

Malmöns väg mot spårvagn

Hösten 2007 fick stadskontoret i uppgift av kommunstyrelsen att tillsammans med gatukontoret, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen utreda framtidens kollektivtrafik i Malmö. Vilken kollektivtrafik ska vi ha i framtiden om vi vill ha ett hållbart Malmö utifrån aspekterna miljö, tillväxt, jämställdhet och integration?

Utredningen kom fram till att Malmö behöver satsa på en miljövänlig kollektivtrafik baserad på el. Spårvagn i de fem så kallade robusta stråken, stråk som enligt utredningen behöver kapacitetstarkare färdmedel än buss. De robusta stråken från centrum ut mot: Rosengård, Lindängen, Hyllie, Kirseberg och Västra Hamnen. I de övriga stråken föreslås att se över möjligheterna för trådbuss, elhybrider eller andra miljövänliga lösningar. Stråken till Limhamn, Husie och Nyhamnen är intressanta för spårvagn på sikt. Utredningen slår även fast att det är viktigt med samverkande trafiksystem, det ska vara lätt att byta från buss till spårvagn, från gång till tåg eller från cykel till buss. Vi ska också ha en fortsatt stadsutbyggnad anpassad till kollektivtrafiken.



I framtiden kanske vi har spårvagnar på Djäknegatan.

Just nu arbetar vi vidare med att utreda en första möjlig etapp, möjligheter till finansiering och vi har gjort en social konsekvensanalys.

Tillsammans är vi starkare

Även Lund och Helsingborg arbetar för att utveckla sin kollektivtrafik, och planerar för spårväg. Städerna har även stöd av Skånetrafiken och Region Skåne. Tillsammans har vi skapat ett gemensamt nätverk, Spårvägar i Skåne (SPIS). I SPIS kommer vi att arbeta för att introducera spårvagnstrafik i Skåne genom ökad samverkan,

gemensamma utredningar och en gemensam kommunikationsstrategi.

Dessutom ingår vi i ett EU-finansierat projekt "Tillgänglighet för ett livskraftigt och långsiktigt hållbart Skåne-Blekinge" (Tillhåll). I höstas genomfördes ett delprojekt inom Tillhåll i vilket vi tillsammans med Lund studerade gemensamma förutsättningar för organisation för drift och underhåll jämte lokalisering av depå.

Läs mer om Tillhåll på www.hmskane.se/tillhall.



Norrköping bygger ut



Den 6 december åkte hela projektgruppen i Malmö tillsammans med representanter från Lunds kommun, Helsingborgs stad och Region Skåne till Norrköping. Vi träffade Martin Schmidt och Petter Hedin som presenterade Norrköpings arbete med att bygga ut sitt spårvägsnät.

SPÅRVAGN, EN DEL I STADSUTVECKLINGEN

Knappt fyra kilometer spårväg byggs ut från Norrköping centrum till Ringdansen, ett storskaligt bostadsområde. Kommunen, som äger och driver spårvägen, kommunicerar projektet som ett stadsutvecklingsprojekt och inte som ett byggande av en spårväg. Norrköping har ansökt om pengar av staten men denna finansiering sköts på framtiden. Till slut orkade Norrköping inte vänta, utan har finansierat hela utbyggnaden själva.

Två linjer i Norrköping

Norrköping har 129 000 invånare och är en av Sveriges tre kvarvarande spårvägsstäder. Där har man haft spårväg kontinuerligt sedan 1904. Det finns två linjer som går till, från och centrum.

Lärdomar

Från Norrköping tar vi med oss att projektet var möjligt att finansiera helt från kommunens sida, ifall man ser det som ett viktigt stadsbyggnadsprojekt som det kostar mer att vänta med. Detta särskilt när det man hade väntat på – statliga bidrag – är en högst osäker finansieringskälla. Det är lättare att bygga ut befintlig spårväg än att bygga helt nytt, eftersom kunskapen finns lokalt. När man bygger mer än 5km spårväg krävs det enligt lag förstudie och järnvägsutredning, vilket man då i Norrköping har kunnat undvika för den aktuella utbyggnaden. I Norrköping har även näringslivet engagerats i bygget av spårvägen vilket har haft stort inflytande på beslutsprocessen och utvecklingen. I Norrköping var fortsatt spårvägsutbyggnad ett krav från köpcentret för att de skulle satsa på att bygga ut. Det visar att kollektivtrafik och kommersiell verksamhet kan dra stor nytta av varandra i samband med etablering. Resenärerna är alla potentiella kunder och en full spårvagn tar mindre värdefull plats i anspråk för att ta dessa kunder till handeln än antalet bilar som skulle krävas.

Vi som arbetar i projektet

Framtidens kollektivtrafik leds av stadskontorets utvecklingsdirektör Jan Haak, som rapporterar direkt till kommunstyrelsen. Styrgruppen består av representanter från miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, gatukontoret och Skånetrafiken

Arbetsgruppen har två projektledare; Linda Herrström, gatukontoret och Daniel Svanfelt,

stadsbyggnadskontoret. I projektgruppen ingår även Camilla Morland och Linda Johnson från gatukontoret samt Mattias Schiöth från Skånetrafiken..

PÅ GÅNG I VÅR

- Dialogmöten med bl.a. handeln, ungdomar och anställda på sjukhuset
- Avrapportering till kommunstyrelsen i maj
- Fördjupade studier om busstrafikens anpassning till spårvägsplanerna

- Framtagande av gemensamma utformningsregler för spårväg och vagnar

