



To moderne sporvogne på plads Homme de Fer

## Strasbourg valgte letbaner

Ved kommunalvalget i 1989 var et af hovedtemaerne hvorvidt metro eller sporvogne var det rette valg for Strasbourg.

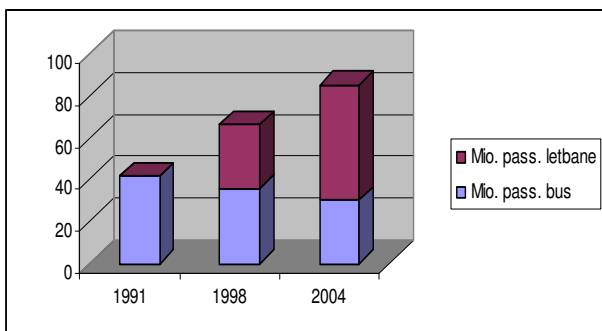
Sporvognstilhængerne vandt valget og den nyvalgte borgmester standsede arbejdet på metroen.

I juni 1989 blev der truffet formel beslutning om at påbegynde planlægningen af et letbanenet. Målet med investeringen var :

- at reducere biltrafikken i byen
- at forøge den kollektive trafiks andel fra 11% til 25%

Resultatet er, at den kollektive trafiks andel i byen allerede i 2004 blev på 24%. Resultatet har givet så meget bevågenhed at 3-4 delegationer fra hele verden hver uge besigtiger byens letbaner.

### Passagertal i Strasbourg



Passagertallets stigning efter letbanen.

#### Kilder:

ERRAC: Light Rail and Metro Systems in Europe  
 LRTA, World Systems <http://www.lrta.org>  
 Bytrafik, Niels Guldager Petersen, 2006  
[www.eltis.org/studies/52E.HTM](http://www.eltis.org/studies/52E.HTM)



Linienettet af letbaner i Strasbourg 2008

### Udviklingen i Strasbourg:

#### 1989

Formel beslutning om et letbanenet

#### 1991

Vedtagelse af første letbanelinie

#### 1994

Indvielse af 12 km. sporvej, hvor 26 letbane vogne erstatter 68 busser.

#### 2000

To nye linier på 12 km indvies med 27 vogne.

#### 2007

Byen har nu 5 linier på i alt 55 km. sporvej med 94 sporvogne

#### 2009

Nettet udvides igen bl.a. ud på jernbaner.



Ingen menneskeret at køre bil alle steder i Strasbourg

## Letbaner i Frankrig

### Udvikling med mange nye sporveje

I 1975 sendte den daværende franske trafikminister Marcel Cavaille et åbent brev til borgmestrene i otte byer, hvor man arbejdede med metroplaner. Cavaille skrev at projekter for kollektiv trafik med egen infrastruktur i de store franske provinsbyer var løbet ind i to problemer.

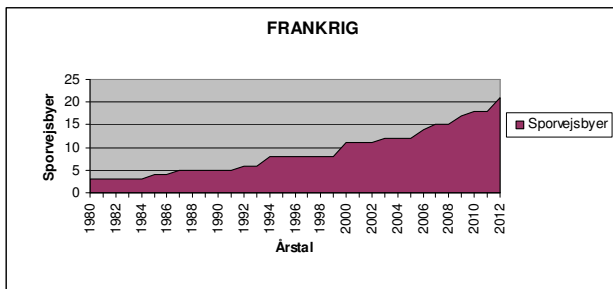
Anlæg af ny infrastruktur til metro i byområder krævede komplicerede og omkostningstunge byggearbejder, som det var vanskeligt at finansiere. Anvendelsen af højteknologiske transportsystemer var ikke i overensstemmelse med behovet for en maksimal udnyttelse af de investerede midler indenfor den kortest mulige tid.

Han fandt det derfor nødvendigt så hurtigt som muligt at overveje anlæg af transport-systemer, som i videst muligt omfang kunne udnytte eksisterende kollektive trafik traceer.

De nye anlæg skulle anvende et minimum af infrastruktur (især undgå tunneler) og skulle anvende køretøjer som var tilpasset det eksisterende bymiljø.

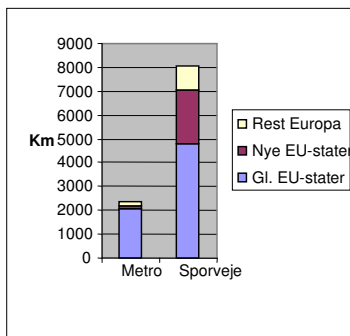
Ministeren foreslog at de køretøjer der skulle anvendes var moderne sporvogne, som kunne køre på reserverede kørefelter i de centrale bydele og i forstæderne på eget areal eller helt selvstændige traceer.

Dette brev blev starten på en succesrig udvikling af nye letbanesystemer i Frankrig.



Udviklingen af franske byer med moderne sporveje

### Sporveje er det mest udbredte bytrafiksystem på skinner i Europa



I Europa findes der 2400 km metro og 8000 km sporveje.

## Letbaner i Norden

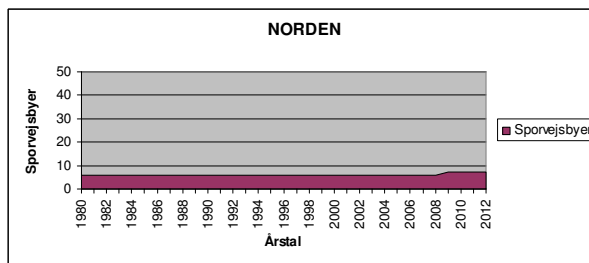
### Stort set uændret siden nedlæggelser

I 1970'erne umiddelbart før energikrisen nedlægges sporvejene i mange Europæiske byer, især i Frankrig, Spanien, England og i Norden.

Kun 6 byer i Norden bevarede deres sporvogne. Eneste tilbageværende byer med flere linier i dag er Oslo, Helsinki og Göteborg. Derudover findes enkelte linier tilbage i Stockholm, Norrköping og Trondheim.

Stockholm fik en helt ny letbane, Tvärbanan i år 2000, som blev en stor succes.

Bergen bliver i 2009 den første nye sporvejsby i Norden siden Trondheim i 1924, men der findes endnu ingen andre vedtagne planer i Norden.



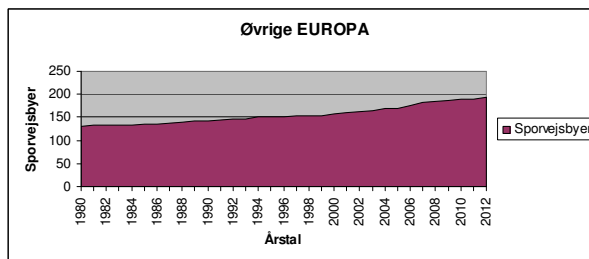
Udviklingen af nordiske byer med sporveje

## Det øvrige Europa

### Letbaner bygges og udbygges.

Tyskland, Schweiz, Østrig og Østeuropa bevarede som de eneste deres sporveje. Men fra midten af 1980'erne vendte billedet og mange nye sporvejsbyer dukkede op.

Antallet steg fra 137 sporvejsbyer i 1980, til 190 i 2008. I gennemsnit er der kommet 2 nye sporvejsbyer til om året. Dertil skal regnes mange udvidelser af de eksisterende sporveje.



Europæiske byer med sporveje ud over de nordiske