

Nye sporvogne i København?

v/ Poul Sulkjær, HT

Hvad er nu det for en vision? Sporvogne hører da fortiden til, og faktisk har vi jo afskaffet dem i København for mange år siden. Man kan jævnligt se, hvordan der som led i gaderenoveringen fjernes gamle sporvognsskinner i København, og sådan noget gør man vel ikke, hvis sporvognene skal genindføres.

Baggrunden for, at sporvogne blev fjernet fra den Københavnske trafik, var vel især, at de var til relativ stor gene for den voksende biltrafik. På det tidspunkt var det den alt dominerende trafikpolitik, at samfundet skulle sikre privatbilismen gode vilkår overalt i byen - og at dette burde ske gratis for bilisterne, som jo i forvejen var pålagt store afgifter.

Ikke alene skulle det eksisterende gadenet udnyttes effektivt. Der skulle også etableres et overordnet motorgadenet helt ind til City med en indre ringgade gravet ned langs søerne og ført videre tværs igennem Vesterbro, og over havnen til Amager. Det var det såkaldte søringsprojekt.

Den tids trafikpolitik byggede på forestillinger om vedvarende høj økonomisk vækst med tilhørende vækst i biltrafikken.

Nu er vi alle blevet klogere. Der er ingen, der længere er i tvivl om, at der er grænser for vækst både mht økonomi, befolkning, produktion, energiforbrug osv. De langsigtede konsekvenser er der næppe nogen særlig uenighed om, heller ikke politisk.

I det lange løb må vi tilpasse os en bæredygtig udvikling. Og det vil betyde stærke restriktioner i storbyer for privatbilismen i sin nuværende form. Fremtiden tilhører den kollektive trafik.

Spørgsmålet er ikke om, men hvordan og hvornår vi skal begrænse biltrafikken, og hvilke følger det i øvrigt vil få for bosætning, erhvervsudvikling, byfornyelse, arbejdsmarkedsforhold og meget mere.

Byvækst vil blive erstattet af byfornyelse

Også i fremtiden vil det være vigtigt, at storbyerne kan fungere som et

økonomisk sammenhængende område. Der må være mulighed for specialiserede centre, som kan dække hele eller det meste af storbyen, og der må være mulighed for samarbejde/konkurrence indbyrdes mellem centrene. Tilsvarende må det sikres, at arbejdskraften og kunderne har let adgang til alle byens virksomheder.

Et kollektivt trafiksystem må derfor bygges op omkring en højklasset grundstruktur, som binder *hele* byen sammen. Derudover må der være lokale betjeningsformer, som dels betjener lokale rejsebehov, og dels fungerer som fødelinier til det højklassede trafiksystem.

Medens det højklassede net typisk vil flytte lange rejser fra bil til kollektiv trafik, må det på de korte strækninger forventes, at mange bilture bliver til cykelture.

En storby, der bygges op over den kollektive trafik, må kunne tilbyde et attraktivt fysisk nærmiljø. Det stiller krav til arkitektur, design og kvaliteten af trafiksystemerne.

En god trafikløsning kan give et bykvarter et kvalitetsløft. I København kan et moderne sporvognssystem således give gamle og temmelig nedslidte byområder som Vesterbro, Nørrebro, Østerbro, Amagerbro og Nordvestkvarteret et løft og sikre, at disse områder ikke kun bliver attraktive for familier og enlige med små indkomster.

Selvfølgelig gør sporvognene det ikke alene, og selvfølgelig skal vanskeligt stillede grupper også have et sted at bo. Men en koncentration af sociale problemer vil med stor sandsynlighed medføre en selvforstærkende proces, som vil give ekstra belastning af det offentlige velfærdssystem.

Vi kender fra udlandet en række konkrete eksempler på, hvordan sporvogne kan bidrage til at give kvarterer et løft. Strasbourg og Grenoble er efterhånden ret velkendte eksempler herpå.

Hvorfor ikke busser?

Hvorfor netop sporvogne, vil mange måske spørge om. Her er det vigtigt, at man ikke bliver "religiøs". Selvfølgelig er der mange transportopgaver, som fortsat er egnet til busløsninger.

Det drejer sig om at holde sig systemernes fordele for øje. Sporvognenes fordele er bl a:

- * Relativ høj hastighed
- * Høj komfort
- * Stabil kørsel
- * Ingen lokal luftforurening
- * Stor kapacitet
- * Ingen ulemper ved sammenkobling af vogne
- * Veldefinerede kørebaner

En række af disse fordele kan også opnås med busser.

