

spårvagns städerna



Trafikverket och spårväg

*”Alla kommer fram smidigt,
grönt och tryggt”*

Från Trafikverkets webbplats

Syfte och förslag

Sveriges ekonomiska tillväxt sker huvudsakligen i de större städerna, men nyttan kommer hela landet till del. Ekonomin och bostadsbyggandet är helt beroende av välfungerande kommunikationer. I takt med att de stora städerna växer behövs långsiktiga investeringar i kollektivtrafiken. Etablering av moderna spårvägar kan i kombination med andra kollektivtrafiksatsningar, bidra till att lösa trafikens kapacitetsbehov och utveckla våra städer på ett attraktivt och hållbart sätt. Detta är både ett lokalt, regionalt och nationellt intresse som motiverar en bred samverkan. Därför har Spårvagnsstäderna tagit fram denna analys av Trafikverkets roll i spårvägsfrågor. Vi föreslår även ett antal åtgärder som kan genomföras av regeringen och Trafikverket.

1 Bakgrund och syfte

Föreningen Spårvagnsstäderna vill med denna rapport få ett ökat fokus på spårvägsfrågor. Vi vänder oss till såväl regeringen som till Trafikverket. Förslagen till åtgärder är antagna av Spårvagnsstädernas styrelse.

Organisationens medlemmar som består av Sveriges största kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter, vill säkra ett nationellt engagemang och kunskapsuppbyggande för spårväg som internationellt och nationellt blir alltmer framgångsrikt både som transportmedel och som ett kraftfullt medel för utvecklingen av städer.

Vidare kan skriften ses som ett stöd för Trafikverkets helhetssyn på kollektivtrafiken. Trafikverkets engagemang i det nationella fördubblingsprojektet är ett påtagligt exempel på att myndigheten redan idag är involverad i kollektivtrafikfrågor.

2 Förslag till åtgärder

Spårvagnsstäderna finner det önskvärt att Trafikverket på olika sätt engagerar sig i spårvägsfrågor. Vi vänder oss till såväl regeringen som till Trafikverket.

a) Regeringen

Spårvagnsstäderna föreslår följande: Regeringen bör i sin instruktion ge Trafikverket erforderliga resurser och instruktion som inkluderar ansvar för spårvägsfrågor. Detta kan ske naturligt genom att begreppet spårtrafik förs in i texten och ersätter ordet järnvägstrafik. Spårtrafik inkluderar såväl järnvägstrafik som tunnelbane- och spårvägstrafik. I nuvarande myndighetsinstruktion hamnar dessa frågor mellan stolarna. Ordet spårtrafik har samma inkluderande bredd som de övriga befintliga orden vägtrafik, sjöfart och luftfart. Ordet järnvägstrafik innebär i det sammanhanget en inkonsekvent exkludering av flera spårburna transportmedel, vilket bör rättas till.

Framsida: Frankrike har byggt ut 23 moderna spårvägssystem sedan mitten av 1980-talet. Bilden visar den nybyggda spårvägen i Montpellier, Frankrike.

Nedan: Nya spårvägen i Malmö – visionsbild från designkonceptet för vagnar och hållplatser framtagen av Spårvagnarna i Skåne.



Redan § 1 skulle kunna utformas i denna anda. Nuvarande paragraf lyder:

*1 § Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, **järnvägstrafik**, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.*

Istället kan paragrafen utformas på följande vis:

*1 § Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, **spårtrafik**, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.*

På samma sätt kan inledningen av § 2 ändras från:

*2 § Trafikverket ska
1. svara för frågor om väganordningars tekniska utförande...*

Till:

*2 § Trafikverket ska
1. svara för frågor om väganordningars och **spår**anläggningars tekniska utförande...*

Med dessa inledande preciseringar, i kombination med tillförande av resurser för kompetensförstärkning, kommer spårvägsfrågorna att naturligt ingå i de arbetsuppgifter som kan initieras av efterföljande text. Eftersom det handlar om att ny kompetens skall tillföras så bör detta ske i nära samverkan med branschens aktörer.

