

PM APRIL 2015
Gång- och cykelåtgärder på
Lidingövägen



April 2015

Denna PM baseras på programhandling framtagen av Grontmij, februari 2014 på uppdrag av Trafikkontoret, Stockholm stad.
Beställare: Henrik Söderström

Konsulter

Uppdraget har utförts av Grontmij AB

Nils Lindborg, Uppdragsledare/gatuprojektör

Nils-Göran Nilsson, Trafikplanerare

Katrin Svensson, Landskapsarkitekt

Magnus Kjellin, VA-projektör

Anna Lindeborg, BAS-P

Anthon Georgsson, Trafikplanerare

Magnus Olsson, Trafikplanerare

SAMMANFATTNING

I Stockholms stads Cykelplan 2012 är 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 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 %, 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.

Förslaget bygger på dubbelriktade cykelbanor på båda sidor om Lidingövägen med pendlingsstråksstandard på den södra sidan och huvudstråksstandard på den norra sidan.

INNEHÅLL

1.	Inledning	6
1.1	Förutsättningar	6
1.2	Utbyggnadsområdet	6
2.	Nulägesbeskrivning	8
2.1	Trafikförhållanden	8
2.2	Verksamheter	11
2.3	Skolor, förskolor och skolvägar	13
2.4	Stadsbild och grönstruktur	14
2.5	Portaler	17
3.	Åtgärdsförslag	18
3.1	Konsekvenser av förslaget	20
4.	Underlag	26

I. INLEDNING

Trafikkontoret har på uppdrag av Trafik- och renhållningsnämnden tagit fram en ny Cykelplan (2012) för Stockholms stad. Planen ska fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder i staden. Fokus ligger på att förbättra för pendlingscyklisterna samt allmänna åtgärder för att öka andelen cyklister.

Stadens cykelplan kan delas in i två delar – en cykelstrategi som beskriver de uppsatta målen med planen och en mer handlingsinriktad del som pekar ut prioriterade stråk. Pendlingsstråk lyfts fram som särskilt angelägna och en övergripande målsättning är att foga samman de befintliga inner- och ytterstadsplanerna. En större andel resor ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots och här har cykelplanen en viktig funktion.

I.1 Förutsättningar

Den 30 november 2014 öppnades Norra Länken på delen mellan Lidingövägen och Nortull. 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.

I.2 Utbyggnadsområdet

Utbyggnadsområdet omfattar Lidingövägen på delen mellan Sturegatans anslutning i söder till korsningen med Tegeluuddsvägen i nordost.



Karta 1. Utbyggnadsområde Lidingövägen

2. NULÄGESBESKRIVNING

Detta avsnitt beskriver Lidingövägen från ett nulägesperspektiv utifrån ett antal ämnesområden. Avsnittet beskriver hur området ser ut, används och upplevs i dagsläget.

2.1 Trafikförhållanden

Lidingövägen utgör en koppling mellan Sturegatan vid Stockholm stadion och Lidingöbron vid Ropsten. Lidingövägen har också en viktig funktion i stadens trafikanät 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.

2.1.1 GÅNGTRAFIK

Längs hela Lidingövägen finns gångbanor på båda sidor om gatan som varierar i bredd mellan ca 1 meter och 3 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 utlokaliserade 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.

