

Sporvogne eller kaos?

Flertallet af de københavnske politikere støtter en metrocityring. Men sporvogne er nødvendige hvis kollektiv trafik i København skal fungere ordentligt, siger en trafikforsker.

Af Ellen Otzen

Er man født efter 1972, er en sporvogn for de flestes vedkommende lig med nationalromantiske Dirch Passer-sange, kuriøse skinnefræsere på vejbanerne i Berlin og måske et museum udenfor Ringsted. I 1972 kørte den sidste sporvogn nemlig ud af København. Men 30 år senere raser debatten stadig om hvorvidt det nu også var klogt at smide sporvognen – eller letbanen, som den moderne udgave hedder – ud med skinnerne.

En veritabel skyttegravskrig har nogen kaldt den. Letbane-tilhængere (Enhedslisten og SF) siger at København får meget bedre kollektiv trafik for pengene. Den er billigere og vil blive benyttet af flere, siger Margrethe Auken fra SF. Metrotilhængerne (S, K, CD og V) hævder at metro er hurtigere, mere komfortabel og mere sikker, mens de Radikale er trætte af skyttegravskrigen og vil have både og – mere metro i kombination med en letbane.

Men lad os først få nogle facts på bordet. Biltrafikken er vokset med 70% de sidste tyve år, og siden 1995 er der kommet 33% flere private biler i København. Det er bl.a. den økonomiske vækst, der har givet flere københavnere råd til at købe bil. Og trafikløberne bliver længere og længere. Politikere og embedsmænd er sådan set enige om, at den kollektive trafik i København skal udbygges hvis det ikke skal ende i det rene kaos.

Spørgsmålet er nu, om udbygningen skal ske med metro eller letbaner, eller begge dele? Det

er naturligvis dyrere at bore lange tunneller under jorden end det er at lægge skinner på veje. Et 77 km letbanenet med fem radiallinjer ind og ud af byen vil koste ca. 160 mio. kr per km. Metrocityringen, som skal forbinde bl.a. Hovedbanegården, Rådhuspladsen, Trianglen og Nørrebros Runddel, estimeres til at koste ca. 1 milliard kr per km. En hel del københavnske politikere er imidlertid overbeviste om, at en metro giver mere prestige end letbaner. "Metroen vidner om, at København er ved at etablere sig som storby af international kaliber", som Overborgmester Lars Engberg skriver i et brev til alle nytillflyttere.

FORBLÆNDET AF METROEN

Allerede i 2001 aftaler Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune at undersøge mulighederne for at etablere en Metrocityring. Og i en planredegørelse udarbejdet af Københavns Kommunes i april 2005, konkluderer man at metroen vil være letbanerne overlegen når det kommer til passagerkapacitet, rejsehastighed og trafikikkerhed.

Trafikforsker Alex Landex fra DTUs Center for Trafik og Transport mener imidlertid ikke at man uden videre kan konkludere at rejsetiden med en metrocityring vil være hurtigere end med en letbane.

"Det er meget nemt at gøre det op sort på hvidt og sige: Jamen, en given rejsetid fra den ene station er hurtigere med metroen end med letba-

nen. Men man glemmer ofte den ekstra transporttid som man skal bruge for bare at komme ned til den rette metrostation. Med letbanen stiger man jo bare på direkte fra gadeplan. Hvis man begynder at tage tid på hvor længe det tager at komme op fra Kgs Nytorv Station – så går der hurtigt et til to minutter ekstra. På to minutter kan man faktisk nå at transportere sig temmelig langt med en letbane" siger Landex til KBH.

Letbanen giver nemlig mulighed for at lave et mere fintmasket net af stoppesteder der gør sandsynligheden for at den enkelte passager bor i nærheden af et stoppested langt større. I et typisk letbanenet vil der være langt kortere mellem stoppestederne i forhold til metroens stationer. Og Københavns nuværende metrosystem minder i dag en del om Londons *The Tube* hvor der er forholdsvis langt mellem stationerne. Paris' metronet er til sammenligning meget tættere.

I Alex Landex' øjne forbinder mange københavnske politikere metroen med prestige.

"Meget af det ligger i tanken om at enhver storby har en metro. Man tænker meget på London og Paris. Det er jo de store metropoler som politikerne gerne vil have København til at ligne. Og så glemmer man egentlig alle de andre storbyer som faktisk er ved at få lavet en letbane," siger Landex.



→ Projekt Basisnets idé om hvordan en sporvogn på Vesterbrogade kunne tage sig ud. Både Nørrebrogade og Vesterbrogade skal ifølge denne model gøres til "kollektivgader" hvor gennemkørende biltrafik forbydes, men varetransport og "hjørne-til-hjørne kørsel" er tilladt.

