Trafikplan för Linköpings innerstad

SAMRÅDSHANDLING

Innehåll

Sammanfattning ... 3

1. Inledning ... 7
   - Syfte ... 7
   - Avgränsning ... 7
   - Planstatus ... 7
   - Process ... 9
   - Läsanvisning ... 9

2. Vision, inriktningar och plankarta ... 11
   - Vision ... 11
   - Inriktningar ... 11
   - Plankarta ... 13

3. Trafiknätsförslag ... 15
   - Stadslivsnät ... 15
   - Gångnät ... 18
   - Cykelnät ... 20
   - Kollektivtrafiknät ... 22
   - Bilnät ... 24
   - Strategi för korsningspunkter ... 26

4. Angöring ... 29
   - Cykel ... 30
   - Kollektivtrafik ... 31
   - Bil ... 32
   - Övrig angöring ... 34

5. Genomförandebeskrivning ... 39
   - Nyckelåtgärder ... 39
   - Exempel på attraktiva stadsgator ... 42
   - Delområdesbeskrivning med åtgärdsförslag ... 45

6. Konsekvensbeskrivning ... 55
   - Konsekvensbeskrivning för intentionen om mer och bättre innerstad ... 55
   - Ekonomisk konsekvensbeskrivning ... 55
   - Konsekvensbeskrivning av effekter på trafiksystemet ... 57
   - Miljökonsekvensbeskrivning ... 59

7. Riksintressen ... 65
   - Riksintressen för kulturmiljövården ... 65
   - Riksintresse för friluftslivet ... 69
   - Riksintresse för totalförsvaret ... 69
   - Riksintresse för kommunikationer ... 69

Bilaga 1 - Planförutsättningar ... 73
   - Sammanfattning av dagens kvaliteter och brister ... 73
   - En tillbakablick ... 74
   - Kommunikationer ... 75
   - Tillgänglighet ... 75
   - Gång- och cykelflödespotential ... 76
   - Social trygghet ... 78
   - Trafiksäkerhet ... 79
   - Framkomlighet ... 79
   - Trafikflöden ... 80
   - Framtidsspaning ... 80

Bilaga 2 - Viktiga utgångspunkter ... 83
   - Antagna mål och planhandlingar ... 83
   - Principer för stadskvalitet och hållbart resande ... 87

Begreppslista ... 93
Referenser ... 95
Vilka har arbetat med översiktsplanen? ... 97

Sammanfattning

Syftet med *Trafikplan för Linköpings innerstad* är att ange inriktningen för den fortsatta utvecklingen av innerstadens gator. Avsikten är att genom strategisk fysisk planering, möjliggöra en utveckling som bidrar till intentionen om mer och bättre innerstad samt en förändrad färdmedelsfördelning.

Trafikplanering är ett verktyg för att uppnå beslutade mål och ett av många kugghjul som behövs för ett välfungerade maskiner, en levande och attraktiv stad. Det finns ett tydligt samband mellan färdmedelsfördelning, stadsbyggnad och stadskvalitet. Många av de faktorer som skapar stadskvalitéer överensstämmer med faktorer som ökar andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor.

Planförslagets vision benämns *Hållbar trafik för stadsliv*. Visionen grundar sig på idén om en hållbar framtid socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Dessutom grundar sig visionen på att den utvidgade innerstaden har fler boende, verksamhetsutövare och besökare. Linköpings gator ska fungera för förflyttningar och gaturummet ska vara en plats för vistelse och möten. Stadens förflyttningar bidrar till mer stadsliv i en utvidgad innerstad.

Trafikplan för Linköpings innerstad har fem inriktningar. Inriktningarna har till uppgift att beskriva vad som behöver genomföras för att visionen ska uppnås.

Inriktningar för Trafikplan för Linköpings innerstad

- Alla trafikslag ska samspela i innerstaden
- Gatuutformningen ska bidra till samspel och möten
- Trafiken ska anpassas till omgivande stadsrum
- Gatunätet ska vara kontinuerligt och finmaskigt
- Innerstadens målpunkter ska vara nåbara för alla trafikslag

De fem inriktningarna innebär att innerstadens utbud ska vara öppet och tillgängligt för alla exempelvis boende, besökare, pendlare, landsbygdsbor och turister. Det konstateras att det finns fyra olika trafikslag med unika förutsättningar och behov. Gemensamt är att alla trafikanter behöver visa hänsyn gentemot varandra samt mot stadslivet för att uppnå ett samspel och en attraktiv stad. Inriktningarna belyser även vad som behöver ske med gatuutformningen och gatunätets uppbyggnad för att människor ska vilja vistas, verka och leva i innerstaden.

Planförslaget med tillhörande strategier är sedan uppdelade i trafiknätförslag för de olika trafikslagen samt förslag till hur angöringen av innerstaden ska fungera. I huvudsak beskriver de olika nätstrategierna hur ett sammanhängande gatunät med en behaglig rytm kan skapas bland annat genom en blandning av små platsbildningar och större öppna rum. Resandet till, från och inom Linköpings utvidgade innerstad sker oftast med flera färdsätt, som en kombination, till exempel med cykel och pendeltåg. Det ställer krav på snabba och smidiga byten mellan trafikslag. Angöringsstrategierna beskriver bytesnodernas funktion och innehåll

30 38 52 55 58 59 65 71
72 78 79 530 539 546 555 564 566
NU FLYTTAR VI
TILL CITY

samt hur de kopplar samman delresor till en effektiv resa från start till slut.

I grunden handlar trafiknätsförslagen om att ta till vara och utveckla stadens befintliga gatunät. Fler nya gator som minskar maskvidden kommer att behövas, främst för gående och cyklister. I stadskärnan föreslås en utformning som underlättar samspelet mellan olika trafikslag. Förslagen till framtida trafiknät bygger på idén om att se gående och cyklister som två separata trafikslag med olika förutsättningar.

Förslaget till kollektivtrafiknät bygger på idén om kontinuerliga stråk som ligger fast i staden under lång tid. Det innebär att det i första hand handlar om att genomföra förbättringar inom befintligt kollektivtrafiknät. För biltrafiken handlar det framförallt om sänkta hastigheter. En god tillgänglighet bör finnas för alla.

Åtkomsten till Linköpings innerstad bör ske via kopplande stråk från ytterstaden och regionen i form av gator eller gång- och cykelvägar. Väl inne i en innerstadsmiljö är det en annan gatunätsstruktur som tar vid. Med de kopplande gatorna kan regionens och ytterstadens resor och energi kanaliseras till och från innerstaden.

Planförslaget innehåller en genomförandebeskrivning som belyser viktiga nyckelåtgärder som ger en hög måluppfyllnad. Föreslagna åtgärder bör genomföras i takt med att innerstaden växer. Det innebär att fler gator kommer få stadskvaliteter, att trimningsåtgärder kommer att krävas i befintliga korsningar och att standarden på cykelparkeringar och hållplatser kommer behöva förbättras. Bäst effekt fås om åtgärder genomförs på bred front.

KOLLEKTIVHUSET
STOLPLYCKAN
LASTCYKELPOOL
GAMLA ENSKEDE
Lådcyklar

1. Inledning

Syfte

Trafikplan för Linköpings innerstad syftar till att ange inriktningen för den fortsatta utvecklingen av innerstadens gator utifrån ett helhetsperspektiv för stadsbyggnadsfrågor. Avsikten är att genom strategisk fysisk planering möjliggöra en utveckling som bidrar till *mer och bättre innerstad,* i enlighet med intentionerna i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* (antagen av kommunfullmäktige 2016), samt till en mer hållbar färdmedelsfördelning.

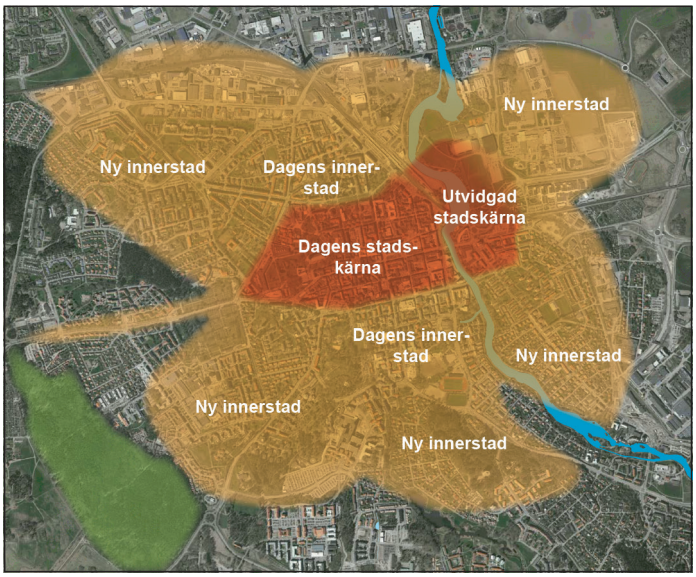
Trafikplan för Linköpings innerstad ska fungera som ett ramverk för kommande trafik- och stadsplanering i den utvidgade innerstaden. Planen avser klargöra hur innerstadens befintliga gator ska användas och trafikeras i en framtid då fler vill fram i ett växande Linköping.

Avgränsning

Trafikplan för Linköpings innerstad inrymmer samma geografiska avgränsning som *Utvecklingsplan för Linköping innerstad.* Det som i denna plan benämns som innerstad utgör däremot inte samma geografiska område som den centrala stadsdelen med samma namn.

Den framtida utvidgade innerstadsmiljön symboliseras av det brungula fältet i figuren och det centrerade röda området symboliserar framtidens stadskärna, för vilken intentioner finns om att växa över Stångån. Karaktären av trafiktempo och trafikeringslösningar beror på vilka av de två geografiska områdena innerstad och stadskärna som avses, varför planen väljer att fortsättningsvis skilja på dessa två begrepp.

Trafikplan för Linköpings innerstad har samma utgångspunkt avseende folkmängd och tidsperspektiv som *Utvecklingsplan för Linköping innerstad* och



Geografisk avgränsning.

Översiktsplan för staden Linköping (antagen av kommunfullmäktige 2010). Det innebär att kommunens befolkningsmängd förväntas öka till 170 000 invånare, i vad som även inbegriper en utblick mot 200 000 invånare. Med staden Linköping avses all bebyggelse från Ullstämma i söder till E4:an i norr samt samtliga stadsdelar från Ryd och Lambohov i väster till Tallboda i öster.

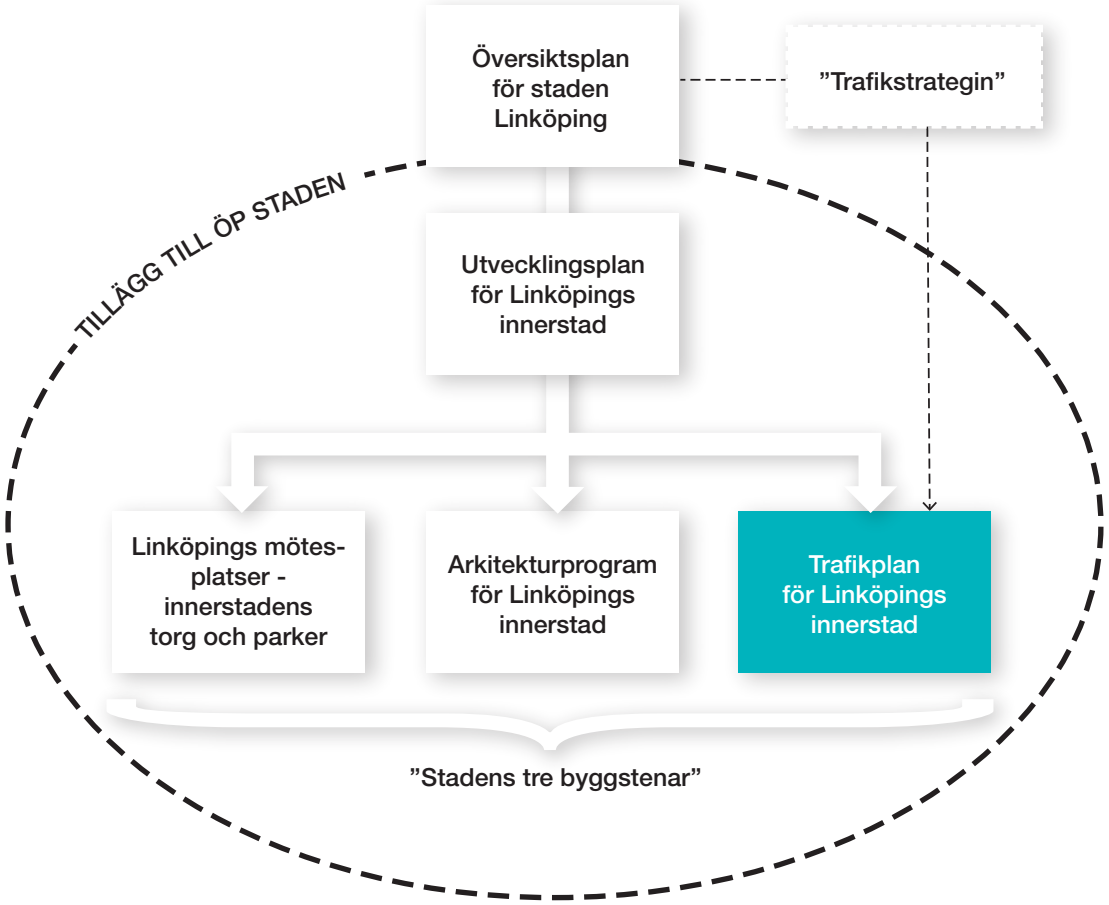
	Idag	2030 (prognos)	2045 (prognos)
Linköpings innerstad	30 000	40 000	50 000
Linköpings stad	110 000	130 000	150 000
Linköpings kommun	153 000	170 000	200 000

Planstatus

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad utgår från stadens tre byggstenar. De tre klassiska stadsbyggnadsprinciperna utgörs av ett kontinuerligt gatunät, torg och parker samt stadens byggnader. Stadsbygg-

nadsprinciperna fördjupas i varsitt eget dokument, där *Trafikplan för Linköpings innerstad* tillsammans med *Linköpings mötesplatser – innerstadens torg och parker* och *Arkitekturprogrammet för Linköpings innerstad* utgör tre tematiska tillägg till *Översiktsplan för staden Linköping*. *Översiktsplan för staden Linköping* har redan en tillhörande trafikstrategi som också ger viktiga inspel.

I *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* föreslås en markanvändning som delvis skiljer sig från föreslagen markanvändning i *Översiktsplan för staden Linköping*. Skillnaderna har bekräftats i samband med en aktualitetsprövning av alla antagna översiktsplaner. *Trafikplan för Linköpings innerstad* beaktar de nya förslagen i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad.*



Process

Trafikplan för Linköpings innerstad har utarbetas i enlighet med plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Den formella planprocessen är följande:

Under utarbetandet av planförslaget har dialog förts med aktörer, bolag och andra kommunala förvaltningar, inom samhällsbyggnadsprocessen. Under samrådsskedet kommer en dialog med Linköpings kommuninvånare att genomföras.

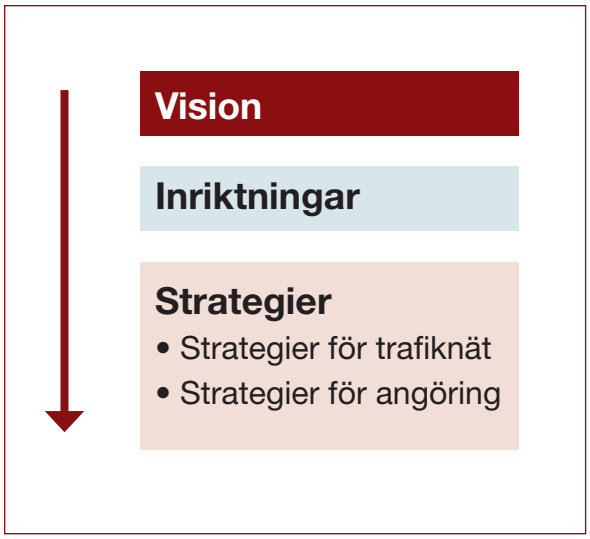
Läsanvisning

Trafikplan för Linköpings innerstad innehåller viktiga utgångspunkter, nätförslag för varje trafikslag och nyckelåtgärder för utveckling av *mer och bättre innerstad* och en förändrad färdmedelsfördelning.

Trafikplan för Linköpings innerstad baseras på tidigare antagna mål, en teoridel samt en nulägesanalys som är placerade i bilagor. Nulägesanalysen består både av en historisk tillbakablick och en framtidsspaning.

Visionen *Hållbar trafik för stadsliv* har till uppgift att genomsyra hela planförslaget och slå fast de övergripande ramarna. Planförslaget består av fem inriktningar, vilka beskriver och konkretisera vad som är viktigt att ta hänsyn till när visionen ska uppnås.

Därefter bygger planförslaget på en mängd strategier som har till syfte att beskriva hur vision och inriktningarna är tänkta att uppnås. Strategierna utgör dels strategier för trafiknätet och dels strategier för angöring av innerstaden. En begreppslista återfinns i slutet av handlingen.



Planhandlingens uppbyggnad.

DRICKA
GODIS
TOBAK
medus
RESTAURANT
SANGRIA
FACE
FACE

2. Vision, inriktningar och plankarta

Visionen formulerar viljeinriktningen för planförslaget. Trafikplan för Linköpings innerstad består sedan av fem inriktningar. Inriktningarna beskriver samt konkretiserar vad som krävs för att uppnå visionen. Planförslagets strategier beskriver sedan hur visionen och inriktningarna ska uppnås.

Vision - Hållbar trafik för stadsliv

Visionen *Hållbar trafik för stadsliv* grundar sig på idén om en hållbar framtid socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Planförslagets vision är att trafiken och gatunätet ska bidra till att utvidga innerstaden, främja ett rikt stadsliv och till att ett fungerande samspel uppstår. Längs innerstadens gator ska människor vilja vistas och mötas. Det är i innerstadens mellanrum som livet utspelar sig. I framtiden bidrar stadens hållbara förflyttningar till mer stadsliv och till en utvidgad innerstad.

Inriktningar

Trafikplan för Linköpings innerstad består av följande inriktningar

- Alla trafikslag ska samspela i innerstaden
- Gatuutformningen ska bidra till samspel och möten
- Trafiken ska anpassas till omgivande stadsrum
- Gatunätet ska vara kontinuerligt och finmaskigt
- Innerstadens målpunkter ska vara nåbara för alla trafikslag

Alla trafikslag ska samspela i innerstaden

I Linköpings innerstad ska alla fyra trafikantslag (gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister) med sina unika förutsättningar beaktas i planeringen. Varje enskild trafikant har skyldigheter gentemot omgivande trafikanter och hänsyn behöver visas alla medtrafikanter, speciellt barn och unga. Det är en förutsättning för att ett välfungerande samspel ska uppstå i trafiken. Ett större hänsynstagande krävs för att skapa en välfungerande och attraktiv innerstad.

Gatuutformningen ska bidra till samspel och möten

Stadsgatan ska vara utformad på ett sätt som förklarar dess användningsområde och funktion i trafiknätet. En gatuutformning ska skapas som tydligt visar alla att anpassningar och hänsynstagande måste göras för att åstadkomma ett fungerande samspel, både med övriga trafikanter och med omgivande stadsliv. Gatornas utformning ska också främja stadsliv, möten mellan människor samt en mer hållbar stad.

Trafiken ska anpassas till omgivande stadsrum

En gata i Linköpings innerstad har ett brett användningsområde. Gatan ska kunna fungera för angöring, som mötesplats, vistelsemiljö, del av en boendemiljö och som ett utrymme för förflyttningar. Stadsgatan är en känslig miljö på grund av dess många användningsområden och trafiken behöver därför anpassas till gatans alla användningsområden och förutsättningar. Varje enskild trafikant har skyldigheter gentemot stadslivet och behöver därför visa hänsyn. Lägre hastigheter är ett medel som främjar stadslivet och ökar trafiksäkerheten.

