



# Trafikutredning Stockholmsvägen, Lidingö stad

Förslag på omdisponering och konsekvensbeskrivning av gatuutrymmet

Juni 2022

Rapport framtagen av Iterio AB

Beställare: Lidingö stad

Uppdragsledare: Hanna Borg

Trafikutredare: Jonathan Höglund och Hanna Borg

Granskare: Pär Båge

Illustrationer, bilder och skisser

Illustrationer och skisser: Jonathan Höglund, Iterio

Urklipp: Trivector

**iterio**

# Sammanfattning

Trafikutredningen för Stockholmsvägen är framtagen med syfte att ge förslag på omDispositionering av gatuutrymmet och för att stärka Stockholmsvägen som en stadsgata med centrumkaraktär med förbättrade gång- och cykelförutsättningar. Ett antal åtgärder har studerats för de olika delarna och förslag har samrått med Lidingö stad och har skett i samplanering med utvecklingsprojektet i Raoul Wallenbergparken.

Följande åtgärder rekommenderas att studeras vidare för ett genomförande för att skapa bättre gång- och cykelmöjligheter samt att tydliggöra centrumkaraktären.

## Stockholmsvägen

- » Samlokalisera busshållplatserna ”Sturevägen”
- » Bredda gångbanan på norra sidan av Stockholmsvägen
- » Tydliggöra parkering och inrätta lastplatser på södra sidan av Stockholmsvägen samt tillskapa fler cykelparkeringar
- » Komplettera busshållplats med räcke mot cykelbanan.

## Lidingö stadshus och -centrum

- » Synliggöra cykelbana vid busshållplats, komplettera med räcke samt möblera torgytan
- » Anlägga gång- och cykelbana söder om Bussgatan
- » Utöka torgbildning på Odenvägen
- » Skylta centrum som gångfartsområde
- » Tydliggöra väjningsplikt på Stockholmsvägen.

## Lejonstigen

- » Bredda gång- och cykelbana

Rekommenderade åtgärder har utifrån en grov kostnadsuppskattning sammanställts. Uppskattningen är baserad enbart på byggkostnaden där bl.a. gestaltning och eventuella ledningsflyttar inte har studerats i detalj i detta skede. Byggkostnaderna för ovanstående åtgärder har uppskattats till cirka 7,0 miljoner kronor.

|   |    |
|---|----|
| 1. Bakgrund och syfte.....                  | 5  |
| 1.1. Uppdraget .....                        | 6  |
| 1.2. Avgränsning.....                       | 6  |
| 2. Planeringsförutsättningar.....           | 6  |
| 3. Angränsade projekt .....                 | 7  |
| 4. Nulägesbeskrivning.....                  | 9  |
| 4.1. Gångtrafik .....                       | 11 |
| 4.2. Cykeltrafik.....                       | 13 |
| 4.3. Kollektivtrafik.....                   | 15 |
| 4.4. Motorfordonstrafik .....               | 17 |
| 4.5. Olycksstatistik från STRADA.....       | 18 |
| 5. Åtgärdsförslag och konsekvensbeskrivning | 19 |
| 5.1. Vårvägen .....                         | 21 |
| 5.2. Stockholmsvägen .....                  | 23 |
| 5.3. Lidingö stadshus och -centrum .....    | 31 |
| 5.4. Lejonstigen .....                      | 44 |
| 5.5. Övrigt.....                            | 47 |
| 6. Rekommendation .....                     | 48 |

# 1. Bakgrund och syfte

Stockholmsvägen, belägen på den västra delen av Lidingö, är en huvudgata som löper från Södra Kungsvägens avfart vid Torsvikstorg via Lidingö centrum och -stadshus till Kyrkvägen i höjd med Kyrkviken. Historiskt har Stockholmsvägen utgjort Lidingös primära färdväg till och från Stockholm.

Dagens Stockholmsvägen har inte samma funktion som huvudväg genom Lidingö mot Stockholm när direktkontakten med bron flyttades över vid bygget av Södra Kungsvägen/länsväg 277. Successivt har gatan övergått till att få en mer stadsmässig karaktär där delen genom Lidingö centrum utformats som en affärskantad gågata. I den fortsatta utvecklingen av Stockholmsvägen är ambitionen att på ett bättre sätt koppla ihop gatans västra del med service, handel och hotell till Lidingö centrum och göra den mer trivsam och tryggare med förbättrade gång- och cykelstråk.

## 1.1. Uppdraget

Iterio AB har av Lidingö stad fått i uppdrag att genomföra en trafikutredning gällande samtliga trafikslag utmed en del av Stockholmsvägen och det omkringliggande gatunätet. Utredningens syfte är att ge förslag på omDispositionering av gatuutrymmet för att åstadkomma en etablering av Stockholmsvägen som en stadsgata med centrumkaraktär och förbättrade gång- och cykelinfrastruktur. Utredningen omfattar även en tillhörande konsekvensbeskrivning och en övergripande kostnadsjämförelse för olika disponeringsalternativ.

## 1.2. Avgränsning

- » Utredningsområdet har avgränsats till Stockholmsvägen mellan Torsvikssvängen och Lidingö centrum, samt det omkringliggande och anslutande gatunätet kring Lidingö centrum och -stadshus.

## 2. Planeringsförutsättningar

### Trafikpolicy i Lidingö stad

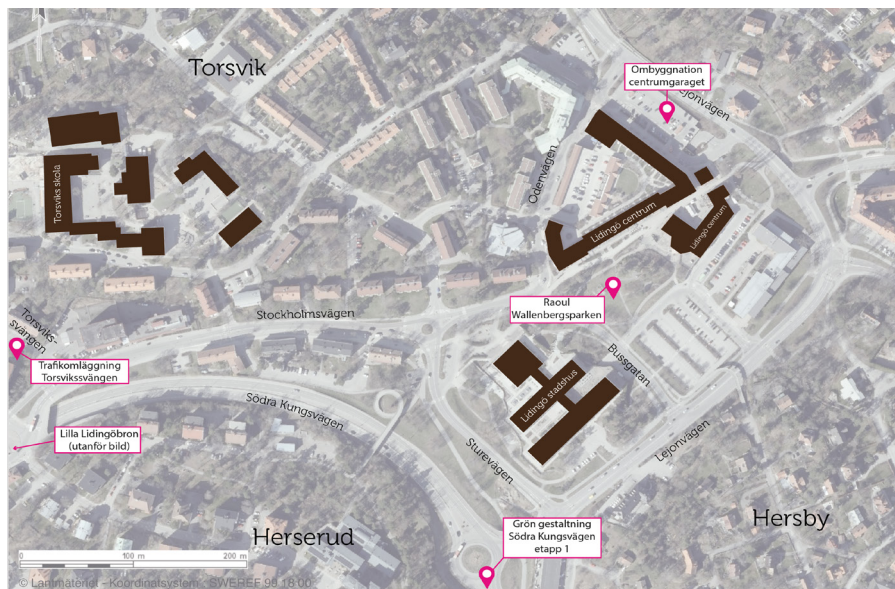
Trafikpolicyn omfattar all planering av, och investeringar i, Lidingö stads offentliga miljö, gata, trafik, parkering, broar och hamnar. Syftet med policyn är bland annat att utgöra riktlinjer och stöd för stadens politiker och tjänstemän i beslut gällande investering, drift och underhåll av ovan nämnda omfattningsområden.

Utgående från vision och verksamhetsområdesmål har trafikpolicyn följande fyra mål:

- » Etablera ett effektivt, tillgängligt och framkomligt trafiksystem
- » Trafikens negativa påverkan ska vara låg och minska
- » Trafiksäkerheten ska vara hög för samtliga transportsätt
- » Det offentliga rummet ska vara tryggt och trivsamt.

Trafikpolicyn ska under en längre period konkretiseras i flera planer, bland annat en framkomlighetsplan (inkl. hastighetsplan), parkeringsplan, trafiksäkerhetsplan och gång- och cykelplan.

### 3. Angränsade projekt



Figur 1 Illustration av omkringliggande projekt.

#### Trafikomläggning Torsviksvängen

I samband med bygget av nya lägenheter inom fastighet Torselden 8 stängs ett körfält av närmast arbetsplatsen. Detta görs för att säkra arbetsmiljön, byggarbetsplatsen och skydda de personer som vistas utanför området.

Ena körfältet av Torsviksvängen stängs av och trafiken regleras växelvis med trafikljus. För att minimera risken för köer på Stockholmsvägen har trafik från Stockholmsvägen in till området förtur.

Projektet och trafikpåverkan planeras från februari till november 2022.

#### Grön gestaltning Södra Kungsvägen, etapp 1

Området runt Södra Kungsvägen mellan Lejonvägen och Bodalsvägen planeras få en upprustning med flera nyplanteringar. Projektet innebär att träd, buskar, klätterväxter, lökväxter och blomster planteras för att öka den biologiska mångfalden. Projektet förväntas innebära en mindre påverkan på biltrafiken och gång- och cykeltrafik.

Arbetet planeras pågå från våren till december 2022.

#### Raoul Wallenbergsparken

I anslutning till Lidingö centrum pågår för närvarande utvecklingen av att göra Raoul Wallenbergsparken till Lidingös hjärta och centrums gröna lunga. Projektet syftar till bland annat till att tydliggöra entréer och stärka parkens inramning, men även att komplettera gångstråk, ordna sittplatser och se över belysningen. Projektet har samplanerats med utedningen för Stockholmsvägen.

#### Ombyggnation centrumgaraget

Syftet med ombyggnationen av centrumgaraget är att skapa bredare parkeringsplatser och göra garaget mer estetiskt tilltalande. Under renoveringen förstärks garagets konstruktion. Arbetet sker i två etapper och planeras vara klart hösten 2023.

## Lilla Lidingöbron

Lilla Lidingöbron byggs för framtiden och ett ökat resande mellan Lidingö och Stockholm. Bron kommer att trafikeras av gående, cyklister, mopedister samt av Lidingöbanan när den står klar 2024.

Projektet har blivit beviljat stadsmiljöbidrag, vilket innebär att ett stöd om cirka 336 miljoner kr betalas ut via den nationella planen av Trafikverket. Syftet med bidraget är att det ska främja hållbara stadsmiljöer som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Som villkor för att få stöd ska Lidingö stad genomföra så kallade motprestationer som bidrar till ökat bostadsbyggande och/eller ökad andel hållbara persontransporter. Förslag inom ramen för denna utredning kan kvalificeras sig som motprestation och på så vis bidra till att befästa stadsmiljöavtalet.

## Upprustning belysning

Lidingö stad ser över och uppdaterar gatubelysningen och belysningscentraler runt om på Lidingö. Arbetet görs längs bilvägar och gång- och cykelvägar i hela kommunen.

Arbetet pågår kontinuerligt.

## 4. Nulägesbeskrivning

Stockholmsvägen, med omkringliggande gatunät, är lokaliserat på den västra delen av Lidingö. Området karaktäriseras av en utbredd centrumfunktion med handel, service och med inslag av arbetsplatser, skola och bostäder. Området innefattar både Lidingö centrum och Lidingö stadshus samt omges av områdena Torsvik, Herserud och Hersby.

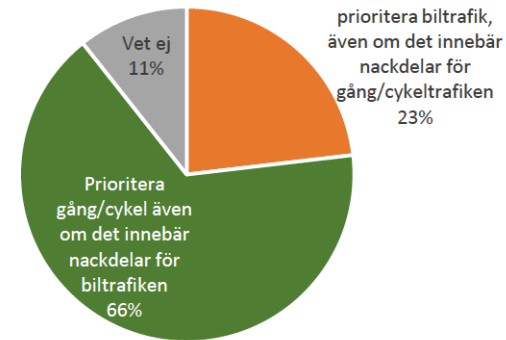
Under 2021 genomfördes en resvaneundersökning på Lidingö, utförd av Trivector. Totalt deltog 521 personer i studien som gav följande färdmedelsfördelning:

- » Gång: 32 %
- » Cykel: 9 %
- » Kollektivtrafik: 15 %
- » Bil: 42 %
- » Övrigt: 2 %

Gångtrafik är enligt studien vanligast vid korta resor på upp till 2 km, cykel- och kollektivtrafik har störst andel på resor mellan 6 och 10 km. Invånare använder bilen mest för resor mellan 2 till 6 km, samt över 10 km.

29 % respektive 27 % av det totala antalet resor genomfördes till/från arbetet och för nöje.

Enligt resvaneundersökningen anser 66 % av de som deltog i undersökningen att gång/cykel ska prioriteras av Lidingö stad även om det innebär nackdelar för biltrafiken.



Figur 2 Attitydfråga av vilket färdmedel som bör prioriteras av Lidingö stad. Källa: Trivector.



Figur 3 Illustration av gångtrafiknätet inom utredningsområdet.

## 4.1. Gångtrafik

Gångtrafiken är uppdelad mellan gångbanor som följer vägnätet och gemensamma gång- och cykelbanor som skapar gena och kompletterande kopplingar. I Raoul Wallenbergsparken finns rekreativa parkstråk. I anslutning till Lidingö centrum och Lidingö stadshus finns torgbildningar.

Gångbanorna har generellt en god standard med en bredd på cirka 2,5 meter. Bredden varierar utmed olika sträckor, på norra sidan om Stockholmsvägen är gångbanan underdimensionerad med cirka 1,5 meters bredd. Signalreglerade eller obebakade tillgänglighetsanpassade övergångsställen korsar vägnätet.

De gemensamma gång- och cykelbanorna har en varierande standard och bredd på cirka 2,5-4,0 meter som delvis kan upplevas som underdimensionerade. Samtliga stråk är utformade gemensamt med cykeltrafiken utan linjeseparering vilken försämrar framkomligheten och kan bidra till en upplevd otrygghet. Stråken är gena och överblickbara men har en bristande koppling söder om Lidingö stadshus utmed Lejonvägen där gående leds ut på en parkering och lokalgata. Delar av gång- och cykelbanorna går i tunnlar under de större vägarna vilket kan upplevas som otryggt.

Parkstråket i Raoul Wallenbergsparken utgör en viktig koppling mellan Lidingö centrum, Lidingö stadshus och busshållplatsen på Bussgatan. Stråket är grusbelagt med en varierande bredd på 2,5 meter. I parken förekommer det viss leveranstrafik till restaurangverksamheterna på den övre våningen av centrum vilket försämrar trafiksäkerheten.

Hela gångnätet är väl belyst och har god sikt.

Under inventeringstillfället observerades ett antal konflikter mellan gående och cyklister i anslutning till busshållplatsen Lidingö centrum (hållplatsläge på Stockholmsvägen), där väntande passagerare uppehöll sig i cykelbanan. Vid avstigning hamnar flera gående direkt i cykelbanan utan att se sig för.



Figur 4 Torgbildning vid Lidingö centrum.



