

**Bilaga 1** till kommunfullmäktiges protokoll 2011-03-14 § 3

Svar på interpellation (2010:42) om mörkande av resandesiffror för spårvägen på Kungsholmen.

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

1. Visste borgarrådet att endast 50-60 personer per spårvagn i framtiden beräknas att åka på den föreslagna spårvägen på Kungsholmen?
2. Om experternas och SL:s bedömning av antalet resande stämmer, anser borgarrådet det motiverat att bygga en spårvagn med denna dragning på Kungsholmen?
3. Är borgarrådet idag beredd att ta avstånd från de falska uppgifter som spridits i broschyrer från moderaterna om att det år 2014 kommer åka 70 000 personer dagligen med spårväg city?
4. Tycker borgarrådet rent principiellt det är förståndigt att dra spår ovan jord exakt samma sträckning som det finns spår under jord för tunnelbana, fast det enligt WSP trafiksäkerhetsrevision riskerar medföra allvarliga trafiksäkerhetskonsekvenser med spårvagn i blandtrafik?

Som svar på interpellantens anklagelser om mörkande av resandesiffror för spårvägen på Kungsholmen vill jag anföra följande men också åter konstatera att interpellationen borde ställas till de som är ansvariga för kollektivtrafiken:

1. Resandesiffrorna är knappast någon nyhet. Redan i ett tjänsteutlåtande till Trafik- och renhållningsnämnden den 18 maj i år hänvisar Trafikkontoret till det låga resandet på Kungsholmen. Nämnden beslutade då att en eventuell koppling söderut, av grenen som trafikerar nordvästra Kungsholmen, ska utredas vidare i enlighet med det uppdrag Trafikkontoret redan fått. Det vill säga att Trafikkontoret tillsammans med SL, utifrån ett helhetsperspektiv, utreder vägnätets bästa förutsättningar utifrån trafikströmmarna hos samtliga trafikantgrupper.
2. Se ovanstående svar. Därutöver måste tilläggas att spårbunden kollektivtrafik mycket väl kan vara strukturerande och i sig bidra till en ökning av kollektivtrafiken. Det är dessutom anmärkningsvärt att interpellanten fortsätter sitt fälttåg gentemot ett nytt och modernt trafikslag i Stockholm när till och med hans eget parti är förespråkare för Spårväg City.
3. Interpellanten ställer åter en fråga till mig som egentligen är riktad till trafiklandstingsrådet Wennerholm. Jag kan dock konstatera att enligt de resandeuppgifter som jag fått information om från SL så är antalet resenärer idag fler på Spårväg city än på buss 47.
4. Med interpellantens resonemang bör vi även ta bort SL:s blåbussar då även de i stor omfattning går i samma sträckning som tunnelbanan. Jag tycker inte det och ser dessutom inte Spårväg city som en ersättning till tunnelbanan utan som ett komplement i och med att Stockholm växer och att befintlig kollektivtrafik har en begränsad kapacitet.

Spårvagnar och tunnelbanor har i huvudsak helt olika trafikuppgifter. Tunnelbanan är i huvudsak lämpad för längre, snabba resor. Spårvagnen är i huvudsak tänkt att fungera dels som avlastning på kortare resor och dels som matning till tunnelbanan. Resande från Värtan och Valparaiso får t.ex. en effektiv matning både till Ropsten och en behaglig resa till City. På vissa sträckor under vissa tider är tunnelbanan mycket högt utnyttjad och har endast begränsade möjligheter att ta emot fler resenärer. I ett växande Stockholm kommer utbyggnad av trafiksystemet inte att handla om bil eller kollektivtrafik utan om både och, inte heller om spårvagn eller tunnelbana utan om både och. Om inte interpellanten fått någon annan information från sina experter är det mig veterligen svårt att bygga ut tunnelbanan mellan nordvästra Kungsholmen och Centralen.

Angående trafiksäkerhetsrevisionen ber jag att få hänvisa till ett tidigare interpellationssvar till samma interpellant. Jag ställer mig dock frågande till vilken utredning interpellanten hänvisar till. Den trafiksäkerhetsrevision som gjorts i detta projekt har genomförts av SWECO, inte WSP. I det tidigare svaret framkommer det tydligt att Trafikkontoret arbetar med metodiken trafiksäkerhetsrevision, dvs. en oberoende granskning med fokus trafiksäkerhet. Syftet är bl.a. att identifiera problem, så att dessa kan åtgärdas inom projektet för att åstadkomma bästa möjliga lösningar avseende trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhetsrevisionen syftar till att tidigt i processen upptäcka trafiksäkerhetsbrister för att kunna hantera dessa. En stor del av de förbättringsförslag som identifierades har inarbetats i projektet, både i etapp 1 och i kommande etapper. Trafiksäkerhetsrevisioner är dock uttalat en granskning enbart utifrån ett perspektiv. Detta måste sedan vägas samman av professionella trafikplanerare. Trafikkontoret genomför just nu en fördjupad utvärdering av utformning, lösningar och konflikter på Hamngatan för att specialstudera hur Spårvagnen fungerar i Stockholm och hur Stockholms trafikanter interagerar med spårvagnen. Dessa kunskaper kommer att vara till mycket stor nytta i det fortsatta arbetet.

Stockholm den 8 december 2010

Ulla Hamilton (m)  
Trafik- och arbetsmarknadsborgarråd