Gatunätet ska vara kontinuerligt och finmaskigt

En stor stadslivspotential kan skapas i Linköping genom ett gatunät med en naturlig genomströmning av människor. Det kan skapas med hjälp av ett kontinuerligt och finmaskigt gatunät, främst för gående och cyklister. Korsningstätheten behöver vara tillräcklig för att erbjuda gena och många alternativa vägval. Antalet gående och cyklister ökar om innerstaden och stadskärnan upplevs som småskalig och trygg.

Innerstaden målpunkter ska vara nåbara för alla

I en levande och attraktiv innerstad ska alla kunna ta sig fram. Linköpings innerstad är en viktig målpunkt och utgångspunkten är att alla trafikslag ska kunna nå och ta del av innerstadens utbud. Trafikslag med en hög persontransportskapacitet per timme bör prioriteras.

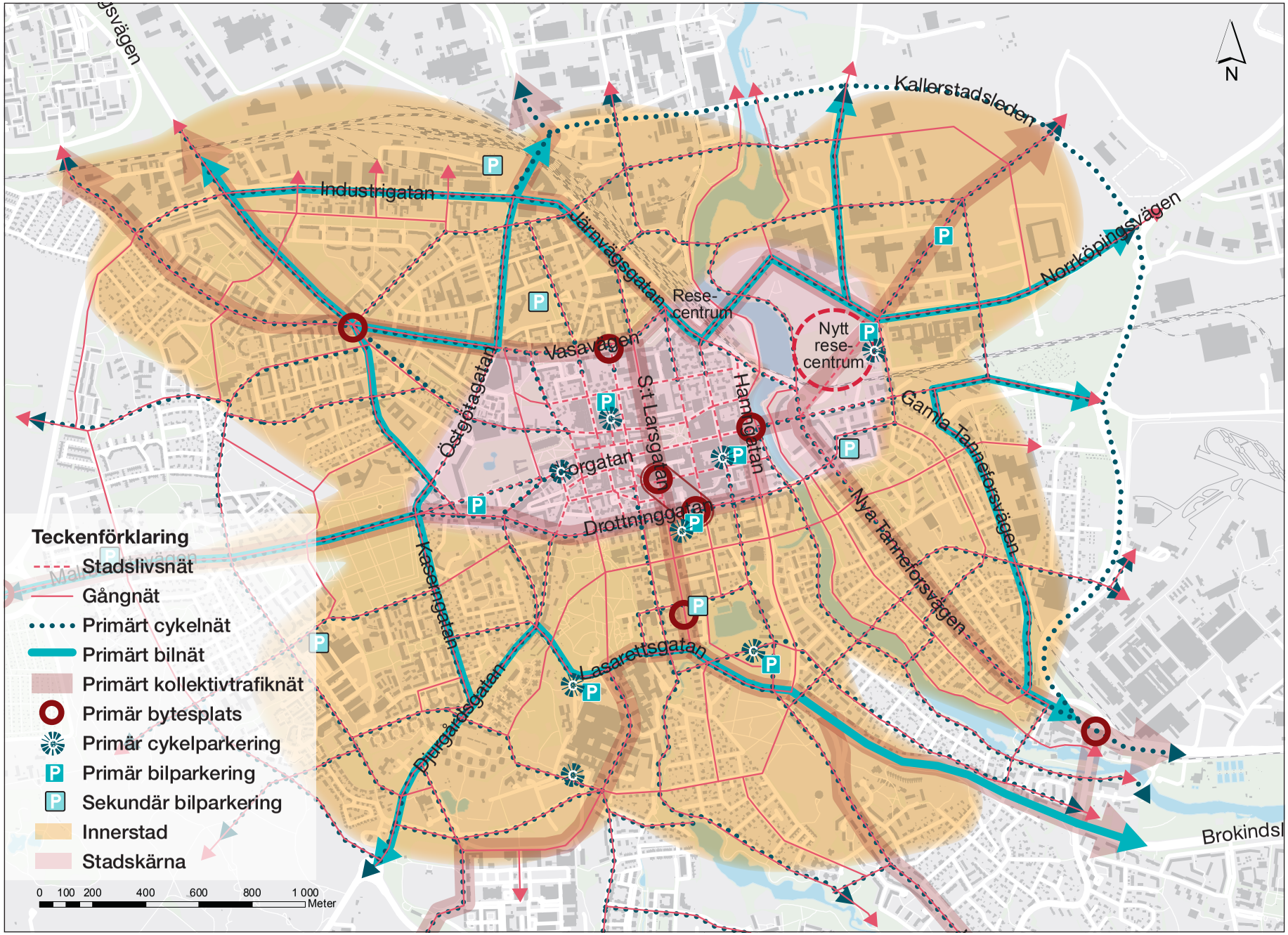
Plankarta

I plankartan redovisas endast det primära nätet för respektive trafikslag samt de större bytespunkterna, se sida 14. För mer detaljer hänvisas till respektive trafikslag under nät- och angöringskapitlen. Utanför innerstadens och planförslagets geografiska område finns ett övergripande och mer storskaligt trafiknät med bland annat en yttre ringled.

I planförslagets framtida trafiknät kommer förändringar att behöva ske i och med att staden växer och för att kunna nå beslutade mål. Tidsperspektiven är långa och plankartan ska läsas som ett förslag den dag det bor 50 000 invånare i den utvidgade innerstaden. I grunden handlar det om att ta till vara och utveckla ett gammalt gatunät. Fler nya kopplingar som minskar maskvidden kommer att behövas, främst för gående och cyklister.

Trafiken ger stadens invånare möjlighet att ta del av dess utbud. Staden behöver kunna transportera människor och varor. En av grundidéerna med innerstaden är att fungera som en mötesplats för människor, verksamheter och varor. Trafiken är ett av flera medel för att uppnå det goda livet och den attraktiva staden.

Ett trafiksystem som bidrar till effektiva förflyttningar från start till slut behöver skapas som stöttar stadens brukare och tillkommande stadsutveckling. Intentionen är ett trafiksystem som stör så få som möjligt. Trafiken behöver anpassas till staden och stadslivets villkor. Trafikplaneringen behöver förenas med hela samhällsbyggnadsprocessen från översiktsplanering till beviljat bygglov. Det innebär i sin tur att trafikplaneringen måste kunna påverkas av andra faktorer än rent trafiktekniska, vilka också behövs i en fungerande och attraktiv innerstad.


N
Kallerstadsleden
Industrigatan
Järnvägsgatan
Norrköpingsvägen
Rese-
centrum
Nytt
rese-
centrum
Vasavägen
Östgötagatan
S:t Larsgatan
Hamngatan
Gamla Tanneforsvägen
Nya Tanneforsvägen
Drottninggatan
Kaserngatan
Djurgårdsgatan
Lasarettsgatan
Brokindsl
Teckenförklaring
Stadslivsnät
Gångnät
Primärt cykelnät
Primärt bilnät
Primärt kollektivtrafiknät
Primär bytesplats
Primär cykelparkering
Primär bilparkering
Sekundär bilparkering
Innerstad
Stadskärna
0 100 200 400 600 800 1 000
Meter

3. Trafiknätsförslag

Linköpings trafiknät är till stor del uppbyggt kring biltrafikens behov och utrymmeskrav. De trafiknät som föreslås i Trafikplanen ger mer utrymme till gående och cyklister. Kollektivtrafikens framtida plats förtydligas för att underlätta för stadens långsiktiga planering. Gatunätet i stadskärnan ska inbjuda till samspel mellan trafikslagen och ge goda förutsättningar för stadsliv. Längre ut möts innerstadens finmaskiga struktur av gator med en kopplande funktion, till och från innerstaden.

Stadslivsnät

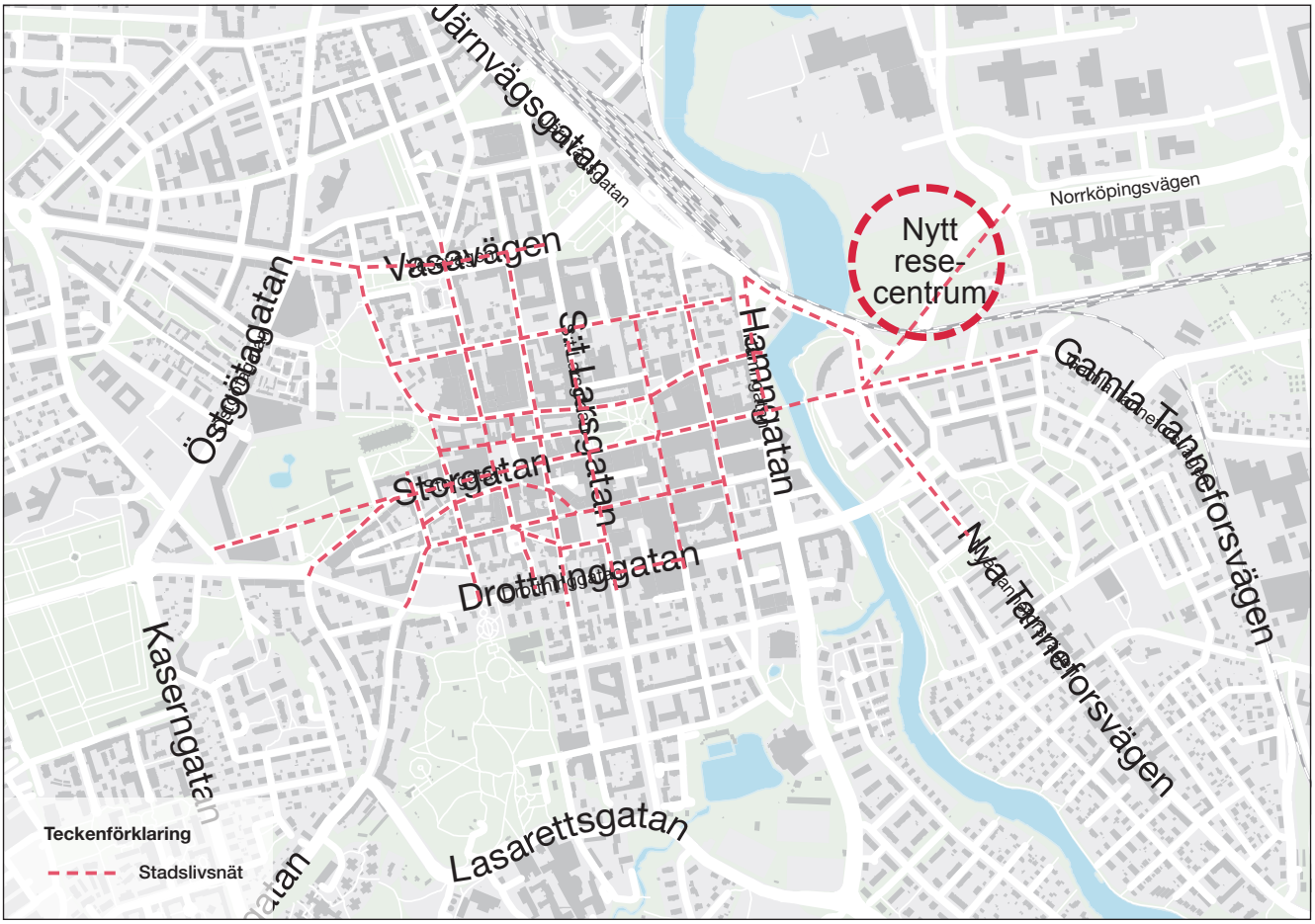
På en gata som tillhör stadslivsnätet ska gående och stadslivet prioriteras högst. Alla trafiknät kan vara del av stadslivsnätet. Längs ett stadslivsnät är det stadslivets behov som får sätta stämningen och karaktären, hela eller delar av dygnet. De lokala förutsättningarna får styra utformningen. Det finns gott om sittplatser, uteserveringar och cykelparkeringar på eller i nära

Trafiknätsstrategi

- Gatunätet bör ha en tät maskvidd i syfte att skapa stadsliv.
- En blandning av små platsbildningar och större öppna rum skapas längs innerstadens gatunät i syfte att skapa en rytm anpassad för den oskyddade trafikanten.
- I stadskärnans gatunät prioriteras utrymme för gående och för stadslivet.
- Gatuutformningen i innerstaden ska tydligt signalera att en stadskärna närmar sig i syfte att minska genomfartstrafiken och öka hastighetsefterlevnaden.
- Trafiktempot sänks stegvis ju närmare stadskärnan man kommer vilket bidrar till att skapa en ökad trafiksäkerhet och en attraktivare vistelsemiljö.

Längs en gata i stadslivsnätet prioriteras gående och stadslivet men ofta föreslås även andra trafikslag trafikera gatan.

Stadslivsnätförslag



Stadslivsnätet täcker hela stadskärnan och ska bidra till ett ökat stadsliv på stadens gator

anslutning. Längs gator i stadskärnan är framtidens stadslivsnät byggt i ett golv, det vill säga utan trottoarkanter. Längs stadslivsstråket blir samspelet viktigt, både inom och mellan de olika trafikslag som tillåts.

Cyklande längs ett stadslivsnät i stadskärnan kommer att ha olika god framkomlighet beroende på tid på dygnet. Under morgon och förmiddag har stadslivet inte vaknat och då ges cyklister goda möjligheter till smidiga och snabba resor även på de absolut mest centrala gatorna. Då de gående har tagit över gatan får cyklisterna anpassa sig till stadslivet längs de gator som är reglerade som gågata, gångfartsgata eller motsvarande.

På sträckor där stadslivsnät och primärt kollektivtrafiknät sammanfaller ska gående separeras från kollektivtrafiken. Det ökar trafiksäkerheten och säkerställer kollektivtrafikens framkomlighet. Det innebär att längs enstaka gator med stora trafikflöden eller primär kollektivtrafik kan stadslivsnätet endast utgöras av gatans trottoarer. Det betyder att extra ansträngning behöver ges trottoarens utformning.

Stadslivsnätstrategi

- Längs stadslivsnätet ska stadslivspotentialen understödjas genom lokaler i gatuplan, yteffektiv grönska, uteserveringar, hög prioritet för gående i korsningar och anslutande attraktiva platser.
- Gatorna längs stadslivsnätet utformas med ett golv (inga trottoarkanter) för att understödja ett fungerande samspel mellan trafikanter.
- Stadslivsnätet ska både vara och upplevas som trafiksäkert.
- Längs stadslivsnätet ska en kontinuerligt hög standard vad gäller drift och underhåll eftersträvas.
- Stadslivsnätet prioriteras före andra trafiknät.

Lilla torget.

Storgatan.

Gångnät

Idag finns inget utpekat huvudgångnät i Linköping. Gång- och cykeltrafiken är sammanslagna till ett nät i styrande dokument. I Trafikplanen delas dessa upp och det blir tydligare var gående ska kunna tas sig fram på sina villkor. Gående definieras som ett eget trafikslag med egna behov. Ett primärt gångnät pekas ut i Trafikplanen men det finns även ett övrigt gångnät, exempelvis trottoarer i bostadsområden, gångar över torg och parker.

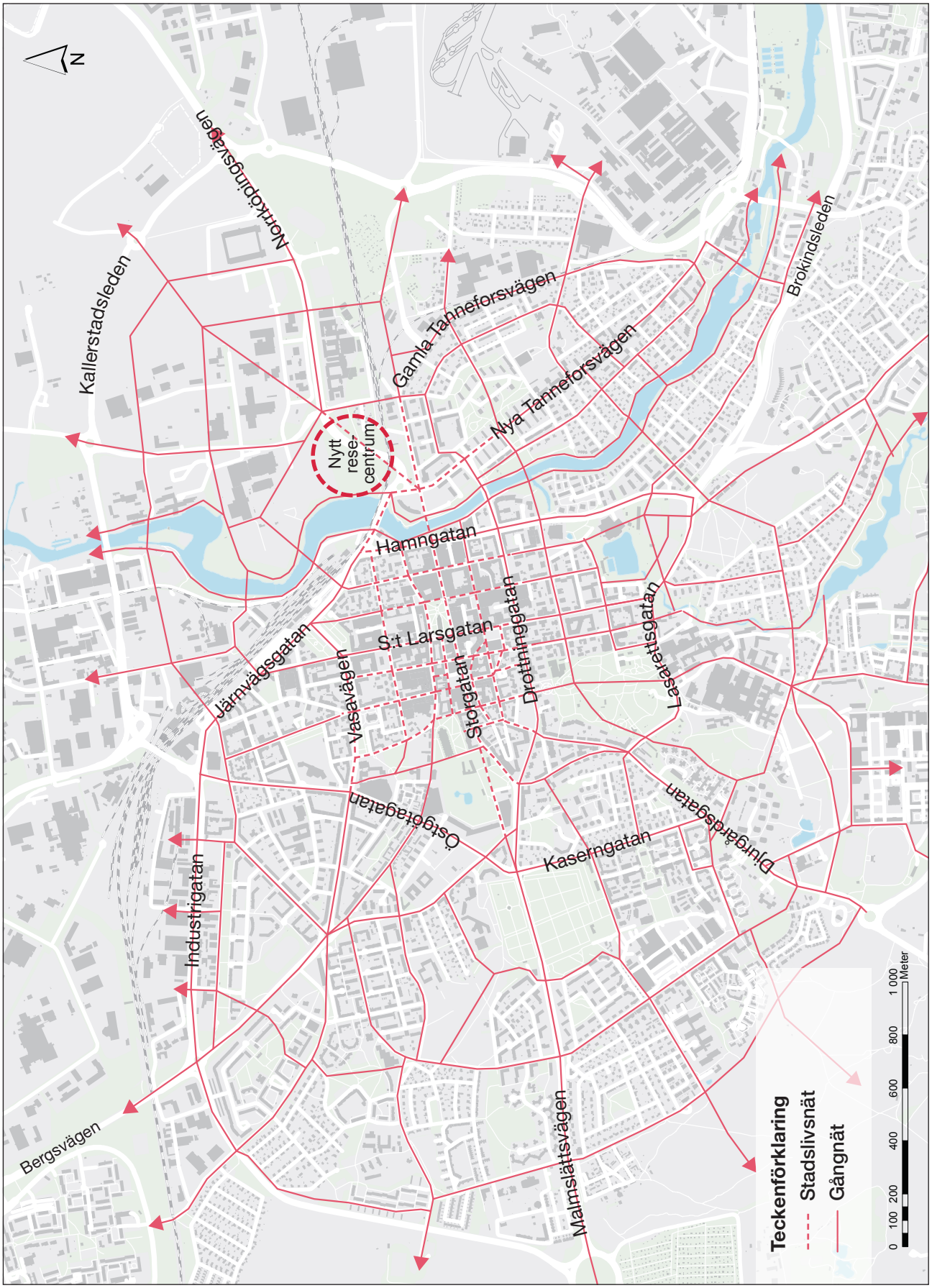
Gångnätstrategi

- Gångnätet ska ha en tät maskvidd och innefatta gator med stor gångflödespotential samt angöra viktiga målpunkter.
- Gångnätet ska både vara och upplevas som trafiksäkert.
- Längs gångnätet ska en kontinuerligt hög standard vad gäller drift och underhåll eftersträvas.

Gångnät

Linköpings framtida gångnät i innerstaden utgörs i regel av vanliga upphöjda trottoarer. Att en trottoar blir utpekad som en del av det övergripande gångnätet förpliktigar en tillräcklig bredd och en hög ytstandard, exempelvis genom kontinuerliga drift- och underhållsåtgärder. Nätet har också en god bredd där till exempel rullstolar och rullatorer kan mötas och större höjdskillnader undviks för ett lättillgängligt nät för alla. Beläggningen bör skilja sig från en eventuell intilliggande cykelbana för att tydliggöra fotgängarens yta.

Gångnätförslag



Gångnätet är förhållandevis finmaskigt. Mellan det primära gångnätet finns ett övrigt gångnät som ytterligare minskar gångnätets maskvidd.

Cykelnät

Cykelnätet i Linköping är väl utbyggt jämfört med andra städer. Det finns idag drygt 55 mil cykelnät i kommunen varav cirka en femtedel sopsaltas vintertid. Stora delar av cykelnätet har tidigare anpassats till biltrafiken och i korsningspunkter har oftast bilisten företräde. Cykelnätet föreslås ha två nivåer med olika krav på utformning och kapacitet.

