



Trafikanalys av Lambohovsleden med
anledning av planerad utveckling i
Mjärdevi, Västra Valla och Djurgården

PM 2 Trafik



Diarienummer: KS 2016-109
Datum: 2019-02-13
Handläggare: Jonas Sjöholm
Organisation: Översiktsplaneavdelningen

1 Bakgrund

Vid Kommunstyrelsens beslut 2018-06-12 att förslag på fördjupad översiktsplan för Mjärdevi och Västra Valla fick ställas ut fick även Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att utreda behov av eventuella kapacitetsförstärkningar på Lambohovsleden med anledning av planerad utveckling i Mjärdevi, Västra Valla och Djurgården.

Lambohovsleden har i nuläget en vardagsmedeldygnstrafik på ca 20.000 fordon mellan Åsmestads- och Garnisonsrondellen och ca 18-19.000 fordon mellan Slestadsrondellen och Universitetsvägen. Lambohovsleden har 2 körfält och signalreglerade korsningar med separata vänstersvängfält. Åsmestadsrondellen är dubbelfilig med separata högersvängfält. Smedstadsrondellen är enkelfilig. Samtliga gång- och cykelförbindelser är planskilda. Viss köbildning uppstår i dagsläget på Lambohovsleden en kort tid på morgonen och eftermiddagen, köerna är dock aldrig helt stillastående. Framför allt är det korsningarna med Universitetsvägen, Landbogatan och Garnisonsrondellen som ger upphov till köbildningen. Inom projektet trimningsåtgärder för y-ring planeras korsningen Universitetsvägen-Lambohovsleden byggas om 2019-20 för att få högre kapacitet. Kommunen har även inlett samtal med Trafikverket om att öka kapaciteten i Kåparpsrondellen.

Den fördjupade översiktsplanen för Mjärdevi och Västra Valla redovisar utbyggnadsområden för sammanlagt ca 6600 nya bostäder. Ca hälften av dessa ligger i direkt anslutning till Lambohovsleden. Områdesprogram för Djurgården från 2005 redovisar utbyggnadsmöjlighet för 3-5000 nya bostäder. I den pågående detaljplanen för Djurgården Centrum planeras för ca 2500 bostäder, vilket är lite tätare bebyggelse än vad som föreslogs i områdesprogrammet. Inom Djurgården kan antalet nya bostäder därför komma att uppgå till 5-7000 st. Tillsammans med Västra Valla planeras sammanlagt för 8-10.000 nya bostäder vars huvudkommunikationsstråk, förutom cykelvägnätet, är de två bussgatorna Kunskapslänken och Hertig Johans allé samt Lambohovsleden.

2 Nationella och kommunala mål

Enligt den senaste IPCC-rapporten (SR15) behöver koldioxidutsläppen halveras efter år 2030 för att nå noll omkring 2050 om maximalt 1,5 graders uppvärmning ska kunna nås. Transportsektorn står i nuläget för ca 40 % av Sveriges koldioxidutsläpp. Transportsystemet spelar en mycket viktig roll i att begränsa Sveriges framtida utsläpp. Sverige har antagit nationella miljömål för att reducera koldioxidutsläppen, två av dessa är att Sverige senast 2045 inte skall ha några nettoutsläpp av koldioxid samt att fordonsflottan senast 2030 skall vara fossilfri. Linköpings kommun har antagit målet att vara koldioxidneutral år 2025.

Kommenterad [SJ1]: Trafikverket, avser både inrikes och utrikes resor

Kommenterad [SJ2]: Sveriges miljömål

Kommunens långsiktiga mål enligt trafikstrategin från 2010 är att biltrafikens andel av alla resor i staden skall ha minskat från dagens 61 % till 40 % senast 2030, därefter skall bilandelen minska ytterligare. Kollektivtrafikens och cykeltrafikens andel skall istället öka till 20 % resp. 40 %. Trafikstrategins mål om ändrad färdmedelsfördelning är en förutsättning för att kommunens mål om koldioxidneutralitet år 2025 skall kunna hållas.

Utöver målen om minskade koldioxidutsläpp finns även de nationella miljömålen om frisk luft och god bebyggd miljö som ger riktvärden för luftföroreningar och buller som ej bör överstigas på lång sikt. Vägtrafik är den största källan till luftföroreningar och buller i städer. Luftföroreningarna kommer främst från slitagepartiklar från däck, vägbanan och bromsar samt avgaser.

3 Analys

Utbyggnadsområdena i Mjärdevi, Västra Valla och Djurgården planeras för sammanlagt omkring 8-10.000 nya bostäder som kommer ligga i direkt anslutning mot Lambohovsleden.

