

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E4, Cykelåtgärder Norrtull - Kista

Inom Solna, Stockholms, Sundbybergs och Sollentuna kommuner i Stockholms län

Vägplan 2017-10-27

Uppdragsnummer: 145704

Diarienummer: TRV 2015/93755



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, E4 Cykelåtgärder Norrtull - Kista

Författare: WSP Samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2017-10-27

Diarienummer: TRV 2015/93755

Version: 3.0

Kontaktperson: Charlotte Wiberg Gudmundsson, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Henrik Johansson, WSP

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS	5
SAMRÅD I SKEDE SAMRÅDSUNDERLAG	5
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Länsstyrelsen i Stockholms län	5
Samrådsmöten med Länsstyrelsen	5
Samråd med berörda kommuner	6
Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	11
Samråd med myndigheter, organisationer och intressenter	14
Samråd med allmänheten	18
Övriga samråd	21
Underlag	23

Detta dokument är en andra version av samrådsredogörelsen för vägplanen med status samrådshandling. Här sammanställs och sammanfattas hur samråd har bedrivits och vilka synpunkter som har inkommit så här långt. Samtliga yttranden finns samlade i sin helhet på Trafikverket under diarienummer TRV2015/93755.

Sammanfattning

Hösten 2015 färdigställdes ett samrådsunderlag i det pågående arbetet med vägplanen för att utreda förutsättningarna för cykelåtgärder mellan Norrtull och Kista, längs E4.

Samrådsunderlaget hölls tillgängligt för allmänheten, berörda kommuner, myndigheter och intresseorganisationer. Information om var handlingen har funnits har annonserats i tidningarna Mitt i Kista, Mitt i Sollentuna, Mitt i Solna, Mitt i Sundbyberg och Post- och inrikes tidningar samt genom brev. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt mellan 2015-11-25 och 2015-12-15.

Det har under samrådstiden varit möjligt att inkomma med synpunkter till Trafikverket. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från genomförda samråd finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2015/93755.

Ytterligare samrådsmöten i fysisk form samt via mail och telefon har skett kontinuerligt med berörda kommuner, fastighetsägare, ledningsägare samt intresseorganisationer.

Länsstyrelsen i Stockholms län har enligt 15 § Väglagen utifrån samrådsunderlaget daterat 2015-11-16, beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har tagits fram inför aktuellt samråd med särskilt berörda samt berörda myndigheter och organisationer inom ramen för vägplan status samrådshandling.

Planläggningsbeskrivningen för det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-11-24, 2016-10-06 samt 2017-10-27.

Samrådskrets

Samrådskretsen har i ett inledande skede identifierats utifrån de parter som är obligatoriska, det vill säga enskilda som särskilt berörs, berörda kommuner, Länsstyrelsen samt kollektivtrafikmyndigheten. Med enskilda som särskilt berörs avses till exempel fysiska personer så som fastighetsägare och närboende men även juridiska personer som rättighetsinnehavare och företag.

Även allmänheten har ingått i samrådskretsen då de genom annons informerats om projektet och getts möjlighet att inkomma med synpunkter under samrådstiden.

Trafikverket har bjudit in övriga myndigheter, intresseorganisationer och föreningar till samråd genom brev.

Samråd i skede samrådsunderlag

Nedan följer en kortare sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter på samrådsunderlaget samt en sammanställning av samrådsmöten som Trafikverket haft med olika parter. De skriftliga synpunkterna på samrådsunderlaget, samt minnesanteckningar från mötena, i sin helhet går att ta del av via Trafikverket under diarienummer TRV 2015/93755.

Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län har enligt 15 § väglagen utifrån samrådsunderlaget daterat 2015-11-16, beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Inom utredningsområdet finns höga kultur- och naturvärden som kan komma att påverkas av cykelvägen och Länsstyrelsen menar att det kan finnas skäl att anta att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsens bedömning om projektets förmodade miljöpåverkan utgår från kriterierna i MKB förordningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer ta fram en miljökonsekvensbeskrivning tillsammans med vägplanen och planläggningstypen för vägplanen är därmed av typfall 3.

Samrådsmöten med Länsstyrelsen

Länsstyrelsen är en viktig aktör i planeringsprocessen. Utöver Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har Trafikverket haft samrådsmöten med Länsstyrelsen enligt nedan:

Vid ett inledande möte 2016-04-05 presenterade Trafikverket nuläge, preliminär tidplan och redogjorde för sträckningsstudien. Under mötet påpekade Länsstyrelsen att resterande sträcka mot innerstaden är lika väsentlig ur perspektivet att ha en sammanhållen sträcka, anledningen till placering för avsmalning av snabbcykelvägen är att angränsande projekt – Norra Hagastaden, föreslagit en bro vilkens läge samspelar med snabbcykelvägens början. Länsstyrelsen informerade om en rapport gällande buller i Kungliga Nationalstadsparken där prioriterade områden och förslag på bullerdämpande åtgärder redovisas. Arbetet med snabbcykelvägen bör samordnas med det behov av bullerskydd för parken som redovisas i

utredningen. Trafikverket ska ta del av utredningen och ta hänsyn till detta i det fortsatta arbetet. Även möjligheten till samordning med Solna stad gällande dagvattenhantering vid Brunnsviken diskuterades på mötet.

Vidare hölls ett möte 2016-04-20 på vilket resultatet av sträckningsstudien presenterades. Gällande eventuella intrång och landskapsanpassning i Nationalstadsparken kommer ett gestaltungsprogram tas fram vilken kommer ligga till grund för den fortsatta projekteringen. Länsstyrelsen menar att bra argumentation är viktigt i dessa frågor.

Ytterligare ett möte med Länsstyrelsen hölls 2016-09-16 vid vilken tidpunkt beslut om betydande miljöpåverkan har tagits. Länsstyrelsen upplyser om att lagstiftningen gällande Nationalstadsparken är tuff och att det inte är tillåtet att göra intrång trots tidigare exploaterad mark. Länsstyrelsen råder till samrådsmöte med Nationalstadsparken där åtgärder som är positiva för parken presenteras. Länsstyrelsen föreslog att snabbcykelvägen byggs på olika marknivåer då det är en bra lösning på delsträckor där det finns många konfliktpunkter. Trafikverket informerade om att projektet har studerat sådana lösningar men att det på grund av projektets begränsade medel inte är möjligt med sådana konstruktioner.

