

FRAMTIDENS

KOLLEKTIVTRAFIK

Framtidens kollektivtrafik

Fördjupad utredning fas 1



Malmö stad

Detta är en delrapport inom det förvaltningsövergripande projektet Framtidens kollektivtrafik i Malmö.

Rapporten är sammanställd av:
Daniel Svanfelt, Stadsbyggnadskontoret
Linda Herrström, Gatukontoret

Layout: Linda Johnson, Gatukontoret

Bilden på framsidan är framtagen av Kragh Berglund

Malmö 2009-08-23

Innehåll

Bakgrund och syfte	4
Avgränsning	5
Utredning "stråk, linjer, kapacitet och reservat 1"	6
Förslag till startstap Malmös framtida spårväg.....	7
Samhällsnytta, kapacitet och potential	8
Övriga förutsättningar och nyttor - samlad bedömning.....	10
Samhällsnytta, kapacitet och potential	13
Utredning "Ekonomi 1"	12
Finansiering.....	13
Fortsatt arbete	15

Bakgrund och syfte

”Framtidens kollektivtrafik i Malmö” är ett projektarbete som bedrivs av Malmö stad, i nära samarbete med regionala aktörer såsom Region Skåne, Skånetrafiken, Helsingborgs stad och Lunds kommun. Syftet är att skapa en långsiktigt hållbar kollektivtrafik. Kollektivtrafiken och därmed Malmö och regionen kan inte utvecklas positivt utan en större nysatsning som innefattar infrastrukturinvesteringar.

I paketet ingår bland annat spårvagnar som en viktig komponent att utreda, även om man inte får glömma att arbete ingår med att utveckla även dagens busstrafik mot en tydlig framtidsvision om den hållbara och attraktiva staden. I den politiska styrgrupp som avslutade höstens utredning har det utkristalliserats en enighet att spårväg är en viktig komponent i Malmös framtida kollektivtrafik. Ställningstagandet bygger på eldrift, för miljöns skull, och hög kapacitet, för att kunna ta hand om det ökande resandet.

Ny spårväg kan ses som en av flera förutsättningar för att lösa stadens trafikproblem och i förlängningen bidra till de nationella transportpolitiska målen. Redan idag har det bussbaserade kollektivtrafiksystemet nått kapacitetstaket på ett flertal linjer. Bussarna är fulla med stående passagerare och tvingas köra så ofta att de ofta klumpar sig två och två vid minsta störning. Dessutom finns det problem med luftkvaliteten i vissa korsningar och stråk.

Hur modern spårvagnstrafik kan införas i Malmö är viktigt att utreda noggrant. För att nå klarhet i finansieringsfrågan är det avgörande att få fram ett underlag till Region Skånes inspel i den nationella och regionala åtgärdsplaneringen för infrastruktur. Väl underbyggda motiveringar varför att det är viktigt att satsa på spårvagnar i Malmö, var i Malmö investeringen ger störst nytta och hur strategin ser ut för att nå dit, är centrala att föra fram inför dessa aktörer.

Syftet med arbetet hittills har varit att ta fram ett förslag på en första etapputbyggnad av spårväg i Malmö. Underlaget för detta urval har varit de starka och robusta stråk som redovisats i utredningen hösten 2008.

Syftet med denna rapport är att sammanställa resultaten från den fördjupade utredningens ”fas 1” som har haft fokus på just inspelet till den nationella åtgärdsplaneringen för infrastruktur. De goda nyttorna med spårväg i tre stråk i Malmö lyfts fram, jämte dess kostnader. Det är möjligt att dela upp startetappen i upp till tre mindre deletapper.

Avgränsning

En avgränsning har gjorts av det inledande arbetet, så att det bara omfattat endast spårväg. I detta skede tas inte olika möjliga alternativ till ett sådant trafik- och stadsbyggnadselement upp. Sju stråk har analyserats. Det är de ”robusta” och ”starka” stråken enligt terminologin i den tidigare utredningen.

Då satsningen på spårväg utpekats som angelägen har fokus legat där. Dessutom har fas 1 varit inriktad på indata till åtgärdsplaneringen för infrastruktur, vilken har lett till att den tillgängliga tiden varit en begränsande faktor. Syftet är inte att ”gömma undan” alternativa lösningar, heller inte att medvetet utelämna satsningar i andra stråk som ändå kan vara intressanta för spårvagnar eller annan utvecklad kollektivtrafik.

