

**Utlåtande 2012:55 RII (Dnr 314-300/2011)**

**Krav till SL om en busslinje mellan Sveriges största kommunikationsterminal Centralen och Sveriges största turistattraktioner på Djurgården**

**Motion (2011:3) av Jan Valeskog (S)**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2011:3) av Jan Valeskog (S) om ”Krav till SL om en busslinje mellan Sveriges största kommunikationsterminal, Centralen och Sveriges största turistattraktioner på Djurgården” anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

*Ärendet*

I en motion (2011:3) föreslår Jan Valeskog (S) att en busslinje till Djurgården via Centralen, med anslutning till Gröna Lund, Skansen med flera attraktioner, snarast startas.

*Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd och Stockholm Visitors Board AB.

*Stadsledningskontoret* anser att det transportbehov som motionären vill tillgodose med en ny busslinje idag redan tillgodoses av den nya spårvagnslinjen.

Den enda skillnaden mot tidigare är att närmaste hållplats från T-centralen är Hamngatan och inte Klarabergsgatan så som tidigare.

*Trafik- och renhållningsnämnden* anser att det är viktigt med bra kollektivtrafiklösningar för resenärer till Djurgården. Nämnden konstaterar också att i och med den nya kollektivtrafiklagen finns det möjligheter för andra aktörer än SL att köra linjetrafik till Djurgården.

*Norrmalms stadsdelsnämnd* anser att SL bör utreda möjligheterna att förstärka kopplingen mellan T-centralen och södra Djurgården, exempelvis genom ökad turtäthet för någon eller några av de busslinjer som redan idag trafikerar Djurgården.

*Östermalms stadsdelsnämnd* anser då resandeefterfrågan till Djurgården varierar kraftigt ofta i samband med väderleken kan det finnas anledning att undersöka möjligheten att sätta in förstärkningstrafik vid vackert väder. Även möjligheten till ytterligare busslinjer till Djurgården från exempelvis Östermalm och Karlaplan bör utredas.

*Stockholm Visitors Board AB* påpekar det viktiga i att kommunikationerna till Djurgården fortsätter att utvecklas i och med att det är en av Stockholms viktigaste turistattraktioner. Bolaget ser positivt på ytterligare förstärkningar av kollektivtrafiken från T-centralen till Djurgården.

#### *Mina synpunkter*

Djurgården är en av Stockholms främsta destinationer både för turister/besökare och för stockholmare. Därför är en god tillgänglighet med kollektivtrafik viktig för Djurgårdens och i förlängningen Stockholms fortsatta attraktionskraft som destination.

Den nya spårvägen från Hamngatan till Djurgården är en viktig del av kollektivtrafiken till Djurgården. Andra delar av de kollektiva kommunikationerna är de många busslinjerna samt Djurgårdsfärjan. I takt med att besöksstrycket ökar måste kommunikationerna till Djurgården från T-centralen samt andra delar av Stockholm fortsätta att förstärkas. Från den 1 januari 2012 gäller en ny kollektivtrafiklagstiftning som dessutom öppnar för andra aktörer på marknaden.

Att som motionären föreslår uppvakta SL för att upprätta en busslinje som endast marginellt avviker från spårvagnslinje 7 riskerar att fokusera för smalt på ett enskilt gatuavsnitt i stället för att se till det samlade resandebehovet till besöksmålet Djurgården och Stockholm som helhet.

### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2011:3) av Jan Valeskog (S) om ”Krav till SL om en busslinje mellan Sveriges största kommunikationsterminal, Centralen, och Sveriges största turistattraktioner på Djurgården”

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Karin Wanngård* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att besluta att

1. Bifalla motionen i sin helhet
2. Därutöver anföra

Det finns ett behov av en fungerande kollektivtrafik mellan Stockholms kollektivtrafiknav, T-centralen, och Djurgården. Vi vet hur mycket smidiga omstigningar betyder och vi vet att just det idag saknas på sträckan T-centralen – Djurgården. Den pragmatiska lösningen för ett smidigt trafikflöde och en enkel resa för barnfamiljen på väg till Skansen är en busslinje till dess att en annan lösning finns på plats.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2011:3) av Jan Valeskog (S) om ”Krav till SL om en busslinje mellan Sveriges största kommunikationsterminal, Centralen och Sveriges största turistattraktioner på Djurgården” anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 4 april 2012

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

*Ylva Tengblad*

**Reservation** anfördes av *Roger Mogert*, *Tomas Rudin* och *Olle Burell* (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Att bifalla motionen.