Vid 2016-10-25 hölls ett gemensamt samrådsmöte hos Riksantikvarieämbetet (RAÄ) tillsammans med Trafikverket, SFV samt Länsstyrelsen. Se anteckningar om detta nedan under rubriken "Övriga samråd".

Ytterligare ett möte hölls med Länsstyrelsen 2017-02-22. Trafikverket presenterade en översiktskarta som visar vilka skyddsvärda träd som kommer att påverkas antingen genom att de tas ner eller får en påverkan under byggskedet. Länsstyrelsen påpekar att Trafikverket har en anmälningsskyldighet och att det är viktigt att redovisa hur träden är tänkt att skyddas alternativt kompenseras. Mötet avslutas med att Trafikverket meddelar att allt underlag som presenterats på mötet skickas till Länsstyrelsen för att kunna återkoppla till Trafikverket hur man ska jobba vidare angående träden.

2017-09-26 hölls ett gemensamt samrådsmöte med Länsstyrelsen och Solna stad. Syftet med mötet var att gå igenom Trafikverkets lösning vid Järvavägen/Sollentunavägen. Trafikverket presenterade två alternativ och informerade att alternativ 1 förespråkas. Trafikverket informerade att ett besluts-PM tagits fram i syfte att redogöra för de olika konsekvenser som de olika alternativen innebär. Trafikverket informerade också för Länsstyrelsen och Solna stad att projektet är med i Nationell plan.

Samråd med berörda kommuner

Solna Stad

Miljö- och byggnadsförvaltningen, tjänsteskrivelse

Solna Stad är positiv till att en vägplan tas fram för cykelvägen och välkomnar en förbättring av stråket. Viktigt att utformningen av cykelförbindelsen blir en naturlig del av Solnas cykelnät och att anslutningarna till övriga cykelstråk får en hög standard. Det studerade området bör utvidgas ytterligare till att även omfatta Enköpingsvägen till gränsen mellan Solna och Sundbyberg samt marken västerut till bebyggelsen i Ursvik. I denna del av Järvafältet finns befintliga stigar som skulle kunna omvandlas till bra cykelvägar.

Kommunstyrelsen

Det är väsentligt att cykelförbindelsen utformas så att den kommer bli en naturlig del av Solnas cykelnät och att anslutningarna till övriga cykelstråk får en hög standard. Kommunstyrelsen beslutar att som eget yttrande översända miljö- och byggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse.

Miljö- och byggnadsförvaltningens kommunekolog

Miljöövervakningsenheten bedömer att snabbcykelvägen är mycket angelägen ur klimatsynpunkt. Viktigt att noga utreda och ta hänsyn till befintliga värden, särskilt viktigt när det gäller värden som inte kan återskapas eller som det tar mycket lång tid att återskapa.

En dragning av cykelvägen långt från befintlig transportinfrastruktur riskerar att skapa störning av och ytterligare barriärer för det rörliga friluftslivet/rekreation och i viss mån för djurlivet.

Miljökvalitetsnormer för luft, med dygns- och timmedelvärdesnormer för partiklar och kvävedioxider, gäller bland annat för cykelvägar, busshållplatser, resecentrum m.m. I förlängningen kan det innebära att cykelvägar inte får placeras längs med vägar där gällande normvärden överskrids. De luftföroreningar som förekommer inom utredningsområdet är främst genererade av trafiken på E4. Allmänt gäller att luftföroreningshalterna är avtagande med ökat avstånd från vägen.

Trafiken på E4 förorsakar höga ljudnivåer i vägens direkta omgivning och trafiken på Enköpingsvägen samt Frösundaleden bidrar till höga ljudnivåer på vissa platser. Även järnvägstrafiken på Ostkustbanan och trafiken på pendeltågssträckan Stockholm-Älvsjö-Ulriksdal/Sundbyberg orsakar höga ljudnivåer i omgivningen. Cyklister och fotgängare är således idag utsatta för mycket höga ljudnivåer. Inga riktvärden finns utarbetade för cykelvägar eller andra trafikantmiljöer. Hur cyklister och gående påverkas av en bullrig miljö är förmodligen individuellt men ett rimligt antagande är att många kommer välja bort en resväg som upplevs för bullrig.

Åtgärdsprogram bör tas fram även för kommunala kultur- och naturvärden om dessa riskerar att påverkas. Viktigt att inte påverka Igelbäckens och Brunnsvikens vattenkvalitet.

Det har även poängterats ett antal kultur- och naturvärden väster om E4 som särskilt behöver beaktas både inom samt söder om Igelbäckens naturreservat.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet.

Samrådsmöten med Solna stad

Trafikverket har kontinuerligt haft samrådsmöten med Solna stad enligt nedan:

Ett första möte med både Solna och Sollentuna hölls den 2016-03-09. Trafikverket presenterade projektet och dess projektmål, gjorde en genomgång av bakgrund, nuläge och preliminär tidplan. Representant från Sollentuna kommun lyfter vikten av cykelstråkets koppling till det regionala cykelstråket. Trafikverket meddelar att detta är en av förutsättningarna för projektet.

Vidare hölls ett samrådsmöte den 2016-04-07, även det ett gemensamt samrådsmöte för Solna, Sollentuna samt med en representant från Trafikförvaltningen. Trafikverket sammanfattade nuläget och det framkom att det finns samordningsmöjligheter med Solna stad när det gäller rening av dagvattnet vid Brunnsviken. Samordning med Vattenfall kommer behöva ske då de planerar att lägga ned en större ledning inom området för den planerade snabbcykelvägen. Sedan hölls en genomgång av sträckningsstudien och de olika delsträckorna, frågor och synpunkter lyftes och en karta med förslaget distribuerades till mötesdeltagarna.

Den 2016-04-26 hölls ett samrådsmöte med Solna stad där det gjordes en genomgång av frågor gällande rampen vid trafikplats Haga södra samt en eventuell avstängning av Järvavägen. Vidare gjordes en genomgång av berörda detaljplaner inom området för den tilltänkta vägplanen. Arbetet med de detaljplaner som vägplanen strider mot bör påbörjas snarast, Solna stad meddelade att fråga gällande ny detaljplan måste komma från markägaren varför Trafikverket ska ta kontakt med aktuella markägare som berörs.

