



**ATTRAKTIV SPÅRVÄG I SVENSKA STÄDER**



Ansvarig riksdagsledamot: Karin Svensson Smith, tfn 070-343 95 15, [karin.svensson.smith@riksdagen.se](mailto:karin.svensson.smith@riksdagen.se)  
Ansvarig tjänsteman: Anna Jonsson, tfn 08-786 63 98, [anna.jonsson@riksdagen.se](mailto:anna.jonsson@riksdagen.se)

# FÖRORD

En av de största klimatutmaningarna är att minska utsläppen från trafiken, som i dagsläget fortsätter att öka. Allra störst potential för klimatsmarta transporter finns i större städer där det finns goda förutsättningar att bygga en bekväm och attraktiv kollektivtrafik.

Enligt FN:s klimatpanel kan biobränslen ersätta högst en femtedel av de drivmedel som idag används för transporter. Det är uppenbart att biodrivmedel inte ensamma kan lösa problemen med fossilberoendet i världens transportsektor. Därför krävs stora satsningar på kollektivtrafiken för att minska de totala energibehoven.

Ett av de effektivaste sätten att öka attraktiviteten och kapaciteten hos kollektivtrafiken är att bygga spårvagnslinjer. I många större svenska städer finns stombusslinjer med tät trafik som redan idag skulle kunna göras om till spårvagn, och bli ett lyft både för klimatet och för stadsmiljön.

Miljöpartiet föreslår en statlig delfinansiering för byggande av spårvagnslinjer i större städer. Samtidigt har vi gått igenom förutsättningarna för att dra spårvägslinjer i åtta större städer,

och presenterar här olika exempel på hur det skulle kunna se ut i städer som Linköping, Uppsala, Malmö, Lund med flera.

Det byggs spårvagnslinjer med stor intensitet runtom i europeiska städer. Exempelen är många på hur stadsmiljöer och kollektivtrafik förbättrats dramatiskt efter införandet av spårvagn. Det finns stor anledning att inspireras av dessa städer som valt att prioritera kollektivtrafiken framför bilen, och på så sätt även gett prioritet till cyklister och fotgängare.

Det är lätt att få känslan av att omställningen till ett klimatsmart samhälle är fyllt av uppoffringar. Men denna genomgång av europeiska förebilder och svenska exempel på spårvagnsutbyggnad visar att det är precis tvärtom. Att satsa på spårvagn valt att skapa en mänsklig och levande stadsmiljö där alla som rör sig i staden ges möjlighet till ett klimatsmart resande.

Tack till Alstom, Bombardier, Thomas Johansson, PG Andersson och Björn Sylvé för inspiration och bildmaterial.

Peter Eriksson, språkrör

## SAMMANFATTNING

Miljöpartiet föreslår en stor satsning på utbyggnad av lokal spårtrafik i större städer den närmaste 15-årsperioden. Satsningen omfattar:

- Ett nytt statsbidrag till byggande av spårvägar införs med totalt 24 miljarder kronor under 15 år. Detta ska också kunna gå till att stödja ny teknik.
- En ny ansvarsfördelning där staten genom Banverket tar ett delansvar för stimulans till och finansiering av spårtrafik i större städer.
- Banverket ska ges i uppgift att vara ett nationellt kompetenscenter som aktivt inspirerar städer att anlägga lokal spårtrafik samt fördelar statsbidrag till utbyggnaden.
- Bidragen till tåg och spårvagn, så kallat rullande materiel, höjs kraftigt.

- Genom satsningen beräknas 25-30 spårvägsprojekt i cirka tio städer till en total kostnad av 50-60 miljarder kronor kunna genomföras de närmaste 15 åren.

För att tackla klimathotet är en omställning av transportsystemet nödvändig. Vi fokuserar här på en del av denna nödvändiga omställningen, nämligen spårburna persontransporter i större städer. I många europeiska städer görs storsatsningar på spårvägar, vilket har lett till ökat kollektivtrafikresande och minskad klimatpåverkan.

Även i Sverige finns det underlag för spårvägssatsningar i ett flertal städer under de närmaste 15 åren. Miljöpartiet presenterar ett antal exempel på spårvägsprojekt som skulle kunna genomföras med vår föreslagna finansieringsmodell. De flesta förslagen har redan studerats och utretts på lokal och regional nivå och många har en god politisk förankring. Ganska lite har dock hänt eftersom ansvars- och finansieringsfrågorna inte är

lösta. Hittills har staten svarat för järnvägsinvesteringar, medan städernas kollektivtrafik har varit lokala angelägenheter. I några fall har staten bidragit med statsbidrag, exempelvis till tvärbanor i Stockholm, men det har skett från fall till fall och utan en tydlig ansvarsfördelning och långsiktigt åtagande.

För att få till stånd en mer planmässig utbyggnad av spårtrafiken krävs en tydlig och långsiktig inriktning som klargör rollfördelningen mellan staten och lokala huvudmän vid utbyggnad av lokal spårtrafik, inklusive ett regelverk för finansieringen. Miljöpartiet anser att staten ska betala för en del av kollektivtrafikinvesteringarna i spårtrafik. Det är inte rimligt att kommunerna ska bära hela kostnaden. Vi menar att staten genom Banverket bör ha ett övergripande ansvar för att utbyggnad kommer till stånd och att staten måste vara med och delfinansiera omställningen till ett klimatanpassat trafiksystem. Banverket ska stötta och aktivt inspirera kommuner och regioner genom att upprätta

ett nationellt kompetenscentrum, som ska bidra med forskning och rådgivning för lokal och regional spårtrafik. Banverket roll att fördela statsbidrag till utbyggnaden, både vad avser spåranslagningar och rullande material, ska stärkas väsentligt.

En permanent årlig ram avsätts för statsbidrag till byggande av lokala spårvägar. Statsbidraget ska kunna sökas av kommuner och lokala huvudmän. Det ska prioriteras och fördelas efter en princip om största möjliga klimatnytta. Statsbidraget ska kunna uppgå till 50 procent av en beräknad schablonkostnad för spårinvesteringen med möjlighet till förstärkt bidrag för dyrare projekt om klimatnyttan motiverar detta. Ramen för det existerande statsbidraget till rullande materiel utökas också väsentligt, och ska även omfatta spårvagnar.

I tabellen på sidan 16 ges exempel på en tänkbar fördelning av projekt och bidrag till olika städer/regioner.

## VARFÖR SPÅRVÄG?

Olika typer av transporter kräver olika tekniska system. Här fokuserar vi på spårväg som ett masstransporteringsystem för stora trafikflöden i större städer.

Spårväg är inte en konkurrent till annan kollektivtrafik, utan den utgör ett komplement för att få effektivast möjliga totala system. Ett spårvägssystem har en kapacitet - och en prislapp - som ligger mellan den för ett tunnelbanesystem och ett bussystem. Spårvägar fyller gapet mellan tunnelbana och bussar i stora städer och utgör, med fördel, ryggraden i städernas transportsystem.

