

**Malmö Högskola
Stadens historia II
Uppsats 15 hp
Vårterminen 2008
Handledare: Roger Johansson**

Busslinjerna och Malmö

Om relationen mellan kollektivtrafiken och staden

**Malmö 8 maj 2008
Anna-Mi Wendel
anna-mi.wendel@telia.com**

Innehåll

1. Förord	sid. 3
2. Inledning	sid. 4
2.1 Arbetsmetod och syfte	sid. 4
3. Staden och kollektivtrafiken mellan 1887 och 1929	sid. 5
4. Staden och kollektivtrafiken mellan 1929 och 1967	sid. 9
5. Stadens och busslinjernas utveckling från 1967	sid. 12
5.1 Inledning	sid. 12
5.2 Befolkningsmängden och kollektivtrafiken	sid. 12
5.3 1967 års omläggning av busslinjenätet och tiden fram till 1989	sid. 13
5.4 1989 års omläggning av busslinjenätet och tiden fram till 2005	sid. 13
5.5 2005 års omläggning av busslinjenätet	sid. 16
5.5.1 Strategin	sid. 16
5.5.2 Genomförandet	sid. 17
6. Intervju med Mats Améen, trafikutredare på Skånetrafiken	sid. 19
7. Framtiden	sid. 24
7.1 Inledning	sid. 24
7.2 Framtidstankar	sid. 25
8. Slutsatser	sid. 28
9. Litteraturlista och övriga referenser	sid. 30
9.1 Litteraturlista	sid. 30
9.2 Övriga referenser	sid. 31

1 Förord

Jag har av olika anledningar kommit att intressera mig för Malmös busslinjer och tänkte att ämnet kunde passa för en uppsats. När jag så började sondera terrängen för att hitta lämpliga ingångsvinklar, fakta och kontaktpersoner ledde de flesta spåren (sic!) mig till Mats Améen som jag härmed vill tacka för inspirerande intervju, litteraturtips och tillhandahållande av kartor. Jag vill även tacka Gösta Ahlberg, trafikdirektör vid Skånetrafiken, och övriga tjänstemän på Skånetrafiken samt på Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret i Malmö vilka förmedlat kontakter och vidarebefordrat diverse handlingar till mig. Jag har mötts av en smittande entusiasm över ämnet vilket har varit synnerligen befrämjande för uppsatsens genomförande.

2 Inledning

Jag kommer i följande uppsats att försöka granska utvecklingen av Malmö stads kollektivtrafik sedd i relation till stadens utbredning och kommunikationsbehov.

Jag kommer att fokusera på tre för kollektivtrafiken viktiga årtal: 1967, 1989 och 2005. Åren markerar etablerandet av nya busslinjenät. Jag vill här närmare undersöka de bakomliggande orsakerna till busslinjenätets nya struktur vid vart och ett av tillfällena och vad som blev konsekvensen av omläggningarna.

Jag kommer även att belysa ursprunget till den moderna kollektivtrafiken i Malmö och redogöra för föregångarnas framväxt och utveckling. Eftersom kollektivtrafiken i Malmö i början utgjordes av spårburen sådan vill jag även granska likheter och skillnader mellan den spårburna och den icke-spårburna kollektivtrafiken i Malmö. Samt i vilken relation stod de till varandra och hur ser det ut idag när staden förbereder sig för Citytunneln?

Syftet är att se i vad mån historien går igen och uppsatsen får visa vilka slutsatser som kan dras.

2.1 Arbetsmetod och syfte

Jag utgår från det som Åsa Waldo för fram i sin doktorsavhandling *Staden och resandet*:

”När det gäller kollektivtrafik finns två generella sätt att se på den. Det första är att kollektivtrafiken ska vara ett alternativ som är tillgängligt för alla, exempelvis att alla ska ha som högst 400 meter till en busshållplats. Det andra är att så många som möjligt ska färdas med kollektivtrafiken, vilket innebär att linjerna främst ska dras där det finns ett stort resandeunderlag. I den förstnämnda strategin blir resultatet ett snirklande linjenät som syftar till att vara yttäckande medan resultatet av den andra strategin blir glesare, men effektiva, transporter från befolkningstäta områden till centrum, typ expressbussarna.”¹

För att nå målsättningarna med min uppsats, vilka jag beskriver i inledningen ovan, kommer jag att främst inrikta mig på två förhållanden:

- 1) Har staden växt utefter hur kollektivtrafiken är strukturerad eller har den senare anpassats –på bättre eller sämre sätt– efter nybyggnation, befolkningsökning och arbetsplatslokalisering?
- 2) Har kollektivtrafiken strukturerats enligt principen att ingen ska ha mer än 400 meter till en hållplats från sin bostad eller arbetsplats eller har kollektivtrafikens främsta funktion varit att det är det största resandeunderlaget som ska ha tillgång till linjenätet?

¹ Waldo, Åsa: *Staden och resandet. Möten mellan planering och vardagsliv*. Lund Dissertations in Sociology 49. Sociologiska institutionen, Lunds universitet 2002, sid. 86.

Jag ska försöka visa i vad mån de två ovannämnda frågeställningarna har varit gällande och vad det har betytt för stadens och kollektivtrafikens utveckling.

I övrigt kommer jag att använda mig av främst kommunala och regionala utredningar, rapporter, kartor och andra redogörande skrifter om kollektivtrafiken i Malmö. Samt intervjuer en av Skånetrafikens trafikutredare vald på grund av sin mångåriga erfarenhet av de frågor jag är intresserad av.

3 Staden och kollektivtrafiken mellan 1887 och 1929

1887 anlades den första spårvägslinjen i Malmö som därmed sällade sig till raden av svenska städer att erhålla hästdragna spårvagnar. ”I Sverige fick man hästspårväg i Stockholm 1877, Göteborg 1879 och Malmö 1887”.²

Denna första linje gick från ”Hans Michelsensgatan genom Östra Kajgatan, över Mälarbron, Norra Vallgatan, Frans Suellsgatan, norra och östra sidan av Stortorget, Södergatan, östra och södra sidan av Gustav Adolfs torg, Södra Tullgatan, Södra Förstadsgatan och Södra Landsvägen till skärningspunkten mellan denna och Malmö-Ystads järnväg”.³

Spårvägen knöt samman stadens södra gräns med dess norra utpost i hamnen. Förstäder hade utvecklats mest söder om (men det fanns även förstadsbyggnationer öster om) den äldsta stadskärnan och inflyttningen till staden var kraftig under de här åren. Industrialiseringen gav tillfällen till arbete i staden och det inte minst i hamnen där Kockums etablerat sig. Spårvägslinjen verkar kunna ta hand om det uppkomna behovet att transportera arbetare från de södra förstäderna till arbetsplatser i hamnen. Att den första allmänna kommunikationslinjen inom Malmö Stad drogs längs en nord-sydlig axel knyter även an till den medeltida stadens struktur.

Vad som mer kan sägas kan kanske vara att linjen inte gör några utvikningar utan verkar satsa på att ta snabbaste vägen för dem som har den största nyttan av förbindelsen och att linjen anpassar sig till befintliga kommunikationsbehov. Följdriktigt med resonemanget anläggs nästa linje 1890 med sträckning från den östra förstaden genom Östergatan, Göran Olskgatan och Kyrkogatan till Stortorget. Här skulle man kanske, med modern terminologi,

² Nationalencyklopedin på internet: sökord ”spårvägar”. (februari 2008)

³ Malmö Stads Spårvägar/Malmö Lokaltrafik: Historik 1887–1980, sid 1

kunna säga att den nya linjen är en matarlinje till huvudlinjen. Fyra år senare dras spåren för den här andra linjen ut till Östervärns station.⁴

Redan 1897 bildas ett bussbolag: Omnibussbolaget. Fordonen var hästdragna och trafik inrättades med två sådana här bussar för sträckan Fridhem, Rönneholmsvägen, Södra Förstadsgatan, Gustav Adolfs torg, Södergatan, Stortorget och åter över Davidhallsbron, Regementsgatan och till Fridhem⁵. Antalet fordon ger inte vid handen att trafiken skulle vara omfattande utan torde mer ses som ett komplement för den befolkning som började söka sig västerut i staden och etablera nya bostadsområden.

Under de närmsta åren härefter fortsätter spårvägslinjerna att förlängas i sina ändriktningar och i ett antal fall anläggs även dubbelspår. 1905 övergår Malmö Spårvägs AB i det kommunala Malmö Stads Spårvägar och året efter elektrifieras spårvägen. En annan skillnad är att man nu börjar tillämpa fasta hållplatser.⁶

Linjernas antal uppgår till en början fortfarande till tre, även om sträckningarna sinsemellan är något modifierade mot de tidigare, och linjerna kan sägas täcka de tidigare. Men nu är tiden dock även mogen för nya utsträckningar av nätet. Linje 1 från Södervärns station till Lundavägen och Fredsgatan beslutas fortsätta ut till Norra Bulltoftavägen. Linje 2 mellan Södervärns station och varmbadhuset i hamnen beslutas i söder fortsätta i Södra Förstadsgatans sträckning till kvarteret nr. 9 Dahl. Linje 3, som rullar på Föreningsgatan, Södra Förstadsgatan och Östra Förstadsgatan bland annat, får en ny dragning i centrum och en fjärde linje anläggs. Den sistnämnda dras från Folkets park över Gustav Adolfs Torg och ut till Fridhemsområdet.⁷

Linje 1 och 2 rör sig mellan nord och syd, medan linje 3 och 4 kan sägas länkar samman de östra och västra delarna av staden. 1907 är hästarna borta och driften helt elektrisk. Det här betyder också att de hästdragna omnibussarna till Fridhem har bytts ut mot spårvagnstrafik Davidhallsbron-Fridhem istället.

