



TEMA

Foto: Herlev Hospital

Er den moderne sporvogn en god ide?

af: Søren Black, journalist

Rundt om i Europa forsøger politikere og byplanlæggere at løse storbyernes trafik- og miljøproblemer ved at investere i moderne sporvogne, der nu kaldes letbaner. Det sker også i Danmark, hvor der er letbaner på vej i København, Aarhus og Odense. Men er letbanerne et grønt alternativ, der er værd at bruge skatte kroner på, det er forskere og politikere ikke enige om.

En tur langs havnen i Aarhus byder ikke længere kun på en flot udsigt over bugten. Her i Danmarks anden største by vidner skinner og luftledninger om, at landets første letbane åbner inden årets udgang. Aarhusianerne er dog langt fra de eneste, der snart kan tage letbanen til købmanden.

I Odense begynder et anlægsprojekt senere på året, der skal gøre det muligt i 2020 at køre med letbane fra Tarup Center i nord til Hjallesø Station i syd. Endelig er det planen, at der mellem Lyngby og Ishøj skal udrulles en letbane på 28 km, så hovedstadens pendlere omkring 2023 kan rejse på tværs af hovedstadsområdet.

Venstre: Forældet løsning

Siden et bredt flertal i Folketinget med en trafikinvesteringsplan i 2009 lagde grunden til den første letbane i Aarhus, har meningene om de bynære tog delt politikere og eksperter.

Den smalle Venstre-regering fjernede som noget af det første et tilskud på 830 millioner kroner til letbaneprojektet i Aalborg, da den kom til magten i sommeren 2015. Dermed blev en planlagt 12 kilometer letbane lagt i graven, og der arbejdes nu på at udrulle et Bus Rapid Transit system (BRT), der kun koster en tredjedel af, hvad en letbane ville have kostet.

Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen (V) lægger da heller ikke skjul på, at letbaner i Danmark ikke er hans og Venstres førsteprioritet. Trafikmidlerne kan ifølge ordføreren bruges meget mere fornuftigt.

- Letbaner er en forældet transportform. Der er tale om en alt for dyr løsning, både anlægsmæssigt og driftsmæssigt. Derfor er vi i Venstre meget mere optaget af den BRT løsning, som de er i fuld gang med at udvikle i Aalborg, siger Kristian Pihl Lorentzen.

Asfalt frem for skinner

Han tilføjer, at står det til Venstre, skal investeringerne ske i asfalt fremfor i skinner og luftledninger til letbaner.

- Vi ønsker ikke, at der skal bygges flere letbaner i Danmark, og vi har derfor ingen planer om at bevillige statslige penge til yderligere af de her projekter. Så vil man have letbaner lokalt, så må man selv til lommerne, slår Kristian Pihl Lorentzen fast.

Venstreordføreren bakkes op af trafikforsker Harry Lahrmann, Aalborg Universitet, der mener, at letbanerne er et udtryk for dårlig forrentning af vores skatte kroner.

- Bruger man de almindelige samfundsøkonomiske metoder til at regne forretningerne ud med, så giver alle letbaneprojekterne jo underskud.

Politikernes prestigeprojekt

Harry Lahrmann peger på, at busserne giver mange muligheder, hvis man ønsker mere kollektiv trafik for færre penge.

- Der findes jo både de almindelige busser, vi kender i dag. Men der er jo også de lange ledbusser, der kører i transit som en letbane, hvor de dermed ikke blandes med den øvrige trafik.

Trafikforskeren mener, at byggeriet af letbanerne handler om alt muligt andet end at løse trængselsproblemerne.

- Politikerne i de her byer ønsker at fortælle historien om, at de er en stor by. Tager vi letbanen, der skal gå i udkanten af København, så tror omegnskommunerne, at udviklingen kommer til dem, det kan da også godt være, siger Harry Lahrmann.



Foto: Morten Engelbrecht

Letbaner har flere formål

Et letbaneprojekt kan have flere forskellige formål, og derfor er det også svært at sige noget præcist om, hvornår en letbane er en økonomisk gevinst, mener Mette Olesen, ph.d. med speciale i letbaner.

Hun har i sin ph.d. undersøgt letbaners bystrategiske betydninger og mener, at politikerne bør se mere bredt på letbaneprojekterne end blot vurdere dem ud fra den klassiske samfundsøkonomimodel.

- Værdier som for eksempel tidsbesparelser, det at vi får bundet byer sammen på en ny måde og styrket bosætningen omkring bestemte akser er alle parametre, der er svære at sætte kroner og ører på, mener Mette Olesen, og henviser til etableringen af det Københavnske S-togsnet.

- Vi er enige om, at det har skabt en værdi, at folk kan komme nemt fra forstæderne ind til centrum og arbejde. Men hvad S-togene har betydet samfundsøkonomisk, er svært at sige med bestemthed. Det er lidt diffust og svært at putte ind i en samfundsøkonomisk model.

Enorm brandingværdi

Mette Olesen henviser til den såkaldte skinnefaktor, der betyder, at når borgere og virksomheder bosætter sig tæt på en letbane, så er de sikre på, at den ikke bliver fjernet i morgen.

- Letbaner har den fordel, modsat busruter, at de ikke sådan bliver omlagt. Den stabilitet har en enorm brandingværdi for en by, som altså er svær at måle i kroner og øre, fortæller Mette Olesen.

