

**Handläggare**  
Henrik Söderström  
08-508 263 75**Till**  
Trafiknämnden  
2015-05-21

## **Gång- och cykelåtgärder på Lidingövägen. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till genomförande av gång- och cykelåtgärder på Lidingövägen till en beräknad utgift om 57,0 mnkr.

Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner nämndens beslut.

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Camilla Byström  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Stockholms stads Cykelplan 2012 innehåller målen att det ska vara enkelt och säkert att cykla i Stockholm samt att antalet cyklister ska öka. De regionala pendlingsstråken har lyfts fram som extra angelägna och en handlingsplan har identifierat prioriterade stråk att arbeta vidare med.

Lidingövägen utgör en viktig länk i stadens cykelnät. Den förbinder bland annat Ropsten, Hjorthagen och framtida Norra Djurgårdsstaden med Östermalm och ger kopplingar in mot city. I cykelplanen är Lidingövägen utpekad som ett viktigt pendlingsstråk. 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 är trafikminskningen så stor, nästan 30 procent, att ett av fyra körfält bedöms kunna tas bort vilket kommer att frigöra utrymme som istället kan användas till att förbättra standarden på Lidingövägens gång- och cykelbanor.

Det föreslagna alternativet bygger på dubbelriktade cykelbanor på båda sidor om Lidingövägen med pendlingscykelstandard på den södra sidan och huvudstråksstandard på den norra sidan.

### **Bakgrund**

Trafik- och renhållningsnämnden fattade utredningsbeslut för anpassningar av ytvägnätet efter Norra länkens öppnande 2011-12-15 och inriktningsbeslut 2013-11-19, där de nu föreslagna åtgärderna ingick. I inriktningsbeslutet ingick även vissa kollektivtrafik- och framkomlighetsförbättrande åtgärder på Valhallavägen där särskilda genomförandebeslut kommer att fattas.

Samråd har skett med stadsledningskontoret 2015-05-07.

### **Befintlig situation och problembeskrivning**

Detta avsnitt beskriver Lidingövägen utifrån befintlig situation och problembeskrivning genom ett antal ämnesområden. Avsnittet beskriver hur området ser ut, används och upplevs i dagsläget.

Ombyggnadsområdet omfattar Lidingövägen på delen mellan Sturegatans anslutning i söder till korsningen med Tegelluddsvägen i nordost.



### *Utredningsområdet*

Den 30 november 2014 öppnades Norra Länken på delen mellan Lidingövägen och Norrtull. Detta har inneburit en stor minskning av trafiken på Lidingövägen och Valhallavägen vilket ger goda möjligheter att förändra gatorna och förbättra för gående, cyklister och kollektivtrafik. Dessa förbättringsåtgärder bidrar till att stadens framkomlighetsstrategi förverkligas.

På Lidingövägen är trafikminskningen så stor, nästan 30 %, att ett av fyra körfält bedöms kunna tas bort vilket kommer att frigöra utrymme som istället kan användas till att förbättra standarden på Lidingövägens gång- och cykelbanor.

### Trafik- och gatuförhållanden

Lidingövägen utgör en koppling mellan Sturegatan vid Stockholm stadion och Lidingöbron vid Ropsten. Lidingövägen har också en viktig funktion i stadens trafiknät och utgör en koppling mellan stadsdelarna Ladugårdsgärdet i öst, Hjorthagen i nordnordväst och Norra Djurgården i väst. Flera trafikslag trafikerar gatan och dessa beskrivs nedan.

#### **GÅNGTRAFIK**

Längs hela Lidingövägen finns gångbanor på båda sidor om gatan som varierar i bredd mellan cirka en meter och tre meter.

Gångbanans bredd är på sina ställen så smal att gångtrafikanter tvingas nyttja cykelbanorna istället. På hela sträckan finns två planskilda passager, en gång- och cykelbro vid Idrottshögskolan och en gång-, cykel- och ridport strax öster om Östermalms idrottsplats. Dessa planskilda passager saknar dock direkt koppling till Lidingövägens gång- och cykelbanor. Samtliga övergångsställen på sträckan är signalreglerade.