Malmö växer och kollektivtrafiken med den. Det går tydligt att skönja att kollektivtrafiken struktureras utefter var arbetarna bor och var arbetsplatserna finns. Spårvägen betjänar dem som bor i förstäderna, inte minst, och som ska ta sig till fabrikena i centrum eller Kockums i hamnen. Genom anknytning till Södervärns respektive Östervärns station samt Malmö Centralstation länkas lokaltrafiken även samman med regionala förbindelser. Och att

⁴ Ibid. sid 1

⁵ Ibid. sid 1

⁶ Linje 100, Lokaltrafiken i Malmö under 100 år, sid 23ff

⁷ Malmö Stads Spårvägar/Malmö Lokaltrafik: Historik 1887–1980, sid 2

spårvägslinjer dras förbi fenomen som Folkets Park och varmbadhuset i hamnen kan ge ett alibi för en infrastruktur som klarar att transportera befolkningen mellan bostaden, arbetet och rekreationen, om man så vill.

1914 anpassas spårvägstrafiken även till ett tillfälligt evenemang, den Baltiska utställningen, och två extra linjer inrättas vilka går från Centralstation respektive Östervärns station och till Pildammsparkens utställningsområde. Trafiken slog rekord: första utställningsdagen räknade man till drygt 47 000 passagerare och under lantbruksmötet, som genomfördes under en utställningsdag, uppgick antalet till drygt 94 000 passagerare.⁸ Den sistnämnda siffran att sätta i relation till att stadens invånarantal 1914 uppgick till knappt 98 000.

1915 utvidgas sträckningen västerut att gå även in i Limhamn som nu inkorporerats. Ett för industrin intressant transportsätt etableras 1919 genom ett spårvagnståg som fraktar kol från Nyhamnen till Gasverket. Den trafiken upphörde först 1963⁹.

För övrigt så utvidgas och kompletteras befintliga linjer likväl som nya anläggs under hela den här perioden. 1912 drogs det till exempel spår till Ribersborg från Fridhem. Dessa spår trafikerades däremellan med pendelvagnar enbart varma sommardagar till fromma för badsugna¹⁰. Och 1924 går det att åka spårvagn ända till Hohög.¹¹ 1926 togs därtill ett beslut om att anordna särskilda begravningsståg till Östra kyrkogården med särskild vagn i samband med begravingar där.¹² Slutligen så öppnas 1929 spårvägstrafik mellan Lantmannagatan och Rosengårdsstaden.¹³

Trafiken kan även karaktäriseras som turtät. På hästspårvagnarnas tid gick det en vagn var 8:e minut och med de elektrifierade versionerna sjönk väntetiden per linje från år 1907 ner till en vagn var 6:e minut.¹⁴ Utvecklingen skulle sedan med tiden dock gå till en mer utglesad spårvägstrafik.

Utvecklingen av spårvägsnätet bör i första hand kunna beskrivas som en anpassning till etablerade behov och större händelser i enlighet med ovannämnda exempel på arbetsplatspendling, kommunutvidgning, energiförsörjning och särskilda

⁸ Linje 100, Lokaltrafiken i Malmö under 100 år, sid 37

⁹ Andersson, Per och Forsberg, Anders: Malmös elektriska spårväg 100 år, sid 49

¹⁰ Ibid. sid 33

¹¹ Malmö Stads Spårvägar/Malmö Lokaltrafik: Historik 1887–1980, sid 4

¹² Wikipedia, sökord: Malmö Stads spårvägar (februari 2008)

¹³ Malmö Stads Spårvägar/Malmö Lokaltrafik: Historik 1887–1980, sid 5

¹⁴ Andersson, Per och Forsberg, Anders, sid 25

kommunikationsbehov. Men det fanns fler anledningar till en utveckling av kollektivtrafiken i Malmö:

”Malmö är inne i ett intensivt utvecklingsskede, det riktigt sjuder av aktivitet inom alla kommunala sektorer. Man har startat nytt renhållningsverk, anlagt Slottsparken, byggt saluhallar och slakthus, börjat en ny försörjningsinrättning, genomfört nytt kloaksystem, utvidgat hamnen och strävar också efter att anlägga frihamn och industrihamn. I samma energiska anda har också vår spårvägsstyrelse arbetat.”¹⁵

Även indragningar av sträckningar har genomförts: Linjedragningen till Pildammsparken, till exempel, varade bara så länge Baltiska utställningen pågick under några månader 1914. Och än så länge lyser också särskilda turer till sportevenemang med sin frånvaro. Inte heller görs det några försök till en mer finmaskig struktur av linjenät i enlighet med principen att alla ska ha lika långt till en hållplats. Utan en mer rationell inställning syns styra.

Det verkar för de inblandade vid den här tiden heller inte vara självklart att det är kollektivtrafiken som ska anpassa sig till staden; i minnesskriften över de första trettio åren med spårvagnar i Malmö där trafikansvariga Einar Hultman och Arvid Törnblom 1917 skriver följande kan en annan inställning framskynta :

”Kastar man en blick tillbaka, på utvecklingen i stora drag av spårvägarna, kan man icke värja sig för det intrycket, att spårvägsanläggningen från början och i dess första utvidgning tilltogs i en för staden väl stor skala. Men tog man den gången till väl stort, i förhoppning om stadens snabba utveckling och tillväxt, så kan man dock lugnt säga, att staden nu är på god väg att växa i sitt spårvägsnät. Sålunda hava linjerna 1, 2 och 3 visat en ganska stark trafikökning, och införde spårvägsstyrelsen redan föregående år försöksvis å linjerna 1 och 3 5-min.-trafik i stället för 6- och 7-min.-trafik under viktigare trafikdagar såsom sön- och helgdagar samt dagar före helgdagar. Denna utökning av antalet turer å ovannämnda linjer har i ekonomiskt hänseende givit ett gott resultat och utgör ett första steg i spårvägsstyrelsens strävan att öka åkintensiteten genom tätare turer och samtidigt erhålla bättre förbindelse mellan de olika linjerna vid spårvägsnätets knutpunkter, än som kan uppnås med 6- och 7-min.-trafiken.”¹⁶

Intressant är att notera vilka dagar som ansågs som mer trafikintensiva jämte att de ekonomiska aspekterna på kollektivtrafiken är de styrande för utvecklingen. Som en parentes kan nämnas att det 1887 tog 20 minuter att ta sig med en hästdragen spårvagn från ändhållplats till ändhållplats för linje 1 som då trafikerade rutten med en turtäthet av var 8:e minut mellan Södervärn och hamnen.

Ett annat i mitt tycke intressant fenomen är att den tidiga kollektivtrafiken kan uppvisa fler exempel på godstransport än inrättandet av det ovannämnda ”koltåget”: 1916 infördes paket-

¹⁵ Linje 100, Lokaltrafiken i Malmö under 100 år, sid 27

¹⁶ Malmö Spårvägsaktiebolag och Malmö Stads Spårvägar Minnesskrift 1887-1917, sid 42f

och godstranport med spårvagnarna på Limhamnslinjen. Expeditioner för in- och utlämning upprättades vid ett antal strategiska ställen i staden och bland annat utnyttjades möjligheten av fiskarna i Limhamn som lät sillen åka spårvagn från hamnen i Limhamn till försäljningsstället på Fisktorget i södra Malmö där sillagummorna väntade.¹⁷

4 Staden och kollektivtrafiken mellan 1929 och 1967

Startåret för det här kapitlet är valt utifrån när den motordrivna busstrafiken i Malmö etablerades genom anläggandet av de första linjerna för sådan trafik: Linje 15 (Södra Omnibusstationen – Kulladal) och Linje 16 (Hohög – Virentofta).¹⁸ Värt att notera är att varken Virentofta eller Kulladal då tillhörde Malmö stad.¹⁹

När busslinje 16 året efter förlängdes in till Värnhem glesades spårvägstrafiken på linje 6 ut och detta var också början till att ersätta spårvägstrafiken med busstrafik²⁰. Den sista spårvägsutbyggnaden i Malmö inträffade 1937 då linje 6 förlängdes från Hohög till Östra kyrkogården och det var året efter att spårvägsnätet hade nått sin största längd, därefter fasades det alltså långsamt ut.²¹

Nu hade bussarna kommit för att stanna och ta över kollektivtrafiken, helt i enlighet med intentionen från Malmö Stads Spårvägar²².

