

Spårbilar på Heathrow – en intensiv konferens



Under en lång tid har förväntningarna på Ultras spårbilssystem varit stora, det första kommersiella systemet i världen. Morgantown i all ära, men nu talar vi om små, tysta fordon med modern design och teknik. Företaget ATS Ltd, grundat av Martin Lawson och med deläggande av BAA – Storbritanniens motsvarighet till vårt luftfartsverk – hade en intressant konferens inför lanseringen av sitt system på Heathrow April 21-23. Vid sidan av Ultra framträdde också Vectus och 2getthere. De senare överraskade genom sitt besked att ha ett system klart i år.

Programmet var uppdelat på fyra delar förutom sista dagen som avhandlade EU-projektet City Mobil.

Först ut och själva huvudnumret, var frågor om själva Ultra-systemet; hur det skapades, argumentationen bakom, behoven, historien och alla steg till design och implementering. Design och kostnader är viktiga. Små problem i början på ett projekt, kan leda till större fördröjningar senare i arbetet. BAA och Ultra hade lagt stor energi på att identifiera tidiga svagheter för att minimera dessa problem.

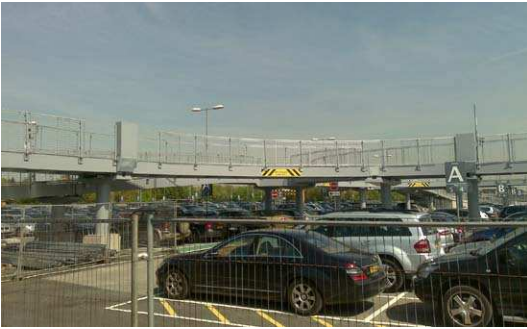
Andra delen ägnades de andra tillverkarna, svenska **Vectus** och holländska **2Getthere**. Att man valt enbart dessa berodde på, att dessa (och Ultra) tillsammans utgör de som i praktiken kan leverera ett system idag. Alla andra tillverkare har betydligt längre att gå till verklig implementering. För svensk del var det inte mycket nytt från Vectus. Deras system är väl känt och stabilt sedan länge. Det som drog mest kommentarer efteråt var Vectus framgång med samarbetet med Järnvägsstyrelsen för certifiering och godkännande.



Heathrow—Ultrasystemet upp till provning...

Holländska 2Getthere har nyligen fått kontrakt med projektet Masdar, och visade design av de fordon och den teknik de valt.

Deras lösning är ganska lik Ultras, fordon på gummihjul med magnetslingor i marken som fordonen följer. Överraskningen var att de skall leverera ett system innan årsskiftet om 13 fordon – 11 “vanliga” och 2 “lyx”. Kanske Ultra och 2Getthere lanserar sina system samtidigt.



Den **tredje delen** bestod av ett antal oberoende föreläsningar om kapacitet, design, finansiering med mera, samt andra tänkbara installationer. Jag fann rapporten från Frost & Sullivan anmärkningsvärd. Man uppskattar antalet system i världen till att bli flera hundra inom 10-12 år!

Andra intressanta föredrag var Ingmar Andreassons och Göran Tegners om svenska satsningar. De informerade även om KOMPASS, vilket även engelska talare påtalade som en mycket viktig faktor och inspiration.

Flera andra städer har kommit med intressanta pilotfall, exempelvis Daventry i England och en militärinstallation i Kansas. Marin Lowson var speciellt förtjust i ett ränkeexempel från Bristol, som han ansåg var idealiskt ur implementeringssynpunkt.

Den **fjärde delen** var själva besöket på plats. Vi fick se hela sträckningen, från parkeringen fram till stationen inne i byggnaden. En hel del fanns kvar att färdigställa, men spåret och stationen vid parkeringen var långt komna.

Det som snabbt slog mig var hur tyst systemet var – om det blåste hörde man inte vagnen komma. Med tanke på allt annat buller så blir avsaknaden av ljud behaglig. Vi kunde inte provåka banan, men väl sitta i vagnarna. De var mycket bekväma, dock lite trängre än Vectus. Att få in fyra passagerare med bagage är det inte tal om. Det blir nog oftast 2 passagerare, eller kanske en familj med två barn. Är man fler får man åka fler vagnar. Den enda kritik jag och flera andra kan rikta mot systemet är designen av själva banan. Här måste man göra mer. Som den ser ut idag med hönsnätsräcke är lite väl rått och ogenomtänkt. Färgvalet kunde också ha varit bättre, "Londongrätt" är kanske inte världens bästa kulör..



Slutkommentar:

En mycket intressant konferens. En hel del av presentationerna finns att tillgå strax, jag rekommenderar varmt de som vill fördjupa sig att läsa materialet. Att spårbilar nu bokstavligen är på banan är odiskutabelt. Det detaljarbete som Ultra och BAA lagt ned med allt från utrymning, säkerhet, design av vagnar, ljud, interaktion människa-maskin är imponerande, och att de dessutom hållit budgeten är en fjäder i hatten. För den som vill provåka systemet, öppnar man för detta inom några månader. Rekommenderas!