Utredning

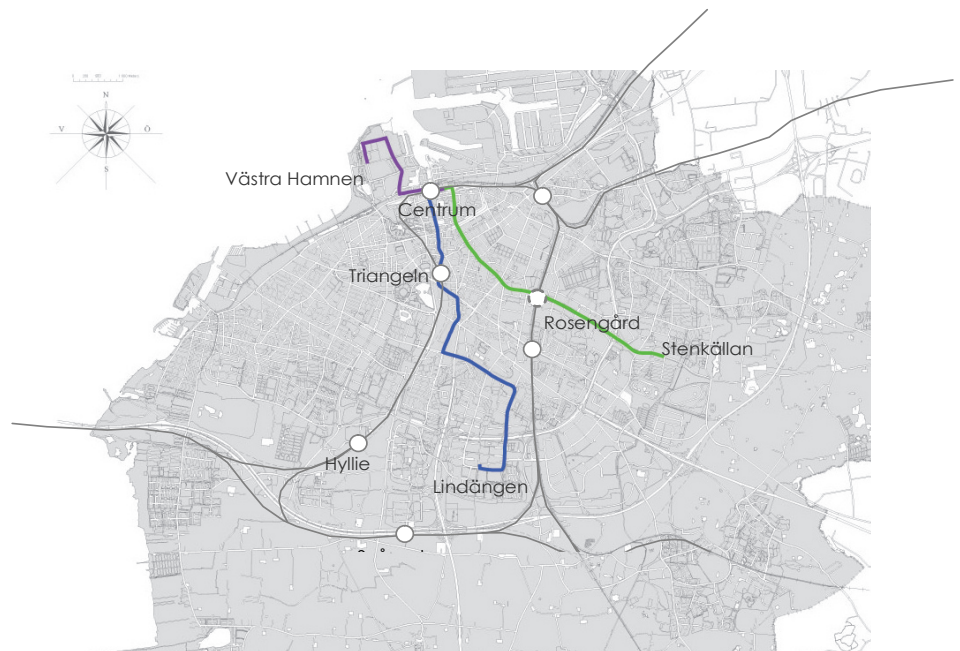
”Stråk, linjer, kapacitet och reservat 1”

Förslag till starttapp i Malmös framtida spårväg. Utifrån en första samhällsekonomisk värdering, beräkning av kapacitetsbehov och en samlad bedömning av andra aspekter föreslås en starttapp av spårväg i Malmö i stråken.

- Rosengård
- Lindängen
- Västra Hamnen

Förslag till startetapp i Malmös framtida spårvagn

Det är dessa stråk som bör lyftas in i åtgärdsplanen för nationell och regional infrastruktur 2010-2021, och/eller ett eventuellt "Skånepaket" för infrastruktur. Nyanläggning av spårväg i dessa tre stråk i Malmö har identifierats som lämpligast, bland sju tidigare intressanta stråk, med avseende på en samlad bedömning av nyttor, kostnader och genomförbarhet. Hur linjer kan dras fram i de aktuella stråken redovisas i Figur 1. Malmö stad bör söka statlig och regional medfinansiering för främst infrastrukturen¹ i denna utbyggnad. Malmö stad kommer för att en sådan ansökan ska beviljas antagligen att ta ett beslut i kommunfullmäktige om finansiering av resterande andel. Men oavsett om statlig eller regional medfinansiering beviljas inom den närmaste tiden, är det intressant att undersöka alternativa finansieringsmöjligheter. Då är förslaget bra att ha väl genomlyst och underbyggt. En första del med spår från Lindängen och Rosengård (Stenkällan) via centrum till Västra Hamnen ska ses som ett påbörjande av en större lokal utbyggnad och ett större regionalt spårvägsnät, i vilket spårvägar i Lund och Helsingborg också förekomma. Regionala kopplingar mellan städerna och deras respektive omland är också möjliga ingredienser. En sådan vision behöver inte vara tidssatt i detta läge. Åtgärdsplanen för infrastruktur tidssätter ändå inte objekt och satsningar efter planperiodens slut, 2021.