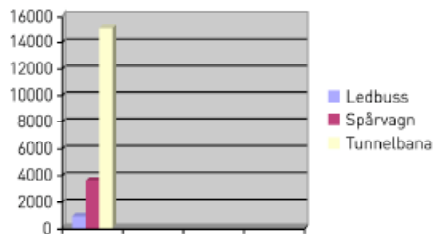
Spårvagnens främsta fördelar:

- Spårvagnar kan transportera många fler resenärer än bussar. För att klara klimatmål och miljökvalitetsnormer räcker inte bussens kapacitet för att ersätta biltrafiken.

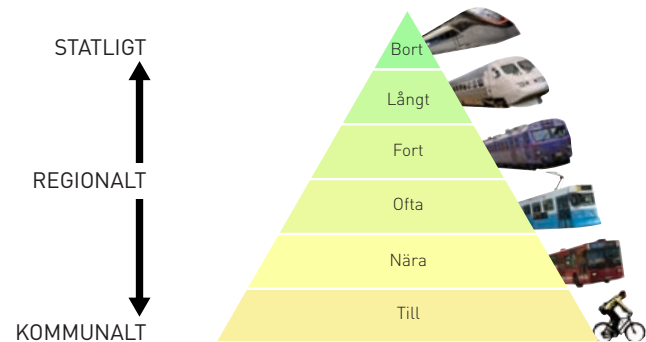
- Spårvagnslinjer går mycket snabbare att bygga jämfört med tunnelbana och pendeltåg. Dessutom är det väsentligt billigare – man får mycket mer spår per investerad krona.
- Spårvagnar är energieffektiva. Energi kommer att bli en stor bristvara, därför gäller det att maximera antalet persontransporter per kilowattimme.
- Kollektivtrafik på spår har jämfört med buss en dokumenterat god förmåga att attrahera bilister.
- Spårvagnssystem strukturerar tätorter på ett klimatsmart sätt och underlättar för utbyggnad av staden.

Vid femminuterstrafik har normalt förekommande bussar, d.v.s. 18 meter långa ledbussar, en kapacitet kring 1000 passagerare per timma och körfält. Ett spårbilssystem behöver en turtäthet

på var 15:e sekund för att nå samma kapacitet som bussen. En 40 meters spårvagn har en kapacitet kring 3600 passagerare per körfält och timme. Tunnelbana har en kapacitet närmre 15 000 passagerare per körfält och timme<sup>1</sup>.



Passagerare per körfält och timme i olika trafiksystem



Ansvar för olika transporter fördelas mellan lokal, regional och nationell nivå. Resor som görs sällan, att komma "bort" eller komma "långt" samt "fort", är ett statligt ansvar. Att komma "ofta", till exempel arbetspendling eller lokala resor, är oftast ett regionalt eller kommunalt ansvar. Miljöpartiet anser att staten genom ökat stöd till lokal spårtrafik ska ta ett utökat ansvar för att det sker en klimatomställning av de stora trafikflödena i större städer.

1 Trivector, "Litteratursammanställning över kollektivtrafiksystem", 2008:26, sid. 6



Spårväg på gräsmatta i Orleans söder om Paris, Frankrike

## ATTRAKTIVA STÄDER

Spårvägsinvesteringar är inte bara ett sätt att minska miljöbelastningen, utan även ett sätt att skapa god tillgänglighet för alla i en attraktiv och god stadsmiljö. Ofta kombineras spårvägsprojekt med upprustning och stadsförnyelse.

### ZÜRICH: Spårväg har högsta prioritet

I Schweiz största stad Zurich finns en tydlig prioritet på kollektivtrafiken i allmänhet och spårvägen i synnerhet. Det finns nästan dubbelt så många spårvagnar än bussar och en rad åtgärder har gjorts för att maximera systemets kapacitet och hastighet. Sedan nästan

30 år tillbaka finns en princip om att kollektivtrafiken ska ges förstahandsprioritet i varje konflikt med andra trafikslag. I genomsnitt är restiden med bil längre än med kollektiva färdmedel i staden – 28 minuter med bil jämfört med 20 för kollektivtrafiken<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Trivector, "Reserapport från Glattal,

Städernas utomhusytor ska inte bara vara platser där man förflyttar sig från en plats till en annan. För att städerna ska vara attraktiva behövs även tillgång till fredade ytor med både sol och skugga, intressanta utblickar, trevlig/intim omgivning med möjlighet att pausa, ta en fika, odla sociala kontakter, etc.

Det finns en naturlig koppling till kollektivtrafiken, eftersom en prioritering av fotgängarytor och kollektivtrafik även innebär en naturlig begränsning av biltrafiken och minskade ytor för parkering. Ny spårväg kan med framgång användas för att minska biltrafiken och samtidigt erbjuda ett attraktivt resealternativ.

En viktig del i att göra stadsmiljöerna mer attraktiva är att spårvagnar är tystare än andra fordon. På flera linjer i Frankrike är spåren lagda i en gräsmatta, vilket dämpar ljudet ytterligare och dessutom gör hårda asfaltsytor grönskande.

Principen "Wartezeit Null" (väntetid noll) är en välfungerande absolut prioritering i trafiksignalerna som gör att kollektivtrafikfordonen alltid har grönt ljus. Man har även s.k. "vaktmästarsignaler" som innebär att man i korsningar in mot centrum

Mulhouse och Zürich", PM 2008:3, s 12

inte släpper igenom fler bilar än vad gatunätet anses klara av. Zurich har även en stentuff parkeringspolitik och tillåter inte fler parkeringsplatser i centrala delarna av staden än 1990 års nivå. Om man bygger nya parkeringsplatser i källare och parkeringshus så måste lika många parkeringsplatser tas bort från gatan.



Spårvägen skapar levande stadsrum i Montpellier

## SAMSPEL MED CYKEL- OCH GÅNGTRAFIKANTER

Spårväg kan integreras med gång- och cykeltrafik och dras fram i gågator och andra områden där biltrafiken inte är tillåten eller starkt begränsad. Spårvägen har sällan stationsbyggnader, utan istället är den integrerad i stadsrummet. Nybyggda spårvägar i stadsmiljö har ofta inga upphöjda perronger, utan

### STRASBOURG:

#### Kombinerar spårvägen med cykel

Strasbourg i Frankrike har gjort stora satsningar på spårväg och cykel. Spårväg ses som trafikens stomme och cykelbanor fungerar som "matarbanor" till spårvägsstationerna. Huvudmannen

för kollektivtrafiken i Strasbourg ansvarar för cykelparkeringar, cykelgarage och utyrning av cyklar. Rätt till gratis cykelgarage vid stationerna ingår i månadskortet för kollektivtrafiken.

man stiger på och av direkt från gatan eller trottoarkanten. Gatutrymmet kan alltså delas med gång-, cykeltrafikanter och andra verksamheter på gatan.

