

Projekt	Diarie-/Upphandlingsnummer	Dokumentnummer	
Ny Bro 2020	TN/2013:74 13/196	NB2020-91-057	
Handläggare av (leverantör)	Granskad (leverantör)	Version	Datum
S. Broberg/ATKINS	J. Skiöld/ATKINS	2.4	2014-04-04
Godkänd (leverantör)	Godkänd beställare	Rev.datum/Sign.	
R. Timmerman/ATKINS	B-M. Jacobsson/Lidingö Stad	2014-09-11/ELMI	

PM Målpunktsanalys

Ny Bro 2020
Underlag för inriktningsbeslut

Innehåll

1. Inledning	4
2. Syfte och avgränsning	4
3. Nulägesbeskrivning.....	4
1.1 Lidingö	4
1.2 Pendlings- och resmönster	5
1.3 Målpunkter på Lidingö	6
1.4 Målpunkter utanför Lidingö.....	7
1.5 Restider för gående och cyklister	9
1.6 Lidingöbroarna och deras närområde	10
1.7 GCM-vägnät.....	11
1.8 Pendelbåtstrafik.....	11
4. Slutsats.....	13

1. Inledning

Såväl Lidingö stad som Stockholms stad och Stockholms län satsar på att utveckla GCM-trafiken, det är därför viktigt att Ny Bro 2020 ökar tillgängligheten till viktiga målpunkter både regionalt och lokalt genom att underlätta för GCM- och spårtrafik över Lilla Värtan, samt för brukande av övrig kollektivtrafik.

2. Syfte och avgränsning

Syftet med målpunktsanalysen är att kartlägga viktiga målpunkter på Lidingö och på Stockholmssidan samt rörelsemönster i anslutning till Gamla Lidingöbron. Inom ramen för aktuell PM studeras GCM-trafik, spårvägstrafik och övrig kollektivtrafik. Analysen tar sin utgångspunkt i dagens situation men omfattar även större planerade stadsbyggnads- och infrastrukturprojekt vilka beräknas vara genomförda från 2020 och framåt.

Analysen ger en översiktlig bild av brons funktion och betydelse för tillgänglighet till viktiga målpunkter. Vidare utgör den underlag för alternativstudien, samt i förlängningen bedömningen av vilket broalternativ som är att föredra.

3. Nulägesbeskrivning

1.1 Lidingö

Lidingö stad är en mellanstor kommun i Stockholms län med ca 45 100 invånare. De senaste tio åren har invånarantalet på Lidingö ökat med ca 3 900 personer. Ön har ca 19 500 bostäder som är fördelade på ca 5 400 hyresrätter, ca 6 900 bostadsrätter samt ca 7 100 småhus. Bebyggelsen har en historisk variation och består bland annat av stora sommarvillor från mitten av 1800-talet, villabebyggelse från tidigt 1900-tal och flerbostadsområden från 1940-talet samt modernare villor och flerbostadshus. Lidingö centrum/Torsvik erbjuder kommersiell service i form av varierad detaljhandel, dagligvaruhandel och serviceinrättningar.

På östra Lidingö ligger Långängen-Elfviks naturreservat. Området består till stor del av kulturlandskap med höga värden och nyttjas för rekreation framförallt av Lidingöborna med även av Stockholm stads invånare. Lidingö har även flera mindre park- och grönområden, samt badplatser och båthamnar.

Varje år arrangeras Lidingöloppet som är världens största terränglopp. Utöver detta finns bland annat två golfklubbar, flera motionsspår, utegym och lekplatser. På Lidingö finns flera turistmål, det största är Millesgården där utställningar av olika slag äger rum året runt.