## ÄRENDET

I en motion framför Jan Valeskog (S) att det är rimligt att Sveriges största passagerarterminal, Centralen, har en direktanslutning till Sveriges mest populära område för nöjen och friluftsliv, Djurgården.

Mot bakgrund av detta föreslår motionären att en busslinje via Centralen, med anslutning till Gröna Lund, Skansen med flera attraktioner, snarast startas, fram till att spårvägen kan angöra Centralstationen.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd och Stockholm Visitors Board AB.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 31 maj 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret kan konstatera att när SL tog Spårväg City 7, från Hamngatan till Waldemarsudde, i drift i augusti 2010 lades samtidigt busslinje 47 ned. Första hållplats är nu Hamngatan mot tidigare Klarabergsgatan. Stadsledningskontoret anser att tillgängligheten med kollektiva färdmedel till Djurgården måste anses som god, kontoret konstaterar att det finns flera alternativ att med olika busslinjer och tunnelbanelinjer, med begränsat gångavstånd, kunna ansluta till Spårväg City 7. Kontoret kan konstatera att kapaciteten i spårvagnarna är betydligt större i jämförelse med tidigare då enbart bussar trafikerade sträckan.

Stadsledningskontoret anser inte att staden ska uppvakta SL med frågan om en busslinje mellan Centralen och Djurgården. Stadsledningskontoret anser att det är för tidigt att dra några slutsatser av effekten av nedläggningen av busslinje 47 då transportbehovet till Djurgården är som allra störst under sommarsäsongen och att sommaren 2011 är den första med spårvägen i bruk.

Stadsledningskontoret kan konstatera att det från 1 januari 2012, när den nya kollektivtrafiklagen tas i bruk, blir möjligt för andra aktörer än landstinget att bedriva lokal kollektivtrafik i staden. Om efterfrågan på en busslinje från Centralen visar sig vara hög är det möjligt att en annan aktör än SL kan tillgodose detta behov.

Stadsledningskontoret föreslår att motion (2011:3) av Jan Valeskog (S) om "Krav till SL om en busslinje mellan Sveriges största kommunikationsterminal, Centralen, och Sveriges största turistattraktioner på Djurgården" avslås.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 maj 2011 att besvara motionen av Jan Valeskog (S) med trafikkontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) och Claudia Jiménez Guala (V), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 27 april 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Trafiken till och från södra Djurgården är speciell i flera avseenden. Området har ett resmönster olik andra delar av Stockholmstrafiken. Högtrafiken sker under helger och är förhållandevis jämnt fördelad över eftermiddagen och kvällen, resandet är högre under sommarhalvåret än under vinterhalvåret och arbetsresorna är relativt få till antalet under för- och eftermiddagens högtrafik.

Kontoret anser att det är viktigt att främja resande till och från södra Djurgården med andra färdmedel än egen bil. Dagens kollektivtrafik med spårväg till T-Centralen, buss 44 till Östra station samt färjan till Slussen ger bra kopplingar till och från övriga delar av staden. Kontoret har möjlighet att ta upp frågan om en förstärkt koppling till och från Centralstationen vid vissa tider som en del av svaret till SL:s remiss kring trafikutbudet 2012, då erfarenhet från ett års trafik med Spårväg City kan tas med.

Från och med 1 januari 2012 gäller den nya kollektivtrafiklagen i vilken den lokala kollektivtrafiken avregleras. Redan nu är det möjligt att etablera kommersiella busslinjer i Stockholm. Enligt kontorets bedömning skulle kollektivtrafik mellan Centralstationen och södra Djurgården eventuellt kunna vara intressant för en kommersiell linje, till exempel i samarbete med befintliga hop-on hop-off sightseeingbussar eller i samband med en av attraktionerna på södra Djurgården.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 maj 2011 att besvara motionen av Jan Valeskog (S) med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av ledamoten Nina Wadensjö m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Shadi Larsson (MP), tjänstgörande ersätta-

ren Barbro Borg (MP) och ledamoten Hans Enroth (V), *bilaga 1*.

**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 5 maj 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det är viktigt att främja resande till och från södra Djurgården med andra färdmedel än egen bil. De busslinjer som finns i dag (44, 69 och 69B), spårvägen samt färjan från Slussen ger bra förbindelser till området. Genom att välja Centralens T-baneuppgång närmast Sergels Torg minimeras gångsträckan från Centralen till Spårväg Citys station på Hamngatan. Med tanke på södra Djurgårdens särskilda dragningskraft anser förvaltningen dock att SL bör utreda behov och möjligheter att förstärka kopplingen mellan Centralen och södra Djurgården.