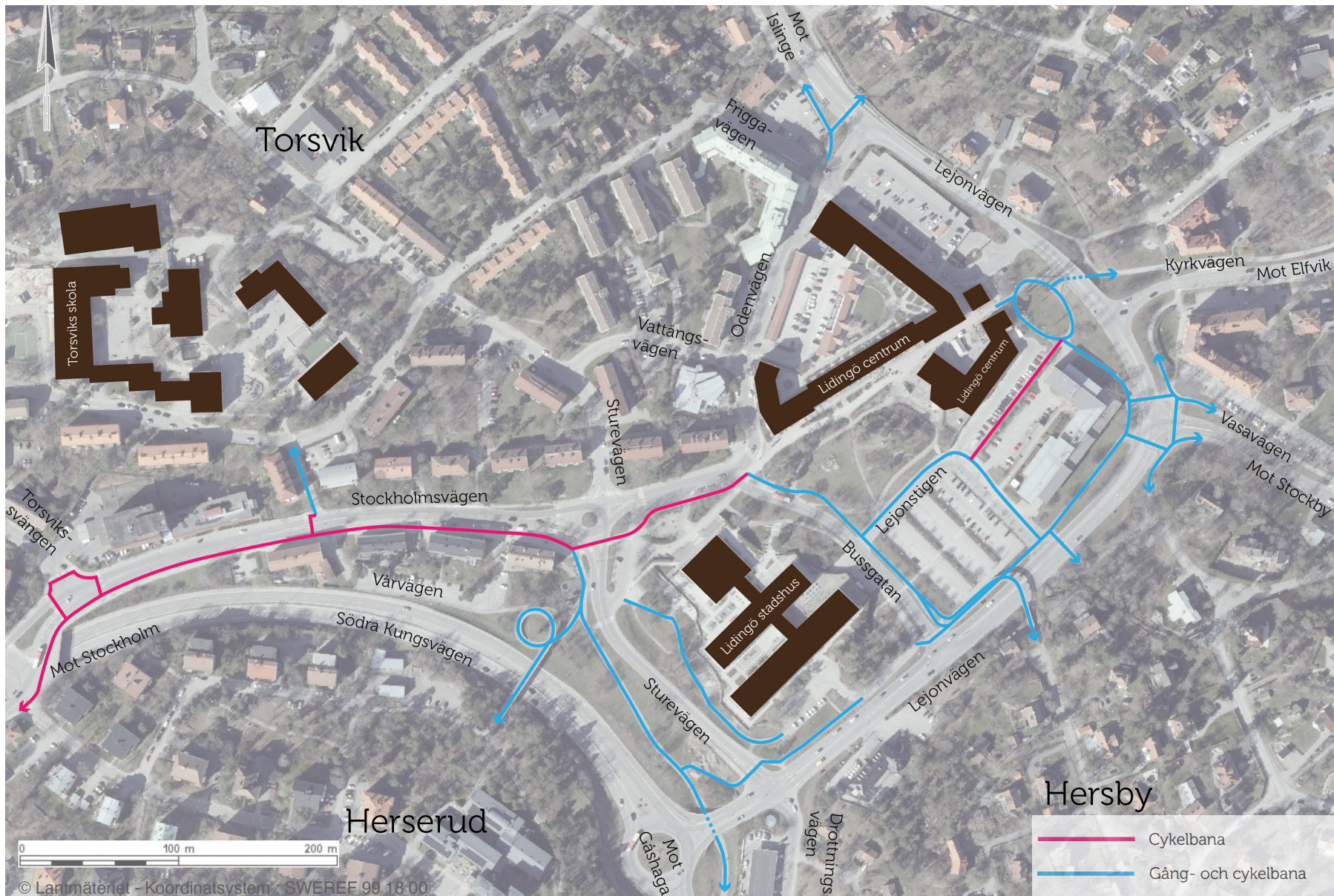
Figur 5 Låg sittmur framför Lidingö stadshus där gående hamnar i konflikter med cyklister.



Figur 6 Smal gångbana utmed Stockholmsvägens norra sida.



Figur 7 Parkstråk genom Raoul Wallenbergsparken.



Figur 8 Illustration av cykeltrafiknätet inom utredningsområdet.

## 4.2. Cykeltrafik

Cykeltrafiken är uppdelad mellan cykelbanor utmed Stockholmsvägen och söder om Lidingö centrum, samt gemensamma gång- och cykelbanor som skapar gena och kompletterande kopplingar i hela området. I övrigt sker cykling i blandtrafik utmed lokalgatorna vilket bedöms som acceptabelt för vuxna då den skyltade hastighet är 30 km/h.

Stockholmsvägens dubbelriktade cykelbana är utpekad som huvudcykelstråk och utgör en koppling mellan Stockholm och Lidingö centrum, samt vidare österut på Lidingö. Cykelbanan har en god standard på 2,0-2,5 meter med asfaltsbeläggning och är genomgående över Värvägens anslutningar. På sträckan kan cyklister hålla relativt hög hastighet i och med Stockholmsvägens lutning. Framför Lidingö stadshus och över torgbildningen övergår cykelbanan till ett lokalt cykelstråk med plattbeläggning. Utformningen upplevs som otydlig för gående och cyklister.

Cykelbanan avslutas vid Lidingö centrum där cyklister hänvisas utmed Bussgatan och Lejonstigen för vidare resa österut. Dock upplevs inte hänvisningen vara tydlig då flertalet cyklister under inventeringstillfället valde att cykla genom centrum där konflikter med gående kan uppstå.

Genom centumparkeringen finns en påbjuden dubbelriktad cykelbana med en bredd om cirka 1,9 meter. Cykelbanan upplevs ännu smalare till följd av den tvärställda parkeringen och buskage på vardera sida.

De gemensamma gång- och cykelbanorna har en varierande standard och bredd på cirka 2,5-4,0 meter. Stråken kan delvis upplevas som underdimensionerade och otrygga (se kapitel ”3.1 Gångtrafik”).

Cykelnätet har cykelhänvisning och är väl belyst med god sikt.



Figur 9 Stockholmsvägens dubbelriktade cykelbana.



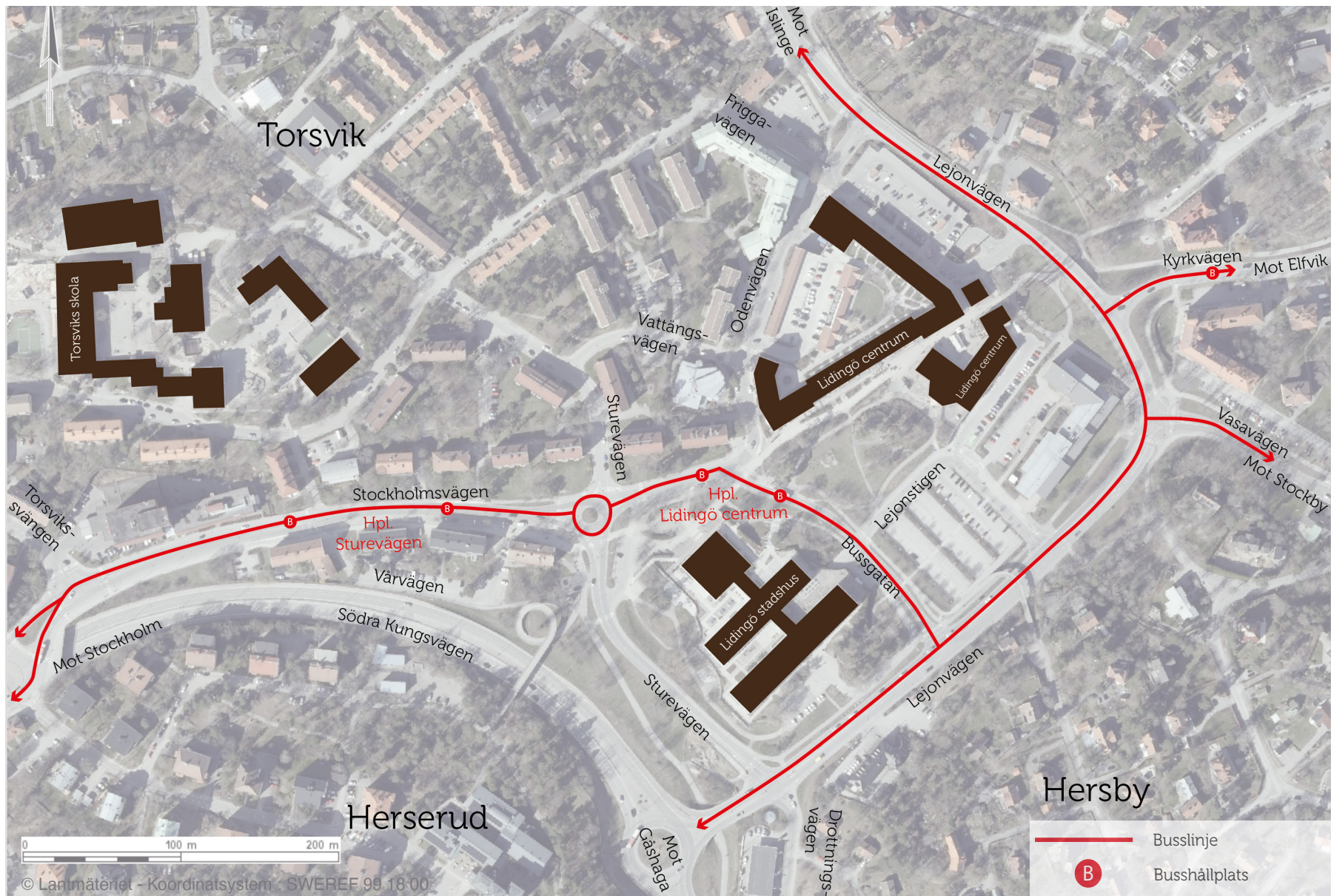
Figur 10 Cykelbanan genom centumparkeringen bakom Lidingö centrum.



Figur 11 Plattbelagd cykelbana framför Lidingö stadshus.



Figur 12 Gång- och cykelbanan genom Raoul Wallenbergsparken förbi busshållplatsen på Bussgatan.



Figur 13 Illustration av kollektivtrafiknätet inom utredningsområdet.

### 4.3. Kollektivtrafik

Bussar i linjetrafik trafikerar området via Stockholmsvägen, Bussgatan och Lejonvägen. I övrigt trafikerar Närtrafiken även Sturevägen, Lejonstigen och Odenvägen.

På Stockholmsvägen ligger busshållplats Sturevägen samt hållplatsen Lidingö centrum som trafikerar i östlig riktning. På Bussgatan ligger hållplats Lidingö centrum som trafikerar i västlig riktning. Hållplatserna är inte samlokaliserade vilket gör busslinjenätet mindre överblickbart. Samtliga hållplatser har en god utformning och är tillgänglighetsanpassade. För hållplats Sturevägen i västlig riktning på Stockholmsvägen ligger närmsta övergångsställe cirka 50 meter österut vilket försämrar hållplatsens tillgänglighet.

Hållplatserna trafikeras av flertalet busslinjer som täcker in större delen av Lidingö samt Ropsten i Stockholm som utgör en viktig knutpunkt till tunnelbanesystemet. Antalet busslinjer gör att turtätheten blir hög med avgångar var 2-4:e minut under högtrafik.

Cirka 1 km söder om området trafikerar Lidingöbanan. Lidingöbanan kan nås via områdets gång- och cykelbanor på cirka 20 minuters promenad eller 10 minuters cykeltur. Gångavståndet bedöms vara för långt för att Lidingöbanan ska utgöra en viktig kollektivtrafikkoppling med Lidingö centrum.



Figur 14 Busshållplats "Lidingö centrum" på Bussgatan.



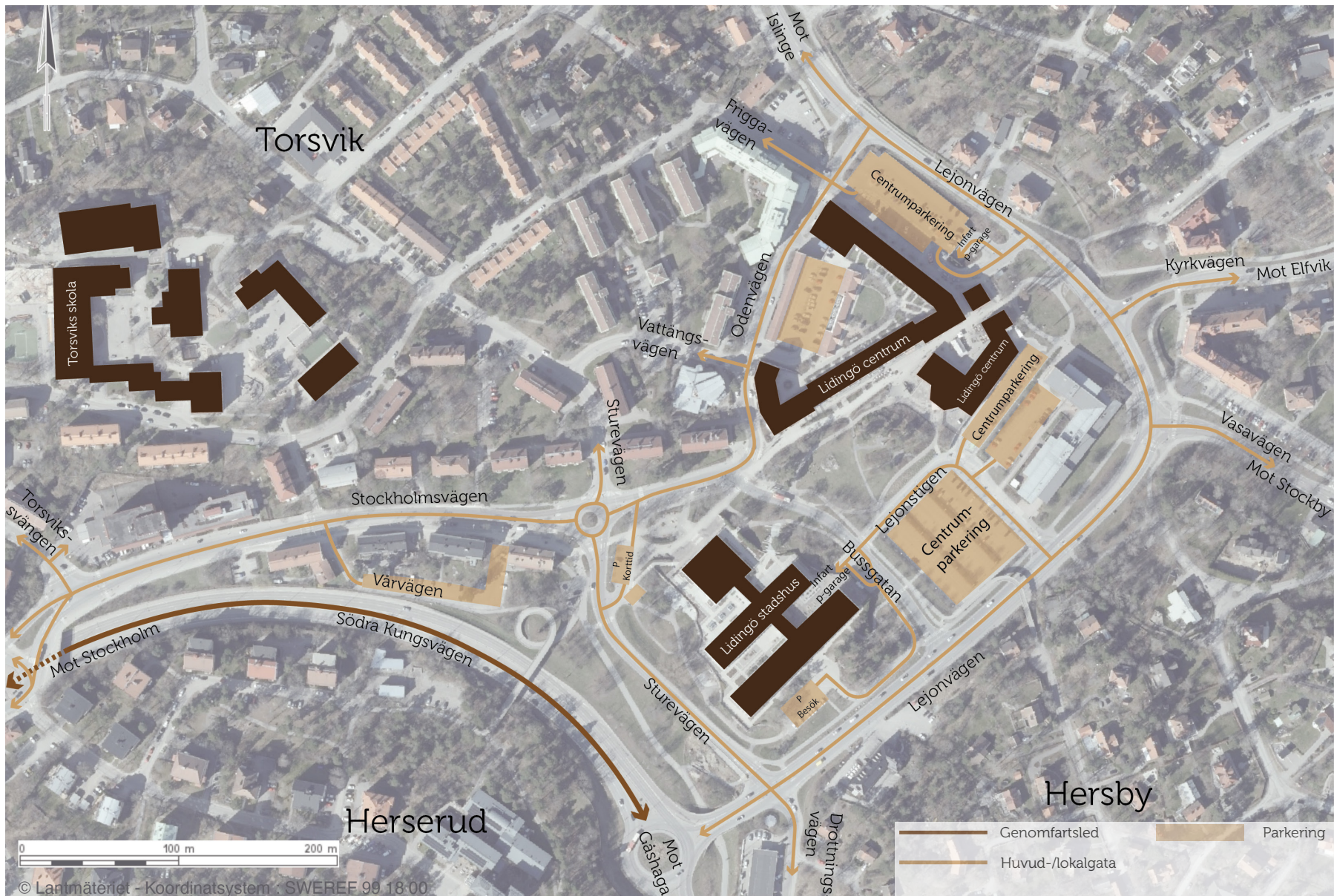
Figur 15 Påbjudet körfält för busstrafik på Bussgatan.



Figur 16 Busshållplats "Lidingö centrum" framför Lidingö stadshus.



Figur 17 Busshållplats "Sturevägen" på Stockholmsvägen.



Figur 18 Illustration av gatunätet inom utredningsområdet.