Lidingö har få arbetsplatser sett till antalet invånare, därför är arbetspendling till andra kommuner viktig. Pendlingen från Lidingö sker framförallt mot Stockholms stad och då främst in mot Stockholm City. Ett mindre pendlingsutbyte sker även med kommunerna Danderyd och Solna.¹

¹ Lidingö stad 2012 Översiktsplan Lidingö 2030 förslag till antagandehandling

1.2 Pendlings- och resmönster

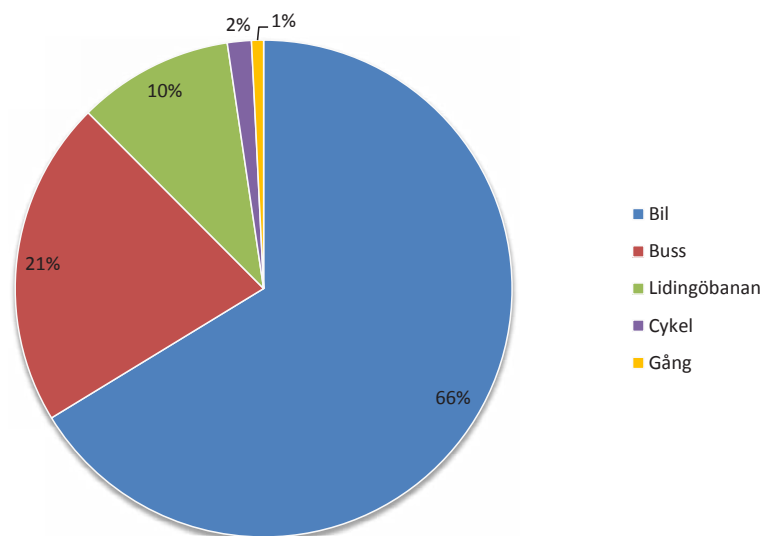
Inom Lidingö är andelen resor och transporter med motorfordon hög. För trafiken till och från Lidingö är fördelning 66 % med bil, 31 % åker kollektivt, 2 % cyklar och 1 % går (se figur 1).

Generellt sett cyklar hälften så många invånare till jobbet i Stockholms län jämfört med svensken i allmänhet. Detta beror bland annat på att det till viss del saknas sammanhängande cykelnät och att avstånden är långa. De senaste tio åren har cykeltrafiken dock ökat, vilket ses som en effekt av satsningar på utbyggda nät och fler cykelparkeringar. En annan anledning till den ökande cykeltrafiken är tilltagande trängselproblem i bil- och kollektivtrafiken.²

Idag sker arbetspendlingen från Lidingö i hög grad med bil eller kollektivt via tunnelbanestationen eller buss i Ropsten. Under senare år har både andelen cykel- och kollektivresor ökat på Lidingö medan bilinnehavet och antal körda mil per invånare har minskat. Detta är en positiv trend som ligger i linje med Lidingö stads arbete för att öka antalet resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik.³

² Åtgärdsvalstudie - Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö, TRV 2013/15692

³ Lidingö stad 2013 Lidingö trafik 2030 Lidingö möter framtiden – en trafikstrategi



Figur 1. Färdmedelsfördeln. för resor på Lidingöbron. Beräknat med uppgifter från Lidingö stad 2012 (trafikmätningar) och Trafikstrategi, 2013



På ön finns ett väl utbyggt bussnät med hållplatser över stora delar av ön och huvudparten av busstrafiken passerar Lidingö centrum/Torsvik. Lidingöbana som utgör en annan viktig del av kollektivtrafiken trafikerar sydöstra sidan Lidingö samt Gamla Lidingöbron, på sträckan Ropsten - Gåshaga, och har 13 stationer. All kollektivtrafik som trafikerar broarna har idag slutstation Ropsten (frånsett nattbussarna som går in till Sergels torg). Här sker byte till tunnelbana eller buss för vidare resa.