*”MSS hade definitivt bestämt sig för att göra Malmö till en ’bussigare’ stad. Bussarna hade tills nu främst använts i ytterområdestrafik, medan spårvagnarna klarade innerstaden. Nu (1936, min anm.) skulle man även gå över från bensin till diesel.”*²³

Andra världskriget utgjorde en tillfällig hämsko på den planerade utvecklingen, men den tog fart igen efter kriget. Spårvägsnätet låg till grund för busslinjerna som tog över dem och/eller förlängde linjerna jämte att helt nya busslinjer inrättades. Badtrafiken med spårvagn till Ribersborg lades till exempel ner efter sommaren 1953 och ersattes med buss. I samband med ombyggnad av Lundavägen lades även den delen av spårvägslinje 1 som trafikerade Lundavägen ner, etc. Ett nytt inslag som å andra sidan infördes var Malmö Runt som hade

¹⁷ Linje 100, Lokaltrafiken i Malmö under 100 år, sid 41f

¹⁸ Malmö Stads Spårvägar/Malmö Lokaltrafik: Historik 1887–1980, sid 5

¹⁹ Linje 100, Lokaltrafiken i Malmö under 100 år, sid 47

²⁰ Andersson, Per och Forsberg, Anders: Malmös elektriska spårväg 100 år, sid. 42

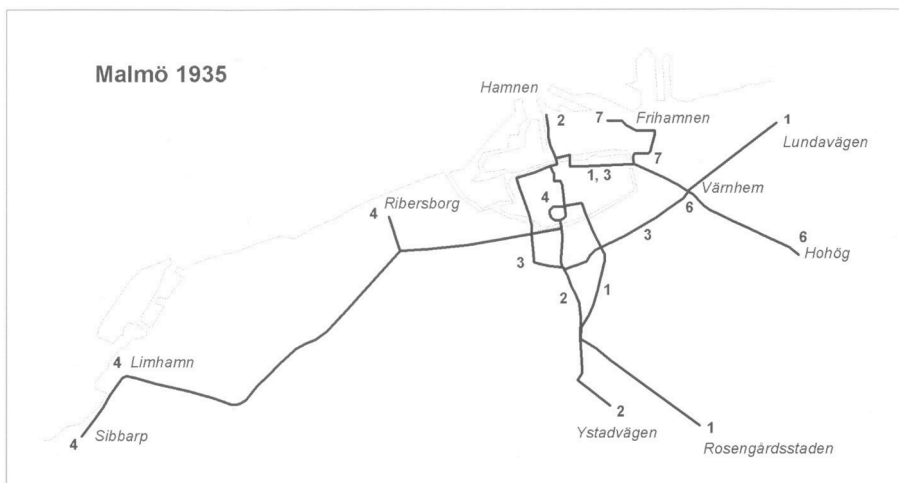
²¹ Andersson, Per och Forsberg, Anders, sid 42 och 83

²² Ibid. sid 44

²³ Linje 100, Lokaltrafiken i Malmö under 100 år, sid 54

premiär 1949. Det här var en rundtursbuss med guidning vilken blev populär bland både turister och hemmapublik.²⁴

Figur 4.1



Spårvägslinjer i drift i Malmö 1935. Mellan 1928 och 1930 fanns det även en linje 8 mellan Centralstation och Södervärn, men då var linje 5 nerlagd så fler än sju spårvägslinjer har inte varit igång samtidigt i Malmö.²⁵

Efter 1957 fanns det under den här perioden bara kvar av spårvägstrafik tre linjer som trafikerade sträckorna Gustav Adolfs torg- Rosengårdsstaden (1), Ringlinjen (3) och Gustav Adolfs torg – Limhamn/Sibbarp (4S).

1932 sker en anpassning i linjenätet till att det nu finns en möjlighet att ta sig till och från sportevenemang med kollektiva färdstätt. På sommaren det här året anordnas det således busstrafik till Jägersro de dagar tävlingar pågår.²⁶ Och 1958 börjar extralinjerna från Gustav Adolfs torg eller Värnhemstorget till Stadion att trafikeras.²⁷ Även mässhallarna på Stadiongatan får särskild busstrafik vid större evenemang där från och med 1965.²⁸

Ett annat fenomen 1932 är att busslinjer utvidgas genom att befintlig privat busstrafik övertas. Så är fallet med de privata linjerna Malmö-Arlöv och Malmö-Klagshamn-Gässie. Två år senare övertas linjen Limhamn-Klagshamn och 1935 övertas busstrafiken till Kvarnby, Tullstorp och Södra Sallerup.²⁹ Förutom sådana särskilda aktiviteter för kollektivtrafiken som att etablera busslinjer till omkringliggande byar eller särskilda evenemang så följer bussarna

²⁴ Ibid. sid 78

²⁵ Tänk Spårvagn – åk buss!, Skånetrafiken, sid 3

²⁶ Malmö Stads Spårvägar/Malmö Lokaltrafik: Historik 1887–1980, sid 5

²⁷ Ibid. sid 11

²⁸ Ibid. sid 14

²⁹ Ibid. sid 5f

likväl som spårvägen på sin tid arbetsplatsernas behov: 1936 ordnas busstrafik till och från Kockums verkstad före och efter arbetstidens slut³⁰ och 1964, när linje 15K flyttas från Trelleborgsvägen till delvis annan sträckning, behålls trafiken på förstnämnda väg under ”arbetstidernas början och slut för där belägna industrier”.³¹

Ett exempel på en avvikelse från spårvägslinjernas mer rationellt utlagda spår är busslinje 24 som 1959 dras i en slinga genom Risebergas Kungshälla-område.³² Det här är ett fenomen som Malmö skulle se mer av längre fram.

Figur 4.2



Malmö stads spårvägars linjenät 1950³³. Spårvägslinjer i blått och busslinjer i rött. Lägg märke till i spalten Beteckningar följande:

Figur 4.3

Linjer, som trafikeras vid arbetstidernas början och slut: 15V, 21C, 26S.
 „ tävlingar på Jägersro kapplöpningsbana: J.
 „ badtrafik till och från Ribersborg: 4R.

³⁰ Ibid. sid 6

³¹ Ibid. sid 14

³² Ibid. sid 11

³³ Mats Améens kartsamling på Skånetrafikens huvudkontor i Hässleholm.

Malmö har vid den tid som illustration 4.2 visar ännu inte vuxit ihop till dagens utsträckning utan är utvidgad i tre mer eller mindre separerade stråk riktade mot Fridhem-Limhamn, söderut och österut. Däremellan relativt oexploaterade områden.

5 Stadens och busslinjernas utveckling från 1967

5.1 Inledning

Jag kommer här att redogöra för busslinjernas utveckling och struktur med utgångspunkt i linjeomdragningarna 1967, 1989 och 2005. Jag kommer även att i korthet beskriva stadens utveckling under de här åren.

5.2 Befolkningsmängden och kollektivtrafiken

1967 hade Malmö 253 502 invånare. 2004 landade antalet på 267 171. Däremellan, 1984, hade Malmö 229 107 invånare, vilket utgör det lägsta antalet under de år befolkningen minskade i antal, därefter började siffrorna stiga igen. Den negativa utvecklingen kom efter 1970 då antalet invånare var som störst, 265 505. Efter 1984 steg som sagt antalet igen, men det var först år 2002 som antalet malmöbor var fler än 1970 och nu uppgick till 265 481. Staden har alltså hämtat sig från en negativ befolkningsutveckling och prognosen pekar på fortsatt tillväxt.³⁴

Samma kurva uppvisar nu inte siffrorna för kollektivtrafiken. Antalet resor med stadsbuss i Malmö uppgick mellan åren 1964 och 1969 i miljoner räknat till följande: 33,7 – 32,9 – 32,9 – 31,9 – 32,3 – 31,0.³⁵ På 80-talet, mellan åren 1983 och 1988 företogs så här många resor, räknat i miljoner: 43 – 42 – 43 – 40 – 38 – 32.³⁶ Och mellan 1998 och 2003 ser motsvarande statistik ut som följer: 20,6 – 19,7 – 21,7 – 23,2 – 23,4 – 24,3.³⁷

På 80-talet, när befolkningsmängden i Malmö sjunkit, hade kollektivtrafiken större resandetal än efter millennieskiftet när antalet malmöbor slår rekord. Antalet resor var som störst i början av 80-talet, sjönk därefter, för att nu åter framvisa en försiktig uppgång.

³⁴ Malmö, Statistisk Årsbok 2001-2003, tabell 20, sid 28

³⁵ Malmö, Statistisk Årsbok 1970, tabell 71, sid 75

³⁶ Malmö, Statistisk Årsbok 1989, tabell 67, sid 57

³⁷ Malmö, Statistisk Årsbok 2001-2003, tabell 111, sid 73

5.3 1967 år omläggning av busslinjenätet och tiden fram till 1989

Under 60-talet tillkom helt nya bostadsområden i periferin av staden som nu växte kraftigt söderut vilket väckte nya krav på kollektivtrafiken, jämte att bilbeståndet ökade varvid trängseln på gatorna ökade. Övergången till högertrafik innebar ett lämpligt tillfälle för MSS att genomföra en omläggning av linjetrafiken. Det för att kunna möta nya resvanor och kommunikationsbehov.