b) Trafikverket

Spårvagnsstäderna föreslår följande:

- att Trafikverket utpekar enheter och befattningar centralt och regionalt med uttryckligt ansvar för spårväg och spårvagnstrafik. Befattningarna bör namnges.
- att Trafikverket medverkar till finansieringslösningar som inkluderar spårväg och spårvagnar.
- att Trafikverket i sin samverkan med Nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik, K2, även verkar för utveckling av spårvägsfrågor – i nära samverkan med branschen och med internationella organ.
- att Trafikverket – i samarbete med Transportstyrelsen och branschens aktörer – utvecklar ett nationellt säkerhetstänkande för spårväg som ett led i verkets trafiksäkerhetsarbete.
- att Trafikverket medverkar i arbetet med att ta fram nationella standarder för spårvägens viktigare mått och egenskaper, i nära samverkan med branschen och internationella organ.
- att Trafikverket arbetar in spårvägsfrågor i kommande handböcker för utformning (VGU).

Spårväg ger möjlighet att skapa nya grönytor i städerna.



Trafikverkets uppdrag utifrån ett spårvägsperspektiv

3 Regeringens beställning

Ett centralt dokument för Trafikverket är *Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket* som regeringen fastställt (SFS 2010:185).

I instruktionen syns tydliga spår av de tidigare verkens centrala uppgifter men samtidigt finns flera framåtsyftande formuleringar. Nedan har vi hämtat fem av portalparagraferna (inom ruta) i instruktionen och kommenterar dem utifrån ett spårvägsperspektiv.

Utdrag från § 1:

”... ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar”.

Kommentar: Det går inte att här hitta koppling till lokal/regional kollektivtrafik generellt eller spårvägstrafik speciellt. Detta ansvar överläts från statligt håll åt regionala och lokala organ. Dock, om som i många EU-orienterade sammanhang, spårväg omfattas av begreppet järnväg skulle en öppning mot spårväg kunna bli naturlig. Vad gäller ”vägtrafik” finns i instruktionen inget som undantar lokal och regional busstrafik. Sålunda är exempelvis utbyggnad av busskörfält på statliga vägar i tätort ett ansvar för Trafikverket. I analogi därmed borde utbyggnad av spårväg i tätort vara ett ämnesområde där Trafikverket åtminstone kunde ha ett delansvar.

Om man i stället för uppdelning av infrastrukturen i nationell, regional och lokal ser resan ur trafikantens synvinkel kan man vrida perspektivet. En resenär på en spårvagn, liksom på en lokalbuss, kan mycket väl vara på väg i en regional eller nationell förflyttning. Exempelvis räknar Lund med att en majoritet av resorna på den kommande spårvägen är delresor i en regional, nationell eller internationell förflyttning.

En viktig förhoppning är att Trafikverket – med sitt samlade ansvar – inte ser väg- och spårtrafik som konkurrenter utan som kompletterande element i trafikförsörjningen.

Utdrag från § 1:

”... med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.”

Kommentar: ”Samhällsbyggnad” är ett starkt och värdeladdat begrepp. Vi ser byggande av spårväg som ett av de viktigaste samhällsbyggnadselementen. Därmed skapas förutsättningar för ett *samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem* (citat ut instruktionen).

Utdrag från § 2:

”... svara för frågor om väganordningars tekniska utförande”

Kommentar: Redan i samband med förstudier för spårvägsanläggningar diskuteras utformningsstandard. Man letar förebilder inom Sverige och utomlands. Vi gör därför bedömningen att publikationen VGU (Vägars och gators utformning) bör utökas att även innehålla avsnitt om utformning av spårvägsanläggningar.

Utdrag från § 2:

”... sprida sådan forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom transportområdet som motiveras av Trafikverkets uppgifter”



Nybyggd spårväg i Bergen. De nya linjerna har dragit till sig stora investeringar i bostäder, handel och arbetsplatser som får en naturlig närhet till kollektivtrafiken.