Det finns ett flertal målpunkter parallellt med Lidingövägen och dess närområde. Det handlar exempelvis om Idrottshögskolan, Stockholm stadion och Östermalms idrottsplats i de sydvästra delarna av området. I den nordöstra delen av Lidingövägen ligger Kungliga Tennishallen och invid korsningen med Valhallavägen ligger Musikhögskolan.

#### **CYKELTRAFIK**

Lidingövägen är en viktig länk i stadens cykelvägnät. Vägen är i Cykelplanen (2012) ett utpekat pendlingsstråk. Cyklister färdas på enkelriktade cykelbanor som löper parallellt på båda sidor om

Lidingövägen mellan korsningen Valhallavägen/Lidingövägen och Tegeluddsvägen.

Norr om Tegeluddsvägen färdas cyklisterna genom den nybyggda trafikplatsen över Norra Länken. Längs Norra Hamnvägen finns en dubbelriktad cykelbana som ansluter till Ropsten och Gamla Lidingöbron. Dessa cykelbanor är idag intensivt utnyttjade och sammanlänkas med flera andra cykelstråk i staden.

På delen mellan Valhallavägen och Tegeluddsvägen uppfyller inte cykelbanorna den önskvärda bredden för enkelriktade cykelbanor i cykelplanen.

Fiskartorpsvägen och Storängsvägen är båda tvärgator till Lidingövägen. Cykelbanorna på Storängsvägen sammankopplas med Lidingövägens cykelbanor (se bilaga 1). Längs Fiskartorpsvägens sträckning utmed Östermalms IP finns inga cykelbanor.

#### **KOLLEKTIVTRAFIK**

Busslinjerna 55, 73 och nattbuss 291 trafikerar Lidingövägen på delen mellan Valhallavägen och Fiskartorpsvägen. Öster om Fiskartorpsvägen är det endast nattbuss 291 som trafikerar Lidingövägen. Tidigare trafikerade även buss 73 denna sträcka men den 15 december år 2014 fick buss 73 en ny sträckning längs Fiskartorpsvägen mot Ropsten. Även buss 55 trafikerar Fiskartorpsvägen.

Totalt finns tre på- och avstigningsplatser på Lidingövägen i vardera körriktning, samtliga är numera endast natthållplatser. Hållplatserna har en relativt jämn spridning på sträckan.

#### **BILTRAFIK**

Lidingövägen har i huvudsak två körfält i vardera körriktning. I södergående riktning har gatan fyra körfält mot korsningen med Valhallavägen varav körfältet längst till vänster är ett kollektivkörfält mot Sturegatan.

Trafikflödena på Lidingövägen skiljer sig beroende på var på sträckan man befinner sig. Innan Norra Länken öppnades var trafikflödet på delen mellan Valhallavägen och Fiskartorpsvägen cirka 33 000 fordon/ dygn. I december år 2014, efter Norra Länkens öppnande, hade trafikflödet minskat till cirka 24 000 fordon/dygn på samma avsnitt av Lidingövägen. Minskningen är alltså nästan 30 procent efter Norra Länkens öppnande. Denna trafikminskning talar

för att det är möjligt att i huvudsak minska antalet körfält från fyra till tre.

Ett flertal signalerade övergångsställen finns på sträckan, de flesta i anslutning till gatukorsningar. Dessa övergångsställen används av boende, de som arbetar samt de som besöker närområdets verksamheter.

### **POLIS- OCH SJUKHUSRAPPORTERADE OLYCKOR**

Olycksstatistik har tagits fram för de senaste fem åren längs sträckan (2008-2013) för gång, cykel och biltrafik. Totalt har 31 olyckor inträffat längs Lidingövägen under de senaste fem åren varav cirka tre fjärdedelar varit lindriga olyckor. Inga dödsolyckor har inträffat under samma tidsperiod och den mest förekommande olyckstypen är upphinnandeolyckor för motorfordon. I ungefär hälften av olyckorna är personbilar inblandade. Olyckorna på Lidingövägen är relativt jämnt utspridda längs med hela sträckan (se bilaga 1). De platser som utmärker sig är emellertid korsningen Valhallavägen/Lidingövägen samt där Erik Dahlbergsgatan kopplas samman med Storängsvägen och korsar Lidingövägen.