Söndagen den 3 september 1967 togs således ett nytt busslinjenät i bruk medan två av tre kvarvarande spårvägslinjer lades ner, kvar fanns härefter enbart linje 4 mellan Sibbarp och Gustav Adolfs torg.³⁸ Linje 4 skulle existera fram till april 1973³⁹, men redan 1971 bytte Malmö Stads Spårvägar namn till Malmö Lokaltrafik. Och under 1968 infördes det också bussar på linje 4 under lågtrafik. Under högtrafik gick det en spårvagn var 10:e minut. Däremellan trafikerades linjen på morgnarna med en vagn till och från Sibbarp var 20:e minut och under övrig tid med en tur var 30:e minut.⁴⁰

Det nya busslinjenätet som nu togs i bruk bestod av en spårvägslinje, åtta innerstads- och fyra ytterområdeslinjer i dagtrafik samt fyra nattlinjer.⁴¹ Under 60-talet pågår omflyttningar av linjedragningar och delningar av linjerna i stor omfattning. Utsträckningarna till omkringliggande byar fortsätter, främst i de sydöstra delarna och samarbete med SJ sker när det gäller trafiken till Oxie⁴². Under 70-talet riktas intresset mer mot stadsdelarna rakt söderut eller i sydväst där nu motsvarande arbete med linjerna sker. Förutom badbussar till Klagshamn och rena industriliner inrättas det också snabblinjer mellan exempelvis Värnhemstorget och Lärarhögskolan (1976).⁴³

5.4 1989 års omläggning av busslinjenätet och tiden fram till 2005

Omläggningen innebär en fortsättning på 1967 års struktur av kollektivtrafiken i Malmö. I takt med utbyggnad av Malmö stad följer busslinjerna efter. De senare splittras upp i linjesluten så att en linje får flera ändhållplatser. Vid omläggningen 1989 utökas utbudet av busslinjer i Malmö till att, förutom huvudlinjer, även omfatta så kallade expresslinjer och matarlinjer. Huvudlinjerna kan nu ha en handfull olika ändhållplatser vid linjesluten. Förutom 12 stomlinjer med flertalet olika slutstationer, 10 expresslinjer och ett antal matarlinjer så

³⁸ Andersson, Per och Forsberg, Anders, sid 67

³⁹ Ibid. sid 83

⁴⁰ Ibid. sid 67

⁴¹ Malmö Stads Spårvägar/Malmö Lokaltrafik: Historik 1887–1980, sid 14

⁴² Ibid. sid 15ff

⁴³ Ibid. sid 22f

fanns det även särskilda servicelinjer för olika ändamål och resandekategorier. Av alla dessa linjer var en ringlinje medan de övriga i princip var riktade utifrån och in mot stan. Det finns undre den här perioden sammanlagt 400 hållplatser i Malmö, men 80 procent av resorna börjar eller slutar på 12 av dessa.⁴⁴

Den kollektivtrafik som var fallet när Åsa Waldos tidigare nämnda avhandling *Staden och resandet* publicerades 2002 karaktäriserar Waldo som en kompromiss mellan de två system hon redogör för och som jag beskriver i den här uppsatsens inledning.⁴⁵

Det lades i 1989 års busslinjesystem, enligt Åsa Waldo, stor vikt vid hur många som bor i ett område för tilldelningen av linjer och turtäthet. ”*Generellt sett räknar man med att de boende i flerbostadshus åker mer buss*”.⁴⁶ Liknande hänsyn tas för stora arbetsplatser, där kontakt etableras för att kollektivtrafiken ska kunna ta hänsyn till arbetstiderna, och för de stora gymnasieskolorna. Däremot spelade rekreatiomsområdets lokalisering mindre roll för linjedragningarna, menade Waldo i sin undersökning; resandeunderlaget var här för litet. En annan iakttagelse värd att nämna ur *Staden och resandet* är att expressbussarna som fanns i 1989 års busslinjestruktur enligt Waldo inte ska ha gått nämnvärt fortare att ta sig fram med än stomlinjebussarna⁴⁷.

Åsa Waldo genomförde för sin avhandling ett antal intervjuer med anställda vid Malmö stad angående kollektivtrafiken. Enligt en anonym tjänsteman, som får komma till tals, ska Malmös nuvarande stadsstruktur inte ha planerats och utformats med tanke på att staden effektivt ska kunna försörjas med kollektivtrafik. Kollektivtrafiken har enligt den intervjuade personen inte funnits med som utgångspunkt när man bestämt hur staden ska växa. Utan staden har fått växa allteftersom det funnits intresse av att bygga ut den. Waldo menar att tjänstemannen är kritisk till detta och att det finns en översiktsplan som handlar om att bebyggelsen ska byggas ut längs befintliga kollektivtrafikstråk, men att den enligt den intervjuade inte följs.⁴⁸

⁴⁴ Waldo, Åsa: *Staden och resandet*. sid 85f

⁴⁵ Ibid. sid 86

⁴⁶ Ibid. sid 86

⁴⁷ Ibid. sid 163

⁴⁸ Ibid. sid 164f

Figur 5.1



Figur 5.2



Figurer 5.1, 5.2 och 5.3 visar utsnitt ur 1989 års busslinjekarta⁴⁹.

Överst i 5.1 syns den sammanväxta utbredda staden med ett utvecklat busslinjenät.

5.2 här till vänster visar hur busslinjestrukturen såg ut i de centrala delarna av staden.

5.3 på nästa sida visar, som exempel, de östra stadsdelarnas försörjning av kollektivtrafik.

⁴⁹ Mats Améens kartsamling.

Figur 5.3



5.5 2005 års omläggning av busslinjenätet

5.5.1 Strategin

Under rubriken Skapa effektivare lokal kollektivtrafik skriver Gatukontoret 2004 i Trafikstrategi för Malmö följande:

*”Kollektivtrafiken i Malmö består idag av stadsbussar, regionbussar och regional tågtrafik. Ungefär 80 % av de kollektiva resorna görs lokalt inom kommunen. Stadsbussnätet i Malmö består av huvudlinjer och expresslinjer. Huvudlinjerna täcker hela tätorten och trafikeras under större delen av dygnet. Expresslinjerna förstärker huvudlinjerna under rusningstid. De flesta linjer trafikeras var 10:e minut. Från 1980-talet till 1990-talet minskade resandet med stadsbussarna ca 25%. Under senare år har dock en stark återhämtning skett. Framtidsutmaningen är att skapa en effektivare lokal kollektivtrafik, samtidigt som biltrafiken i Malmö förväntas öka:
* Busstrafiken har redan idag framkomlighetsproblem, i synnerhet i centrum. Bussprioriteringar i gator, korsningar och kring terminaler är ofta goda lösningar.*

- * *Citytunnelns stationer behöver understödjas genom anpassning av busstrafikens huvudstråk.*
- * *Effektivare betalnings- och informationssystem för resenärer behöver införas.*
- * *En god stadsmiljö behöver säkras längs de tunga busstråken och vid terminalerna – estetik, trafiksäkerhet, buller-, luftförorenings- och barriäreffekter ska lösas. Därutöver kan det vara intressant att genomföra en malmöspecifik visionsstudie av framtida möjligheter för lokal kollektivtrafik.”⁵⁰*

Gatukontoret diskuterar därefter i nämnda skrift att tillsammans med Stadsbyggnadskontoret och Skånetrafiken fastlägga vilka stråk som under lång tid framöver skall vara huvudstråk för kollektivtrafiken i Malmö. Och Citytunnelns effekter tas upp i vad mån den ger konsekvenser för lokaltrafiken:

” När Kontinentalbanan avlastas från dagens frekventa genomfartstrafik till Öresundsbron kan lokal tågtrafik utvecklas för att komma de boende och sysselsatta längs sträckan till gagn. Intressanta nya stationslägen är t. ex. Amiralsgatan/Rosengård och Fosie. Kring såväl existerande som nya stationslägen kan i många fall bebyggelse och stadsfunktioner förtätas och utvecklas.

