

RAFPORI



## Mot ett långsiktigt hållbart Malmö

– Bygg ut Citytunneln med en tvärbana för att förbättra  
miljö- och trafiksituationen i staden

2007-08-01



# Sammanfattning

Malmö växer så det knakar. Enbart sedan år 1990 har befolkningen i kommunen ökat med över 40 000 personer och denna trend ser ut att hålla i sig. Stadens framgångsrika utveckling har dock även en baksida – på samma begränsade yta trängs allt fler bilar, bussar och inpendlare från kranskommunerna. Sedan år 1970 har inpendlingen till Malmö ökat kraftigt och ser ut att fortsätta att öka. Trafiken är idag den största miljöboven i staden och mer än 40 procent av de totala utsläppen av kväveoxider sker från bilar, som är det absolut vanligaste transportmedlet i staden. Situationen har lett till att utsläppen på en del gator i innerstaden redan idag överskrider gränserna för vad som anses vara direkt hälsofarligt och ca 150 Malmöbor beräknas varje år dö i förtid på grund av den dåliga luften.

En utredning om att återinföra spårvagnar tillsattes nyligen, men detta transportsätts problem är att det inte utökar trafikkapaciteten i staden utan istället minskar framkomligheten för övrig trafik. Spårvagnar, vilka inte är särdeles snabba, stjälar plats i gaturummet och riskerar därför att orsaka fler köer och en sämre trafikrytm, vilket riskerar att förvärra Malmös luftföroreningar. Endast om alternativet är häst och vagn kan spårvagnar realistiskt ses som konkurrenskraftiga. De är inte en långsiktig lösning på Malmös trafik- och miljöproblem.

Med Citytunneln utökas däremot trafikkapaciteten genom att övrig trafik inte störs, samtidigt som den inte medför något nämnvärt buller ovan jord. Folkpartiet Liberalerna vill därför utveckla detta transportsätt och föreslår byggandet av en *tvärbana* till Citytunneln. Detta alternativ är både tyst, snabbt, säkert och miljövänligt. Projekteringen av en sådan tvärbana bör med fördel inledas innan Citytunnelns projektorganisation avvecklats för att dra nytta av denna organisations expertkunskap på området. Citytunneln är en början till en tunnelbana i Malmö och det är en självklarhet för oss att denna möjlighet skall utnyttjas till fullo.

För att finansiera byggandet av en tvärbana vill Folkpartiet Liberalerna undersöka möjligheten till att införa *trängselavgifter* liknande de som införts i Stockholm. Med sådana minskar även trafiken i staden, vilket leder till mindre miljö- och hälsofarliga utsläpp. Vi anser att det är fullt rimligt med individuella avgifter av detta slag så att de som belastar miljön och trafikutrymmet också är de som får betala för det. Betalstationerna bör rimligen placeras mellan inre och yttre ringvägen så att Malmöborna inte behöver betala avgifter när de rör sig inom innerstaden, men den exakta placeringen av betalstationerna, samt vilka fordon som skall undantas från betalning, måste bli föremål för en noggrann utredning. Förslagsvis kan dock fordon registrerade hos Malmöbor bosatta utanför betalstationerna, färdtjänstfordon, miljöbilar, större bussar, bilar registrerade av rörelsehindrade etc. undantas från betalning.

Vi är fullt medvetna om att våra förslag kommer att få en relativt stor påverkan på folks vardag och att de givetvis också tar upp en del av kommunens resurser och vill därför att Malmöborna själva skall få ta ställning till dem. Folkpartiet Liberalerna föreslår därför en *kommunal folkomröstning om dessa förslag* i samband med de allmänna valen år 2010.

Vi anser det även vara högst lämpligt att vårt förslag beaktas i den utredning om spårbanden trafik som den politiska majoriteten i Malmö tillsatt och som idag främst fokuserar på införandet av spårvagnar i staden.

