

Hans Råberg:

# Spårvägens kontaktperson hos Trafikverket

**Trots många år inom den "tunga" spårtrafikbranschen har Hans Råberg arbetat en hel del med spårvägar och till och med bidragit till att Tvärbanans förverkligades i Stockholm, då i egenskap av tjänsteman hos SJ! Idag är han kontaktperson för spårvägsfrågor inom Trafikverket.**

**Av Thomas Johansson**



Hans Råberg är hos Trafikverket ansvarig för bland annat frågor om spårvägar.

**V**id Trafikverket i Solna arbetar *Hans Råberg*, som i olika roller har varit verksam inom spårtrafikbranschen i 40 år.

Förutom inom Trafikverket och föregångaren Banverket har han också arbetat hos SL, SJ och inom konsultbranschen, med både person- och godstrafik, logistik och pendeltåg och mycket annat.

Ett tidigt uppdrag gällde undersökning av hur mycket infrastrukturen måste byggas ut inför den nya pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet inom den så kallade Strängöverenskommelsen från 1983.

Ungefär vid denna tid hade synen på järnvägen i Sverige börjat vända; järnvägar var inte längre något som bara skulle läggas ned.

Hans Råberg berättar att exempelvis

snabbtågsprojektet X2000 fungerade som en sammanhållande kraft inom järnvägsbranschen.

I Stockholm kom Kollektivtrafikplan '83 som bland annat innebar att SJ då började se över möjligheterna med sina industrispår i Stockholmsregionen. Flera av dessa stråk borde kunna användas för ny lätt spårtrafik, enligt visionära bedömare vid SJ.

## **Idén bakom Tvärbanan**

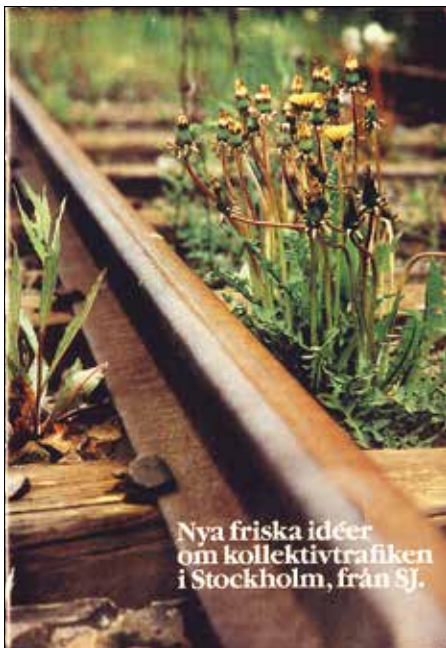
Detta var en av de bärande idéerna bakom snabbspårvägen, som Tvärbanan kallades före invigningen i januari 2000. På Regionplane- och Trafikkontoret, RTK, inom Stockholms läns landsting, gick den för övrigt under arbetsnamnet "Hästskon" (Hästkospårvägen).

En lustighet är att i utskicket av Kollektivtrafikplan '83 fick SJ den endast för kännedom och inte som remissinstans. Detta upprörde bland annat SJ:s dåvarande generaldirektör *Bengt Furbäck* så rejält så ordern till dem som jobbade med strategisk utveckling var kort och koncis: "Gör någonting som slår dem med häpnad!".

– Och det kan man nog säga att vi lyckades med för helt plötsligt gick SJ i spårvägstankar, skrattar Hans Råberg.

En broschyr togs fram med attraktiva flygbilder som visade ett pendeltåg på olika industrispår runt Stockholm. I skriften skisserades det som långt senare skulle förverkligas i form av Tvärbanan.

Man ska notera att visionärerna främst fanns hos SJ och RTK, inte inom den organisation som borde ha drivit frågan: SL



Den "förbjudna" skriften om innovativ användning av industrispår i Stockholmsregionen. Upplagan fick läsas in i en skrub!

– SL gjorde tvärtom antydningar om pendeltågsavtalets framtid om SJ fortsatte att driva spårvägsfrågor, berättar Hans Råberg.

– Så vi fick dra in broschyren och läste in upplagan i en skrub. Men den uppståndelse som SL:s agerande, och den politiska arenan drev, gav den kontroversiella broschyren ny skjuts. Så på det sättet kan man säga att SL ändå var delaktig i dess succé!

Men det hela redde upp sig eftersom *Stig Dingertz* (M) satt i SL:s styrelse och målmedvetet kunde arbeta med frågan.

Mycket av arbetet gjordes således av dåvarande RTK vid Stockholms läns landsting, medan SL var starkt emot snabbspårvägsplanerna.