För att nå målet om en förändrad färdmedelsfördelning enligt trafikstrategin krävs stora satsningar på kollektivtrafiken och cykelinfrastrukturen. Både Mjärdevi och Västra Valla samt Djurgården ligger utmed två starka kollektivtrafikstråk som trafikeras av stomlinje 2 och 4. Stråken består till stor del av separata bussgator med hög framkomlighet och turtätheten på stomlinjerna kan efterhand justeras för att möta den framtida efterfrågan. Kollektivtrafikförsörjningen av de planerade områdena bedöms därför som mycket god.

Samtliga planerade områden ligger på ca 2-4 km avstånd från Linköpings stadskärna, vilket räknas som ett idealiskt cykelavstånd. Dessutom finns en stor mängd arbets- och studieplatser, i Mjärdevi Science Park och Universitetet, på endast 1-2 km avstånd. Om cykelinfrastrukturen byggs ut på ett bra sätt i de planerade utbyggnadsområdena bedöms förutsättningarna att få en hög andel cykelresor därför som mycket goda.

I detaljplanen för Djurgården har man vidareutvecklat många av de koncept som låg till grund för Vallastaden 2017 avseende trafik. I Vallastaden utgör de hållbara transportslagen, buss och cykel, normen för mobilitet medan bilen är ett tillval. Detta åstadkoms med två grundläggande strategier, för det första är områdets interna gatustruktur primärt anpassat för gång och cykel. Det är lätt att gå och cykla i Vallastaden eftersom det inte finns några stora trafikbarriärer och hastigheterna är låga. Cykelparkering har också getts en särskilt framträdande roll i byggnader och på allmänna ytor. Samtliga hus är tillgängliga med bil men bilens framkomlighet är mycket låg. För det andra har kollektivtrafiken planerats utifrån devisen ”närmare till busshållplats än till parkeringsplats”. Kollektivtrafiken går rakt och snabbt genom området

samtidigt som parkeringshuset för bilar har placerats i områdets utkant. Inga parkeringsplatser tillåts på privat fastighetsmark, vilket gör att de boende inte tar bilen av slentrianmässiga skäl utan istället gör ett aktivt val när bilen verkligen behövs. Dessutom finns en välutbyggd bilpool som gör privat bilägande överflödigt om man endast använder bilen i liten omfattning.

Ovanstående åtgärder, som ligger till grund för den kommande detaljplanen för Djurgården Centrum och den fortsatta utbyggnaden av Djurgården och Mjärdevi och Västra Valla, gör att den förväntade biltrafikstringen från dessa områden kommer att vara lägre än för andra befintliga områden av samma storlek.

Linköpings kommun arbetar enligt den så kallade back-castingmetoden, som ska säkerställa att kommunen når sina beslutade mål, i motsats till den prognosbaserade metod som traditionellt använts inom trafikplanering. Den prognosbaserade modellen som utgår från att nuvarande trafiksituation kommer fortsätta på ett liknande sätt även framöver är inte långsiktigt hållbar och kommer inte bidra till att kommunen når sina mål om en ändrad färdmedelsfördelning eller ett koldioxidneutralt Linköping 2025. Enligt den prognosbaserade modellen kommer bullerproblematiken att öka framöver liksom luftföroreningarna samtidigt som framkomligheten för biltrafiken blir sämre och bilköerna fler. Med ett genomförande av kommunens trafikstrategi enligt back-castingmetoden där bilresorna minskar och resorna med kollektivtrafik och cykel ökar, skapas förutsättningar att nå målet om ett koldioxidneutralt Linköping samtidigt som en hälsosammare stad kan skapas med minskat trafikbuller och luftföroreningar. Ökad andel kollektivtrafik- och cykelresor medför också att staden blir bättre rustad för framtida befolkningsökningar där staden kan förtätas och innerstaden utvidgas utan att de negativa konsekvenserna av biltrafiken blir för stora.

Med ett genomförande av trafikstrategin enligt back-castingmetoden förväntas trafikmängden på Lambohovsleden på längre sikt minska jämfört med nuläget. En minskning från 61 % till 40 % bilandel applicerat på dagens trafikflöde ger en minskning till ca 12.000 fordon/dygn. Tillkommande trafik från nya bostäder i Mjärdevi, Västra Valla och Djurgården på Lambohovsleden förväntas bli maximalt 5000 fordon/dygn.¹ Framtida trafikmängd på Lambohovsleden med en förändrad färdmedelsfördelning förväntas därför bli lägre än i nuläget.