# Malmö har ett problem

Ett växande och expanderande Malmö är i många hänseenden positivt, men det innebär även problem – särskilt på miljöområdet. Idag har den tunga industrin flyttat från Malmö och dess utsläpp har därmed minskat kraftigt, men samtidigt ökar trafiken i staden starkt. Detta innebär större utsläpp av exempelvis kvävedioxid. Beslutet att tillåta byggandet av ett naturgas-kraftverk i Malmö för att delvis ersätta Barsebäcks kärnkraftverk kommer därtill att innebära en ökning av koldioxidutsläppen med hela 50 procent. Vidtas inte åtgärder så kommer Malmös miljö att kraftigt försämrans inom den närmsta tjuugoårsperioden.

## Framgångens baksida

Malmö växer så det knakar. År 1990 fanns det 233 877 invånare i Malmö. Förra året bodde det 276 244 personer i kommunen och redan år 2013 är det prognostiserat att mer än 300 000 invånare är bosatta i staden. Det är tydligt vad Öresundsbron och högskolan har betytt för dess utveckling, men framgången har även en baksida. Med snart 70 000 fler Malmöbor jämfört med år 1990 blir vi allt fler som trängs på samma yta. Det innebär fler bilar, bussar och inpendlare från kranskommunerna. När gatorna i centrala Malmö inte kan breddas eller infarterna byggas ut för att motverka de värsta trafikstockningarna under exempelvis rusningstid så kommer vi att få allvarliga problem i framtiden. En del av dessa ser vi redan nu – på flera gator i Malmö överskrider utsläppen redan gränserna för vad som anses vara direkt hälsofarligt och under rusningstider växer sig köerna långa för pendlarna som vill komma in eller ut ur staden. Dessa problem kommer att bli värre i framtiden och det står helt klart att det behövs nya innovativa lösningar för att klara utmaningarna.

*Källa: [www.malmo.se](http://www.malmo.se), samt befolkningsprognos för Malmö.*

## Vår hälsa är i fara

Vi känner alla till de miljöeffekter som utsläppen leder till. Klimatförändringarna och dess konsekvenser har på senare tid mer eller mindre blivit en del av både vårt medvetande och vår vardag. Det har dock även de senaste åren blivit allt tydligare att föroreningarna i Malmö har betydande negativa effekter på hälsan. Särskilt bidrar de till akutbesök för astmabesvär och sjukhusvistelser för exempelvis lungsjukdomar. Forskningen visar att hälsofarliga partiklar orsakar drygt 5 000 för tidiga dödsfall årligen i Sverige. Det betyder att cirka 150 Malmöbor varje år dör en för tidig död på grund av den dåliga luften i staden. Barn är en särskilt känslig grupp och det har visats att lungornas utveckling hos barn kan hämmas av föroreningar. Överförs resultat från studier i andra länder till svenska förhållanden tydliggörs att innerstadsbarn löper dubbelt så stor risk för sänkt lungfunktion som andra barn. Forskningen har även visat att åtgärder som minskat halten kvävedioxid i luften har en positiv inverkan på sjuklighet i luftvägarna hos barn. Utsläppen är en direkt fara för Malmöbornas hälsa.

*Källa: IVL, svenska miljöinstitutet, "Luftkvalitet i tätorter 2005" samt Socialstyrelsen, "Miljöns inverkan på barns hälsa".*

## Risk för större koldioxidutsläpp i framtiden

Utöver utsläppen av kvävedioxid märks dessutom en ökande risk för att utsläppen av koldioxid förvärras i framtiden. Detta dels på grund av den ökande trafiken och dels på grund av att fler hus och byggnader bidrar till ökade utsläpp. Det senare beror på en ökad energikonsumtion och genom en ökad konsumtion inte minst av miljöfarliga varor. En normalvilla i Skåne släpper exempelvis ut 2,78 ton koldioxid varje år. MKB:s fastigheter släppte år 2005 ut 32 040 ton koldioxid endast som en effekt av byggnadernas energiåtgång.