Ett argument mot snabbspårvägens dragning över Stora Essingen var att där fanns redan busslinje 174 med 12 passagerare per



En tanke var att använda de ej eller endast ringa använda industrispår i Stockholm för ny lätt spårtrafik. Slakthusbanan var ett av objekten som behandlades i SJ:s skrift.



Tvärbanan vid hållplats Linde strax efter invigning år 2000, samma plats som bilden överst.

dag, så då krävs ingen spårväg för att klara belastningen! SL bedömde inte heller Årsta som ett underlag som kunde utgöra en värdefull marknad!

Detta är idag trafikhistoria, men kan vara bra att känna till som bakgrund till den

spårvägsfientliga inställning som i decennier har fått råda i huvudstadens kollektivtrafikplanering.

Statens Väg- och transportforskningsinstitut, VTI, i Linköping bedrev under långre tid omfattande spårvägsforskning, med



Slakthusbanan vid Årsta gårde, här med ångloksutfärd för allmänheten under slutet av 1970-talet.



Samma plats som till vänster, nu med Tvärbanan på plats. Broarna överbryggar arbetsplatsen för Södra länken som var under byggnad.

start för omkring 20 år sedan. Någon tid dessförinnan väcktes frågan om duospårvagnar där Hans Råberg hade en viktig roll som Banverkets representant i samband med demonstrationskörning i södra och västra Sverige upp till Stockholm med en ny duovagn från Saarbrücken.

Duospårvagnar kan således trafikera såväl järnvägs- som spårvägssystem. Elsystemet är utformat för två strömmattningsprinciper, och likaså har bland annat hjulprofilen framtagits för att kunna trafikera järnvägs- och spårvägsväxlar. Mer om detta längre fram i texten.

Idag känns det som om trycket i spårvägsfrågan har minskat på många håll i landet. Hans Råberg har teorin att detta beror på systemet med upphandlingar och många trafikutövarer. I den splittrade bilden passar långsiktiga och investeringstunga trafiksystem som spårvägar ganska dåligt in.

Hans Råberg har möjlighet att bedöma de olika kulturenerna som nu sammanförts inom Trafikverket. Han säger att vägtrafiksidan nog tar för sig mer än de som arbetar med spårtrafik. Vägsidan tycks alltid ha byggklara projekt som står på kö för att förverkligas, medan detta oftast inte är fallet hos spårtrafiksidan.

– Så har det tyvärr generellt varit länge. Redan i Dennispaketet 1991 fanns en stor mängd vägtrafikprojekt, medan SL bara hade ett projekt, nämligen att måla busshållplatserna röda, säger Råberg lite raljant.

Dennispaketet förutsatte att ekonomiskt skulle 50 procent gå till till kollektivtrafik och 50 procent till vägtrafik och när snabbspårvägen lades in blev det därför också möjligt att lägga in fler vägprojekt.

Detta beskrivs bland annat i landstingets tidigare trafikdirektör Bo Malmstens minnesbok.

## Var är samhällsekonomin?

Hans Råberg är samhällsekonom i botten. Han anser att värdet av kunskaper inom detta område bättre borde tas tillvara.

Som exempel nämner han att man borde använda samhällsekonomiska beräkningar för att bestämma hur stort belopp som kan vara rimligt att maximalt betala för ett visst projekt. Om beloppet är större, finns ingen samhällsekonomisk nytta, och det bör därför inte förverkligas.

Alternativet att arbeta på löpande räkning – det får kosta vad det vill – är förstas inte acceptabelt.

Att det ska finnas politiska överväganden och beslut i botten inför stora infrastrukturprojekt, anser Råberg vara självklart, men frågan är hur man kommer fram till underlagen för besluten. Där anser Råberg att samhällsekonomiska beräkningar bör få väga tyngre än vanligtvis är fallet idag.

– Skulle det vid samhällsekonomiska be-

räkningar visa sig att ett visst kollektivtrafikprojekt inte går att räkna hem, då får man gå till politikerna med den informationen.

