

Svar på interpellation 2013:32 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om kollektivtrafiken till Friends Arena

Gunilla Roxby Cromvall (V) har ställt följande frågor till mig om kollektivtrafiken till Friends Arena.

1. Vilka åtgärder har du vidtagit för att se till att på kort sikt ge kollektivtrafiken till Friends Arena tillräcklig kapacitet och därigenom stävja trängseln på tillfartsvägarna?
2. Vad ämnar du göra för att utöka kollektivtrafiken till Arenastaden när Mall of Scandinavia står färdig 2015?
3. Vilket underlag från Trafikförvaltningen baserar du löftet om att tunnelbanan till Arenastaden är färdig 2022 på?

Som svar vill jag anföra följande:

Stockholms län växer i rekordtakt. Varje år blir vi nästan 40 000 fler invånare i länet. Jag tycker att det är fantastiskt att så många människor ser vår region som en attraktiv arbetsplats- bostads- och studieort. Det visar att Alliansens satsningar i länet givit resultat.

Sedan 2006 har Alliansen gjort rekordstora satsningar i kollektivtrafiken. Vi har både moderniserat och byggt ut trafiken. Det är ett måste ifall regionen fortsatt ska attrahera nya människor och bibehålla sin position som Sveriges tillväxtmotor i en annars så turbulent omvärld.

Sent i höstas presenterade Alliansen den största tunnelbanesatsningen sedan tunnelbanan byggdes. Blå linjen ska förlängas till både Barkarby och Nacka samtidigt som en helt ny linje byggs till Nya Karolinska sjukhuset och Hagastaden i Solna kommun. Citybanan kommer att stå klar 2017, vilket avsevärt kommer att förbättra

pendeltågstrafiken framgent. Dessutom pågår spårarbeten även på norra sidan av staden på den så kallade Mälärbanan. I höstas invigdes Tvärbanans förlängning till Bromma, Sundbyberg och Solna som kommer att ha stor betydelse för den radiella pendlingen i länet. Innevarande år förlängs den också till Solna station. Därför är det så märkligt när Vänsterpartiet påstår att ingenting görs när de själva de facto inte byggde en enda meter spår när de senast satt vid rodret.

Trafikförvaltningen har ända sedan Arenastaden började byggas haft tät kontakt och fört en kontinuerlig dialog med kommunen, Trafikverket, trafikentreprenörerna samt ordningsmakten. Det är en naturlig del i arbetet med att utveckla både infrastruktur och kollektivtrafik i takt med att nya områden byggs.

Vid ett par evenemangstillfällen har så kallade trafikräkningar gjorts på resandeströmmarna till och från Friends Arena. De visar att merparten av resenärerna väljer att åka pendeltåg eller tunnelbana. Det finns tre kapacitetsstarka stationer i området Näckrosen, Solna centrum och Solna station. Vid Solna station öppnade dessutom en ny uppgång i höstas för att ytterligare förstärka infrastrukturen och minska trängseln vid stora evenemang.

Vad gäller busstrafiken så har busslinjerna 502 och 505 dragits om förbi arenan med anslutning till Ulriksdals station och Solna centrum. Vid evenemang utökas busstrafiken med linjerna 101 och 102 som trafikerar Sundbyberg och Mörby för att på så vis avlasta både pendeltågen och tunnelbanan.

Jag är medveten om att busstrafiken haft framkomlighetsproblem vid tidigare evenemang och därför är det viktigt att Trafikförvaltningen tillsammans med kommunen, Arenabolaget och ordningsmakten fortsätter att diskutera trafiksituationen med ett tydligt fokus på kollektivtrafiken. Det viktigaste för mig är att det ska vara enkelt att ta sig till och från Arenan med kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningen diskuterar ytterligare trafikförändringar till exempel en förlängning av busslinje 118 från Hallonbergen förbi Arenastaden till Solna station och eventuellt vidare mot Solna centrum för att koppla trafiken mot både Hallonbergens och Rissnes tunnelbanestationer. Dessutom är trafikavtalet i detta område uppbyggt kring incitament för ökat resande där entreprenören har ett stort ansvar i arbetet med att utveckla och dimensionera kollektivtrafiken efter de behov som finns.

Den 7 januari togs det historiska beslutet om att bygga ut tunnelbanan i Stockholms län mellan landstinget, berörda kommuner och staten. I Alliansens tunnelbanepaket ingår som sagt en helt ny linje till Nya Karolinska sjukhuset och Hagastaden. Enligt avtalet står staten för huvuddelen av investeringen med 2,65 miljarder kronor av den totala investeringen på 4,1 miljarder kronor. Solna stad och Stockholms stad står vardera för 0,6 miljarder kronor och Landstinget står för 0,25 miljarder kronor.

Det finns naturligtvis omfattande utredningar att utgå ifrån i den fortsatta planeringen som startar under våren 2014 för att genomföra utbyggnaden enligt tidsplan med trafikstart 2022.

I en av Europas snabbast växande storstadsregioner behöver vi föra en ansvarsfull och fullt ut finansierad politik för att Stockholms län ska klara av de utmaningar vi står inför samtidigt som vi resenärer ska ha en kollektivtrafik i världsklass. Då kan vi inte ha

partier som kommer med ofinansierade förslag som baserar sig på glädjekalkyler och som när de senast hade makten faktiskt inte byggde en enda meter spår.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 13 februari 2014

Christer G Wennerholm