#### 4.4. Motorfordonstrafik

Vägnätet inom utredningsområdet utgörs av Södra Kungsvägen som genomfartsled för större delen av fordonen som trafikerar Lidingö, Stockholmsvägen, Sturevägen och Lejonvägen som områdets huvudgator samt flertalet mindre lokalgator. Samtliga uppmätta flöden nedan anges som medelantal under vardagar. Södra Kungsvägen har en skyltad hastighet på 70 km/h. Huvudgatorna har en skyltad hastighet på 40-50 km/h.

Tabell 1 Uppmätta flöden på Stockholmsvägen och Sturevägen.

|                        | Flöde             | Medelhastighet | 85-percentil |
|------------------------|-------------------|----------------|--------------|
| <b>Stockholmsvägen</b> | 8 100 fordon/dygn | 31 km/h        | 38 km/h      |
| <b>Sturevägen</b>      | 5 400 fordon/dygn | 38 km/h        | 43 km/h      |

Lokalgatorna är skyltade till 30 km/h med ett generellt lägre fordonsflöde på cirka 1 000-2 000 fordon per dygn.

Parkering finns runt om i hela området. Centrumparkering finns i anslutning till Lidingö centrum och är reglerad som två-tre timmars parkering. Ett parkeringsgarage för kundparkering finns norr om Lidingö centrum med infart från Lejonvägen. I anslutning till Lidingö stadshus finns en korttidsparkering samt besöksparkering. Med infart från Bussgatan finns ett parkeringsgarage för anställda i Lidingö stadshus. Övriga markparkeringsytor innehåller förhyrda platser för boende och/eller verksamma.

Utmed bl.a. Stockholmsvägen och Odenvägen finns gatuparkering. Parkeringen utmed Stockholmsvägen är reglerad som entimmesparkering. Parkeringen utmed Odenvägen är reglerad som 30-minutersparkering. Båda gatuparkeringarna används främst som besöksangöring till verksamheterna utmed gatorna.

Leveranser till verksamheterna i Lidingö centrum sköts från anvisade leveransplatser i anslutning till centrumparkeringarna och via insidorna av centrumbyggnaderna. Leveranser till Lidingö stadshus sker från besöksparkeringen och via parkeringsgaraget. Leveranser till verksamheterna utmed Stockholmsvägen sköts via gatans angöringsfickor som dock saknar hänvisade leveransplatser.



Figur 19 Stockholmsvägens sektion.



Figur 20 Parkeringsfickor utmed Stockholmsvägen.

#### 4.5. Olycksstatistik från STRADA

Ett utdrag har gjorts från STRADA över olyckor inrapporterade mellan 2000 och 2022. Utdraget innefattar utredningsområdet kring Stockholmsvägen och Lidingö centrum och omfattar vägtrafikolyckor där någon skadats. Informationen kommer från polis och/eller akutsjukvården. Det som rapporteras är de olyckor som kommer respektive källa till kännedom. Det finns en eftersläpning i rapporteringen, särskilt under Coronapandemin, vilket innebär att det kan tillkomma olyckor för 2020 och 2021.

Resultatet från STRADA bör endast ses som en fingervisning vad för typ och var konflikter samt olyckor kan uppstå, detta då allt inte rapporteras in och ”nästan-olyckor” inte fångas upp i statistiken.

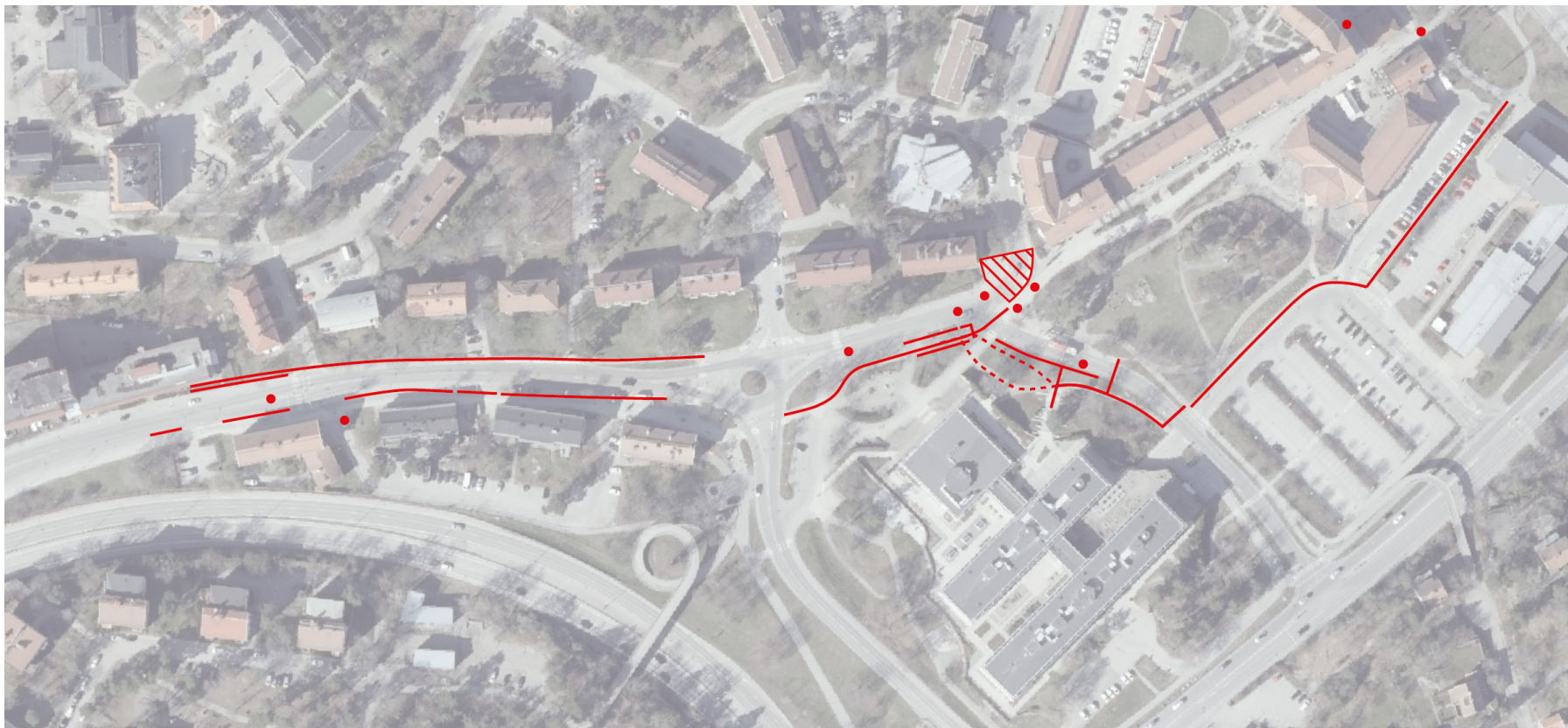
Totalt har 95 olyckor rapporterats in, varav 23 av olyckorna har varit singelolyckor bland gående och cyklister. Dessa olyckor handlar till stor del av snubbel-/halkolyckor. Totalt har 19 olyckor inträffat mellan oskyddade trafikanter och motorfordon, varav en av dessa inneburit en allvarlig personskada. En dödsolycka har inträffat orsakat av krock mellan två fordon.

Olyckorna sker utspritt över området med koncentration till gatunätets olika korsningspunkter. En antydning till konfliktrisk finns i korsningarna Stockholmsvägen/Torsviksvägen och Stockholmsvägen/Bussgatan/Odenvägen vid Lidingö centrum.

## 5. Åtgärdsförslag och konsekvensbeskrivning

Nedan följer identifierade åtgärdsförslag med tillhörande konsekvensbeskrivning. Åtgärdsförslagen är indelade i nummerordning och enligt färg för att tydligt kategorisera vilka som kan genomföras enskilt eller i kombination med annan åtgärd.

Varje åtgärd beskrivs i detalj med tillhörande skiss på utformningsförslag. Konsekvensbeskrivningen tar upp trafikala konsekvenser samt eventuella konflikter med ledningar, brunnar och belysningsstolpar. Till varje åtgärdsförslag följer en ekonomisk kostnadsuppskattning.



Figur 21 Illustration av samtliga åtgärdsförslag inom utredningsområdet.

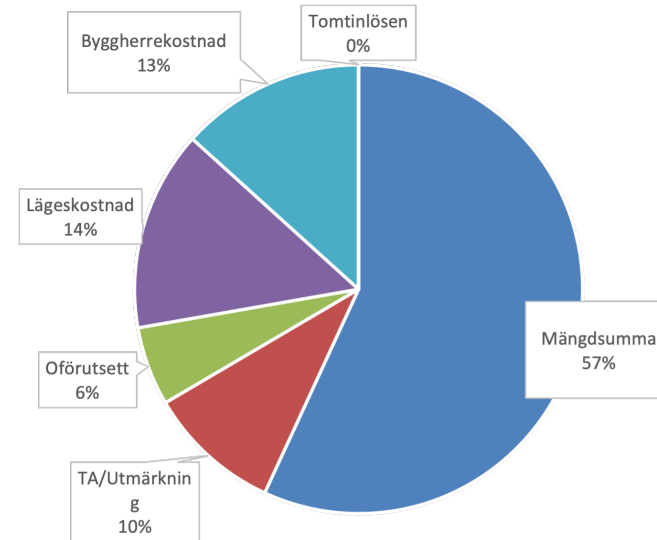
## Ekonomisk uppskattning

För varje åtgärd har en grov kostnadsuppskattning tagits fram. Uppskattningen tar endast hänsyn till byggkostnaden vilket innebär att totalkostnaden för åtgärderna förväntas vara högre när vidare planering och projektering har genomförts.

I kostnadsuppskattningen, se Figur 22, ingår mängder, byggherrekostnader, lägeskostnad, TA/utmärkning, oförutsedda kostnader samt ett antagande att markförhållandena är fördelaktiga.

Parametrar som kan komma att påverka totalkostnaden för åtgärderna klagörs under projekteringen och kan bestå av:

- » Gestaltning av ytorna
- » Ledningsflytt
- » Omhändertagande av förorenade massor
- » Markägoförhållanden/servitut.



Figur 22 Exempel på kostnadsfördelning per post för ett åtgärdsförslag.

## 5.1. Vårvägen

Inför uppdraget har ambitioner och idéer framförts från Lidingö stad om att hänvisa den primära cykeltrafiken utmed Stockholmsvägen via Vårvägen. Detta för att undvika eventuella konflikter mellan cyklister och gående som rör sig mellan gatans parkeringsfickor och verksamheterna. Stockholmsvägens cykelstråk föreslås därför förläggas inom stadens servitut utmed Vårvägens södra gång- och cykelbana.

Att hänvisa den primära cykeltrafiken via Vårvägen bedöms vara en bakväg och omväg för cyklister utmed Stockholmsvägen. Stockholmsvägens dubbelriktade cykelbana utgör en viktig koppling mellan centrala Lidingö och Stockholms innerstad och bör således inte ges en sträckning som försämrar cykelnätets överblickbarhet och framkomlighet. Riskerna bedöms som stora att cyklister fortsatt kommer cykla utmed Stockholmsvägen på gångbanan eller i körbanan vilket bidrar till att de upplevda problemen med cyklar ökar. Ett hänvisat cykelstråk utmed Vårvägen bedöms dessutom inte bidra till att förhöja Stockholmsvägens centrumkaraktär.

Vårvägens servitut är litet och har en bredd på cirka 1,5 meter vilket inte möjliggör en fullgod standard på en dubbelriktad gång- och cykelbana. En breddning av servitutet är inte möjligt till följd av gatans bredd vid Vårvägens in-/utfart till Stockholmsvägen, samt att det skulle innebära fastighetsjuridiska förändringar. Ett ingrepp i gatan skulle innebära flytt av ledningar och brunnar och påverka verksamheternas parkeringar utmed Vårvägen.

Vid tillfällen då det uppstår problem med fjärrvärmen på delar av Lidingö kan gång- och cykelbanan behöva tas i anspråk och grävas upp. I detta fall hänvisas gående och cyklister till blandtrafik på en sträcka där fordon manövrerar och backar intill Vårvägens parkering. Situationen anses vara olämplig och försämrar framkomligheten samt trafiksäkerheten för gående och cyklister vilket bör motverkas så långt som möjligt på ett viktigt gång- och cykelstråk.



Figur 23 Vårvägen sett från Stockholmsvägen.

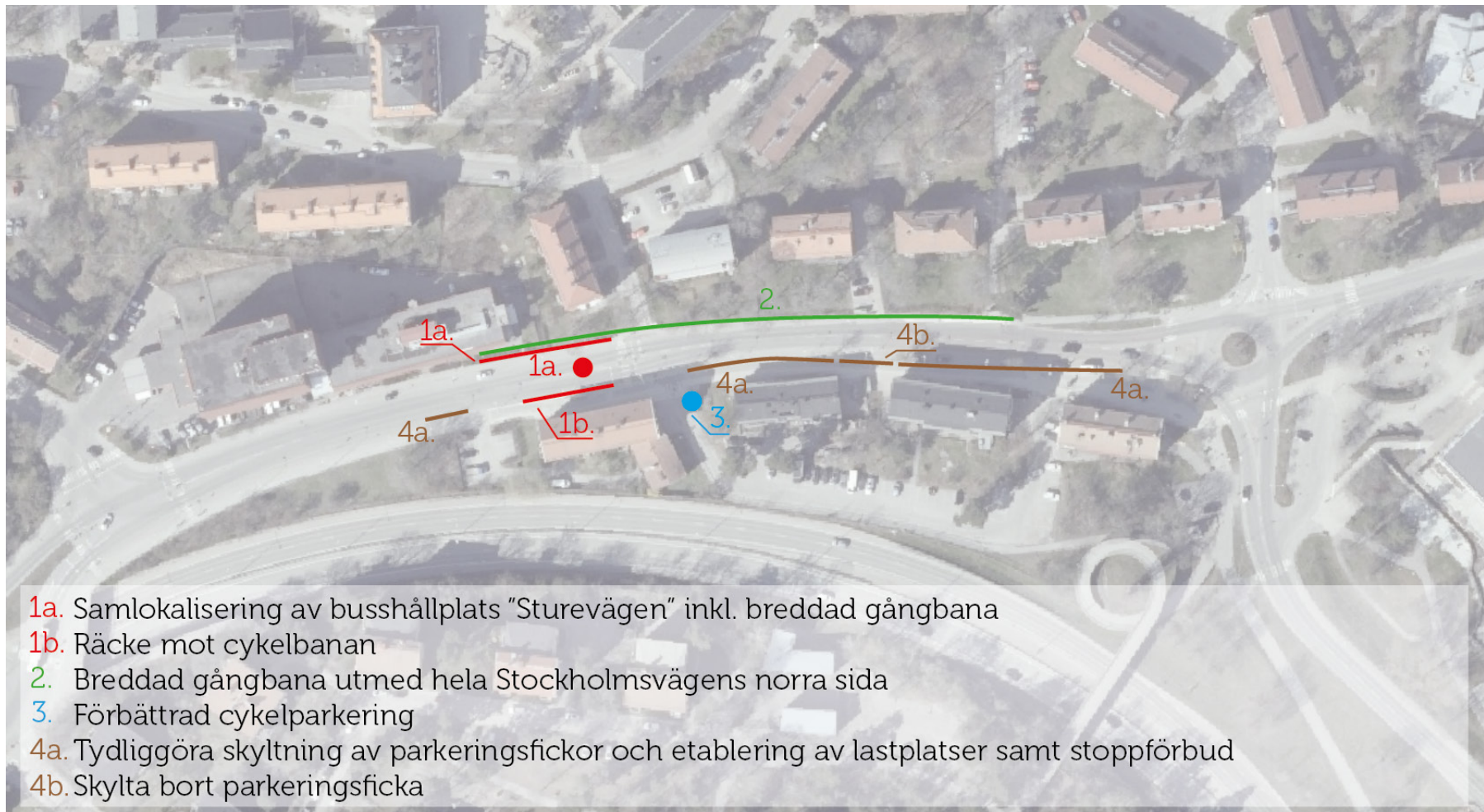


Figur 24 Vårvägens gång- och cykelbana.