Ytterligare ett samrådsmöte hölls 2016-05-03 där mötets syfte var att diskutera åtgärder avseende dagvattenhanteringen vid Brunnsviken, söder om Järva krog. Presentation av sträckningen gjordes och fokus låg på passagen över Järva krog. Solna stad informerade att förslaget om skärmbassäng vid Brunnsviken inte är prioriterat då man gärna vill att vattnet omhändertas tidigare. Brunnsviken ska ha god status inom tio år vilket ställer stora krav på att samtliga parter hittar en gemensam lösning som renar dagvattnet, det finns tre avrinningsområden – ett från Solna, ett från Trafikverkets anläggningar samt ett från Råstasjön. Vidare diskuterades även passagen på befintlig bro över Igelbäcken. Trafikverket har konstaterat att platsen behöver rustas upp och har inte tänkt bredda bron då man vill undvika påverkan på Igelbäcken. Solna stad meddelar att om Trafikverket ser ett behov av att bredda för att uppnå full standard och i samband med detta förbättra platsen ur naturmiljösynpunkt så ställer sig Solna positivt till detta.

Ytterligare ett samrådsmöten med Solna och Sollentuna hölls 2016-09-13. Det gjordes en genomgång av status för vägplan samt de frågor som Trafikverket har till kommunerna. Representant för Sollentuna har synpunkter på att vägplanen avslutas tidigare än vad som sagts i den ursprungliga planen. Ny idé lyfts fram där den nya snabbcykelvägen slutar i förbindelse med befintlig cykelväg på bro mot Kista. Vidare hölls en genomgång av vissa åtgärder som kan undantas från kravet på bygglov, kommunens medgivande ska vara skriftligt under samrådet. Om inte frågan om undantag från bygglov tagits upp eller dokumenterats i skriftligt medgivande krävs sedvanlig bygglovshantering efter det att vägplanen vunnit laga kraft. Projektet återkommer i frågan när man kommit längre. Både Solna och Sollentuna ställer sig positiva till att anlägga barometer och cykelpump vid sträckans start och slut.

Senaste samrådsmötet för Solna och Sollentuna tillsammans med Trafikverket var den 2016-11-23. Solna stad ställer sig positiva till att cykelvägen dras under bron vid Haga norra samt att den nya lösningen för bron över Järva krog samt anslutningen till Ulriksdals naturreservat är perfekt. Dagvattenhanteringen i anslutning till Brunnsviken diskuterades och Trafikverket meddelade att projektet inte kommer kunna lösa dagvattenfrågan men att istället kunna hänvisa till den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som Trafikverket ska starta upp gällande barriärproblematiken inom Järvakilen. Vidare diskuterades återigen en avstängning av Järvavägen, Länsstyrelsen har meddelat att intrång i naturreservatet inte är möjligt. Polishögskolan samt Ridskolan ställer sig positiva till en avstängning, representant

från Solna anser inte att detta är en optimal lösning. Trafikverket kommer utföra en trafikutredning för att se över eventuella konsekvenser av en avstängning. Avslutningen av cykelvägen diskuterades med representant från Sollentuna, som anser att det inte skulle påverka bropelarna om cykelvägen skulle gå hela vägen fram till bron. Trafikverket ska återkomma i frågan om varför cykelvägens avslut är i höjd vid transformatorstationen.

Ett samrådsmöte gemensamt med Länsstyrelsen hölls 2017-09-26, se anteckningar under Samrådsmöten med Länsstyrelsen.

Stockholms Stad

Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret – gemensamt kontorsyttrande

Stockholms Stad ställer sig positiva till att sträckningen utreds och gör bedömningen att inriktningen på det föreslagna projektet har goda förutsättningar att underlätta för regional arbetspendling med cykel och bidra positivt till stadens mål. Utgår ifrån att Trafikverket i det fortsatta utredningsarbetet har en nära och tät dialog och samarbete med Stockholms stad om utformningen och sträckningen för bästa utförande.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningskedet.

Samrådsmöten med Stockholms stad

Trafikverket har haft samrådsmöte med Stockholms stad (2016-04-01) samt Norra Hagastaden (2016-03-11) och har beslutat att Norra Hagastaden blir fortsatt samrådspart för projektet. Norra Hagastaden berörs där den tilltänkta snabbcykelvägen har sin början.

Sundbybergs Stad

Sundbybergs stad är positiva till ytterligare satsningar på infrastruktur och förbättrade cykelmöjligheter längs E4, staden önskar att delta i det framtida utformningsarbetet. Cykelbanan borde förläggas på den västra sidan om E4 då det ger större möjlighet att koppla ihop banan med övriga regionala cykelstråk, fler målpunkter nås samt passager under och över E4 undviks.

Korsningspunkter och skyltning behöver utformas med omsorg, om förändringar leder till ändrade lösningar för biltrafiken önskar Sundbyberg se utformningsförslag på detta för att göra ytterligare bedömningar av eventuella effekter.

Viktigt att tydliggöra att det finns två kommunala naturreservat som heter Igelbäckens naturreservat, ett i Solna stad och ett i Sundbybergs stad. Om åtgärder vidtas i Igelbäckens naturreservat i Sundbyberg behöver dessa stämmas av mot reservatföreskrifterna och mot befintlig stråkstruktur för att så långt som möjligt undvika konflikter. Det är viktigt att cykelstråket inte upplevs som en barriär i landskapet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningskedet.

Sollentuna kommun

Trafik- och fastighetskontoret

Sollentuna kommun anser det positivt att Trafikverket driver frågan om bättre cykelstråk samt förbättrade möjligheter att cykla till och från Sollentuna. Viktigt att lägga ett stadsbyggnadsperspektiv i projektet, där det planerade stråket bidrar till de ambitioner vad gäller stadsbyggnad som finns i Sollentuna kommun och inte riskerar att motverka dem. Det är av stor vikt att kopplingen till kommunala och lokala stråk beaktas under planläggningen samt i beskrivningen av stråkets funktion. Nödvändigt att beskriva hur det ska säkerställas att stråket ska knytas samman med målpunkten Kista, viktigt att beskriva hur cyklisterna tar sig vidare norrut och vad snabbcykelstråket kopplar till. Även vilka åtgärder som behövs vid anslutningspunkterna samt vem som ansvarar för detta är viktigt att belysa.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet.

