2015:48 **Interpellation av Cecilia Brinck (M) om cykelbanor i Stockholm**
Dnr 107-1385/2015

I december 2014 invigdes Norra länken mellan Norrtull, Frescati och Värtan. Bygget av Norra länken motiverades delvis genom att man ville leda lastbilstransporter i tunnel under Stockholm snarare än på tätbebyggda Lidingövägen och Valhallavägen. Resultatet har varit över förväntan och de första månaderna minskade trafiken på Lidingövägen med 30 procent samtidigt som i princip samtliga lastbilstransporter försvunnit från dessa gator.

Som en följd av den minskade trafiken på Lidingövägen kan nu Stockholms stad satsa på att bredda de sedan tidigare inplanerade cykelbanorna längs med Lidingövägen. Detta eftersom trafikkontoret bedömer att det går att minska antalet körbanor för bilar från tre till fyra stycken.

En av Stockholms största utmaningar i takt med att staden växer är framkomligheten för samtliga trafikslag. Att bygga en ringled runt Stockholm är viktigt för att regionen ska ha en fortsatt god tillväxt och för att minska restiderna i regionen. Genom att leda bilarna runt Stockholm istället för genom stan kan vi också frigöra mer utrymme för kapacitetsstarka transportmedel som bussar, cyklar och gångtrafikanter, vilket den nu planerade cykelbaneutbyggnaden på Lidingövägen vittnar om. Det är ingen hemlighet att Moderaterna var drivande för byggandet av Förbifart Stockholm eller att vi anser att den östliga förbindelsen är nästa stora infrastrukturprojekt som måste på plats för att möta behovet av ny infrastruktur i en växande stad. Däremot är det förvånande att borgarrådet Helldén i mina synpunkter till ärendet 124-953/2015 krasst konstaterar att: ”Ett mål med ombyggnaden av Lidingövägen är att höja standarden för cyklister på Lidingövägen samtidigt som öppnandet av Norra Länken möjliggör att Lidingövägen får en mer stadsmässig karaktär. På Lidingövägen medger trafikminskningen att ett av fyra körfält bedöms kan tas bort vilket frigör utrymme som kan användas till att förbättra standarden på Lidingövägens gång- och cykelbanor. Stockholm tar ytterligare steg mot staden som utgår från de som går, cyklar och reser kollektivt. En modern,

mänsklig och miljövänlig huvudstad.” Detta är en ståndpunkt som trafikborgarrådet tidigare inte har förmedlat och det kan inte tolkas på annat sätt än att han faktiskt har bytt uppfattning i frågan om behovet av nya infrastrukturinvesteringar, så som den östliga förbindelsen och Förbifart Stockholm, som ett sätt att möjliggöra för fler och bättre gång- och cykelvägar samt en mer miljövänlig och hållbar stad.

Jag vill med anledning av detta ställa följande frågor till ansvarigt borgarråd:

1. Hur ser egentligen ansvarigt borgarråd på det faktum att byggandet av nya vägar som leder trafiken runt Stockholms innerstad får positiva effekter för gång-, cykel- och kollektivtrafik i innerstaden?
2. Hur ställer sig ansvarigt borgarråd till vidare utbyggnader av vägnätet runt Stockholm om det fortsätter att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafikens framkomlighet?
3. Hur ställer sig ansvarigt borgarråd till det faktum att den östliga förbindelsen beräknas minska trafiken i Stockholms innerstad med 5-10 procent?

Stockholm den 7 september 2015

Cecilia Brinck