### **Verksamheter**

Det finns inga verksamheter som har angöring direkt från gatan. I området invid Lidingövägen finns ett flertal större verksamheter. Flertalet idrottsrelaterade verksamheter som Stockholm Stadion, Idrottshögskolan, Östermalms Idrottsplats, Kungliga Tennishallen, Fältrittklubbens ridbana och Rytтарstadion ligger i nära anslutning väster om utredningssträckan på Lidingövägen. Detta är verksamheter som alla tar emot stora mängder besökare. Utöver detta ligger bland annat även Dragonregementet och Försvarsmaktens högkvarter anslutna centralt i närområdet öster om Lidingövägen. I de norra delarna finns även Futuraskolan och Förvaltningsrätten.

### **Skolor, förskolor och skolvägar**

Totalt ligger fyra skolor och förskolor i närområdet (se bilaga 1) vid Lidingövägen. En av dessa är förskolan Olympen som ligger mitt emot Östermalms Idrottsplats. Olaus Petri grundskola i årskurs F-3 ligger bakom Dragonregementet.

Foturaskolan tillsammans med Svea grundskola och förskola ligger längst bort från Lidingövägen och använder främst andra vägar för att angöra till verksamheterna.

### **Stadsbild och grönstruktur**

Stadsmiljön ger ett varierat intryck där det gröna blandas med tegel-fasadernas rödbruna toner som skymtas på olika avstånd från vägen mellan partier av parklandskap, mer eller mindre ordnade, och bergsskärningar. Endast längs en kort sträcka på den södra sidan av vägen, vid Löjtnantsgatan med byggnader från slutet av 1980-talet, ligger fasaderna direkt intill vägen. Idrottsanläggningarna som ligger orienterade på den norra och nordvästra delen av Lidingövägen har alla skiftande karaktärer men mestadels med gröna delar mot vägen.

Den sydöstra sidan om Lidingövägen har mer varierade funktioner med Musikhögskolan, kontor, Försvarets område och bostäder. Denna sida karaktäriseras framförallt av synliga byggnader bakom en vegetationsridå. Mittemot stadion, i hörnet Vallhallavägen/Lidingövägen, håller akademiska hus på att bygga nya delar för musikhögskolan som kommer att möta vägen med en lägre mur med plantering och träd innanför.

### **KUNGLIGA NATIONALSTADSPARKEN**

Nationalstadsparken i kommunerna Stockholm, Lidingö och Solna har funnits sedan 1995 och är den första och enda nationalstadsparken i Sverige. Denna del utgör, trots bebyggda delar, en viktig del av spridningszonen i Nationalstadsparken. Nationalstadsparkens översiktsplan har till syfte att vägleda markanvändning och utveckling. Det berör bland annat förbättring av entréer, bevarande av värdefull naturmark, vegetation och landskapsstruktur som har särskild betydelse för den ekologiska spridningsfunktionen.

### **TRÄD**

Utmed sträckan finns flera karaktäristiska ekar, några av dem med stor visuell påverkan på gaturummet. Parklind förekommer också, både vid Stadion och längs Fiskartorpsvägen. Erik Dahlbergsgatan är planterad med oxlar i mitten av gatan, som ger den en egen karaktär. Mittendelen på sträckan domineras av ek men andra ädellövträd, som bok förekommer också framför Dragonregementet. Både sjuk och frisk alm växer utmed vägen.

### **HÄRDGJORD MARK**

Markbeläggningarna idag består av mestadels asfalt och kantsten av granit. Längs kortare sträckor har betongplattor används, främst kring övergångsställen. Även inslag av rännalsplattor finns mellan cykelbana och gångbana vid kontorshuset vid Löjtnantsgatan. Ofta

känns övergångarna mellan material slumpmässiga och inte särskilt ändamålsenliga.

### **BELYSNING**

Idag används olika typer av belysning längs sträckan. Linspänd belysning sitter från Valhallavägen till och med Östermalms IP. Stolpar på vardera sidan om vägen används sedan i huvudsak på långsträckan för att sista biten mellan Erik Dahlbergsgatan och Tegeluddsvägen kompletteras med stolpar placerade i mittrefuger.