Figur 25 Skissat förslag på en breddning av befintlig gång- och cykelbana utmed Värvägen. Alternativet medför flera negativa konsekvenser.

## 5.2. Stockholmsvägen



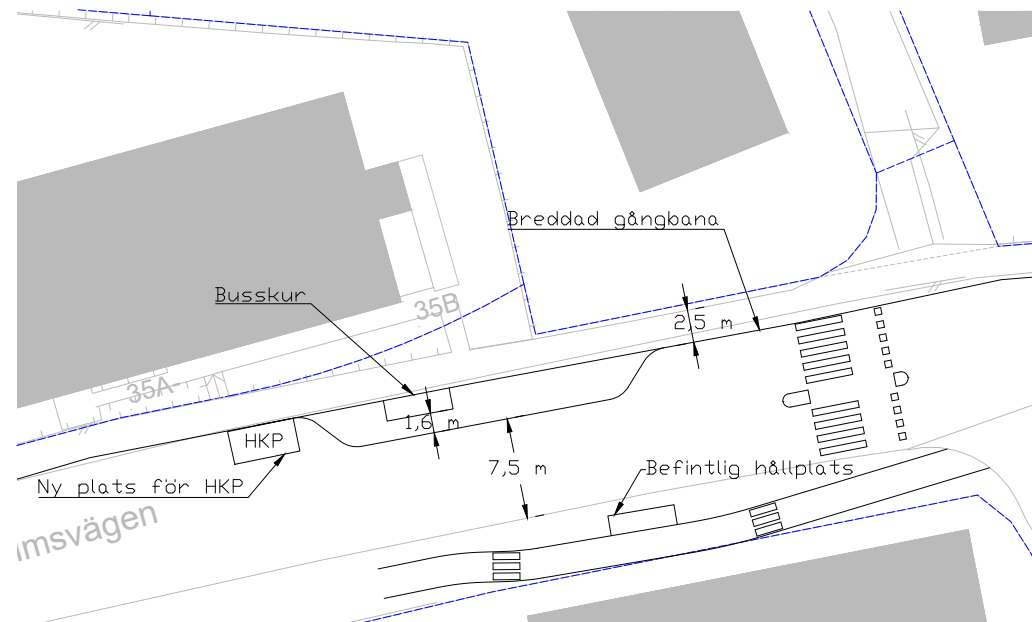
Figur 26 Illustration av åtgärdsförslag utmed Stockholmsvägen.

### 1a - Samlokalisering av busshållplats "Sturevägen" inklusive breddad gångbana

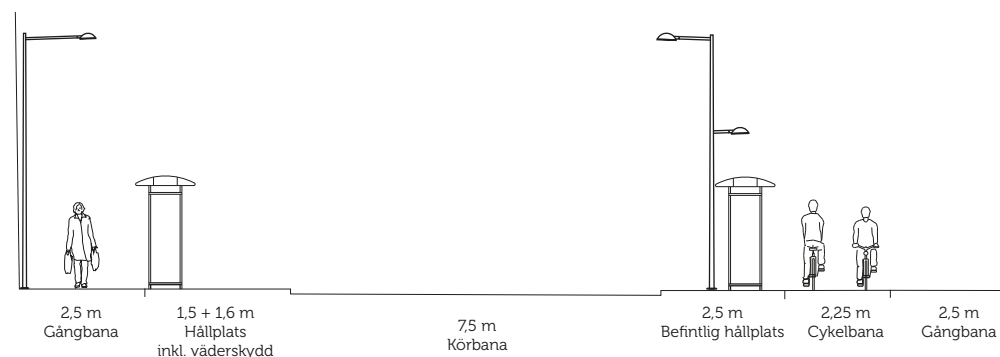
Förslaget innebär att busshållplats "Sturevägen" på Stockholmsvägen flyttas västerut mot Lidingö Arena där befintlig hållplats i östlig riktning ligger. Samlokaliseringen innebär att en enkel stopphållplats etableras. Samtidigt föreslås gångbanan anpassas och breddas på en sträcka om cirka 90 meter utmed Stockholmsvägens norra sida till att hålla en god standard på 2,5 meters bredd.

Fördelen med att samlokalisera busshållplatserna är att bussnätet blir mer överblickbart och tydligare för resenärer. Dessutom bedöms det bidra till att skapa en starkare centrumkaraktär med lägre fordonshastigheter till följd av en smalare sektion samt att tillgängligheten och trafiksäkerheten förbättras med ett närmre avstånd till närmsta övergångsställe. En flytt påverkar inte kollektivtrafikens upptagningsområde nämnvärt enligt *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län* från Trafikförvaltningen. En bredare gångbana innebär en förbättrad tillgänglighet för gående utmed sträckan vid busshållplatsen och till verksamheterna på norra sidan.

Åtgärden innebär att en mer detaljerad utredning behövs för att säkerställa en eventuell konflikt med befintlig vattenledning i gatan. Brunnar i gatan behöver justeras. Längs Stockholmsvägens norra sida framför Lidingö Arena uppskattas cirka 3-4 parkeringsplatser behöva tas bort och befintlig parkering för rörelsehindrade flyttas fram.



Figur 27 Skiss av åtgärdsförslag 1a på Stockholmsvägen.



Figur 28 Sektion av åtgärdsförslag 1a på Stockholmsvägen.

## Kostnadsuppskattning

Tabell 2 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 1a på Stockholmsvägen.

| Kostnad  |            |
|--|------------|
| Samlokalisering av busshållplats "Sturevägen" inklusive breddad gångbana | 836 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning och eventuella ledningsflyttar som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet "Ekonomisk uppskattning".



Figur 29 Befintlig busshållplats utmed Stockholmsvägen som föreslås flyttas.

### 1b - Räcke mot cykelbana

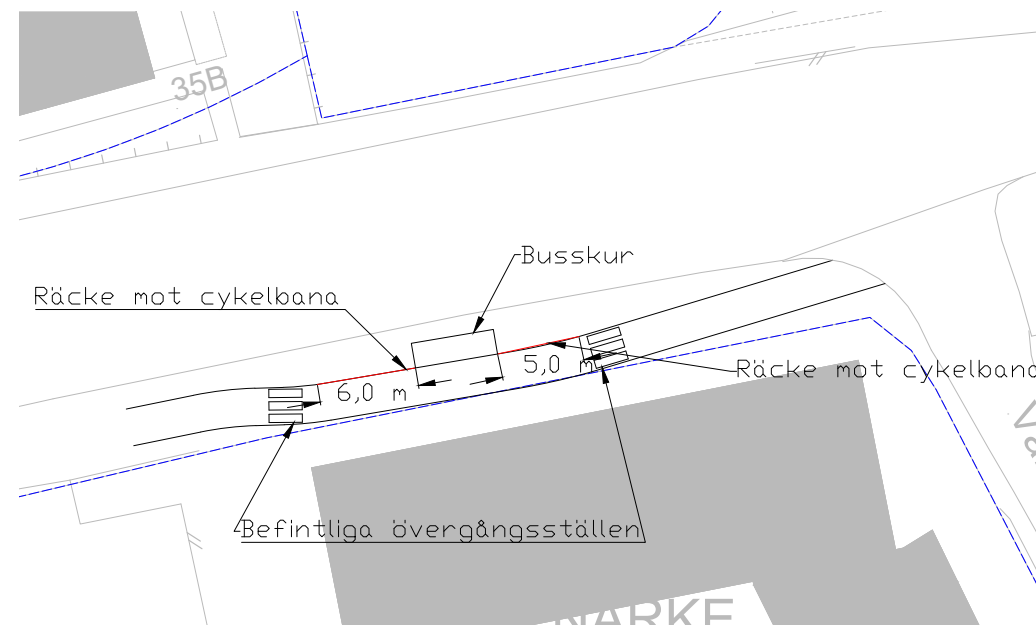
I samband med en samlokalisering av busshållplatserna, eller som fristående åtgärd, föreslås att ett räcke anläggs mellan busshållplatsen i östlig riktning mot cykelbanan på Stockholmsvägen. Räckets föreslås sträcka sig till de närliggande övergångsställena över cykelbanan öster och väster om busshållplatsen. Ett räcke motverkar risken att resenärer hamnar i cykelbanan med konflikter som följd.

#### Kostnadsuppskattning

Tabell 3 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 1b på Stockholmsvägen.

| Kostnad             |           |
|---------------------|-----------|
| Räcke mot cykelbana | 53 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet "Ekonomisk uppskattning".



Figur 30 Skiss av åtgärdsförslag 1b på Stockholmsvägen.



Figur 31 Befintlig hållplats som föreslås få räcke mot cykelbanan.

## 2 - Breddad gångbana utmed hela Stockholmsvägens norra sida

Förslaget innebär att hela Stockholmsvägens norra gångbana breddas cirka 0,5 meter för att erhålla en genomgående och god standard på 2,5 meters bredd. Förslaget kan samordnas med breddningen av gångbanan i samband med samlokaliseringen av busshållplatserna i förslag 1a.

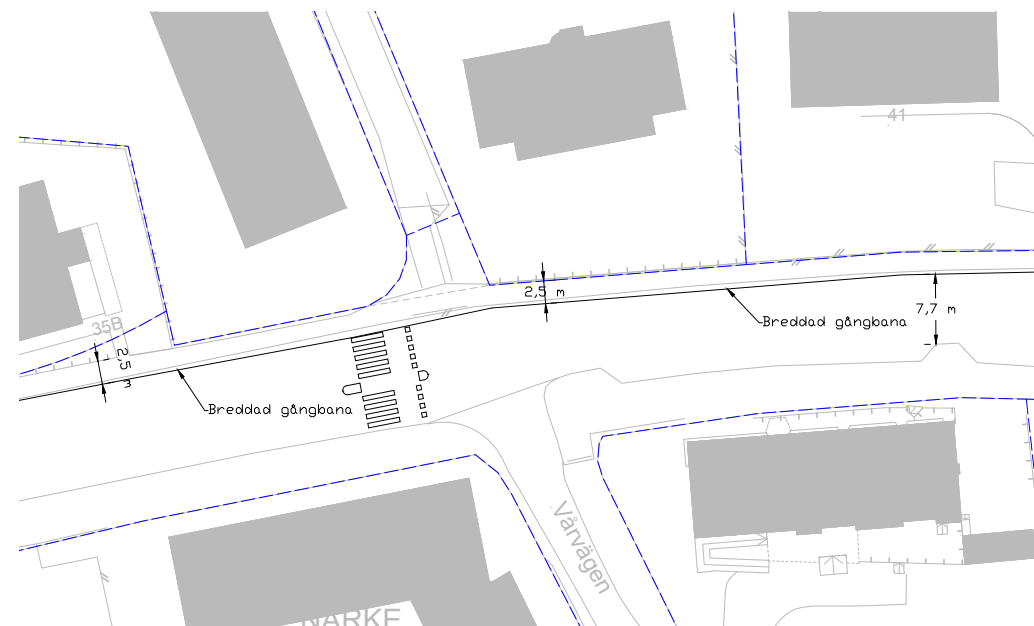
Fördelen med en breddad gångbana är att god tillgänglighet säkerställs. Åtgärden kräver mest troligt att befintliga ledningar i mark behöver flyttas och brunnar behövs justeras.

### Kostnadsuppskattning

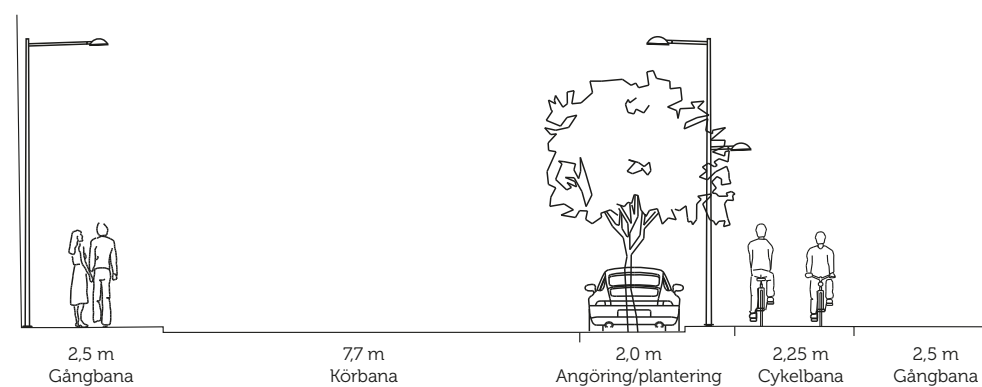
Tabell 4 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 2 på Stockholmsvägen.

| Kostnad   |            |
|---|------------|
| Breddad gångbana utmed hela Stockholmsvägens norra sida | 673 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning och eventuella ledningsflyttar som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet "Ekonomisk uppskattning".



Figur 32 Skiss av åtgärdsförslag 2 på Stockholmsvägen.



Figur 33 Sektion av åtgärdsförslag 2 på Stockholmsvägen.

### 3 - Förbättrad cykelparkering

Förslaget innebär att befintlig cykelparkering vid Vårvägen utökas och förbättras i standard. Specifik utformning föreslås studeras vidare men följande alternativ har identifierats:

- » Anlägga tvåvåningscykelställ med tak och gasfjäder för hjälp vid lyft
- » Utöka antalet cykelparkeringar på fastighetsmark utmed Stockholmsvägen med standard likt ovanstående förslag. Platserna bör erbjudas ramlåsning och en andel bör väderskyddas. Alternativet behövs diskuteras vidare med berörd fastighetsägare.

En utökning och förbättring av Vårvägens cykelparkering anses viktig för att erbjuda tillräcklig och god cykelparkering för skolelever på Torsviks skola samt besökande till verksamheter utmed Stockholmsvägen. Alternativet att förlägga fler parkeringar i samråd med fastighetsägaren är att rekommendera och det är det som har kostnadsuppskattats. Åtgärden kräver bergschakt med tillhörande riskanalys vilket innebär att kostnaden går upp.

Åtgärdsförslaget skissas ej upp.

### Kostnadsuppskattning

Tabell 5 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 3 på Stockholmsvägen.

| Kostnad                   |            |
|---------------------------|------------|
| Förbättrad cykelparkering | 176 000 kr |



Figur 34 Dagens situation vid befintlig cykelparkering utmed Stockholmsvägen.