Kommentar: Vi noterar med tillfredsställelse att Trafikverket medverkar i Nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik K2. Där kan även spårvägsfrågor bli en naturlig del av Trafikverkets kompetens.

Utdrag från § 2:

”... verka för kollektivtrafikens utveckling”

Kommentar: Detta är den för spårvägar **viktigaste** portalparagrafen. Vi uppfattar att Trafikverket är, eller borde vara, den nationella kollektivtrafikmyndigheten med allt vad det kan innebära. Utifrån detta förväntas Trafikverket agera kraftfullt för att stärka kollektivtrafiken och dess roll i samhällsutvecklingen. Som en del i detta agerande bör Trafikverket även inkludera spårvägstrafiken som ett mycket verkningsfullt sätt att utveckla kollektivtrafiken.

4 Finansiering av spårvägsprojekt

Spårväg är en stor investering. Under åren har statlig medfinansiering skett – främst genom de olika finansieringspaket som funnits för storstäderna. För närvarande finns visserligen inga öronmärkta statliga pengar till spårvägsinvesteringar. Dock – i det

Västsvenska paketet, med 50 procent statlig finansiering, ingår en ny bro över Göta Älv som är den enda spårvägsförbindelsen mellan centrala Göteborg och Hisingen. I den aktuella debatten om transportinvesteringar i Stockholmsområdet uttrycks önskemål om statlig medfinansiering till spårutbyggnad vilket också har nämnts från regeringshåll. Liknande samtal förs kring det skånska projektet *Spårvagnar i Skåne*.

Utöver öronmärkta medel och paketlösningar finns andra goda exempel på finansiering – *Oslopakke 1, 2 och 3* och *Bergenprogrammet* är två norska lyckade sådana. De tre Oslo-pakkene omsluter totalt cirka 90 miljarder NOK och har en tonvikt på järnväg och annan kollektivtrafik. Pakke 3 innehåller även finansiering av kollektivtrafikens drift. Bergenprogrammet omsluter cirka 7 miljarder NOK och innehåller bland annat spårvägen Bybanens investering på drygt 2 miljarder NOK. Skåne har genom projektet ”Spårvagnar i Skåne” erhållit bidrag från Europeiska Investeringsbanken genom ELENA-programmet, för huvuddelen av sina förberedelser för spårvägsutbyggnad.

För inköp och finansiering av regional- och lokaltåg finns bolaget ”Transitio” vars tjänster vissa av de regionala myndigheterna eller deras utförarbolag utnyttjar. Transitio har uttryckt att man vid önskemål även kan hantera spårvagnar.



Regeringens instruktion till Trafikverket.

5 Nationellt kompetenscentrum

Idag är kunskap och erfarenhet av spårvägsfrågor i Sverige spridda på olika aktörer:

- hos de kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter som idag har spårväg,
- hos befintliga spårvägsoperatörer,
- hos tillverkare av fordon och utrustning,
- till viss del på högskolor, universitet och forskningsinstitut,
- hos konsulter och entreprenörer.

Dessutom har enskilda personer och intresse-sammanslutningar gedigen kunskap om olika ämnesområden inom spårvägsområdet.

Ett nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik, K2 är under uppbyggnad i Lund med såväl statliga som regionala finansiärer. I vilken grad detta centrum även kommer att få specialkompetens inom spårvägsområdet är ännu oklart men det vore naturligt att överväga detta. Med tanke på att Lund med stor sannolikhet blir Sveriges nästa spårvägsstad kan synergieffekter uppnås mellan forskning och praktik.

Med sitt engagemang i *Nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik* kommer Trafikverket ges möjlighet att även arbeta med utveckling av spårvägsfrågor – i nära samverkan med branschen och med internationella organ.

6 Trafikverkets föregångare och deras spårvägshistoria

a) Vägverkets tidigare roll

Vägverket fick tidigt, i mitten av 1990-talet, ett sektorsansvar för kollektivtrafik på väg. Efter en trevande början utvecklades detta ansvar, bland annat i samverkan med huvudmannanorganisationen Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF).