PROJEKT BASISNET

I 1999, to år før Metroen åbnede, udarbejdede HT og Trafikministeriet 'Projekt Basisnet'. Projektet gik ud på at give tre forskellige bud på hvordan man kunne løse problemerne med Københavns kollektive trafik. To af forslagene inkluderer sporvogne.

Basisnet 1 Sporvogne suppleret med S-busser med egen infrastruktur.

Basisnet 2 Metro suppleret med sporvogne og S-busser.

Basisnet 3 S-busser alene.

Basisnet 1 består af to sporvognslinjer ad Nørrebro- og Vesterbrogade ud til en tværbane fra Ishøj over Glostrup til Lyngby. I centrum mødes de to linier på Rådhuspladsen, og herfra løber en sporvognsringbane via Stormgade over

Slotsholmen, Kongens Nytorv, Østerport, Trianglen, Rigshospitalet til Nørrebro Station og tilbage til Rådhuspladsen. På den måde får de "udækkede områder" i city dækning.

Metroen var i 1999 allerede under opførelse, så reelt set var **Basisnet 2** det eneste af de tre løsningsforslag der kunne føres ud i livet. **Basisnet 2** består af metroen, som vi kender den i dag, kombineret med en metroring med en afstikker til Valby, S-busser og en enkelt sporvognslineje fra Glostrup over Herlev til Lyngby.

Rapporten var en analyse af fordele og ulemper forbundet med de forskellige løsninger. Alle de undersøgelser der lå til grund for undersøgelsen bliver stadig brugt i plantægningen af metroringen.

LETBANEN VINDER INDPAS I EUROPA

Noget tyder nemlig på at letbanen er ved at få lidt af et comeback i Europa. Der er nyere letbaner i adskillige europæiske byer, bl.a. Barcelona, Stockholm, Göteborg, Amsterdam, Strasbourg, Lyon, Sheffield, København og Wien. Når letbanen er blevet så populær, skyldes det dels at den er billigere at anlægge end en metro, og dels at man får en betydelig nedgang i bus- og biltrafikken, når den indføres.

Det har været tilfældet i Strasbourg, hvor man nu har 20% færre bilister i bymidten, siden letbanen blev indført i 1994. Benedicte Chevalier, der er pressechef for *Projet Tramway* ved Strasbourg Kommunes fortæller:

”I starten var de handlende meget imod letbanerne. De frygtede at de ville miste kunder fordi der kom færre biler ind til byen. Men nu er stort set alle tilfredse, folk kan komme hurtigt ind og ud af byen, og vi planlægger at udvide med flere linjer. Forureningen og støj fra bilerne er naturligvis blevet stærkt reduceret.”

Hvis mønsteret med trafik-nedgang gentager sig i København – og det tyder erfaringen fra andre europæiske byer på at det ville – kunne man naturligvis også reducere mængden af kræft-fremkaldende udstødningsgasser. Gadeluften indhold af den giftige kvælstofdioxid (NO₂) er stadig for højt i København, oplyser Miljøkontrollen ved Københavns Kommune. EU's grænseværdi for NO₂ i 2010 er 40 ug/m³

(mikrogram per kubikmeter luft). I de seneste offentligt tilgængelige NO₂-målinger for HC Andersens boulevard er tallet 60 ug/m³.

Selvom metrocityringen er el-drevet og derfor ikke forurener i byen, vil den ikke reducere antallet af biler i trafikken nævneværdigt. En redegørelse offentliggjort af Transport- og energiministeriet, Finansministeriet og Københavns kommune i juli 2005 viser at den fx ved Søerne kun vil reducere biltrafikken 1,2 %.

FREMKOMMELIGHED ESSENTIELT

Men lader Straßbourgs rosenrøde resultater sig nødvendigvis overføre til København? Specialkonsulent Finn Bo Frandsen fra Arbejdsgiverforeningen Dansk Byggeri mener ikke at der er



PARIS

Til næste år åbner Paris' topmoderne sporvogn mellem Pont Garigliano og Porte d'Ivry i området syd for latinerkvarteret. Strækningen vil have 17 stop, og de 7,9 km kan tilbagelægges på 24 minutter. Det er 38% hurtigere end de busser der kører på strækningen i dag - på trods af at sporvognen kan bære 78 siddende passagerer mod bussens 41.

Man regner med en reduktion i biltrafikken på 25% når sporvognen begynder at rulle - med deraf følgende sænket støj- og forureningsniveau.