#### 4a - Tydliggöra skyltning av parkeringsfickor och etablering av lastplatser

Förslaget innebär att samtliga parkeringsfickor utmed södra sidan om Stockholmsvägen tydliggörs med kompletterande skyltning om gällande entimmesparkering vid varje parkeringsficka. I de två fickorna närmast Sturevägen föreslås lastplatser anläggas med syfte att försörja närliggande verksamheter. Lastplatserna föreslås tidsregleras under morgonen för att erbjuda parkering under tider då leveranser inte sker.

Fördelen med förslaget är att tydliggöra Stockholmsvägens funktion och för att säkerställa respektive verksamhets leveransbehov. Idag sker leveranserna i fickorna då det är ledigt, men inte alltför sällan sker de från körbanan. Då parkeringsutbudet minskar under en viss tid bör lastplatserna tidsstyras till de timmar verksamheterna har få besökare.

Nackdelen är att cirka sex parkeringsplatser blir indisponibla under en viss tid på dygnet.

#### Kostnadsuppskattning

Tabell 6 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 4a på Stockholmsvägen.

| Kostnad   |           |
|---|-----------|
| Tydliggöra skyltning av parkeringsfickor och etablering av lastplatser samt stoppförbud | 31 000 kr |

#### 4b - Skylta bort parkeringsficka

Som komplement till åtgärdsförslag 4a kan parkeringsmöjligheten i höjd med Stockholmsvägen 38 och 40 (vid Lidingö Bröd och Pâtisserie) skyltas bort genom att införa stoppförbud för att säkerställa tillgängligheten till befintlig parkering till fastighet. I detta alternativ behövs en lastplats till verksamheterna säkerställas i närliggande parkeringsficka.

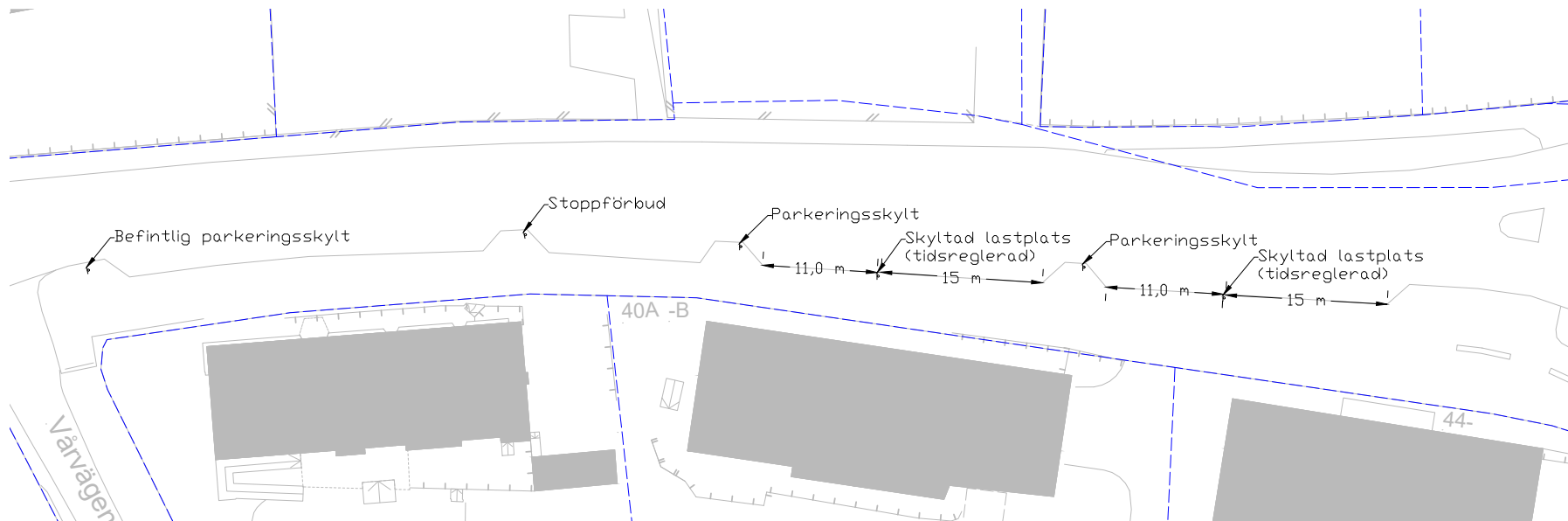
#### Kostnadsuppskattning

Tabell 7 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 4b på Stockholmsvägen.

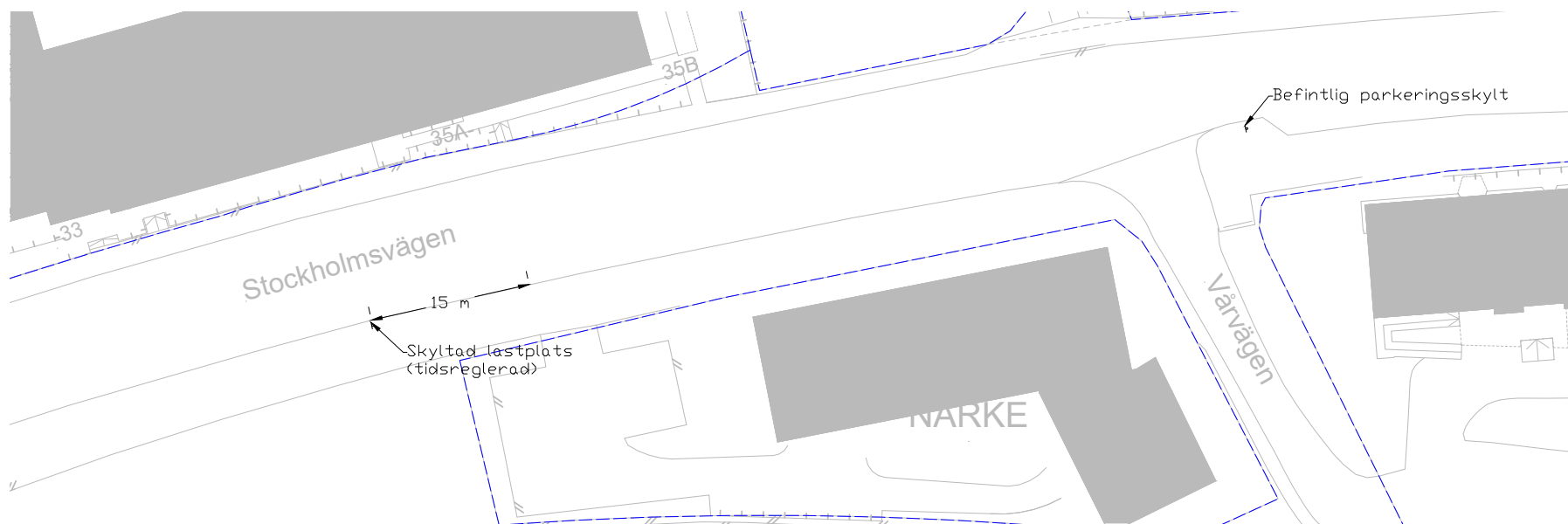
| Kostnad                     |          |
|-----------------------------|----------|
| Skylta bort parkeringsficka | 6 000 kr |



Figur 35 Befintliga parkeringsfickor utmed Stockholmsvägen som föreslås tydliggöras, få kompletterande lastfickor och ett införande av stoppförbud.

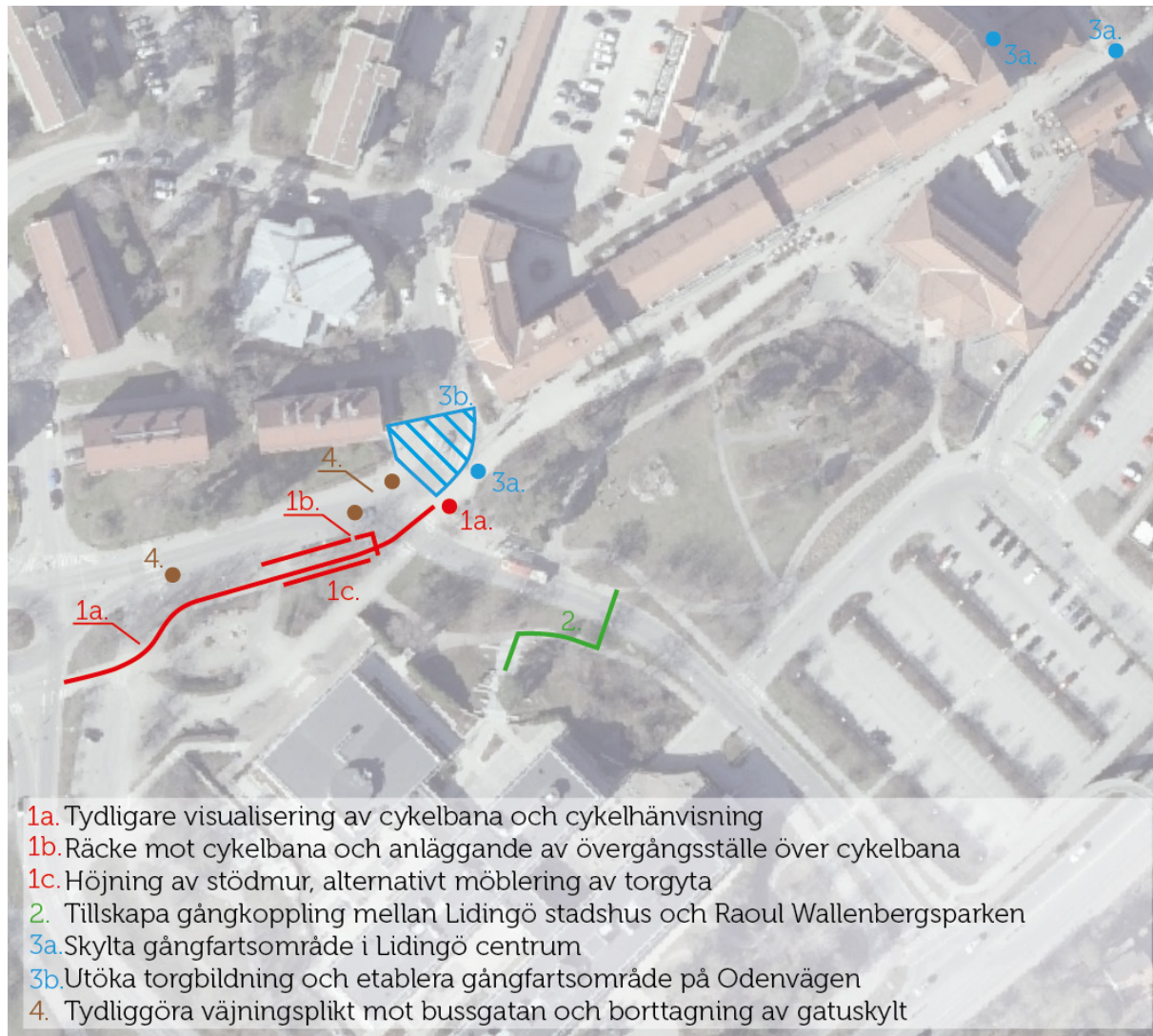


Figur 36 Skiss av åtgärdsförslag 4a och 4b (stoppförbud) på östra delen av Stockholmsvägen.



Figur 37 Skiss av åtgärdsförslag 4a på västra delen av Stockholmsvägen.

### 5.3. Lidingö stadshus och -centrum



Figur 38 Illustration av åtgärdsförslag vid Lidingö stadshus och -centrum.

### 1a - Tydligare visualisering av cykelbana och cykelhänvisning

Förslaget innebär att cykelbanan över torgytan intill Lidingö centrum förtydligas visuellt, samt att cykelhänvisningen tydliggörs. Cykelbanan föreslås få en avvikande beläggning, förslagsvis asfalt, samt tydligare cykelsymboler. Efter cykelöverfarten över Bussgatan föreslås befintlig cykelhänvisning tydliggöras med en bättre placering.

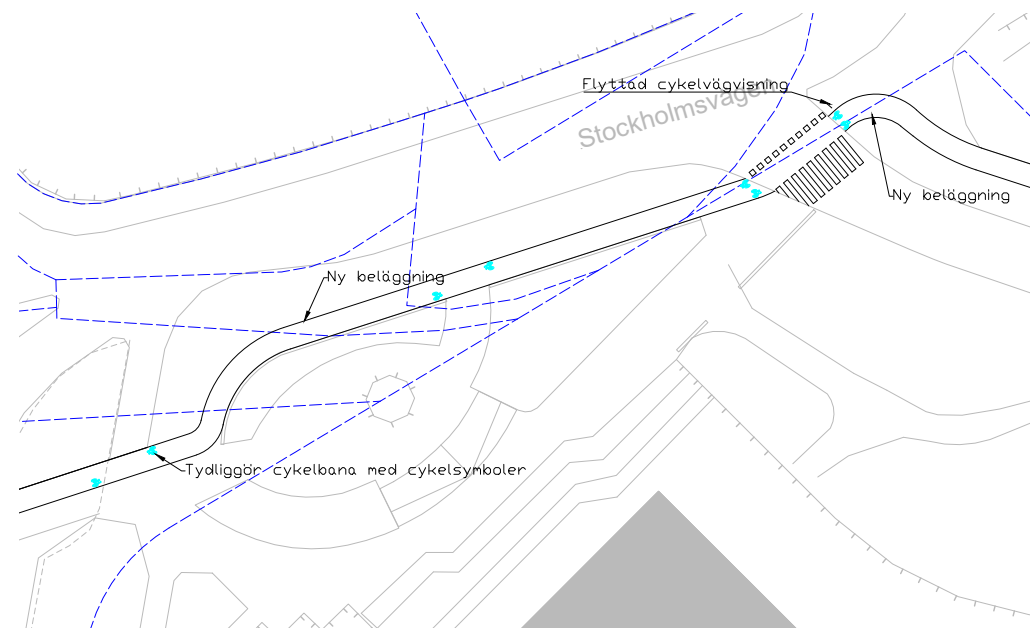
Fördelen med förslaget är att en visualisering och bättre cykelhänvisning minskar risken för konflikter mellan gående och cyklister samt att cyklister väljer att inte cykla ner i Lidingö centrum.

#### Kostnadsuppskattning

Tabell 8 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 1a vid Lidingö stadshus och -centrum.

| Kostnad  |            |
|--|------------|
| Tydligare visualisering av cykelbana och cykelhänvisning | 313 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet ”Ekonomisk uppskattning”.



Figur 39 Skiss av åtgärdsförslag 1a vid Lidingö stadshus och -centrum.



Figur 40 Cykelbanan utmed Lidingö stadshus som föreslås förtydligas genom visualisering.

### 1b - Räcke mot cykelbana och anläggande av övergångsställe över cykelbana

I samband med förslag 1a, eller som fristående åtgärd, föreslås att ett räcke anläggs mellan busshållplatsen "Lidingö centrum" i östlig riktning och cykelbanan på torgytan. Räcke föreslås mellan busskurerna, cirka 5 meter västerut och cirka 1,5 meter österut mot befintligt träd och soptunna. Vinsten med åtgärden är att risken för att resenärer hamnar i cykelbanan med konflikter som följd minskar.