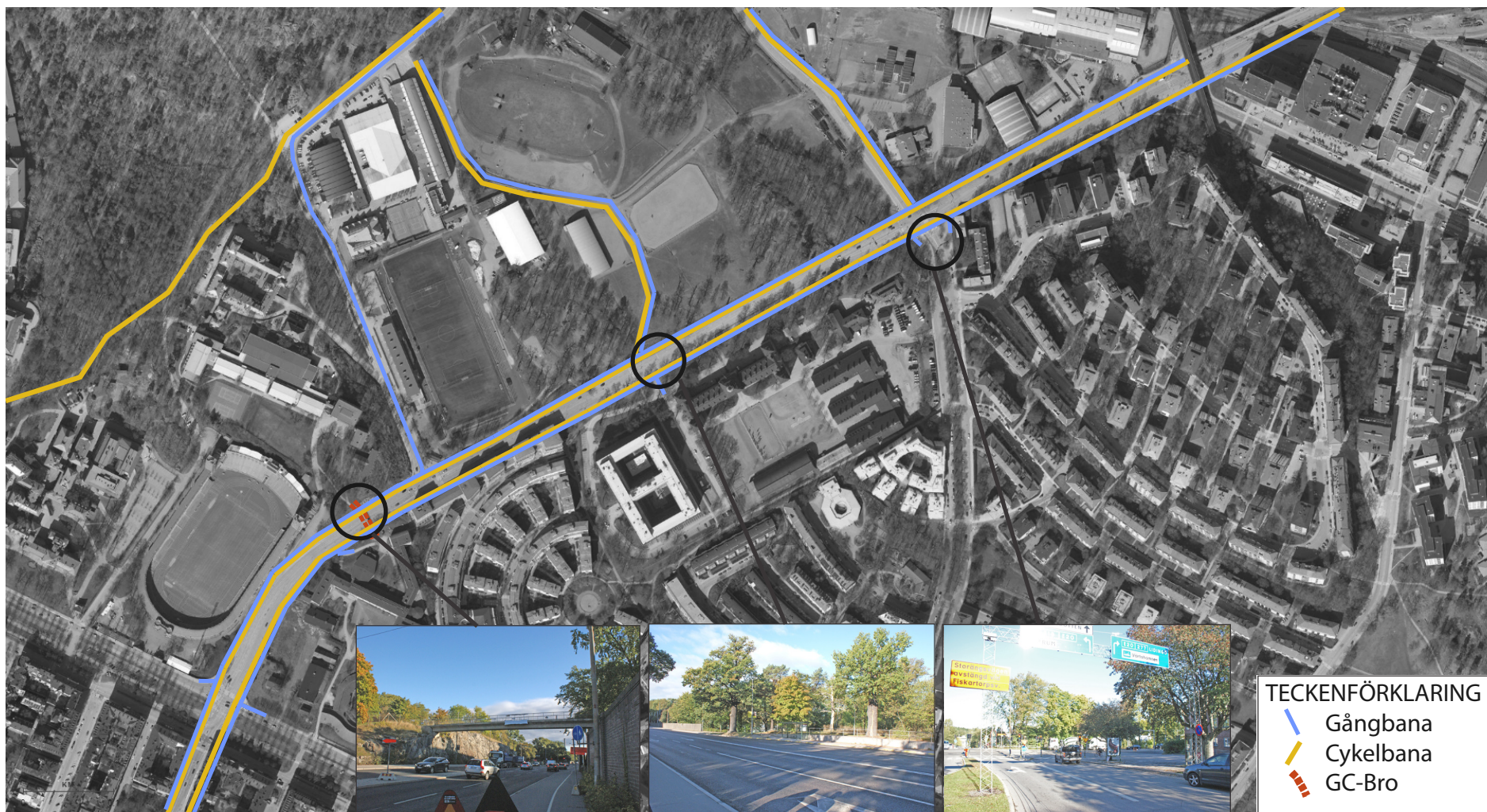
2.1.2 CYKELTRAFIK

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 det krav på bredd för enkelriktade cykelbanor som ställs i cykelplanen. Enkelriktade cykelbanor längs pendlingsstråk ska ha en bredd på minst 2,25 meter.

Fiskartorpsvägen och Storängsvägen är båda tvärgator till Lidingövägen. Cykelbanorna på Storängsvägen sammankopplas med Lidingövägens cykelbanor (se karta 2). Längs Fiskartorpsvägens sträckning utmed Östermalms IP finns inga cykelbanor.