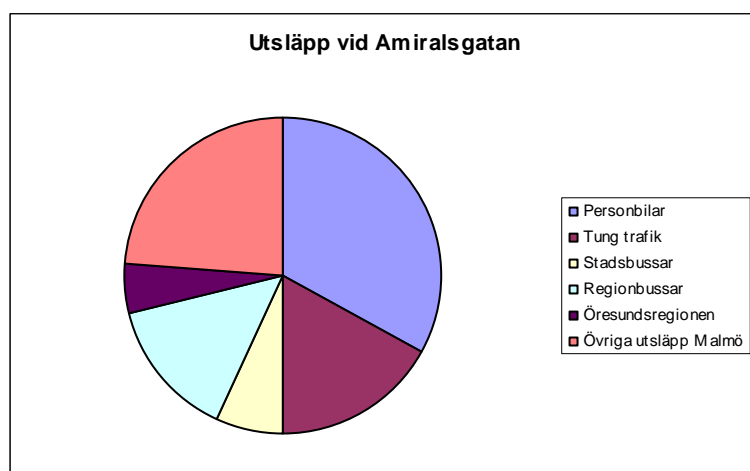
*Källa: U&W/Folksam med underlag från SCB samt Business Leaders Initiative on Climate Change Rapport 3: Klimatanpassning och tillväxt.*

Ytterligare en problematisk faktor är att Malmö kommun har sagt ja till ett nytt naturgasverk i staden. Naturgasverket, som i grunden bygger på förbränning av fossila bränslen, kommer att öka utsläppen av koldioxid i Malmö med hela 50 procent. I Skåne medför det en ökning på 20 procent. Verket beräknas att tas i drift åren 2008-2009 och är till stor del en ersättning för det nedlagda kärnkraftverket i Barsebäck. Folkpartiet Liberalerna var emot etableringen av naturgasverket, men trots vårt hårda motstånd beslutade socialdemokraterna att inte utnyttja kommunens möjlighet att genom sitt veto stoppa etableringen. Vi vill dock att kommunen redan nu börjar arbeta för en långsiktig avveckling av detta miljöfarliga kraftverk.

*Källa: Sydsvenska Dagbladet, 2004-11-02.*

## Trafiken är Malmös största miljöbov

Nedläggningar och förbättrade metoder från industrin i kombination med mer miljövänliga bilar ledde till minskningar av luftföroreningarna i Malmö de senaste decennierna. Under senare år har dock denna trend brutits. Idag består Malmös luftföroreningar till stor del av utsläpp från trafiken. Granskar man den totala mängden luftföroreningar i Malmö blir trafikens påverkan tydlig. Exempelvis kommer mer än 40 procent av de totala utsläppen av kvävedioxid i staden från bilismen. I gatumiljöer härrör hela 80 procent av utsläppen från bilismen. Exemplet nedan visar hur utsläppen av kvävedioxid fördelas vid Amiralsgatan vid en mätning år 2006.



Problemen med utsläppen från trafiken har nu fört med sig att vid fyra gator i Malmö överskrider utsläppen gränsen för vad som räknas som direkt hälsofarligt. Malmö stad har

tvingats anta ett åtgärdsprogram för att komma tillrätta med problemen vid dessa gator, men prognoserna på lång sikt gör att dessa åtgärder sannolikt kommer att vara otillräckliga i framtiden. Redan år 2015 tror Miljöförvaltningen exempelvis att de minskningar som den förbättrade fordonsflottan medför (nya bilar ger mindre utsläpp), kommer att avstanna och att halterna återigen börjar öka.

*Källa: Kartläggning av kvävedioxidhalter för utsatta punkter i Malmö år 2006/2008/2012 samt Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010.*