På kort sikt, ca 1-5 år, innan färdmedelsfördelningsmålet har uppnåtts kan trafiken till en början komma att öka över dagens nivåer när bostadsbyggandet i framför allt Djurgården kommer igång. För närvarande pågår ett projekt inom Samhällsbyggnadsnämnden om att förbättra kapaciteten på y-ring på särskilt

¹ Ca 25 % av nuvarande trafikflödet på Lambohovsleden härstammar från Lambohov med ca 8.000 bostäder. Tillkommande trafik från utbyggnadsområdena förväntas inte överstiga detta.

belastade sträckor. I det projektet har man identifierat korsningen Lambohovsleden-Universitetsvägen som en flaskhals som påverkar flödet på hela Lambohovsleden. Den korsningen planeras att byggas om under 2019-20 vilket förväntas öka kapaciteten på hela Lambohovsleden. Samtal har också inletts med Trafikverket om att öka kapaciteten i Kåparpsrondellen. Generellt är det inte Lambohovsledens två körfält som är den begränsande faktorn för biltrafiken utan dess korsningar. Till exempel går det i nuläget ca 24.000 fordon/dygn på Kallerstadsleden mellan Gumpekullarondellen och Tornbyvägen, som också bara har två körfält.

Det finns tillräckligt med utrymme att bygga ut Lambohovsleden till fyra körfält i hela dess längd. Problemet är dock att en högre kapacitet på Lambohovsleden skulle leda till att kapacitetsbegränsningen istället förflyttas till andra ställen i biltrafiknätet. Bättre trafikflöde och mer fordon på Lambohovsleden under högtrafik skulle förvärra trafiksituationen på t.ex. Djurgårdsgatan, Kaserngatan och Söderleden där längre köer istället skulle uppstå. Tidsvinsten för den enskilda bilisten av en utbyggd Lambohovsled skulle därmed ätas upp av lägre hastigheter och bilköer på andra gator i staden. Då det är svårare och dyrare att öka kapaciteten på bilvägarna ju närmare centrum dessa ligger är det samhällsekonomiskt och miljömässigt bättre att satsa på förbättring av cykel och kollektivtrafik istället för utbyggnad av bilvägnätet.

I Mjärdevi har kommunen precis genomfört en Grön resplan för att minska bilresandet till arbetet. En Grön resplan för Universitetet kommer snart att påbörjas. Arbetet med att underlätta valet av hållbara transportsätt är mycket viktigt. I Mjärdevi har t.ex. 59 % av de anställda kortare än 5 km till arbetsplatsen samtidigt som 66 % regelbundet åker bil till jobbet. Att parkering är gratis för anställda i både Mjärdevi och Universitetet gör att många inte har något incitament att välja cykel eller kollektivtrafik istället för bil. När Universitetssjukhuset införde parkeringsavgift för sina anställda minskade t.ex. arbetspendlande med bil ca 20-25 %.

4 Sammanfattning

På kort sikt, ca 1-5 år, kan trafikmängderna på Lambohovsleden komma att öka över dagens nivå när bostäder i framför allt Djurgården börjar färdigställas och åtgärderna för en förändrad färdmedelsfördelning inte slagit igenom ännu. Det är framför allt korsningarna som begränsar Lambohovsledens kapacitet och inte dess två körfält. Ett projekt för att öka kapaciteten i korsningen Lambohovsleden-Universitetsvägen pågår och planeras vara färdigställt år 2020. Samtal har även inletts med Trafikverket om att öka kapaciteten i Kåparpsrondellen.

På längre sikt bedöms det inte bli några kapacitetsproblem på Lambohovsleden med två körfält trots den tillkommande bebyggelsen i Mjärdevi, Västra Valla och Djurgården, under förutsättning att målet om en förändrad färdmedelsfördelning uppnås. Översiktsplanen ger dock utrymme för en framtida breddning (fyra körfält samt cykellänken) av Lambohovsleden om behov skulle finnas.

Det är viktigt att kollektivtrafiken utökas och cykelinfrastrukturen byggs ut i de befintliga områdena Mjärdevi, Universitetet och Lambohov liksom i utbyggnadsområdena när befolkningsunderlaget ökar för att stimulera ett hållbart resande och minskat bilanvändande.

Det är viktigt att den Gröna resplanen för Mjärdevi följs upp och att en Grön resplan för Universitetet genomförs. Det är också viktigt att börja diskutera parkeringsavgifter för anställda i Mjärdevi och Universitetet för att påskynda övergången till hållbara transportmedel och därmed minska belastningen på Lambohovsleden.