



Från augusti 2010 går det att åka spårvagn också till flyplatsen i Lyon. Linjen utgår från järnvägsstationen Part-Dieu och tillryggaläger den 22 km långa sträckan på 27 minuter, tidvis i 100 km/h.

Frankrikes första flygspårvagn

Spårvägen i Lyon expanderar kontinuerligt. Senaste utbyggnaden var dock snabbspårvägen Rhônexpress mellan centrum och

flygplatsen. Den delar spår med en av stadslinjerna, men kör förbi de flesta mellanållplatser. Vagnparken är liten, endast sex fordon.

Av Patrick Laval

Sedan den 9 augusti 2010 har Lyon Frankrikes första snabbspårtrafik mellan stad (nämligen järnvägsstationen Part-Dieu) och flygplats (Lyon Saint-Exupéry), 22 km österut, med en ”garanterad restid på mindre än 30 minuter” (nämligen 27 minuter).

Rhônexpress – så heter förbindelsen – är förresten en pionjär på flera sätt i Frankrike.

För första gången körs två olika typer av spårvagnar från två olika trafikutövare på samma spår: genom Lyons östra förorter rullar både linje T3:s vita Alstom Citadis sida vid sida med Rhônexpress röda Stadler Tango.

De första körs av Keolis på uppdrag av

Sytral (kollektivtrafiken i Lyons tätort) sedan december 2006, medan de andra bedrivs av ett dotterbolag till Veolia med länet Rhône (i stort Lyons tätort plus vindistriktet Beaujolais) som trafik huvudman.

Den sistnämnda spelar ju en viktig roll i Lyons flygplats och råkar äga banvallen av före detta CFEL, en nedlagd lokalbana vars reservat i stort har återanvänts för både linje T3 och Rhônexpress linjesträckning.

Tre regelverk

Banan, som i princip är dubbelspårig, följer tre olika regelverk. Först som *stadsspårväg* en liten bit i och genom Lyons gator (största tillåtna hastighet 50 km/h) öster om Part-

Dieu, sedan som *förortsspårväg* (egen banvall, bommar vid ca 30 plankorsningar och största tillåtna hastighet 70 km/h) under nästan 15 km till Meyzieu, med sidospår där de röda snabbvagnarna kan köra om de vita, och slutligen som *lokaljärnväg* med ljussignaler (största tillåtna hastighet 100 km/h) på den nya sträckan (byggd 2008-2009), som fick en ny linjesträckning i sista stunden och når flygplatsen enkelspårigt, parallellt med TGV-spåren.

Ett koncessionsbolag, med Caisse des Dépôts et Consignations, Vinci och Veolia som delägare, har utvalts 2007 och finansierat sista delsträckan (7 km), vagnparken och andra kostnader – totalt 120 miljoner euro.



Två spårvagnar på linje T3, Alstom Citadis i omisskännlig Lyon-look, och en Rhônexpress, Stadler Tango, på hållplatsen vid SNCF-stationen Lyon Part-Dieu. Detta hållplatsområde ligger något avsides, särskilt om man kommer med tunnelbanan. Då måste den stora och oftast välfyllda centralhallen passeras.

Av summan har 40 miljoner euro dock subventionerats av länet, som i sin tur kommer att ta över spåret och vagnarna efter 30 år. Inom koncessionsbolaget bedrivs trafiken av ett Veolia-dotterbolag med 70 anställda, varav 50 förare/konduktör.

Konduktör finns

Ombord på vagnarna finns två tjänstgörande personer som periodvis byter roll som förare eller konduktör. Konduktören kan sälja biljetterna, men dessa går också att köpa i automater på hållplatserna, samt på nätet. Enkelpris är 13 euro, tur och retur 23 euro, sex resor kostar 66 euro.

Ungdomspriset (12–25 år) är ett par euro billigare och barnen reser gratis.



Först och främst är Rhônexpress en förbindelse mellan Lyon och flygplatsen Saint-Exupéry, vilket signaleras med bland annat denna bild på vagnssidan.

SJÖLANDER

MASKINTRANSPORT



08-89 54 00

SPÅRTRAILER

Vagnar upp till 16 meter och 25 ton

MASKINTRAILER • MOBILKRANAR • KRANBILAR

www.sjolander.se