Tillsammans tog man fram en handlingsplan. Både centralt och regionalt etablerades inom Vägverket enheter och funktioner med koppling till kollektivtrafiken. För Vägverkets regioner togs planer fram för utveckling av kollektivtrafik på väg – det vill säga med buss.

b) Banverkets tidigare roll

Några år senare utvecklade Banverket sin roll som sektorsansvarig för spårtrafik. Med hänsyn till sin historia – ”avsöndrad från tidigare Statens Järnvägar” – ställdes fokus för sektorsansvaret på järnvägstrafiken. På samma sätt som angetts ovan om Vägverket utvecklade Banverket sin sektorsroll tillsammans med bland annat SLTF och detta gällde uteslutande tågtrafik. Några år in på 2000-talet påbörjade Banverket ett sektorsarbete med delsektorn ”spårvägstrafik”. Något större avtryck för spårvägssektorn av detta arbete kunde inte märkas.

c) Fördelare av investeringsmedel

Såväl Vägverket som Banverket fördelade de investeringsmedel som staten stod för både på regional och lokal nivå. Exempelvis var det Vägverket som betalade ut de medel för lokal användning som överenskommit i Göteborgsöverenskommelsen under andra halvan av 1990-talet. Detta gällde även spårvägsanknutna medel såsom Kollektivtrafikringen och nya spårvagnar i Göteborg. Banverket ansvarade senare för statens hantering av medel för spårforon – tåg och spårvagnar – med slutadress trafikhuvudmän.

Trafikverket har formellt övertagit de tidigare verkens roll i ovanstående avseenden. Dock har själva begreppet sektorsansvar för kollektivtrafiken tagits bort.



K2 är ett nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik som är under uppbyggnad i Lund.

Spårväg i samhällsutvecklingen

7 Kollektivtrafik – en bransch i stark utveckling

Forskare och stadsplanerare är eniga om att de större städerna i Sverige kommer att fortsätta växa. För att underlätta tillväxt och bostadsbyggande behöver allt fler stadbor färdas effektivt och klimatsmart. Kollektivtrafiken har under senare år utvecklats kraftfullt.

Detta gäller inte enbart i Sverige utan även i Europa och i resten av världen. En viktig milstolpe i Sverige kom 2007 då Vägverket och Banverket fick regeringens uppdrag att utveckla statens roll för en framgångsrik kollektivtrafik och initierade projektet *KollFramåt*. I det breda arbete som då utfördes tog hela den svenska kollektivtrafikbranschen ett krafttag och utlovade att – bara staten utvecklar spelreglerna åt rätt håll – arbeta för en fördubbling av det kollektiva resandet. Det fördubblingsarbete som då startade har väckt stort intresse utomlands och har fått många efterföljare i Norden, Europa och andra delar av världen. I Sverige genom-syrar fördubblingsarbetet såväl branschen som samhällets planerande myndigheter. Trafikverket är en av organisationerna inom fördubblingsarbetet.

Antal nya stora spårvägsprojekt i Europa från 1985

Status	Antal projekt
Öppnade för trafik	188
Under byggnad	81
Under projektering	98
Planerade/diskuterade	244

