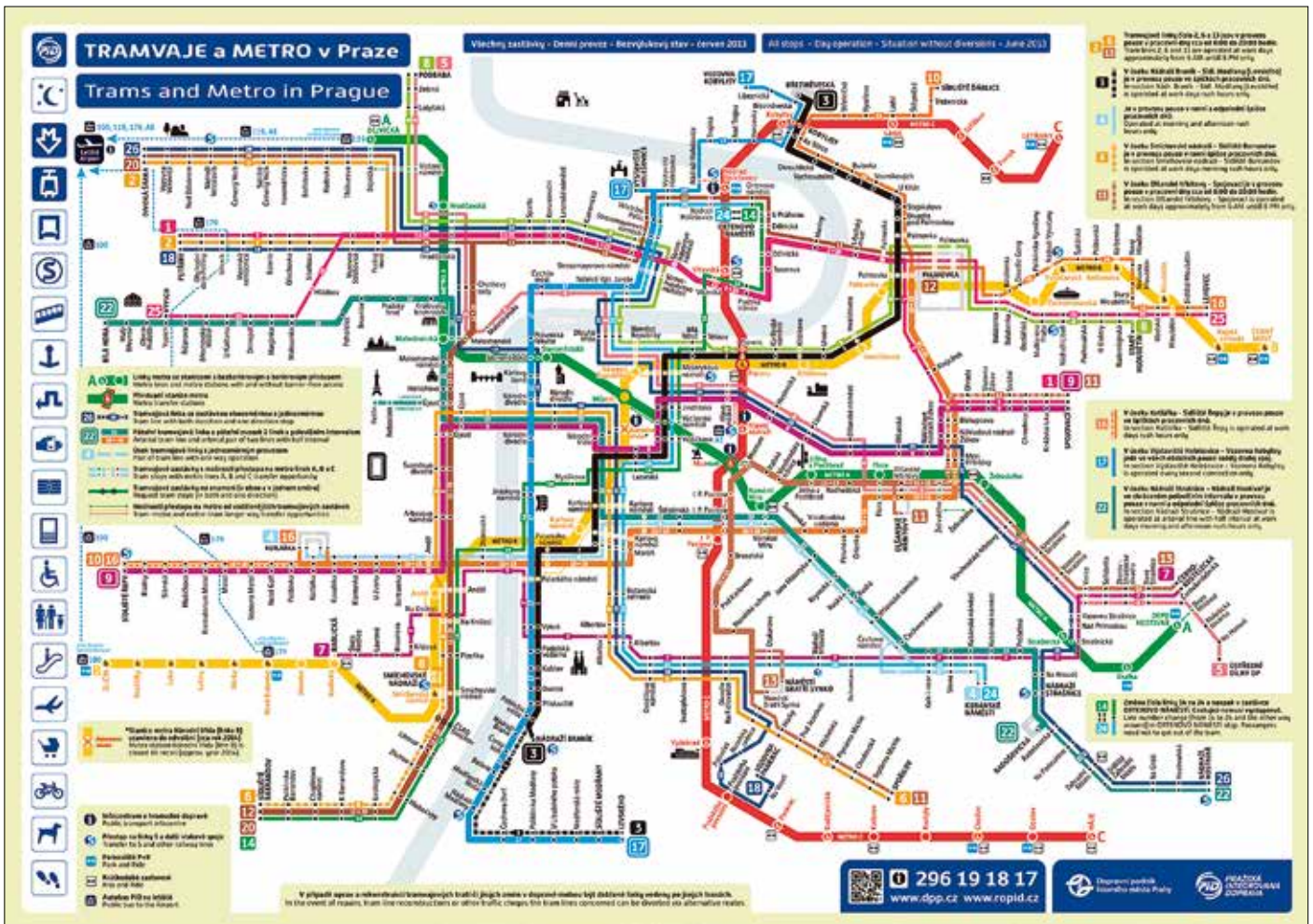
Det är många som utnyttjar kollektivtrafiken. En förklaring är att spårvägslinjerna körs med fem- till tiominutersintervall och att de flesta sträckningar i innerstaden trafikeras av tre till fyra linjer. Det betyder att man kan utan problem kan ta sig runt i staden, med ett minimum av byten.

På en av de mest belastade hållplatserna, som angörs av fem linjer, kunde jag inom

loppet av en timme konstatera 54 spårvagnsavgångar. Passagerarna stiger av och på i alla dörrar, utan att visa eller validera färdbevis.

Förklaringen är att avgiftssystemet baseras på att invånarna via en betalservice kan köpa resor för olika tidslängder: en, tre, fem eller tolv månader. Unga, studenter och pensionärer betalar halvt pris, och de över 70 åker gratis.

Priset för ett årskort sänktes under 2015



Spårvägsnätet omfattar 518 km och matar till 65 km tunnelbana. Spårvägen tillgodoser transportbehovet i de flesta stadsdelar.

och kostar idag motsvarande 1 692:- svenska kronor. Det gäller i det område av Prag som täcks av spårväg och tunnelbana.

Den historiskt spännande staden Prag ger en trygghetskänsla när man reser med kollektivtrafiken. På många platser finns poliser som är redo att hjälpa invånare och turister. Alla gator, platser och byggnader i centrala staden är välskötta. När äldre hus ska ersättas byggs de nya i samma stil som de som stod där tidigare. Detta är några förklaringar till varför Prag har sex miljoner turister om året. Det är fyra gånger fler än antalet som bor i staden.

På alla hotell och informationskontor kan man få en schematisk karta över spårvägslinjerna. Turister kan köpa en-, tre- eller femdagarsbiljetter. De kostar motsvarande 39:- svenska kronor per dygn för ett obegränsat antal resor i Prag. De kan köpas i kiosker och på tunnelbanestationer. Biljetten ska stämpas en gång i biljettautomaten i vagnarna.

Trafikansvariga i alla större europeiska städer, som tidigare helt eller delvis utvecklade ett spårvägssystem, bör besöka Prag och se hur en gammal spårvagnstad har lyckats att utveckla stadsområden, där spårvagnarna är attraktiva och utgör ryggraden i den dagliga kollektivtrafiken. □



Trots stadens storlek syns förhållandevis få bilar på gatorna. Detta förklaras med att bilister har ett attraktivt alternativ till förfogande, i form av ett finmaskigt nät av spårtrafik över och under jord. Dessutom är genomfart genom den äldre stadskärnan inte tillåten. De nyaste låg-golvsspårvagnarna är byggda av Skoda, av modell For City.



Prags spårvagnar matar till och från tunnelbana och lokalbanor. På denna hållplats erbjuds smidigt byte utan att passagerarna störs av biltrafik.



Det är påfallande att många turister använder spårvägen för att komma till och från sevärdheterna. På bilden syns en äldre spårvagn i den typiska färgsättningen rött och gulvitt i turistkvarteren. Notera passagen genom huset i bakgrunden, medan byggnaden till vänster nog skulle behöva lite omvårdnad.