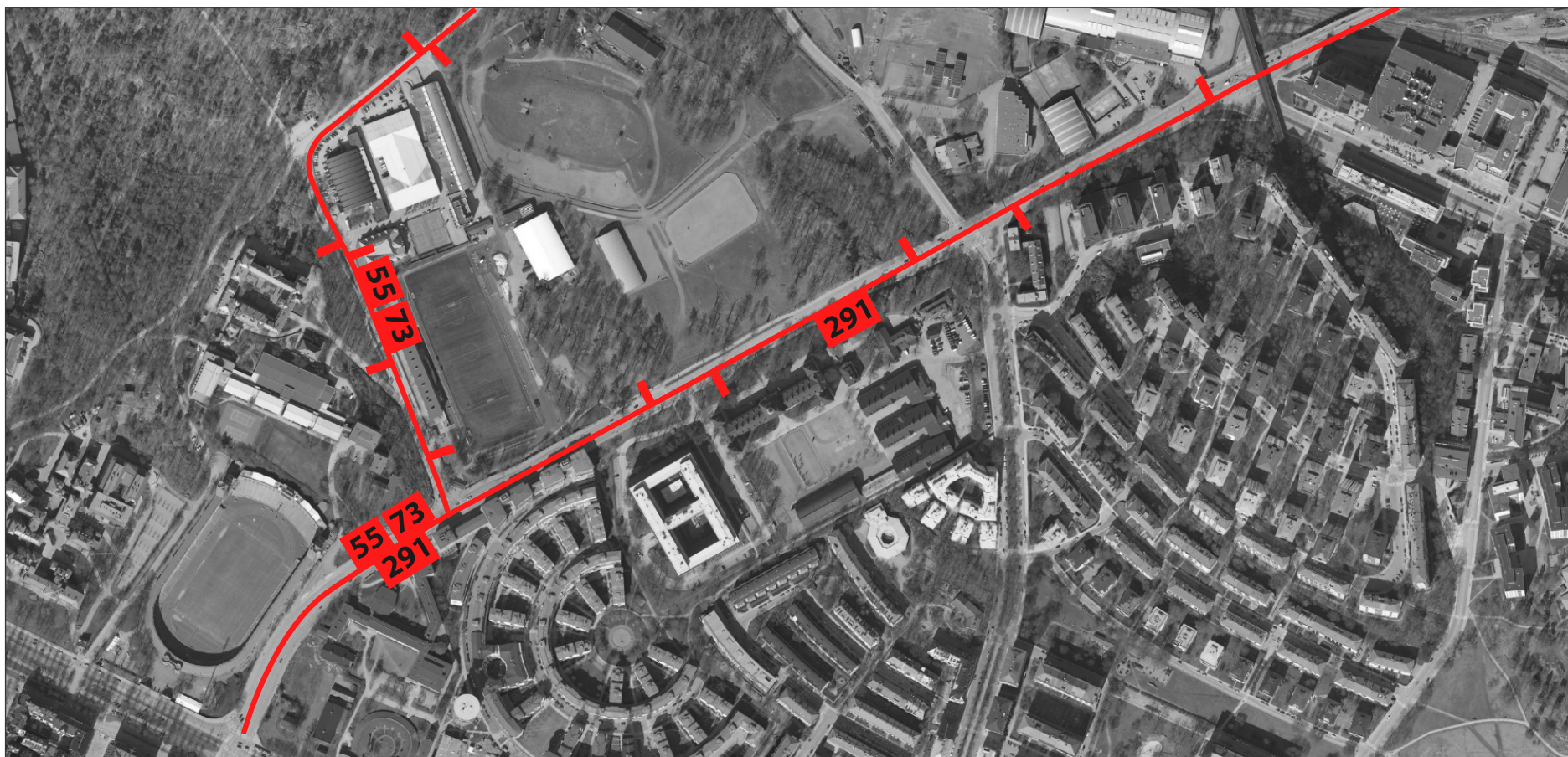


Karta 2. Gång- och cykelvägar längs med Lidingövägen och dess närområde

2.1.3 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.



Karta 3. Busslinjer längs med Lidingövägen och Fiskartorpsvägen

2.1.4 BILTRAFIK

Lidingövägen har i huvudsak två körfält i vardera körriktning. I södergående riktning har gatan fyra körfält mot korsningen med Valhallavägen varav det södra är 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 ca 33 000 fordon/dygn. I december år 2014, efter Norra Länkens öppnande, hade trafikflödet minskat till ca 24 000 fordon/dygn på samma avsnitt av Lidingövägen. Minskningen är alltså nästan 30 % 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.

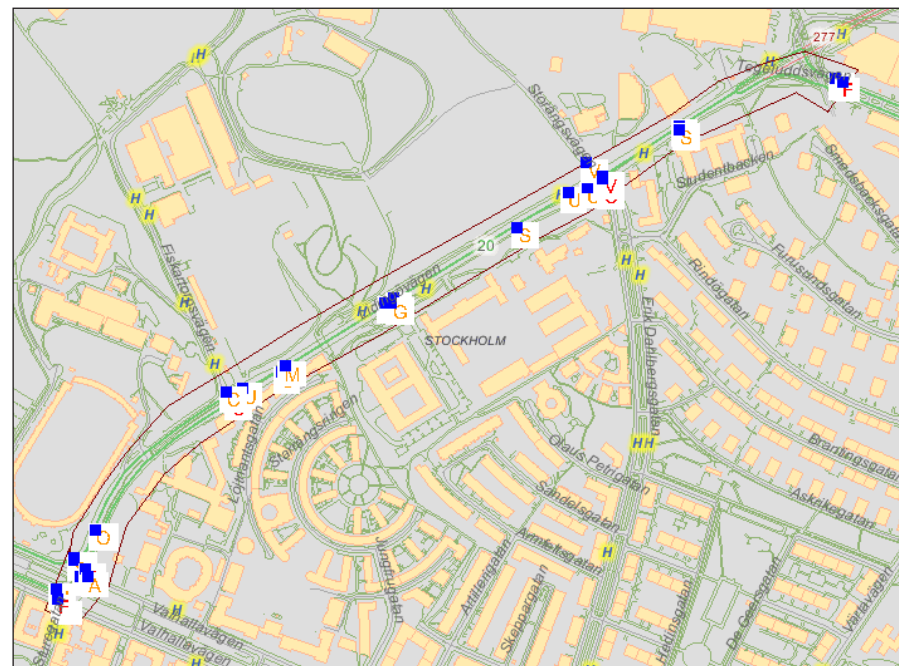
2.1.5 POLIS- OCH SJUKHUSRAPPORTERADE OLYCKOR

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 77 % varit lindriga olyckor. Inga dödsolyckor har inträffat under samma tidsperiod och den mest förekommande olyckstypen är upphinnande olyckor för motorfordon. I ungefär hälften av olyckorna är personbilar som är inblandade. Olyckorna på Lidingövägen är relativt utspridda längs med hela sträckan (se karta 4). De platser som utmärker sig är emellertid korsningen Valhallavägen/Lidingövägen samt där Erik Dahlbergsgatan kopplas samman med Storängsvägen och korsar Lidingövägen.

2.2 Verksamheter

Det finns inga verksamheter som har angöring direkt från gatan. I området invid Lidingövägen finns ett flertal större verksamheter (se karta 5 på nästa sida).

Flertalet idrottsrelaterade verksamheter som Stockholm Stadion, Idrottshögskolan, Östermalms Idrottsplats, Kungliga Tennishallen, Fältrittklubbens ridbana och Rytтарstadion ligger i nära anslutning väster om utredningssträckan på Lidingövägen. 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.



Karta 4. Överblick av olyckor längs med Lidingövägen (2008-2013)



Karta 5. Verksamheter längs med Lidingövägen och dess närområde

2.3 Skolor, förskolor och skolvägar

Totalt ligger fyra skolor och förskolor i närområdet (se karta 6) vid Lidingövägen. En av dessa är förskolan Olympen som ligger lokaliserad mitt emot Östermalms Idrottsplats. Olaus Petri grundskola i årskurs F-3 ligger lokaliserat bakom Dragonregementet.

