



Samfundsøkonomisk har letbaner som her i Aarhus det svært, men den skinnebårne bytransport har positiv indvirkning på byområdets udvikling, mener rådgiver.
Foto: Wikipedia

TRANSPORT BANEKONSULENT OM UDSKÆLDT SKINNETRANSPORT:

Derfor har letbanen sin berettigelse

Det 21. århundredes svar på sporgvognen er mere end blot en transportløsning, mener bane-konsulent, som forsværer bytransport på skinner.

INTERVIEW
Af Morten Madsen
mma@ing.dk

Du finder næppe en samfundsøkonomisk beregning, hvor et letbaneprojekt vinder over en såkaldt Bus Rapid Transit-løsning (BRT) – tog lignende 'superbusser', der kører i egen vejbane men uden skinner.

Og du skal heller ikke søge længe, før du finder artikler, hvor transportøkonomer som Mogens Fosgerau om hovedstadens Ring 3-letbane udtaler, at det er »en exceptionelt dårlig investering«, eller om Odense Kommunes planer om endnu en letbane siger, at »kommunen må svømme i penge, hvis politikerne vælger at kaste midler efter et projekt med så lav en intern rente«.

Men der er en væsentlig ting ved letbaneprojekter, som de samfundsøkonomiske analyser ikke tager højde for, og det er den opblomstring af byområder, som følger med de skinner og tog, der i en letbaneløsning fletter sig ind mellem den øvrige trafik på gadeplan.

Sådan siger Niels Thougård Pedersen, der er selvstændig konsulent i virksomheden Trailc, som

tilbyder ingeniørrådgivningsydelser inden for banesektoren.

»Det at sammenligne BRT og letbane er at sammenligne æbler og bananer, for en BRT er en transportløsning *und nichts weiter*. En letbane er en løftestang for byudvikling, som også løser et transportbehov,« siger han og uddyber:

»Letbaner tiltrækker vækst, danner stationsnære områder, hvor man kan byudvikle, tillade højere bebyggelsesprocenter, få mindre bil-pendling: Stationer og skinnebåren trafik kan noget helt andet, end gummihjul kan. Og det er egentligt det, der er mit primære argument for letbaner holdt op mod BRT. Det er ikke transportarbejdet i sig selv. Det er det, at letbaner kan meget mere end transportarbejdet, for isoleret set er samfundsøkonomien oftest ikke prangende.«

Billigere letbaner eller ej

Men når nu det perspektiv ikke er en del af de samfundsøkonomiske analyser, er det nærliggende at se nærmere på, om anlægs- og driftsudgifterne til letbaner har udsigt til at blive mindre i fremtiden og dermed blive mere konkurrencedygtige, hvad angår kriterier som 'intern rente' og 'gevinst pr. offentlig omkostningskrone'.

Svaret herpå er dog lige så nedslående som at se på interne renter for nutidens letbaneprojekter.

»Jeg tvivler stærkt på, at der er udsigt til meget billigere letbaner. Men det er også et stort spørgsmål, som i høj grad afhænger af teknolo-

giudviklingen,« siger Niels Thougård Pedersen og fortsætter:

»Det helt store kvantespring vil være, når man kan lave førerløse letbaner, fordi lønomkostningerne til førere udgør en meget stor del af driftsomkostningerne. Så det vil der være en væsentlig musik i.«

Førerløse letbaner kommer dog ikke før de førerløse biler, som ifølge Niels Thougård Pedersen er drivkraften i udviklingen.

»Og så kommer man hurtigt ind i den her diskussion af, hvor meget mening det så giver at have letbaner: Altså kan man overhovedet have en fordel af letbaner, hvis alle biler er førerløse? Og den diskussion bliver meget hurtig politisk,« siger han.

»Min påstand er, at førerløse letbaner og førerløse biler ikke er modsætninger, men at de opfylder hver sit formål. Hvis man er meget liberal, så siger man, at førerløse biler løser alle problemer, hvor de bare kan cirkle rundt, ligesom der ikke er p-plads-behov og alle individuelle transportbehov bliver tilgodeset, men sådan kommer det bare ikke til at fungere i praksis af mange forskellige både psykologiske og tekniske årsager: Jeg tror altid, der vil være en case for en letbane – også i samspil med førerløse biler.«

Ud over at gøre letbaner førerløse går snakken også på, hvorvidt man kan tage køreledninger og masterne ud af ligningen for i stedet at indsætte batteritog på letbanerne.

Men når omkostningerne til køreledninger og master fjernes, erstattes de af andre, og dermed

vil besparelsen formentligt være minimal:

»Man skal tænke på, hvor hovedparten af omkostningerne til at anlægge en letbane er – det er ikke fra kørestrømsanlægget: Man tager omkostningerne til køreledningsmaster og køreledninger ud af ligningen, men omvendt bringer man andre omkostninger ind: Dels er der indkøbs- og driftsomkostninger til batterimoduler, dels bliver den del af kørestrømsanlægget, der er kørestrømsforsyningsinfrastrukturen, næppe billigere af at fjerne køreledninger og masterne, for der skal laves forsyningsinfrastruktur på flere af standsningsstederne.«

»Og i og med, at energiforbruget samlet ikke bliver mindre, så skal man have en meget kraftigere ladeinfrastruktur for at kunne lade batteritog op hurtigt. Jeg udelukker dog bestemt ikke, at udviklingen kan



Niels Thougård Pedersen er selvstændig konsulent i virksomheden Trailc. Foto: Trailc

gå den vej. Der er både æstetiske og praktiske forhold ved køreledningsanlæg, som det kan være interessant at slippe af med. Men det bliver ikke ret meget billigere,« forklarer Niels Thougård Pedersen.

Han understreger dog, at udviklingen af batterier i disse år går meget, meget stærkt, hvorfor batteritog kan blive mere og mere gunstige at have kørende i fremtiden.

'Big auto' driver udviklingen

Denne udvikling drives af 'big auto'.

»Det at køre på batterier har helt sin egen dagsorden med elektrificering af transportsektoren, grøn omstilling osv. Det er helt vildt, hvad der sker batteriteknologisk i de her år, men det er bilindustrien, der driver det.«

»Alene de sidste par år er der adskillige spillere i bilindustrien, som hver især har lavet investeringsprogrammer for over 200 milliarder kroner. Så det er en meget stor dagsorden, hvor tog og letbaner også kommer med – vi ser det allerede på de politisk vedtagne investeringer i batteritog hos Midtjyske Jernbaner og Lokaltog. Til højere hastigheder på 'de lange skinner' og især til godstog er der dog ikke et alternativ til traditionelle køreledninger.«

Men det afføder også en snak om, hvorvidt det er mere klimavenligt og billigere med batterier og el.

»Den diskussion ændrer konklusion løbende, i takt med at batterierne bliver mere effektive og produktionen mere bæredygtig,« siger han. ■