Samrådsmöten med Sollentuna kommun

Trafikverket har haft samrådsmöte med Sollentuna kommun vid följande tillfällen:

- 2016-03-09 Gemensamt samrådsmöte för Solna och Sollentuna kommun, se tidigare anteckning för Solna stad för detta datum.
- 2016-04-07 Gemensamt samrådsmöte för Solna och Sollentuna kommun, se tidigare anteckning för Solna stad för detta datum.
- 2016-09-13 Gemensamt samrådsmöte för Solna och Sollentuna kommun, se tidigare anteckning för Solna stad för detta datum.
- 2016-11-23 Gemensamt samrådsmöte för Solna och Sollentuna kommun, se tidigare anteckning för Solna stad för detta datum.

Vidare har Trafikverket haft ett samrådsmöte för enbart Sollentuna den 2016-05-20. Detta möte fokuserade på berörda detaljplaner. En av detaljplanernas syfte avseende buller kan komma att påverkas. Sollentuna meddelar att den initiala bedömningen är att projektet strider mot detaljplanen men att det är en fråga som måste tas internt innan slutgiltigt yttrande kan ges. Eventuellt går det att genomföra ett enkelt planförfarande men projektet behöver se till att behovet kring skyddande av buller gentemot bakomliggande bostäder inte försvinner. Sollentuna meddelar att återkomma när detaljplanefrågorna stämts av internt.

Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Under denna rubrik sammanfattas de inkomna yttranden på samrådsunderlaget, synpunkterna i sin helhet går att läsa på Trafikverket under diarienummer TRV 2015/93755. Synpunkter från till exempel närboende som inte särskilt hävdade eller påpekat att deras enskilda intressen skulle kunna komma att beröras av projektet återges och kommenteras under rubriken ”Samråd med allmänheten”.

Akademiska Hus

Akademiska Hus är engagerat i att utveckla Albano och Hagastaden som delar i ett sammanhängande universitets- och kunskapsstråk. Förslaget om ett snabbcykelstråk berör transportvägarna till campusområdena för tre av stadens lärosäten; KTH i Kista, KI i Hagastaden, SU samt KTH i Albano. Akademiska Hus välkomnar arbetet med en mer framkomlig och säker cykelväg och stödjer målsättningen för projektet. Dock vill Akademiska Hus tona ned fokus på snabbcyklister till förmån för vardagscyklister, särskilt i närhet till innerstaden och i anslutningspunkter till övriga cykelstråk.

Även viktigt att mötet mellan de nord-sydliga samt öst-väsliga pendelstråken utformas så att de binder samman och underlättar rörelser i alla riktningar och att utformningen särskilt i korsningspunkterna tar stor hänsyn till och stödjer all form av cykling samt gångtrafik. Det är viktigt att inte möjligheten att cykla fort ges prioritet över att skapa en trygg trafikmiljö för övriga cyklister och fotgängare. Akademiska Hus vill lyfta upp och understryka det femte målet ”Stråket utformas med hög säkerhet för både cyklister och gående”. Att utgå ifrån alla sorters cyklister och inte bara snabbcyklister är viktigt när stråket utformas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet.

Samråd med berörda ledningsägare

Längs sträckan finns markförlagda samt luftburna ledningar. Nedan listas de förekommande ledningsslagen och deras ägare inom parentes.

- Elledningar i mark och luft (Stockholms läns länstrafik, Ellevio, Vattenfall)
- Trafiksignaler (Vattenfall)
- Gatubelysning (Vattenfall, Trafikverket)
- VA- dricks-spill- och dagvattenledningar samt tunnlar (Norrvatten, Solna Vatten, Sollentuna kommun, Trafikverket, Stockholm Vatten¹)
- Fjärrvärme/Fjärrkyla (Norrenergi, Sollentuna Energi)
- Tele/fiber (Skanova, TDC, Telenor Huawei, Colt Technology)

Samråd med samtliga berörda ledningsägare har skett via fysiska möten, telefon- och/eller mailkorrespondens. Vissa ledningsägare har även inkommit med skriftliga synpunkter på samrådsunderlaget – dessa redovisas sammanfattat nedan.

Ellevio AB

I utredningsområdet södra del kring Norrtull samt i Järva har Ellevio AB flera 220 kV-ledningar förlagda i tunnel. Det är av yttersta vikt att ta hänsyn till de ledningstunnlar som

¹ Stockholm Vatten har säkerhetsklassat vissa delar av sitt ledningsunderlag och materialet omfattas av sekretess mot tredje part och kan därför inte visas på ritningar. Underlag måste beställas separat hos Stockholm Vatten.

finns i området. Anläggningarna kan påverkas genom exempelvis sprängning, borrning, vibrationer och sättningar. Även i norra delen av utredningsområdet, i Kista, har Ellevio AB ett driftsatt 30kV-kabelstråk. Detta måste beaktas i samband med utbyggnad och kan behöva omförläggas. Vidare har Ellevio AB en fördelningsstation inom utredningsområdet i Kista som inte får påverkas av exploateringen. Det påpekas även att det kan finnas andra anläggningar som inte har identifierats än.

Inom utredningsområdets del kring Norrtull och Kista har Ellevio AB 11kV samt 0,4kV lokalnät som kan påverkas om planen genomförs. Ellevio AB önskar bli kontaktade i god tid för att identifiera vilka anläggningar som berörs samt planering av vilka åtgärder som kan bli aktuella. Åtgärder för större anläggningsdelar som till exempel nätstationer bör i möjligaste mån undvikas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet genom kontakt och samråd med berörda ledningsrättsinnehavare.

Skanova

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom utredningsområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet genom kontakt och samråd med berörda ledningsrättsinnehavare.

Norrvatten

Norrvattens anläggningar ligger i det aktuella planområdet. För arbete inom ledningsrättsområdet krävs avtal med Norrvatten om utförandet samt ett godkännande av bygghandlingar och ritningar. När projektering påbörjas av kommande anläggningar, vägar och byggnader mm inom eller intill ledningsrättsområdet ska handläggare på Norrvatten kontaktas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet genom kontakt och samråd med berörda ledningsrättsinnehavare.