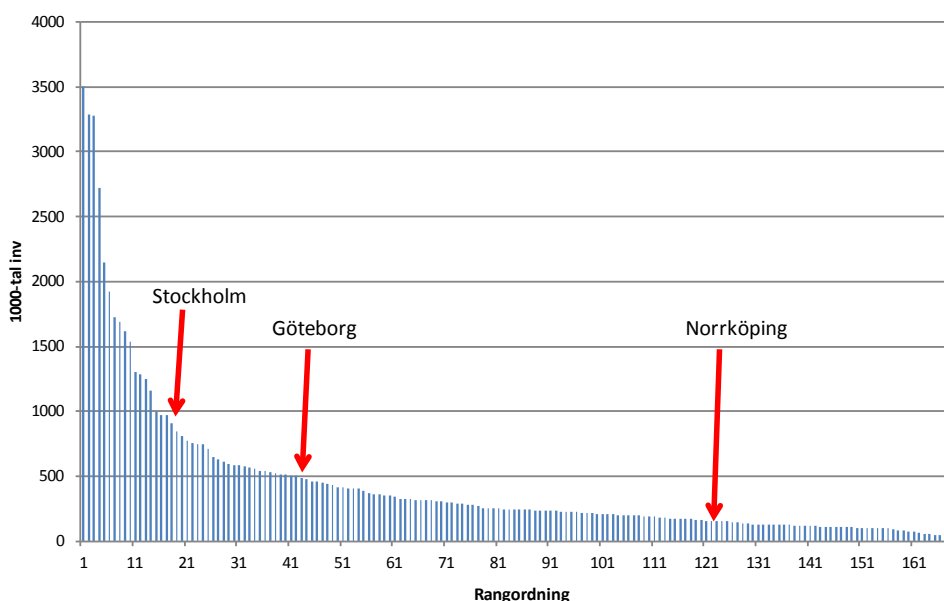
8 Internationella trender

Det byggs nya spårvägar över hela världen. Internationella kollektivtrafikunionens (UITP) har en databas över spårvägsprojekt. Tabellen ovan visar en sammanställning av antalet nya spårvägsprojekt i Europa från 1985 till 2013.

Frankrike är ett exempel på ett land med omfattande nybyggnation av spårvägar. Där är nyanlagda spårvägssystem en viktig del i stadsutvecklingen. Sedan 1985 har 23 franska städer infört modern spårvägstrafik.

Diagrammet nedan visar Västeuropeiska städer med spårvägstrafik – rangordnade efter antal invånare. De tre nuvarande svenska spårvagnsstäderna är markerade.

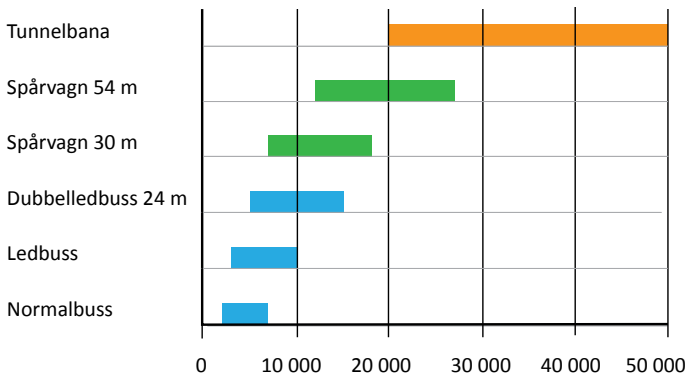
Spårvägsstäder i EU/EEC



Västeuropeiska städer med spårvägstrafik – rangordnade efter antal invånare. Källa: UITP.

Kapacitet i kollektivtrafiken

Max passagerare per timme och riktning vid ett körfält/spår per riktning utan förbigångsmöjlighet



Olika transportslag och dess kapacitet – principskiss. Figuren visar hur kapaciteten ökar från normalbuss via spårväg till tunnelbana. Lokala förutsättningar påverkar givetvis den praktiska kapaciteten – därav den stora spännvidden mellan minimala och maximala värden för respektive transportslag.

Källa: Born 40 och RTM Konsult AB

9 Samverkan mellan transportslag – spårvägens roll

De olika kollektiva transportslag som står till buds för resenärerna i städerna, spårväg, tunnelbana, tåg, buss, har alla i olika grad sin plats i det lokala transportsystemet. I många städer med välutvecklad kollektivtrafik samsas spårväg på ett välfungerande sätt med tunnelbana (bland annat Oslo, Lyon, Wien), med buss (bland annat Bergen, Paris, Göteborg) samt med tåg (bland annat Karlsruhe, Amsterdam, Zürich). I detta sammanhang kan även nämnas så kallade tram-train där samma vagnar kan köra både på järnväg mellan städerna och på spårvägsspår inom städerna så att resenärerna slipper byten.