Figur 1. Möjliga inledande delar för spårvägssatsningen, med tre etapper i olika färger. Citytunnel- och Kontinentalbanestationerna är särskilt markerade, liksom en framtida station i Rosengård, för att påvisa de regionala kopplingarna. Det har varit nödvändigt att specificera spårvägens linjedragningar ner på gatunivå för att kunna genomföra utvärderingen, men det är inte självklart att det är exakt dessa sträckor som är de mest lämpade. Detta ska studeras vidare i kommande utredningar.

1. Regionfullmäktige i Skåne har den 28 april 2009 tagit beslut om att bedriva spårvagnstrafik enligt samma principer som för den regionala tågtrafiken, det vill säga regionen ansvarar för och finansierar inköp och drift av rullande materiel, alltså spårvagnar.

Samhällsnytta, kapacitet och potential

När resandeunderlaget i ett stråk är så stort att busstrafiken har svårt att klara uppdraget med acceptabel kvalitet är det dags att införa spårburen trafik. Detta är fallet redan i dag för några linjer i busstrafiken. Tabell 1 är en sammanställning av resultaten av de kvantitativa beräkningar som gjorts för de sju möjliga linjerna i en första spårvägsetapp. De för genomförande i etapp 1 föreslagna linjedelarna är markerade med fetstil. Tabellen är sorterad efter årtal när kapacitetstaket i nuvarande bussbaserade kollektivtrafiksystem har nått taket.

Vidare har en samhällsekonomisk beräkning gjorts för alla linjerna. Beräkningarna visar på positiva nettonuvärdeskvoter i samtliga lokala stråk i Malmö². I kalkylen ingår vissa, men inte alla, effekter inom framkomlighet (tidsvinster för resenärerna), trafikekonomi, miljö och trafiksäkerhet.

Tabell 1 Sammanställning av kvantifierade resultat för olika linjer som en första etapp

Linje	Netto nuvärdeskvot	Årtal när spårvägs kapacitet krävs	Potential år 2020	
			Antal boende	Antal sysselsatta
Rosengård	+1,3	2008-2024	49 000	28 000
Västra Hamnen	+1,0	2017-2020	18 000	28 000
Lindängen	+2,3	2018-2033	43 000	39 000
Hyllie	+1,0	2021-2029	43 000	30 000
Kirseberg	+1,3	2025-2037	29 000	22 000
Limhamn	+0,8	2036-2052	30 000	27 000
Husie	+0,4	2048-2067	23 000	20 000



Figur 2. Analyserade linjer, var för sig som etapp 1. Det har varit nödvändigt att specificera spårvägens linjedragningar ner på gatunivå för att kunna genomföra utvärderingen, men det är inte självklart att det är exakt dessa sträckor som är de mest lämpade. Detta ska studeras vidare i kommande utredningar.

Länge har en linje Rosengård-centrum-Västra Hamnen lyfts fram som mest trolig som en första etapp. Detta på grund av att detta stråk idag har flest lokala resor och att den är av regionalt intresse då den kopplar till tågsystemet i Malmö C och den framtida stationen Rosengård, som kan öppnas 2011. Den samhällsekonomiska kalkylen ger en nettonuvärdeskvot på +1,3 för linjedelen Stenkällan-Rosengård-Malmö C (som benämns ”Rosengård” i tabellen, och i det följande).

Kapacitetsmässigt har bussarna i dagens system redan nått taket. Skånetrafiken kör idag med ledbussar tätare än var fjärde minut, vilket dagligen innebär problem med att bussarna kör ikapp varandra och ”klumpar” sig, och inte kan hålla tidtabellen. Om dubbelledbussar införskaffas för trafik på denna linje, innebär det lättnader idag, men framtida resandeökningar gör att kapaciteten ändå inte kommer att räcka än möjligen till 2024. Spårvagnar är därför den långsiktiga lösningen i detta stråk. En linje Lindängen-centrum-Västra Hamnen kommer att ha störst resandeunderlag i framtiden. Stråket är också regionalt intressant då den angör UMAS, Medeon och Mobilia samt stationen Triangeln. Linjedelen Lindängen-Malmö C (”Lindängen”) ger en nettonuvärdeskvot³ på +2,3 – den högsta av alla stråken.