Stockholm Vatten AB

Stockholm Vatten VA AB har befintliga va-ledningar samt andra anläggningar i samtliga gator och vägar i den del av utredningsområdets södra del som är inom Stockholms stad. Även vid Kista finns va-ledningar och anläggningar. Eftersom planering pågår för nya va-ledningar för Hagastaden (vid Norrtull) är det av största vikt att samordna byggandet av den nya cykelvägen med planeringen av nya va-ledningar för Hagastaden. Även övriga befintliga va-ledningar måste beaktas vid planeringen av cykelstråket, speciellt om marknivåer sänks eller höjs över ledningarna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningskedet genom kontakt och samråd med berörda ledningsrättsinnehavare.

Vattenfall

Vattenfall har ett stort antal befintliga och planerade anläggningar för elektrisk infrastruktur inom området som utreds för utbyggnad av snabbcykelstråk. Vattenfalls elnät för transmission och distribution påverkas av projektet. Med viss förvåning konstaterar Vattenfall att planerade ledningsnätsåtgärder inte omnämns i samrådsunderlaget. En lång del av förordad ledningssträckning ligger inom Trafikverkets utredningsområde och det är av största vikt att hänsyn tas till de nya ledningarna i det fortsatta arbetet. En eventuell fördröjning av tidsplanen i Vattenfalls mycket tidskritiska projekt med nya ledningar är mycket allvarlig och kan medföra ökade risker när det gäller elförsörjning till stora delar av Solna inklusive nya Karolinska Sjukhuset med tillhörande forskningsanläggning. Mycket stor försiktighet måste iakttas vid markarbeten i närheten av kablarna, framför allt i samband med sprängningsarbeten. För att säkerställa att Trafikverkets aktuella plan för cykelåtgärder längs E4 inte hamnar i konflikt med planerade kraftledningar önskar Vattenfall ett möte snarast möjligt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningskedet genom kontakt och samråd med berörda ledningsrättsinnehavare.

Samrådsmöten med Vattenfall

Trafikverket har haft samrådsmöte med Vattenfall 2016-10-31. Under mötet informerades om status och preliminär tidplan för projektet. Samordning av Vattenfalls kommande projekt och Trafikverket behöver ske för att hitta den bästa gemensamma lösningen. Vattenfall önskar ett nytt möte när projektet hittat en genomförbar lösning och påpekar att ju tidigare förutsättningarna för Vattenfall beskrivs desto mindre är risken att lösningarna krockar med varandra.

Samråd med myndigheter, organisationer och intressenter

Nedan sammanfattas de inkomna skriftliga yttrandena från myndigheter, organisationer intressenter på samrådsunderlaget, synpunkterna i sin helhet går att läsa på Trafikverket under diarienummer TRV 2015/93755.

Utöver bemötandet av de skriftliga synpunkterna har Trafikverket haft samrådsmöten med parter som är berörda av särskilda frågeställningar. Sammanfattande minnesanteckningar från samrådsmötena redovisas nedan.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet framhäver ett antal punkter att ha med i åtanke vid det fortsatta arbetet. En tydlig nivåskillnad mellan cykel- och gångbana, gärna GC-bana på båda sidor om motorvägen, samtliga kurvor som uppstår i samband med korsningar ska rätas ut, cykelbanor som korsar bilväg ska ha företräde vilket ska vara tydligt skyltat och slutligen bör Järvamotet förses med ett tunnelsystem som förbinder GC-banorna i de fyra hörnen. Cykelfrämjandet vill gärna vara med på samrådet våren 2016.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet. En målsättning är att gående och cyklister ska separeras för ökad trafiksäkerhet.

Samrådsmöten med Cykelfrämjandet

Utöver ovan inkomna synpunkt har Trafikverket haft samrådsmöte med Cykelfrämjandet 2016-02-19.

Fabege

Fabege har fastighetsbestånd i Solna, huvudsakligen i Arenastaden och Solna Business Park. En cykelväg med förbättrad framkomlighet och säkerhet för cyklister ger förväntningar om ytterligare ökande andel cyklister hos Fabeges hyresgäster vilket är positivt. En aspekt som bör beaktas är att anslutningarna till lokala cykelstråk mot stora målpunkter ska göras tydliga och gena för att effekterna av förbättringsåtgärderna på Märstastråket ska ge full effekt med ökad andel cykelpendling.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet.

Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten är positiv till att utreda möjligheterna att bygga ett snabbcykelstråk, anser även att det är en viktig del i samhällsplaneringen att utveckla möjligheten att använda cykel och därmed främja människors hälsa. Viktigt att den föreslagna cykelvägen ingår i en heltäckande attraktiv kommunikationslösning så att den utnyttjas i den utsträckning det är tänkt. Folkhälsomyndigheten saknar beskrivningar av hur stråket ansluter till andra cykelvägar eller övriga vägar – hur underlättas det för cyklister att komma till och från bostadsområden, köpcentrum, arbetsplatser, bilparkering för pendlare, kommunala kommunikationer samt rekreationsområden? Även hur standarden är för de anslutande vägarna och om dessa behöver rustas upp är en angelägen fråga. Hur planeras och anpassas den förväntade ökningen av antalet cyklar, genom till exempel uppställningsplatser för cyklar?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningskedet.

HSO Stockholms län

Positivt att cykelvägar byggs om som är separerade från biltrafik. Det ska finnas ett fysiskt hinder mellan vägbanorna för gångtrafikanter samt cyklister på hela sträckan, extra viktigt i det här fallet eftersom cykelbanan är dimensionerad för snabbcykling i 40 km/h. Det anges hur många cyklar som ska finnas i bredd, men inte hur många personer. Bredden bör vara så pass tilltagen så att den kan rymma rullatorer, rullstolar, permobiler, barnvagnar m.m. Det efterfrågas även bänkar att vila på längs med sträckan samt att de partier som måste gå i tunnel ska vara så korta som möjligt samt väl upplysta.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningskedet.

Kemikalieinspektionen

Kemikalieinspektionen avstår från att delta i detta samråd.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Kistamässan

Kistamässan ställer sig positiva till förslaget.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB avstår från att delta i samrådsförfarandet i detta ärende.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen poängterar bland annat att det saknas funktionsmål som att cykelvägen ska vara utformad så att lastcyklar ska kunna färdas utan hinder eller obehag. Naturskyddsföreningen påpekar även ett antal punkter specifikt för cyklister med funktionshinder som bör tas i beaktande i det fortsatta arbetet med planen.