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



Karta 6. Dagens skol- och förskoleverksamheter längs med Lidingövägen och dess närområde

2.4 Stadsbild och grönstruktur

Den aktuella delen av Lidingövägen löper mestadels genom nationalstadsparken, som framträder mer eller mindre tydligt längs sträckan (se bild 1, nästa sida).

Stadsmiljön ger ett varierat intryck där det gröna blandas med tegelfasadernas 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.



Bild 1. Grönstruktur längs Lidingövägen

2.4.1 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 vad det gäller 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.

Det finns områden vars värdekärnor är särskilt viktiga att bevara. De innehåller främst gräs- och skogsmarker med ädellövträd och omfattar även tomtmark. Lidingövägen är en barriär inom Nationalstadsparken för ekologisk spridning och begränsande för rörelse till fots genom parken.



Karta 8. Kungliga Nationalstadsparken

2.4.2 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.

2.4.3 HÅRDGJORD 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.

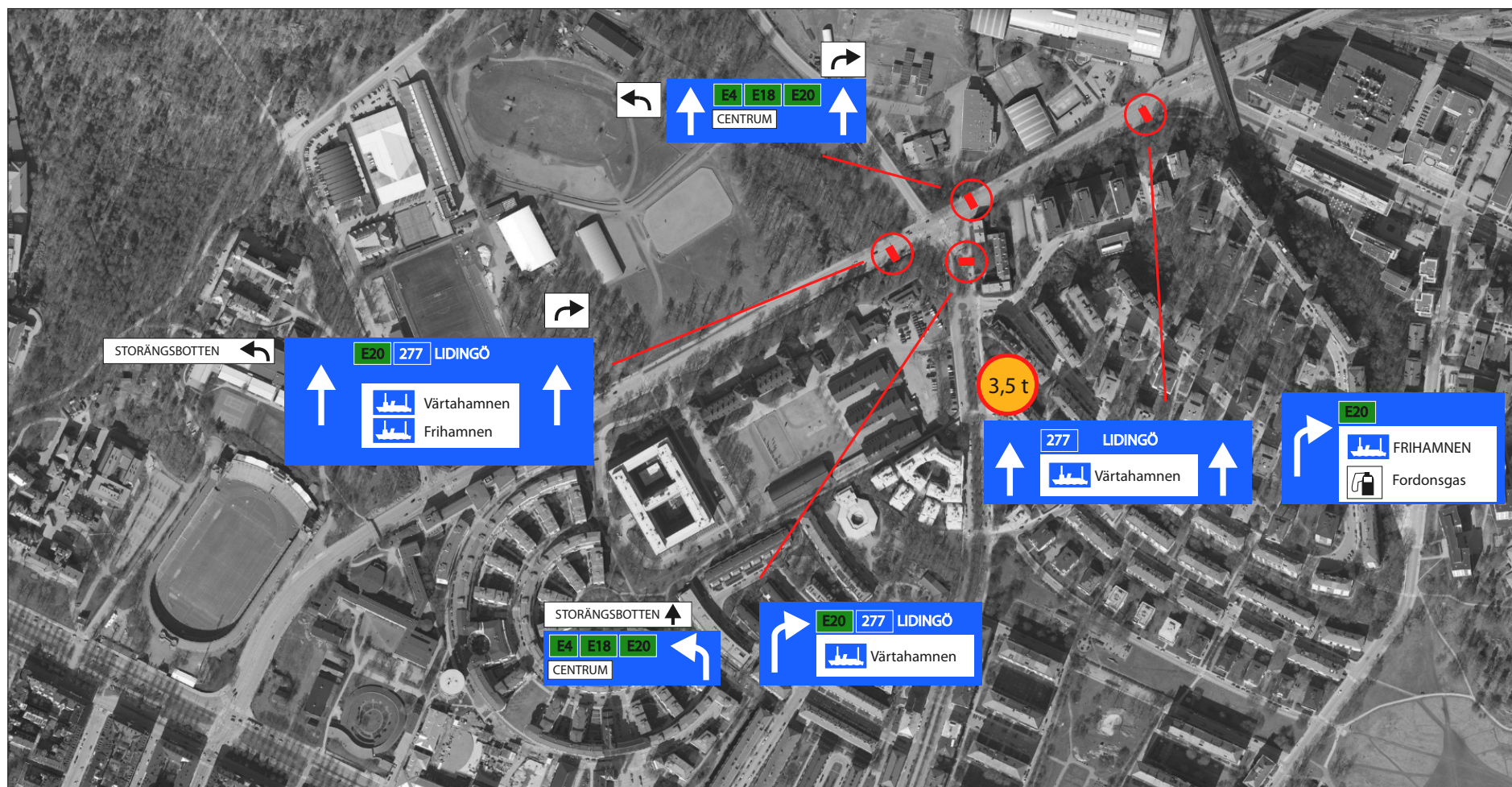
2.4.4 BELYSNING

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.

2.5 Portaler

Vid fyra platser på Lidingövägen finns det vägvisningsportaler (se karta 7). Portalerna är av varierande storlek och skiftande utseende. Innan Norra Länken öppnade fyllde portalerna en viktig funktion för Lidingövägens trafikanter och bidrog till att tydliggöra färdmöjligheter för trafikanterna.