Primärt cykelnät

Det primära cykelnätet består av breda cykelbanor eller cykelfartsgator där två cyklister kan mötas utan att behöva använda eventuell gångbana bredvid. Cyklisterna separeras från alla andra trafikslag förutom på stadslivsnätet. Det primära cykelnätet bör inte bestå av cykelfält längs ett primärt bilnät av trafiksäkerhetsskäl. God framkomlighet skapas om det primära cykelnätet består av cykelfartsgator. Cykelfartsgatan har trottoarer som separerar gående från cyklister och bilar och en rekommenderad högsta hastighet om 20 km/h. Det bör vara minst dubbelt så många cyklister som bilister på en cykelfartsgata för god trafiksäkerhet och trygghet.

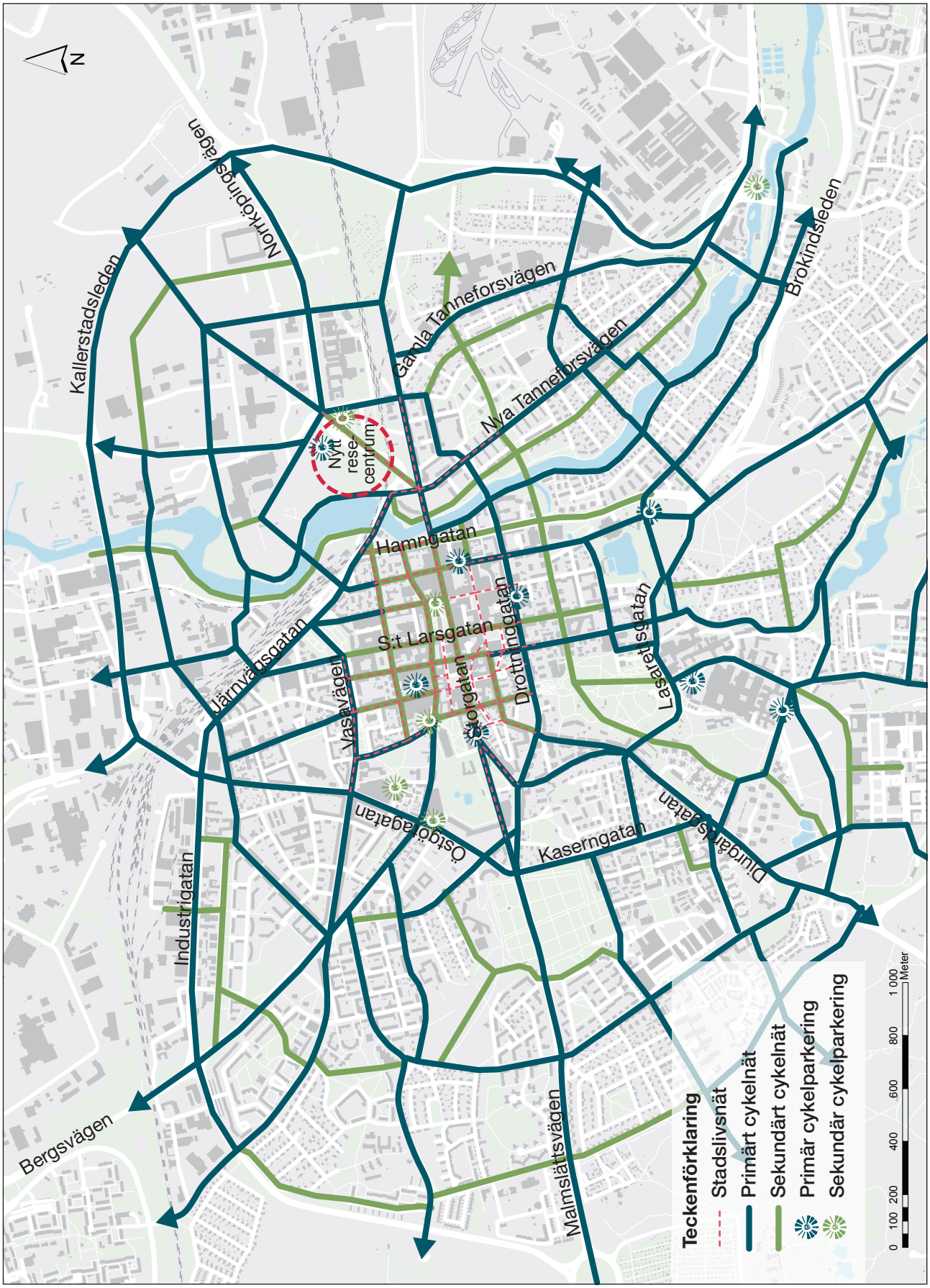
Sekundärt cykelnät

Det sekundära cykelnätet utformas på olika sätt. Det kan handla om cykelbanor, cykelfält och på vissa håll om att cykla tillsammans med biltrafik, s.k. blandtrafik. Antalet cyklister bör vara dimensionerande för val av bredder. Det sekundära cykelnätet får i vissa fall dela körbana med bilar och kollektivtrafik men trafiksäkerheten måste kunna säkerställas och riskbedömas.

Cykelnätstrategi

- Det primära cykelnätet ska innefatta de gator som har potential till stora cykelflöden och som angör alla viktiga målpunkter.
- Det primära cykelnätet ska både vara och upplevas trafiksäkert och socialt tryggt att cykla längs med.
- I korsningar där cykelnätet prioriteras bör korsningen vara upphöjd. Det medför en behagligare resa för cyklisten och högre trafiksäkerhet.
- Längs gator i stadslivsnätet ska gatuutformningen främja låga hastigheter för alla fordon (även cyklar) för att underlätta samspelet mellan cyklister och dess omgivning. Det ger ökad trafiksäkerhet för alla.
- Utanför stadskärnan ska innerstadens primära cykelnät dimensioneras för högre hastighet och högre cykelflöden samt kopplas till Linköpings prioriterade huvudcykelstråk.
- Längs det primära cykelnätet ska kommunen ansvara för kontinuerligt hög standard vad gäller underhåll. Hela det primära cykelnätet kan exempelvis sopsaltas.
- I en restidsjämförelse mellan stadskärnan och omgivande stadsdelar inom 5 km bör restidskvoten mot biltrafik inte överstiga 1,5. För resor inom innerstaden bör därför restidskvoten vara lägre för att kompensera för bättre framkomlighet med bil i ytterstaden.

Cykelnätförslag



Cykelnätet täcker hela den utvidgade innerstaden. Cykelnäten följer till mångt och mycket dagens sträckningar.

Kollektivtrafiknät

Kollektivtrafikens stråk finns till största delen redan utpekade i ÖP-staden och stråken ska i en framtid kunna trafikeras av spårvagnar. Trafikplanen förtydligar vilka gator som behöver rymma kollektivtrafik med god framkomlighet framöver. Kollektivtrafiknätet bygger på den tidigare fastslagna principen i ÖP-staden om kontinuerliga stråk som ligger fast under lång tid. Hur och om alla stråk i nätet kommer trafikeras i framtiden behöver utredas i en separat linjenätsanalys. Kollektivtrafiken föreslås ha två nätnivåer, primärt och sekundärt.

Primärt kollektivtrafiknät

Det primära kollektivtrafiknätet ska klara stora mängder kollektivtrafik. Det finns ett behov av att nätet dimensioneras för god framkomlighet även i rusningstrafik för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv när den behövs som mest. Stråken ska, om möjligt, ha egna körfält och/eller andra tekniska lösningar som möjliggör en fri färdväg utan stopp mellan hållplatserna. Stråken används av både lokal och regional trafik från tätort och landsbygd.

Sekundärt kollektivtrafiknät

Det sekundära kollektivtrafiknätet delar i de flesta fall körfält med bilister men kan få hjälp av signalprioritering. Det sekundära kollektivtrafiknätet anses inte vara av strategisk betydelse inom Trafikplanens tidshorisont. På riktigt lång sikt kan det sekundära nätet komma att öka i betydelse. Dessa stråk ska kunna uppgraderas i framtiden. Det betyder framförallt att körfältsbredden och kurvradier bör kunna uppfylla kraven för primärt nät. Stråken används av både lokal och regional trafik från tätort och landsbygd.

Kollektivtrafiknätstrategi

- Det primära kollektivtrafiknätet ska ha gena och centrala stråk genom innerstaden och få god tillgänglighet och framkomlighet till ett nytt stationsläge.
- Kollektivtrafikstråken utformas för att kunna hålla en medelhastighet på minst 30 km/h mellan hållplatser, primära cykelstråk bör separeras genom cykelbanor och biltrafik ska, om möjligt, undvikas längs det primära kollektivtrafiknätet.
- Antalet stopp mellan hållplatser minimeras för att öka kollektivtrafikens medelhastighet och attraktivitet.
- Separata kollektivtrafikkörfält och prioritering i trafiksignaler används för att säkra god framkomlighet, framförallt i det primära kollektivtrafiknätet.
- Det primära kollektivtrafiknätet ska få ta en tydlig plats i stadsrummet och ligga fast under lång tid.
- Restidskvoten för kollektivtrafik och bil inom den utvidgade innerstaden bör vara lägre än 1,5. För resor inom innerstaden bör därför restidskvoten vara lägre för att kompensera för bättre framkomlighet med bil i ytterstaden.

S:t Larsgatan, en del av framtidens primära kollektivtrafiknät.

Kollektivtrafiknätförslag

Kollektivtrafiknätet återfinns längs de större gatorna vilket ger en god framkomlighet.

Bilnät

Idag har bilen en prioriterad ställning långt in i Linköpings innerstad. En anpassning till stadens utveckling kommer att behöva ske. ÖP-staden anger ett övergripande trafiksystem för ett Linköping med 200 000 invånare. ÖP-stadens trafiksystem innebär att en yttre ringled och ett mer storskaligt trafiksystem tar vid utanför innerstadens nät av stadsgator. Antalet bilresor som endast går rakt igenom stadskärnan utan att stanna behöver minska för att främja en bättre innerstadsmiljö. Lägre hastigheter och fler korsande rörelser kan bli inslag i innerstadens framtida bilnät. Tillgänglighet till innerstaden och stadskärnan ska vara god för besökare, nyttofordon och boende i innerstaden. Det framtida bilnätet delas upp i ett primärt och sekundärt nät.

Primärt bilnät

Det primära bilnätet utformas som en stadsgata med max 40 km/h. Här ska svängkörfält undvikas. Om inte busstrafiken utgör det dimensionerande trafikslaget bör körfältsbredden anpassas i syfte att säkerställa hastighetsgränser, bättre innerstadsmiljö och minskade barriäreffekter.

Sekundärt bilnät

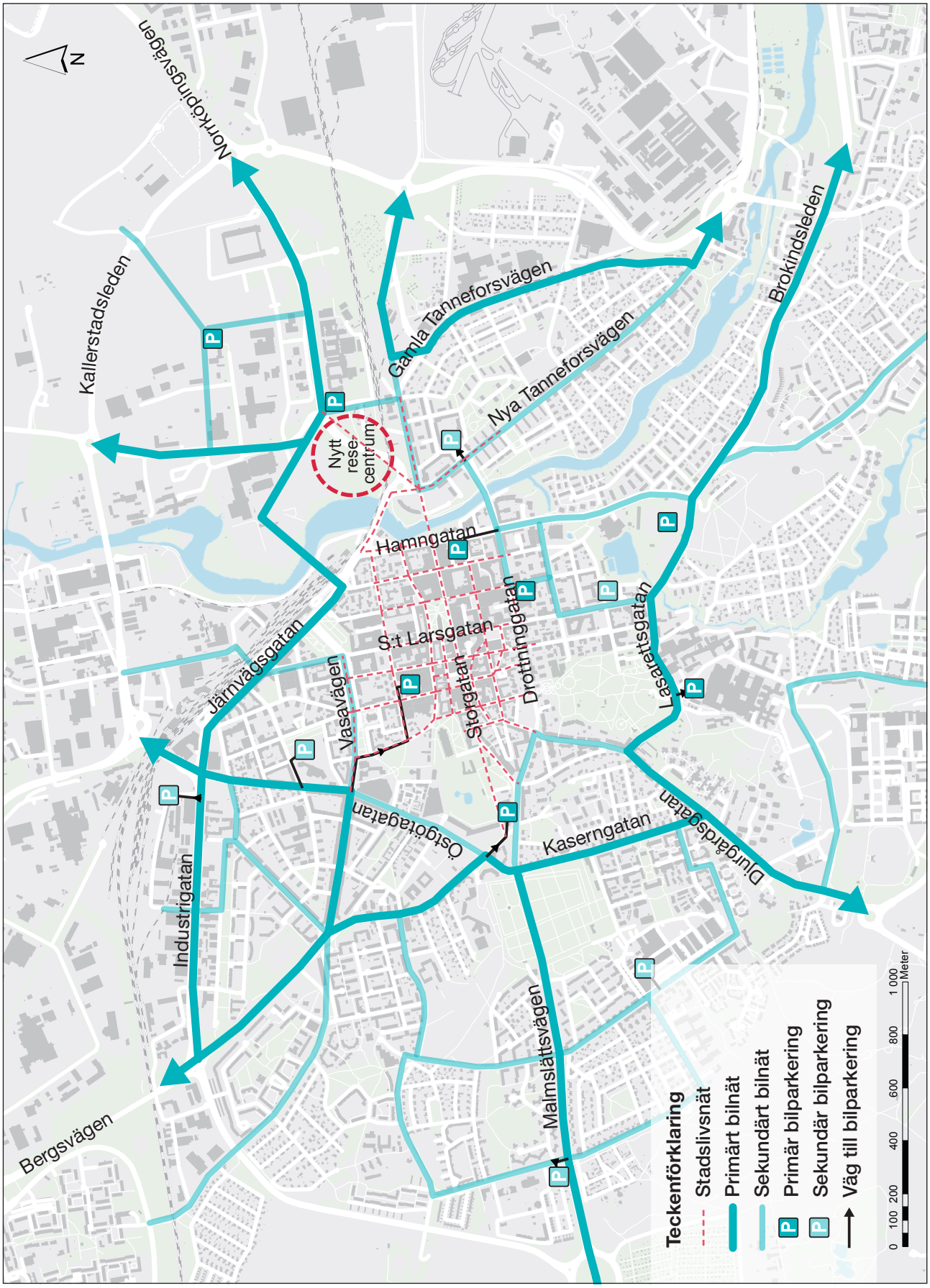
Det sekundära bilnätet utformas för hastigheter på max 30 km/h och korsningstätheten bör vara hög. Bilisterna måste även i högre utsträckning samspela med gående och cyklister. Det är från det sekundära bilnätet flertalet viktiga målpunkter nås, så som parkeringsanläggningar.

Bilnätstrategi

- Det primära bilnätet flyttas utåt i takt med att innerstaden växer för att ge mer plats till övriga trafikslag och ge fler gator en ökad stadslivspotential genom ökat utrymme, en mer rofylld stadsmiljö och ökad tillgänglighet.
- Det primära bilnätet utanför stadskärnan utformas för 40 km/h med korsningar som hastighetssäkras till 30 km/h. I stadskärnan utformas gatorna för 30 km/h eller lägre.
- Det primära vägnätet utformas i första hand med 1+1 körfält. Svängfält vid korsningar bör undvikas. På de avsnitt där det finns primär kollektivtrafik skapas separata kollektivtrafikkörfält där så är möjligt.
- I innerstaden föreslås ett kontinuerligt och sammanhängande bilnät som minimerar barriäreffekter.

Linnégatan, sekundärt bilnät.

Bilnätförslag



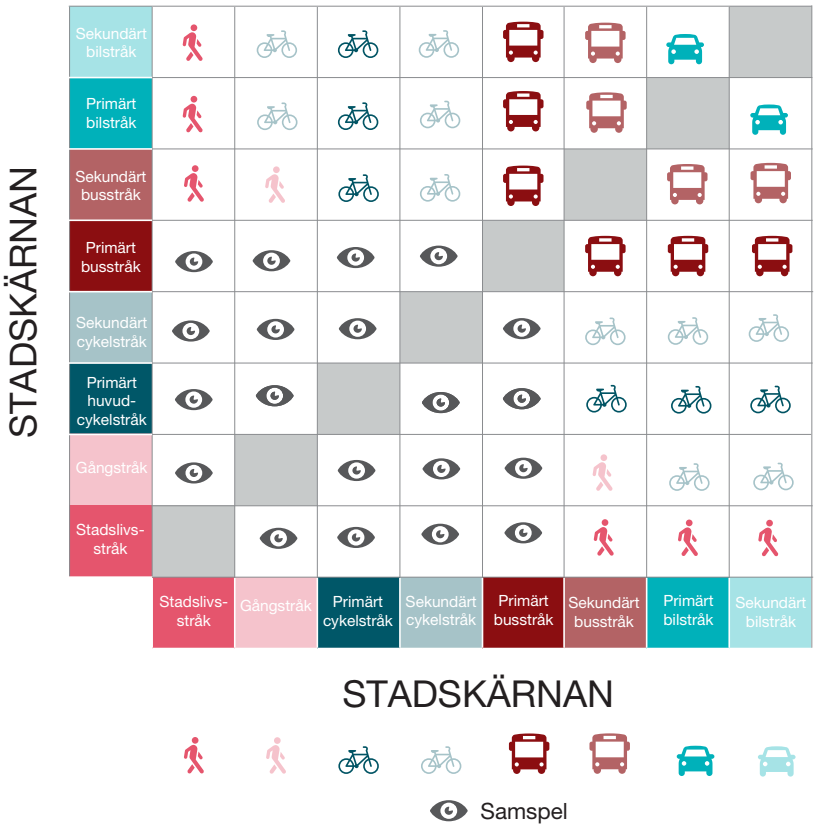
Kartan visar det primära och sekundära bilnätet i innerstaden. Övriga gator föreslås fortfarande vara öppna för biltrafik men tillhör inte det primära eller sekundära bilnätet.

Strategi för korsningspunkter

Stadens trafiknät korsar varandra på många ställen, vilket föranleder till att flera trafikslag behöver samsas i korsningar. För att hantera detta behövs en korsningsstrategi.

Korsningsstrategin följer två prioriteringsmatriser, den ena för stadskärnan och den andra för innerstaden, med syfte att säkerställa en tydlighet mellan olika trafikslags framkomlighet. Matriserna följer prioritetsordningen gång, cykel, kollektivtrafik och bil på systemnivå men med vissa undantag. Det primära huvudnätet för kollektivtrafiken behöver en hög framkomlighet för att vara konkurrenskraftig. Exempel där kollektivtrafiken kommer att behöva högst prioritet är Drottninggatan och Vasavägen. För cykel gäller det exempelvis längs Hunnebergsgatan över Östgötagatan. I stadskärnan behövs en korsningsutformning som stimulerar till socialt samspel, snarare än tydlig prioritet mellan trafikslagen. Genom att exempelvis utforma korsningar mer som torgytor, utan trottoarkanter, kan både en ökad tillgänglighet för de prioriterade trafikslagen och ökad stadskvalitet uppnås.

En prioritering innebär inte alltid att det ena trafikslaget ska släppas före det andra. Prioritering kan ske



Låt säga att vi befinner oss i en korsning mellan primärt bilnät och primärt cykelnät i stadskärnan, då kan det utläsas att ett samspel mellan nämnda trafikslag föreslås.