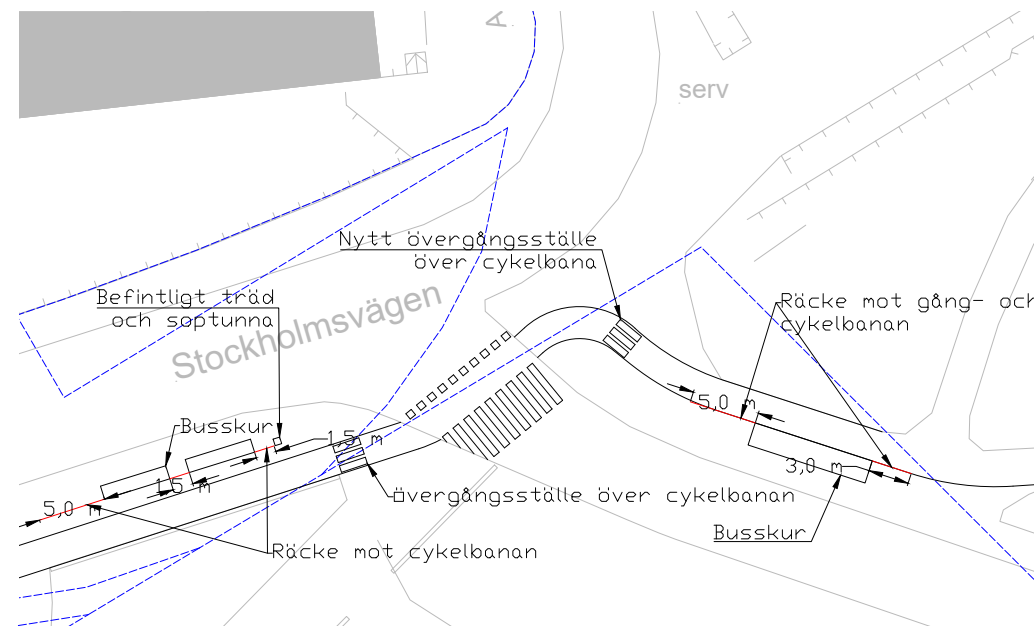
För att tydligare hänvisa gående rätt och samtidigt uppmärksamma gående och cyklister om varandras närvaro föreslås att ett övergångsställe anläggs över cykelbanan intill korsningen med Bussgatan. Förslaget innebär att befintlig belysningsstolpe behövs flyttas.

#### Kostnadsuppskattning

Tabell 9 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 1b vid Lidingö stadshus och -centrum.

| Kostnad  |           |
|--|-----------|
| Räcke mot cykelbana och anläggande av övergångsställe över cykelbana | 95 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet "Ekonomisk uppskattning".



Figur 41 Skiss av åtgärdsförslag 1b vid Lidingö stadshus och -centrum.



Figur 42 Konfliktpunkt mellan cykelbana och busshållplatsen.

### 1c - Höjning av stödmur och möblering av torgyta

I samband med förslag 1a och 1b, eller som fristående åtgärd, föreslås befintlig stödmur mot plantering bakom busshållplatsen höjas eller förses med ett smidesräcke på en sträcka om cirka 22 meter för att motverka viljan att sitta och uppehålla sig intill stödmuren. Då stödmuren ligger dikt an cykelbanan innebär förslaget att risker för konflikter mellan gående och cyklister minimeras. Idag uppstår flertalet konflikter mellan cyklister och väntande bussresenärer. En höjning av stödmuren bör fortsatt utredas då det även finns behov att se över trädens kondition i planteringsytan. En samplanering tillsammans med landskap rekommenderas för gestaltning och de trafikala funktionerna.

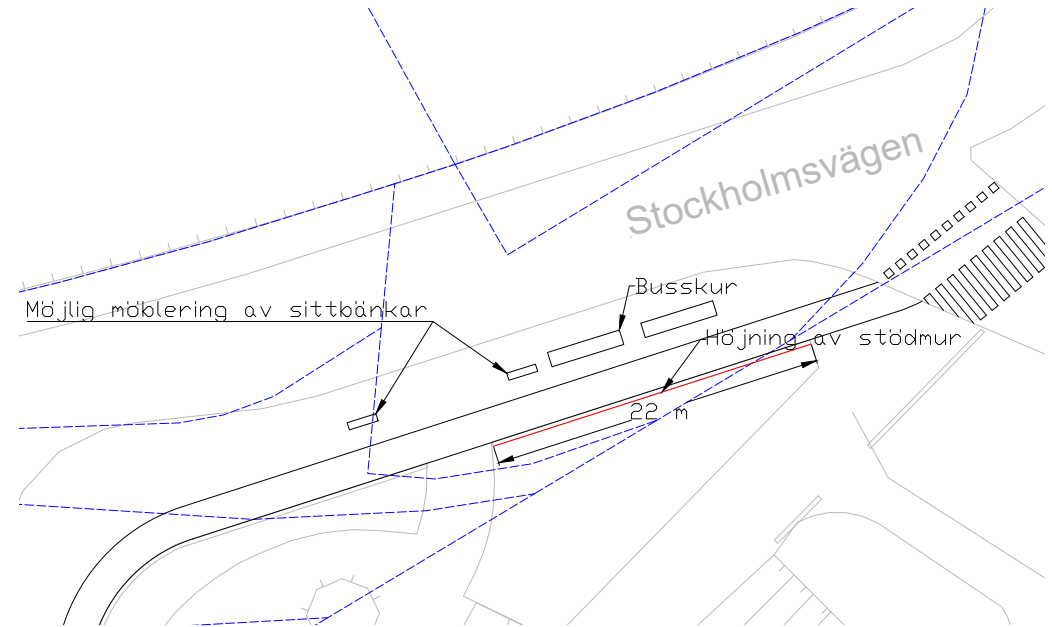
Som komplement till en höjning av stödmuren kan möblering som erbjuder sittmöjligheter på torgytan intill busshållplatsen, upplåtas.

#### Kostnadsuppskattning

Tabell 10 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 1c vid Lidingö stadshus och -centrum.

| Kostnad                                     |            |
|---|------------|
| Höjning av stödmur och möblering av torgyta | 196 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet ”Ekonomisk uppskattning”.



Figur 43 Skiss av åtgärdsförslag 1c vid Lidingö stadshus och -centrum.

## 2 - Tillskapa gångkoppling mellan Lidingö stadshus och Raoul Wallenbergparken

Förslaget innebär att en gångkoppling skapas mellan trappan från Lidingö stadshus och Raoul Wallenbergparken. Ett övergångsställe föreslås anläggas över Bussgatan cirka 5 meter bakom befintlig hållplats. Övergångsstället ansluts till befintlig gångbana söder om Bussgatan, samt gång- och cykelbanan i Raoul Wallenbergparken. Åtgärden innebär eventuellt att befintliga ledningar i mark, gatubelysning och brunnar behöver hanteras.

Fördelen med förslaget är att en saknad koppling mellan Lidingö stadshus, Raoul Wallenbergparken och vidare ner till Lidingö centrum etableras. Kopplingen bidrar till att skapa en trygg och säker passage över bussgatan för gående mellan hållplatsen och områdets målpunkter.

Nackdelen är övergångsställets placering 5 meter bakom hållplatsen, vilket styrs av riktlinjer från RiGata-Buss, inte ger den gena visuella kopplingen över Bussgatan.

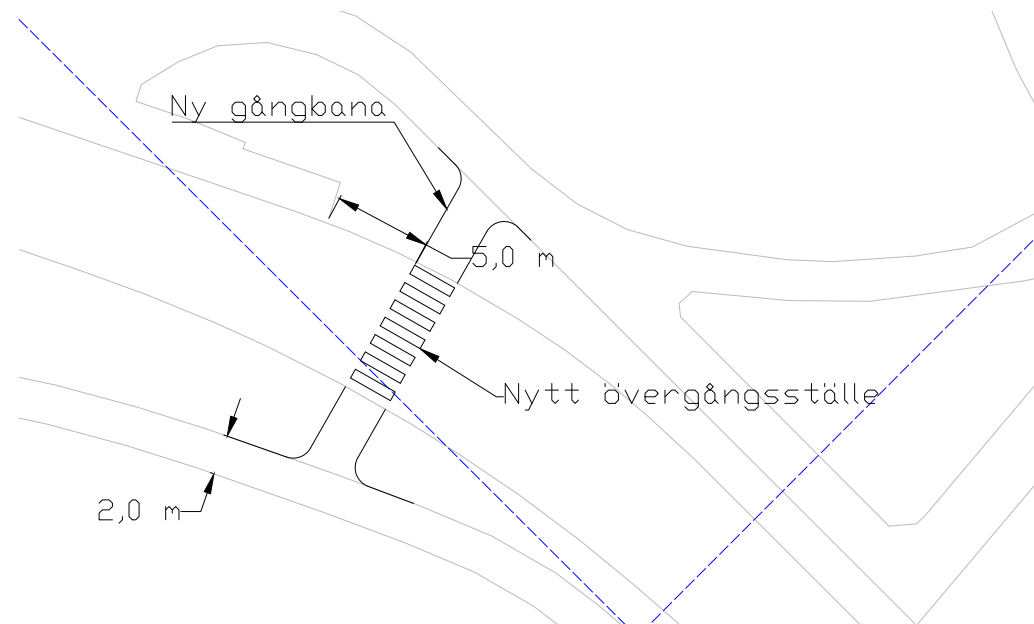
Åtgärden har samrått med utvecklingsprojektet av Raoul Wallenbergparken.

### Kostnadsuppskattning

Tabell 11 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 2 vid Lidingö stadshus och -centrum.

| Kostnad   |            |
|---|------------|
| Tillskapa gångkoppling mellan Lidingö stadshus och Raoul Wallenbergparken | 162 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet "Ekonomisk uppskattning".



Figur 44 Skiss av åtgärdsförslag 2 vid Lidingö stadshus och -centrum.

### 3a - Skylta gångfartsområde i Lidingö centrum

Förslaget innebär att Lidingö centrum skyltas som ett gångfartsområde. Skyltningen bedöms bidra till att motverka risken och tydliggöra att trafik i Lidingö centrum sker på de gåendes villkor.

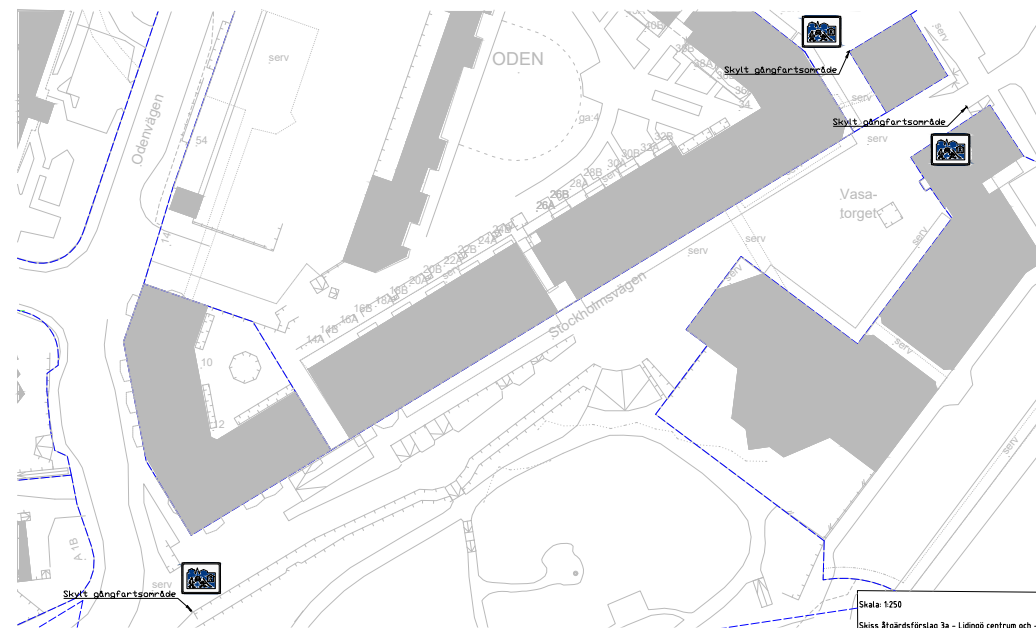
I det fortsatta arbetet är det viktigt att området utformas så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart.

#### Kostnadsuppskattning

Tabell 12 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 3a vid Lidingö stadshus och -centrum.

| Kostnad                                  |           |
|--|-----------|
| Skylta gångfartsområde i Lidingö centrum | 42 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet ”Ekonomisk uppskattning”.



Figur 45 Skiss av åtgärdsförslag 3a vid Lidingö stadshus och -centrum.



Figur 46 Entrén till Lidingö centrum som föreslås skyltas som gångfartsområde.

### 3b - Utöka torgbildning och etablera gångfartsområde på Odenvägen

Förslaget bör ses som ett komplement till att skylta Lidingö centrum som ett gångfartsområde. Förslaget innebär att del av Odenvägen mellan Lidingö centrum och fastighet Frej 11 höjs upp, plattbeläggs och skyltas som gångfartsområde. Angöringsplats för leveranser till fastighetens kvartersbutik anläggs som tidsbegränsad på gångfartsområdet på gatumark. Ytan innanför fastighetsgräns föreslås möbleras upp för att förhindra parkering och angöring.

Fördelen med förslaget är att entrén till Lidingö centrum tydliggörs och utökas, fordons hastigheter hålls nere, leveranser och parkering till fastigheten ordnas upp och att gående prioriteras i gaturummet.

Förslaget innebär att befintliga ledningar i mark behöver hanteras och brunnar i gatan behöver justeras.

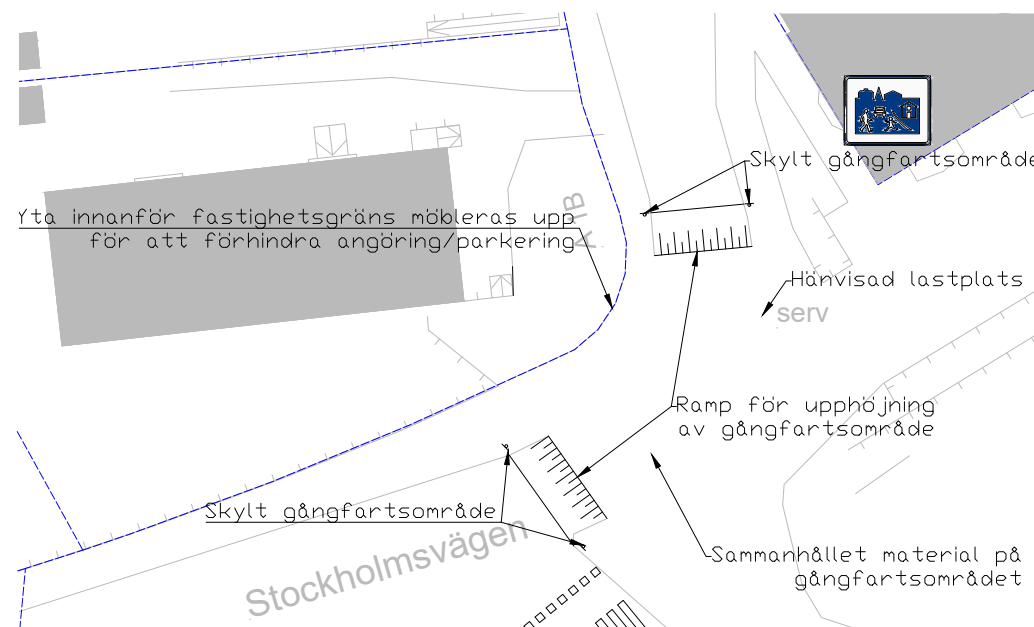
Åtgärden har samrått med utvecklingsprojektet av Raoul Wallenbergparken. I det fortsatta arbetet är det viktigt att området utformas så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart.