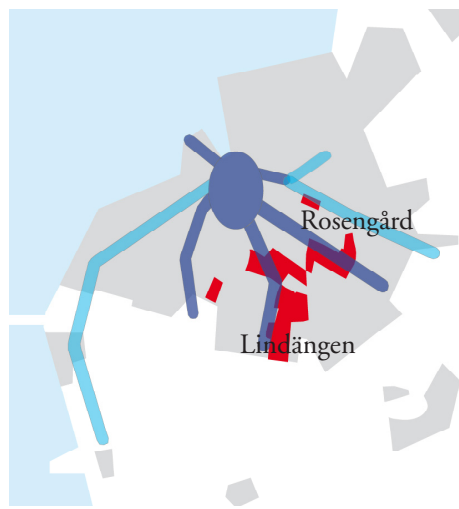
År 2018 bör stråket ha spårväg för att kollektivtrafiken ska kunna erbjuda fortsatt goda och attraktiva tillväxtmöjligheter. I detta stråk kan trafiken dock klaras med dubbelledbussar under en längre period framåt, men då får man inte de stora nyttorna som en spårväg på egen bana kan ge. Dessutom tidigarelägger större utbyggnader och högre trafik tillväxt än beräknat behovet av spårvagnstrafik. Kopplingen ut till Västra Hamnen är oerhört viktig, eftersom detta är stadens största utbyggnadsområde under planperioden. Spårvagnarnas kapacitet krävs här före planperiodens slut (senast 2020, men helst före 2017) för att kunna klara de förväntade resandeökningarna med kollektivtrafiken och samtidigt kunna bygga ut till den önskade tätheten. Stadsdelens karaktär med tät innerstadsbebyggelse och en tydlig miljö- och hållbarhetsprofil är således ytterligare ett argument för spårväg. Nettonuvärdeskvoten har beräknats till +1,0 för linjedelen Turning Torso-Högskolan-Malmö C (”Västra Hamnen”). Genom att denna linjedel kan kopplas ihop till genomgående linjer mot Rosengård och Lindängen ges stora möjligheter till positiva och långsiktigt hållbara dynamiska effekter.

2. Trivector Traffic 2009:16, ”Samhällsekonomisk värdering av spårväg i Malmö – utvärdering av 7 möjliga spårvägslinjer”, mars 2009.

3. Det inom trafikverken vedertagna måttet på samhällsekonomisk effektivitet, uttryckt som (nyttan minus kostnaderna) dividerat med kostnaderna. En satsning med en kvot över noll är samhällsekonomiskt lönsam. En kvot på 1 innebär att man får de satsade pengarna tillbaka plus lika mycket till i olika kvantifierade nyttor.

Övriga förutsättningar och nyttor – samlad bedömning

Spårvagnslinjer som förbinder stadens socialt utsatta områden med arbetsplatser, högskoleområden och andra bostadsområden av annan socialt karaktär i Malmö, innebär nya och bättre möjligheter för att arbeta med social integration, vilket är en av de största utmaningarna för Malmö idag. Den föreslagna etapputbyggnaden innebär just att dessa möjligheter öppnas. Med förslaget till första etapp knyts stadsdelarna Rosengård, Lindängen, Hermodsäl, Gullviksborg, Nydala och Sofielund bättre samman med järnvägsstationerna och med arbets- och studieplatser i Södra Innerstaden, centrum och Västra Hamnen.



Figur 3 Möjliga framtida spårvägslinjer i Malmös "robusta" och "starka" stråk, och de socialt mest utsatta områdena utmärkta i rött. De i etapp 1 aktuella linjerna berör områdena i stråken mot Rosengård och Lindängen

Effekterna stannar dock inte där. Med spårvägsutbyggnad följer stadsutveckling. En förändrad färdmedelsfördelning bidrar till att lösa stadens problem med luftkvalitet, i enlighet med länsstyrelsens åtgärdsprogram. Just de föreslagna sträckningarna medför en möjlighet att lösa problemet i linje med Länsstyrelsens åtgärdsförslag, då spårväg föreslås i de idag utsatta gatumiljöerna i Amiralsgatan-Djäknegatan (Rosengårdslinjen) och Södra Förstadsgatan (Lindängenlinjen). Dessutom verkar linjen till Västra Hamnen proaktivt, eftersom det kan finnas en risk att området få tillfarter inte klara den mängd biltrafik som annars riskerar att bli fallet, med köer och höga utsläpp som följd.