## Åtgärdsförslag

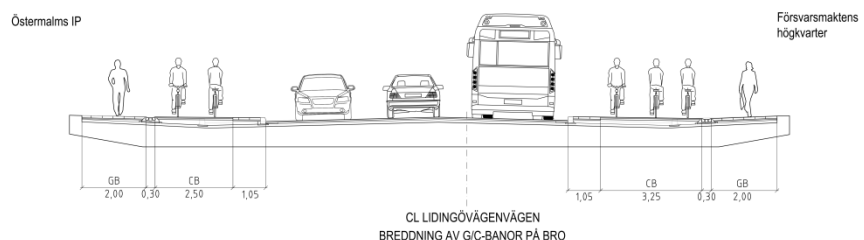
Nedan beskrivs åtgärdsförslaget för en cykelförbindelse för Lidingövägen som också finns redovisade i tillhörande planritningar och sektioner som finns i bilaga 1.



*Fotomontage*

Förslaget innebär dubbelriktade cykelbanor på vardera sidan om Lidingövägen med pendelstråksstandard på södra sidan och huvudstråksstandard på den norra sidan.

För att få till denna lösning utan att inkräkta på fastighetsmark eller parkmark tas ett körfält i anspråk längs hela sträckan. Genomgående gång- och cykelbana i korsningarna vore önskvärt men går inte att kombinera med trafiksignalerna.

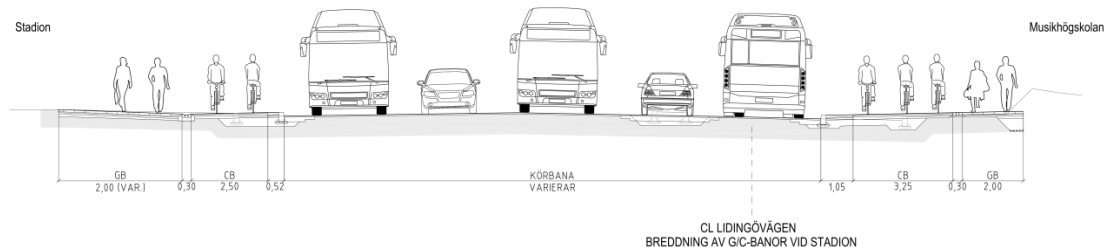


Det finns ingen parkering eller angöring längs Lidingövägen som påverkas av utbyggnaden. Nattbusshållplatser i sydgående riktning blir stopphållplatser.



## Konsekvenser

Att ett körfält tas i anspråk är en förutsättning för att få önskad mått på gång- och cykelbanan som på Lidingövägens södra sida uppfyller måtten enligt cykelplanen.



## Gående

Gångbanorna blir generellt något bredare än idag. De dubbelriktade cykelbanorna gör att cyklister kommer från två håll vid de oreglerade övergångsställena över cykelbanorna. Det kan upplevas som en viss försämring för de gående jämfört med dagens enkelriktade cykelbanor där cyklister kommer från ett håll. Alla befintliga övergångsställen behålls och vissa kompletteras även med cykelöverfarter.

## Påverkan på barn

Barn och ungdomar korsar främst Lidingövägen i anslutning till Fiskartorpsvägen för att ta sig till Östermalms IP. Övergångsstället är här signalreglerat och kommer vara det även fortsättningsvis. Det finns även en gångtunnel under Lidingövägen i anslutning till Östermalms IP som kan användas som en säker passage från förskolan Olympen och bostadsområden söder om Lidingövägen.

## Kollektivtrafik

Avsnittet mellan Valhallavägen och Fiskartorpsvägen trafikeras av busstrafik, idag linje 55, 73 och 291. I framtiden planeras även stombusslinje 6 trafikera denna del av sträckan, vilket medför begränsningar i hur mycket körfälten kan smaltas av. Förslaget uppfyller SL:s krav på körbanebredd, men medför mindre god standard. Ytterligare ett kollektivkörfält jämfört med idag tillkommer mellan Fiskartorpsvägen och Valhallavägen. En busshållplats föreslås flyttas något i anslutning till Dragonregementet för att få till en bättre lösning för gång- och cykelbanan.

### **Biltrafik**

Förslaget innebär att ett körfält tas i anspråk för att få ut bredder för gång- och cykelbanorna. För att få så god kapacitet som möjligt med de nya förutsättningarna varierar körfältsfördelningen mellan korsningarna. Två körfält mot Lidingö mellan Valhallavägen och Erik Dahlbergsgatan därefter ett körfält fram till korsningen Tegeluddsvägen.

