

PM 2016:15 RVII (Dnr 123-1953/2015)

## **Samrådsremiss för ombyggnad av väg E4, cykelåtgärder, delen Norrtull-Kista, i Stockholm, Solna, Sollentuna och Sundbybergs kommuner, Stockholms län**

Remiss från Trafikverket

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”ombyggnad av väg E4, cykelåtgärder, delen Norrtull-Kista, i Stockholm, Solna, Sollentuna och Sundbybergs kommuner, Stockholms län” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

### Ärendet

Staden har fått samrådsunderlaget på remiss från Trafikverket och har begärt och fått förlängd remisstid.

Den ca 7 km långa sträckan som berör Stockholms stad, Solna stad, Sundbyberg och Sollentuna kommuner 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.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden och trafیکنämnden. Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret* är positiva till att sträckningen, som ansluter till Stockholms stad i ändpunkterna Norrtull och Kista, utreds. I Stockholms stads Framkomlighetsstrategi är en bärande del att fler människor ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitets-starka färdmedel som kollektivtrafik, cykel och gång. Detta stöds även av Stockholms stads översiktsplan.

### Mina synpunkter

Det är mycket glädjande att Trafikverket lyfter betydelsen av cykelstråket Kista – Norrtull. Projektets ska ge en förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för framförallt cyklister och därigenom förbättra tillgänglighet för arbetspendling med cykel som ett klimatsmart transportalternativ i enlighet med de transportpolitiska målen.

Stockholm arbetar efter den cykelplan som kommunfullmäktige har antagit och staden är med i genomförandet av den regionala cykelplanen. Trafikfrågor är till sin natur regionala och gränsöverskridande och det är betydelsefullt att Trafikverket tar sitt regionala ansvar för cykelplaneringen. Vi har idag brister i cykelinfrastrukturen mellan den centrala staden och Kista, samt målpunkter längs vägen. Jag ser positivt på det fortsatta arbetet med en bra cykelinfrastruktur i detta viktiga stråk.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”ombyggnad av väg E4, cykelåtgärder, delen Norrtull-Kista, i Stockholm, Solna, Sollentuna och Sundbybergs kommuner, Stockholms län” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 21 januari 2016

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Remissammanställning

### Ärendet

Staden har fått samrådsunderlaget på remiss från Trafikverket och har begärt och fått förlängd remisstid. Ärendet ska vara Trafikverket tillhanda den 15 januari 2016.

Den ca 7 km långa sträckan som berör Stockholms stad, Solna stad, Sundbyberg och Sollentuna kommuner 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.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

### Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret

#### Stadsledningskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets

gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 11 januari 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret är positiva till att sträckningen, som ansluter till Stockholms stad i ändpunkterna Norrtull och Kista, utreds.

I Stockholms stads Framkomlighetsstrategi är en bärande del att fler människor ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitets-starka färdmedel som kollektivtrafik, cykel och gång. Detta stöds även av Stockholms stads översiktsplan.

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.

Pendlingsstråken i cykelplanen utgör ett övergripande cykelvägnät och 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.

I cykelplanen ansluter utpekade cykelpendlingsstråk till den aktuella sträckningen i såväl Kista som Norrtull. Det är angeläget att kopplingen till dessa tas om hand i det fortsatta arbetet.

I Regional cykelplan för Stockholms län, vars övergripande syfte är att öka andelen cyklister i Stockholms län, pekas ett antal möjliga regionala cykelstråk för arbetspendling ut. Av dessa berörs bland annat Märstastråket och Hagastråket av det föreslagna utredningsområdet.

I planen föreslås utbyggnaden av ett regionalt cykelvägnät som sammanbinder viktiga regionala målpunkter i länet på sträckor där potentialen för arbetspendling är hög. Kista är ett av Stockholms-regionens största arbetsplatsområden. I rapporten Fördjupad

cykelutredning – Kista (utkast, 2014) görs bedömningen att potentialen för ökad cykelpendling till och från Kista är stor, då en stor andel av dem som arbetar i Kista bor på ett rimligt cykelavstånd till arbetsplatsen.

Den av Trafikverket angivna bredden om 4,5 m är i linje med de mått som anges för dubbelriktad cykelbana med höga flöden och god standard i såväl Stockholms cykelplan som den Regionala cykelplanen.

Utifrån samrådsunderlaget och det ovan anförda gör kontoren bedömningen att inriktningen på det föreslagna projektet har goda förutsättningar att underlätta för regional arbetspendling med cykel och 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.