Det är samma sak med trafiksäkerheten. Spårvägen möjliggör en ombyggnad av gaturum och därmed en möjlighet att göra flera av de mest olycksdrabbade korsningarna och sträckorna säkrare. Särskilt utsatta är idag Rosengårdsstråket med 39 dödade eller svårt skadade under 2002-2006, och Lindängsstråket med nästan lika många allvarliga olyckor, 35 stycken. Möjligheten till omgestaltningar av gatorna i de mest olycksdrabbade stråken motiverar en första etapp enligt vårt förslag.

För integrationen i övrigt kollektivtrafiksystem och påverkan på gång-, cykel- och biltrafiken är linjerna om inte problemfria, så åtminstone lätt hanterbara. I Västra Hamnen är förberedelserna för spårtrafik redan gjorda, varför konflikter i dessa avseenden redan har förebyggts. Rosengårds- och Lindängenlinjerna medför inga större problem, annat än att framkomligheten för bilarna och tillgängligheten till handeln med parkeringsmöjligheter i

Amirals- och Djäknegatorna kan komma att begränsas. Detta har dock inte identifierats som det värsta stråket i detta avseende.

Alla tre linjedelar ger goda möjligheter till stadsförnyelse och möjligheter till exploatering och förtätning. Västra Hamnens omvandling kan följas av en upprustning av gatu- och boendemiljöer längs Amiralsgatan, i Rosengård, och i stråket mot Lindängen.

Samtliga gällande eller kommande planer i Malmö stad har inventerats. Inga av dem utanför absoluta centrum hindrar eller begränsar möjligheterna att anlägga spårväg. Snarare stöds dem. Möjligheter att anlägga depå finns dels i Lindängen, dels i Stenkällan. Utrymmet räcker för var och en av dessa platser till den första etappen och vid Lindängen till ytterligare framtida etappbyggnader.

Utredning "Ekonomi 1"

Investeringsbehovet för en första del med två linjer Lindängen/Rosengård-Centrum-Västra Hamnen har beräknats till 1 550 miljoner kronor, inklusive depå, men exklusive fordon (se nedan)⁴. Dessa fördelas på linjedelar, och kan etappindelas, enligt följande:

- Lindängen-centrum 600 mkr
- Rosengård-centrum 650 mkr
- Västra Hamnen-centrum 290 mkr

4. Trivector Traffic 2009:16, "Samhällsekonomisk värdering av spårväg i Malmö – utvärdering av 7 möjliga spårvägslinjer", mars 2009.

Finansiering

Finansierande parter antas vara Malmö stad, Region Skåne och Banverket (svenska staten) – åtminstone enligt tidigare tillämpningar av regelverket.

Region Skåne har tagit beslut om att bedriva spårvagnstrafik på samma grunder som den regionala tågtrafiken, efter inrådan från trafikhuvudmannen Skånetrafiken och regionens kollektivtrafiknämnd. Enligt denna princip framgår tydligt att fordonen finansieras av regionen via trafikhuvudmannen, liksom driften. Fordonskostnaden utgör en betydande andel av projektkostnaden. Därför är denna medverkan principiellt viktig.

Principen som tidigare funnits om en statlig medfinansiering vid utveckling av lokal och regional kollektivtrafik menar vi kan tillämpas, på den återstående projektkostnaden, det vill säga infrastrukturanläggningen inklusive kringåtgärder, såsom elförsörjning och depå. Det finns fog för att pröva om inte en spårväg i Malmö kan anses uppfylla kriterierna för ”särskilda skäl” om 75 % statlig medfinansiering. Normalt för åtgärder av denna typ har annars varit en medfinansieringsgrad på 50 %.

Det är dock inte alls säkert att statliga och regionala pengar finns att satsa i spårvägsinfrastruktur, inom ramen för den nationella och regionala åtgärdsplanen för 2010-2021. Så även om objektet i någon mening är berättigat till medfinansiering, så är det inte liktydigt med att pengar verkligen betalas ut. Därför bör andra möjligheter att finansiera spårväg och annan högkvalitativ kollektivtrafik övervägas, även om statlig finansiell medverkan naturligtvis bör välkomnas i vilken form det än kan vara.