10 Spårväg som strukturbildande element

”Lagt spår ligger”. Spårburen trafik är ett av de mest strukturerande elementen i en stadsväv, kanske det allra tydligaste. Städer med mer än sekellång obruten spårvägsförsörjning har ofta låtit spårutbyggnaden gå hand i hand med bebyggelseutvecklingen. Spårvägar passar bra i trånga stadsmiljöer och gör det även möjligt att etablera ny tät bebyggelse. Stabiliteten ger en trygghet vid investeringar i bostäder, arbetsplatser och handel. Därmed har den eftersträvade, men i andra fall alltför sällan uppnådda, positiva interaktionen mellan transport- och bebyggelseutveckling kunnat uppnås. I detta sammanhang är spårvägens bristfälliga flexibili-



Olika trafikslag i kollektivtrafiken kompletterar varandra och skapar en attraktiv helhet.



tet samtidigt dess styrka – man ändrar inte utan vidare en spårvägssträcka. Detta innebär också att man inte i onödan ändrar linjedragningar eller kopplingen mellan olika linjegränar.

Ett stabilt linjenät är lätt att uppfatta och memorera för decennier framåt – exempelvis har vissa spårvägslinjer i Göteborg i princip inte behövt ändras på närmare hundra år.

Det är här lätt att jämföra med utbyggnaden av Stockholms tunnelbana som visserligen i en annan dimension, ofta framstår som ett av Europas bästa exempel på samordnad bebyggelse- och transportplanering. Rätt hanterad ger spårvägen liknande möjligheter.

12 Spårväg har grön profil och är säker

Spårväg är energieffektiv, yteffektiv och därmed miljövänlig. Den ger inga utsläpp i gaturummet och tar mindre utrymme i anspråk per resande än alla andra transportmedel. Att dessutom slippa transportera drivmedel ombord på fordonet innebär ytterligare fördelar – man kan transportera människor istället för drivmedel. Vidare har en modern elmotor en verkningsgrad på cirka 95 procent medan motsvarande värde för exempelvis en dieselmotor är 35–45 procent. Stålhjulens låga friktion mot underlaget ger ytterligare lägre energiförbrukning. Spårvägar har visat sig ha en god förmåga

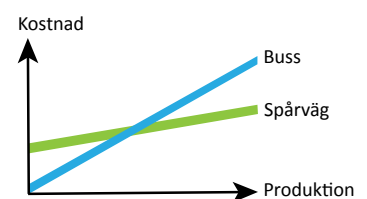
att locka bilister till kollektivtrafiken vilket ger, enligt många offentliga måldokument, en önskvärd överflyttning av resande.

Spårväg är säker. Statistik från Frankrikes samtliga spårvägar visar att antalet olyckstillfällen per vagnkilometer för spårvagn exempelvis är 50 procent av samma mått för bussar i franska städer. Göteborgs spårvägar är ett exempel på en aktör som genom systematiskt säkerhetsarbete har förbättrat sin säkerhet synnerligen markant de senaste åren.

13 Spårväg – höga initialkostnader, låga driftkostnader

Den första körda kilometern är dyr för spårväg medan den sista är billig. Diagrammet till höger visar skissmässigt skillnaden mellan buss och spårväg vad gäller detta förhållande. För att kunna bedöma driftekonomin gäller det att hitta skärningspunkten mellan de röda och blå linjerna. Spårvägen har fasta kostnader i bana, strömförsörjning, depå och vagnar vilket gör att man skall köra ”så mycket som möjligt”. Busstrafik är mer linjär i sin kostnadsbild eftersom bussen kör på det allmänna gatunätet och har bränslet ombord. I busstrafik är det förhållandevis okomplicerat att skaffa ytterligare en buss och språngkostnad uppstår normalt endast om man behöver utöka antalet depåer.

Utsnitt av Norrköpings spårvägsnät som bland annat visar den nya förlängningen av linjen mot Hageby centrum. Spårburen trafik är ett av de mest strukturerande elementen i en stads utveckling.



