

**Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Stadsbyggnadskontoret
Miljöförvaltningen
Trafikkontoret**

Gemensamt kontorsyttrande
Dnr SLK 123-1309/2015
Dnr EXPL E2015-02343:1
Dnr SBK 2015-13945
Dnr MF 2015-013086
Dnr TK T2015-02154:2
Sida 1 (4)
2015-09-15

Handläggare
Stadsledningskontoret
Anton Västberg
Telefon: 08-508 293 05

Till
Trafikverket

Exploateringskontoret
Patrik Berglin
Telefon: 08-508 2

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 273 79

Miljöförvaltningen
Johannes Berg
Telefon: 08-508 289 27

Trafikkontoret
Joakim Boberg
Telefon: 08-508 263 92

Ombyggnad av E18, delen Frescati-Mörby centrum, snabbcykelstråk i Stockholms stad, Solna stad och Danderyds kommun

Ärendenummer Trafikverket TRV 2015/67873

Stockholms stads yttrande är följande

Som svar på remissen om ”Ombyggnad av E18 delen Frescati-Mörby centrum, snabbcykelstråk i Stockholms stad, Solna stad och Danderyds kommun hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma kontorsyttrande.

Lars Rådh
Stadsdirektör

Stadsledningskontoret
Stadsutvecklingsavdelningen

Stadshuset, Ragnar Östbergs Plan 1
105 35 Stockholm
Växel 08-508 29 000
kommunstyrelsen@stockholm.se
www.stockholm.se

Håkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Bakgrund

Trafikverket Region Stockholm har tagit fram ett samrådsunderlag för att utreda möjligheterna att bygga om gång- och cykelvägen längs väg E18, från Frescati till Mörby centrum. Den ca 4,2 km långa sträckan som berör Stockholms stad, Solna stad och Danderyds kommun är idag ca 2,5 – 3,5 m bred och har dubbelriktad cykeltrafik. Längs delar av stråket är trafiksäkerheten dålig och kapaciteten för dubbelriktad cykeltrafik låg. Trafikverket planerar därför för en ny cykelväg som ska ha plats för fyra cyklister i bredd och möjliggöra snabbcykling med en hastighet av 40 km/h, så kallad snabbcykelväg.

Trafikverket har ambitionen att den nya cykelvägen ska ha en bredd på 4,5 meter, att en så gen sträckning som möjligt ska eftersträvas och nivåskillnader minimeras, samt att korsningspunkter ska utformas med god framkomlighet för cyklister.

Trafikverket konstaterar att längs delar av sträckan är vägutrymmet för åtgärder begränsat på grund av bergsskärningar, vägar, järnväg, bebyggelse och lokalgator i direkt anslutning till E18.

De viktigaste miljöfrågorna att hantera inom projektet bedöms av Trafikverket vara intrånget i de känsliga natur- och kulturmiljöerna, luftkvalitet samt påverkan under byggtiden. Inom området finns Nationalstadsparken som är av riksintresse samt området kring Naturhistoriska riksmuseet, som är av riksintresse för kulturmiljövård.

Projektet är upptaget i Nationella transportplanen 2014-2025 med beräknad byggstart 2017-2019.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret gemensamt.

Kontorens synpunkter och förslag

Kontoren är positiva till att sträckningen utreds.

I Stockholms stads framkomlighetsstrategi är en bärande del att fler människor ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel som kollektivtrafik, cykel och gång. Detta stöds även av översiktsplanen.

I mars 2013 antogs en ny cykelplan för Stockholm, med riktlinjer för stadens arbete med cykelplanering. Målet är att öka andelen cyklister och att göra det enkelt och säkert att cykla i Stockholm. Den viktigaste delen i planen, och grundläggande för att kunna öka cyklandet, är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar.

I cykelplanen är den aktuella sträckningen utpekad som pendlingsstråk. Pendlingsstråken utgör ett övergripande cykelvägnät där bredder och standard möjliggör att cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra. Stråken kännetecknas av breda cykelbanor eller -fält med bra framkomlighet, trafiksignaler anpassade till cykeltrafiken och hög standard på drift och underhåll. Cykelplanens pendlingsnät skapar ett sammanhängande system som knyter ihop stadsdelarna och ger möjlighet för grannkommunerna att kopplas ihop med Stockholm. Pendlingsstråken har höga cykelflöden eller potential för detta.

Ett programarbete med syfte att höja standarden på cykelbanorna längs Roslagsvägen från Frescati till Roslagstull i samband med exploateringen i Albano-området pågår för närvarande. Detta kan bli en naturlig förlängning av snabbcykelstråket vidare in mot city. Då den tänkta exploateringen ligger nära vägen kan det dock bli svårt att få till önskad bredd på cykelstråket förbi Albano utan att ta körfält på Roslagsvägen i anspråk.

Befintlig cykelbana ingår även som en del i ett regionalt cykelstråk, utpekad i Regional cykelplan för Stockholms län. I denna plan konstateras att det i ett län som Stockholm, där inflyttningen är hög och trycket på transportinfrastrukturen är stort, är viktigt att allt fler väljer transportmedel som inte bidrar till ökad trängsel eller utsläpp, och att cykel som transportmedel har en given plats i en attraktiv och långsiktigt hållbar region. Ökad cykling bidrar till bättre folkhälsa, attraktiva stadsmiljöer och i viss mån minskade koldioxidutsläpp och minskad trängsel. Den regionala cykelplanens övergripande syfte är därför att öka andelen cyklister i Stockholms län. I planen föreslås utbyggnaden av ett regionalt cykelvägnät som sammanbinder viktiga regionala målpunkter i länet på sträckor där

potentialen för arbetspendling är hög. I planen framhålls även att det ska vara enkelt att kombinera resor med kollektivtrafik och cykel.

Utifrån samrådsunderlaget och det ovan anförda gör kontoren bedömningen att inriktningen på det föreslagna projektet har goda förutsättningar att bidra positivt till stadens mål om en ökad andel cykeltrafik, och därigenom även mål om minskad negativ miljöpåverkan, ökad framkomlighet och effekter på folkhälsan.

Kontoren utgår från att Trafikverket i det fortsatta utredningsarbetet har en nära och tät dialog och ett nära samarbete med Stockholms stad och övriga berörda kommuner om den exakta utformningen och sträckningen, för bästa utförande. Särskild hänsyn bör tas där snabbcykelstråket möter den täta stadens komplexa trafikmiljö med olika trafikslag.

I Cykelplan 2012 framgår riktlinjer för de stråk som utpekats som pendlingsstråk avseende bredd, detaljutformning, materialval, trafiksignaler, vägvisning och service. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet ska de stråk som är utpekade som pendlingsstråk vara tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. Bredden som anges för dubbelriktad cykelbana är 3,25 m (4,5 m vid höga flöden). För dubbelriktad G/C-bana/väg anges 5 m (7 m vid höga gång- och cykelflöden).

Snabbcykelstråket planeras genom kärnområdet för ett av Stockholms ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO). Stråket planeras gå igenom Stockholms stads största kärnområde för ek med flera värdefulla jätteekar. Det föreslås även passera genom områden med habitatnätverk för groddjur och barrskogsfåglar. Som Trafikverket också påpekar krävs noggrann utredning inför fortsatt planering för att minimera påverkan på naturmiljön. Även frågan om påverkan av buller och luftföroreningar för de framtida cyklisterna på sträckan behöver hanteras i den fortsatta utredningen.