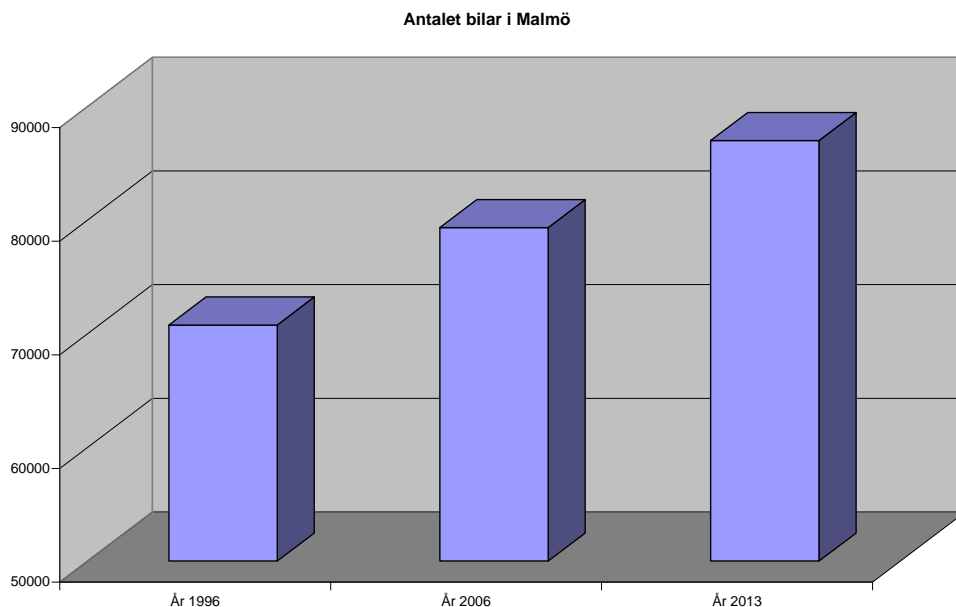
## De flesta tar bilen...

Bilen är det absolut vanligaste transportmedlet i Malmö, även vid kortare resor. Ungefär hälften av det totala antalet resor sker med bil. I kontrast till biltrafiken står kollektivtrafiken endast för 13 procent av alla resor. Resterande resor består främst av cykelresor och resor till fots.

*Källa: Trafikmiljöprogram Malmö stad 2005-2010.*

## ... och bilägarna blir fler

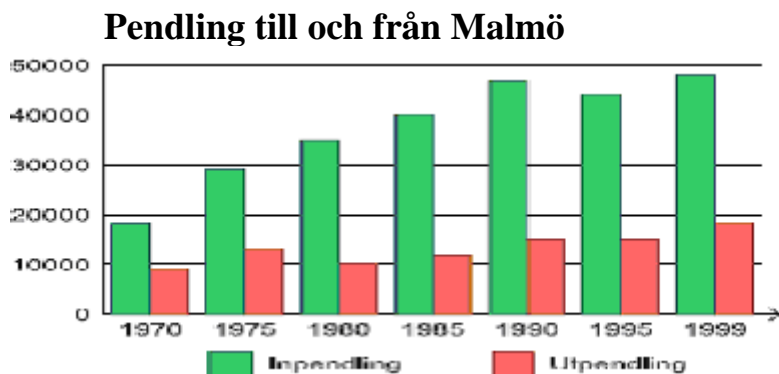
Mellan åren 1996 och 2006 ökade antalet bilar ägda av Malmöbor med 12,1 procent, från 70 773 stycken till 79 340 stycken. Om trenden håller i sig, vilket den ser ut att göra, kommer vi redan år 2013 att vara uppe i cirka 87 000 bilar i staden.



*Källa: Malmö stad, publikation Områdesfakta 1996 samt 2006.*

## Ökad in- och utpendling

De senaste decennierna har särskilt inpendlingen till Malmö ökat kraftigt. Sedan år 1970 har mer än en fördubbling av inpendlingen skett. Undersökningar kring flyttmönster till och från staden visar att det är till stor del är barnfamiljer med anställning som flyttar ut från staden. Oftast har de kvar sin arbetsplats i Malmö och pendlar istället in till staden från kranskommunerna. Det är högst sannolikt att denna trend kommer att fortsätta de närmsta 30 åren.



Källa: Agenda 21-blad för Malmö Nr 1 2003.

## Varje ny bil ökar utsläppen... och bullret

Mer trafik innebär inte endast mer direkta utsläpp från motorerna. Bilar, lastbilar och bussar försämrar också luften genom så kallade partikelemissioner – farliga partiklar som de sliter upp från asfalten och marken. Den uppvirvling som sker av farliga ämnen står för en stor del av de totala luftföroreningar som bilarna släpper ut.