I sammanhanget bör nämnas att stadsdelsnämnden i oktober 2010 tog beslut om att underteckna en gemensam skrivelse till SL om att öka turtätheten på busslinje 69. I skrivelsen framfördes önskemål om att förbättra bussförbindelserna på sträckan Karlbergsvägen- Sergels torg, men en ökad turtäthet på hela sträckan skulle vara ett led i att stärka förbindelserna mellan Centralen och Djurgården.

### **Östermalms stadsdelsnämnd**

**Östermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 maj 2011 att godkänna och överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av ledamöterna Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Per Hamnström (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Johan Sjölin m.fl. (M) och ledamoten Mark Klamberg (FP), *bilaga 1*.

**Östermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 9 maj 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det är oerhört viktigt att möjliggöra resande till och från södra Djurgården med andra färdmedel än egen bil. Problemet är att resandetrycket är oerhört skiftande. En gråmulen novemberdag är det nästa ingen trafik medan det en solig vår- eller sommarhelg kan vara en kaotisk trafikbelastning.

De busslinjer som finns i dag (44, 69 och 69B) tillsammans med spårvagnen och färjan från Slussen ger bra förbindelser till området, men det förslår inte när belastningen är som störst. Det optimala är antagligen att när/om tunnelbanan förlängs från Kungsträdgården till Nacka få en T-station på södra Djurgården, vilket bl a Djurgår-

dens Intresseförening framhållit. Ett alternativ, som bl a tagits upp i stadsdelsnämnden, kan vara att i högtrafik ha någons slags ”skyttel” mellan Karlaplan och Djurgården.

Genom att idag välja Centralens t-baneuppgång närmast Sergels torg minimeras gångsträckan från Centralen till spårvagnens ändstation på Hamngatan. Med tanke på södra Djurgårdens särskilda dragningskraft anser förvaltningen dock att SL bör utreda behov och möjligheter att särskilt vid högtrafik förstärka kollektivtrafiken till/från södra Djurgården.

## **Stockholm Visitors Board genom Stockholm Business Region AB**

**Stockholm Visitors Boards** tjänsteutlåtande daterat den 4 april 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Sedan år 2000 har antalet gästnätter i Stockholm ökat med 41 procent och prognoserna pekar en fortsatt positiv utveckling i intresset för och därmed fler besökare till Stockholm även kommande år. Samtidigt växer Stockholm vilket leder till en ökad efterfrågan på god och tillgänglig kollektivtrafik.

Spårvägen från Sergels Torg mot Djurgården ger en ökad kapacitet från de platser spårvägen trafikerar och har där kunnat ersätta den tidigare busstrafiken. I samband med att spårvägen togs i trafik fick linje 69 en omlagd körväg vilket innebär att sträckan Tomtebodan till Sergels torg motsvarar den rutt som linje 47 tidigare körde.

Förbättrad tillgänglighet är en förutsättning för att kunna växa ytterligare och underlätta för turister, besökare och stockholmare att med kollektiva färdmedel nå Stockholms största besöksmål. Det är framförallt viktigt att utöka kapaciteten under sommarmånaderna då det är ett stort tryck av besökare ut till Djurgården. Djurgården erbjuder ett rikt nöjes- och rekreationsområde med 15 miljoner besökare per år, varav anläggningarna årligen har över 5 miljoner besökare. Djurgården är av stor vikt för Stockholm – The Capital of Scandinavia i samband med marknadsföringen av destinationen och upplevelsen av Stockholm som en stad där det är enkelt att nå sitt resmål. Det är viktigt när besökarna på plats använder våra kommunikationsmedel. Sammantaget ser koncernen Stockholm Business Region förslaget att förbättra tillgängligheten från Stockholms centralstation till Djurgården fram till dess att nästa etapp av spårvagnslinjen är klar som en positiv åtgärd.



RESERVATIONER M.M.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) och Claudia Jiménez Guala (V) enligt följande.

Att nämnden bifaller motionen

Samt att därutöver anföra:

Sveriges dyraste spårväg räknat per meter och per resenär innebär att resandet till Djurgården har försämrats från Centrala delarna av Stockholm. SL bör vara den som sätter in bussar i enlighet med motionens krav. Den nya kollektivtrafiklagen medger att ett bolag som driver kommersiell trafik, kan hoppa av uppdraget efter tre månader. Ett kommersiellt trafikföretag har oftast inte samma långsiktighet som SL med trafikförsörjning som huvuduppgift.