Genom att sprida Citytunnelns möjligheter och effekter i Malmö kan flera stadsdelar – särskilt i östra Malmö- få ökad tillgänglighet och ökad attraktion.”⁵¹

5.5.2 Genomförandet

”En händelse som ser ut som en tanke”, skriver Mats Améen och Jens Möller i artikeln Malmös elektriska spårväg 100 år, ”är att huvudlinjerna har blivit åtta till antalet –liksom spårvägslinjerna- och dessutom fått samma linjenummerserie; 1-8.”⁵² En del av de nya busslinjernas sträckningar överensstämmer också med de ursprungliga spårvägslinjerna, de motordrivna såväl som de hästdragna. Exempel:

”Trean har alltid varit ringlinje, och hade samma sträckning i 50 år från 1914 till nedläggningen 1964. (...) I det nya busslinjenätet är trean också ringlinje, men stan har vuxit och ringen har nu fått en betydligt större omkrets (...). Längs Östergatan och Östra Förstadsgatan, mellan Centralen och Värnhem, har dock nya trean samma sträcka som den gamla spårburna ringlinjen.”⁵³

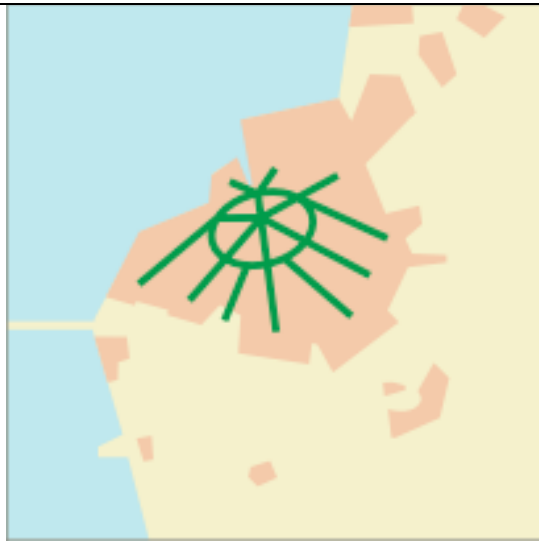
Det som var centrum då är centrum nu och linjernas riktning går, förutom en ringlinje, från ytterområden till innerstan och tillbaka igen. Ringen för den förra linjen har blivit större och ytterområdena ligger längre bort, men grundtanken verkar vara densamma.

⁵⁰ Trafikstrategi för Malmö, Stadsbyggnadskontoret Gatukontoret Pr 3072, Malmö stad 2004, sid 17

⁵¹ Ibid. sid 18

⁵² Andersson, Per och Forsberg, Anders, sid 82

⁵³ Ibid. sid 82f



Figur 5.4

Illustration hämtad från Trafikstrategi för Malmö inför bussomläggningen 2005. "Figuren visar möjlig princip för stomplan. Dagens busslinjenät är ett komplext system som trafikerar många av Malmös gator. Med en stomplan fastläggs vilka gatustråk som under lång tid framöver skall vara huvudstråk för kollektivtrafiken."⁵⁴



Figur 5.5

Kartan visar linjenätet efter omläggningen 2005⁵⁵. Linjerna har stramats upp, speciellt vid ändhållplatserna. Nätet består idag 2008 i huvudsak av 8 stomlinjer, 7 pluslinjer och 7 närtrafiklinjer.

⁵⁴ Trafikstrategi för Malmö, 2004, sid 17

⁵⁵ Malmös nya kollektivtrafik 2015, Handlingsplan för ett tillgängligt Malmö – stad och region i samverkan. Malmö stad och Skånetrafiken, juni 2007, sid 0

På Skånetrafikens hemsida kan man i ett pressmeddelande inför invigningen av nya busslinjenätet den 12 juni 2005 ta del av följande presentation och analys:

”Malmö får åtta huvudlinjer och sex pluslinjer som tillsammans ska köra 25 miljoner resor. Matarlinjerna finns kvar men byter namn till närtrafik.

Målet är att få fler att åka stadsbuss i Malmö genom att göra trafiken enkel, dels genom att förenkla linjenätet, dels genom att öka antalet turer, säger Mattias Samuelsson, planerare på Skånetrafiken.

Malmö får åtta huvudlinjer och sex pluslinjer samt matarlinjerna som redan finns idag. Huvudlinjerna kör de stora stråken till målpunkter i centrum och till bostadsområden där det alltid behövs trafik, så raka vägar som möjligt mellan start och mål och samma körväg oberoende av tid på dagen. Pluslinjerna går där huvudlinjerna inte går och skapar tvärförbindelser mellan olika linjer och stadsdelar. De går till hamnen och industriområden där behovet av trafik är ojämnt fördelat över dygnet och olika veckodagar.

Malmö linjenät är idag uppdelat på väldigt många olika linjer. Det finns särskilda expresslinjer som bara stannar på vissa hållplatser, linjer med skilda körvägar i slut eller början, fler linjer som kör parallellt på vissa sträckor och många olika körvägar mellan centrala hållplatser, där det hade varit enklare om alla bussar hade kört samma väg.”⁵⁶

I samband med omläggningen utvecklades kollektivtrafiken ytterligare och då främst i Fosie som fick linjer och hållplatser där sådana tidigare inte funnits. Även på andra platser i Malmö tillkom nya hållplatser och linjedragningar.⁵⁷

6 Intervju med Mats Améen, trafikutredare på Skånetrafiken

För att komplettera bilden av fakta publicerade av enskilda forskare och författare eller utredare vid Malmö Stad och dylikt har jag genomfört en intervju med Mats Améen, trafikutredare vid Skånetrafiken⁵⁸. Han har som trafikutredare sedan 1981, vid först Länstrafiken sedan Skånetrafiken, följt kollektivtrafikens utveckling i Malmö från 80-talet. Han var också Länstrafikens remissvarsförfattare gällande ny översiktsplan för Malmö

⁵⁶ Skånetrafikens webbplats www.skanetrafiken.se, sökväg: Press/ Pressmeddelanden/ Nytt linjenät i Malmö 12 juni.

⁵⁷ Skånetrafikens webbplats www.skanetrafiken.se, sökväg: Press/ Pressmeddelanden/ Nya hållplatser byggs till nya linjenätet i Malmö

⁵⁸ Intervju med Mats Améen på Skånetrafikens huvudkontor i Hässleholm den 18 mars 2008. Mats Améen har därefter, den 4 april 2008, korrekturläst och godkänt intervjuutskriften i kapitel 6.

kommun 1989. I det yttrandet till kommunstyrelsen som dåvarande Malmöhus Läns Trafik AB inlämnade genom Mats Améen och Nils Wahlberg står att läsa bland annat följande:

”Vi saknar planerade busskörvägar i de fördjupade planförslagen. Linjedragningarna får inte anstå till detaljplaneskedet om rationella trafiklösningar ska kunna åstadkommas.”⁵⁹

Författarna tar även bland annat upp att terminalerna vid Centralen, Södervärn och Värnhemstorget bör byggas ut så att regionlinjer kan förlängas in i staden, regionbussarna angjorde vid den här tiden främst Slussplan och Södervärn, samt att markreservat för eventuell snabbspårväg borde behandlas i planen:

”Även om det ännu ej finns något färdigt linjenätsförslag är det viktigt att planfrågorna tas upp redan i detta skede.”⁶⁰

Spårvägslinjerna är, enligt Mats Améen, en av de viktigaste parametrarna för att förklara utvecklingen av Malmös kollektivtrafik; dess uppgång och nergång och vad som går att lära av historien för framtida segrar:

”Vid 1800-talets slut hade Malmö en utbredning som var så pass stor att det var naturligt att knyta samman nord och syd. Men man ville också få förbindelser mellan järnvägsstationerna i Malmö. Det fanns vid den här tiden förutom Centralstation även stationer vid Södervärn, Östervärn och i väster”, säger Mats Améen när vi träffas på hans arbetsplats vid Skånetrafikens huvudkontor i Hässleholm en tisdag i mars 2008.

När spårvägsnätet elektrifierades lades det delvis om och den täta bebyggelsen vid Kungsgatan och Föreningsgatan gav underlag för en ringlinje. Av vid förra sekelskiftet befintliga städer med spårväg, inalles 13 stycken, hade bara fyra ringlinjer: Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping. Spårvägen knöt samman staden och gjorde det möjligt att bygga ut den sistnämnda vilket till en början med gjordes till Fridhem och Limhamn.

”Om hästspårvagnen täckte in den befintliga staden så drog den elektrifierade kollektivtrafiken ut till stadsdelar som ännu inte fanns. Och den här tanken fick råda i Malmö så länge det inte fanns någon biltrafik”, säger Mats Améen och fortsätter:

”Spårvägen var ett sätt att bygga ut staden. Men 1936-1937 vände det och de styrande började tveka om spårvägens utbredning.”

Så när bussarna slog igenom tog de ganska snart över. Men efter andra världskriget sker ett genombrott för bilarna varvid busslinjernas styrande roll upphör när det gäller stadens

⁵⁹ Yttrande över översiktsplan för Malmö kommun, till Kommunstyrelsen 1989-12-14, från Mats Améen och Nils Wahlberg, Malmöhus Läns Trafik AB, diarienummer 1988.545.383.80

⁶⁰ Ibid. sid 2

bebyggelseutveckling. Det är enligt Mats Améen en mer komplex situation nu av olika verkande faktorer:

”Intressant är att i stadsplanen för Malmö under 1950- och 1960-tal finns fortfarande tanken om en spårburen kollektivtrafik kvar. Det går här att se hur mark var reserverad för att kunna härbärgera framtida spårvägstrafik. Det tydligaste exemplen är Amiralsgatan och Mariedalsvägen vilka aldrig haft spårvägstrafik, men där det alltså finns eller har funnits vägyta reserverad för att sådan trafik också skulle kunna få plats. Man byggde alltså inte längre ut spårvägen, men den fanns kvar i tänket in i 60-talet”, menar Mats Améen.