Varje ny bil som kommer in till Malmö leder även till att utsläppen ökar från andra bilar genom en försämrad trafikrytm. Det bildas oftare köer och i värsta fall trafikstockningar som gör att bilarna måste stanna och starta oftare samt köra på lägre växlar.

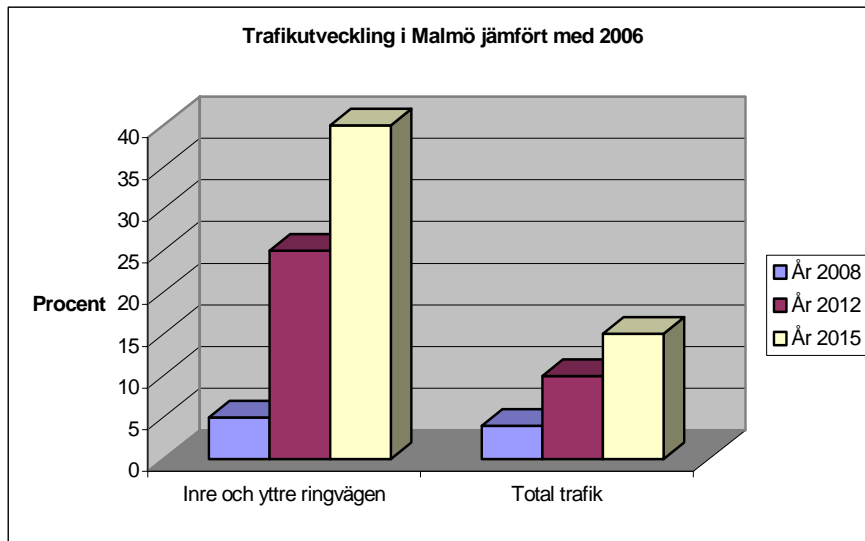
Inte heller det buller som trafiken åsamkar får ignoreras. I enlighet med ett nytt EU-direktiv har bullret från trafiken kartlagts av Malmö stad. Idag utsätts 20 000 Malmöbor för buller i sina bostäder som överskrider Naturvårdsverkets riktmärke på 65 decibel. EU rekommenderar en maxgräns på 55 decibel, vilken överskrids i större delen av Malmö. Om ingenting görs är det högst sannolikt att den ökande trafiken ytterligare kommer att öka bullret.

Källa: Sydsvenska Dagbladet, 2007-06-08.

## Framtiden visar på en kraftig ökning av trafiken

Prognoserna visar på en kraftig ökning av trafiken i framtiden. Exempelvis prognostiserar Miljöförvaltningen med att trafiken i Malmö ökar med 15 procent fram till år 2015. Då är ändå den reducering av trafiken som Citytunneln medför inräknad. Granskar man trafikutvecklingen mellan inre och yttre ringvägen, det vill säga den trafik som i hög grad utgörs av in- och utpendling till Malmö, är statistiken ännu mer nedslående. Här förväntas trafiken öka med hela 40 procent fram tills år 2015 enligt Miljöförvaltningens prognoser.

Det kommer i framtiden att krävas radikala lösningar för att hantera den kommande ökningen av trafiken, särskilt i Malmös ytterområden där trafiken ökar mest. Vi måste med andra ord hitta sätt att avleda och minska den totala trafikmängden för att kunna hantera situationen.



Källa: Kartläggning av kvävedioxidhalter för utsatta punkter i Malmö år 2006/2008/2012.

## Kollektivtrafiken måste få en ökad kapacitet

Kollektivtrafiken måste utöka sin del av det totala antalet resandet i Malmö. Sedan år 2001 har resandet med kollektivtrafiken ökat med 16 procent. Det kollektiva resandet måste dock öka ännu snabbare de närmsta åren för att detta resätt på ett märkbart skall öka sin andel av det totala antalet resande. Kollektivtrafiken måste moderniseras, bli enklare, mer lättillgänglig och framförallt snabbare för att kunna attrahera fler resenärer.

Källa: Trafikprogram för Malmö stad 2005-2010.