Portalerna är även kompletterande med annan information och markvägvisning. Vägen har fått en annan funktion i och med Norra Länkens öppnande och vägvisningen på portalerna behöver ses över med anledning av detta samt den förestående ombyggnaden av Lidingövägen.

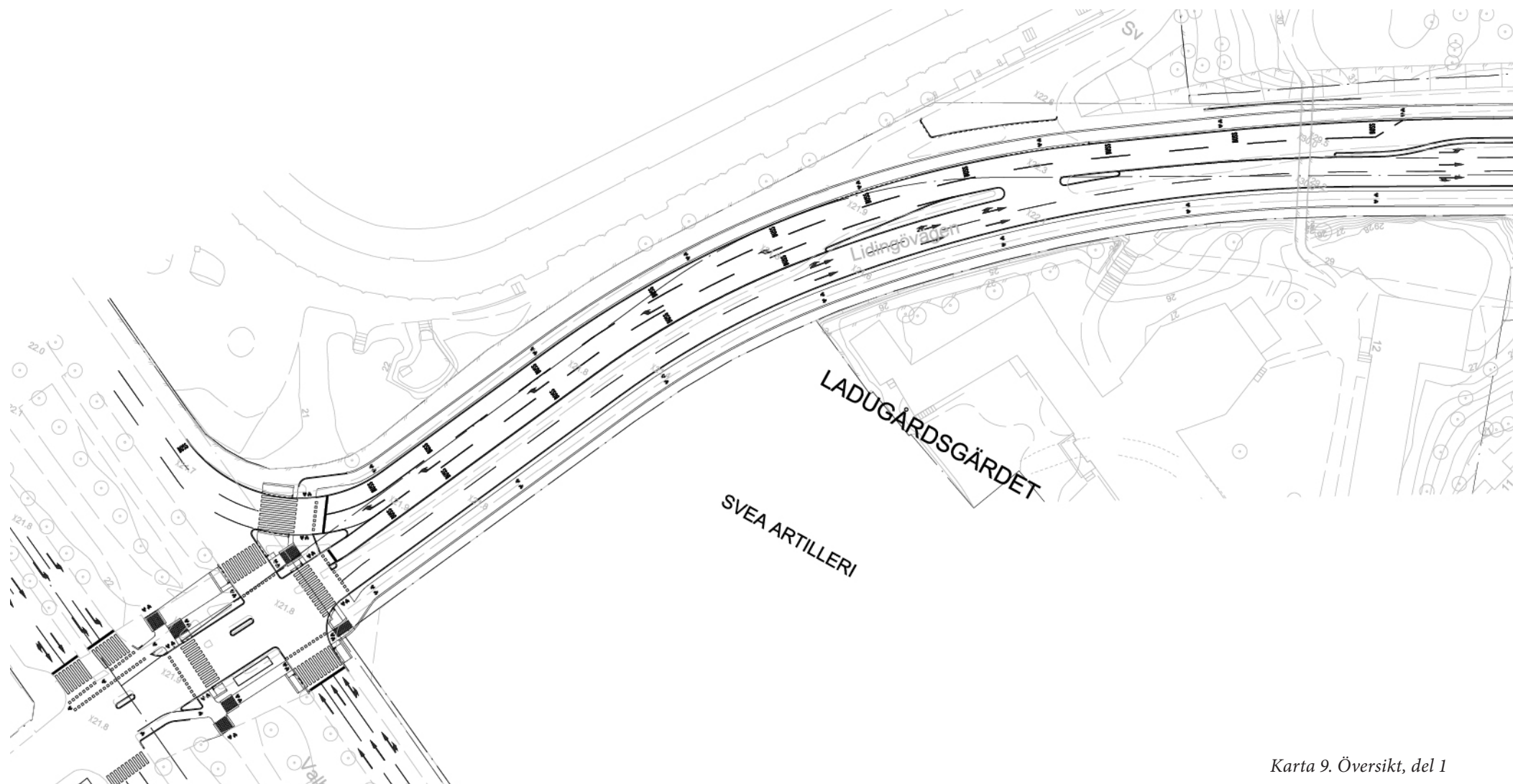


Karta 7. Portaler vid Lidingövägen

3. ÅTGÄRDSFÖRSLAG

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

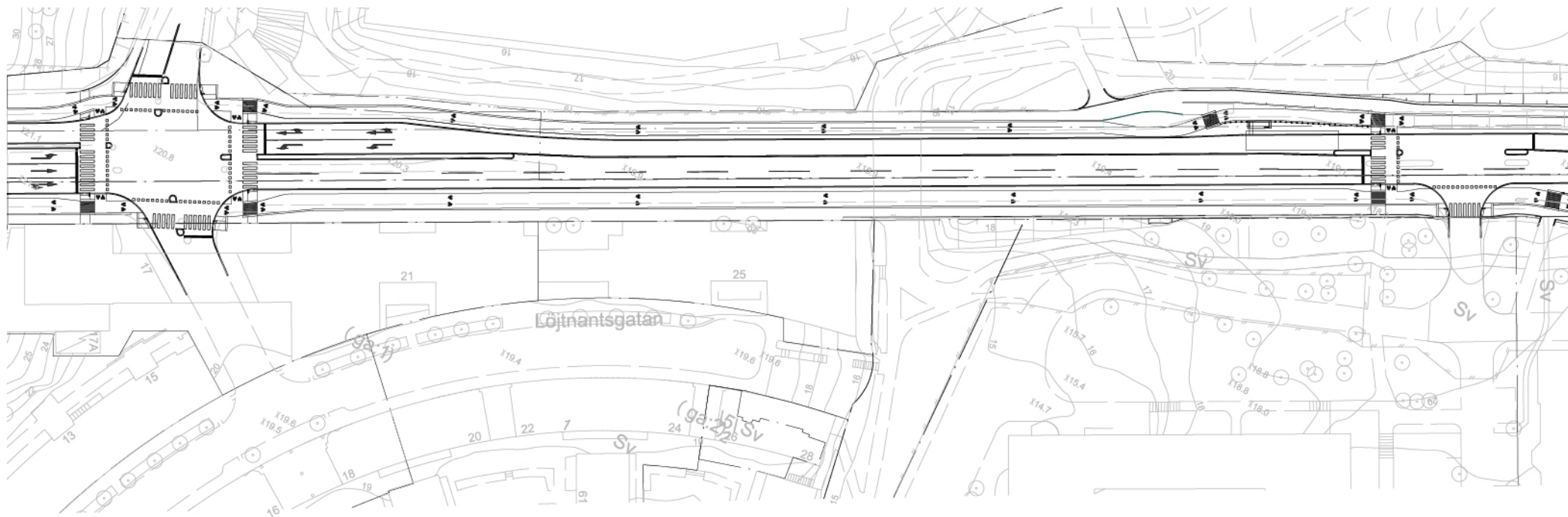
Förslaget innebär dubbelriktade cykelbanor på vardera sidan om Lidingövägen med pendlingsstråksstandard på södra sidan och huvudstråksstandard på den norra sidan.



Karta 9. Översikt, del 1

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. Busshållplatser i sydgående riktning blir stopphållplatser.