Mats Améen vecklar ut en av alla sina kartor över kollektivtrafiken i Malmö: i bokhyllan finns de samlade från andra världskriget och fram till idag. Foto: A-M W

Vi kommer in på att prata om stadsdelen Rosengård och jag nämner att den för mig nere i busshållplatserna vid Amiralsgatan med köpcentrumet ovanför väldigt mycket liknar Frölunda Torg i Göteborg:

”Jag håller med och du har även Vällingby i Stockholm som är äldst av de tre områdena vilka påminner om varandra. Största skillnaden är valet av kollektivtrafik: Vällingby har tunnelbana, Västra Frölunda har spårvägar medan Malmö har enbart busstrafik. Med tanke på reserverandet av mark på Amiralsgatan så fanns det dock planberedskap för spårburen trafik till Rosengårds Centrum, men att tanken aldrig fullföljdes, kollektivtrafiken byggdes aldrig ut som den kanske borde ha gjort.”

Mats Améen poängterar de viktigaste skillnaderna mellan spårburen och icke-spårburen kollektivtrafik: spårvägen är tydlig i strukturbildandet:

”Bussarna är flexibla och det kan vara deras förbannelse för det går alltid att dra om en busslinje; busstrafiken är inte strukturbildande på samma sätt. Därför har busslinjerna oftast lagts ut efter att ett bostadsområde har byggts färdigt. Men det blir ingen bra kollektivtrafik på det här viset. Det blir ingen tydlig struktur som när man i Malmö under de stora bostadsbyggaråren närmast välldes ut bebyggelsen söderut. Resultatet blir istället grova detaljmissar.”

Mats Améen nämner att till exempel Lindeborg kunde ha haft en betydligt bättre kollektivtrafik än vad som är fallet idag ifall busslinjerna planerats in från början:

”Men man byggde aldrig någon bussgata genom området utan bussarna får ta långa omvägar.”

Efter nysatsningen efter andra världskriget framgår det tydligt, enligt Mats Améen, att Malmö Lokaltrafik (Malmö Stads Spårvägar fram till 1967) beslutade sig för att avveckla den spårburna trafiken.⁶¹ Idag pekar trenden snarast i motsatt riktning när det gäller utvecklingen av kollektivtrafiken.

”Och Citytunneln är ett bra exempel på att spårburen trafik tvingar fram ett annat tänk; först spår sedan bebyggelse. Med det blir kollektivtrafiken också bättre”, menar Mats Améen.

När vi resonerar oss igenom kollektivtrafikens utveckling i Malmö från 1887 och fram till idag så står året 1967 inte för något avstamp till nytänkande enligt Mats Améen trots att det då infördes en bussomläggning:

”Nej, det fanns ingen ny strategi här utan i samband med övergången till högertrafik så anpassades de befintliga linjerna till det och fick nya nummer. På grund av att det nu var bilismen som var normbildande för bebyggelsen så tvingades busslinjerna dock dela upp sig i ändarna. Och det handlar om att när man bygger bilorienterat utan tydliga stråk för kollektivtrafiken då måste man dela upp linjerna i ytterområdena för att kunna täcka resandebehovet. Det här medför att det blir ett glest utbud av kollektivtrafik utåt i staden, där de flesta resenärerna bor, medan centrum får ett motsvarande tätt utbud”, poängterar Mats Améen..

När det gäller 1989 års omläggning så föreligger däremot ett nytänkande:

”Det är vikande siffror för busstrafiken i Malmö under 1980-talet och hela kollektivtrafikbranschen framstår som skakig. Ansvariga söker nu koppla ett nytt grepp för att vända utvecklingen och öka intresset med ett så kallat differentierat linjenät.”

⁶¹ Jag lägger märke till i mina anteckningar för den här uppsatsen att jag före mötet med Mats Améen skrivit om spårbunden trafik, men att jag därefter använt begreppet spårburen. I uppsatsen har jag valt att konsekvent använda det senare uttrycket. I jämförelse framstår ordet som mest neutralt värdeladdat.

Busstrafik delas enligt sakkunskapen in i 1. Stomlinjenät som utgörs av få linjer med hög turtäthet samt 2. Differentierat nät som består av många direktlinjer, men där turutbudet blir betydligt lägre.

”Tanken var god”, säger Mats Améen, ”men med ett begränsat antal bussar och inte tillräckligt med pengar så bidrog det till ett resultat som inte blev bra.”

Det fanns nu ett rikt utbud av olika sorters linjer. Huvudlinjerna var basen vilken kompletterades med expresslinjer, servicelinjer, arbetsplatslinjer och mässlinjer.

Mats Améen pekar gärna på att 1887 års struktur var början på ett bra nät, men att 50-talets bilorientering var början på ett sämre kollektivtrafiknät med införandet av det grenade nätet. Och att 1989 års omläggning gav som resultat ett fullständigt differentierat nät:

”1989 är att plåstra i allmänhet, men i synnerhet att plåstra över att det inte finnas någon kontakt mellan stad och kollektivtrafik. Staden bygger ut utan integration med kollektivtrafiken och den senare struktureras utan samarbete med staden. Malmö Lokaltrafik hade arbetat fram 1989 års linjeomläggningar och nya trafikplan utan närmare samarbete med Malmö stad. Resultatet blev en politisk krasch och en av konsekvenserna blev att ML fick lämna över huvudmannskapet för kollektivtrafiken till Länstrafiken.”

Mats Améen minns den turbulenta tiden när hans arbetsgivare tog över. Länstrafiken fick avvakta innan det var politiskt möjligt att lägga fram förslag för hur man skulle komma tillrätta med en kollektivtrafik som inte kunde sägas vara på bästa sätt strukturerad för sin uppgift:

”Länstrafiken Malmöhus Län startade 1981 med att så att säga pö om pö ta över huvudmannskapet för olika sorters kollektivtrafik i dåvarande länet. Och 1990 tog man alltså över Malmö Lokaltrafik. Men i många år kunde man inte väcka frågan om att göra något åt den uppkomna situationen i Malmö, det var politiskt känsligt. Först i mitten av 90-talet började arbetet med en omläggning av kollektivtrafiken i Malmö.”

Ledstjärna för det arbetet var, enligt Mats Améen, att modifiera linjenätet för att få ett ökat resande. Det nödvändiggjorde bland annat en bättre framkomlighet för busstrafiken:

”Det handlade om att vi ville koncentrera linjenätet och skapa ett tydligt stomlinjenät, det var det vi skulle jobba med. Och vi arbetade här tillsammans med Gatukontoret och Stadsbyggnadskontoret i Malmö.”

”För idag är situationen helt annorlunda mot på 80-talet och vi har ett allt bättre samarbete med Malmö stad. Våra bussplanerare sitter en dag i veckan nere i Malmö på Gatukontoret för att få en nära och bra koppling i arbetet.”

1999 slogs Länstrafiken Malmöhus samman med motsvarande länstrafikbolag för Kristianstad län och ombildades till Skånetrafiken.

”Numer sker arbetet med att planera busslinjer och bostadsområden integrerat. Det finns gemensamma projekt som handlar om framtiden. 2005 års struktur för kollektivtrafiken var också resultatet av ett nära förankringsarbete”, säger Mats Améen.

Antalet resande har också stigit och på en anslagstavla på Mats Améens arbetsplats går att läsa att det var nära 4,8 miljoner resande i Stadsbuss Malmö februari 2007, men över 5,3 miljoner resenärer i februari i år 2008.

När vi så närmar oss slutet för vår odysse genom kollektivtrafikens historia i Malmö tar Mats Améen upp det nya och lite motsägelsefulla problem som dagens kollektivtrafik har att lösa:

”Dagens problem med dålig framkomlighet i trafiken för bussarna beror numer även på att bussarna är i vägen för varandra. Vi måste här hitta kapacitetsstarka system: läs spårvägar. Och det av flera anledningar: miljökvalitetsnormen överskrids, det vill säga det finns platser i Malmö med för höga kväveoxidhalter. Höjda oljepriser och utsläppsnivåer av koloxid gör det viktigt att hitta alternativ. Busstrafiken har inte kapacitet att klara av stora ytterligare resandeökningar; förutsättningarna för spårburen trafik håller på att utredas.”

Mats Améen poängterar att i takt med att staden växer måste stomlinjenätet också göra det:

”Men vi måste även få bättre tvärförbindelser! Och det gäller även för den regionala trafiken som också behöver ha fler direktlinjer på så att säga tvären i regionen.”

”Ett annat problem som vi också tittar på nu är att lätta på trycket vid terminalerna”, säger Mats Améen som avslutar med synpunkten att istället för fler hållplatser blir det antagligen bättre kollektivtrafik för de stora resandegrupperna med en utglesning av antalet hållplatser. Då får det stora flertalet resenärer kortare restider.

