

Innerstadsspårväg i Malmö

Hösten 2008 presenterades Malmös stora kollektivtrafikutredning som fastslår att på sikt måste fem så kallade robusta stråk trafikeras med spårvagnar.

Av Thomas Johansson

Under hösten 2008 presenterades i Malmö utredningen *Framtidens kollektivtrafik*. Kollektivtrafikens förutsättningar med hänsyn till den regionala utvecklingen behandlas i form av framtidsscenarier beträffande befolkningsutvecklingen och utvecklingen av verksamheter och arbetsplatser i Malmö och i Öresundsregionen fram till år 2030.

Inledningsvis framhålls att denna kollektivtrafik bör drivas av miljövänlig elektricitet. Därmed öppnas för nya spårvägar och trådbusslinjer, men även batteri-, hybrid- och bränslecellsbusar nämns, trots att sådana endast är i olika utvecklingstadier, respektive knappast kan förväntas erbjudas kommersiellt under den studerade tidsperioden.

– På sikt är dagens busstrafiksystem kapacitetsmässigt inte hållbart mot bakgrund av befolkningsökningen, säger *Mattias Schiöth* som är trafikutredare vid Skånetrafiken med speciellt fokus på Malmö.

Kolonnbildning av bussar och därmed oregelbunden busstrafik med överfulla fordon är också i Malmö kända fenomen som en följd av för hög passagerarbelastning i kombination med dålig framkomlighet.

Bussar otillräckliga

Utredningen konstaterar att det oavsett utvecklingsscenario finns fem stråk i staden vilka inte klaras med dagens busstrafik. Dessa benämns *robusta stråk* eftersom de är starka i alla scenarier, oavsett tillväxt. För att erbjuda god komfort under resan och hög kapacitet anses spårväg vara aktuellt i dessa relationer.



Exploateringsområdet Västra Hamnen, med bland annat den spektakulära byggnaden Turning Torso, hör till de områden som pekas ut som på sikt nödvändiga att kollektivtrafikförsörja med spårvagnar.

Dessa robusta stråk berör Västra Hamnen, Hyllie, Lindängen, Rosengård och Östervärn. Därutöver tillkommer i vissa scenarier så kallade *starka stråk*, till Husie, Nyhamnen och Bunkeflo.

Stor andel av Malmös nuvarande och framtida invånare kommer att bo inom 500 meter från de robusta och starka stråken.

De robusta stråken är sammanlagt omkring 30 kilometer långa (dubbelspår). I utredningen skisseras en total investerings-

kostnadsnivå för dessa på 3,5–6,5 miljarder kronor. Om även de starka stråken på 25 km läggs till blir summan 6–11,5 miljarder kronor.

Förutom positiva kapacitetsegenskaper påpekar utredningen spårvägens gynnsamma effekter på stadsmiljö, med omvandling till trivsamma gaturum, jämte andra positiva stadsbyggnadseffekter.

Utredningen framhåller förtjänstfullt att sådana effekter internationellt är svårare