

Bilaga 3 till kommunfullmäktiges protokoll 2010-11-29 § 6

Svar på interpellation (2010:36) om försämrade kommunikationer mellan T-centralen och Djurgården genom stadens godkännande av nedläggning av busslinje 47 till följd av NK-expressen.

Jan Valeskog (S) ställer i en interpellation följande frågor till mig:

1. Varför har kommunledningen i Stockholm i de regelmässiga diskussioner som förts med landstinget godkänt nedläggningen av buss 47?
2. Tycker ansvarigt borgarråd att det är rimligt att tusentals personer varje dag skall tvingas byta både en och två gånger för att kunna åka till Djurgården?
3. Vad är orsaken till att inte Stockholmarna skall kunna åka hela vägen till Djurgården från centralstationen utan tidsödande byten med sämre resandekvalitet som följd?

Först måste jag återigen konstatera att interpellanten fortsätter att envisas med att ställa detaljfrågor kring Spårväg City, en fråga där verksamhetsansvaret ligger hos SL, det vill säga hanteras i Landstinget och inte i Kommunfullmäktige.

Som svar på interpellantens synpunkter angående Spårväg City vill jag anföra följande:

Spårväg City är den nya spårvagnslinje som från och med 23 augusti öppnas i sin första delsträckning, mellan Waldemarsudde på Djurgården och Sergels torg mitt i Stockholms city. Målet är att staden ska ha en ny modern och miljövänlig innerstadsspårväg när de två nya stadsdelarna Norra Djurgårdsstaden och Västra Kungsholmen står klara. Jag förstår inte varför Jan Valeskog (S) är emot detta? Det är enligt min mening beklagligt att Valeskog gång efter annan ägnar sig åt att svartmåla och motarbeta ett projekt som i framtiden kommer att vara en viktig del i Stockholms kollektivtrafiknät. Som tur är verkar Valeskog vara ganska ensam i kommunfullmäktige om att tycka att Spårväg City inte ska byggas och att spårvägar i allmänhet inte passar in i Stockholms kollektivtrafiksystem.

Syftet med att bygga spårvägen är bl.a. att öka kapaciteten och att få bort bussarna från gatorna, på denna sträcka som idag trafikeras mycket tätt av buss 47. Spårvagnen har betydligt större kapacitet än vad buss 47 har och det torde vara bättre att öka busskapaciteten någon annanstans. Det är obegripligt att Valeskog driver frågan om att ha en buss som ska gå parallellt med det nya spåret.

Den 23 augusti upphör busslinje 47 helt och hållet. Hade Valeskog velat förhindra detta hade det varit lämpligare att engagera sig i landstingspolitiken i stället för i stadshuspolitiken. Buss 47 ersätts av Spårväg City samt av busslinje 69 som får en omlagd och förlängd körväg, från Tomtebodan till Blockhusudden. Busslinje 52 kommer tillbaka i höst. Den går mellan Nybroplan och Fridhemsplan via Sergels torg och Centralstationen. Turtätheten för linje 52 blir 10 min trafik hela dagen fram till c:a 18.30. Turtätheten för den ”nya” 69 blir densamma som för gamla 69, 7,5 minuters trafik i rusningstid och dagtid (det finns en sedan tidigare beslutad turtäthetsutökning dagtid från 10 till 7,5 minuters trafik som träder ikraft 23 augusti 2010).

Det är ingen nyhet att vi som reser med kollektivtrafiken ibland får byta för att komma till vår slutdestination. Detta gäller dem som reser till Djurådern idag och det kommer även gälla dem som reser till Djurgården imorgon. Om Valeskog vill att det ska bli ännu bättre kommunikationer till Djurgården från Centralstationen råder jag honom att ansluta sig till oss som förespråkar Spårväg City och verka för att linjen blir utbyggd så att man i framtiden kan åka hela vägen från Norra Djurgårdsstaden till Västra Kungsholmen.

Stockholm den 16 juni 2010

Ulla Hamilton (m)
Miljö- och trafikborgarråd