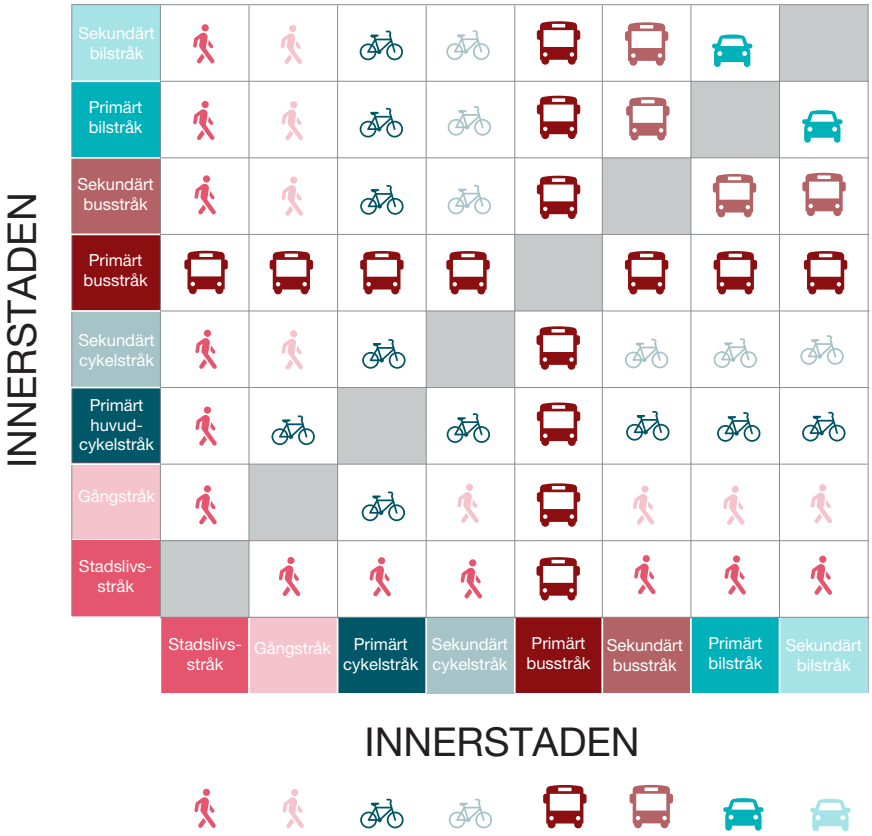
med signaler som ser till att alla trafikslag kommer fram, med följden av att väntetiden kan bli längre för det nedprioriterade trafikslaget. Prioriteringen kan ske dels passivt med vägmärken såsom övergångsställen, dels aktivt med trafiksignaler.

Stadskärnan

Inom stadskärnan följs en korsningsstrategi med prioritering av vissa färdmedel framför andra, men där ett generellt inslag är att ett samspel mellan olika trafikslag eftersträvas. Sträckan från ett framtida stationsläge via dagens Stångebro (Storgatan) och Hamngatan utgör dock ett undantag, då kollektivtrafiken på denna sträcka behöver prioriteras högre för att möjliggöra bättre framkomlighet. Prioritet bör skapas med trafiksignaler.

I den utvidgade innerstaden

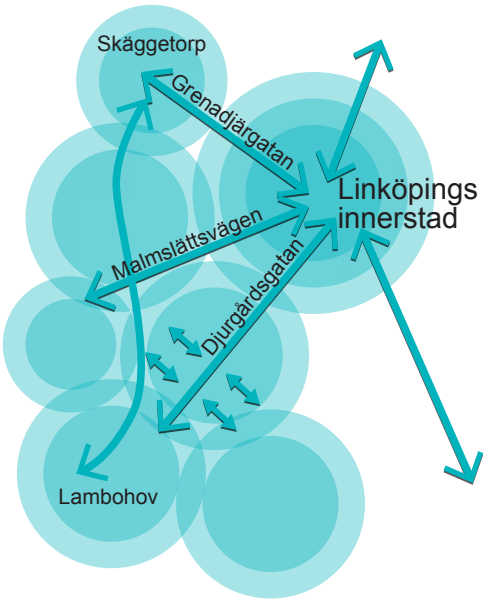
I den utvidgade innerstaden finns mer utrymme och trafikslagen kan ha egna ytor, vilket möjliggör fler lösningar än rena samspelsmiljöer. I innerstaden prioriteras det primära kollektivtrafiknätet och det primära cykelnätet högt med syfte att ge en snabbare resa.



Så här går du ombord o
hittar rätt på Östgötapen
Ej cykel
Ej husdjur
Ej bagage
Ej barnvagn
Tyst avdelning
Wi-Fi ombord
Kameraövervakning
Ej kontantbetalning
Cykel
Husdjur
Bagage
Barnvagn
Ej cykel
Ej husdjur
Ej barnvagn
Kundvård
Toalett
Wi-Fi ombord
Kameraövervakning
Ej kontantbetalning
Ej cykel
Ej husdjur
Ej barnvagn
Funktionshindrade
Handikapprampa
Biljettautomat
Wi-Fi ombord
Kameraövervakning
Ej kontantbetalning
Ej cykel
Ej husdjur
Ej bagage
Ej barnvagn
Tyst avdelning
Wi-Fi ombord
Kameraövervakning
Ej kontantbetalning
Tänk på att ...
• Tåget inte kan vänta utan måste avgå i exakt avgångstid!
• Låt andra kliva av innan du går på.
• Du ansvarar själv för att köp
ÖstgötaTrafiken
Kundservice 0771-21 10 10 • ostgotatrafiken.se

4. Angöring

I framtiden kommer fler personer behöva ta sig till och inom Linköpings innerstad. Linköpings innerstad är ett viktigt regionalt centrum med god utvecklingspotential. Den potentialen behöver tas om hand för en fortsatt stark regional och lokal utveckling. Åtkomsten till Linköpings innerstad sker via kopplande stråk. De kopplande stråken är gator eller ibland gång- och cykelvägar, som förbinder innerstaden med ytterstaden och regionen. Stråken har en samlande funktion för många pendlare, vilket skapar potential till etablering av verksamheter och service.



Några av de viktigaste stråken för innerstadens kontakt med ytterstaden och regionen är Södra stambanan, Bergsvägen, Malmslättsvägen, Djurgårdsgatan, Brokindsleden och Tinnerbäcksstråket

Snabba och smidiga byten behöver skapas mellan olika trafikslag. Angöringen av stadskärnan eller byten mellan trafikslag sker med hjälp av bytesnoder. En bytesnod kan vara en större omstigningshållplats inom kollektivtrafiknätet eller enbart en större cykelparkering. Ju fler trafikslag som kan kopplas till samma bytesnod desto effektivare fungerar stadens förflyttningar.

Angöringsstrategi

- *Hela resan* ska underlättas genom att så många olika trafikslag som möjligt samlas vid en och samma bytesnod.
- Innerstadens angöringspunkter och bytesnoder ska vara lätta att nå för alla. Det ska vara enkelt att ta sig vidare från den utvidgade innerstadens bytesnoder till övriga delar av staden eller omvärlden.
- På innerstadens angörande och kopplande stråk ska yteffektiva och kapacitetsstarka trafiklösningar prioriteras.
- Genomfartstrafik utan ärende i innerstaden ska minska för att frigöra utrymme för besökare, verksamhetsutövare och boende i innerstaden.
- Angöringspunkter och bytesnoder ska vara och uppfattas som trygga att vistas på och vid.
- Angöringspunkter och bytesnoder integreras i stadens stadsstruktur och utformas på ett sätt som bidrar till ökat stadsliv.

I de kopplande stråken är det viktigt att prioritera yteffektiva, kapacitetsstarka och miljövänliga transportlösningar. En enkel åtkomst av innerstaden kan uppnås med hjälp av välfungerande bytesnoder och angöringspunkter. Bytesnoderna blir nav och fungerar som motorer för mer stadsliv. Angöringsstrategin sammanfattar de viktigaste utgångspunkterna och ställningstagandena för hur angöringen av Linköpings innerstad ska fungera. Med angöringspunkt avses exempelvis en

parkeringsanläggning eller en cykelparkering som en besökare till stadskärnan använder.

Cykel

Cykelparkering strukturerar gatubilden och leder till en effektivare markanvändning. Idag behöver utbudet av cykelparkering i stadskärnan öka eftersom antalet cyklister kommer att öka. Det finns idag (2016) ett underskott på cykelparkeringar vid populära platser. Inom planområdet finns ca 5 000 inventerade cykelparkeringar, ca 900 på dagens resecentrum och ca 2 000 i stadskärnan. Ungefär 100 av de inventerade cykelplatserna erbjuder möjlighet att låsa fast cykeln i ramen.

Cykelparkeringshus inomhus i Holland.

Strategi för cykelparkering

- Antalet cykelparkeringsplatser i innerstaden behöver utökas för att möta befintlig brist och en ökad efterfrågan.
- Cykelparkeringar bör finnas så nära målpunkten som möjligt för att åstadkomma en hög användningsgrad.
- Vid större cykelparkeringar ska kommunen ansvara för kontinuerligt hög standard vad gäller drift och underhåll.
- Framtidens breda cykelutbud ska beaktas i planeringen och vid nyinvestering.
- De stora cykelparkeringarna ska namnges och märkas ut på karta.
- Alla cykelparkeringar ska erbjuda möjlighet att med eget lås, låsa fast cykelns ram.

Cykelparkering kan ersätta kantstensparkering för bil längs innerstadens gator. På framför allt torgen kommer konkurrensen om utrymmet hårdna och hela behovet av cykelparkering kommer inte att kunna tillgodoses utomhus. En viss del av cykelparkeringsbehovet kan tillgodoses i innerstadens parkeringsanläggningar. Efterfrågan av cykelparkering inomhus tros öka i och med att fler cyklar, att fler har dyrare cyklar samt allt fler har lastcyklar.

De mest centrala cykelparkeringarna utomhus ska smälta in i stadsbilden och större anläggningar ska lokaliseras vid cykelstråken i angränsning till stadskärnan och vid större hållplatser. Det är lämpligt att placera större cykelparkeringar med tak, lådcykelparkering och annan service där det primära cykelnätet

angör stadskärnan. De riktar sig först och främst till pendlare som ska parkera hela dagen. En mindre typ av cykelparkering bör finnas på många ställen som tillsammans bildar ett kontinuerligt nät och märks därför inte ut i cykelnätskartan.

Primär cykelparkering

En primär cykelparkering är den största cykelparkeringen med många platser. Parkering bör ske i hus med både tak och väggar. Hela utrymmet är ordentligt upplyst och övervakat för att skapa trygghet. För att komma in och ut kan ett passerkort behövas. Att använda cykelgaraget kan också vara förknippat med en symbolisk engångs- eller årskostnad. Cykelparkeringen bör ske med tvåvåningsställ för att effektivisera markanvändningen. Lämplig placering är vid stora målpunkter för kollektivtrafik och i stadskärnan. Ett eller flera primära cykelnät bör ansluta till cykelparkeringar av denna kategori. Det finns cykelpumpar och i viss mån tillgång till cykelservice och markvärme.

Sekundär cykelparkering

En sekundär cykelparkering är en cykelparkering under tak. Den har inte samma utbud som en primär cykelparkering men erbjuder ändå goda cykelparkeringsmöjligheter. Det är viktigt med bra belysning och möjligheter att låsa fast cykeln i ramen. En cykelpump bör också finnas.

Kollektivtrafik

Tillgången till hållplatser är idag god. Alla hushåll i innerstaden har en busshållplats inom ca 400 meters gångavstånd (Linköpings kommun, 2012). Hållplatsernas utrustningsnivå föreslås förbättras för att bli mer av platsbildningar som inbjuder till vistelse och stadsliv. En hållplats som är befolkad under stora delar av dygnet ökar tryggheten. En hållplats bidrar till stadslivet. Utöver bytesplatser behöver hållplatser längs hela kollektivtrafiknätet finnas. Framtidens primära och sekundära bytesplatser redovisas i kollektivtrafiknätskartan på sida 23.

Strategi för hållplatser

- Linköpings innerstad behöver fler hållplatser anpassade för byten i syfte att korta restider.
- Hållplatserna ska vara lättillgängliga och ansluta till gång- och cykelnät.
- Samtliga hållplatser ska vara anpassade för funktionsnedsatta enligt gällande tillgänglighetskrav.
- Hållplatser längs det primära kollektivtrafiknätet ska vara lätta att nå och ligga i strategiskt genomtänkta lägen.
- En vältrafikerad linje kan ha längre hållplatsavstånd än andra linjer för att korta restiden. Avståndet mellan hållplatser avgörs med hjälp av befolkningsunderlag och målpunkter. En avvägning görs mellan en kort restid och en god tillgänglighet.

Primär bytesplats

En primär bytesplats kännetecknas av att den passeras av många kollektivtrafiklinjer (minst en stomlinje). Bytesplatsen har också minst en sekundär cykelpar-

kering. Hållplatsen är väl belyst och bör ha uppvärmt väntutrymme för bästa komfort. Hela hållplatsområdet inklusive gång-, cykel- och körvägar har markvärme för att minska halkrelaterade olyckor. Markvärme gör det också lättare att underhålla och hålla rent. Påstigning bör ske väderskyddat från nederbörd. En eventuell framtida ringlinje bör passera flera primära bytesplatser.

Sekundär bytesplats

En sekundär bytesplats kan definieras som en standardhållplats för innerstaden men behöver inte nödvändigtvis vara alla hållplatser. Här finns väderskydd, bra belysning, sittplatser och cykelställ. Hållplatsen har en plattform som ger ett plant insteg och är tillgänglighetsanpassad. En sekundär bytesplats placeras så att väntande resenärer inte behöver stå på en cykelbana. Det finns cykelparkering och anslutning till cykelnät och gångnät. Byten mellan linjer kan även ske här men är inte lika vanligt.

Hållplats vid Vasavägen.

Parkeringsanläggning vid Universitetssjukhuset.

Bil

Parkeringsanläggningarna är en viktig angöringspunkt för bilburna besökare. Idag finns fyra större parkeringshus i eller i anslutning till stadskärnan med ca 1 700 platser som drivs av Linköpings kommun via ett kommunalt bolag. Det finns även kantstensparkering och några privat drivna parkeringsanläggningar.

Besökande till stadskärnan ska i möjligaste mån hänvisas till parkeringsanläggningar för att kantstensparkeringar i första hand ska kunna användas som taxiplatser, lastplatser och parkering för rörelsehindrade. Regleringar av antalet parkeringsplatser och prissättningen är effektiva styrmedel för att påverka resandet med bil.

Kantstensparkering kan förekomma på det primära cykelnätet i blandtrafik om trafiksäkerheten kan garanteras. Det är dock olämpligt vid höga cykelflöden.

Vid evenemangsplatser, exempelvis Konsert och kongress och Saab Arena behövs plats att angöra med buss i närheten av entrén för på och avstigning. Parkering av buss får sedan göras på uppställningsplatser som anordnats på annan plats.

I begreppet bilparkering innefattas förutom person-

Strategi för bilparkering

- Från varje bilparkeringsanläggning ska det finnas anslutande gång- och cykelnät.
- Parkering ska i första hand ske i bilparkeringsanläggning för att ge utrymme till stadsliv längs stadens gator. Kantstensparkering används för rörelsehindrade, lastplatser, taxiplatser och kortare stopp.
- Kantstensparkering kan förekomma inom äldre bostadsområden så länge området är del av ett boendeparkeringsområde.
- Nya parkeringsplatser bör förberedas för laddning av elbilar. Även befintliga platser bör få laddningsmöjligheter i så stor utsträckning som möjligt.
- I innerstaden ska oreglerade parkeringsplatser på allmän mark undvikas.
- Lösningar som främjar ett samutnyttjande och en sänkt parkeringsnorm bör uppmuntras vid nyproduktion.

bilar även andra motordrivna fordon, exempelvis motorcyklar, bussar, husbilar och husvagnar som också har behov av parkering. Tidsbegränsad gatuparkering kan förekomma i hela innerstaden. Framtidens primära och sekundära bilparkeringsplatser redovisas i bilnätskartan på sida 25.

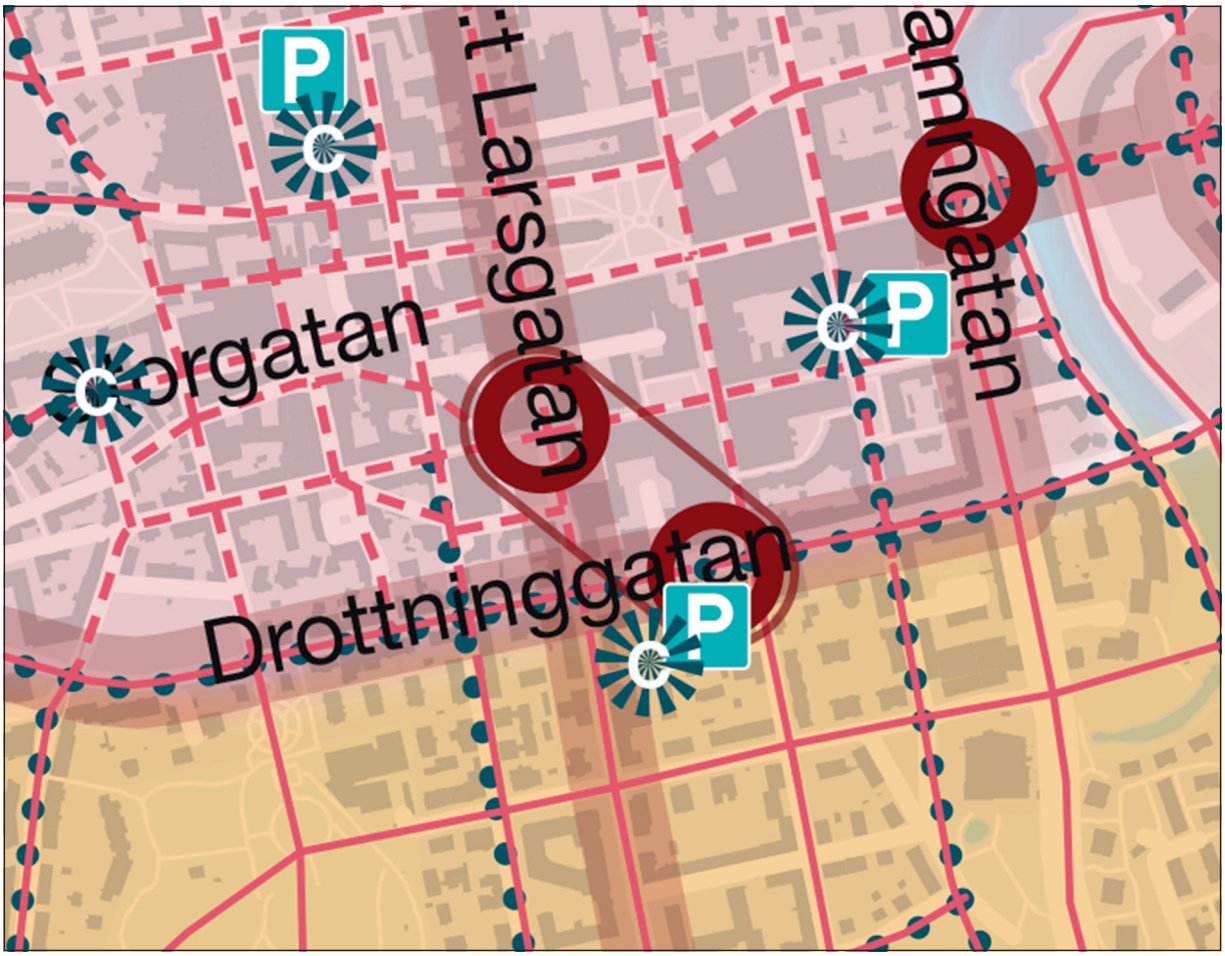
Primär bilparkering

En primär bilparkering utgörs av en parkeringsanläggning. Anläggningen har två eller flera våningar och kan rymma både bilar och cyklar. För åtkomst till samtliga platser behöver inpassering ske genom bom, grind eller motsvarande. Antal lediga platser bör visas på informationstavlor och det bör rekommenderas vilken anläggning som är lämpligast just nu. De mest attraktiva platserna bör prioriteras för hållbara trafikslag.

Sekundär bilparkering

En sekundär bilparkering kan på lång sikt utvecklas från markparkering till mindre parkeringsanläggningar i innerstaden. En sekundär bilparkering kan vara lämplig som infartsparkering och kan även ha cykelparkering i sin närhet.

Parkeringshus Detektiven i korsningen Repslagaregatan/ Drottninggatan.



En effektiv resa skapas genom att så många trafikslag som möjligt lokaliseras till samma bytespunkt.