## Spårvagnar är ingen lösning

Under senare år har det förts fram förslag om att återinföra spårvagnar i Malmö. Nyligen tillsattes också en utredning som skall undersöka möjligheterna för att vi åter skall få spår-bunden trafik i staden. Det stora problemet med spårvagnar är dock att de inte utökar trafik-kapaciteten, något som staden kommer att vara i stort behov av i framtiden. Istället minskar de framkomligheten genom att de stjälar allt för mycket plats i gatuplanet och hindrar övrig trafik från att passera, vilket i sin tur leder till fler köer och en sämre trafikrytm. Effekterna som spårvagnstrafiken medför riskerar därför snarare att förvärpa istället för att förbättra luft-föroreningssituationen. Ett ytterligare problem med spårvagnar är att de inte är särdeles snabba. I Göteborg är medelhastigheten för spårvagnarna i staden endast 18,9 km/h. Det är endast i konkurrens med häst och vagn som spårvagnar realistiskt kan ses som konkurrenskraftiga. De är inte en långsiktig lösning på Malmös trafik- och miljöproblem!

Källa: Göteborgs spårvagnar.

# Långsiktiga lösningar

De prognoser som presenterats ovan sträcker sig cirka 10 år framåt i tiden. Därefter är det vanskligt att med någon större säkerhet prognostisera, men det är inte svårt att räkna ut vart vi är på väg om utvecklingen fortsätter i samma eller i värsta fall ännu snabbare takt. På lång sikt står Malmö inför omfattande trafik- och miljöproblem och därför krävs det långsiktiga lösningar för att komma tillrätta med de utmaningar som väntar oss. Det finns dock möjligheter. En av Malmös många fördelar är att det är en förhållandevis liten och kompakt stad. Det behövs därför inte allt för stora och omfattande lösningar för att dessa skall bli attraktiva.

## Den spårbundna lösningen

Citytunneln symboliserar på många sätt en framtida lösning på trafiksituationen i Malmö. Med tunneln utökas trafikkapaciteten och det blir betydligt snabbare att ta sig genom staden. Fler människor kan göra fler resor på kortare tid. Övrig trafik varken påverkas eller störs och tunneln medför inget eller ringa buller ovan jord. Därtill är miljöpåverkan mycket liten. Citytunneln är en utmärkt lösning på framtidens transport- och trafikproblem. Folkpartiet Liberalerna i Malmö anser därför att vi bör utveckla detta sätt att resa.

## Vår lösning: En tvärbana till Citytunneln

För att möta de utmaningar som väntar oss vill vi bygga en *tvärbana* till Citytunneln. Detta blir en tyst, snabb och säker transportmetod med hög kapacitet som inte avger några farliga miljöutsläpp och som inte stör övrig trafik.

Med en anslutning av nya tvärbanan till Citytunneln kan det skapas ett sammanhållande underjordiskt transportsystem i Malmö med alla de fördelar detta medför. Det vore naturligtvis en stor fördel om projekteringen av tvärbanan kan komma igång innan den nuvarande projektorganisationen för Citytunneln avvecklas. Man kan då dra nytta av all den erfarenhet som finns i att hantera miljöprövningar, bygglov, överklaganden och dylikt som förekommer i den inledande fasen av ett sådant projekt.

Med Citytunneln har Malmö en bra grund för ett tunnelbanesystem. Folkpartiet Liberalerna anser att staden självklart till fullo skall utnyttja detta faktum. Två exempel på tänkbara dragningar av tvärbanan visas nedan.

Alternativ 1: Tvärbana med dragning från Midhem längs Föreningsgatan, via Triangelns Citytunnelstation, längs Köpenhamnsvägen, Erikslustvägen, Linnégatan och ner till Öresundsbanan som den möjligen kan ansluta till. Tänkbara stationer här är vid Midhem, Värnhemstorget, Konserthuset, Triangeln, Stadsteatern, Hästhagen, Erikslust, Geijersgatan och/eller Bergaskolan.