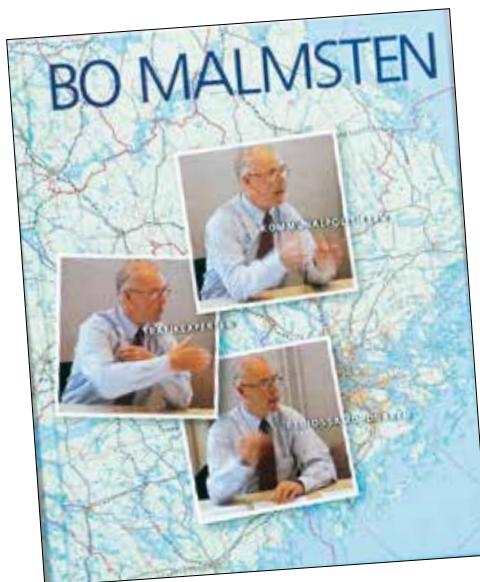
– På så sätt behöver inte ekonomin stå i motsats till politiska visioner och ideologier.

Kan det vara så att samhällsekonomiska beräkningar anses mer ”luddiga” och svårbegripliga än företagsekonomiska kalkyler?

– Javisst, så kan det vara och därför ses de ofta som mer flummiga, svarar Hans Råberg med ett gott skratt.

– Vad som helst är bättre än att den som skriker högst får sin vilja igenom. Här finns en metod att beräkna nyttor hos projekt och jag tycker att man ska använda det verktyget, tillägger han.

– Sätt nettonuvärdeskvoten till noll och se hur mycket det får kosta under anlägg-



Om Dennispaketet kan man läsa bland annat i landstingets tidigare trafikdirektör Bo Malmstens minnesbok.

ningens livslängd. Således inberäknas även driftskostnader. Man gör i princip en företagsekonomisk kalkyl, till vilket läggs miljö- och olycksvinster, eller -kostnader, förklarar Hans Råberg.

Han vill gärna peka på den samhällsekonomiska nyttan med exempelvis Tvärbanan, mot bakgrund av just de tidigare knappt utnyttjade gamla industrispårens traséer som kunde återanvändas.

– Här får man nog en god samhällsekonomisk nytta! Men det gäller att använda aktuella passagerarsiffror och inte tidiga prognoser, som ofta visar alldeles för låga värden!

Hans Råberg är positiv till arrangemang för trafikutövarna att betala tillverkarna endast för den tid eller körsträcka som fordonen brukas.

Det ger en form av garanti för tillgänglig-

het, med ett fast pris per kilometer, inklusive underhåll och förekommande reparationer.

## Duospårvagnar

Hans Råberg funderar lite kring duospårvagnstrafik i Stockholm. Det finns en gammal idé med en linje Alvik–Liljeholmen–Älvsjö–Flemingsberg. Den har studerats många gånger, och det finns till och med en del kontaktledningsstolpar bevarade på järnvägssträckan Liljeholmen–Älvsjö godsbangård. Idag är idén i det närmaste bortglömd.

– Men ingen har kunnat visa att den är helt galen, säger Hans Råberg.

– Varför inte bygga vidare på det som redan finns?

Vi talar lite om hur spårtrafikbranschen själv internationellt har lyckats sänka många duospårvagnsprojekt, på grund av allt skarpare säkerhetskrav som gör att trafikformen inte kan motiveras eftersom det skulle bli alldeles för dyrt.

– Dieter Ludwig, spårvägschefen i Karlsruhe där duospårvägar introducerades på bred front i början av 1990-talet, sade en gång att det inte kan vara rimligt att sända spårvagnsförarna på tre olika säkerhetskurser för att de ska lära sig att rött sken i en signal betyder stopp, exemplifierar Hans Råberg.

I Karlsruheregionen var ett av målen att locka över bilister till duospårvagnarna. Därför måste de kunna ge samma service som bilar ger, således en sömlös resa utan tvingande färdmedelsbyte.

## Nyckelperson

Inom Trafikverket finns som rutin att någon person har huvudansvar för olika trafiksystem. Därmed ska säkerställas att exempelvis värderingar av olika slag görs relativt konsekvent.

Det finns medarbetare som har övergripande ansvar för exempelvis väg, järnväg och kollektivtrafik, liksom för mer klart avgränsade områden. Hans Råberg är bland annat ansvarig för frågor som rör spårvägar, men även för busshållplatser och rastplatser.

Spårvägsfrågorna låg under honom också under banverkstiden, med undantag för vissa perioder. Med tillkomsten av Trafikverket fick han en ny, utökad roll, med goda möjligheter att samverka med de medarbetare inom tidigare Vägverket som handhar exempelvis frågor om kollektivtrafik på väg. Begreppet långsiktigt hållbara transportsystem innefattar såväl nya och visionära trafikslag, som befintliga och välbeprövade, exempelvis spårvägar och trådbussar. Uppgiften är att rent allmänt stå till tjänst med sakkunskap beträffande spårvägar och att ha en dialog med dem