#### Kostnadsuppskattning

Tabell 13 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 3b vid Lidingö stadshus och -centrum.

| Kostnad  |            |
|--|------------|
| Utöka torgbildning och etablera gångfartsområde på Odenvägen | 442 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning och eventuella ledningsflyttar som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet ”Ekonomisk uppskattning”.



Figur 47 Skiss av åtgärdsförslag 1a vid Lidingö stadshus och -centrum.



Figur 48 Del av Odenvägen som föreslås höjas upp, plattbeläggas och skyltas som gångfartsområde.

#### 4 - Tydliggöra väjningsplikt mot Bussgatan och borttagning av vägmärke

Förslaget innebär att korsningen mellan Stockholmsvägen/Odenvägen och Bussgatan tydliggörs där väjningsplikt införs på Stockholmsvägen för att lämna fri lejd för busstrafiken. Skyltning och vägmärkning föreslås från bägge håll på Stockholmsvägen/Odenvägen. I samband med detta tas befintligt vägmärke "varning för korsning" med tilläggs skylt "50 meter" bort vid Stockholmsvägens cirkulation i östlig körriktning. Befintliga väjningsmärken på Bussgatan tas bort.

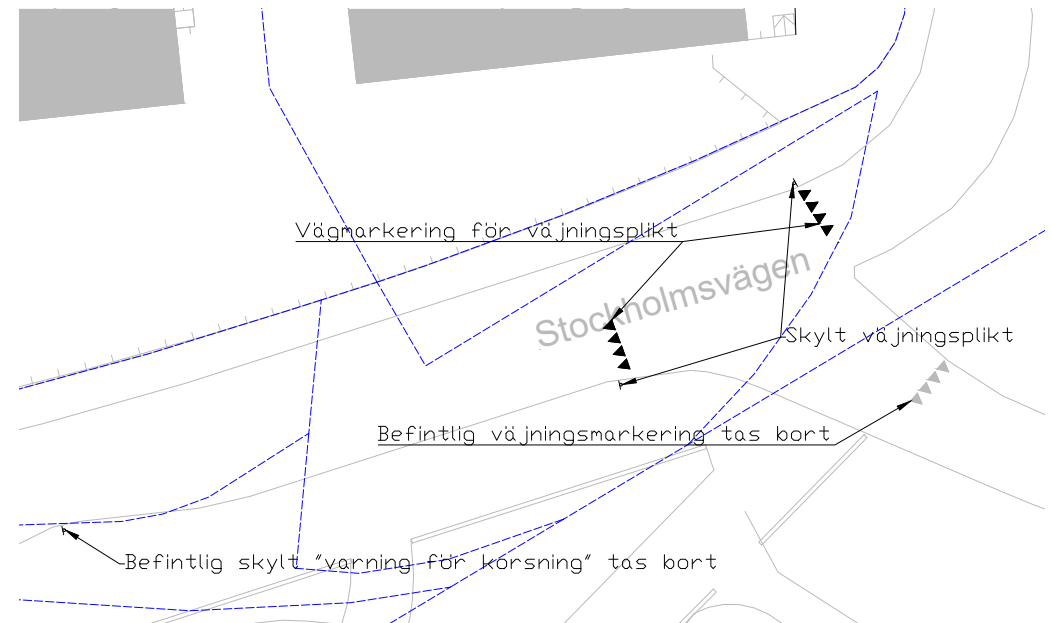
Förslaget innebär att korsningens funktion tydliggörs där busstrafik till och från Bussgatan får prioritet. Bedömningen är att åtgärden inte leder till ökad risk för köbildning på Stockholmsvägen.

#### Kostnadsuppskattning

Tabell 14 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 4 vid Lidingö stadshus och -centrum.

| Kostnad  |           |
|--|-----------|
| Tydliggöra väjningsplikt mot Bussgatan och borttagning av vägmärke | 23 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet "Ekonomisk uppskattning".



Figur 49 Skiss av åtgärdsförslag 1a vid Lidingö stadshus och -centrum.

### 5.3.1. Lidingö stadshus- och centrum: mer ambitiöst



Figur 50 Illustration av mer ambitiösa åtgärdsförslag vid Lidingö stadshus och -centrum.

## 5a - Samlokalisering av busshållplats "Lidingö centrum" inklusive ny gångbana

Förslaget innebär att busshållplatsen "Lidingö centrum", förlagd på Stockholmsvägen, flyttas österut till Bussgatan där befintlig hållplats i västlig körriktning ligger. Samlokaliseringen innebär att en enkel stopphållplats etableras. I samband med samlokaliseringen föreslås en ny gångbana löpa längs med Bussgatan för att tillgängliggöra busshållplatsen. Standarden säkerställs med 2,5 meters bredd. Ett övergångsställe anläggs över Bussgatan cirka 15 meter framför hållplatsen i östlig körriktning. Detta enligt riktlinjer från RiGata-Buss.

Fördelen med att samlokalisera busshållplatserna är att bussnätet blir mer överblickbart och tydligare för resenärer, att det bidrar till att skapa en starkare centrumkaraktär på Bussgatan och att dagens konflikter mellan gående och cyklister på torget minimeras. En flytt av hållplatsen påverkar inte kollektivtrafikens upptagningsområde nämnvärt enligt *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län* från Trafikförvaltningen.

Åtgärden innebär att Bussgatans sektion behövs breddas cirka 0,7 meter på bekostnad av grönyta och att befintliga ledningar i mark, belysningsstolpar och brunnar i gatan mest troligt behöver justeras.

Åtgärden har samrått med utvecklingsprojektet av Raoul Wallenbergparken.

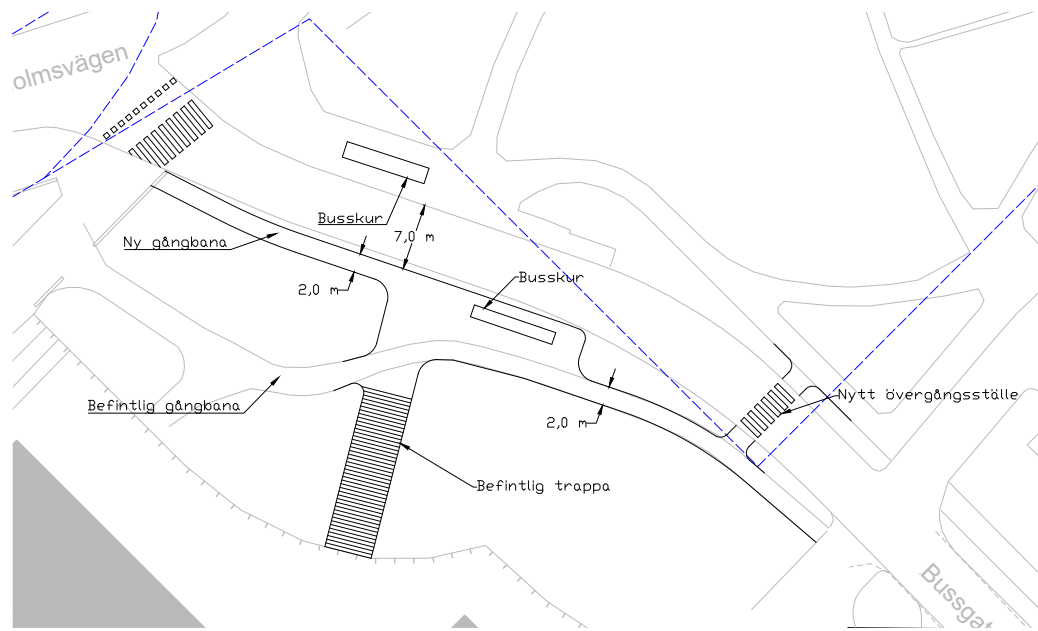
Alternativet att samlokalisera hållplatsen på Bussgatan med befintlig hållplats på Stockholmsvägen har studerats, men avfärdats. Sektionen på Stockholmsvägen är svår att uppnå och är mindre flexibel då den avgränsas av en fastighetsgräns på norra sidan. Med samlokaliseringen uppstår även risk för köbildning bakåt mot cirkulationsplatsen Sturevägen. Vidare är det känsligt att förlägga (ytterligare) en hållplats i anslutning till ett bostadshus.

### Kostnadsuppskattning

Tabell 15 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 5a vid Lidingö stadshus och -centrum.

| Kostnad  |              |
|--|--------------|
| Samlokalisering av busshållplats "Lidingö centrum" inklusive ny gångbana | 1 965 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning och eventuella ledningsflyttar som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet "Ekonomisk uppskattning".



Figur 51 Skiss av åtgärdsförslag 5 vid Lidingö stadshus och -centrum.



Figur 52 Bussgatan som föreslås få samlokaliserade busshållplatser.

### 5b - Anlägga gång- och cykelbana på södra sidan om Bussgatan inklusive cykelparkering

Förslaget innebär att befintlig gångbana söder om Bussgatan breddas och att en ny gång- och cykelbana anläggs mot Lidingö stadshus. Gång- och cykelbanan föreslås utformas med en bredd på minst 4,0 meter inklusive linjemålning mellan gående och cyklister.

Gång- och cykelbanan kan anslutas till torgbildningen och befintlig cykelbana framför Lidingö stadshus enligt två olika förslag, antingen genom ett separat cykelbana med 2,5 meters bredd utmed Bussgatan eller via befintlig gångbana längre ner i parken. Ett tredje alternativ (ej skissat) är att förlägga en gemensam gång- och cykelbana parallellt med Bussgatan. Vald koppling bör fortsatt samplaneras med Raoul Wallenbergparken samt ta skyddsvärda träd i beaktning. Det nya stråket ansluts till befintligt stråk vid korsningen Bussgatan/Lejonstigen. Befintligt gång- och cykelstråk genom Raoul Wallenbergparken planeras utformas primärt för gångtrafik i enlighet med utvecklingsprojektet av parken.

Cykelhänvisning sätts upp för att tydliggöra det nya stråket. Cykelparkering med möjlighet till ramlåsning etableras framför Lidingö stadshus.

Fördelen med förslaget är att en anpassning sker till utvecklingen av Raoul Wallenbergparken där större fokus läggs på vistelse och för att undvika konflikter mellan gående och cyklister genom parken. Ett tydligt hänvisat stråk runt Lidingö centrum bedöms bidra till att minska viljan och risken att cyklister cyklar genom centrum.

Åtgärden innebär att ingrepp behövs ske i parken mot stadshuset på bekostnad av grönyta och träd. Beroende på dragning kan befintlig planteringsyta och stödmur på torgytan framför stadshuset behövas göras om. Befintliga ledningar i mark, brunnar och belysningsstolpar kan behöva flyttas.

Åtgärden har samrått med utvecklingsprojektet av Raoul Wallenbergparken.

#### Kostnadsuppskattning

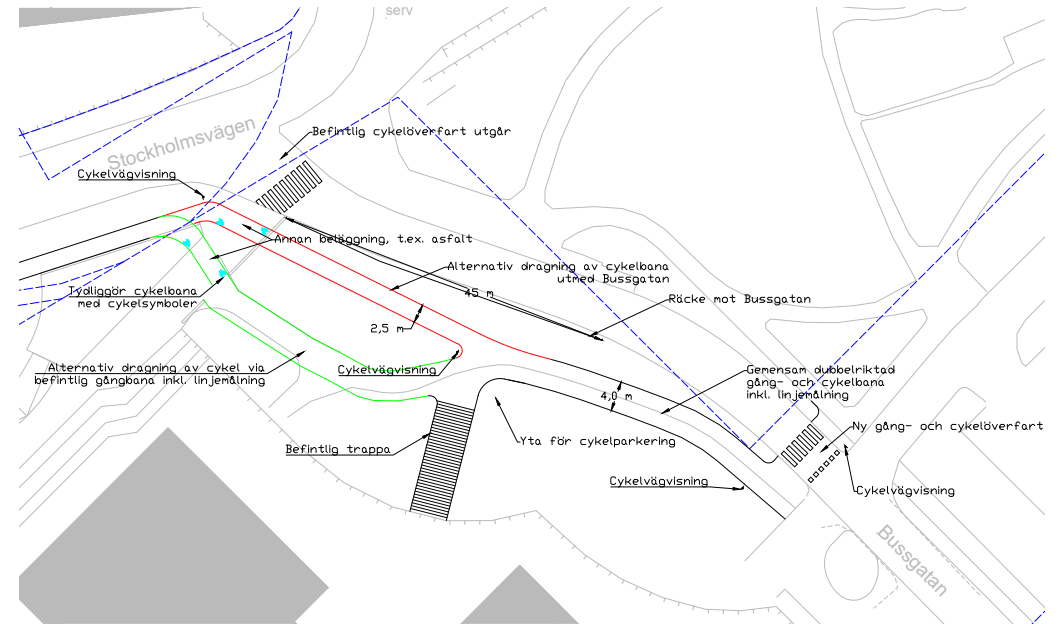
Tabell 16 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 5b vid Lidingö stadshus och -centrum.

| Kostnad  |              |
|--|--------------|
| Anlägga gång- och cykelbana på södra sidan om Bussgatan inklusive cykelparkering | 1 305 000 kr |

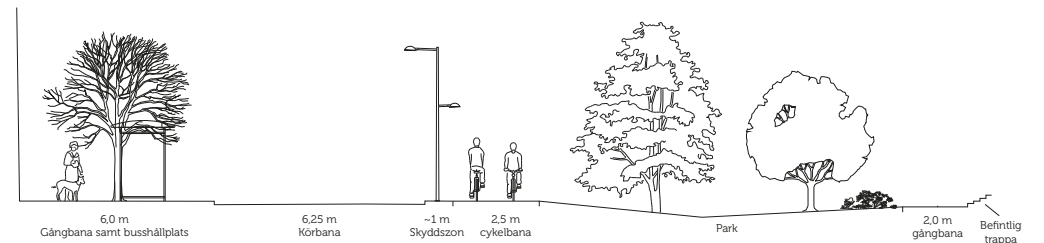
Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning och eventuella ledningsflyttar som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet ”Ekonomisk uppskattning”.



Figur 55 Befintlig gångbana och trappa söder om Bussgatan som föreslås breddas och få en kompletterande cykelbana.



Figur 53 Skiss av åtgärdsförslag 6 vid Lidingö stadshus och -centrum.



Figur 54 Sektion av åtgärdsförslag 5b vid Lidingö stadshus och -centrum.

## 5.4. Lejonstigen



Figur 56 Illustration av åtgärdsförslag utmed Lejonvägen.

### 1 - Bredda gång- och cykelbana och möjliggöra uppställning

Förslaget innebär att gång- och cykelbanan mellan Bussgatan och den påbjudna cykelbanan vid centumparkeringen breddas från dagens cirka 2,2 meter till 4,5 meter. Stråket föreslås delas upp för att separera gående och cyklister.