## TILLGÄNGLIGHET

Moderna spårvagnar har låga golv och ett enkelt insteg som inte försvårar av- och påstigningen för äldre, funktionshindrade och barn. Bussar tvingas däremot anpassa sig till övrig trafik och kan aldrig ha den precision som rälsen ger. Satsningar på moderna spårvagnar kan alltså vara ett stort steg för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken.

Bordeaux



Foto: Björn Sylvé



Gatumiljö i Freiburg

## FREIBURG: Spårvägsutbyggnad när staden växer

I Freiburg, Tyskland, har man haft en medveten satsning på att stadsutbyggnad ska kopplas till utbyggnad av spårväg. Nya förortsområden har nyanlagd spårväg i princip redan när första inflyttning sker. Staden har expanderat kraftigt men biltrafiken har inte ökat. Satsningen har resulterat i ett ökat kollektivtrafikresande med drygt 80 procent från 1985 till 2004. De Gröna har varit drivande i kollektivtrafiksatsningen och Freiburg har sedan 2002 den första direktvalda gröna borgmästaren i en större stad i Tyskland.

Spårvagnsnätet är uppdelat i tre olika system, ett långsammare som går inne i stadskärnan och har en maximal hastighet på 25 km/h. Den är helt integrerad med fotgängare och cyklister. Det andra systemet

går på vägar med en hastighet av ungefär 50 km/h, också integrerat med övrig trafik. Det tredje systemet är snabbare än biltrafiken och separerat från övrig trafik. Bilden ovan föreställer en central del av Freiburg där spårvagnen är integrerad med övrig trafik.

I Freiburg har man arbetat aktivt för att lägga handelsetableringar centralt. Politikerna har konsekvent sagt nej till etableringar av externa köpcentra, istället har mark anvisats i centrala lägen eller i bostadsområden med behov av affärer. Nya bostadsområden planeras utifrån att kollektivtrafiken ska vara det mest tillgängliga transportmedlet. Pareringsplatser för bilar placeras i utkanterna av bostadsområdena. Staden har en samlad bilpool med 1200 bilar.

## STADSUTVECKLING

Gles och utspridd bebyggelse är ofta det största hotet mot kollektivtrafiken, eftersom det är svårt att göra effektiva linjer på sådana platser. Konkurrensen mellan privatbilism och kollektivtrafik tydliggörs genom att bilen har en utglesande effekt, medan kollektivtrafiklinjer däremot drar till sig bebyggelse och stadens expansion koncentreras till knutpunkter, stationer eller längs med linjenätet. Där kollektivtrafiken har styrt stadsutvecklingen leder bilen till trängsel och trafikproblem, medan där bilen har styrt stadsutvecklingen så är det svårt att alls bygga en fullvärdig kollektivtrafik.

Spårtrafiknätet har en särskilt viktig roll för stadsutvecklingen, eftersom den är ständigt närvarande genom spåret som alltid finns där även när inget fordon syns. Det ger en långsiktighet och säkerhet som gynnar andra investeringar längs med linjedragningen. Kollektivtrafiken blir en förutsättning för nyetableringar och begränsar därmed utglesningen av städerna.

Men samtidigt som bebyggelse tenderar att dras till spårtrafiknätet, så måste man även planera bebyggelseutvecklingen och lokalisering av service och stora arbetsplatser efter kollektivtrafiken.

## TA UTRYMME FRÅN BILTRAFIKEN

Kollektivtrafiken ska inte bara vara ytterligare ett sätt att transportera sig, utan den måste konkurrera med personbilarna så att den blir ett verktyg för klimatomställning.



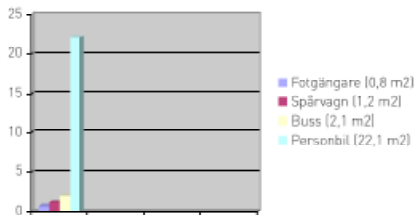
Spårvagnstrafik tar plats från biltrafiken i gaturummet och för in bilarna

i spårvagnstrafikens rytm när de delar gaturum. Men det är inte bara rent fysiskt som spårvagnen konkurrerar med biltrafiken. Internationella erfarenheter visar att spårburen kollektivtrafik har väsentligt större attraktionskraft jämfört med bussar när det gäller att få bilister att byta transportvanor. Vid exakt samma förutsättningar så kommer fler att välja spårvagn än buss. Ett spår visar en tydlig och långsiktig vilja att bedriva trafik, vilket gör folk mer benägna att byta resmönster.

## LÖS STÄDERNAS TRÄNGSELPROBLEM

De kollektiva färdmedlen är fullständigt överlägsna bilen ur trängselsynpunkt i gatuutrymmet - i synnerhet spårvagnen. Spårvagn är det gatufordon som har allra högst passagerarkapacitet. En modern flerledad spårvagn av den typ som används i flertalet västeuropeiska storstäder kan transportera 200-300 personer, när en buss klarar 70-100 personer. Dessutom kommer spårvagnar upp i högre snitthastigheter än buss, mycket tack vare att det finns fler in- och utpasseringsdörrar i spårvagnar, vilket höjer spårvägsnätets kapacitet ytterligare.

Nedanstående tabell visar yta per resande för olika transportsätt<sup>1</sup>:



Yta (kvadratmeter) per resande för olika transportsätt



Foto: Thomas Johansson

Kombinerad parkeringsavgift och tågbiljett vid infartsparkering i Strasbourg

Tack vare den höga kapaciteten ska spårburen kollektivtrafik inte ses som en avgränsad del inom transportsektorn, utan den måste vara den centrala ryggraden i transportnätet. Det går dock inte att bygga spårväg överallt, utan buss kan fungera bra för en matarlinjer där resandeunderlaget är mindre.

På flera håll i Europa har man varit mycket framgångsrika i att tillhandahålla infartsparkeringar i anslutning till spårtrafiknätet. I Strasbourg så fungerar parkeringsavgiften även som en dygnsbiljett i kollektivtrafiknätet, vilket har lockat över många bilister till kollektivtrafiken.

1 Trivector, "Litteratursammanställning över kollektivtrafiksystem", 2008:26, sid 2



Spårvagn på gator och torg i Montpellier – stadsbornas vardagsrum

## HÖGKVALITATIV RESANDEMILJÖ

Eftersom spårvagnar går på räls behövs mycket mindre marginaler för den mänskliga faktorn, vilket ger mer gatuutrymme för trädplanteringar, uteserveringar och andra verksamheter mellan husen.

