

7. maj 2010
Letbanesekretariatet, AB

Beskrivelse af to letbanebyer

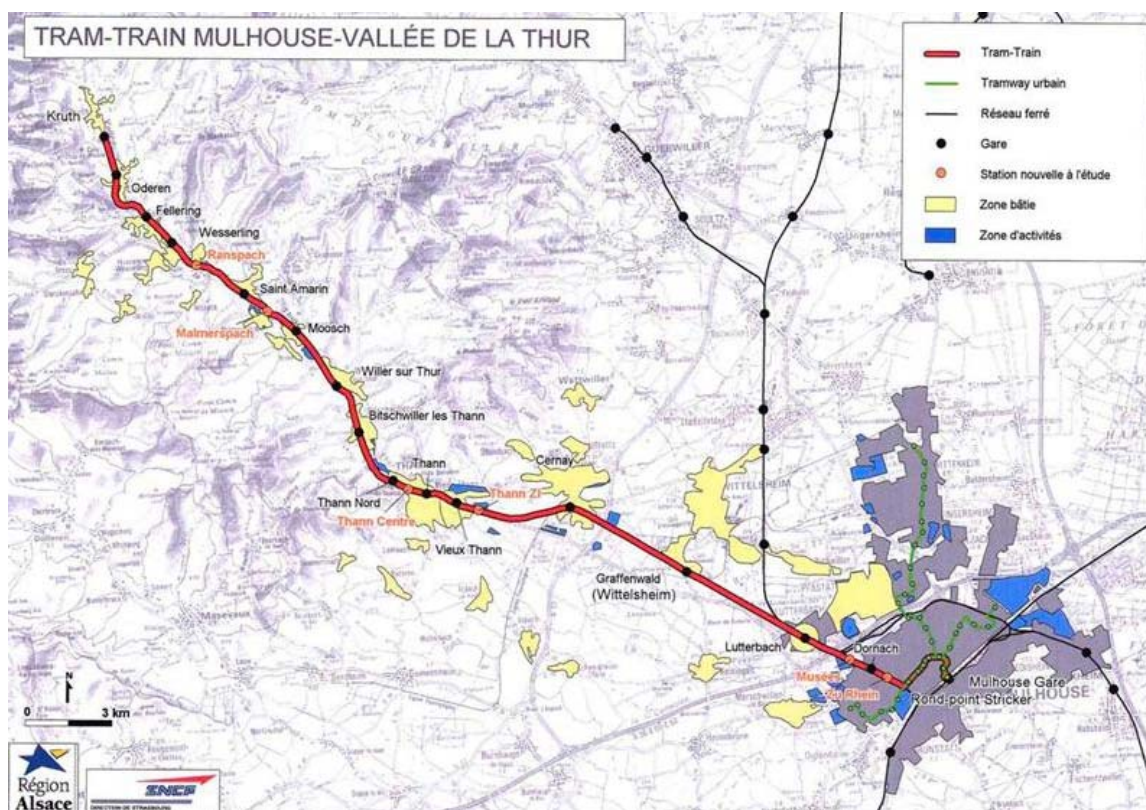
I det følgende give en kort beskrivelse af letbanebyerne, Mulhouse (F) og Freiburg (D), som besøges på en studietur for letbanesamarbejdets politiske følgegruppe i oktober 2010.

Der vil senere blive udarbejdet en mere dybdegående beskrivelse af de to letbanebyer, som deltagerne af studieturen vil modtage umiddelbart inden turen.

Mulhouse

Mulhouse er en by og kommune i det østlige Frankrig nær den schweiziske og tyske grænse. Befolkningstallet i byen er 110.000 (235.000 inkl. opland), og dermed hører Mulhouse til en af de mindste letbanebyer i Frankrig.

I 1995 blev planlægningen af letbaneprojektet opstartet. Fra begyndelsen var projektet planlagt som et integreret projekt med både lokale og regionale letbanestrækninger.



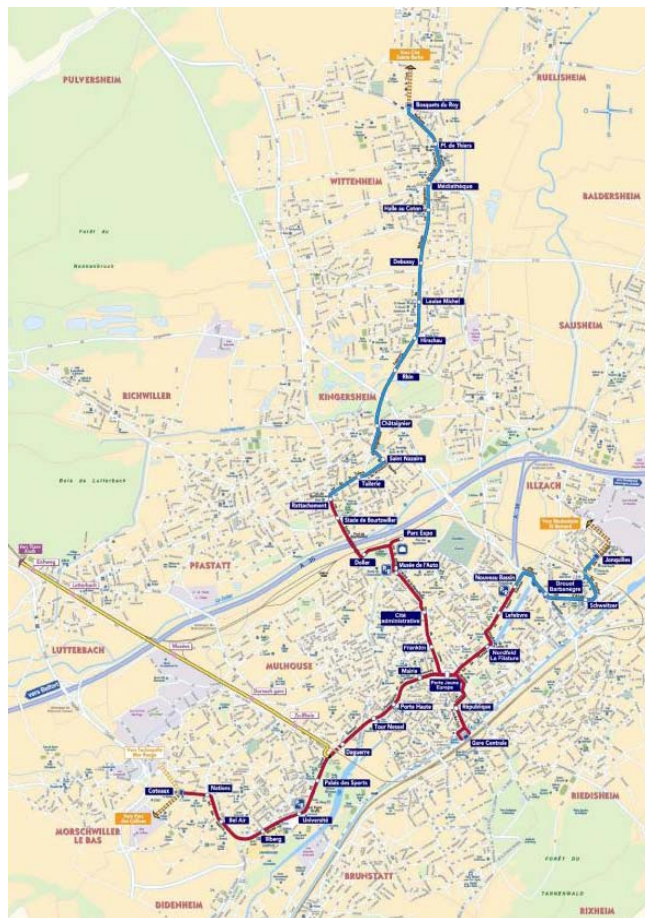
Det planlagte letbanenet i Mulhouse. De grønne linjer er det lokale net, imens den røde linje er den regionale strækning. De sorte linjer er jernbanenettet. (Kilde: SNCF)

I 2006 blev en del af de lokale strækninger i selve Mulhouse åbnet. På nuværende tidspunkt omfatter det to linjer, som passagermæssigt har ca. 50.000 daglige ture i alt.