I framtiden kommer Lidingöbanan att kopplas till Spårväg City, därmed kommer resenärerna till centrala Stockholm inte att behöva byta i Ropsten. Spårväg City är en spårväg som sedan 2010 trafikerar Stockholm City mellan Sergels torg och Waldermarsudde. SL tog 2011 ett genomförandebeslut om fortsatt utbyggnad av spårvägen. Utbyggnaden innebär en ny sträckning från Djurgårdsbron, via Norra Djurgårdsstaden till Ropsten, här ska sedan Spårväg City kopplas ihop med Lidingöbanan. Utbyggnaden av Spårväg City kommer att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafikförbindelsen mellan Lidingö, Norra Djurgårdsstaden och Stockholm City. För boende på Lidingö innebär en sammankoppling av Spårväg City och Lidingöbanan att de inte längre behöver byta till ny anslutning i Ropsten för att ta sig in till Norra Djurgårdsstaden och Stockholm City. Den nya sträckningen beräknas vara klar 2020.⁴

Båtpendling är också möjlig till och från Lidingö. Linjen Sjövägen trafikerar sträckan Nybroplan-Allmänna Gränd-Statsjöqvarn-Finnboda-Kvarnholmen-Nacka Stabd-Dalénium-Frihamnen, med ca 19 dubbelturer på vardagar.

1.3 Målpunkter på Lidingö

Det finns flera viktiga målpunkter på Lidingö. Lidingö centrum/Torsvik är en naturlig målpunkt med handel och busskommunikationer. Lidingö stad planerar också att skapa en tydligare centrumkärna och erbjuda ett större utbud av handel och kommunikationer. Detta ska uppnås genom att skapa fler mötesplatser i form av parker och torg men även genom förtätning i form av nya flerbostadshus och verksamhetslokaler. Millesgården är Lidingös största turistmål och Långängen-Elfviks naturreservat är ett stort område för rekreation, liksom andra kust- och naturområden. I övrigt är öns bostadsområden, skolor och idrottsplatser etc. målpunkter för Lidingös GCM-trafikanter.

Det finns även långt framskridna planer på ett akvarium vid Islingekajen, ca 300 meter norr om Gamla Lidingöbron.

Lidingös målpunkter redovisas även i karta i figur 2.

⁴ www.sll.se



1.4 Målpunkter utanför Lidingö

Sett utifrån ett större perspektiv har Lidingöborna flera viktiga målpunkter utanför kommunen. Ropsten är en mycket viktig bytespunkt för kollektivtrafiken till och från Lidingö. Här finns såväl Lidingöbanans som Lidingös busstrafiks ändhållplats. Från Ropstens tunnelbanestation går tåg via Stockholm City och Stockholms central vidare mot Norsborg, här finns även flera busslinjer som trafikerar stora delar av Stockholms län.

Stockholm City är den kanske viktigaste målpunkten. Förutom ett stort antal arbetsplatser finns här även ett stort utbud av handel, service och fritidsaktiviteter. I Stockholm City ligger även Stockholms centralstation som i sig är en viktig målpunkt för pendlare och resenärer. I kvarteren runt Stockholms central finns det planer på att omvandla och modernisera för att skapa en mer levande stadsmiljö. Här planeras för bostäder, kontorslokaler samt verksamheter och service, vilket ytterligare kommer att stärka målpunktens betydelse.

På Norra Djurgården ligger Stockholms universitet som är en viktig målpunkt för studenter och anställda.

Vidare växer den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden fram mellan Husarviken i norr, över hamnområdet, och ner till Loudden i söder. Området är under utveckling och planeras vara fullt utbyggt med omkring 12 000 bostäder och 35 000 arbetsplatser kring 2025, men kan redan nu betraktas som en målpunkt, då här finns en del arbetsplatser, dagligvaruhandel samt bostäder.⁵

Andra omkringliggande målpunkter är Solna kommun och Danderyds kommun, detta med anledning av att Lidingö har en mindre arbetspendling till dessa kommuner.

Ovanstående målpunkter redovisas även i karta i figur. 2.