Under vintern kommer cykelbanorna snöröjas. Förslagsvis snöröjs de med saltsopare. För att saltet inte ska ha negativ påverkan på känsliga områden bör vattenavrinningen vara utformad så att vattnet inte rinner ner i känsliga områden utan leds bort i områden som lättare kan rena vattnet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningskedet.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att lämna ett yttrande.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Polismyndigheten Region Stockholm/PO Nord

Ur polisiär synvinkel och ur trafiksäkerhetssynpunkt bör det eftersträvas att gång-, bil- samt cykeltrafik är separerade och om möjligt även separera mötande cykeltrafik för att hålla säkerheten så hög som möjligt. God belysning och halkbekämpning bör ingå över hela sträckan. Det poängteras att det i området kring Järva och Kista är vanligt med bilar, mopeder och motorcyklar på gång- och cykelbanor. Detta är ett problem som är svårt att bygga bort men bör tas med i beräkningen inför den planerade leden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningskedet.

Samrådsmöten med Polismyndigheten

Trafikverket har haft samrådsmöte med Polismyndigheten 2016-09-23. På mötet presenterade Trafikverket projektet och nuläget.

Ett samråd per telefon med Säkerhetspolisen 2016-10-28 har också hållits där Trafikverket informerade om projektet.

Post- och telestyrelsen (PTS)

PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område att besvara remissen. Dessa borde vara Telia Sonera, Skanova, Tele 2, Telenor, Tre, NET 1 samt Teracom. Även kommuner bör ha förteckning över vilka ledningsägare som blir berörda. PTS har tidigare lämnat uppgifter till Länsstyrelsen om teleanläggningar som är att anse som riksintressen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningskedet.

Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

Storstockholms Brandförsvär (SSBF) är ur ett folkhälsoperspektiv mycket positiva till det aktuella projektet. SSBF har gjort en övergripande riskidentifiering avseende olycksrisker inom planområdet och dess närhet. Transport av farligt gods (väg/järnväg) är den olycksrisk som har beaktats vid riskidentifieringen och utifrån den har SSBF funnit att det aktuella planområdet ligger i närheten av riskkällan. SSBF rekommenderar att det vid en detaljerad riskbedömning finns både en kvalitativ och kvantitativ bedömning av risknivåns storlek. I redovisningen av risk bör risknivån beskrivas som individ- samt samhällsrisk, dessa bör sedan jämföras mot ett på förhand givet acceptanskriterium. Där riskreducerande åtgärder föreslås bör dessa verifieras att de ger avsett skydd.

Utifrån tillgängligt underlag har SSBF i detta skede inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsperspektiv, det rekommenderas till en fortsatt samverkan kring riskfrågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska betraktas i resterande del av planprocessen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningskedet.

Samrådsmöten med Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

Samråd med SSBF skett via telefon 2016-05-31. Under mötet diskuterades yttrandet från SSBF gällande hantering av olycksrisker i den fortsatta projekteringen. SSBF bedömer inte att transporter av farligt gods i närheten av föreslagen cykelväg är styrande för olycksriskerna, SSBF kommer därför inte ställa krav på att kvantitativa analyser upprättas med avseende transporter av farligt gods. SSBF ser positivt på att riskreducerande åtgärder övervägs att integreras i den fortsatta projekteringen då dessa bedöms kunna minimera konsekvenserna av olycka på kringliggande infrastruktur. När sträckningen är fastslagen och ute på samråd reserverar sig SSBF om att få yttra sig om specifika delsträckor/anslutningspunkter för att vara säkra på att trafiksäkerhetsfrågorna har hanterats på korrekt sätt.

Statens Fastighetsverk (SFV)

SFV förvaltar för statens räkning ett antal fastigheter inom utredningsområdet, dels Haga 2:1 dels Ulriksdal 2:3. Dessa omfattas av H.M. Konungens dispositionsrätt enligt 1809-års regeringsform. Det innebär att även H.M. Konungen är sakägare i detta vägplaneärende.

SFV motsätter sig en tänkt vägsträckning som riskerar att tangera eller göra intrång på markområden med stora natur- och kulturvärden. Fastigheterna vid Haga respektive Ulriksdal är statliga byggnadsminnen samt ingår i Kungliga nationalstadsparken där en bred väg vore synnerligen olämplig och medför särskilt stort intrång i några av rikets känsligaste natur- och kulturvärden. Ett sådant vägsträckningsalternativ avstyrks därför.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningskedet.

Samrådsmöten med Statens fastighetsverk (SFV)

Vid ett första inledande möte 2016-02-26 informerade Trafikverket om planläggningsprocessen, den preliminära tidplanen och status för projektet. SFV påpekade att det en gång har funnits en cykelbana utanför parken längs E4, men att denna försvann när Trafikverket skulle anlägga en ramp. Detta har lett till att cykeltrafiken leds in i Hagaparken och i sin tur orsakar konflikter mellan gående och cyklister, vilket inte är önskvärt.

Vidare hölls ett möte 2016-09-01 tillsammans med Kungliga Djurgårdens Förvaltning (KDF) där Trafikverket meddelade att Länsstyrelsen bedömt att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Trafikverket har sedan tillsammans med SFV och KDF gått igenom den föreslagna sträckan och diskuterat kritiska punkter. Passagen över Järva krog är projektets svåraste punkt då det finns många värdefulla områden att ta hänsyn till. SFV menar att kvaliteten skulle öka om det även blir en gångbana på cykelbron, kanske går det att få finansiering för detta då det skapar mervärde för framtiden. SFV ser många positiva effekter av projektet, men påpekar att eventuella intrång behöver identifieras och beskrivas tydligt.

2016-10-13 hölls ett gemensamt samrådsmöte med SFV och Länsstyrelsen. Syftet med mötet var att diskutera utformningen av cykelvägen vid Tingshuset/Hagaparken, Järvakrog, Linvävartorpet, SAS-parkeringen samt Brunnsviken. SFV påpekar att cykelprojektet ligger i linje med hållbarhetsmålen som SFV jobbar för att uppnå. LST påpekar vikten av att kommunicera utåt att Trafikverket är medvetna om vilken problematik som finns längs med

sträckan och att projektet arbetar med till exempel bullerdämpande åtgärder, även det faktum att projektet kommer medföra en positiv inverkan i parken är viktigt att förmedla.