Erhvervsudvikling og nye arbejdspladser

På Gladsaxe Rådhus glæder borgmester og næstformand i Hovedstadens Letbane Karin Søjberg Holst (S) sig til, at der om fem års tid skal løbe en letbane igennem hendes kommune.

Analyser fra blandt andet Cowi viser ellers, at letbanen ved Ring 3 i København vil give et samfundsøkonomisk underskud på omkring 4,5 milliarder kroner. Men ifølge borgmesteren er letbanen en nødvendighed for at sikre erhvervsudvikling og dermed nye arbejdspladser i Gladsaxe Kommune. Den skinnebårne stabilitet, letbanen fører med sig, gør den simpelthen attraktiv for erhvervslivet.

- Vi har sammen med de andre kommuner i letbaneprojektet fået lavet en rapport, der viser, at der er gang i og planlagt by- og erhvervsudvikling herude for omkring 20 milliarder kroner. Alene her i Gladsaxe Kommune har vi fået to store virksomheder, der ligger langs den kommende letbane.

Letbane eller busser?



























Ejerkredsen bag letbanen, 11 kommuner langs Ring 3 og Region Hovedstaden, brugte lang tid på at overveje, om man skulle satse på letbaner eller BRT busser, fortæller Karin Søjberg Holst (S).

- Når vi valgte letbanen, var det blandt andet, fordi det er den transportform, virksomhederne tror på. Men letbanen har også den fordel, at der kan være betydeligt flere passagerer i den end i en bus, og så bremser den ikke trafikken, som bussen gør det.

Bilejernes organisation, FDM, har advaret mod letbanerne, da man frygter, at den vil skabe endnu længere bilkøer på vejene. Den frygt har Karin Søjberg Holst (S) svært ved at få øje på.

- Vi kan jo se trængslen langs Ring 3, os der bor der. Derfor ser vi letbanen som en af måderne at nedbringe den på. Når nogle af bilisterne sætter sig op i toget, vil det give færre bilister og dermed mere plads til dem, der skal ud at køre. Alternativet ville være, at der kom flere og flere biler, som slet ikke kunne komme frem.

Letbane eller bus

 LÆNGDE (KM)	Forventet åbning	Passagerer pr. hverdagsdøgn	Anlægsomkostninger	Driftsrelaterede investeringer, tog mv.	Statsligt bidrag	Samfundsøkonomi
 Aarhus 108 (12 km ny)	2017	 39.000	 1,90	 1,60	 0,90	Lille plus
 Ring 3, København 27	2023/24	 43.000	 4,40	 1,30	 1,80	Negativ
 Odense 14,4	2020	 35.600	 2,30	 0,70	 1,10	Lille plus
 Aalborg (Opgivet projekt) 12,3	2021	 25.700	 1,73	 0,76	 0,83	Negativ
 BRT (Aalborg bus) 11,3	2021	 23.700	 0,54	 0,0	 0,28	Negativ

KILDE: TRANSPORTMINISTERIET OG AALBORG KOMMUNE GRAFIK: RINA KJELDGAARD

Grønt forspring reduceres

Letbanen langs Ring 3 blev aftalt på Christiansborg i 2013 i en bred politisk aftale, som politikerne kaldte en grøn transportpolitik. Og netop det grønne aspekt har været et af hovedargumenterne for, at staten skal investere i letbaner.

Civilingeniør Niels Thougård Pedersen, der rådgiver om baneprojekter, mener dog ikke udelukkende, man bør investere i letbaner, fordi det er en miljørigtig transport.

- Hvis man kigger frem i krystalkuglen, så reduceres den grønne fordel, som letbanerne har nu. For når der kommer elbusser og senere elbiler, bliver fordelene for letbanerne mindre, hvis man kun har energiaspektet for øje, vurderer Niels Thougård Pedersen.

Han nævner, at fremtidens letbane sandsynligvis bliver batteridrevet uden de køreledninger, som fylder op i bybilledet. Men det i sig selv er, ifølge Niels Thougård Pedersen, ikke noget væsentligt bidrag til at opnå en energibesparelse.

- Der sker en rivende udvikling med batteriteknologien i de her år. Så afhængig af driftsmønster, hvor tæt togene kører, og hvor tæt stationerne ligger vil man måske kunne spare op til 10, 15 eller 20 procent af energien. Men den besparelse kan du også opnå med køreledninger, hvis du installerer en lidt mindre pakke på toget.

Stadig en god investering

Men selvom energiargumentet måske blegner lidt på den lange bane, mener Niels Thougård Pedersen stadig, at letbanerne er en god investering.

- Letbanerne løser nogle trængselsproblemer, tiltrækker virksomheder og kan fungere som en løftestang for byudvikling, som vi ser det i for eksempel Odense. I København er det nok mere erhvervsområder, der bliver serviceret af letbanen, da den kommer til at ligge i periferien af hovedstaden.

Mette Olesen peger på, at hvis man ønsker den fulde miljømæssige gevinst ved letbanen, bør den følges op af initiativer, der får folk til at ændre adfærd.

- Når folk synes, de har siddet for længe i kø, så begynder de at kigge sig om efter andre alternativer. Men kan de køre frit og ubekymret ind i centrum og parkere, så har de jo ikke det store incitament til at skifte bilen ud med en letbane.