Alternativ 2: Tvärbana med dragning från Midhem längs Drottninggatan, Regementsgatan, Erikslustvägen, Linnégatan och ner till Öresundsbanan som den möjligen kan ansluta till. Tänkbara stationer här är vid Midhem, Värnhemstorget, Polishuset, Södertull, Borgarskolan, Kronprinsen, Fridhemstorget, Erikslust, Geijersgatan och/eller Bergaskolan.



## Snabbare, säkrare, tystare och miljövänligare än spårvagnar

Tvärbanan har en rad fördelar jämfört med alternativet att återinföra spårvagnar i staden. För det första är ett spårbundet alternativ under jord betydligt snabbare. Med Citytunneln tar exempelvis sträckan mellan Centralstationen och Svågertorp ungefär 6 minuter. Motsvarande sträcka med spårvagn skulle ta cirka 18 minuter (beräknat med genomsnittshastigheterna i Göteborgs spårvagnssystem). Detta är en mycket viktig faktor i sammanhanget, inte minst för att möjligheten att locka fler att åka kollektivt till stor del beror på detta alternativs snabbhet och smidighet.

Tvärbanan är även betydligt säkrare än spårvagnar. När spårbunden trafik skall samsas med bilar, bussar, cyklister och gående uppstår ofta många olyckor. I Göteborg skedde exempelvis cirka 700 olyckor år 2006, varav cirka 200 personer skadades lindrigt och 28 personer allvarligt. Under perioden 2003-2006 omkom dessutom 9 personer. När den spårbundna trafiken istället löper under jord minskar givetvis risken att människor skadas. Säkerhetsaspekten är viktig att ha i åtanke.

Att dra spåren under jord betyder även att bullret blir obetydligt. Än viktigare är dock att detta alternativ, till skillnad från spårvagnar, inte hindrar övrig trafik. Med vårt förslag ökar istället den totala trafikkapaciteten. Likaså är möjligheten att minska de korta bilresorna i staden stor, vilket kommer att betyda mycket för att minska utsläppen i staden.

*Källa: Göteborgs spårvägar, Årsberättelse trafiksäkerhet 2006 spårvagn, maj 2007.*

## Utnyttja Ystadbanan

Folkpartiet Liberalerna anser att Malmö även kan dra nytta av Ystadbanan för att skapa ytterligare spårbunden kollektivtrafik i Malmö. Vi vill se över möjligheterna att öppna stationer vid exempelvis Fosie/Hindby för att möjliggöra snabba förflyttelser till, från och inom Malmö.

## Finansieringen: Inför trängselavgifter

Vi uppskattar att den tvärbana som vi föreslår kommer att kosta ungefär samma belopp som det pågående projektet med Citytunneln. Med andra ord handlar det om cirka 8 miljarder kronor, men den exakta summan måste utredas vidare. För att finansiera projektet räcker det givetvis inte med att enbart kommunen står som huvudman. Precis som i fallet med Citytunneln kommer det att krävas ett samarbete på kommunal, regional och statlig nivå, men vi ser även andra möjligheter att finansiera förslaget.

Folkpartiet Liberalerna vill undersöka möjligheten att införa trängselavgifter för att finansiera tvärbanan, liknande de som införts i Stockholm. Ett införande av trängselavgifter kommer samtidigt att minska trafiken och därmed utsläppen i Malmö. Vi föreslår att betalstationerna placeras mellan inre och yttre ringvägen. Som redogjorts för ovan beräknas trafiken mellan inre och yttre ringvägen öka med cirka 40 procent fram tills år 2015 (se s. 5). Genom denna placering skapas stora incitament för den kraftigt ökande andelen inpendlare till Malmö att se sig om efter kollektiva lösningar för sitt resande. Den exakta placeringen av betalstationerna måste dock bli föremål för en noggrann utredning.