Övrig angöring

I kapitlet redogörs för mer specifika angöringsbehov, exempelvis infartsparkering och citylogistik. Dessa angöringssätt behövs för att skapa en fungerande innerstad.

Hyrcykelsystem

Idag finns inget hyrcykelsystem i Linköping. Ett hyrcykelsystem underlättar kombinationsresor för pendlare och turister. Exempelvis kan turister enklare ta sig till stadens sevärdheter och målpunkter även utanför stadsgränsen. Ett hyrcykelsystem kan bidra till att stadslivet sprids över ett större område och att innerstaden utvidgas.

En utredning kring ett införande av ett hyrcykelsystem pågår inom Linköpings kommun (december 2016).

Bilpoolsparkering

Idag finns bilpoolsbilar att tillgå i alla större parkeringsanläggningar i Linköping. Bilpoolslösningar främjar ett lägre bilinnehav och i sin tur färre bilresor. Om flera delar på en bil kommer den att nyttjas bättre och färre bilar behövs per person. Ett riktmärke är en bil per 50 lägenheter.

Nya parkeringsplatser för bilpoolsbilar bör lokaliseras

Bilpoolsparkeringsstrategi

- Linköpings kommun och dess bolag ska främja samägdt bilinnehav.
- Alla större kommunala parkeringsanläggningar ska undvara de mest attraktiva platserna till olika företag som erbjuder hållbara bilpoolslösningar.
- Bilpooler med miljömässigt hållbara drivmedel bör uppmuntras.
- Platser för bilpooler ska möjliggöras under samhällsbyggnadsprocessen.

i hela innerstaden där invånartätheten är hög. I stadskärnan handlar det om att använda parkeringsanläggningarna men i den utvidgade innerstaden kan det röra sig om kantstensparkering. Det bör finnas tillgång till bilpool i varje stadsdel.

Infartsparkering

Idag finns ingen tydlig infartsparkering för besökare till Linköpings innerstad. Infartsparkering minskar behovet av bilresor in till stadskärnan. Anläggande av nya infartsparkeringar är en del i det arbetet. En infartsparkering kan även minska behovet av bilparkeringsplatser i innerstaden. För att en infartsparkering ska vara attraktiv behöver det vara enkelt att byta trafikslag här. En infartsparkering bör placeras utanför innerstaden.

Infartsparkeringsstrategi

- En infartsparkering lokaliseras vid primära kollektivtrafik- och cykelstråk.
- I parkeringsavgiften kan det ingå en kollektivtrafikresa, hyrcykel eller en säker cykelparkering.
- Möjlighet till att ladda elbil eller elcykel.
- Möjlighet till att låsa in sin privata cykel behövs.

I parkeringshuset Akilles finns bilpoolsbilar att tillgå.

Taxi

I en växande stad bedöms efterfrågan av taxi- och färdtjänstresor öka. Taxibranschens tjänster underlättar vardagen bland annat för dem som väljer bort eller inte har möjlighet att äga en bil. En taxiresa kan också vara ett alternativ för dem som upplever det som otryggt att gå eller cykla en viss sträcka. En taxiresa bidrar därför även till att öka den sociala tryggheten. Taxiresor kompletterar även kollektivtrafiken på ett effektivt sätt då taxibranschen erbjuder resor till platser och vid tidpunkter på dygnet som inte kollektivtrafiken har möjlighet till.

Strategi för taxi

- Taxi ska få nyttja kollektivtrafikkörfälten.
- Linköpings kommun bör styra var taxibilar ska få vänta på kunder i syfte att skapa en fungerande stad. Platserna ska vara attraktiva och inte ligga för långt bort från användarna.

Primärt utryckningsnät

I innerstaden behöver blåljusmyndigheterna ha god framkomlighet och möjlighet att komma nära byggnader. Gaturummet behöver också användas för uppställning av platskrävande utryckningsfordon. Utryckningsfordon kan även ha nytta av tekniska lösningar så som att kunna kommunicera med trafiksignaler för att få så kallad grön våg.

Inriktningar för det primära utryckningsnätet behandlas i det tematiska tillägget till *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping*, kallat *Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun*.

Citylogistik

Innerstaden har unika förutsättningar som skiljer sig från resten av staden och kommunen. Godstransporterna sker i flera fall med stora fordon och på tider som inte passar stadskärnan och stadslivet. Inom begreppet godstransporter finns exempelvis budtransporter, post- och tidningsdistribution, avfalls-, flytt-, bygg- och anläggnings- och värdetransporter.

Det är främst i stadskärnan som problem förekommer idag och innerstadens logistiklösningar behöver utvecklas när innerstaden växer. Behoven är komplexa och detaljerade och därför föreslås att distributionen utreds mer ingående i en separat utredning med stöd i följande strategi.

Strategi för citylogistik

- En miljözon bör införas för att förbättra både luftkvaliteten och bullernivån. Om möjligt en zon med enbart elfordon för att minska vibrationer och buller.
- Leveranser och transporter bör styras till tidpunkter då stadslivet störs som minst, exempelvis morgon och förmiddag.
- Samordning av citylogistiken bör ske för att minska antalet leveranser. Det ger färre fordon i stadsmiljön.
- Nyttofordon så som avfalls-, hantverkare- och hemtjänstfordon ska ha åtkomst till innerstaden.

HEMSLÖJDEN
Leanlink
Textilbutiken
Filbyter
restaurant
THE HORSE & HOUND
FOREX BANK
ORIENT
MATTOR
STORT
URVAL
MATTIMPORT
LASCALA
Bar &
Restaurang
THIRD AVENUE
Ryd

5. Genomförande-beskrivning

Trafikplan för Linköpings innerstad har ett långt tidsperspektiv. Det tar tid att bygga stad, aktörerna är många och utvecklingen sker stegvis.

Vissa åtgärdsförslag kan ske i samband med ny exploatering medan andra kommer ske helt fristående. Åtgärderna genomförs i takt med att innerstaden växer. De viktigaste åtgärdstyperna har valts ut och beskrivs mer utförligt. Olika typer av åtgärder, på flera platser leder till störst effekt. Utifrån planförslagets strategier har en rad olika nyckelåtgärder bedömts som särskilt viktiga för att uppnå visionen och inriktningarna. Genom att använda sig av nyckelåtgärder och åtgärdspaket för olika geografiska områden visas vad som föreslås i syfte att skapa en hög måluppfyllelse.

Nyckelåtgärder

Tillsammans ska åtgärderna bidra till en attraktivare innerstad för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer, bland annat genom lägre hastigheter. Åtgärderna syftar också till att öka säkerheten och attraktiviteten genom att ett samspel uppstår i låga hastigheter snarare än genom skyltar och regler. De viktigaste nyckelåtgärderna som bör prioriteras framöver beskrivs mer utförligt.

Nyckelåtgärder.

Nya gång- och cykelkopplingar

Där vattendrag eller inbyggda omvägar finns i dagens gatunät finns också barriäreffekter. Därför behövs nya gång- och cykelkopplingar i syfte att minska gång- och cykelnätets maskvidd och i sin tur barriäreffekterna i innerstaden. Dessa knyter samman innerstaden och förbättrar såväl tillgängligheten för gående och restidskvoten för cyklister.

Utvidgad lågfartszon

I takt med att stadskärnan växer utvidgas dagens lågfartszon. En lågfartszon lämpar sig främst i stadskärnan och inte lika ofta i en innerstadsmiljö men kan även bli aktuellt till exempel utanför en ny simhall. En utvidgad lågfartson ökar trafiksäkerheten, underlättar samspelet mellan trafikanter, minskar bullernivåerna och skapar attraktivare stadsgator. Zonen omfattar olika typer av gator som gågator, gångfartsgator, och cykelfartsgator. Det handlar om åtgärder som på olika sätt säkerställer låga hastigheter. Gator i ett plan, korsningar med annan beläggning än asfalt eller dynamiska farthinder är exempel på möjliga åtgärder.

Trimningsåtgärder i befintliga korsningar

I syfte att sänka hastigheter och främja hållbara färdmedelsval behöver innerstadens korsningar utvecklas. Korsningar i innerstaden optimeras utifrån gång-, cykel- och kollektivtrafikens behov. Åtgärder som kan vara aktuella är automatisk detektering av gående och cyklister, bussprioritet, upphöjda gång- och cykelpassager, minskat antal körfält eller att vissa trafiksignaler helt tas bort. Att ta bort trafiksignaler lämpar sig främst i stadskärnan där det finns goda förutsättningar till att ett samspel kan uppstå där trafiktempot är lågt. Genom att öka antalet upphöjda gång- och cykelpassager kan också hastighetsefterlevnaden för biltrafiken förbättras. I vissa korsningar kan det vara lämpligt att utöka ytorna för gående och cyklister som väntar på att passera en gata.

Mer plats för gående och cyklister

Smalare eller färre körfält samt mindre restytor och refuger kan ge mer plats för trottoar och cykelbanor. Denna åtgärd är särskilt lämplig längs innerstadens 40-gator. Mer plats för gående och cyklister bedöms förbättra hastighetsefterlevnaden.

Omvandling till cykelfartsgata

Där cykelflödespotentialen är stor men där gatuutrymmet och antalet bilar är begränsat, föreslås cykelfartsgator utformade för en rekommenderad hastighet på 20 km/h. Här föreslås bil- och cykeltrafik dela utrymme men på cyklisternas villkor, gående använder gatans trottoarer. Här ska utformningen av stadsrummet som helhet ge tydliga signaler om begränsad hastighet.

Nya bytesnoder

En växande stad behöver fler halvstora bytesnoder där byten mellan olika färdsätt eller kollektivtrafiklinjer kan ske och som kan bli noder i stadsstrukturen.

Det innebär att nya och förbättrade hållplatslägen behöver anläggas i kombination med cykelparkering. Bytesnoderna behöver ha en högre utrustningsnivå, kunna ta emot fler resenärer, vara tillgänglighetsanpassade samt möjliggöra byten mellan olika trafikslag. Fler halvstora bytesnoder kommer att behövas i väl synliga lägen som i sin tur hjälper till att sprida stadslivet till framtidens utvidgade innerstad.

Framkomligare kollektivtrafik

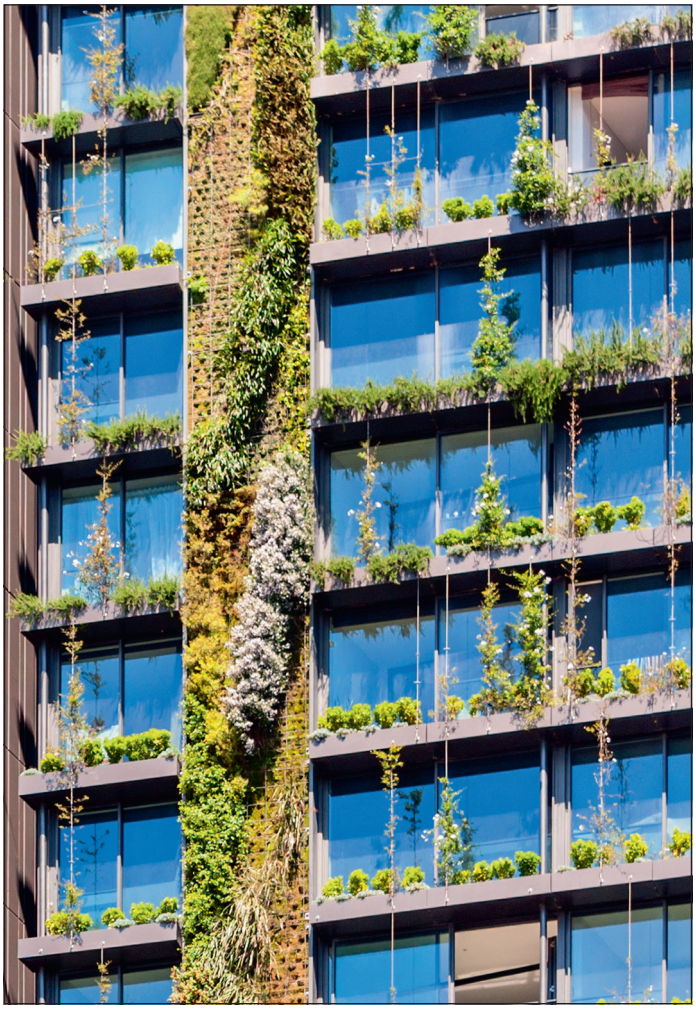
Kollektivtrafiknätet justeras för att ge bättre framkomlighet. Reserverade körfält anläggs längs de viktigaste stråken, helst centralt i gatusektionen och signalprioriteringen effektiviseras. Det nya nätet behöver anpassas för att bättre knyta an till det nya stationsläget.

Omvandling till gångfartsmiljö

Där gångflödespotentialen är stor men gatuutrymmet begränsat föreslås låga hastigheter och att t.ex. gångfartsgator anläggs. På en gångfartsgata delar bil-, cykel- och gångtrafik på utrymmet men de gåendes villkor är styrande. Här ska utformningen av stadsrummet som helhet ge tydliga signaler om begränsad hastighet och gatan ska vara i ett plan utan nivåskillnader.

Mer och yteffektivare grönska

Trädalléer föreslås utvecklas, där gatans dimensioner möjliggör detta. Mellan trädplanteringar kan möbleringszoner få plats. Även mer inslag av vertikal grönska längs fasader kan testas. Trädalléer eller annan grönska i stadsrummet är särskilt eftersträvansvärd längs gator som förbinder stadsdels- och stadsparker. Grönskan i stadsrummet kan både ge en kontinuitet av rekreativa värden och uppmuntra till promenader mellan parkerna men också bidra till ekosystemet genom att fungera som spridningskorridorer för flora och fauna. En attraktiv stadsgata där människor vill mötas och vistas behöver yteffektiv grönska som fått goda levnadsförutsättningar. Dessutom kan grönska bidra till bättre hastighetsefterlevnad.



Plantering på en husfasad, så kallad vertikal grönska.

Mobility Management

Ett beteendepåverkande arbete är ett viktigt redskap för att åstadkomma en förändring och anpassa stadens resmönster till en växande innerstads förutsättningar. Med hjälp av beteendepåverkande arbete kan ett nytt synsätt, en ny reskultur skapas. Det beteendepåverkande arbetet kan med fördel kopplas till aktuella förändringar eller ombyggnader i den fysiska miljön. En annan del kan vara informationskampanjer om aktuella projekt eller rådande trafiksituation.

Ta hand om det vi har

En levande och välfungerande innerstad förutsätter att redan genomförda investeringar tas om hand och vårdas. Det är av största vikt att ta hand om det som redan finns. Ny attraktiva platser och omvandlingar av befintliga gaturum är viktiga kompletteringar men i första hand måste befintliga miljöer vårdas. En välskött och omhändertagen gata ökar förutsättningarna för att gatan kommer att nyttjas likt ursprungstanken. I framtidens innerstad behöver skötselnivån vara hög för att främja intensionen om *mer och bättre innerstad*. När nya gator och platser skapas är det av största vikt att detta sker på ett sätt som möjliggör en god och kostnadseffektiv skötsel.

Exempel på attraktiva stadsgator

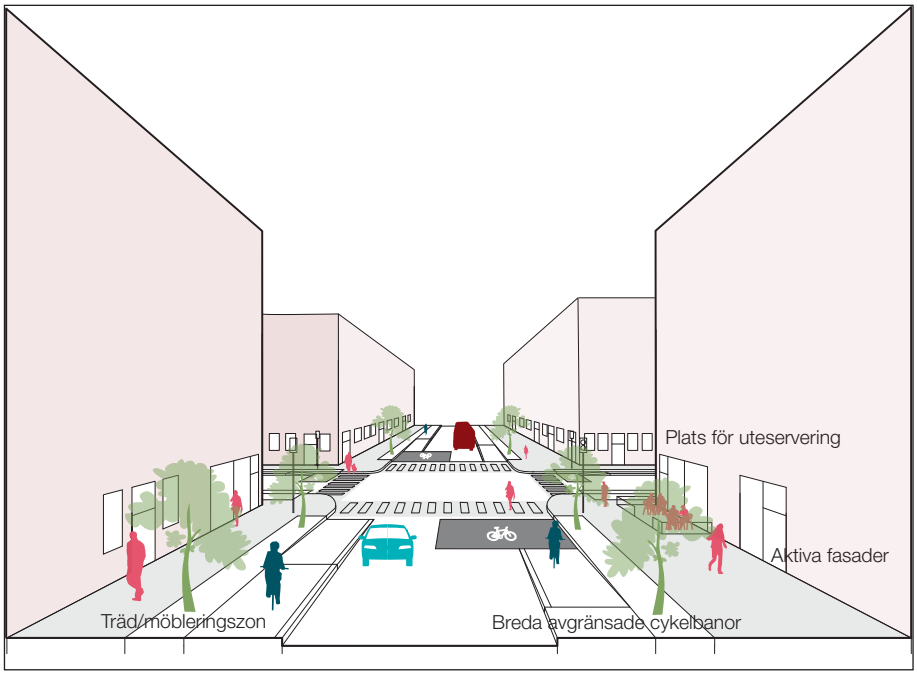
I Linköpings innerstad och stadskärna finns det och kommer det att finnas gator med olika mått och funktioner. I följande kapitel presenteras exempel på olika gatusektioner med olika funktion och karaktär i stadsstrukturen. Exemplen har till uppgift att illustrera viktiga nät- och gatuprinciper för kommande stadsutveckling i Linköping. Nät- och gatuprinciperna presenteras mer ingående på sid. 13 och i bilaga 2.

Tempo 40-gatan

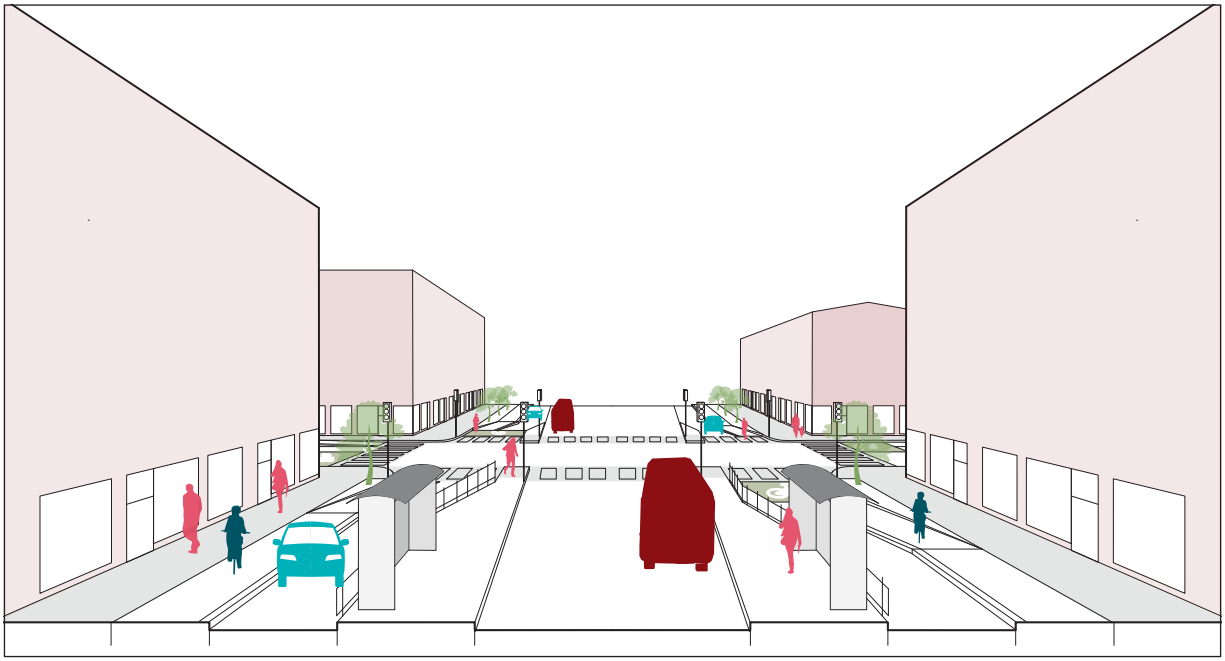
För tempo 40-gatan visas ett exempel där gatusektionen är bred. Exemplet lämpar sig i en innerstadsmiljö men inte i stadskärnan. Måtten går att jämföra med delar av Hamngatan, västra delen av Vasavägen och Malmslättsvägen. Här har gående fått stora ytor längs uppglasade, aktiva bottenvåningar med entréer ut mot gatan. Gående och cyklister skiljs åt med en zon för växtlighet samt annan nödvändig utrustning som t.ex. gatubelysning och papperskorgar. Cykelväg finns på båda sidor om gatan med en gen linjedragning i korsningspunkterna.