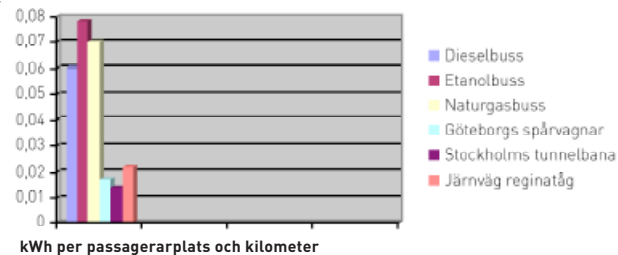
## ENERGIFÖRBRUKNING OCH KLIMATPÅVERKAN

Trots målsättningar om minskade utsläpp av växthusgaser fortsätter utsläppen från trafiken att öka. Sedan 1990 har utsläppen från vägtransportsektorn ökat med 12 procent.<sup>2</sup>

Vid sidan av gång och cykel är det kollektiva resandet det mest hållbara. Den energi som används till att förflytta en person en viss sträcka är betydligt lägre när flera reser i samma fordon än om de reser ensamma.

Särskilt effektivt är det med spårsystem. Det är mer energieffektivt att köra på räls än med gummidäck, tack vare att friktionen mellan stålhjul och räls är betydligt lägre. Verkningsgraden i olika typer av motorer är också olika. Sämst verkningsgrad har bensinmotorer följt av dieselmotorer. Elmotorer har i särklass bäst verkningsgrad. Om spårvägsnätet dessutom drivs av grön el så blir spårvägsdriftens klimatpåverkan mycket liten.

Nedanstående tabell visar energiförbrukningen i olika befintliga system<sup>3</sup>.



2 Vägverket, PM "Största minskningen av bränsleförbrukningen på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen", 2008-03-31.

3 Trivector, "Litteratursammanställning över kollektivtrafiksystem", 2008:26, sidan 3.

## SÄKERHET OCH HÄLSA

För dem som åker kollektivt är risken att dödas i trafiken väsentligt mycket lägre än för dem som reser med bil. Ska-derisken är åtta gånger större för bilister i jämförelse med kollektivresenärer.<sup>4</sup>

Det är hälsosammare med kollektivtrafik, den som åker kollektivt går och cyklar i snitt mer än den som hämtar bilen i garaget. Kollektivtrafikresenären rör sig i genomsnitt fyra gånger längre sträcka per dag än den som åker bil<sup>5</sup>. Forskare rekommenderar en halvtimmes fysisk aktivitet under dagen, spridd under kortare perioder. En undersökning i Västerbotten visar att den som åker bil till jobbet löper 50 procent större risk att drabbas av hjärtinfarkt än den som går, cyklar eller åker kollektivt<sup>6</sup>.

För den som cyklar eller går är hotet från berusade, trötta eller ofokuserade bilister ständigt närvarande, men genom satsningar på kollektivtrafik så minskar antalet fordon och riskerna för oskyddade trafikanter. Spårvägens räls i stadsmiljö är dessutom mycket enkel att förhålla sig till som oskyddad trafikant, vilket inte är fallet med bilar.

Vidare är spårvägens elsystem förhållandevis säkert eftersom den drivs med några hundra volt istället för flera tusen som järnvägen eller tunnelbanan.

## NY SPÅRTEKNIK

Den tekniska utvecklingen inom transportsektorn går snabbt, inte minst då det gäller transportmedel för kortare resor. Politiken bör ligga i framkant av utvecklingen och bejaka ny klimatvänlig teknik så snart den utgör ett reellt alternativ. Samhället bör även stödja utveckling av ny teknik för att påskynda utvecklingen ytterligare. Vinnova har ett övergripande ansvar för transportforskning. SIKKA ska verka för att medborgarna och näringslivet i Sverige får goda, miljövänliga och säkra transporter som är samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara. Såväl förändringar av befintlig teknik som nya tekniska lösningar bör få chans att utvecklas och utvärderas inom ramen för den transportforskning staten finansierar. Ett exempel på sådan teknik är så kallade spårbilar.

---

4 SLTF, "Nio argument för kollektivtrafikens samhällsnytta".

5 SLTF, "Nio argument för kollektivtrafikens samhällsnytta"

6 WHO:s MONICA-studie i Västerbotten

# ANSVARSFÖRDELNING OCH FINANSIERING

## ETT TYDLIGARE STATLIGT ANSVAR

Idag är utbyggnaden av lokal spårtrafik i huvudsak en fråga för kommuner och regionala och lokala trafikhuvudmän. Staten har hittills bara haft en begränsad delaktighet. Det finns en fast ram inom Banverkets investeringsanslag för statsbidrag till rullande materiel, tåg och spårvagnar inom lokal spårtrafik och länstrafik. I teorin uppgår statsbidraget till 50 procent av kostnaden, men eftersom den ekonomiska ramen är otillräcklig har trafikhuvudmännen ofta bara fått statsbidrag till en del av sina investeringar i rullande materiel, i tåg och spårvagnar. Något fast statsbidrag för utbyggnad av själva spåranslagningarna har hittills inte funnits. Banverket har dock i några fall, ofta på direkt uppdrag av regeringen, fördelat statsbidrag till vissa lokala spårprojekt, exempelvis tvärbanan i Stockholm.

Dessa osäkerheter i statsbidragsgivningen, liksom oklarheter i Banverkets ansvar, har påtagligt hämmat utbyggnaden av lokal spårtrafik. Trots stort lokalt intresse i flera städer, ofta över alla partigränser, har det varit påtagligt svårt att föra projekten från ord till handling. Miljöpartiet anser att detta endast kan förändras genom att staten, genom Banverket, får ett tydligare ansvar

för att aktivt inspirera planera för och delfinansiera utbyggnad av lokal spårtrafik.

Miljöpartiet föreslår att det i Banverkets sektorsuppgift ska ingå att vara ett **nationellt kompetenscentrum** för lokal och regional spårtrafik i större städer. I detta ska ingå att aktivt inspirera städer att anlägga sådan spårtrafik, att bidra med forskning, rådgivning och stöttning till städer som har planer på att anlägga spår och att fördela statsbidrag till sådana projekt, både för anläggande av spår och för vagnmaterial. Banverket ska prioritera olika projekt efter största klimatnytta.

Regionerna/kommunerna ska göra kollektivtrafikförsörjningsplaner där spårtrafiken ingår. För att få statsbidrag bör det finnas en trovärdig plan för hur kollektivtrafikandelen ska öka på biltrafikens bekostnad. Storbritanniens upplägg med lokala transportplaner som grund för tilldelning av nationella investeringsplaner kan vara en förebild. Vilka verktyg kommunerna använder för att begränsa bilismen, såsom trängselskatt, p-avgifter, minskat antal parkeringsplatser, bilfria områden eller fysiska hinder bör beslutas lokalt.

## STATSBIDRAG TILL SPÅRUTBYGGNAD

Miljöpartiet föreslår att nuvarande otillräckliga och närmast ad hoc-mässiga system för tilldelning av statsbidrag till spårutbyggnad ersätts av ett kraftigt utökat system med ett fast regelverk inom en årlig budgetram. Kommunerna ska kunna söka bidrag från Banverket som föreslås administrera systemet. Bidraget ska prioriteras och fördelas efter största klimatnytta.