Man kan börja med att öppna för möjligheten att höja taxan i ett mer högkvalitativt system. Det innebär att de som använder kollektivtrafiken också får bidra till dess finansiering. Alltför hög taxa får dock som följd att resandet inte ökar i lika hög grad som med lägre taxa. Den ursprungliga tanken med en spårväg – en attraktiv hållbar trafik – kan riskera att gå förlorad vid för höga biljettpriser.

Malmö stad har dessutom ingen rådighet över taxan då denna sätts av trafikhuvudmannen, så om infrastrukturen ska finansieras denna väg, får man hitta vägar att föra över pengar från trafikhuvudmannen till kommunen i egenskap av infrastrukturhållare. Den möjlighet som kommunen har är att fastställa banavgifter, så att ett bidrag till finansieringen ges denna väg låt vara i efterhand när anläggningen redan är byggd. Eftersom driften också bara blir billigare per passagerarkilometer än med buss efter en brytpunkt med ett visst resande, kan kommunen hoppas på acceptans för detta förfarande av trafikhuvudmannen – så länge trafikhuvudmannen själva fortfarande får ta del av de relativt sett minskade driftkostnaderna.

Att de nyttor som uppstår av en spårväg kan motivera att avgifter och skatter tas ut – där nyttorna uppstår – för att klara investeringen, kan vara en acceptabel övergripande princip. Det kan ses som en mer rättvis finansieringsmodell än åtminstone att hela skattekollektivet får vara med och betala via inkomstskatter. Genom att sälja ledig mark dyrare (om kommunen från början äger marken), ta ut högre exploateringsavgifter (när nyexploatering görs) och högre fastighetsavgifter eller -skatter där spårvägen går fram, kan

den s.k. markvärdesstegringen⁵ tas till vara och internaliseras till spårvägsprojektet. Detta kräver en tydlig och fast policy och en rak linje i kommunikationen från kommunens sida. I många fall måste dock lagstiftningen göras tydligare avseende lokala skatter och avgifter. Kommuner har idag t.ex. ingen möjlighet att sätta nivån på fastighetsavgiften.

Ett sätt för offentliga aktörer att lättare kunna hantera stora investeringsvolymer, kan vara att bilda kommunalt och/eller regionalt (del)ägda bolag, enligt modell från metroprojektet i Köpenhamn, eller för den delen Öresundsbrobygget. Ett sådant bolag skulle kunna låna pengar för att finansiera ett spårvägsbygge i lämpliga etapper, och betala räntor och amorteringar på marknadsmässiga villkor i takt med att nyttorna av en spårväg uppstår när den väl trafikeras.

Styrande skatter och avgifter är ett sätt att finansiera investeringar samtidigt som styrning sker bort från oönskade effekter. Exempel på detta är parkeringsavgifter och trängselavgift/-skatt på biltrafik. Parkeringsavgiften är en kommunal hyra för uppställning av fordon på allmän platsmark, och bör spegla det verkliga markvärdet. Om spårvägen medför förhöjda markvärden i ett område, kan detta då också avspglas på områdets parkeringsavgifter. Detta får dessutom en styrande effekt då kostnaderna för att ha en bil ökar samtidigt som ett attraktivt kollektivtrafikalternativ etableras och tar marknadsandelar.

Detsamma kan sägas om trängselavgifter eller andra kommunala skatter och/eller avgifter på bilkörning, alltså biltrafik i rörelse snarare än på stillastående bilar. Kommunen har idag juridisk möjlighet att ta ut parkeringsavgifter, men inte avgifter på bilar i rörelse. Trängselskatten i Stockholm är en statlig skatt, även om överskottet därifrån går tillbaka till Stockholmsregionen genom rådande avtal. Men det krävs lagändring om trängselskatt ska kunna införas på någon annan plats eller på något annat sätt än nuvarande system – ett faktum som naturligtvis fördröjer möjligheten till en motsvarande lösning i Malmö.