Et højklasset bussystem kan etableres ved udformning af gadeprofiler, hvor busserne kan køre i fast bane og med fremtrukne busperroner. Endvidere kan der etableres et tidssvarende, højklasset stoppestedsmiljø, der er udstyret med informationsteknologi. Der kan billetteres på perron, og der kan være ind- og udstigning af alle døre. Busgaderne/busbanerne er ikke nødvendigvis et sammenhængende net, men busserne kan have prioritet for bilerne i vejkryds, bl a ved at busserne styrer trafiksignalerne.

De enkelte systemløsninger er således definitions-mæssigt delvist overlappende. Eksempelvis kan begrebet "letbane" dække spektret fra en sporvognsløsning til en indhegnet letbane, der funktionelt kan minde meget om en minimetroløsning. Tilsvarende kan begrebet "højklasset busløsning" dække spektret fra nuværende, overordnede S-busser til et højklasset bussystem, der funktionelt minder om letbaner.

Men hvis vi af hensyn til komfort, kapacitet og økonomi skal have 3-ledsbusser og busperroner, kan man så ikke ligeså godt tage skridtet fuldt ud og (gen)indføre sporvogne?

Hvis systemerne medfører næsten de samme indgreb i gademiljøet, kan man jo ligeså godt få alle fordelene.

HTs foreløbige letbaneplaner

HT har allerede foretaget nogle indledende undersøgelser af fordelene ved at indføre letbaner, dvs moderne sporvogne, i København.

Der er skitseret et sammenhængende letbanenet, hvor radiallinier fra City over Nørrebro og Vesterbro forbindes med en ny tværbane fra Lyngby til Ishøj i Københavns Amt. Det er et net, som vil give det kollektive trafiksystem et kvalitativt løft.

Forslaget er belyst ved tværsnitsskitser, som viser, at letbanen godt kan indpasses i de snævre gaderum i tætbyen.

De foreløbige beregninger viser også, at det kan blive en helt god forretning.

Selv med de nuværende forudsætninger om benzinpriser, bilejerskab mv kan man forvente en forrentning på 4-5% af de 3-4 mia kr, som anlægget foreløbigt er kalkuleret til.

Flaskehalsen for dette projekt er finansieringen og sammenhængen til den øvrige planlægning. Det er eksempelvis vejplanlægningen og kommuneplanlægningen, som skal støtte HTs vision, for at den kan blive til virkelighed.

Ny undersøgelse: Basisnetprojektet

På baggrund af HTs letbaneprojekt er der iværksat en ny analyse af behovet for udbygning af den højklassede kollektive trafikbetjening i Hovedstadsregionen.

HT og Trafikministeriet har i fællesskab sat denne undersøgelse igang. Desuden er alle relevante interessenter fra regionplanmyndigheder og trafikelskaber inddraget i projektets styregruppe.

De konkrete undersøgelser er udbudt som konsulentopgaver. Arbejdet iværksættes oktober 1996 og færdiggøres ultimo 1997.

Undersøgelsen omfatter følgende systemmuligheder:

- * Højklassede busløsninger
- * Sporbusser (a la Caen)
- * Letbaner
- * Minimetro

Styregruppen har nedsat en planlægningsgruppe, som skal fastlægge de nærmere retningslinier for konsulentarbejdet, og herunder fastlægge

hvordan de alternative udbygningsforslag skal vurderes.

Trafikøkonomisk teori før og nu

Centralt i dette arbejde er opstilling af modeller til en samfundsmæssig vurdering af de alternative forslag.

Ser man på udviklingen af trafikøkonomiske overvejelser, er det oplagt, - at der er sket en kraftig udvikling.

I perioden 1948-50 var der nedsat trafikkommissioner, som bl a vurdere de sporvognenes fremtid i Aarhus og Odense. Kommissionens sekretariat opstillede en trafik-økonomisk model, som afgrænsede de nærmere betingelser for, hvornår sporvogne var et optimalt systemvalg.