Exakt hur systemet ska se ut bör närmare utredas. Kostnaderna för anläggande av spårvägar kan variera mycket starkt beroende på skiftande lokala förutsättningar. Ofta kombineras utbyggnaden med andra stadsplaneringsåtgärder, som ibland kan kosta mer än själva spårvägen. Om behov finns att anlägga tunnlar och broar eller andra anordningar kan kostnaderna öka väsentligt. En annan faktor som ofta har stor betydelse är möjligheten att finansiera en del av anläggningen genom exploateringsbidrag från privata intressenter som drar nytta av den nya spårvägen. Ett alternativ att ta hänsyn till dessa faktorer, som vi också har använt i beräkningarna i denna PM, kan vara att basera statsbidragsgivningen på en schablonkostnad, med eventuella tillägg för fördyrande omständigheter i det enskilda projektet.

Miljöpartiet föreslår att sammanlagt 24 miljarder kronor avsätts i infrastrukturplaneringen för den närmaste 15-årsperioden för statsbidrag till spårvägsutbyggnad i större städer. I genomsnitt motsvarar detta 1,6 miljarder kronor per år. Med en trolig genomsnittlig statsbidragsandel på 40-50 procent, möjliggör det finansiering av spårvägsutbyggnader för cirka 50-60 miljarder kronor, sannolikt väsentligt mer om hänsyn även tas till bidrag från privata exploatörer.

## STATSBIDRAG TILL TÅG OCH SPÅRVAGN

Med den väsentligt större spårvägsutbyggnad som ett nytt statsbidrag till spårutbyggnaden beräknas medföra, bör också statsbidraget till tåg och spårvagn, så kallat rullande materiel, räknas upp kraftigt. Statsbidragsramen uppgår idag till cirka 400 miljoner kronor årligen. Vi föreslår en höjning till knappt 700 miljoner kronor årligen eller 10 miljarder kronor under 15 år. Kostnader för tåg och spårvagnar ingår inte i kostnadsberäkningarna för de lokala projekt som redovisas i det följande.

## EXEMPEL FRÅN STÖRRE STÄDER

I det följande redovisas exempel på spårvägsutbyggnader i totalt 10 städer som skulle kunna rymmas och delfinansieras med statsbidrag inom den av Miljöpartiet föreslagna ramen, 24 miljarder kronor i statsbidrag till spårutbyggnad under en 15-årsperiod. Exemplet har tagits fram efter kontakter med planeringsmyndigheter, trafikföretag och Miljöpartiets ansvariga politiker från respektive stad.

De redovisade spårvägsutbyggnaderna ska ses som exempel på intressanta projekt som i några fall är beslutade, men i de flesta fall fortfarande är under utredning. Planeringsförutsättningar och kostnadsberäkningar förändras ständigt, vilket gör att det idag inte är möjligt att med säkerhet fastställa utformning och beräkna kostnader för varje enskilt objekt. Sammanställningen bör dock ge en ganska god bild av ungefär vilken spårutbyggnad som är möjlig inom den av oss föreslagna ramen. Till grund för kostnadsberäkningarna har vi uppskattat den ungefärliga längden i kilometer för varje enskilt objekt. Vi har vidare antagit en schablonkostnad på 200 miljoner kronor per kilometer för dubbelspår i stadsmiljö och 100 miljoner kronor utanför stadsmiljö. Denna används bland annat av Skånetrafiken och kan också bedömas som rimlig utifrån internationella erfarenheter. På det sålunda framräknade statsbidragsunderlaget har vi beräknat ett schablonstatsbidrag på 50 procent. Som tidigare framhållits kan de verkliga kostnaderna för projekten i vissa fall vara väsentligt högre. Det ska då finnas möjlighet att söka ytterligare statsbidrag från ofördelad central pott.

Med dessa förutsättningar anger vi nedan i tabell 1 antal objekt, spårlängd, schablonbruttokostnad och statsbidrag för varje stad vi undersökt. Det bör understrykas att tabellen ska ses som en grov uppskattning och att omfördelningar mellan städerna kan ske beroende på projektens klimatnytta. Vi anser ändå att tabellen kan ge en grov bild av vad som är möjligt att åstadkomma inom den föreslagna statsbidragsramen. Det bör också understrykas att det naturligtvis inte är uteslutet att man i berörda kommuner kan inrymma ytterligare objekt, exempelvis om det är möjligt att öka de privata exploateringsbidragen.

### Spårvägsprojekt per stad

Stad	Antal objekt	Spårlängd km		Schablonkostnad mdkr	Schablonstatsbidrag mdkr
		Stads- miljö	Ej stads- miljö		
Stockholm	10	74	24	17,2	8,6
Göteborg	4	13	11	3,7	1,85
Malmö	2	16	0	3,2	1,6
Lund	2	7	13	2,7	1,35
Helsingborg	2	15	20	5,0	2,5
Linköping	1	5	6	1,6	0,8
Norrköping	2	4	7	1,5	0,75
Uppsala	3	16	13	4,5	2,25
Delsumma				39,4	19,7
Pott fördyringar o fler projekt					4,3
<b>Totalt</b>	<b>26</b>				<b>24</b>

# STOCKHOLM

I stockholmsregionen finns planer på ett flertal spårprojekt. Förslag har lagts bland annat i de s.k. Stockholmsförhandlingarna. Utanför Stockholms innerstad fortsätter biltrafiken att öka och kollektivtrafiken tappar resandandelar. Tvärförbindelserna är eftersatta och det behövs spårsatsningar i form av moderna spårvägar. Ny teknik i form av automatiska system som studerats av bland annat SIKA bör också kunna utvärderas.

Landstinget och SL har också fattat beslut om flera spårutbyggnader, men finansieringsfrågorna är ännu inte helt lösta. I tabellen redovisas exempel på projekt som bör kunna rymmas inom den i denna PM föreslagna finansieringsramen. Listan ska inte

betraktas som något fixt och slutligt förslag från Miljöpartiet i Stockholmsregionen, eftersom många planeringsförutsättningar och kostnadsberäkningar ännu är oklara. Tabellen innehåller inte upprustningar som kommer finansieras på andra sätt, såsom Lidingöbanan och Roslagsbanan.

För vissa av de angivna projekten uppskattas idag väsentligt (i några fall flerdubbelt) högre kostnader än schablonen, bland annat på grund av dyrbara tunnelsträckningar mm. Å andra sidan kan sannolikt exploateringsbidrag från privata intressenter erhållas i vissa fall. Möjlighet ska finnas att söka extra statsbidrag ur potten för fördyringar.