Stadsgata med kollektivtrafik

På en stadsgata med ett primärt kollektivtrafikstråk föreslås kollektivtrafiken lokaliseras i mitten av gatan. Det strukturerar gaturummet, ökar orienterbarheten och minskar kollektivtrafikens konflikter med andra trafikslag. Kollektivtrafiken får en självklar och tydlig plats. För att anpassa föreslagen gatusektion till innerstadens befintliga gaturum har förslaget till utformning anpassats vid hållplatslägen. Övriga principer som en tydlig rumslighet, uppglasade bottenvåningar och egna ytor för gående respektive cyklister föreslås även längs en stadsgata med kollektivtrafik.



Tempo 40-gata.



Stadsgata med primär kollektivtrafik.

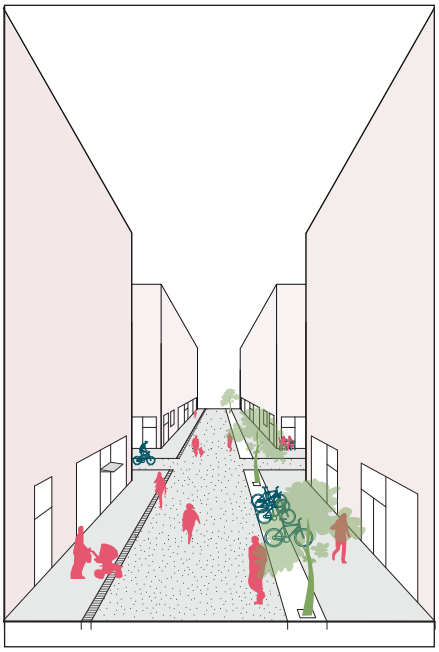
Cykelfartsgata

Det totala måttet mellan fasaderna för en lämplig cykelfartsgata kan jämföras med delar av Platensgatan, Drottninggatan och S:t Larsgatan. En cykelfartsgata föreslås få en tydlig rumslig inramning och en hög korsningstäthet. Korsande gator får väjningsplikt. Här har breda gångytor prioriterats på ena sidan och yteffektiva träd på bägge sidor längs gatan. Den gemensamma gatubredden för cyklister och övriga fordon föreslås vara fem meter vilket skapar stadsmässiga hastigheter och goda förutsättningar till ett samspel mellan gatans trafikanter. Här kan delar av gångbanan nyttjas för uteserveringar. Exemplet lämpar sig i en innerstadsmiljö som angränsar till stadskärnan, exempelvis på delar av Klostergatan och Snickaregatan.

Cykelfartsgata.

Gångfartsgata

En gångfartsgata har till syfte att prioritera gående och lämpar sig i stadskärnan. Exemplet illustrerar en gata utan nivåskillnader (ingen upphöjd trottoar) vilket främjar stadslivet och minskar gatans barriäreffekter. Ett socialt utbyte mellan människor uppstår lättare längs gator i ett plan. De smalaste gatorna i innerstadens behöver också utrymme för grönska men den gröna zonen kan också användas som en möbleringszon för parkbänkar, cykelparkering och papperskorgar. Gator med jämförbara mått i Linköping är Storgatan, Apotekaregatan och de mest centrala delarna av Klostergatan.



Gångfartsgata.

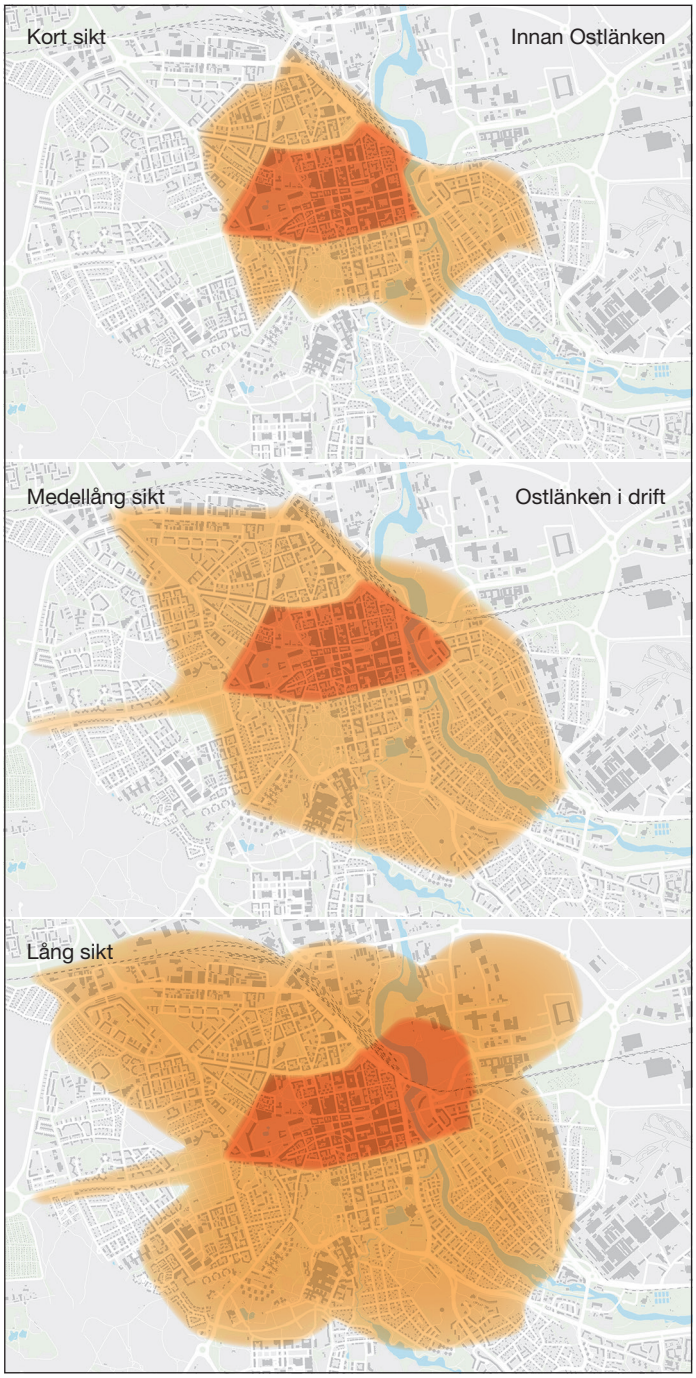
Delområdesbeskrivning med åtgärdsförslag

I takt med att innerstaden och stadskärnan utvidgas föreslås en gradvis omvandling där gator med stor potential för stadsliv utvecklas. Gatuåtgärder kan lämpligen ske i samband med annan stadsutveckling så att störst effekt av nedlagd investering uppnås och störningstider för allmänheten minimeras.

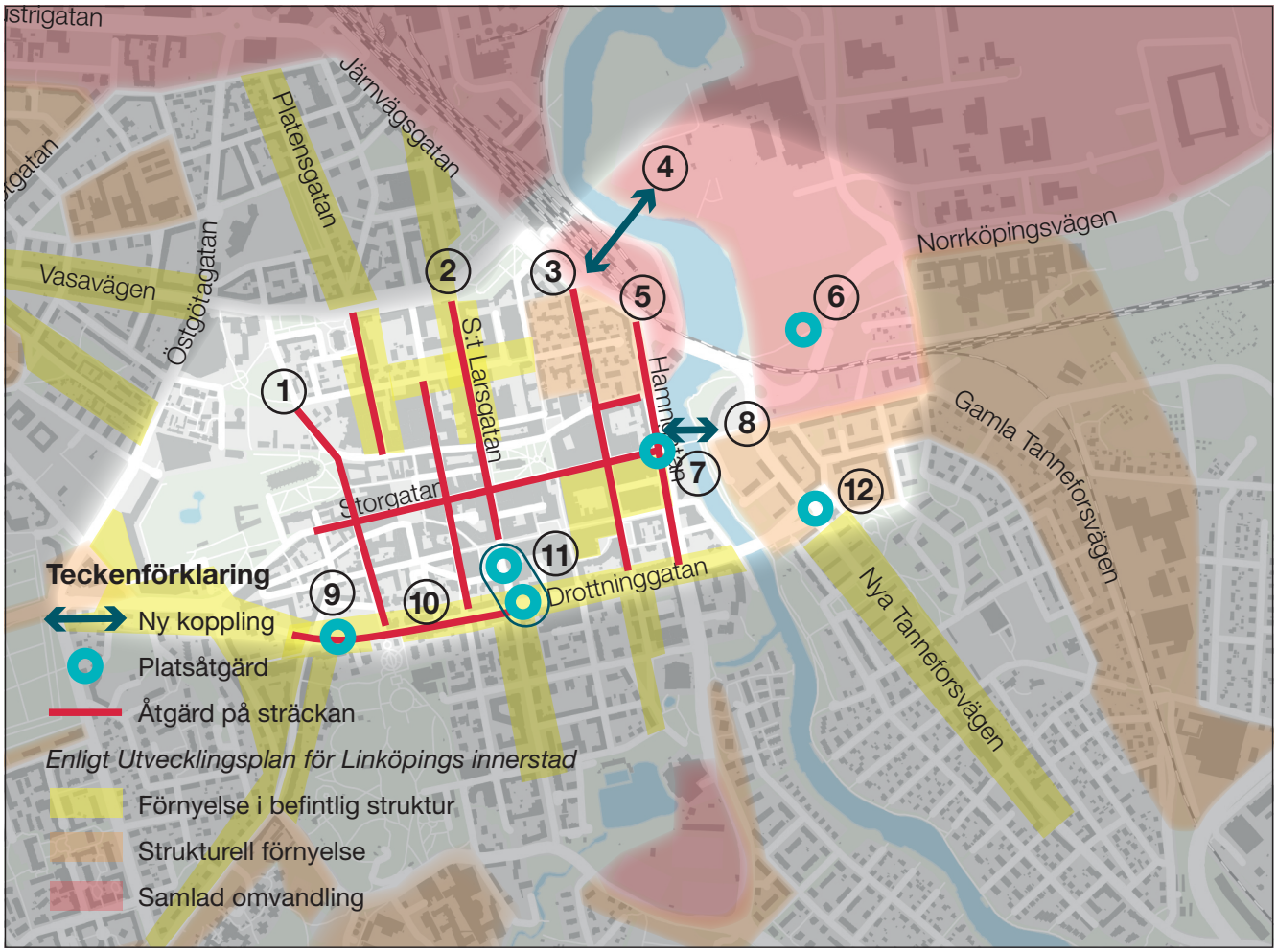
De exempel på åtgärder som föreslås är uppdelade i fem olika geografiska områden vilka benämns som stadskärnan, nordvästra innerstaden, nordöstra innerstaden, sydvästra innerstaden och sydöstra innerstaden.

Olika tidsperspektiv

Vissa åtgärder lämpar sig på kort sikt, andra behöver ske i samband med stadsutvecklingsprojekt. Med kort sikt menas åtgärder som är aktuella innan Ostlänken är i drift ca år 2030. Åtgärder på *medellång sikt* och *lång sikt* utgår ifrån att ett nytt stationsläge är invigt samt att Ostlänken varit i drift under ca ett decennium. På *lång sikt* bor 50 000 i en utvidgad innerstad. Bilderna till höger visar ett schematiskt exempel på en stegvis utvidgning av innerstaden, vilket skulle kunna ta 30 år.



Stadskärnans och innerstadens utvidgning sker stegvis.



Stadskärnan

Stadskärnan utvidgas öster ut över Stångån och mot ett nytt stationsläge. Stadskärnan lockar många näringsidkare och besökare. En attraktiv stadskärna är ett viktigt konkurrensmedel gentemot andra jämnstora städer och stärker Linköpings roll som regionalt centrum. Detta ställer krav på åtgärder som främjar stadslivet och förenar stadskärnan till en helhet. En utmaning är att finna effektiva åtgärder som låter stadskärnan växa över ån.

Stadskärnans huvudgator utvecklas till förmån för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Kollektivtrafiken får till viss del nya stråk med förbättrad framkomlighet och nya hållplatslägen.

Åtgärdsförslag

1. Ombyggnad av gator i stadskärnan till gångfartsmiljöer

2. S:t Larsgatan

3. Snickaregatan

4. Nya kopplingar över Stångån

5. Hamngatans norra del

6. Nytt stationsläge

7. Korsningen Hamngatan Storgatan

8. En förbättrad koppling över Stångån mellan Storgatan och Gamla Tanneforsvägen

9. Nytt hållplatsläge på Drottninggatan

10. Drottninggatan

11. Trädgårdstorget och Köpmansgränd

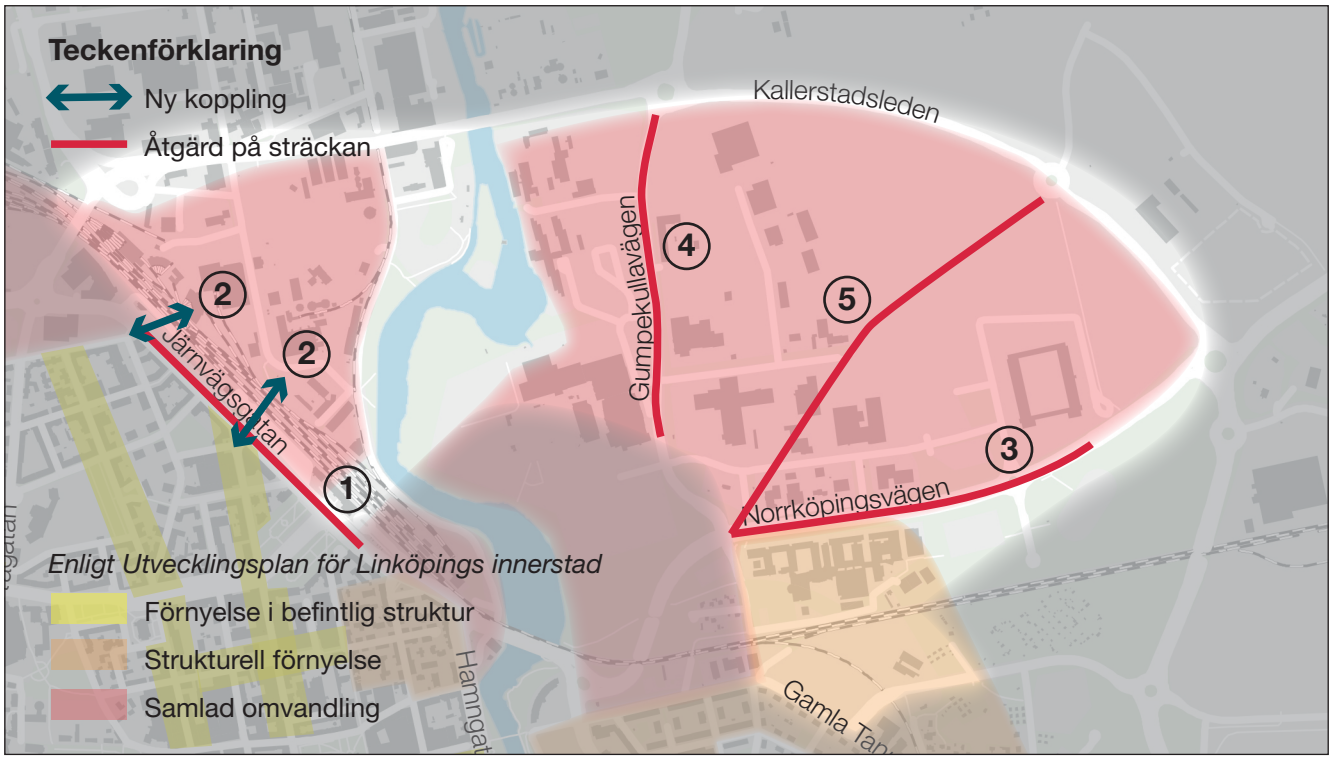
12. Drottningtorget

13. Förbättring av cykelställ (ej platsspecifik åtgärd)

14. Cykelgarage (ej platsspecifik åtgärd)

15. Utvidgning av lågfartszonen i stadskärnan (ej platsspecifik åtgärd)

16. Översyn av signalreglerade korsningar (ej platsspecifik åtgärd)



Nordöstra innerstaden

I den nordöstra delen av den utvidgade innerstaden förslås stora stadsomvandlingsprojekt. Det innebär att många av de åtgärder som föreslås behöver ske i samband med kommande omvandlingsprojekt.

Den nya stadsdelen Stångebro kopplas till den befintliga stadsstrukturen och ett nytt stationsläge öster om Stångån. Den nordöstra innerstaden möter upp och kopplas samman med den nya delen av stadskärnan öster om Stångån. Det nya stationsläget kommer generera många resor i alla väderstreck och det omgivande gatunätet anpassas till detta. En ny gatustruktur med en tätare maskvidd föreslås för den nya stadsdelen. Tvärs över löper ett diagonalt bärande stråk som bildar ett blivande kollektivtrafiksstråk. Nya innerstadsmiljöer skapas även vid Nykvarnsparken och det gamla värmeverket genom att S:t Larsgatan förlängs. Gående och cyklister föreslås även få ett mer finmaskigt nät.

Åtgärdsförslag

1. Järnvägsgatan

2. Nya kopplingar över Järnvägsgatan

3. Norrköpingsvägens östligaste del

4. Gumpekullavägen

5. Ny diagonal

6. Hastighetssäkring (ej platsspecifik åtgärd)

Sydvästra innerstaden

Universitetssjukhusområdet blir en tydligare del av innerstaden med hjälp av kompletterande bebyggelse längs anslutande gator. I samma syfte föreslås också en ny gång- och cykelkoppling ansluta till sjukhusets södra entré.

Längs Malmslättsvägen utvecklas kollektivtrafikstråket och dess hållplatslägen. Hållplatserna bildar noder vilket förbättrar orienterbarheten och minskar gatans storskaliga uttryck. Rätt hanterat stärker det också kollektivtrafiken och stadslivet. Djurgårdsgatan utvecklas med mer och yteffektivare grönska samt mer plats för gående och cyklister.