Utmed Lejonstigen möjliggörs uppställning för att erbjuda plats till bl.a. foodtrucks mot parken. Befintlig skyddszon på 1,0 meter med belysningsstolpar bevaras för att erbjuda en väntyta vid eventuella uppställningar. Befintlig körbanebredd på 5,5 meter behålls för att möjliggöra möten mellan lastbil/buss och personbil. Möjliggörande av uppställning innebär att sektionen förskjuts 2,0 meter mot centumparkeringen.

Fördelen med förslaget är att framkomligheten ökar och risken för konflikter mellan gående och cyklister minskar. Ett breddat stråk runt Lidingö centrum bedöms bidra till att minska viljan och risken att cyklister cyklar genom centrum. Möjliggörandet med plats för foodtrucks ökar vistelseattraktiviteten i Raoul Wallenbergparken.

Åtgärden innebär att ingrepp behövs ske i parken respektive mot centumparkeringen på bekostnad av grönyta och träd. Befintliga ledningar i mark behöver hanteras.

Åtgärden har samrådats med utvecklingsprojektet av Raoul Wallenbergparken.

Kostnadsuppskattning

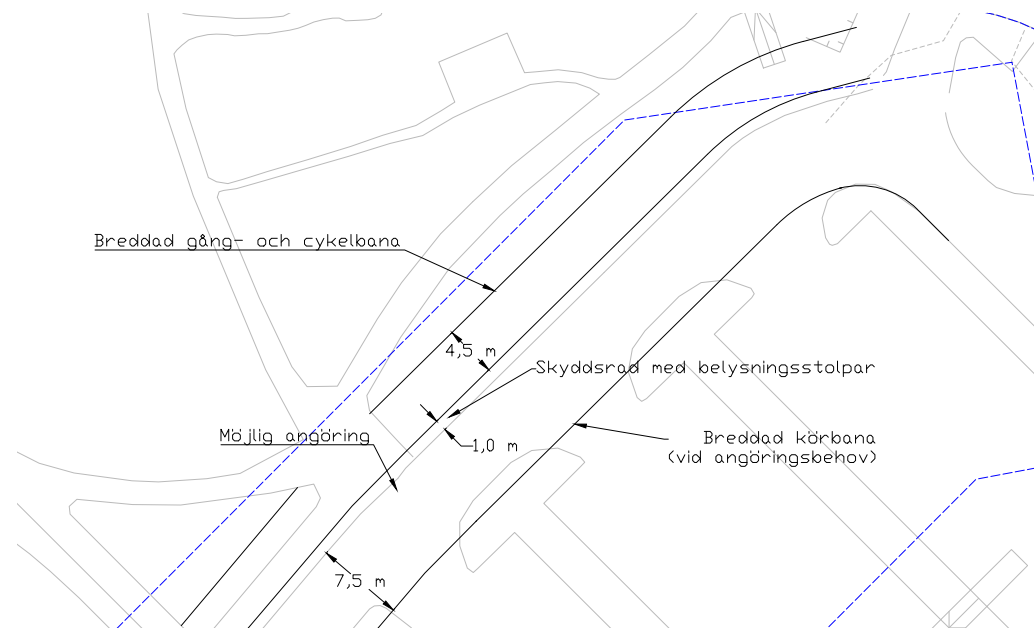
Tabell 17 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 1 på Lejonvägen.

| Kostnad  |              |
|--|--------------|
| Bredda gång- och cykelbana och möjliggöra uppställning | 1 038 000 kr |

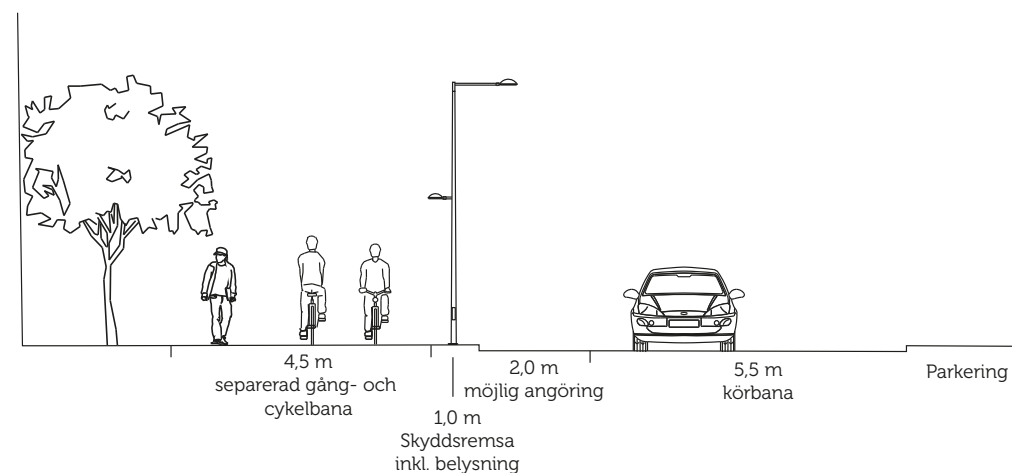
Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning och eventuella ledningsflyttar som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet ”Ekonomisk uppskattning”.



Figur 59 Del av gång- och cykelbana utmed Lejonvägen som föreslås breddas.



Figur 57 Skiss av åtgärdsförslag 1 på Lejonstigen.



Figur 58 Sektion av åtgärdsförslag 1 på Lejonstigen.

## 2 - Bredda cykelbana

Förslaget innebär att cykelbanan mellan centumparkeringen, på kommunens servitut, breddas från dagens cirka 2,0 meter till 2,5 meter. Även de två befintliga cykelöverfarterna i anslutning till cykelbanan föreslås breddas. Ett parkeringsrække anläggs mot centumparkeringen i befintlig refug för att förhindra att bilar parkerar för långt fram och således tar upp en del av cykelbanan med fronten.

Fördelen med förslaget är att framkomligheten för cyklister ökar. Ett breddat stråk runt Lidingö centrum bedöms bidra till att minska viljan och risken att cyklister cyklar genom centrum.

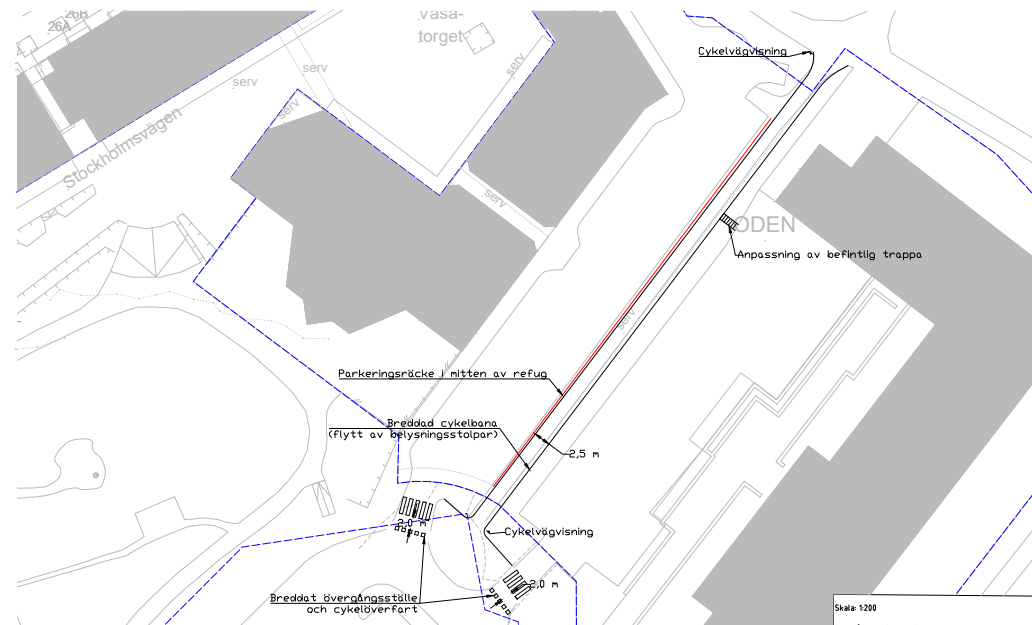
Åtgärden innebär att ingrepp behövs ske i grönyta. Befintliga belysningsstolpar och eventuellt ledningar behöver flyttas. Dagens servitut på fastighetsmark behövs utökas till att omfatta hela den nya bredden av cykelbanan.

### Kostnadsuppskattning

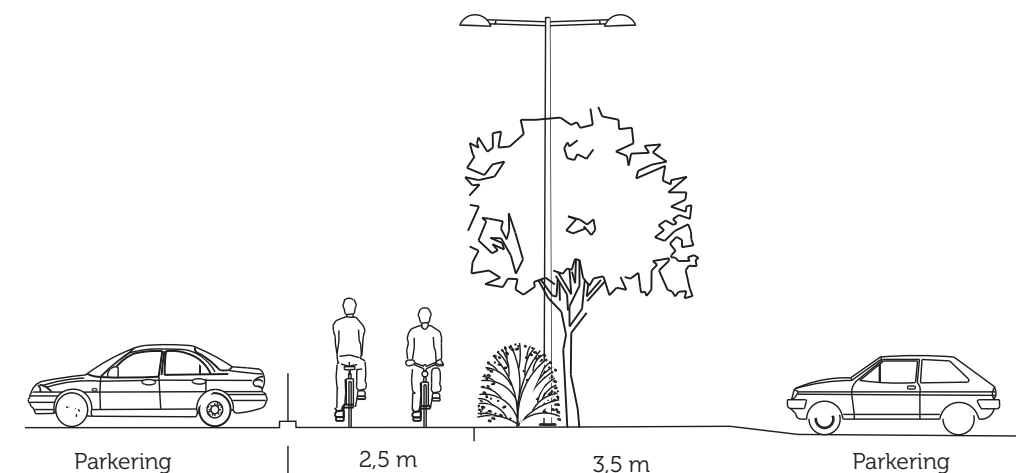
Tabell 18 Kostnadsuppskattning för åtgärdsförslag 2 på Lejonvägen.

| Kostnad          |            |
|------------------|------------|
| Bredda cykelbana | 302 000 kr |

Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning och eventuella ledningsflyttar som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet "Ekonomisk uppskattning".



Figur 60 Skiss av åtgärdsförslag 2 på Lejonstigen.



Figur 61 Sektion av åtgärdsförslag 2 på Lejonstigen.

## 5.5. Övrigt

### Korsningen Stockholmsvägen/Torsvikssvängen

Behov och önskemål uppkom under utredningens gång att se över korsningen Stockholmsvägen/Torsvikssvängen. Befintlig signalanläggning innefattar inte hela korsningen utan endast en passage över Stockholmsvägen väster om Torsvikssvängen. Detta gör det otydligt och det uppstår ofta missuppfattningar var en som bilist ska stanna vid röd signal. Möjliga åtgärder kan vara att förtydliga ytorna i korsningen med målning och skyltning alternativt att se över behovet av signalanläggningens relevans. En särskild studie bör göras för korsningen för att säkerställa trafiksäkerheten och kapaciteten för de olika alternativen.

### Avsaknad länk i gång- och cykelstråket söder om Lidingö stadshus

Gång- och cykelstråket söder om stadshuset, parallellt med Lejonvägen har i utredningen identifierats ha brister. Gång- och cykelbanan upphör nordöst om stadshusets parkering och fotgängare och cyklister får ta sig vidare mot Bussgatan och det fortsatta gång- och cykelstråket via körbanan i lokalgatan. Förslagsvis kan en gångbana anläggas i grönytan mellan lokalgatan och Lejonvägen och cyklisterna får fortsatt hänvisas till körbanan. Då parkeringen till stadshuset idag är av temporär karaktär föreslås en separat utredning göras för att även se över tillgängligheten till parkeringen samt dess framtid.

## 6. Rekommendation

Av de studerade förslagen rekommenderas merparten av åtgärderna genomföras för att skapa bättre gång- och cykelmöjligheter samt att tydliggöra centrumkaraktären.

För Stockholmsvägen bidrar en samlokalisering av hållplatserna till en bättre överblickbarhet och en starkare centrumkaraktär. En breddning av norra gångbanan visar på betydelsen av goda gångmöjligheter och ökar tillgängligheten till nya verksamheter i Lidingö Arena och Hotell. Möjligheten att korttidsparkera på södra sidan bibehålls, men kompletteras med bättre och säkrare leveransalternativ.

Vid Lidingö stadshus och -centrum rekommenderas dagens hållplatslägen ligga kvar för att genomföra de åtgärder som anses minska konflikter mellan cyklisterna och gående. En höjning av stödmuren föreslås ske i framtida projekt för upprustning av planteringen, istället föreslås enbart möblering av torgytan. Cykelstråket flyttas från Raoul Wallenbergparken till södra sidan för att löpa parallellt med Bussgatan och fortsätta via Lejonstigen.

Genom att höja upp körbanan vid Odenvägen tillskapas en tydligare entré till Lidingö centrum med fokus på gåendes villkor. Platsen kan med fördel planeras tillsammans med utvecklingsprojektet i Raoul Wallenbergparken.



Figur 62 Illustration av åtgärdsförslag som föreslås genomföras.

### Samlad ekonomisk uppskattning

Rekommenderade åtgärder har utifrån en grov kostnadsuppskattning sammanställts i Tabell 19. Notera att enbart byggkostnad redovisas. Utöver byggkostnaden tillkommer bl.a. gestaltning och ledningsflytt som inte har studerats i detalj i detta skede. Se vidare under kapitlet ”Ekonomisk uppskattning”.

Tabell 19 Kostnadsuppskattning för rekommenderade åtgärdsförslag.

| Uppskattad kostnadsberäkning                         |                     |
|--|---------------------|
| <b>Stockholmsvägen</b>                               |                     |
| Förslag 1A - Flytt av busshållplats                  | 836 000 kr          |
| Förslag 1B - Räcke mot cykelbanan                    | 53 000 kr           |
| Förslag 2 - Breddning av norra gångbanan             | 673 000 kr          |
| Förslag 3 - Förbättrad cykelparkering                | 176 000 kr          |
| Förslag 4 - Tydliggöra parkering + lastplatser       | 37 000 kr           |
|  |                     |
| <b>Lidingö stadshus och -centrum</b>                 |                     |
| Förslag 1A - Visualisering cykelbana                 | 313 000 kr          |
| Förslag 1B - Räcke mot cykelbana                     | 95 000 kr           |
| Förslag 1C - Möblering av torgyta                    | 42 000 kr           |
| Förslag 3A - Skylta gångfartsområde                  | 42 000 kr           |
| Förslag 3B - Utökning av torgyta                     | 442 000 kr          |
| Förslag 4 - Väjningsplikt                            | 23 000 kr           |
| Förslag 5B - Gång- och cykelbana söder om Bussgatan  | 1 305 000 kr        |
|  |                     |
| <b>Lejonstigen</b>                                   |                     |
| Förslag 1 - Bredda gång- och cykelbana inkl. stödmur | 2 638 000 kr        |
| Förslag 2 - Bredda cykelbana                         | 302 000 kr          |
|  |                     |
| <b>Summa</b>   | <b>6 977 000 kr</b> |

iterio.se | info@iterio.se | 08 410 363 00 | Ringvägen 100, hus C | 118 60 Stockholm

**iterio**