I dette kommissionsarbejde blev eksternaliteterne beskrevet på følgende måde:

"Det er indlysende, at en udbygning af et trafiksystems ruter og drift for at formindske rejsetiden mest muligt medfører stigende driftsomkostninger, og der vil derfor for ethvert trafiksystem eksistere en sådan grænse for rejsetidens formindskelse, at en yderligere formindskelse af rejsetiden bringer en større forøgelse af driftsomkostningerne end stigningen i kørselsindtægterne. Hvorvidt man vil overstige denne grænse afhænger selvfølgelig af den økonomiske politik, man vælger at følge for et trafikforetagende. Det kan meget vel tænkes, at en forringelse af et kommunalt trafikforetagendes rentabilitet for at opnå en større benyttelse af trafikforetagendet kommunaløkonomisk set er ønskelig, hvis man derved opnår en bedre udnyttelse af gadearealer og undgår kostbare gadeudvidelser".

Herefter gik man over til rene driftsøkonomiske betragtninger.

Det er nu klart for de fleste, at sådanne driftsøkonomiske modeller er for snævre.

For at råde bod herpå har man i en lang årrække benyttet sig af de såkaldte "cost-benefit" analyser, hvor man forsøger at sætte "pris" på alle de fordele og ulemper, der er knyttet til en bestemt investering eller et projekt. Man går her skridtet videre end en driftsøkonomisk vurdering og inddrager både virkningerne på omgivelserne og de fremtidige

konsekvenser. Der er udviklet en lang række metoder til at gøre dette.

Men for en cost-benefit-analyse er udgangspunktet dog stadig det enkelte projekt afgrænset til en bestemt sektor, mens helhedsvurderingerne i forhold til andre samfundsprojekter må ske ud fra andre metoder, herunder politiske prioriteringer.

Det bliver stadig mere nødvendigt, at projekter genereres ud fra et helhedssyn på fremtidens samfund med de økonomiske og miljømæssige muligheder, det indebærer. Udgangspunktet for vurderingen må være den velfærdsmodel vi sigter imod og eksempelvis den type by, vi tror er bæredygtig i det lange løb, og som vi har lyst til at bo i.

Man kan med en vis ret spørge om cost-benefit analyser og den måde værdierne fastsættes i praksis i tilstrækkelig grad fører til helhedstænkning.

Når vurderingskriterierne skal fastlægges, bør man således også se dem i sammenhæng med et ændret syn på velfærdssamfundet.

Den samfundsmæssige kontekst

Privatbilismen fik lov til at udvikle sig parallelt med udbygningen af gratis, offentlige velfærdsydelser. Samfundet har de sidste 30-40 år gradvist overtaget ansvaret for, at borgernes behov kan løses, uden at ydelserne gøres betinget af hel eller delvis brugerbetaling. Der er over en årrække opbygget forventninger i befolkningen om, at "nogen må løse problemerne" - og "nogen" er i stigende grad blevet det offentlige.

Det har længe været klart for politikere og økonomer, at denne udvikling ikke kan fortsætte. Den nordiske velfærdsmodel må fornyes for at kunne overleve.

En oplagt strategi er at skabe en tættere sammenhæng mellem borgernes betaling til det offentlige i forhold til den måde, de efterspørger/bruger offentlige ressourcer.

Man kan se denne tendens selv indenfor områder, som hidtil har været nærmest urørlige, f.eks. sundhedsvæsenet og undervisningssystemet.

Problemstillingen er i høj grad relevant i trafiksektoren, hvor de store

afgifter på privatbilisme stort set er uafhængige af det omfang, hvormed den enkelte bidrager til trængselsproblemer, parkeringsproblemer, lokal miljøforurening, støjbelastning osv.

Et mere "fair" afgiftssystem, som bedre matcher den enkeltes brugers konkrete belastning af bymiljø mv, vil samtidig være et system, som fremhæver den kollektive trafiks fordele i storbyområderne.

Metoder for betaling, som f eks roadpricing, bompunge og parkeringsafgifter, er i den sammenhæng blot redskaber til at sikre, at brugerbetalingen bliver "fair", og at der er indbygget de relevante hensyn til miljøet.

Spørgsmålet om nye sporvogne i København kommer i forlængelse af denne tankegang til at hænge tæt sammen med den måde, vi i fremtiden vil finansiere borgernes velfærd.

Nedlæggelsen af sporvogne i 1960'erne kunne ske uden de store økonomiske overvejelser, for baggrunden for ethvert økonomisk resonnement i den tidsperiode var forestillingen om en fortsat høj økonomisk vækst, som ville gøre det muligt at løse alle problemer.

Spørgsmålet om genindførelsen af sporvognene - eller andre former for kollektiv trafik - kan i fremtiden blive ligeså stor en selvfølgelighed. Det vil ske når energi- og miljøhensyn bliver de grundlæggende præmisser for alle store investeringsprojekter.