STRASBOURG

Strasbourg genindførte sporvogne i 1994. Inden for et år steg antallet af passagerer i den kollektive trafik med 30%. Succesen har været så overvældende at Strasbourg nærmest konstant er i færd med at udvide nettet. Linie B og C kom til i 2000, og man er i fuld gang med linie D. Linie E er på tegnebrættet, og man vil forlænge flere af de eksisterende linier i 2006 og 2008. I dag løber sporvognsnettet over 31,5 km, og der foretages 200.000 rejser dagligt.

Mange franske byer stoppede sporvognsdrift efter 2.verdenskrig, men genoptog den midt i 1970'erne på grund af øget biltrafik og forurening i de større byer. Bl.a. har Montpellier, Lille og snart Paris moderne sporvogne kørende.



plads nok til at letbanen kunne køre på f.eks Nørrebrogade.

“Der er simpelthen grænser for hvor brede gaderne i København er. Trafikken stiger og stiger. Derfor kan du ikke undgå at lave trafikpropper. Det er fremkommeligheden der er det afgørende i det her. Fremkommelighed er at du kommer hurtigt fra et sted i byen til et andet. Og tid er kostbar, tid er penge.”

Finn Bo Frandsen vil dog ikke afvise at letbaner kunne komme på tale som supplement til metrocityringe – som radiallinier ind og ud ad byen. “Der hvor du skal ind til København, er det nok fornuftigt at supplere med letbaner. Det ene

udelukker jo ikke det andet – som supplement er det jo meget fornuftigt,” siger han.

Hiver man fat i planredegørelsen fra Københavns Kommune, så understreger den at en letbanering vil tiltrække flere passagerer end de nuværende busser – men ikke så mange som metro. Det er Morten Engelbrecht fra Trafikgruppen Letbaner.dk langt fra enig i. Han understreger at et letbanetog – ligesom et minimetrotog – kan transportere ca. 300 passagerer med ca. to minutters intervaller. “Bygger man en letbane-strækning, svarer dens kapacitet til seks vejbaner hvis du forestiller dig at det samme antal mennesker skulle køre i bil. Det vil sige at pludselig får man en kapacitet på Københavns

veje som man ikke har kendt før. Det har man opdaget i udlandet, men ikke i Danmark.”

Trafikplanlægger Hans Ege fra Hovedstadens Udviklingsråd vurderer at de storbyer i Europa hvor den kollektive trafik fungerer bedst, er der hvor man både har letbane og metro.

“De to transportformer har forskellige kapaciteter – skal man transportere rigtig mange mennesker, så er metro nok den bedste løsning. Derimod er der andre strækninger hvor behovet er midt imellem bus og metro. Der er letbanen den bedste løsning,” mener Hans Ege.

Letbaner.dk er ikke imod at der bygges en



► BARCELONA

Barcelona fik sin første sporvogn i 1872 - ni år efter København. Ligesom i København var den hestetrukken, og ligesom i København blev nettet elektrificeret omkring århundredeskiftet. I tiden før den spanske borgerkrig var Barcelonas sporvognssystem et af Europas største, men krigen gjorde ondt på sporvognene, og under Franco fik de så småt lov at forfalde. Den sidste sporvogn kørte i 1971, og ligesom i København var hovedårsagen at man anså busser for mere fleksible og mere moderne.

Kort efter oplevede man en voldsom øgning af biltrafikken med deraf følgende støj- og luftforurening. Og de mange biler skabte nu trafikpropper, så busserne ikke kunne komme frem. I 80'erne begyndte man at lave busbaner, men de hjalp kun lidt på problemet, og da der nu var mindre plads til bilerne, blev trafikpropperne større og tættere.

Sidst i 80'erne begyndte man at spekulere på om man ikke begik en fejl dengang i 1971. Og sidste år åbnede *el Tram* så. Fire linier er allerede i sving og dækker tilsammen en strækning på godt 47 km. Vognene suser gennem byen med 50 km/t, og man regner med 17 millioner passagerer om året. Sporvognsnettet i Barcelona er langt fra færdigudbygget - der er planer om store udvidelser i fremtiden. Bilbao og andre spanske byer har også kørt sporvognene på gaden igen efter nogle årtiers fravær.