Vid 2016-10-25 hölls ett samrådsmöte hos Riksantikvarieämbetet (RAÄ) tillsammans med Trafikverket, SFV samt Länsstyrelsen. Se anteckningar om detta nedan under rubriken "Övriga samråd".

Turebergs Villaägareförening

Ser fram emot säkra och väl markerade cykelvägar från Sollentuna till Kista och Stockholm City. Förhoppningen är att vägplanen genomförs så att även resterande områden av Sollentuna kommun och vidare norrut täcks in av nya cykel- och gångvägar. Om även grusgångar tillåtna för hundar inkluderas kan fler använda dessa istället för bilvägar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet.

Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting

Trafikförvaltningen ser positivt på att åtgärder planeras som förbättrar tillgängligheten och säkerheten för cyklister på stråket Norrtull-Kista. Enligt trafikförvaltningen bör förutsättningarna för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik beskrivas tydligare i underlaget. Ett resonemang samt helhetsbild som kopplar till behovet av cykelparkeringar längs cykelvägens sträckning vore bra om det inarbetas i planen. Det är angeläget att konflikter mellan cykel och kollektivtrafik undviks. Därför efterfrågas planskilda korsningar och det hänvisas till trafikförvaltningens riktlinjer (RiPlan) samt till den regionala cykelplanen för utformningsprinciper gällande cykelbanors utformning i relation till hållplatser. Slutligen är det viktigt att hänsyn tas till eventuell påverkan på busstrafiken under byggtiden, så att denna minimeras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet.

Samrådsmöten med Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting

Ett samrådsmöte har hållits 2016-06-20 med Trafikförvaltningen. Syftet med mötet var att gå igenom det underlag, avseende påverkan på befintliga busshållplatser längs med sträckan.

Ytterligare ett samrådsmöte har hållits med Trafikförvaltningen 2016-10-31. På mötet diskuterades påverkan på befintliga busshållplatser längs sträckan med fokus på delsträckan vid Polishögskolan där Trafikverket har fått göra om på grund av synpunkter från Polishögskolan. Under mötet med Trafikförvaltningen har påverkan på befintliga busshållplatser längs sträckan också diskuterats.

Samråd med allmänheten

Inkomna skriftliga synpunkter från allmänheten under samrådsunderlagets remisstid sammanfattas kort nedan, precis som övriga inkomna synpunkter går dessa att läsa i sin helhet hos Trafikverket under diarienummer TRV 2015/93755.

- Alltid glädjande att höra att man väljer att satsa på cyklingen, dock lite orolig att det ska läggas mycket pengar på något som ändå inte blir så bra som man hoppats. Har använt det aktuella pendlingsstråket till och från i många år och har lämnat synpunkter på sakförhållanden i dagens läge i tre olika områden längs med

sträckan: Kista-Sörentorp, Sörentorp – Järva Krog samt Järva Krog – Norrtull.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningssskedet.

- Vi i Sollentuna hoppas att detta projekt kan lösa problemet för oss som pendlar från Märsta/Upplands Väsby/Sollentuna mot Stockholm, som orsakades av att Solna förstört Sverigeledens sträckning från Ulriksdals golfbana fram till Brunnsviken, med nya kontor & hotell-byggen. Tänk på att anslutningen av cykeltrafiken från våra tre norrkomuner till den nya cykelleden blir gen & smidig!

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningssskedet.

- Som gångtrafikanter upplever jag allt oftare en otrygghet med cyklister som i hög fart passerar med små marginaler. Ta hänsyn till att gångtrafikanter ska kunna röra sig tryggt i anslutning till denna nya led. Separera gång och cykeltrafiken. Gör ordentliga skyltningar med cykelförbud på gångbanedelarna och gör ordentlig vägvisning för cyklister så att de inte lockas att gena via gångvägarna. Sätt trafikljus vid vägförskningar som inte är planskilda eller gör "inbromsningsserpentiner" så att cyklister inte kommer i högsta fart rakt ut i korsningarna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningssskedet.

- Ett mycket lovvärt initiativ! Synd att det dröjt så länge, men bra att det händer något samordnat. Vissa av projektmålen måste göras orubbliga och få den prioritet de förtjänar; kravet på snabb utformning och kapacitetskravet, att det ska finnas plats för fyra cyklister i bredd, överallt. De fastslagna målen måste vara viktigare än mer eller mindre godtyckliga hänsynstaganden. Vore också mycket önskvärt om det tydligt framgick att en tidsbesparande lösning måste få kosta – särskilt om den kan minska ingreppet i de skyddsvärda områdena. Ett exempel är kring Järva krog, där en bro över E18 (eller tunnel under) skulle göra en lång omväg onödig.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningssskedet.

- Fantastiskt initiativ. Viktigt att de uppsatta målen i planen inte tummas på. Inga 90-graders kurvor och för mycket upp över bro, ner genom tunnel. Helst planskilda korsningspunkter, om det inte går ska det vara trafiksignaler. Tydlig och säker avgränsning mellan gång- och cykelväg är en förutsättning för en snabbcykelbana, minst en rejäl nivåskillnad mellan gång och cykelbanan. Helst en liten gräsremsa eller låg mur. Barn och hundar (och vuxna) ser inte målade streck i banan. Att stråket är attraktivt för de cyklister som är av helt underordnad betydelse mot att snabbt kunna ta sig från A till B. Hellre rak och trist än vacker och knixig, men undvik att dra den för långt in i Hagaparken då det kommer ge stora konflikter med rekreativ verksamhet i området.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningssskedet.

- En utmärkt idé. Men ska den realiseras är det avgörande att stråket följer de rekommendationer som finns i regionala cykelplanen. Dessutom är det ingen idé att konstruera ett snabbcykelstråk utan helhetstänkande. Samtliga sträckor måste uppfylla rekommendationerna. Idag byggs alltid cykelbanor som små delar som

börjar i intet och slutar utan hopkoppling med annan sträcka. En bilväg skulle aldrig byggas på det sättet. Underlagets standard är också under all kritik vid konstruktion av cykelbanor. Ojämheter leder på vinterväglag till farliga situationer då isfläckar täcker banan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet.