7 Framtiden

7.1 Inledning

1887 gjorde Malmös invånare i medeltal fyra resor per person per år och 2005 var motsvarande siffra 93. Däremellan har kurvan haft sina toppar och dalar; året då flesta antalet resor gjordes per person var och är fortfarande 1955 med 210 resor. Bottennoteringen å andra sidan står 1999 för med 76 resor. En försiktig uppgång har därefter skett.

Före 1955 har vi en särskild toppnotering 1914 på 113 resor. Den siffran ska sättas i ljuset av att året före och året efter var antalet resor per person och år 82 respektive 85. Avvikelsen i resandeantal under 1914 torde snarast kunna tillskrivas Baltiska utställningens besökandeströmmar än att den skulle ha något med krigsutbrottet att göra.

Andra världskrigets utbrottsår kan inte heller sägas avspegla sig i resandestatistiken ifall man tittar på siffrorna för 1938, 1939 och 1940: 125, 126 och 126 resor per person och år.⁶² Det var brist på både drivmedel och däck för bussarna under kriget och det kan möjligen ha haft någon inverkan på kollektivtrafiken.⁶³

Vad skulle idag och i framtiden ge som konsekvens att antalet resor steg eller sjönk? Hur nära ligger antalet resor per invånare med hur staden är strukturerad och händelser som inträffar i omvärlden? I följande avsnitt försöker jag sondera terrängen i dessa framtidsfrågor.

7.2 Framtidstankar

”Malmö och Skåne är inne i en positiv utveckling, med ständigt ökat antal invånare och arbetstillfällen. Denna utveckling möjliggörs bland annat tack vare bättre förutsättningar att resa och leder därmed också till ett ökat resande i och kring Malmö” står det i förordet till Handlingsplan för Malmös nya kollektivtrafik 2015, i fortsättningen i det här kapitlet kallad Handlingsplanen. Här kan man tro att undertecknarna, Emmanuel Morfiadakis, Anders Rubin och Lars-Ingvar Ljungman, vilka är företrädare för Malmö stad och Region Skåne, tänker sig att kollektivtrafiken lägger grunden för en gynnsam utveckling av arbetstillfällen och befolkningsstruktur.

Handlingsplanens syfte är att beskriva arbetssätt för att uppnå målen med kollektivtrafiken. Det gäller att locka fler resenärer i strävan efter ett hållbart Malmö med avseende på miljöfrågorna:

*”En attraktiv stad måste vara en tillgänglig stad. Man ska kunna ta sig säkert och snabbt mellan bostad, arbete, skola, affär, sjukvård och fritidsaktivitet, dvs hela resan ska fungera. En hållbar stad måste erbjuda resealternativ som påverkar miljön minimalt och leder till god hälsa.”*⁶⁴

Fokus i Handlingsplanen är att minimera risken för att Malmös trafik ska öka med ända upp till 50 procent vilket en i Handlingsplanen åberopad prognos anför.⁶⁵ En brist som tas upp är att busstrafiken oftast inte planeras in från början i ett nytt område vilket försämrar

⁶² Andersson, Per och Forsberg, Anders, sid 84f

⁶³ Linje 100, Lokaltrafiken i Malmö under 100 år, sid 62f

⁶⁴ Malmös nya kollektivtrafik 2015, Handlingsplan 2007, sid 1

⁶⁵ Ibid. sid 1

möjligheten för en lyckosam kollektivtrafik. Busstrafiken går också, enligt Handlingsplanen, långsammare för varje år vilket anförs som största skälet till när den väljs bort. Visionen är att öka antalet resanden med 50 procent på tio år från 2005 till 2015, samt att öka kundnöjdheten.⁶⁶ Det viktigaste medlet för att nå det ovannämnda målet som Handlingsplanen ser det är att förkorta restiderna.

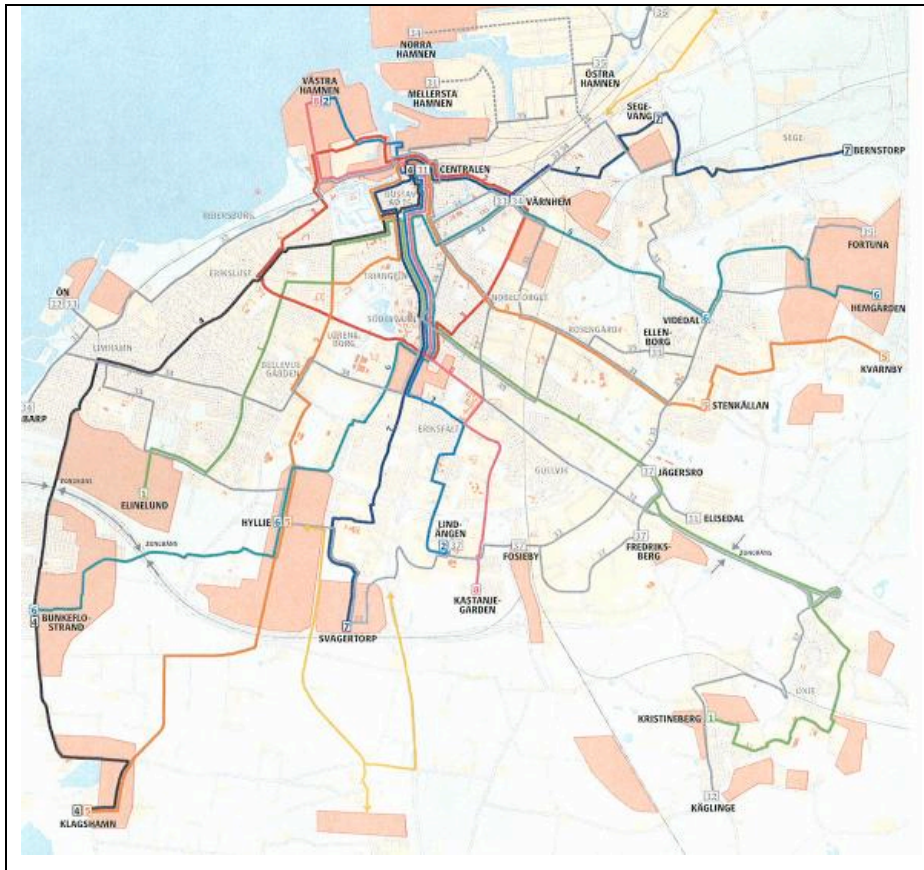
Handlingsplanen är utformad av Malmö stad och Skånetrafiken i syfte att ta ett gemensamt grepp på utvecklingen av stad och kollektivtrafik. Här betonas vikten av att strukturen på busstrafiken till exempel arbetas in redan i planeringen av nya bostadsområden. Syftet är en mer rationell trafik som går snabbare och med större närhet till de boende.

Det tycks alltså som om den här uppsatsens två inledande frågeställningar följer med in i den framtida kollektivtrafikens utformning i Malmö. Och att kollektivtrafiken, av de styrande, uppfattas som någonting som tidigt ska anpassas till förändringar i staden: ”Busstrafiken ska alltid ha rätt utbud, som följer resandets, stadens och regionens utveckling.”⁶⁷ Men att strukturen på busslinjerna exempelvis skulle ha någon banröjande effekt på befolkningsunderlag, bostadslokalisering och arbetstillfällen framkommer inte utöver vad som nämns i inledningstexten på Handlingsplanen. Skånetrafikens plan 2005 för en fortsatt utveckling av bussarnas linjenät i Malmö säger inte emot den tolkningen heller, se figur 7.1.

Däremot säger den följande figur 7.2 delvis någonting annat, men så visar den också den framtida spårburna kollektivtrafikens väg i Malmö. Och därmed är vi framme vid mina slutsatser för vad den här uppsatsens undersökningar och analyser lett fram till.

