

Trikkens gjenkomst



kommentar

asbjorn.kristoffersen@bt.no

Asbjørn Kristoffersen er journalist i BT

KAN DET KOMA noko godt frå Trondheim? Javisst! Utan trondheimstrikken ville det vera vanskeleg, kanskje umogleg, å tru på at bergenstrikken kan gjenoppstå. Kan Trondheim leggja nye trikkeskjener, kan ikkje Bergen vera dårlegare, ikkje sant? Kan trikken svara seg økonomisk i Trondheim, bør romantikk og nostalgi kunna forankrast i snusfornuft og realisme, også i Bergen?

Felles for dei to byane er trikkeentusiasmen. I Bergen var alle trikkelinjer for lengst nedlagde og dei fleste trikkane dumpa på sjøen då entusiastane starta gjenopplivinga. I Trondheim vart Gråkollbana berga av entusiastane då kommunen gav opp. Og trondheimarane heldt ut lenge nok til at den tilsynelatande uavvendelige utviklinga snudde til fordel for trikken, til eit internasjonalt konsert såg seg monn i å overta drifta, på forretningsmessige vilkår.

GRÅKOLLBANA er ei forstadsbane; i Bergen er det gjenoppståtte bylinjer som er mest aktuelle. Men Gråkollbana skal også bli ei byline, skjenene skal betalast av kommunen, drifta er framleis basert på fransk kapital og ekspertise. Det blir bortimot uimotståeleg å prøva å få noko liknande i Bergen.

At det kan bli mogleg å hekta trikken på Bybanen, er dessutan eit gode som Trondheim ikkje kan oppvise. Det tilseier at det er større sjanse for å leggja fleire trikkelinjer i Bergen enn det er i Trondheim.

300.000 KRONER til utgreiingar, til å avklare økonomiske og tekniske vilkår, til å finna ut av realisme i eventyret, er i alle høve småpengar. Trikk skaper ei heilt anna bystemning enn buss, trikk kan danna grunnlag for butikkar og anna næringsverksemd, større variasjon og meir gateliv, også utanfor det stadig meir innskrenka bysenteret.

Nostalgitrikk, museumstrikk, mellom Møhlenpris og Engen er vel det meste Bergen kan vona på utan profesjonell drift. Nye, moderne trikkar og fleire trikkelinjer til akseptable kostnader, til heilt normale tilskot for kollektivtrafikk, er mest for godt til å vera sant. Men kvifor skulle det ikkje bli sant i Bergen, når det er sant i Trondheim?

Fullt mulig med trikk i Bergen

Trondheim innser at det var feil å legge ned trikken. Nå legges det nye skinner, og Bergen kan lære at det er mulig med trikk igjen.

FINN BJØRN TØNDER

finn.tonder@bt.no

– Egentlig er det vel tiden som har innhentet Trondheim, som i likhet med mange større europeiske byer ser de enorme miljøgevinstene med trikk, sier daglig leder Erlend Solem hos Gråkallbanen i Trondheim.

Historien til Gråkallbanen er da også relevant lesning for bergensere, dagen etter at BT presenterte ideene til Arvid Bauge og Bjørn Tefre, som gjennom stiftelsen Bergen Elektriske Sporvei, foreslår trikk i store deler av Bergens sentrum igjen.

Kjøpt opp av franskmenn

I 1988 la Trondheim kommune ned den siste trikkelinjen, Gråkallbanen. Nedleggelsen førte til heftige protester og folk la seg på trikkeskinnene for å unngå at de ble fjernet. Det førte til at kommunen aksepterte at entusiaster fikk overta linjen, som ble gjenåpnet fra Lian inn til sentrum i 1990. Etterpå er AS Gråkallbanen kjøpt opp av den franske banegiganten Veolia Transport.

– Kommunen mente det var altfor dyrt å drive trikk. Men allerede det første driftsåret klarte vi oss med en tiendedel av det tilskuddsbehovet den kommunale banen hadde hatt. Nå har vi en sunn og god økonomi, og rundt 750.000 passasjerer tar banen årlig gjennom det spredte villaområdet den går i. Nå har også kommunen innsett hvor viktig trikk er i dagens miljøtider. Og at forutsigbarhet gir trikken konkurransefortrinn. Derfor vil kommunen bekoste nye skinner, slik at Gråkallbanen fra 2009 også kan gå gjennom Trondheim sentrum med langt større kundegrunnlag, sier Solem. Han sier at i dag utgjør Gråkallbanen en prosent av rutetilbudet i Trondheim, men frakter fem prosent av samlet passasjerantall i kommunen.

Små driftstilskudd

– Hvordan klarte dere å bli lønnsom?

– Vi måtte. Og vi hadde entusiaster med på laget. Vi har alltid skåret inn til beinet, og klarer oss med en minimal stab. Som alle som driver kollektivtransport får



TILBAKE? I gamle dager var trikk i Bergen en selvfølge. Også på Bryggen. Er erfaringene fra Trondheim gir imidlertid god grunn til å tro at initiativtakere til nyttrikkedrift i Bergen har noe å lære med.

fakta

Trikk i Bergen

- Den siste trikken i rute i Bergen stoppet nyttårsaften 1965.
- Senere har bare entusiaster i Bergen Elektriske Sporvei sørget for nostalgidrift noen hundre meter på Møhlenpris.
- Snart utvides nostalgilinen fra Møhlenpris til Engen.
- Privatpersonene Arvid Bauge og Bjørn Tefre har imidlertid lansert trikkedrift i store deler av Bergens sentrum, til en kostnadsramme på rundt 80 millioner kroner. De mener trikkene kan begynne å gå om tre år.
- Kommunen har stilt seg positiv til en videre analyse av trikkedrift. I dag skal fylket bli orientert om planene.

Men allerede er jeg veldig optimistisk med tanke på at trikk kan bli viktig og lønnsomt i Bergen. En kobling opp mot en bybane gir jo også helt andre perspektiver enn det vi har i Trondheim. Dessuten vil jo trikken i Bergen kunne gå gjennom områder med langt større befolknings tetthet enn det Gråkallbanen gjør, sier Solem.

vi selvsagt offentlige driftstilskudd. I år klarer vi oss med 5,6 millioner kroner. I 1988, da kommunen drev trikken selv, var tilskuddet på 15 millioner kroner.

– Hvorfor ble dere interessert for den franske eieren, Veolia Transport?

– Selskapet er en banegigant i Europa og vil ha fotfeste i alle land. Men det er klart vi nyter godt av den ekspertisen selskapet har, noe Bergen også kan dra nytte av. Vi har vært i samtaler med entusiastene i Bergen, og har sagt ja til å lage en konsekvensanalyse for trikk i Bergen sentrum.

– Kan du allerede nå si at en trikk i Bergen sentrum er liv laga?

– Det viktigste er at noen vil. Og at kommune og fylkeskommune stiller seg positive. Det synes på plass i Bergen. Men vi må nøye gjennomgå infrastrukturen, se på hvilke muligheter en trikk gir, kundegrunnlag, finansiering og hvordan trikken kan drives, før vi konkluderer. For relativt små midler kan vi komme opp med flere alternativer.