



Den inre ändhållplatsen för linjerna 10 och 11 i Antwerpen. De 2,30 m breda vagnarna på meterspår utnyttjar allt utrymme på de smala gatorna mellan de gamla husen, många från 1600-talet.

## Antwerpen:

# Smala gator inget hinder för spårväg

**Ibland framförs argumentet att "här är för trångt för spårvagn". Oftast är det precis tvärtom, när det är så trångt i en stad att bussar inte kommer fram, då är spårvagnen på sin rätta plats. Leif**

**Stolt reste till Antwerpen för att med egna ögon se hur smala gator och trånga gathörn spårvagnar kan passera. Spårvagnarna är smala, vilket kompenseras med det generösa längdmåttet.**

**Av Leif Stolt**

**S**pårvagnen har en stor fördel som den nästan är ensam om i gatutrafik: den kan trafikera mycket smala områden eftersom den inte behöver så stor marginal vid sidorna.

Det enda stadsfordonet som också klarar små toleranser är spårbussen, men med tanke på alla dess problem, såväl tekniska

som proprietära, är det barmhärtigast att glömma den.

När en stad har trånga och smala gator i centrum kan man som regel inte ha buss- trafik med normalbussar och då återstår för yttrafiken minibussar eller spårvagn, såvida man inte helt bortser från behovet av trafik på ytan.

Halvmiljonstaden Antwerpen i norra Belgien är ett bra exempel på hur ett mycket begränsat gatuutrymme används.

Det finns omkring 80 kilometer trafikspår som trafikeras av såväl halvsekelgamla belgiskbyggda PCC-vagnar, med mycket höga insteg, som av nya ledvagnar med låggolv.

Hälften av de ca 250 vagnarna utgörs av



Centrumgata med meterspår. Bilsterna blockerar inte spårvägstrafiken utan utnyttjar trottoarer och gågator för uppställning. Fotgängare tycks visas föga hänsyn.



äldre materiel. Vagnparken är ett bra exempel på att spårvagnar ofta har en teknisk livslängd som kan bli *för* lång, eftersom de med tiden inte uppfyller exempelvis krav på passagerartillgänglighet. Först 2018 ska PCC-vagnarna ersättas av låggolvsvagnar.

I Antwerpens centrum är många av de vackra husen från 1600-talet, liksom gatunätet. En normalbuss skulle inte komma fram här,



De halvsekelgamla belgiskbyggda PCC-vagnarna, som är mycket vanliga i Antwerpen, visar tydligt ett problem med välbyggda spårvagnar: innan de uppnått sin tekniska livslängd är de föråldrade på grund av dålig tillgänglighet för passagerarna.

Till vänster: En normalbuss skulle ha framkomlighetsproblem här. Endast en 2,30 meter bred spårvagn kan passera gathörnet.



En cyklist mot enkelriktningen måste stanna och ta upp cykeln på trottoaren. Spårvagnen måste också stanna. Med bredden 2,30 meter är den och gatan perfekt anpassade till varandra – men cyklisten kanske inte tänker så. Situationen utgör ett helt normalt inslag i gatubilden, vilket ingen längre reagerar på. Ett tidens tecken.

men de 2,30 meter breda spårvagnarna klarar trafiken bra.

En smal spårvagn kan således vara på sin plats i en gammal stad. Genom att spårvagnarna i sina reservat upptar minimalt utrymme kan man på många ställen även reservera utrymme för bilar och annan trafik.

Utan de smala spårvägsreservaten skulle det endast finnas ett körfält på många gator; nu kan såväl bilar som spårvagnar komma fram.

I centrum har man även löst framkomligheten genom att låta en del spårvägslinjer gå i tunnel under stadens centrum, "pre-metro".

De Lijn, som sköter spårvägstrafiken i Antwerpen, har även spårvägstrafik i Gent och vid den 67 kilometer långa kustspårvägen. Den uppges av De Lijn vara världens längsta spårvägslinje.

De båda trafiksystemen balanserar vagnarresurserna så att när trafiken minskar i städerna under sommaren är behovet större efter kusten. Vagnar överförs då med trailer mellan städerna och kusten.

Ett ekonomiskt utnyttjande av begränsade



Den underjordiska spårvagnshållplatsen Astrid, invid centralstationen. Militär med automatvapen är nu ett normalt inslag i vardagen. Stationen ingår i det så kallade i pre-metrosystemet.



Antwerpenförorten Hoboken: En 16 år gammal läggolvsvagn av typ Hermelijin invid en halvsekelgammal PCC-vagn klara för färd mot centrum. Staden bjuder på varierad åkkomfort. År 2018 räknar man med att börja ta PCC-vagnarna ur tjänst när en ny vagn typ introduceras.



resurser likt det som förekom i Stockholm för mer än ett halvsekel sedan när linje 7 till Djurgården krävde ökade vagnresurser under sommaren, samtidigt som behovet för övriga linjer minskade.

För den som vill se gamla hus och hur spårväg fungerar i en sådan miljö är ett besök i Antwerpen att rekommendera, men man måste vara beredd på att cyklister verkar anse sig vara herre på täppan och att de inte behöver ta någon hänsyn till fotgängare. □

I förorten Mortsel delar spårväg och buss reservaten och därför behövs det större utrymmen än i innerstaden. Banan, från 2012, är ett bra exempel på den nyare banstandarden i förort.