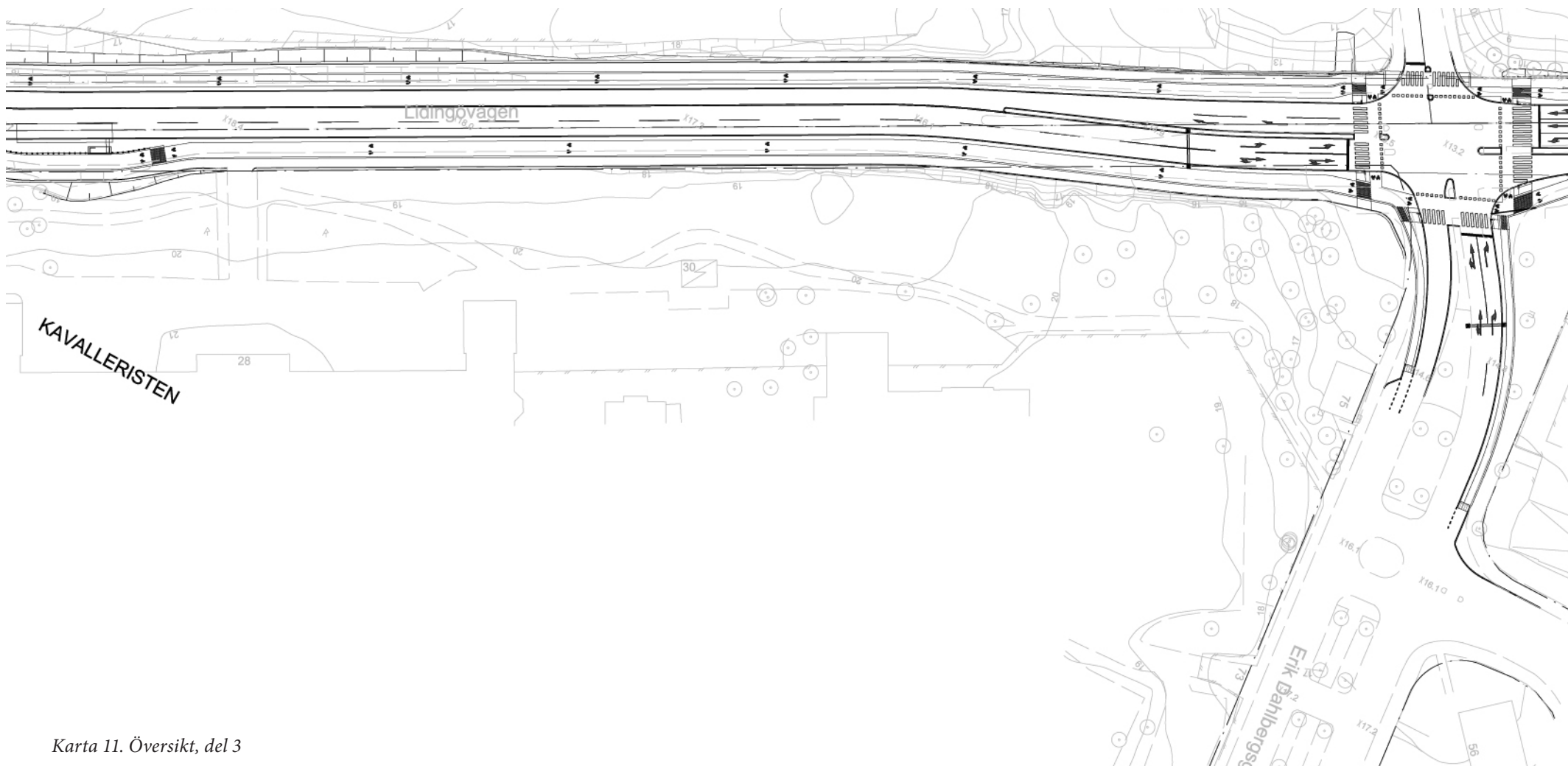
Karta 10. Översikt, del 2

3.1 Konsekvenser av förslaget

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

3.1.1 GÅENDE

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



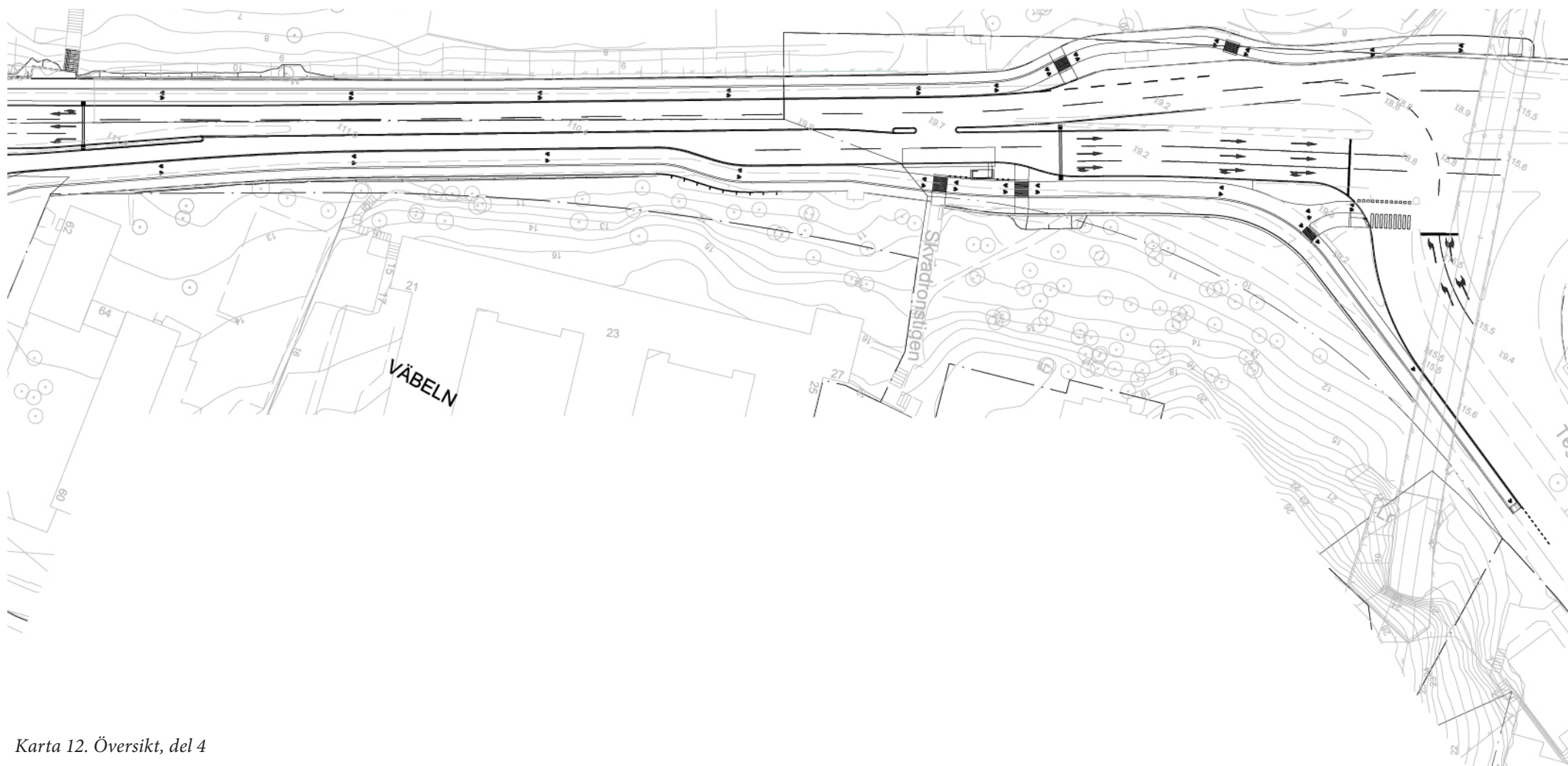
Karta 11. Översikt, del 3

3.1.2 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.