Åtgärdsförslag

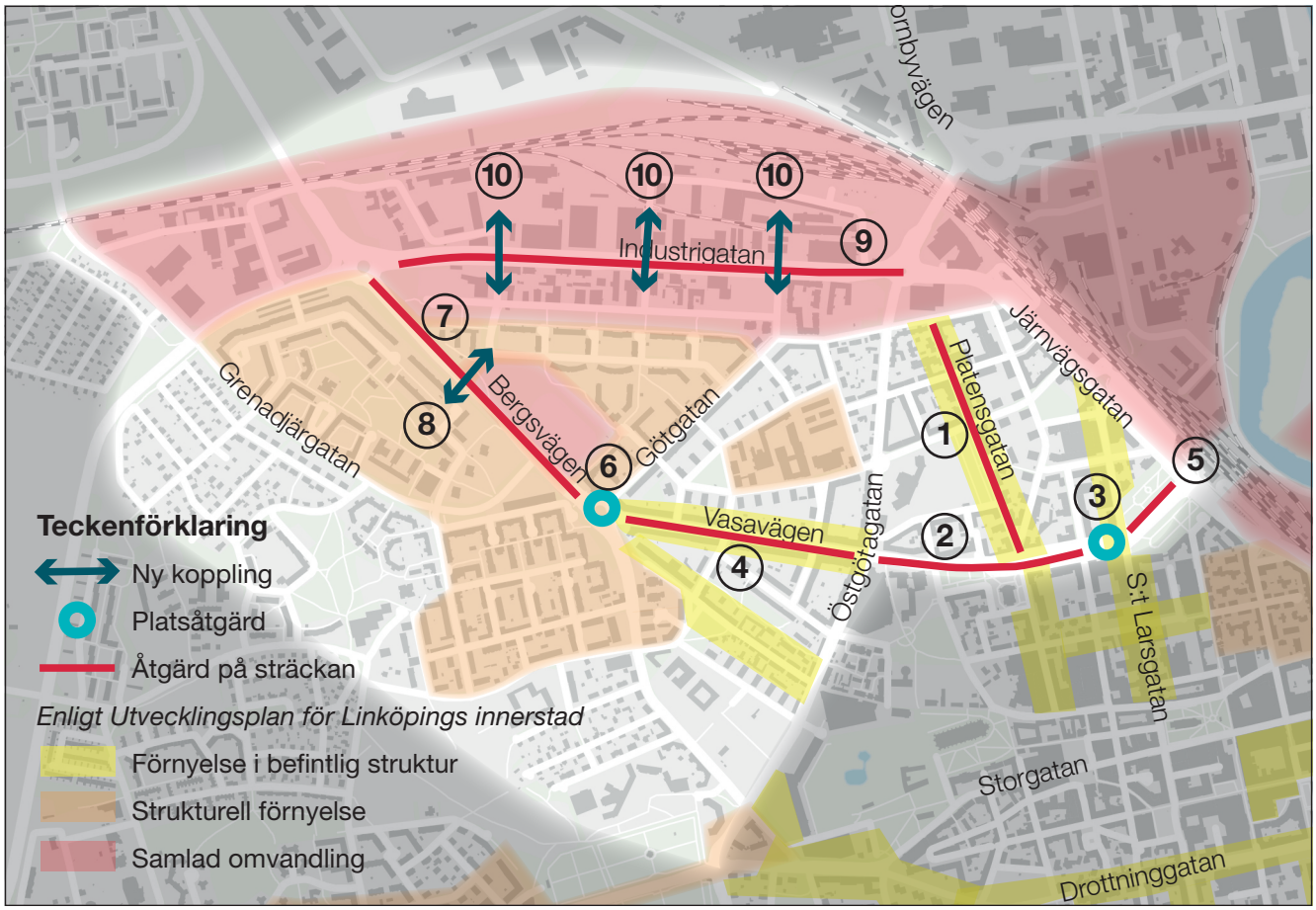
1. Malmslättsvägen

2. Platsbildningar längs Malmslättsvägen

3. Ny koppling för gående

4. Djurgårdsgatan

5. Ny koppling för gående och cyklister



Nordvästra innerstaden

På lång sikt föreslås den nordöstra delen av den utvidgade innerstaden utvecklas genom en samlad omvandling. Fler nya kopplingar som länkar samman och förenar innerstaden behövs samtidigt som fler stadskvaliteter tillförs de gator som idag innehar karaktären av landsväg.

Nya kopplingar mellan olika delområden inom den nordvästra innerstaden behöver tillskapas för en utvidgad innerstad. En stor utmaning är att minimera de barriäreffekter som exempelvis Bergsvägen och Industrigatan ger upphov till. Den nordvästra innerstadens kopplingar till och från stadskärnan behöver också förtydligas.

På kort sikt föreslås åtgärder som förenar Vasastaden med den växande innerstaden, genom att Platensgatan utvecklas.

Åtgärdsförslag

1. Platensgatan

2. Vasavägen

3. Ny bytespunkt på Vasavägen

4. Västra delen av Vasavägen

Illustration av ny bebyggelse längs Slöjdgatan.

5. Järnvägsavenyn

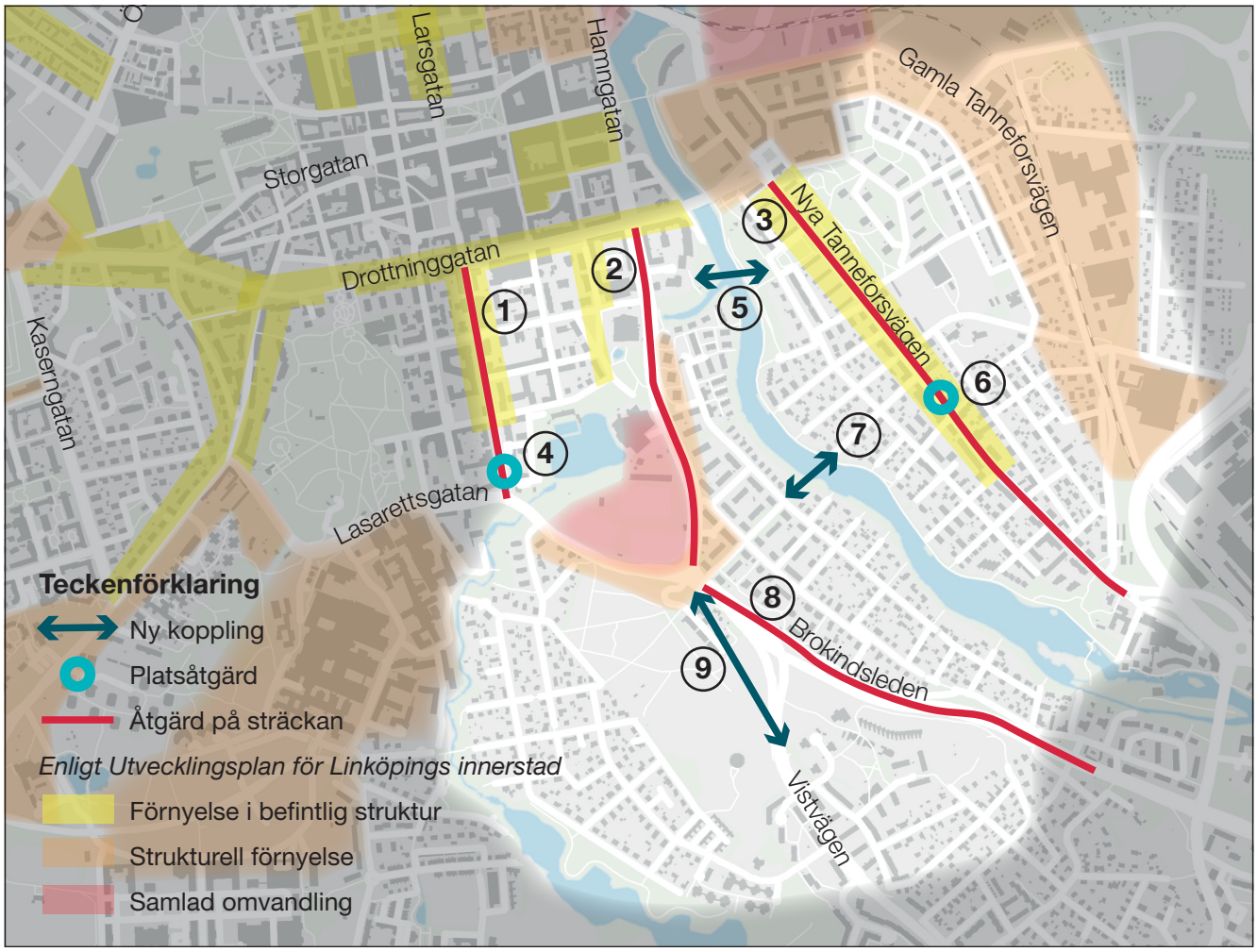
6. Abiskorondellen

7. Bergsvägen

8. Nya kopplingar över Bergsvägen

9. Industrigatan

10. Nya kopplingar över Industrigatan



Sydöstra innerstaden

Folkungavallen utvecklas till och blir en del av innerstaden. Därmed blir Snickaregatans förlängning en viktig entré till stadskärnan och gatan utvecklas till ett av innerstadens strategiska stråk.

Lasarettsgatan och Hamngatan får tydliga rumsliga inramningar med entréer ut mot gatan och separerade gångbanor samt cykelvägar.

Tannefors blir en del av Linköpings innerstad. Det sker genom fler kopplingar över ån samt en strukturell förnyelse i norr med anslutning till ett nytt stationsläge. Nya Tanneforsvägen utvecklas till en bärande struktur där stadslivet prioriteras.

På kort sikt föreslås åtgärder som förenar Tannefors och Hejdegården med den växande innerstaden. Stadsdelarnas energi ska kanaliseras till och från stadskärnan.

Åtgärdsförslag

1. S:t Larsgatans södra del

2. Hamngatans södra del

3. Nya Tanneforsvägen

Illustration av ny simhall på Folkungavallen. Arkitekt 3XN Arkitekter med SLA, WSP, Hifab, Teknologisk Institut

4. Hållplats Tinnerbäcksbadet

5. Ny koppling för gående och cyklister över Stångån

6. Förstärkt hållplatsläge på Nya Tanneforsvägen

7. Ny koppling för gående och cyklister över Stångån

8. Norra delen av Brokindsleden

9. Ny koppling för gående och cyklister

STUDIO
e-hair
RAINS

6. Konsekvensbeskrivning

Konsekvenserna av Trafikplanen har bedömts ur fyra perspektiv för att beskriva hur föreslaget påverkar Linköpings innerstad och dess invånare. De fyra perspektiven är:

- Mer och bättre innerstad
- Ekonomisk konsekvenser
- Effekter på trafiksystemet
- Konsekvenser på miljön

Konsekvensbeskrivningarna bygger på att de åtgärder och strategier som föreslås i Trafikplanen tillämpats. Det bör noteras att det är konsekvenserna i Linköpings utvidgade innerstad som behandlats, inte hela staden eller kommunen.

Konsekvensbeskrivning för intentionen om *mer och bättre innerstad*

De föreslagna åtgärderna i trafiknätet bidrar på många vis till en bättre innerstad, i meningen att det ökar utrymmet för människor som går och vistas i staden. Åtgärderna minskar också hastigheten för motorburen trafik vilket leder till en mer generellt rofylld och trafiksäker stadsmiljö än idag. Planförslaget bedöms lägga grunden för en utveckling av innerstadens stadslivspotential. Detta skapar i sin tur ökade förutsättningar för aktiva och utåtriktade verksamheter i gatuplan.

En rimlig konsekvens för handeln i innerstaden, med bakgrund av den utveckling som har skett efter liknande åtgärder i bl.a. Göteborg, är att ökad attraktivitet också leder till högre omsättning för butiker och restauranger i gatuplanet. I Göteborg har exempelvis hyrorna för lokaler fördubblats längs Magasinsgatan efter omvandling till gångfartsgata. En sådan konsekvens kan å andra sidan innebära att vissa butiker med små marginaler tvingas flytta, då lokalhyran riskerar att bli för hög.

Genomförda analyser har visat att föreslagna kopplingar skapar gena stråk som överbryggar barriärer. Konsekvensen bedöms bli en utvidgad innerstad med bättre förutsättningar för stadsliv.

Ett mer sammanhängande och attraktivt gatunät för gående har inom forskning visat sig få betydelse för samnärvaron av människor från olika stadsdelar i stadsrummet (Legeby 2015). Med andra ord kan föreslagna åtgärder också bidra till att Linköpings innerstad blir en socialt mer sammanhållen stad. En ökad diversitet av människor i samma rum leder till ett rikare stadsliv och bättre förutsättningar för lokaler i gatuplan.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning

Inledning

Trafikplanen utgör ett tillägg till ÖP-staden. Den ekonomiska konsekvensbeskrivningen är således en komplettering till de ekonomiska konsekvenserna för ÖP-staden. Bedömningen av vilka ekonomiska konsekvenser som Trafikplanen kan komma att medföra har således gjorts med utgångspunkt från ÖP-staden.

Utbyggnad i enlighet med Trafikplanen ger upphov till nyttor och kostnader. Ekonomiska bedömningar i översiktsplaneskedet är mycket översiktliga och förenade med en stor osäkerhetsfaktor. Denna ovisshet bottnar i att inga exakta lokaliseringar av åtgärder eller faktiska genomförandebeslut är fattade och långa utbyggnadstider påverkar nuvärdet av kostnader och intäkter. Konsekvensbeskrivningen ska därför ses som ett underlag för vidare resonemang och beslut om fortsatt inriktning för planering och exploatering. En tidig utvärdering av de ekonomiska konsekvenserna i planprocessen leder till större möjligheter att göra anpassningar för att påverka utfallet.

Den ekonomiska konsekvensbedömningens metodik bygger på förenklade bedömningar där schablonvärden, erfarenhetstal och genomsnittsvärden från tidigare genomförda investeringsprojekt används. Intäktsresonemanget baseras på de samhällsekonomiska nyttorna som bedöms uppstå.

Kostnadsexemplen redovisar de totala intäkterna och kostnaderna oavsett vem de slutligt tillfaller eller belastar. Linköpings kommun är därmed bara en av flera aktörer som får del av den ekonomiska nyttan. Kalkyler avser pris- och värdetidpunkt november 2016 och har inte tagit hänsyn till framtida kostnadsökningar.

Nollalternativet

I en ekonomisk konsekvensbeskrivning bedöms effekterna mot ett nollalternativ, det vill säga hur de ekonomiska konsekvenserna bedöms bli om Trafikplanen inte genomförs. Det är nollalternativet som planförslaget och övriga alternativ ska jämföras mot. Nollalternativet till denna ekonomiska konsekvensbeskrivning utgörs av att de förslag som finns i ÖP-staden med den tillhörande Trafikstrategi är genomförda. Nollalternativet utgörs även av de förslag som föreslås i Utvecklingsplanen.

Ekonomiska konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser av ÖP-staden (nollalternativet)

ÖP-staden och Utvecklingsplanen innebär bland annat att huvudgator innanför den yttre ringleden omvandlas till stadsgator med lägre hastigheter. Den bedömning som har gjorts belyser att ÖP-staden ger bättre förutsättningar för stadens framtida tillväxt. Inriktningen för nollalternativet om en flerfunktionell bebyggelse i innerstadsmiljö överensstämmer med de krav som ställs på den urbana miljön i ett modernt tjänstesamhälle. Helhetsbedömningen är att nollalternativet leder till ekonomiskt positiva konsekvenser. För mer information hänvisas ÖP-stadens bilaga benämnd *Konsekvenser*.

Ekonomiska konsekvenser av planförslagets nyckelåtgärder

Nyckelåtgärdernas ekonomiska konsekvenser beskrivs i tabellen, se sida 57. Vissa nyckelåtgärders ekonomiska konsekvenser beskrivs per meter och andra per styck. Bedömningen är att flertalet nyckelåtgärder som föreslås i planhandlingen innebär en lägre underhållskostnad för en gata eller platsbildning under de första 10-20 åren efter omvandling. Detta gäller under förutsättning att utformning och materialval görs med hänsyn till framtida underhåll och skötsel. Driftskostnaden kommer att öka eftersom Trafikplanen föreslår en högre skötselstandard.

Samhällsekonomiska konsekvenser av Trafikplanen

En generell effekt av minskad biltrafik på gator i en innerstadsmiljö är en breddning av utbudet. Konst, kultur och restaurangverksamhet får förbättrade möjligheter då fler vill bo och vistas längs en gata med fler stadskvaliteter. Effekten kan också bli att enskilda handlare med låga marginaler trängs undan då hyrorna ökar. Ökad attraktivitet och effektivare transportlösningar ger fler besökare, arbetande och boende vilket ökar näringslivets omsättning och därav den samhällsekonomiska nyttan.

En attraktivare innerstadsmiljö med fler stadskvaliteter är viktigt för att stärka Linköpings konkurrenskraft och i sin tur Linköpings ekonomiska konkurrenskraft. Bedömningen är att Trafikplanens fokus på stadslivsfrämjande åtgärder bidrar till ökade fastighetsvärden och en attraktivare innerstad vilket i sin tur gynnar näringslivet och innerstadens roll som regionalt centrum.

Nyckelåtgärd	Uppskattad kostnad	Beskrivning
Nya gång- och cykel-kopplingar	Ca 5 000 kr/m	Uppskattningen avser en 3,5 meter bred gång- och cykelväg i t.ex. tidigare naturmark.
Utvidgad lågfartszon	Ca 2 500 000 kr/st	Uppskattningen avser ett 15 meter brett gaturum där en ca 100 meter lång hastighetssänkande åtgärd genomförs.
Trimningsåtgärder i befintliga korsningar	Ca 4 000 000 kr/st	Uppskattningen avser en korsning där gaturummet är 24 meter brett.
Mer plats för gående och cyklister	Ca 45 000 kr/m	Uppskattningen avser ett 24 meter brett gaturum och åtgärden innebär att hela den befintliga gatans underbyggnad måste justeras.
Omvandling till cykelfartsgata	Ca 40 000 kr/m	Uppskattningen avser ett 15 meter brett gaturum och åtgärden innebär att hela den befintliga gatans underbyggnad måste justeras.
Nya bytesnoder	Ca 12 000 000 kr/st	Uppskattningen avser en stor ny bytespunkt med ett cirka 31 meter brett gaturum med en hållplatslängd på 60 meter.
Framkomligare kollektivtrafik, - på sträcka	Ca 1 500 kr/m	Uppskattningen avser inga större fysiska åtgärder utan endast ny skyltning och linjemålning.
Framkomligare kollektivtrafik, - i korsning	Ca 800 000 kr/st	Uppskattningen avser inga större fysiska åtgärder utan endast ny skyltning, linjemålning och signalprioritering i en befintlig korsning.
Gångfartsmiljö	Ca 65 000 kr/m	Uppskattningen avser ett 12 meter brett gaturum.
Mer och yteffektivare grönska	Ca 100 000 kr/st	Uppskattningen avser en komplettering av ett nytt träd i ett pågående byggprojekt på eller längs en gata.

Kostnadsuppskattning av föreslagna nyckelåtgärder.

Att satsa på hållbara färdmedel är generellt sett samhällsekonomiskt lönsamt. Forskning visar på höga samhällsekonomiska vinster per satsad krona i t.ex. ny cykelinfrastruktur (Cavin, Cope & Kennedy, 2009). Fler cyklister bidrar bland annat till ett lägre vägslitage, lägre bullernivåer och en förbättrad folkhälsa (WSP 2013). Bedömningen är att planförslagets prioritering av kapacitetsstarka transportlösningar stärker innerstadens funktion som regional målpunkt och i sin tur den samhällsekonomiska nyttan. De samhällsekonomiska konsekvenserna är viktiga att studera vidare när det ska prioriteras mellan olika investeringsprojekt längs innerstadens gator.

Kostnaderna för respektive nyckelåtgärd kan lätt uppfattas som stora. Investeringar som stärker Linköpings innerstads attraktivitet och utvecklar stadskärnans funktion som en regional målpunkt ger samhällsekonomiska nyttor. Bedömningen är att de planeringsprinciper och förslag till åtgärder som återfinns i planhandlingen både leder till ökade stadskvaliteter och en mer hållbar stad. Det är i sin tur en förutsättning för att uppnå samhällsekonomiska nyttor och en ekonomisk hållbarhet.

Konsekvensbeskrivning av effekter på trafiksystemet

Konsekvenserna av de strategier och åtgärder som föreslås i Trafikplanen beräknas minska den genomfartstrafik med bil som inte har ärenden i innerstaden. Med färre bilar kan mer av dagens biltrafikytor tas i anspråk för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta kommer att ske i en stegvis förändringsprocess, där effekterna kan identifieras först över tid.

Konsekvensbeskrivning av påverkan på färdmedelsfördelningen

Målsättningen är att minska andelen bilresor till 40 % samtidigt som andelen cykeltrafikresor ökar till 40 % och andel kollektivtrafikresor ökar till 20 % av det totala antalet resor i Linköpings stad då 170 000 invånare bor i kommunen. Färdmedelsfördelningen påverkas av fler faktorer än vägnät och stadskvaliteter, exempelvis skatter, drivmedelspris och konjunkturläget. Hur färdmedelsfördelningen förändras genom föreslagna åtgärder har studerats med hjälp av ett simuleringsverktyg.

Planförslaget påverkar i viss mån färdmedelsfördelningen för resor till och från Linköpings stadskärna.

Med en attraktivare kollektivtrafik med högre turtäthet och kortare restider förväntas andelen kollektivtrafikresor öka och andelen biltrafik minska. Bedömningen är att cykelandelen påverkas i en mindre utsträckning vilket kan förklaras med att cykelavståndet till ett nytt resecentrum blir något längre för de flesta invånarna och att fler därför väljer kollektivtrafik.