### **Norrmalms stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av ledamoten Nina Wadensjö m.fl. (S) enligt följande.

1. Kräva från SL att en busslinje startas mellan Centralen och Djurgården.

2. Därutöver anföra följande:

Då alliansen inte varit pragmatisk när det gäller fungerande trafiklösningar för resenärernas bästa till rimliga kostnader för skattebetalarna, stödjer vi förslaget i enlighet med Jan Valeskogs (S) motion att en busslinje snarast startas, fram till att spårvägen kan trafikera Centralstationen. Vi föreslår att stadsdelsnämnden inte bara kräver att SL utreder frågan då det är så uppenbart att en busslinje nu behövs mellan Centralen och Djurgården,

Hela hanteringen av kommunikationen mellan centrala Stockholm och Djurgården är en skandal. 380 mnkr kostade det att mycket skyndsamt före valet bygga ett par hundra meter spårväg till Sergels torg samt rusta upp spåren till Djurgården. Detta skedde fast det enligt SL inte fanns ett sådant upprustningsbehov av museispårvägen. Spårvägen blev därmed dyrare att bygga än det är att bygga tunnelbana motsvarande sträcka. Dessutom måste cirka 100 meter spårväg rivas upp ånyo, för att bygga om Sergels torg, om spårvägen ska dras fram till Centralen. Därutöver lades busslinje 47 ned för att få upp resandetalen till dagens relativt låga 7 000 per dag på spårvagnen, trots att tillgängligheten därigenom försämrades väsentligt för de många personer som kommer via pendeltåg och fjärrtåg dagligen och ska ut till Djurgården.

Att satsa ytterligare 5 till 6 mnkr på Spårväg City för dessa relativt låga resandetal går sannerligen att ifrågasätta. Det skulle vara betydligt mer motiverat att lägga pengarna på tunnelbana Kungsträdgården - Nacka, eller om man vill prioritera en innerstadsspårväg med många resande, busslinje 4. På dessa sträckor reser det, att jämföra med Spårväg City, cirka 60 000 per dag! Att hänvisa till utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden är inte seriöst på kort sikt. Boende i första etappen, runt Ropsten, har bättre och mycket snabbare kommunikationer via tunnelbanan och andra etappen, som förutsätter en nedläggning av Loudden, kan knappast stå klar före 2030.

Att turisterna, våra äldre och handikappade samt övriga trafikanter ska tvingas gå nästan en kilometer till spårvagnen vid Sergels Torg/NK från Centralen alternativt först ta buss för att sen byta till spårvagn är en klar försämring gentemot tidigare. Om man nu känner agg gentemot tunnelbanan och busstrafik att man, oavsett vilka kostnader det får för skattebetalarna och oavsett vilka konsekvenser det får för resenärerna, måste även Wennerholm/Nordin från alliansens sida ta hänsyn till att spårvagnslinjen mellan Centralen och Djurgården knappast kommer att vara i trafik före 2020.

Även om alliansen i Norrmalms stadsdelsnämnd förefaller inse att alliansens beslut centralt har inneburit problem anser vi socialdemokrater inte att ökad turtäthet avseende busslinje 69 varit tillräckligt för att lösa dessa specifika trafikproblem inom Norrmalm.

*Reservation* anfördes av ledamoten Shadi Larsson (MP), tjänstgörande ersättaren Barbro Borg (MP) och ledamoten Hans Enroth (V) enligt följande.

Förvaltningens tjänsteutlåtande omarbetas med följande synpunkter i beaktande:

Södra Djurgården hyser några av Stockholms och Sveriges mest populära turistmål, med en utpräglad dragningskraft på internationella turister såväl som besökare från övriga riket och den egna regionen. Vi anser att Stockholms attraktionskraft försvagas av att under det kommande decenniet, eller fram till dess att den utlovade spårvägslinjen står färdig, inte kunna erbjuda en direkt förbindelse mellan Centralen och södra Djurgårdens utbud av sevärdheter.

Vi anser vidare att uppmaningen till SL att utreda behovet av en förstärkt koppling mellan Centralen och södra Djurgården är otillräcklig; i tomrummet efter nedläggningen av busslinje 47 torde detta behov vara tämligen välbelagt. Vi anser därmed att yttrandet från Norrmalms stadsdelsnämnd bör innehålla ett tydligt krav på att SL upprättar en direkt förbindelse mellan Centralen och södra Djurgården som, om inte annat, är i bruk under de perioder av året då antalet besökande i området är särskilt omfattande.