Nr	Projekt	Längd, km		Kommentar
		Stadsmiljö	Ej stadsmiljö	
1	Tvärbana Ost/Saltsjöbanan	3		Genomförandebeslut inom kort
2	Tvärbana Norr Solnagrenen	8		Genomförandebeslut finns
3	Tvärbana City Hornsberg- Norrmalmstorg	5		Avsiktsförklaring finns. Koncessionsupphandling pågående
4	Tvärbana City Norrmalmstorg-Ropsten	5		
5	T-bana Karolinska	1		Genomförandebeslut finns
6	Spårlösning Syd. Farsta-Ålvsjö-Skärholmen-Flemingsberg	17	10	
7	Spårlösning Ost. Nacka, Värmdö	7	10	Ung. uppskattad sträcka
8	Tvärbana Norr Kistagrenen	10	2	
9	Tvärbana Solna-Universitetet-Ropsten	7	2	
10	Spårväg längs 4:an Gärdet-Södermalm	11		
Total spårlängd, km		74	24	
Schabloniserad kostnad, mdkr		14,8	2,4	Totalt 17,2 mdkr
Schabloniserat statsbidrag, mdkr		7,4	1,2	Totalt 8,6 mdkr

### 1 TVÄRSBANA OST/SALTSJÖBANAN

Innefattar förlängning av Tvärbanan från Sickla till Slussen och en ny station vid Slussen. Saltsjöbanan upprustas och konverteras till tvärbanestandard.

### 2 TVÄRBANA NORR SOLNAGRENEN

Förlängning av Tvärbanan från Alvik via Sundsbyberg till Solna Station.

### 3 TVÄRBANA CITY HORNSBERG – NORRMALMSTORG

Ny spårväg från västra Kungsholmen (Hornsbergs strand) till Norrmalmstorg via Centralen. Tänkt att genomföras genom koncessionsupphandling (SL-taxa ska tillämpas)

### 4 TVÄRBANA CITY NORRMALMSTORG-ROPSTEN

”Djurgårdslinjen” uppgraderas och förlängs till Ropsten via Värtan.

### 5 TUNNELBANA KAROLINSKA

Ny tunnelbanegren Odenplan-Karolinska. Anknyter till Karolinska sjukhuset och nytt bostads/arbetsområde vid Norra station.

### 6 SPÅRLÖSNING SYD

Spårlösning för förbättrade tvärförbindelser i sydsektorn. Anslutning till kollektivtrafikknutpunkter på tunnelbana och pendeltåg. Preliminär sträckning Farsta-Hagsättra-Älvsjö-Fruängen-Skärholmen-Kungens Kurva-Flemingsberg. Teknisk lösning studeras vidare.

### 7 SPÅRLÖSNING OST

Spårlösning för förbättrad kollektivtrafik i Nacka-Värmdösektorn. Olika möjligheter har föreslagits, bland annat tunnelbana till Nacka och ett spårbilsystem för Värmdö-Nacka. Angiven spårlängd är mycket schablonmässig och endast satt för att markera objektet. Teknisk lösning studeras vidare.

### 8 TVÄRBANA NORR KISTAGRENEN

Ny gren av Tvärbana Norr från Ulvsunda till Kista

### 9 TVÄRBANA SOLNA-UNIVERSITETET-ROPSTEN

Förlängning av Tvärbana Norrs Solnagren via Bergshamra-Universitetet till Ropsten där den knyts samman med den förlängda Djurgårdslinjen (objekt 4)

### 10 SPÅRVÄG LÄNGS 4:AN

Nuvarande stombusslinje 4 konverteras till spårväg på sträckan Gärdet-Södermalm.

Foto: Thomas Johansson



## PARIS: Inga fler investeringar i vägtrafik

Parisregionen har beslutat att inte investera i mer vägtrafik. Istället måste masstransporteringslösningar användas för att lösa dagens och framtids

dens trafiksituation. Investeringarna i nya spårvägslinjer har varit stora och utbyggnaden fortsätter. 80 procent av kommande investeringsmedel ska

gå till spårburen kollektivtrafik och resterande 20 procent till cykelvägar och trafiksäkerhetsåtgärder som inte underlättar för med biltrafik.

# GÖTEBORG

## OPERALÄNKEN

Brunnsparken är en flaskhals i Göteborgs spårvägssystem som omöjliggör kapacitetsökningar i stora delar av det befintliga nätet. Operalänken är ett nytt spår runt flaskhalsen från Stenpiren via Operan till Nils Ericsons plats.

## SPÅRVÄG MOT BACKA

Sträckan Hjalmar Brantingplatsen till Backa trafikeras sedan 2007 av stombuss, som är tänkt att likna spårvagnar till sin funktion. Kapaciteten hos bussarna är dock för låg och både markreservat och en bred politisk majoritet finns för att göra sträckan till spårväg, men finansiering saknas.

## MUNKEBÄCKSLÄNKEN

Munkebäckslänken är en anslutning som ska förlänga spårvagnslinje 5 från Torp till Östra Sjukhuset. Det är en mycket kort sträcka, egentligen bara en kurva med nya växlar. Bygget var färdigbeslutat och klat och skulle ha start under 2008, men avbröts hastigt då andra satsningar fördröjades hos Banverket. Därmed försvann delfinansieringen och projektet lades på is.

## NOTTINGHAM: Robin Hood-linjen räddar klimatet

Att göra om busslinjer till spårvagnar har i Nottingham varit mycket lyckosamt. Det började med att de större arbetsgivarna avkrävdes på en transportplan för sina anställdas resor så att staden utifrån det kunde bygga

spårvagnslinjen "Robin Hood Line". Spårvagnssatsningen har lett till en ökad användning av kollektivtrafiken med åtta procent de senaste fem åren. Samtidigt har ökningen av vägtrafiken hejdat med en minskning

## CENTRALEN-TORSLANDA

Miljöpartiet i Göteborg driver starkt för en pendeltågssträckning från kommande Västlänken med en tunnel under Göta älv och anslutning till Bohusbanan, respektive en ny bana till Torslanda i den nuvarande Hamnbanans sträckning. Förslaget förutsätter en ny Hamnbana. Området växer och behöver kraftigt höjd kollektivtrafikkapacitet.

Nr	Projekt	Längd, km		Kommentar
		Stadsmiljö	Ej stadsmiljö	
1	Operalänken	1		
2	Spårväg mot Backa	5	1	
3	Munkebäckslänken	1		
4	Centralen-Torslanda	6	10	
Total spårlängd, km		13	11	
Schabloniserad kostnad, mdkr		2,6	1,1	Totalt 3,7 mdkr
Schabloniserat statsbidrag, mdkr		1,3	0,55	Totalt 1,85 mdkr

på en procent, till skillnad från den nationella trafikökningen på fyra procent. Nu har staden infört en parkeringsavgift på arbetsplatsparkeringar, både kommunala och privata, för att finansiera ytterligare utbyggnad av spårvagnsnätet.