3.1.3 KOLLEKTIVTRAFIK

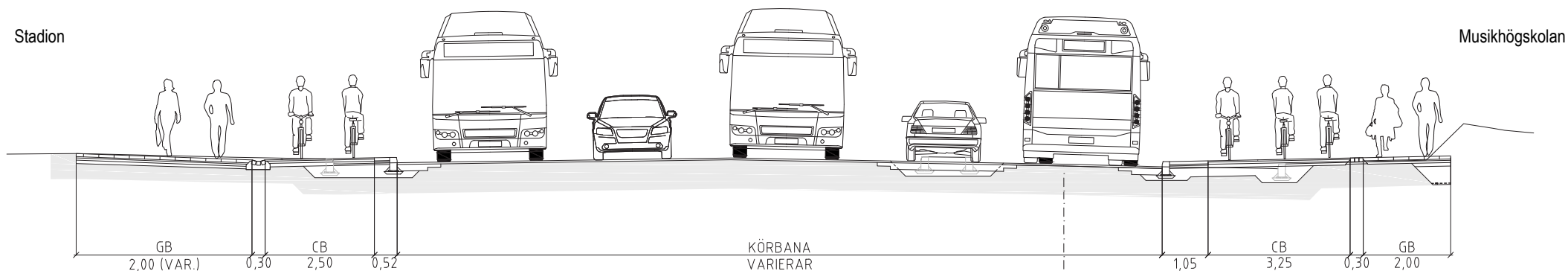
Avsnittet mellan Valhallavägen och Fiskartorpsvägen trafikeras av busstrafik, idag linje 55, 73 och 291. I framtiden planeras även stombusslinje 6 trafikera denna del av sträckan, vilket medför begränsningar i hur mycket körfälten kan smalas av.



Karta 12. Översikt, del 4

Förslaget uppfyller SL:s krav på körbanebredd, med 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.

Cyklister färdas på cykelbana bakom hållplatser, förutom vid natt-hållplatserna vid Erik Dahlbergsgatan där passagerarna kliver av i cykelbanan. Förutsättningarna för natthållplatserna blir bättre än dagens med huvudalternativet då det finns mer yta för både gående och cyklister.

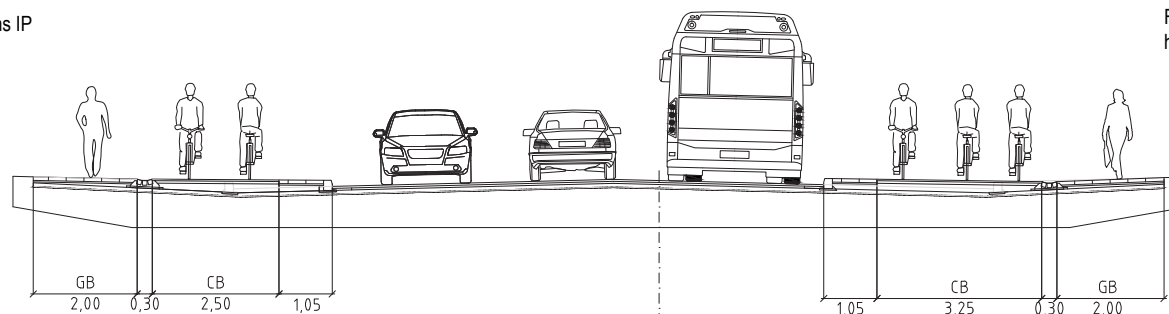


Sektion 1. Gatusektion vid Stadion

CL LIDINGÖVÄGEN
BREDDNING AV G/C-BANOR VID STADION

Östermalms IP

Försvarmaktens
högkvarter



CL LIDINGÖVÄGENVÄGEN
BREDDNING AV G/C-BANOR PÅ BRO

Sektion 2. Gatusektion på bro och sträcka

3.1.4 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. Trafiksimuleringar har gjorts och visar att den prognostiserade trafiken för 2030 kan hanteras med denna utformning.



3.1.5 LANDSKAPSGESTALTNING OCH NATURVÄRDET

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

Flyttad busshållsplats vid stora ekar

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

Flyttad busshållsplats vid Dragonregementet

Befintlig kantsten flyttas till ny bakkant gångbana och häck av hagtorn, lika befintlig, planteras intill.

Bild 2. Illustration vid Dragonregementet

Mötet med Tegelluddsvägen

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 ännu bredare än den är redan idag. Oxlarna tas bort och den triangelformade mittendelen föreslås läggas om med en mönstrad gatstensyta.

Spritt över platsen planteras tre ekar av varierande storlek, varav en flerstammig. Kring två av ekarnas stam placeras rundbänkar ut. Förslag på bänk är ”Via” från Vestre som också kan förse med arm- och ryggstöd i sektioner. Platsen förse också med tillgänglighetsanpassad soffa. Det kan bli aktuellt att i utbyggnaden av lånecykelsystemet placera en station för lånecyklar här och en yta för det reserveras. På platsen finns idag en telefonkiosk som skulle behöva tas bort och en reklamskylt som behöver flyttas.



Bild 5. Förslag på ny beläggning, nya träd och möblering vid Erik Dahlbergsgatan

3.1.6 OFFENTLIG BELYSNING

I huvudsak behålls befintliga belysningsstolpar och linspänn och förses med ny armatur.

3.1.7 DRIFT OCH UNDERHÅLL

Den totala ytan som behöver vinterväghållas är densamma efter ombyggnad. Gatusektionen skapar bättre möjlighet till snöupplag.

4. UNDERLAG

Cykelplan Stockholm (2012)

Förslag till parkeringsplan (2013)

Stadens framkomlighetsstrategi (2012)

Stockholm - en stad för alla (2008)

Programutredning Grontmij (2014)