⁵ <http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/norra-djurgardsstaden/Miljostadsdel/>



Figur 2. Översiktskarta över Lidingö och Stockholm.



1.5 Restider för gående och cyklister

Lidingö är stort och restiderna för gående och cyklister till olika målpunkter varierar därför. Men en stor del av befolkningen, de västra delarna av Lidingö, når enligt en översiktlig studie centrala Stockholm med cykel på 20-30 minuter och gående på 70-90 minuter (se figur 3). Utbygganden av Norra Djurgårdsstaden innebär att många arbetsplatser tillkommer på mycket nära håll, med en restid på 10-20 minuter med cykel och 25-50 minuter till fots, för motsvarande område. Även Stockholms universitet nås på mindre än 30 minuter med cykel.



Figur 3. Från det gulmarkerade området tar det 20 - 30 minuter att cykla in till Stockholms city och 70-90 minuter att gå.

1.6 Lidingöbroarna och deras närområde

Mellan Lidingö stad och Stockholms stad finns två fasta broförbindelser som sträcker sig över Lilla Värtan. Lidingöbron, som trafikeras av fordonstrafik och Gamla Lidingöbron som trafikeras av GCM-trafik samt spårburen trafik i form av Lidingöbanan. Kapaciteten för GCM-trafiken på Gamla Lidingöbron är tidvis otillräcklig. Under högtrafik i maj – september 2012 gjordes ca 3 500 cykelresor över bron per dag.

På Lidingösidan ansluter Gamla Lidingöbron till ytor som i hög grad präglas av storskaliga trafiklösningar. Det handlar om vägbrons anslutande ramper, det lokala vägnätet och spårvägssträckningen. I övrigt utmärks platsen av havet och den branta, delvis klippiga stigningen mot Lidingö centrum/Torsvik (se figur 4).

På Stockholmssidan är miljön delvis liknande då infrastrukturen är mycket dominant (se figur 5). Platsen är dock mer utbredd än på Lidingösidan och här finns tunnelbanestation Ropsten vilken är förlagd på bro över Gasverkssvågen. Under vägbrons ramper finns idag stora parkeringsytor och söder om ramperna en bensinmack samt en del verksamheter, främst i form av industrier. Strax norr om Gamla Lidingöbron finns Fortums värmepumpsanläggning.



Figur 4. Gamla Lidingöbron i anslutning till Lidingö.



Figur 5. Gamla Lidingöbrons anslutning i Ropsten.



1.7 GCM-vägnät

Cykelvägnätet på Lidingö är till viss del i dåligt skick och i behov av upprustning. Ofta är gång- och cykelbanorna kombinerade och längs flera sträckor löper cykelvägen i trafikerad gata och är därmed inte separerade.

Från brofästet på Lidingö leder ett regionalt cykelstråk längs öns nordvästra sida. Stråket är en kombinerad GCM-väg utmed Islinge Hamnväg och Norra Kungsvägen mot Lidingös norra och nordöstra delar. Mot centrala Lidingö och Torsvik stäcker sig en cykleväg i gatan upp längs Islinge Hamnväg, vilken har en brant lutning. Längs Lidingös sydöstra kust löper ännu ett regionalt cykelstråk. Från brofästet är den kombinerade GCM-vägen längs Islinge Hamnväg tänkt att fungera som en koppling till det regionala stråket som sedan viker av mot sydöst, men kopplingen är otydlig i sitt utförande och stråket kan därför uppfattas som något svårtillgängligt. Cykelstråket följer sedan Lidingöbanan österut, det är asfalterat och separerat från fordonstrafik. I övrigt finns ett relativt väl förgrenat cykelvägnät på ön.