Foto: PG Andersson

# MALMÖ

I Malmö föreslår vi två spårvägslinjer som i princip innebär konvertering av befintliga busslinjer. Resandeunderlaget är stort på dessa sträckor och kapaciteten måste höjas både för en klimatomställning och för att möta det ökande resebehovet och befolkningstillväxten.

Att bygga spårvagnslinjer var ett av Miljöpartiets viktigaste vallöften i Malmö inför valet 2006. På Miljöpartiets initiativ har en utredning om lämpliga spårvagnssträckningar gjorts. De två föreslagna linjedragningarna sammanstrålar med delar av de fem stråk i Malmö där kapaciteten inte kommer att klaras med dagens busstrafik. Ett samverkande miljövänligt transportsystem behövs som kan knyta an till flera olika kollektivtrafikslag samt till gång- och cykelfunktioner. Bra tillgång till kollektivtrafik i de föreslagna stråken är även motiverat ur jämställdhets- och integrationssynpunkt. Västra hamnen är ett område med kraftig expansion som redan från början planerats för att kunna få spårväg.

Nr	Projekt	Längd, km		Kommentar
		Stads- miljö	Ej stads- miljö	
1	Lindängen-Triangeln-Västra hamnen	9		
2	Rosengård-Centralen-Västra hamnen	7		
Total spårlängd, km		16		
Schabloniserad kostnad, mdkr		3,2	0,0	Totalt 3,2 mdkr
Schabloniserat statsbidrag, mdkr		1,6	0,0	Totalt 1,6 mdkr

Med hjälp av en statlig delfinansiering kan spårväg börja byggas i Malmö 2012 och vara färdiga 2018. Miljöpartiet i Malmö är beredd att avsätta pengar i 2010-2011 års budget för att initiera en förstudie tillsammans med Banverket och Skånetrafiken.

## LINDÄNGEN-TRIANGELN-VÄSTRA HAMNEN

Ersätter busslinje 2 och 8.

## ROSENGÅRD-CENTRALEN-VÄSTRA HAMNEN

Ersätter busslinje 2 och 5.

### PARLA: Spårvagnen knyter ihop staden med förort

I Parla i Spanien lyckades man att på fyra år gå från beslut till invigning av en ny spårväg. Dessutom gjordes ett brett samråd bland medborgarna. Spårvagnslinjen i Parla har utöver ett utökat kollektivtrafikresande lett till att stadsområden, som tidigare

varit åtskilda, nu knutits ihop. Staden på flera förortsområden har höjts och stadens slogan har blivit "Linjen som knyter ihop oss". Borgmästaren har blivit omvald med 74 procent majoritet, en stark bidragande orsak var spårvagnen.



Foto: PG Andersson

# UPPSALA

I Uppsala finns ännu inga beslutade dragningar för spårtrafik. Kommunen inledde 2005 ett samarbete med Vägverket mfl myndigheter under namnet "Den goda staden" som bland annat syftar till att titta på olika modeller för spårtrafik i Uppsala. Uppsala länstrafik har i sin målbild för 2010 visat på att med Uppsalas befolkningsutveckling kommer det att vara nödvändigt att planera för spårlösningar. Miljöpartiet har i samband med detta arbete tagit fram ett förslag på tre spårlinjer som i stort grundar sig på de mest trafikerade busslinjerna i Uppsala.

## LINJE 1: STENHAGEN – RESECENTRUM – KUNGSÄNGEN

Linjen är tänkt att gå från Stenhagens järnvägsstation (stationen ingår i planeringen av Aroslänken/även kallad Örsundalänken) och gå från Stenhagen till Flogsta, Ekonomikum, Universitetet, Resecentrum och därifrån vidare mot Kungsängen. Linjen kommer därmed att bli ett av de huvudsakliga transportsystemen för många av Uppsalas 38 000 studenter. Linjen kommer även att i framtiden försörja arenan "Nya Studenternas" med kollektivtrafik.

Dagens busslinje fortsätter till Sävja – vi föreslår dock inte att spårvagnslinjen fortsätter till Sävja pga att en ny station på Ostkustbanan planeras att byggas i Bergsbrunna och därmed kan centrum - Sävja trafikeras med pendeltåg i framtiden.

## LINJE 2: GAMLA UPPSALA – NYBY – ev GRÄNBY ARENA - GRÄNBY – FÅLHAGEN – VAKSALA TORG - RESECENTRUM

Linjen ska gå från den planerade Gamla Uppsalas järnvägsstation på Ostkustbanan till Gränby centrum och vidare in mot resecentrum. Denna linje kommer därmed att bli kunna försörja

Uppsalas största stadsnära handelsetablering med snabb, effektiv och miljövänlig kollektivtrafik.

## LINJE 3: BERGSBRUNNA – ULTUNA - GOTTSUNDA – ROSENDAL – AKADEMISKA SJUKHUSET - RESECENTRUM

Linjen är tvådelad, den första delen från Bergsbrunna Järnvägsstation via Ultuna till Gottsunda är i första hand tänkt som en tvärlinje för effektiva transporter av befolkningen i Uppsalas södra delar. För att transport över Fyrisån bör en högbro byggas endast avsedd för spår och kollektivtrafik.

Från Gottsunda är linjen tänkt att gå in mot resecentrum genom Valsätra och Rosendal. Denna linje behövs för att försörja södra Uppsalas största kransort med transporter till centrala Uppsala.

Spårvägen knyter också samman resecentrum med Akademiska sjukhuset (länets största arbetsplats).

Nr	Projekt	Längd, km		Kommentar
		Stads- miljö	Ej stads- miljö	
1	Stenhagen-Resecentrum-Kungsängen	4	2	
2	Gamla Uppsala-Resecentrum	5	2	
3	Bergsbrunna-Resecentrum	7	9	
Total spårlängd, km		16	13	
Schabloniserad kostnad, mdkr		3,2	1,3	Totalt 4,5 mdkr
Schabloniserat statsbidrag, mdkr		1,6	0,65	Totalt 2,25 mdkr

# LINKÖPING

I Linköping planeras en ny kollektivtrafikled, LinkLink, som är tänkt att utgå från Resecentrum i stadens nordöstra hörn, genom centrala Linköping via sjukhuset till Universitetet i syd-väst och därefter vidare västerut till Mjärdevi och Malmslätt.

En första etapp öppnades i juni 2008 mellan Garnisonen och Campus Valla och trafikeras idag med buss, men är anpassat för en konvertering till spårväg.

Nr	Projekt	Längd, km		Kommentar
		Stads- miljö	Ej stads- miljö	
1	LinkLink	5	6	
Total spårlängd, km		5	6	
Schabloniserad kostnad, mdkr		1,0	0,6	Totalt 1,6 mdkr
Schabloniserat statsbidrag, mdkr		0,5	0,3	Totalt 0,8 mdkr

# NORRKÖPING



Foto: PG Andersson

## RESECENTRUM-NAVESTAD

I Norrköping planeras att förlänga nuvarande spårvägslinjen till Navestad i södra delen av staden.