Diagrammet visar skissmässig skillnad mellan buss och spårväg vad gäller driftekonomi. För att kunna bedöma ekonomin gäller det att hitta skärningspunkten mellan de gröna och blå linjerna.

Vad sker i Sverige?

14 Spårvägsprojekt i Sverige

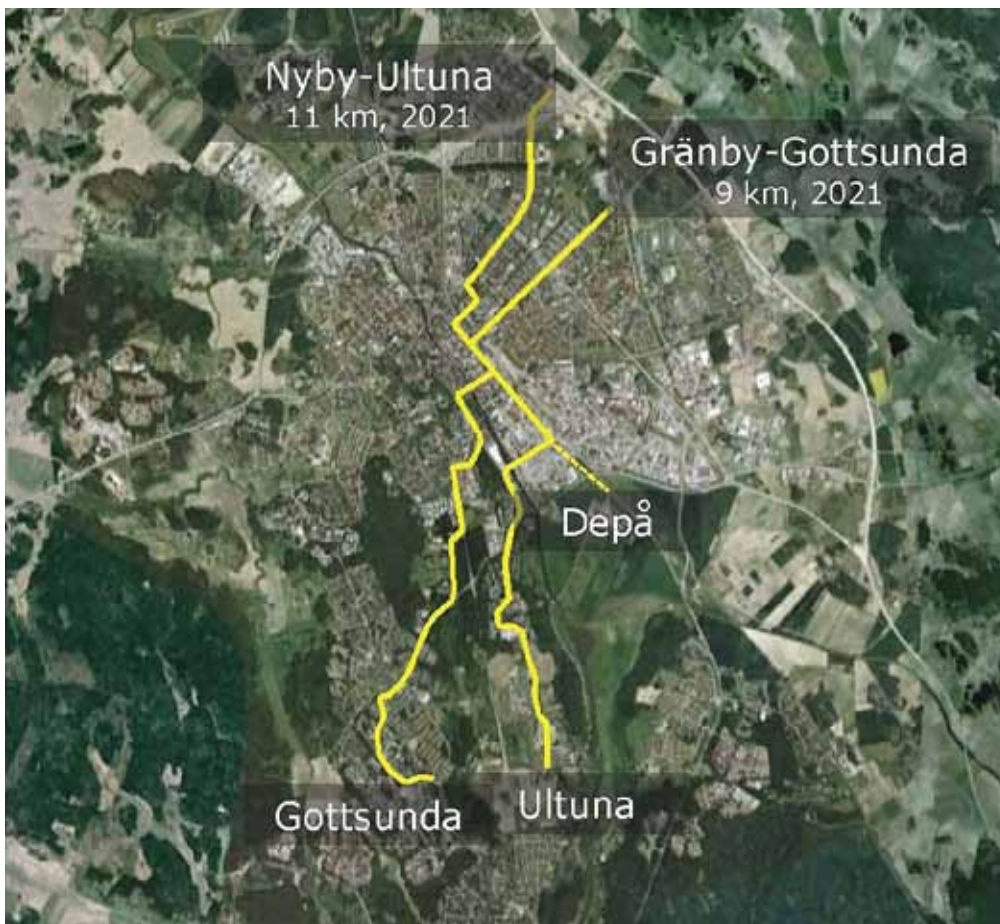
I Sverige pågår spårvägsutbyggnader i landets tre befintliga spårvagnsstäder. I Norrköping invigdes den senaste etappen till Hageby – Kvarnberget hösten 2011. Ytterligare nya stråk diskuteras i översiktsplanen och utreds i förstudier. I Göteborg har Munkebackslänken invigts i december 2012, den felande länken i Kringen – Badhuslänken – färdigställs 2015. Den nya Göta Älvbron med spårvägsförbindelsen till Hisingen planeras att vara klar år 2020. Samtliga dessa projekt är finansierade genom den tidigare Göteborgsöverenskommelsen och Västsvenska paketet.