- Generellt mycket bra idé. Det är intressant att det är viktigt att cykelbanan "inte medför negativ påverkan på omgivningen". Hur stor hänsyn till det tog man när man byggde motorvägen? Målen är annars huvudsakligen bra, viktigt att man lyckas hålla fokus på dem och inte före dessa prioritera andra målsättningar utanför den listan. Anpassning till landskapets karaktär får inte ta överhanden över alla andra mål, bra om stråket är trevligt men det får inte underordnas funktionen. Arbetspendling är en resa från A till B först och främst, inte i första hand en mysig promenad på cykel.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet.

- Cykelbro över järnvägen väster om E4. Det känns som en bekväm väg kunde vara att cykla från Torshamnsgatan via Killingtorp och Dammtorp till en ny cykelfärd väster om E4 och en ny bro intill E4, över järnvägen och med anslutning söderut mot Överjärva. Fördelar: bra profil och måttligt intrång. Nackdelar: byggt och kostnader.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet.

- Cyklar ibland mellan Helenelund och Norrtull. Bästa vägen anser jag vara öster om järnvägen fram till Polishögskolan och sedan på mindre bilväg precis öster om E4:an, därefter på cykelväg mellan Hagaparken och E4:an. Önskas förbättringar vid korsningen av E18 där cykel måste bäras upp för trappor från busshållplatsen samt vid Hagaparkens södra ände där cykelbanan är avstängd och färden måste ske genom Hagaparken. Kan dessa problem åtgärdas inom ramen för projektet, ansvarar någon för de cykelbanor som tas bort vid nybyggen av vägar mm?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet.

- Varför finns inte samrådsunderlaget rörande "E4, Norrtull till Kista gång- och cykelväg" tillgängligt i Kista, t ex på biblioteket? Det borde väl vara den mest väsentliga platsen."

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta planläggningsskedet.

Övriga samråd

Följande parter har Trafikverket haft samrådsmöte med, dessa har inte inkommit med skriftliga synpunkter på det tidigare samrådsunderlaget.

- Kungliga Djurgårdens Förvaltning (KDF) 2016-09-01. Mötet var gemensamt med Statens Fastighetsverk, se tidigare anteckningar om detta.
- Nationalstadsparksrådet 2016-10-28. Projektet har presenterats för rådet på detta möte.
- Haga Brunnsvikens vänner (HBV - medlemsorganisation i Förbundet för Ekoparken) 2016-08-30. Trafikverket informerade om projektets bakgrund, nuläge och preliminär tidplan. En genomgång av sträckan gjordes och synpunkter togs emot, bland annat att HBV anser att bron över Järva krog bör breddas så att även gående får plats och att man bör utnyttja del av bron till en ekodukt.
- Solna Ridskola AB Solna Fältrittklubb 2016-04-27. Trafikverket har samrått med Solna Ridskola AB med syftet att informera om projektets status samt föreslagen sträckning. Ridskolan informerade om ungefärliga tider och antal medlemmar som rör sig i området samt vilka platser som ryttare korsar befintlig väg för att ta sig till reservatet. Hastigheten på Järvavägen idag är 30 km/h vilket även cyklister måste förhålla sig till. Vidare har samråd skett via mailkonversation gällande trafikering till och från ridskolan på Sollentunavägen. Gödselbil kör med container varannan dag samt hästtransporter sker relativt frekvent till och från ridskolan. En avstängning av Sollentunavägen skulle leda till ökad trafik förbi ridskolan vilket inte är önskvärt då det, särskilt under helger, rör sig mycket folk i området – besökare till Ulriksdals slott, Slottsträdgården, gravplatsen, koloniområdet samt barn som rör sig till och från ridskolan.
- Riksantikvarieämbetet (RAÄ) 2016-10-25. Detta möte var gemensamt med Länsstyrelsen (LST) och Statens Fastighetsverk (SFV). Projektet och dess projektmål presenterades tillsammans med en beskrivning av nuläget och preliminär tidplan. Genomgång av sträckan gjordes och synpunkter lyftes när det gäller till exempel intrång i Statligt Byggnadsminne i punkten Tingshuset/Haga södra. RAÄ påpekar att det är bra om det skapas nya landskapsformer som ser naturligare ut än vad de gör idag samt att eventuellt staket vid en bergskärning kan kläs in med växter för att få det att smälta in mer i omgivningen. I övrigt konstaterades bland annat att dispens för statligt byggnadsminne ska sökas innan vägplanen skickas för fastställelse. Parterna kom överens om att en processkarta samt gemensam kommunikationsplan borde tas fram. SFV menar att långa samråd där flera parter gemensamt kan komma fram till en bra lösning är att föredra, LST rekommenderar även att ett forum skapas där samtliga aktörer kan samlas samtidigt.
2017-02-16 hölls ytterligare ett samråd med RAÄ, LST och SFV. Trafikverket gick igenom nuläget med projektet och de olika delsträckorna.
Vidare har ett möte hållits 2017-06-12 med RAÄ, LST och SFV. Syftet med mötet var att gå igenom Trafikverkets nya lösning vid Haga södra och att ett besluts-PM tagits fram i syfte att redogöra för de olika konsekvenser som de olika alternativen för platsen innebär.

- Ulriksdals slottsträdgårdar – samråd via telefon har skett 2016-12-21 för att diskutera Järvavägen. Slottsträdgården har leveranser dagligen med som mest upp till 5-6 lastbilar. Leveranserna sker med olika typer av lastbilar och containerbilar, transportererna kan inte ta sig via trafikplats Järva krog då de ej uppfyller höjdkraven för viadukten under E4. Slottsträdgården har cirka 600 000 besökare varje år. 2017-03-22 hölls ett samrådsmöte med Ulriksdals handelsträdgård där syftet med mötet var att gå igenom projektet samt samla in information avseende Järvavägen.
- Förbundet för Ekoparken 2017-02-07. Detta möte var gemensamt med Kommittén för Gustavianska parken. Syftet med mötet var att gå igenom bakgrunden för projektet, kort presentera planläggningsprocessen samt de planerade åtgärderna.

Noran Khalfallah

Projektledare Trafikverket

Underlag

Inkomna yttranden under samrådstiden finns under diarienummer TRV 2015/93755.

Tjänsteanteckningar från samrådsmöten med kommuner – ta kontakt med Stockholms stad, Solna stad eller Sollentuna kommun.



TRAFIKVERKET

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg.

Besöksadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se