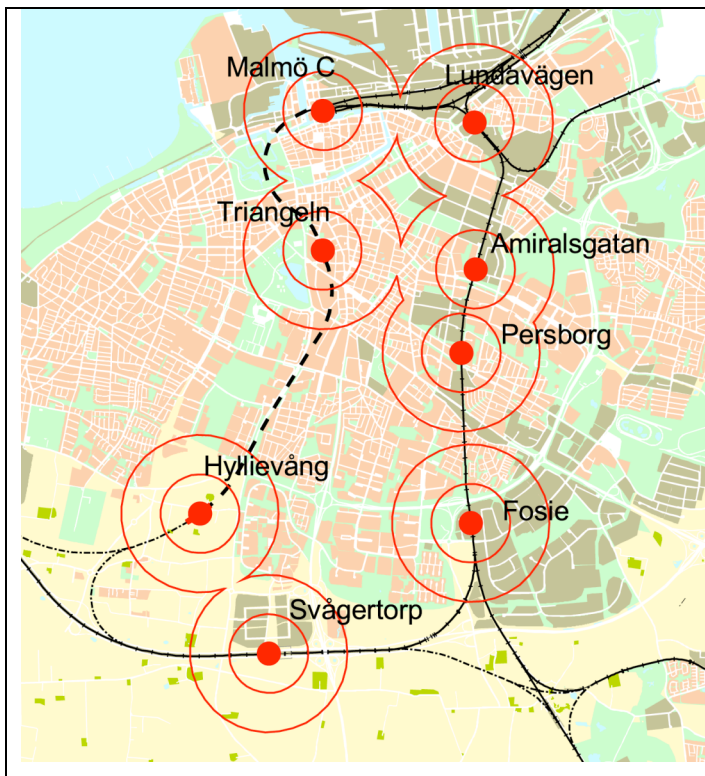
⁶⁶ Ibid. sid 4

⁶⁷ Ibid. sid 8



Figur 7.1

Kartan framtagen av Skånetrafiken 2005. Visar hur linjenätet enligt Skånetrafiken bör utformas när Malmö byggs ut till 2020 enligt översiktplanens intentioner.⁶⁸



Figur 7.2

”När Kontinentalbanan avlastats från dagens genomfartstrafik till Öresundsbron kan lokal tågtrafik utvecklas och nya stationer öppnas. I figuren ovan visas existerande, planerade och möjliga stationslägen. Cirklarna visar avstånden 500m och 1000m från stationerna.”⁶⁹

⁶⁸ Mats Améens kartsamling.

8 Slutsatser

Jag har i min uppsats försökt granska utvecklingen av Malmö stads kollektivtrafik sedd i relation till stadens utbredning och kommunikationsbehov. Jag har närmare studerat vad som blev fallet vid omläggningarna 1967, 1989 och 2005 av bussarnas linjenät. Och jag har undersökt hur den första kollektivtrafiken var strukturerad samt hur den spårburna kollektivtrafiken står i relation till den icke-spårburna. Som röd tråd i mina analyser av inhämtade fakta har jag använt mig av två frågeställningar hämtade från Åsa Waldos doktorsavhandling *Staden och resandet*. Jag kommer här nedan att sammanfatta de slutsatser jag menar går att dra av det arbete jag genom ovanstående upplägg utfört med min uppsats.

I Figur 7.2 ovan framskyftar den ena häri uppsatsen återopade grundtanke om allas närhet till kollektivtrafiken. Och det till synes i förening med den andra grundtanken om rationell transporter av så många som möjligt. Integrationen av de båda är kanske också, enligt vad jag försökt visa och diskutera i min uppsats, bara möjlig att genomföra när kollektivtrafiken även innefattar spårburen trafik. Det i så fall för att den senare sortens kollektivtrafik, enligt vad jag fått fram, verkar tvinga fram en annan grundsyn och ett annat samarbete mellan de styrande; genom att inte vara flexibel på samma sätt som busslinjerna skapar den spårburna planeringen kanske, och det måhända lite motsägelsefullt, bättre förutsättningar för en rationell kollektivtrafik överhuvudtaget. Men eftersom lagt spår oomtvisteligt ligger i högre grad än vad en dragen busslinje gör måste med nödvändighet en kollektivtrafik baserad på spårburen trafik initiera ett betydligt mer genomanalyserat förarbete. Och den tvingar därmed också fram en uppochnervänd strategi mot vad som var fallet i Malmö under de år då staden byggdes ut kraftigt och busstrafiken inte fanns på kartan förrän bostadsområdena i stort sett var på plats. Vi ser nu istället hur Citytunneln snarast röjer vägen för den senare byggnation som ska servas med kollektivtrafiken.

När Malmös kollektivtrafik enbart har utgjorts av busslinjer har det betytt att vid utveckling av staden har först industrimark och bostadsområden projekterats, därefter har vägnät och kollektivtrafik anlagts till det uppkomna behovet så gott det varit möjligt. Struktur och policy vid både den tidiga spårvägstrafiken och den nutida Citytunnelns anläggande visar däremot på en annan politik där stad och kollektivtrafik i högre grad anpassats och anpassas till varandra. Det är till och med så att den spårburna trafiken lagt och lägger en struktur stad och byggnation därefter får anpassa sig till i sin framväxt.

⁶⁹ Trafikstrategi för Malmö, Stadsbyggnadskontoret Gatukontoret Pr 3072, Malmö stad 2004

Slutsatser som möjligen går att dra skulle således även vara att Malmö sammantaget får en bättre kollektivtrafik ifall det också finns en spårburen sådan. Existensen av spårburen trafik verkar tvinga fram ett integrerat planeringstänk mellan trafikansvariga och stadsbyggnadsenheter, etc, vilket även verkar komma den bussburna trafiken till dels. Och att 1887 års strategier och 2005 års diton har mer gemensamt än 1989 års ansvariga när det gäller kollektivtrafikutformning och grundläggande synsätt. Samt att det ger en bättre, och i högre grad utnyttjad, kollektivtrafik för fler när antalet linjer och hållplatser snarare hålls nere i motsats till att se till eventuella krav på allas lika närhet till en linje och hållplats. Här skiljer sig den tidiga kollektivtrafiken åt genom att till en början inte ha några hållplatser alls, vilket tidigare angivits, medan den i övrigt stämmer bättre överens med dagens situation än med 1989 års och vice versa.

Vad jag också menar har framkommit i min uppsats är att hur en stads kollektivtrafik organiseras det beror till en del på hur stadens tjänstemän är organiserade och integrerade med övrig verksamhet. Här verkar Malmö ha lärt sig en hård läxa efter utfallet av 1989 års omläggning. Vad som då vore intressant att utreda, men som ligger utanför den här uppsatsens uppdrag, är på vilka sätt 1887, 1967, 1989 och 2005 års kollektivtrafikplaneringar är barn av en samtid som kastat återsken av vad som skulle gälla vid trafikomläggningar och strukturerande av kollektivtrafik vid de här olika tidpunkterna. Och ifall den aspekten även har någonting att säga när det kommer till närvaron eller frånvaron av samarbete mellan olika inblandade i framtagandet av en ny struktur för Malmös kollektivtrafik genom tiderna.

9 Litteraturlista och övriga referenser

9.1 Litteraturlista

Andersson, Per och Forsberg, Anders: *Malmös elektriska spårväg 100 år*. Trafik-Nostalgiska Förlaget, Stockholm 2006

Kollektivtrafik på rätt spår, Slutrapport från Spårvagnsutredningen, Malmö stad, 1991

Linje 100, Lokaltrafiken i Malmö under 100 år, Malmö Lokaltrafik 1987

Malmö 2005, Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan. Utställningsförslag april 2005. Malmö stadsbyggnadskontor, Malmö Central Tryckeri

Malmös nya kollektivtrafik 2015, Handlingsplan för ett tillgängligt Malmö – stad och region i samverkan. Malmö stad och Skånetrafiken, juni 2007

Malmö Spårvägsaktiebolag och Malmö Stads Spårvägar, 1887-1917, Minnesskrift, Malmö 1917

Malmö Stads Spårvägar/Malmö Lokaltrafik: Historik 1887–1980 (ingen utgivare, tryckort eller tryckår anges)

Malmö, Statistik årsbok 1970, Drätselkontorets statistikavdelning, Malmö 1970

Malmö, Statistisk årsbok 1989, Planerings- och statistikavdelningen, Stadskontoret, Malmö stad, Malmö 1989

Malmö, Statistisk årsbok 2001-2003, Malmö stad, Malmö 2004

Möller, Jens och Améen, Mats: *Tänk spårvagn – åk buss!* Skånetrafiken, artikelnummer 559110-106 (Särtryck ur MfSS nr 5, 2005)

Nya hållplatser byggs till nya linjenätet i Malmö. Pressmeddelande från Skånetrafiken 2005. www.skandetrafiken.se, sökväg: Press/ Pressmeddelanden/ Nya hållplatser byggs till nya linjenätet i Malmö (hämtad 29/3 2008).

Nytt linjenät i Malmö 12 juni. Pressmeddelande från Skånetrafiken 2005. www.skandetrafiken.se, sökväg: Press/ Pressmeddelanden/ Nytt linjenät i Malmö 12 juni.(hämtad 29/3 2008)

Trafikstrategi för Malmö, Stadsbyggnadskontoret Gatukontoret Pr 3072, Malmö stad 2004

Yttrande över översiktsplan för Malmö kommun. Till Kommunstyrelsen 1989-12-14, från Mats Améen och Nils Wahlberg, Malmöhus Läns Trafik AB, diarienummer 1988.545.383.80

Waldo, Åsa: *Staden och resandet*. Möten mellan planering och vardagsliv. Lund Dissertations in Sociology 49. Sociologiska institutionen, Lunds universitet 2002

9.2 Övriga referenser

Intervju med Mats Améen, trafikutredare på Skånetrafiken, den 18 mars 2008

Nationalencyklopedin, www.ne.se, sökord: ”*spårvägar*”. (februari 2008)

Wikipedia, www.wikipedia.se, sökord: ”*Malmö Stads spårvägar*” (februari 2008)

Mats Améens kartsamling på Skånetrafikens huvudkontor i Hässleholm