Denna utredning skall även ta ställning till vilka fordon som bör undantas från trängselavgifter. Förslagsvis kan det dock gälla fordon registrerade hos Malmöbor bosatta utanför betalstationerna så att dessa kan komma i kontakt med kommunal service etc. utan att betala trängselavgift, färdtjänstfordon, miljöbilar, utryckningsfordon, utlandsregistrerade fordon, diplomatregistrerade bilar, militära fordon, större bussar, taxibilar, motorcyklar samt bilar som beviljats befrielse efter ansökan från personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

En trängselavgift är en individuell avgift och Folkpartiet Liberalerna anser att det är fullt rimligt att den som belastar miljön och trafikutrymmet också får betala för det. Den stora inpendlingen till Malmö skapar stora problem och kostnader med luftföroreningar och trängsel. Det är därför orimligt att Malmöborna skall bära dessa kostnader ensamma. Självklart krävs det en vidare utredning av de effekter och konsekvenser ett försök med trängselavgifter skulle medföra, men det är rimligt att uppskatta intäkterna till runt 200 miljoner kronor årligen (en tredjedel av Stockholmsförsökets intäkter). Vi stödjer oss då även på utvärderingen av Stockholmsförsöket som visade på mycket goda effekter.

## Goda erfarenheter i Stockholm

Folkpartiet Liberalerna ser gärna att man lär sig av det försök som nu permanentats i Stockholm och utvecklar detta för att passa situationen i Malmö. I Stockholm tas från och med den 1 augusti år 2007 en avgift på mellan 10-20 kronor ut vid infart till och utfart från innerstaden, med en maximal avgift på 60 kronor per fordon och dag. Avgiften är beroende av vid vilken tidpunkt inträdet till innerstaden sker. Mellan kl. 18.30 och 06.30 samt helgdagar, dag före helgdag samt under juli månad tas ingen trängselskatt ut. Fordonsägaren är ansvarig för att avgiften fanns på Vägverkets konto inom 14 dagar efter passage. Betalning kan ske med autogiro, via bank, Internetbank, med kort på Internet samt på Pressbyrå eller 7-Eleven. Det skickas ingen faktura och betalning kan inte ske vid zongränsen. I samband med införandet av trängselavgifterna har kollektivtrafiken utökats kraftigt och gratis infartsparkeringar byggts nära buss-, tåg- och tunnelbanestationer vid infarterna.

Resultaten av Stockholmsförsöket, som nu alltså permanentats, blev enligt de utvärderingar som gjordes i huvudsak mycket positiva. Biltrafiken minskade med 22 procent och utsläppen av koldioxid och miljöfarliga partiklar reducerades. För att vara orsakat av en enskild åtgärd anses minskningen vara stor medan påverkan på regionens näringsliv beskrivs som marginell.

*Källa: [http://www.vv.se/templates/page3\\_\\_\\_10911.aspx](http://www.vv.se/templates/page3___10911.aspx) samt Fakta och resultat från stockholmsförsöket, andra versionen augusti 2006.*

## Värdet av marken längs tvärbanan stiger

På fastighetsmarknaden innebär en närhet till goda kommunikationer att värdet på marken stiger. Därför kommer sannolikt också värdet på de kommunalt ägda tomter som ligger i närheten av dragningen av tvärbanan att öka. Det innebär att kommunen kan avyttra dessa till ett större värde än i dagsläget, vilket kan vara ytterligare en del i finansieringen av den nya tvärbanan.

# Malmöborna måste få säga sitt – folkomröstning 2010

Vi är fullt medvetna om att vårt förslag kommer att få en relativt stor påverkan på folks vardag och att det givetvis också tar upp en del av kommunens resurser. Vi vill därför att Malmöborna skall få rösta om vårt förslag i en beslutande kommunal folkomröstning i samband med de allmänna valen år 2010. I slutändan anser vi att det är invånarna i Malmö som själva skall bestämma om de vill se en spårbunden lösning under jord och om de anser att staden är redo för och i behov av trängselavgifter.

Socialdemokraterna har under hårt tryck av miljöpartiet och vänsterpartiet tvingats tillsätta en utredning om spårbunden trafik i Malmö där man idag främst fokuserar på spårvagnar. Vi ser det som självklart att vårt förslag borde vara en del av denna utredning. Vad som diskuteras är en förändring av staden som kommer att påverka varje Malmöbo. Då måste givetvis alla alternativ utredas.