Från brofästet i Ropsten sträcker sig ett regionalt cykelstråk norrut mot Norra Djurgården och fortsätter sedan vidare till Stockholms universitet och Danderyds kommun. Söderut längs Gasverksvägen och Norra Hamnvägen sträcker sig ännu ett regionalt cykelstråk som fortsätter mot Norra Djurgårdsstaden och vidare till Stockholm City. Kopplingen mellan brofästet och det södergående cykelstråket är idag något otydligt och cyklister korsar Ropstensslingan samt spårvägen i plan.

1.8 Pendelbåtstrafik

En pendelbåt passerar idag under broarna. Pendelbåttrafiken i området kan dock komma att utvecklas i framtiden. För att detta ska vara möjligt krävs dock ett nytt båtbestånd⁶. Bland annat ställs högre krav på åretrunt-trafik med isgående båtar, vidare har båttrafiken idag svårt att nå upp till den miljöstandard som kollektivtrafiken på land har gällande förnybara bränslen.

6 SLL 2013 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, Kollektivtrafik på vatten



Figur 6. Detaljkarta över Gamla Lidingöbron's anslutningar på Lidingö och i Ropsten.

4. Slutsats

Målpunktsanalysen visar att det finns flera viktiga målpunkter. På Lidingö handlar det främst om målpunkterna Lidingö centrum/Torsvik, och mer generellt sett öns bostadsbestånd. Dessa kommer troligtvis även i framtiden att vara de viktigaste målpunkterna på ön. I omkringliggande kommuner, och då främst i Stockholm stad, är Ropsten, Stockholm City och Stockholms centralstation de viktigaste målpunkterna. I framtiden tillkommer Norra Djurgårdsstaden som en viktig målpunkt medan Ropsten eventuellt kan komma att bli mindre betydelsefull när Spårväg City kopplas ihop med Lidingöbanan.

Målpunkterna är dock inte alternativskiljande. Inget av de alternativa brolägena eller dess utformning kan avfärdas utifrån målpunktsanalysen. Närheten till tunnelbanestationen i Ropsten är naturligtvis viktig. För GCM-trafiken handlar det snarare om att skapa en tydlig, gen och trafiksäker koppling mellan bron och stationen med en genomtänkt lösning för t ex cykelparkering än att brofästet ska placeras så nära stationen som möjligt. De finns i nuläget ett antal otydliga och mindre trafiksäkra gång- och cykelvägar i anslutning till brofästena på Lidingö och i Ropsten som förutsätts förbättras i samband med att den nya bron byggs.

Inte heller ur ett pendelbåttrafikperspektiv är målpunkterna alternativskiljande, då en utveckling av båttrafiken kräver en ny fartygsflotta. Denna kan då anpassas efter höjden på Nya Lidingöbron.

Analysen visar också att det finns en rad viktiga målpunkter som med rimliga pendlingstider kan nås på cykel och även till fots. Samtidigt är andelen cyklister liten i förhållande till dem som pendlar med bil eller kollektivtrafik. Med hänsyn till detta är det därför viktigt att skapa så goda förutsättningar som möjligt för gång- och cykeltrafiken och därmed locka över fler. Det är således betydelsefullt att bron och dess anslutningar utformas på ett så bra sätt som möjligt och att stor hänsyn tas till aspekter som tillgänglighet, trafiksäkerhet och trafikantupplevelse i stort.

För kollektivtrafiken, spårvägsresenärerna, är en gen och tydlig koppling till tunnelbanestationen i Ropsten viktigt. Samtidigt kommer sannolikt antalet byten till tunnelbanan att minska i och med Spårväg City och utbygganden av Norra Djurgårdsstaden.

5. Källförteckning

Lidingö stad 2012 Översiktsplan Lidingö 2030 förslag till antagandehandling

Lidingö stad 2013 Lidingö trafik 2030 Lidingö möter framtiden – en trafikstrategi

SLL 2013 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, Kollektivtrafik på vatten

Trafikverket 2013 Åtgärdsvalstudie - Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö, 2013/15692

www.sll.se

<http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/norra-djurgardsstaden/Miljostadsdel/>