Den franska lösningen kan vara värd att nämna i detta sammanhang. Versement transport är en lokal skatt som kommunerna i större stadsområden har rätt att lägga på arbetsgivareavgiften för företag med tio eller fler anställda. Intäkterna är öronmärkta till kollektivtrafiken i området. Motivet till detta tillvägagångssätt sägs vara att företagen bidrar med en del av kostnaden för att kunna möjliggöra nyttan i det att de anställda kan ta sig på ett bra sätt till och från jobbet. Den senaste tidens spårvägssatsningar i Frankrike, som saknar motstycke någonstans i världen, är ett direkt resultat av denna beskattning vid sidan av generös statlig medfinansiering. I Sverige är denna lösning inte praktiskt möjlig på kort sikt av två skäl: Dels kan kommunen inte ta ut skatt på företag. Dels har man inom den svenska statsapparaten av tradition ställt sig skeptisk till öronmärkta skatter.

6. Enligt Professor Carmen Hass-Klau på universitetet i Wuppertal, som har gjort benchmarking av markvärdesstegring i ett flertal städer i Europa, är runt 25 % höjt markvärde en normal siffra vid spårtrafiksatsningar.

Genom en så kallad OPS – offentlig-privat samverkan – kan det finansiella åtagandet för en spårvägssatsning läggas på ett privat företag eller konsortium, som kan åta sig hela eller delar av totalprojektet att bygga, underhålla och driva spårvägen. Samverkan regleras genom avtal med främst kommun och trafikhuvudman, där dessa betalar en löpande avgift, till exempel per år eller per passagerarkilometer. Denna metod kan vara bra om pengar inte finns för tillfället inom den offentliga sektorn, men om man är beredd att i slutändan betala lite mer i avgifter till företaget eller konsortiet (avtalet ska ju även garantera en viss vinst åt de privata aktörerna) i utbyte mot ett snabbare genomförande och med det tidigareläggande av nyttorna. Man köper så att säga spårvägen på avbetalning.

Fortsatt arbete

Utredningsarbetet kommer nu att gå in i en ny fas. I fas 2 fortsätter utredningarna ”Stråk, linjer, kapacitet och reservat” och ”Ekonomi”. Samtidigt startar ”Centrumutredning”, som drivs integrerat med delutredningen om ”Stråk...”. Detta leder över till ”fördjupade konsekvensanalyser” och ”strategi för utveckling av kollektivtrafiksystemet”. I projektet ingår också att ta fram underlag för beslut om fortsatt etapputbyggnad av framtidens kollektiv-trafik, samt åtgärder på vägen för att stärka dagens kollektivtrafik. Förbättringar i dagens kollektivtrafik hanteras i projektet ”Koll 2015”. Det kan också finnas förbättringsåtgärder som identifieras som angelägna, som hanteras som nya projekt eller på andra sätt utanför de befintliga ramarna.

I ”fördjupad konsekvensanalys” kan komma att ingå särskilda aktiviteter inom ”hållbar jämställdhet”. Malmö stad har skickat in en ansökan om att särskilt studera genusfrågan i den kommande planeringsprocessen för spårväg, inom SKL:s utlysning med detta namn⁶.

Den regionala samordningen är ett eget delprojekt. Möjligheterna till att finansiera, organisera och driva en framtida spårväg kommer att utredas vidare tillsammans med bland andra Lunds kommun, Helsingborgs stad, Banverket, Region Skåne och Skånetrafiken. Bland annat kommer detta att ske i det Tillväxtverket-stödda forskningsprojektet TILLHÅLL⁷, som nyligen har startat i regi av Hållbar Mobilitet Skåne. Malmö stad är delprojektledare inom ”Samverkan för spårvägsinförande”. Utredning görs integrerat med ovan nämnda interna utredningar.

6. Se www.skl.se/artikel.asp?A=53769&C=4991

7. Se projektbanken.tillvaxtverket.se/sb/d/1335/a/11122

Malmö stad står inför stora utmaningar när det gäller att öka kapaciteten i kollektivtrafiken. Öresundsregionen och Malmö växer i befolkningsmängd och i takt med det blir de dagliga resorna allt fler. Samtidigt måste kollektivtrafiken utvecklas för att minska belastningen på miljön. Här kan du ta läsa fas 1 i den fortsatt utredningen som behandlar förslag till starttapp, utreder spårvagnens samhällsnytta i Malmö och ser över möjligheterna för olika typer av finansiering.