## Östermalms stadsdelsnämnd

*Reservation* anfördes av ledamöterna Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Per Hamnström (V) enligt följande.

Stadsdelsnämnden föreslås besluta  
att bifalla motionen.

Att lägga ner busslinje 47 mellan Centralen till Djurgården visade sig inte vara så välplanerat med tanke på att det kommer att dröja lång tid innan den nya spårvägslinjen kan tas i bruk. Det är därför viktigt att busslinjen återupptas snarast med tanke på den kommande sommarsäsongen.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordförande Johan Sjölin m.fl. (M) och ledamoten Mark Klamberg (FP) enligt följande.

Redan efter ett år kan vi se att många väljer att resa med Spårväg City, antalet påstigande låg under vintermånaderna 2010/2011 mellan 6000 och 10000 resenärer och den siffran väntas stiga under våren och sommaren då många besöker Djurgården.

Motionären tar upp en viktig fråga i sin motion. Genom att knyta samman stadens olika delar med kollektivtrafiken underlättar vi människornas vardag i ett växande Stockholm.

SL och Trafiknämnden har fattat ett beslut om att prioritera utbyggnaden av Spårväg City mot Frihamnen och Lidingö istället för att bygga ut spårvägen mot Kungsholmen innan Sergels torg har fått nytt tätskikt. Detta är ett ansvarsfullt beslut – vi behöver mer spårkapacitet i innerstaden som avlastar tunnelbanan. Under tiden kommer SL att komplettera innerstadstrafiken med buss.

Redan i dag finns ett flertal bussar som förbinder Spårväg City med övrig kollektivtrafik ibland dem, buss 52 och 56.

Spårväg City har hög kapacitet, är miljövänlig och minskar trängseln på Stockholms gator. Med en ny utbyggd spårvagnslinje får vi en bättre trafiklösning för alla i Stockholm som binder samman nya arbetsplats- och bostadsområden med befintliga.

Spårväg City är tillsammans med våra övriga satsningar på utbyggd kollektivtrafik en oerhört viktig pusselbit för en bättre fungerande vardag. Buss och spårvagn kompletterar varandra på ett utmärkt sätt i Stockholms innerstad.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2011:3

2011:3

**Motion av Jan Valeskog (S) om krav till SL om en busslinje mellan Sveriges största kommunikationsterminal, Centralen och Sveriges största turistattraktioner på Djurgården**

*Dnr 314-300/2011*

Stockholmarna blev tyvärr vilseledda om möjligheterna för en ny spårvagnslinje att trafikera Centralen och Djurgården redan till år 2014. Det kommer enligt trafikkontorets experter att dröja till omkring år 2020 innan Sergels torg har byggts om så att den klarar en spårväg med anslutning till Centralen, det vill säga cirka 10 år med projektering och byggnation.

Innan dessa stora problem med att bygga om Sergels Torg blev allmänt kända, höga kostnader och utsträckt tidsplan, beslutade SL plötsligt att busslinje 47 mellan Centralen och Djurgården skulle läggas ned. Det resulterar nu i att tusentals personer dagligen måste gå närmare en kilometer till spårvagnen vid Sergels Torg/NK, från tåg- och pendeltågsperrongerna på Centralen, alternativt ta en buss vid Centralen för att därefter göra tidsödande byte till Djurgården. De som drabbas av denna dåliga anslutning till Djurgården är framförallt äldre, barnfamiljer och skolklasser. För dessa resenärer har den borttagna busslinjen via Centralen till de populära attraktionerna på Djurgården inneburit en kraftigt försämrad tillgänglighet.

Det är självklart och rimligt att Sveriges största passagerarterminal, Centralen, har en direktanslutning till Sveriges mest populära område för nöjen och friluftsliv, Djurgården. Ur ett internationellt perspektiv framstår en sådan usel kommunikation mellan en sådan stor terminal och viktig turistattraktion som mycket märklig. Att detta förhållande skall behöva råda under ytterligare hela 10 år är helt orimligt och prestige och tidigare dåliga beslutsunderlag får inte leda till att en sådan dålig tillgänglighet till Djurgården, via Centralen, skall behöva råda under så lång tid.

Mot denna bakgrund föreslår jag

att staden framställer till SL om en begäran att en busslinje via Centralen, med anslutning till Gröna Lund, Skansen med flera attraktioner, snarast startas, fram till att spårvägen kan angöra Centralstationen.

Stockholm den 7 februari 2011

*Jan Valeskog*