I sydlig riktning är det mellan Tegeluddsvägen och Valhallavägen i huvudsak ett körfält utom i anslutning till korsningarna. Trafikprognoser har gjorts för att prognosticera trafikutvecklingen till och med år 2030. Prognoserna visar tillsammans med trafiksimuleringarna att framkomligheten för biltrafiken är acceptabel.

### **Landskapsgestaltning och naturvärden**

På grund av Lidingövägens känsliga läge i och angränsande till nationalstadsparken ska samtliga åtgärder och schaktarbeten i befintliga trädrotzoner ske med stor försiktighet, typ vakuumschakt.

#### *Flyttad busshållplats vid stora ekar*

Befintlig växtbädd för ek närmast väg och cykelbana förbinds med skelettjord till naturmark på norra sidan av gångväg.

#### *Mötet med Tegeluddsvägen*

Delar innanför gångbana anläggs som gräsyta och större träd i grupper planteras för att visuellt minska det breda vägrummet och göra parkkaraktären mer påtaglig.

#### *Erik Dahlbergsgatan*

I och med att Erik Dahlbergsgatans norra vägbana smalnas av i mötet med Lidingövägen blir placeringen av de befintliga oxlarna inte bra, de hamnar i en egen linje i förhållande till kantsten och husliv. Gångbanan blir med justering av kantsten bredare än den är idag. Oxlarna tas bort och den triangelformade mittendelen föreslås läggas om med en mönstrad gatstensytta.

Spritt över platsen planteras tre ekar av varierande storlek, varav en flerstammig. Kring två av ekarnas stam placeras rundbänkar ut. Det kan bli aktuellt att i utbyggnaden av låncykelsystemet placera en station för låncyklar här och en yta för det reserveras. På platsen finns idag en telefonkiosk som skulle behöva tas bort och en reklamskylt som behöver flyttas.

### **Offentlig belysning**

I huvudsak behålls befintliga belysningsstolpar och linspänn och förses med ny armatur. Längs med gång- och cykelbanan förstärks belysningen med ny armatur för att förbättra för gående och personer som cyklar. Viss effektbelysning monteras för att belysa vissa platser längs sträckan.

### **Drift och underhåll**

Den totala ytan som behöver vinterväghållas är densamma efter ombyggnad. Gatusektionen skapar bättre möjlighet till snöupplag. Kostnaden för att sköta renhållning och snöröjning är dock högre för gångytor och cykelytor än det är för bilkörbanor. Underhållskostnaderna bedöms minska genom att gatan byggs om med nya material och möblering.

### **Byggtid**

När projektet genomförs måste samtliga trafikslag komma fram under hela byggtiden. Eftersom gatusektionen är bred så kommer detta vara möjligt fast med perioder av sämre framkomlighet.

### **Ekonomi och tidplan**

#### **Ekonomi**

Utgiften för projektet beräknas till 57,0 mnkr inklusive tidigare nedlagda utgifter för utredning och projektering . I budgetunderlaget för 2016-2018 är projektet inrymt inom nämndens investeringsram.

Tidigare nedlagda utgifter uppgår till 7,3 mnkr. För 2015 beräknas projektets utgifter för fortsatt projektering uppgå till cirka 2,3 mnkr. Resterande utgift fördelas preliminärt med cirka 22,0 mnkr 2016 och 25,4 mnkr 2017, inklusive indexuppräknning.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,8 mnkr från och med år 2018.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 1,75 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar. Av den beräknade kapitalkostnaden från och med 2017 avser cirka 2,9 mnkr avskrivningar och 1,0 mnkr intern ränta.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 46,3 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 2.

### Tidplan

Efter genomförandebeslut i trafiknämnd och kommunfullmäktige kommer projekteringen att slutföras och entreprenadupphandling ta vid. Byggperioden beräknas tidigast kunna starta andra kvartalet år 2016 och beräknas kunna avslutas under 2017.

2015	Kvartal 2 Genomförandebeslut TN Kvartal 3 Genomförandebeslut KF Kvartal 3-4 Entreprenadupphandling
2016-2017	Entreprenadskede, genomförande

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till gång- och cykelåtgärder på Lidingövägen enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande och till en kostnad av 57 mnkr.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Rapport Lidingövägen 2015-04-28
2. Nuvärdesberäkning