► STOCKHOLM

De stockholmske sporvogne fik næsten dødsstødet i 1967, men et par linier overlevede. I 1991 besluttede byen at genetablere den gamle centralt beliggende linje 7 til Djurgården. Den kører rundt med de gamle vogne, men til trods for det museumsagtige præg er den blevet et vigtigt offentligt transportmiddel i byen med mere end to millioner passagerer om året. Succesen har endnu engang fået byen til at åbne øjnene for sporvognens muligheder. I 2000 indviede byen nemlig en funkende ny linje. Den nye linje 22 er 9,2 kilometer lang, har 13 stoppesteder og bliver betjent med moderne vogne. Stockholm har planer om at udvide sporvognsnettet betydeligt de kommende år.

metrocityring, men de ser gerne at letbaner anlægges som radiallinier ind og ud af byen. De vil gerne have at København får en kollektiv infrastruktur med både letbaner og metro. "Hvis man satser på en metrocityring uden radiale linier ind og ud af byen, bliver der trafikkaos og mere forurening i København," fortæller Engelbrecht.

BILISTERS MAGT

Tilbage til DTUs trafikforsker, Alex Landex, som er enig i, at radiale linier er nødvendige i en by som København. "Som jeg ser det, så mangler man noget der kan få bragt folk ind og ud af København. Specielt fordi visse S-toglinier er ret belastede. Med ringmetroen får man noget der kan transportere folk rundt inde i byen. Men man får ikke noget der kan transportere dem ind til København. Der har mange af letbanetilhængerne en god pointe," siger Alex Landex. "Samtidig tror jeg der ligger en indbygget frygt i at man ikke kan gøre alt godt for alle. Politikerne vil naturligvis nødtigt miste stemmer. Lad os tage eksemplet med en letbane på Nørrebrogade: Et eller andet sted vil der være nogle bilister på

Nørrebrogade der måske ikke kan komme helt lige så hurtigt frem. De bilister får pludselig en meget stor magt over politikerne når de mener at det vil være meget skidt hvis man forværrer deres situation," slutter Landex.

HVAD SIGER POLITIKERNE?

SFs tidligere trafikordfører Margrethe Auken mener at bilister altid har haft prioritet, når der diskuteres trafikplanlægning i København. "Udgangspunktet har hele tiden været at bilisterne ikke skulle generes. I andre moderne byer er udgangspunktet at bilerne udelukkende skal have lov til at køre ind til byen. I København er udgangspunktet at bilisterne ikke skal generes af den kollektive trafik. Metroen har altid handlet om ikke at skulle genere bilister ved at vi overlader overfladen til bilerne. Men man kan jo godt lave *cut-and-cover* modellen hvor letbanen graves ned under jorden i områder med tæt trafik uden at bryde helt med den københavnske politik," understreger Auken.

De Radikales trafikordfører Martin Lidegaard ønsker en samlet plan for den kollektive trafik i København. "Letbaner kan blive en del af

Københavns løsning. Jeg tror ikke det bliver et enten-eller, for trafikmængden vil stige. Der er ikke plads til flere biler, og den vækst der kommer i trafikken skal i fremtiden ske i den kollektive trafik. Vi skal op i et helt andet ambitionsniveau, og det kommer til at indbefatte både metro og letbane. Det er altså ikke et enten-eller, det er et både-og," siger Lidegaard.

Det er endnu ikke definitivt afgjort om København skal have letbaner, mere metro, eller begge dele. Man kan notere sig at andre europæiske storbyer som Barcelona og Milano har store metronetværk i kombination med moderne letbaner – af den grund at de to ting kan noget forskelligt. At kapacitet ikke er alting, viser f.eks. udviklingen i passagerantallet i den københavnske metro. I august 2005 oplyste viceadministrerende direktør i Ørestads-selskabet, Anne Grethe Foss, at metroen har brug for 40% flere passagerer resten af året, for at budgettet kan holde. Måske bør København tænke stort og kombinere sin flotte metro med et overfladealternativ – et velkommen tilbage til en 142 år gammel ven, sporvognen? <<

→ Trafikgruppen Letbaner.dk's forslag til et 77 km langt sporvognsnet i København. Fire radiallinier løber ind og ud af byen mens en femte forbinder Glostrup med Lundtofte. Letbaner.dk mener at planerne om en metrocityring er så fremskredne at de hellere vil kaste kræfterne ind på radiallinierne end på en ringbane. Morten Engelbrecht fra gruppen regner dog med at letbanerne hurtigt vil blive så populære at en ringbane vil følge efter. Letbaner.dk har regnet sig frem til at de 77 km vil koste 13 mia. kr. De 15 km metrocityring vil koste 15-20 mia kr.



→ Nye og gamle sporvogne kører side om side i Milano. I alt er sporvognsnettet på 287 km, og Milano har også 73 km metro. Københavns metro er p.t. 17 km. Milano er ca. dobbelt så stor som København.



→ Moderne sporvogn ved Bernstorffsgade. Fra et forslag udarbejdet i 2001 af Morten Engelbrecht i samarbejde med Siemens der er en af verdens største leverandører af sporvogne.