Förlängningen planeras i två etapper. Den första etappen till miljonprojektsområdet Hageby är färdigplanerad och så gott som redo att gå ut för upphandling, men p.g.a. uteblivet statsbidrag har projektet stoppats upp.



Foto: PG Andersson

## KARLSRUHE: Duospårväg lockar bilister

I Karlsruhe i Tyskland togs 1980 ett beslut om att kommande trafikökningar skulle ske inom kollektivtrafiken. Genom att bygga en duospårväg 1992 lyckades projektet. Med duospårväg samutnyttjas järnvägsnätet av snabbspårvagn och traditionella tåg. Kostnaderna hålls nere genom att befintliga spår och plattformar kan

användas. Medelhastigheten blir hög och att resenärerna längs linjen slipper byta färdmedel vid järnvägsstationen.

I Karlsruhe har spårvägsresorna ökat till skillnad från biltrafiken, trots ett ökat bilinnehav. En utvärdering 1993 på nästan 400 procents ökning av antalet resenärer längs den första

sträckan som togs i drift. 40 procent av resenärerna angav att de tidigare gjort samma resa med bil. Successivt har nya duospårvägar tillkommit och den totala längden på duolinjénät är nu drygt 40 mil<sup>1</sup>.

1 Trivector, "Litteratursammanställning över kollektivtrafiksystem", 2008:26, sid. 71-72

# HELSINGBORG

En utredning från tekniska kontoret i Norrköping visar att det är lönsamt att bygga spårvägsutbyggnaden även utan statsbidrag, om man bygger båda etapperna. Ett statsbidrag skulle dock frigöra resurser till andra viktiga kollektivtrafikprojekt i Norrköping, såsom en ombyggnad av resecentrum.

## NAVESTAD-SÖDERKÖPING

Spårvägsutbyggnaden i Norrköping kan dras vidare från Navestad med snabbspårväg till Söderköping. Idag finns en stor pendlingstrafik mellan Norrköping och Söderköping. En utredning pågår om utbyggnad av E22 mellan Norrköping och Söderköping till fyrfilig motorväg, eftersom det finns stora köbildningar. Vi anser att man istället ska satsa på att höja kollektivtrafikens kapacitet med spårväg.

Nr	Projekt	Längd, km		Kommentar
		Stads- miljö	Ej stads- miljö	
1	Resecentrum-Navestad	4		
2	Navestad-Söderköping		7	
Total spårlängd, km		4	7	
Schabloniserad kostnad, mdkr		0,8	0,7	Totalt 1,5 mdkr
Schabloniserat statsbidrag, mdkr		0,4	0,35	Totalt 0,75 mdkr

## GRAZ: Kvinnoperspektiv i trafikplaneringen

Graz är Österrikes nästa största stad. De har gjort omfattande spårvägssatsningar och låtit ett kvinnoperspektiv genomsyra

trafikplaneringen. Bland annat talar man om "kvinnogångtrafik" och kvinnors större beroende av kollektivtrafik, trygga för-

flyttningar och gångstråk för att utträta dagliga ärenden. Genom att utgå ifrån "fotgängarinnan" med barnvagn, småbarn och matkassar som minsta gemensamma nämnare, så planerar de

staden så den ska vara tillgänglig för alla. Det faktum att spårvagnen finns i ytläge och man inte behöver gå ned i någon tunnel underlättar för kvinnor att åka kollektivt dygnet runt.

Foto: Kurt Kulac



## MARIA-HÖGANÄS

Pendlingen mellan Helsingborg och Höganäs är mycket stor och där finns ett tydligt behov för spårburen kollektivtrafik. Sedan 2002 finns markreservat för detta i både Helsingborgs och Höganäs kommuner.

## RESECENTRUM-MARIA

De senaste reseundersökningarna visar tydligt att nuvarande stombussnät inte kommer kunna hantera en fortsatt passage-räkning. I Mariastaden byggs nya stadsdelar och det behövs en kapacitetshöjning. Att göra spårväg sträckan Resecentrum-Maria kan vara en första etapp för att få spårväg hela sträckan mellan Raus och Väla och ersätta stombuss 1.

Nr	Projekt	Längd, km		Kommentar
		Stads- miljö	Ej stads- miljö	
1	Resecentrum-Maria	5		
2	Maria-Höganäs	10	20	
Total spårlängd, km		15	20	
Schabloniserad kostnad, mdkr		3,0	2,0	Totalt 5,0 mdkr
Schabloniserat statsbidrag, mdkr		1,5	1,0	Totalt 2,5 mdkr

# LUND

## LUND STN-BRUNNSHÖG

2003 öppnades kollektivtrafikstråket Lundalänken från stationen via universitetssjukhuset, tekniska högskolan, forskningsbyn, Brunns hög och vidare ut mot Södra Sandby. Idag trafikeras stråket med buss, men det är anpassat för att enkelt kunna konverteras om till spårväg. Alla radier, broar och all bebyggelseplanering runtomkring har det senaste decenniet anpassats för att rymma spårtrafik. S, v och mp initierade och satte igång LundaMats, en plan för att miljöanpassa transporterna i Lund. Inom ramen för detta projekt som pågår fortfarande är Lundalänken en strategisk del.

Längs med sträckans centralare delar, Lund Stn-Brunns hög, finns ett stort och ökande reseunderlag. Sedan Lunda-länken invigdes har biltrafiken inte ökat trots att Lund är en av de städer som växer mest i Sverige. En konvertering till spårväg kommer att vara nödvändig för att möta efterfrågan på kollektivtrafiken.

Det som idag står i vägen för spårväg är bristen på statlig delfinansiering.

## BRUNNSHÖG-DALBY

Att ansluta Lund med Dalby med spårväg skulle ha stora regionala effekter. Dalby fungerar idag som knutpunkt för många av Skånetrafikens bussar och det finns flera ytterligare förslag om ny spårtrafik till Dalby.

Nr	Projekt	Längd, km		Kommentar
		Stads-miljö	Ej stads-miljö	
1	Lund Stn-Brunns hög	5		
2	Brunns hög-Dalby	2	13	
Total spårlängd, km		7	13	
Schabloniserad kostnad, mdkr		1,4	1,3	Totalt 2,7 mdkr
Schabloniserat statsbidrag, mdkr		0,7	0,65	Totalt 1,35 mdkr



## BORDEAUX: Bevara den vackra staden

Bordeaux i Frankrike har satsat på spårväg under det senaste decenniet. Precis som Lund så har staden har en

vacker och gammal bebyggelse. Stora satsningar har gjorts på att spårvägen ska smälta in så bra som möjligt i stads-

bilden. Bland annat tas inte strömmen från kontaktledningar i luften, vilket är brukligt, utan genom skenor i marken som endast är strömförande när en spårvagn är ovanpå dem.