Når strækningerne er helt udbyggede, vil der være tale om knap 20km letbanespor i selve Mulhouse. De vil blive suppleret af en regional letbanestrækning, som skal betjene byerne i den nordøstlige del af regionen, se kortet på forrige side. Denne strækning er ca. 40km og forventes åbnet i december 2010.



Letbanetog i tracé ved standsningssted.



De lokale letbanestrækninger. De røde strækninger er i brug. (Kilde: SITRAM)

På trods af, at der er tale om ét fælles letbanesystem, som både omfatter lokale og regionale strækninger, vil der, når den regionale strækning åbner, køre to forskellige typer materiel, både regionale og lokale togsæt. Disse togsæt er forskellige ift. udseende, komfort og maksimal hastighed, men kan som sagt køre på de samme skinner. At det er valgt at køre med to forskellige typer togsæt skyldes primært, at togsættene skal opfylde et forskelligt serviceniveau ift. de rejsende.



Det regionale materiel.



Det lokale materiel.

Mulhouse er interessant pga. dens parallelle udvikling af lokale og regionale letbanestrækninger, som er indbyrdes afhængige. Finansielt set ville det have været vanskeligt at etablere de lokale strækninger, hvis ikke der havde været regional interesse for letbanestrækning, som dækkede nogle af oplandsbyerne til Mulhouse. Omvendt ville det ikke have været muligt at etablere den regionale letbanestrækning, hvis ikke infrastrukturen i Mulhouse var blevet ændret, hvilket skete, da de lokale letbanestrækninger blev etableret. Det ville således ikke have givet mening at etablere den regionale strækning, hvis ikke rygraden i letbanenet var blevet gennemført.



Park & Ride-anlæg ved standsningssted.

Der er planer om yderligere udvidelser af letbanenet de kommende år på trods af en mindre statslig finansiering end til projektets første del.

Freiburg

Freiburg im Breisgau er beliggende i det sydvestlige hjørne af Tyskland, 20 km fra den franske grænse og ca. 70 km fra den schweiziske grænse. Byen, som stadig har et middelalderligt præg i sin arkitektur, er bl.a. kendt for sin høje levestandard og sin avancerede miljøpraksis. Sidstnævnte kommer fx til udtryk ved borgernes store anvendelse af cykler og genbrugsordninger, men også i byplanlægningen er der et særligt fokus på miljø og bæredygtighed. Det er de to nybyggede kvarterer, Vauban og Rieselfeld, udviklet og bygget i henhold til. Den strategiske sammenkobling mellem arealanvendelse og mobility management har medvirket til, at de to bydele er blevet kendt over hele verden, ligesom de har været med til yderligere at skabe byens grønne image.

At det har kunnet lade sig gøre at skabe dette grønne image skyldes særligt, at der i modsætning til planlægningen i mange andre byer er fokus på både 'hardware' (infrastruktur) og 'software' (foranstaltninger til støtte for den kollektive trafik, fx billige billetpriser og høj frekvens) i Freiburg. Det kommer bl.a. til udtryk i byens meget offensive mobilitetspolitik, som har medvirket til at reducere biltrafikken væsentligt ift. øvrige transportformer i byen.



Sporvogn i bydelen Vauban. Bilerne har ikke adgang til at køre direkte gennem hovedgaden ligesom både sporvogne og cykler.

Til forskel fra Mulhouse er Freiburg en historisk sporvognsby, hvor sporvognene lige siden deres åbning har været i konstant drift og har været dominerende i såvel bybilledet som i trafikplanlægningen.

Udover et effektivt sporvognsnet er det regionale jernbanenet, som i øvrigt betjenes med dieselkøretøjer, medvirkende til, at det offentlige transportsystem i Freiburg er meget vellykket. Freiburgs vigtigste station har som et led heri udviklet sig til et knudepunkt, som forbinder både nationale tog, regionale tog, sporvogne og by- og regionalbusser.



Det centrale knudepunkt i Freiburg. Sporvognene har standsningssted hen over de nationale og regionale jernbanespor, hvilket giver gode omstigningsforhold.

I de seneste år er der sket en række udvidelser af sporvognsnettet, bl.a. til Rieselfeld og Vauban. I begge bydele er sporvognsstrækningen en central akse, som bydelene er bygget tæt op omkring. Med den høje bebyggelsestæthed muliggør det en god tilgængelighed til den kollektive trafik, maks. 400m til nærmeste standsningssted for de henholdsvis 8.000 og 5.000 indbyggere i de to bydele.



I den historiske bymidte har bilerne ingen adgang. Derfor er der god plads til gående og til den kollektive trafik.



I bydelen Rieselfeld er hele byudviklingen bygget op omkring sporvognsstrækningen, som udgør en central akse igennem bydelen.