Tvårspårvägen i Stockholm förlängs till Solna år 2013 varvid nya vagnar sätts i trafik. Spårväg City förlängs genom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden

där den kopplas ihop med en upprustad Lidingöbana. I södra Stockholmsregionen diskuteras spårväg i såväl Huddinge som Botkyrka.

Konkreta spårvägsutbyggnader, som nu befinner sig i den kommunala planerings- och beslutsprocessen, finns i Malmö, Lund och Helsingborg. Linköping och Uppsala genomför eller planerar ett nytt eller utvidgat stom-bussnät där vissa linjer kan komma att konverteras till spårväg. I ytterligare några städer har tanken på spårväg väckts i samband med översyn av kollektivtrafiksystemet, exempelvis Jönköping, Västerås och Borås.

Enligt Spårvagnsstädernas kartläggningar planeras och diskuteras spårväg i Sverige till en omfattning motsvarande 165 km ny bana och 320 nya spårvagnar.



Uppsala är en av många svenska städer som planerar för moderna spårvägar.

Om spårvagnsstäderna

a) Ändamål

Under 2000-talet har intresset för spårvägar vuxit i flera svenska kommuner. Behov av ökad kapacitet i kollektivtrafiken, urbaniseringen, klimat- och miljöfrågor och tillgänglighetsfrågor har bidragit till att öka intresset för spårvagn som en positiv lösning, med förebilder i många europeiska städer.

Denna utveckling har skapat ett stort tryck på att snabbt skapa fungerande strukturer som kan hantera en utbyggnad av spårvägar. Det svenska regelverket för planering och drift av spårvägstrafik ger idag inte den vägledning och styrning som krävs för säkerhet, enhetlighet och effektivitet. Finansieringsmodellerna fungerar inte bra, erfarenheten av spårväg är begränsad och ett samarbete är nödvändigt. Det är angeläget att åtgärder vidtas för att underlätta planering och utbyggnad av befintliga och planerade system.

Mot denna bakgrund startades våren 2009 ett nätverk för att organisera informationsutbyte och samarbetet mellan inblandade aktörer. Nätverket blev en förening och den 18 september 2009 bildades Spårvagnsstäderna vid ett möte på Landstingshuset i Stockholm.

Medlemmar är kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter, idag 16 stycken. Intresseorganisationer och företag (tillverkare, operatörer och konsulter) kan ansluta sig som associerade medlemmar – idag cirka 45 stycken. Verksamheten finansieras av medlemsavgifter.

Föreningen styrs av representanter för deltagande kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter och styrelsen består av politiskt valda förtroendemän samt kommunala tjänstemän.

b) Relation till övriga transportslag

Spårvagnsstäderna är en intresseorganisation för att underlätta spårvägsutbyggnader. Vårt engagemang bygger på att alla kollektiva transportslag har sin plats i ett transportsystem. Några skarpa gränser finns dock inte mellan dessa och då kan lokala förutsättningar och intressen ge den ena eller andra lösningen. Detta breda synsätt är naturligt och nödvändigt eftersom föreningens medlemmar även ansvarar för andra transportslag.

Vi är tryggt medvetna om kollektivtrafikens potential och framtida självklara roll i ett samhälle där attraktiva livsmiljöer och miljöhänsyn är naturliga förutsättningar för samhällsutvecklingen. I detta sammanhang har spårvägen en given plats.

Text: Bernt Nielsen, Born 40.

Projektledare: Jens Forsmark, Spårvagnsstäderna.

Redaktionellt arbete och formgivning:

Anna-Karin Johansson, Spårvagnsstäderna och Helena Duveborg.

Foto: Thomas Johansson (omslag)

Ian YVR, flickr.com (s. 3)

haakonnilsen, flickr.com (s. 5)

Robert Schrader, flickr.com (s. 8)

Trivector AB (s. 10)

ponte1112, flickr.com (s. 11)

Bild: Metro Arkitekter (s. 2)

Bahnhofstrasse i Zurich är helt bilfri och har de högsta butikshyror i Europa.