För innerstaden minskar bilanvändandet jämfört med dagsläget, men är fortsatt högre än bilresorna till och från stadskärnan. Detta beror på att det är närmare till den yttre ringleden vilket gör det lättare att åka bil. En bidragande faktor till att andelen kollektivtrafikresor ökar bedöms vara att kollektivtrafikresorna blir snabbare.

Alla resor som passerar på gator igenom det så kallade centrumsnittet utan att ha ett ärende i innerstaden har också analyserats. Detta har gjorts för att även kunna studera effekterna på genomfartstrafiken. Effekterna av föreslagna åtgärder i innerstaden ger förhållandevis stora förändringar. Både andelen cykel- och kollektivtrafikresor ökar medan genomfartsresor med bil minskar. Ökningen för kollektivtrafikresandet antas bland annat bero på flytten av resecentrum, vilket ger fler passager av centrumsnittet. Minskningen av genomfartsresor med bil ger högre framkomlighet för alla trafikslag, främst för de bilister som bor eller har ett ärende i innerstaden.

Trafikflöden

Simuleringar för bil-, cykel-, och kollektivtrafik visar att störst förändring av trafikflöden kommer att ske i bilnätet, då flödena kommer att spridas ut i andra länkar.

- Ombyggnad av Drottninggatan till kollektivtrafikgata innebär ökad biltrafik på, mer trafiktåliga, Lasarettsgatan.
- Förändringar på Stångebro och Tullbron får konsekvenserna att trafikflödena på Kallerstadsleden sannolikt ökar.
- Reduceringen av Östgötagatans roll som genomfart sled bidrar till minskad trafikmängd, men leder istället sannolikt till en ökad trafikvolym på Industrigatan.

Cykeltrafiken kommer att förändras i och med att dagens stråk kommer att få fler användare. Framförallt förväntas de primära cykelstråken in mot stadskärnan att öka. Simuleringar visar att nya broar över Stångån ökar cykelresandet i öst-västlig riktning i innerstaden, framförallt över Stångån till det nya stationsläget.

Trafiksäkerhet

Bedömningen av planförslaget är att trafiksäkerheten kommer att öka, vilket skapar förutsättningar för mer stadsliv. Barriäreffekterna minskar genom färre bilar på stadskärnans gator. Ombyggnationer ger inte bara säkrare passager för oskyddade trafikanter utan också lägre hastigheter för biltrafiken. Bedömningen är att lägre hastigheter framförallt förbättrar trafiksäkerheten för barn och unga. En korsningsutformning enligt korsningsstrategin leder till en tydligare utformning med högre trafiksäkerhet som följd.

Restidskvoter

Restidskvoten är ett mått på förhållandet i restid mellan två färdsätt, exempelvis en buss- och en bilresa. Konsekvensen av planförslaget blir att restidskvoten förbättras, främst för kollektivtrafiksresenären. Detta beror både på kortare restid med kollektivtrafik men också på längre restid med bil.

I några studerande exempel minskar framtidens restidskvoter kraftigt för kollektivtrafiken och lite grann

för cykelresor. Konsekvensen blir att kollektivtrafiken blir attraktivare med följden att fler väljer att resa kollektivt.

Miljökonsekvensbeskrivning

Inledning

Liksom den ekonomiska konsekvensbeskrivningen är Trafikplanens miljökonsekvensbeskrivning en komplettering till den som gjordes för ÖP-staden. Bedömningen av vilka konsekvenser för miljön som Trafikplanen kan komma att medföra har således gjorts med utgångspunkt i bedömningen av miljökonsekvenser av ÖP-staden.

Sammanfattning av planförslaget och dess miljökonsekvenser

Den utveckling som föreslås i Trafikplanen innebär en förändring av Linköpings gatusystem för att bidra till Utvecklingsplanens mål om mer och bättre innerstad samt en mer hållbar färdmedelsfördelning.

Utrymmet för gående och cyklister behöver öka på bekostnad av biltrafikens utrymme i befintlig stadsmiljö. Trafikplanens inriktningar kommer att ge mer plats och minskad restid för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Sammanfattningsvis föreslår planförslaget att fler stadsgator skapas genom lägre hastigheter och att gaturummet disponeras på nya sätt där mer hållbara färdsätt prioriteras. I de mest centrala delarna föreslås ett ökat samspel inom befintliga gaturum genom att fler gator byggda i ett plan skapas. Planförslaget föreslår fler kopplingar för gående och cyklister över ån samt att fler trygghetsskapande åtgärder kommer till.

Trimningsåtgärder i befintliga korsningar till förmån för gående och cyklister föreslås. Det viktigaste är att ha fokus på hela resan, från start till slut. Det innebär även att standarden på bytespunkter som till exempel cykelparkeringar och hållplatser föreslås öka.

Nationella miljökvalitetsmål

Det nationella miljökvalitetsmålen *God bebyggd miljö* och *Begränsad klimatpåverkan* har bedömts vara de miljökvalitetsmål som har särskild betydelse för Trafikplanen.

Begränsad klimatpåverkan: ”Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås”

God bebyggd miljö: ”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas”.

Regeringen har fastställt tio preciseringar av miljökvalitetsmålet **God bebyggd miljö.**

- Hållbar bebyggelsestruktur
- Hållbar samhällsplanering
- Infrastruktur
- Kollektivtrafik, gång och cykel
- Natur- och grönområden

- Kulturvärden i bebyggd miljö
- God vardagsmiljö
- Hälsa och säkerhet
- Hushållning med energi och naturresurser
- Hållbar avfallshantering

Linköpings kommun bidrar till en hållbar utveckling med siktet om att vara en koldioxidneutral kommun 2025. Detta ska ske genom minskade utsläpp av fossil koldioxid från energi- och transportsektorn, energieffektivisering samt ökad produktion av resurs- och klimateffektiv el.

Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen

Avgränsningen av denna miljökonsekvensbeskrivning utgår från avgränsningen för ÖP-staden men har kompletterats med en analys av vilka faktorer som är aktuella att behandla inom denna plan. Bedömningen är att det nationella miljömålet om God bebyggd miljö har särskild betydelse med avseende på innehållet i Trafikplanen för Linköpings innerstad. Vid avgränsningssamråd med Länsstyrelsen gjordes bedömningen att miljöfaktorerna Energianvändning samt Luftkvalitet och buller är viktiga att miljökonsekvensbeskriva.

Planen avser gator, cykelvägar och gångvägar som omfattas av det kommunala väghållarskapet, samt busshållplatser, gatuparkering, cykelparkeringar och de allmänna parkeringsanläggningarna.

Miljökonsekvensbeskrivningen har genomförts ur ett översiktsplaneperspektiv och är därför inte lika detaljerad som en miljökonsekvensbeskrivning som genomförs under ett detaljplaneskede. Miljökonsekvensbeskrivningen återupprepar inte det som har beskrivits i tidigare översiktsplaner, utan hänvisas istället till respektive översiktsplans miljökonsekvensbeskrivning.

Nollalternativet

I en miljökonsekvensbeskrivning bedöms effekterna mot ett nollalternativ, det vill säga hur miljön bedöms påverkas om aktuellt planförslag inte genomförs. Det är nollalternativet som planförslaget och övriga alternativ ska jämföras mot. Nollalternativet till denna miljökonsekvensbeskrivning utgörs av ÖP-staden med den tillhörande trafikstrategin. Nollalternativet utgörs även av de förslag som föreslås i Utvecklingsplanen.

Miljöfaktor: Energianvändning

Befintliga förhållanden

För att bidra till miljömålet ”Begränsad klimatpåverkan” har Linköpings kommun antagit målet om att bli koldioxidneutralt 2025. Energianvändningen följs upp årligen genom indikatorerna energianvändning i kommunens fastigheter, solelsproduktion samt självförsörjningsgrad av resurs- och klimateffektiv el.

Knappt 30 % av invånarna i Linköping använder cykeln som sitt dagliga transportmedel enligt Resvaneundersökning 2014 (RVU 2014) och många cyklar året om. Östgötatrafiken ansvarar för kollektivtrafiken i hela regionen och bolaget använder enbart förnyelsebara bränslen, med framförallt biogas i Linköpings innerstad. Kollektivtrafikresorna utgör cirka 10 % av totala antalet resor (RVU 2014).

I Linköping fanns det 432 bilar per 1000 invånare 2015. Andel miljöfordon följs upp årligen. 2015 var andelen miljöfordon i Linköping 19 % enligt Trafikanalys definition av miljöbil (MB2007+MB2013) och Miljöfordonsdiagnos (Miljöfordon Syd och Bisnode).

Eventuell betydande påverkan ÖP Staden (nollalternativet)

Den totala energianvändningen från transporter förväntas inte att minska i reella tal, men använd-

ningen av fossila bränslen förväntas minska fram till 2025. Enligt färdmedelsfördelningen som läggs fram i Trafikstrategin ska biltrafiken minska från cirka 60 % till 40 % av den totala mängden resor. Under denna period kommer dock befolkningen att öka.

Förändring och bedömning Trafikplanen
Helhetsbedömningen är att Trafikplanen kommer att tydliggöra hur arbetet med att uppnå ÖP-stadens mål om färdmedelsförändring kan bedrivas. Trafikplanen främjar till exempel införande av bilpooler, effektivare utnyttjande av gatuutrymmet, införande av infartsparkeringar och kommer att möjliggöra plats för fler laddstationer för elfordon.

Bedömningen är att Trafikplanen bidrar till att den totala energiförbrukningen från transporter är oförändrad även när antalet invånare ökar. Detta genom att kommunens mål om en förändrad färdmedelsfördelning uppnås – från biltrafik till kollektivtrafik och cykel/gång. Ökad andel förnybara bränslen och elfordon förväntas i fordonsparken, vilket innebär lägre klimatpåverkan från transporter.

Ett ökat antal gator med markvärme samt markvärme vid större bytespunkter för kollektivtrafik förväntas att byggas ut, vilket ger en ökad fjärrvärmeförbrukning och därmed ökade koldioxidutsläpp. Markvärme i gatumiljön ger snösmältning och minskad halkrisk, men innebär även att fjärrvärmeförbrukningen ökar under den kallaste årstiden då behovet av fjärrvärme är som högst. Användning av markvärme är inte ett resurs- och klimateffektivt utnyttjande av resurser.

Ett ökat antal eldrivna cyklar och elfordon i samhället har tillkommit under de senaste åren och trenden ser ut att fortsätta. Detta gäller både cyklar, bilar och bussar. En ökad andel eldrivna fordon ger en minskad förbrukning av fossila fordonsbränslen men kräver samtidigt uppmärksamhet om hur elen produceras, att den är både resurs- och klimateffektiv.

Andra faktorer i omvärlden som påverkar energiförbrukningen och hushållens val av färdmedel är till exempel hur världsmarknaden förändras för fossila och förnybara bränslen, hur skatter och styrmedel utformas samt hur trenden med delandeekonomi och ökat antal bilpooler utvecklas. Fler boende i innerstaden förväntas välja bort det enskilda bilägandeskapet och istället använda bilpool eller kollektivtrafikens utbud.

Den samlade bedömningen är att Trafikplanen bidrar till att energiförbrukningen från transporter minskar genom att kommunens mål om en förändrad färdmedelsfördelning uppnås. Andelen fossila fordonsbränslen förväntas minska. Energiförbrukning från markvärme kommer att öka men möjlighet finns att minska klimatbelastningen genom teknikutveckling. Omvärldsfaktorer som teknikutveckling, styrmedel och nya förnybara bränslen kommer att påverka hur utvecklingen blir.

Pågående och fortsatt arbete
Det pågår många utvecklingsprojekt i innerstaden med att förbättra för cykeln i trafikmiljön. Några exempel som testas är cykelfältslösningar och cykelöverfarter. Prioriterade huvudcykelstråk kommer att få högre standard och skyltas samt märkas upp.

För att bidra till en ändrad färdmedelsfördelning arbetar kommunen med projekt och aktiviteter för hållbart resande riktat mot kommuninvånare. Smarta resan är ett koncept riktat till invånare i olika stadsdelar som får prova på kollektivtrafik och elcykel. Det pågår även flera projekt riktat till skolelever för att uppmuntra till att gå och cykla till skolan.

Det pågår försök för att minska klimatpåverkan från markvärme genom att till exempel använda returvärmen från både fjärrkyla och fjärrvärme.

Arbete pågår med att genomföra åtgärder för att nå målet om en koldioxidneutral kommun 2025.

Miljöfaktor: Luftkvalitet och trafikbuller

Befintliga förhållanden

Linköpings kommun har i olika omgångar sedan slutet av 1960-talet genomfört luftkvalitetsmätningar. Idag genomförs mätningar av sot, svaveldioxid, kvävedioxid och flyktiga organiska ämnen (VOC) i så kallad urban bakgrund. Partiklar, PM10, mäts i gaturum.

I Linköping är det framförallt den motorburna trafiken som bidrar till luftföroreningar. Den luftförorening för vilken höga halter har uppmätts är partiklar, PM10. Det är framförallt på vårvintern och endast i enstaka gatumiljöer med starkt trafikerade gator som höga partikelhalter har uppmätts.

Bullernivåerna är som högst i innerstadens gaturum med höga trafikflöden. Utsatta gaturum där det idag är relativt höga partikelhalter och mycket trafikbuller är exempelvis Hamngatan och Drottninggatan.

Linköpings kommun arbetar i enlighet med förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675), vilket innebär att trafikbuller kartläggs och att åtgärdsprogram tas fram med femårsintervall.

Eventuell betydande påverkan ÖP-staden (nollalternativet)

Utvecklingsplanen och ÖP-staden innebär en utvidgad innerstad. En ökad befolkning och förtätning av innerstaden innebär trängre gaturum och fler människor på liten yta, det kan innebära ökad exponering för trafikbuller och luftföroreningar. Samtidigt innebär planerna en inriktning mot en förändrad färdmedelsfördelning, till förmån för andra färdmedel än bilen, vilket kan minska problemet och bidra till en bättre stadsmiljö med hänsyn till både luftkvalitet och trafikbuller.

Inriktningen i Utvecklingsplanen och ÖP-staden innebär att huvudgator innanför yttre ring omvandlas till stadsgator med lägre hastigheter. Detta bedöms medföra att andelen bilar minskar på dessa gator, med minskade bullernivåer och förbättrad luftkvalitet som följd.

Förändring och bedömning Trafikplanen

I Trafikplanen fördjupas många av de inriktningar som satts upp i tidigare planer. Trafikplanen bedöms i huvudsak inte innebära några större förändringar på luftkvaliteten och trafikbullernivåerna i jämförelse med den bedömning som gjorts för ÖP-staden, Trafikstrategin och Utvecklingsplanen.

Planförslaget ger förutsättningar för att minska biltrafiken i innerstaden samt gör det lättare och mer attraktivt för gående och cyklister som tilldelas mer utrymme i den utvidgade innerstaden. Färre bilar innebär lägre bullernivåer och mindre utsläpp av luftföroreningar.

I Trafikplanen lyfts lägre hastighet och mer grönska fram som viktiga stadskvaliteter som bör utvecklas. Lägre hastigheter innebär lägre trafikbullernivåer. Mer grönska i innerstaden kan fungera som en barriär för trafikbullret och, trots att det inte minskar det faktiska bullernivåerna, minska det upplevda bullret. Vegetation i stadsmiljön kan också ha en positiv effekt på luftkvaliteten då vegetation, särskilt vissa trädsorter, har förmågan att binda olika luftföroreningar.

Trafikplanen kan innebära att vissa gator som exempelvis Tornbyvägen i utkanten av den utvidgade innersta-

den får en ökad trafikmängd då biltrafiken flyttar längre ut från innerstaden. Detta kan till viss del innebära att innerstadens trafikproblem flyttar till dessa leder istället. Dessa gator bedöms dock vara mer trafiktåliga, men det krävs vidare analyser över hur trafikflödena förändras i samband med detaljplaneläggning.

Något som på sikt kan spela roll är en framtida teknikutveckling med exempelvis en ökad andel eldrivna fordon. Utvecklingen pekar mot allt tystare fordon med nya reningstekniker för att förhindra utsläpp. Nya tekniker inom exempelvis däcktillverkning och beläggningar kan innebära en minskad andel PM10-partiklar i innerstaden.

Pågående och fortsatt arbete

Linköpings kommun arbetar aktivt i planeringen för att förhindra att det uppstår problem med buller eller luftföroreningar. Tillägg till *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping*, samt *Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun* utgör här ett stöd i planeringen genom att ange de lagar, förordningar och andra riktlinjer som kommunen skall förhålla sig till, samt anger kommunens egen inriktning för buller och luft i fortsatt planering.

Kraven som ställs inom förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675), som Linköpings kommun arbetar efter, innebär även i framtiden åtgärder för att motverka bullriga miljöer.

Redan genomförda åtgärder som bedöms ha relevans är implementeringen av *Hastighetsplan för Linköpings kommun*. Planen har inneburit en hastighetssänkning på många gator med begränsning av bullret i dessa gaturum som följd. Bullerutredningar genomförs vid detaljplaneläggning.

Linköpings kommun arbetar för att förbättra luftkvaliteten genom Åtgärdsprogram för partiklar PM10 (antaget 2014). Programmet föreslår åtgärder för att minska halten av partiklar genom att begränsa biltrafiken på utsatta gator, sänkt hastighet, minskad användning av dubbdäck informationskampanjer, ny städteknik med mera. Bedömning av luftkvalitet genomförs, liksom för buller, vid detaljplaneläggning.

Gäller ej
leveranser
04 – 11

7. Riksintressen

Enligt miljöbalken 3 kap ska områden som är av riksintresse skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada riksintresset. Av översiktsplanen ska det enligt plan- och bygglagen 3 kap 5§ framgå hur kommunen avser att tillgodose riksintressena.

Inom den framtida utvidgade innerstaden i Linköping finns riksintressen för kulturmiljövård, friluftsliv, kommunikationer, luftfarten och totalförsvaret. Kommunen har redovisat sin syn på riksintressena i bilagan *Riksintressen i Linköpings kommun*, som hör till den 2010 antagna översiktsplanen *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping*.

Sedan kommunens beslut 2010 har några förändringar skett avseende statens anspråk på riksintressen. Trafikverket har beslutat om val av korridor för Ostlänken. När översiktsplanen antogs 2010 var detta beslut inte fattat. Trafikverket har också gjort ändringar beträffande avgränsning av riksintresset Linköpings flygplats. Försvarsmakten har redovisat nya beskrivningar och avgränsningar av totalförsvarets riksintressen. Vissa förändringar av riksintresseområdena för naturvård har också skett. Dessutom pågår översyn av flera andra riksintressen.

Saabs flygplats är riksintresse för luftfart, d.v.s. civil flygverksamhet. Bullerstörningarna från den civila flygverksamheten är emellertid av liten omfattning och innebär inte någon begränsning för bostadsbyggande i innerstaden. Under 2015 utreddes om Saabs flygfält ska bli riksintresse för industriell produktion.

Den så kallade Riksintresseutredningen (Planering och beslut för hållbar utveckling – Miljöbalkens hushållningsbestämmelser", SOU 2015:99) överlämnades till Miljö- och energidepartementet i december 2015. Utredningen har skickats på remiss - remisstiden gick ut 2017-02-28. Enligt direktiven skulle utredaren föreslå ett system som inte leder till onödiga inskränkningar i användningen av mark- och vattenområden, som är rättssäkert, enkelt, överskådligt och begripligt och där avvägningar kan göras mellan riksintressen och tillgodoseendet av bostadsförsörjningsbehovet. Linköpings kommun är, i likhet med många andra remissinstanser bl a Sveriges Kommuner och Landsting, frågande mot utredningens förslag.

När detta skrivs (februari 2017) finns alltså stora oklarheter när det gäller utformningen av ett nytt riksintressesystem. Linköpings kommun kommer att ta ställning till det fortsatta arbetet med riksintressen efter det att riksdagen fattat beslut om ett nytt riksintressesystem och en översyn av nuvarande riksintresseområden genomförts.

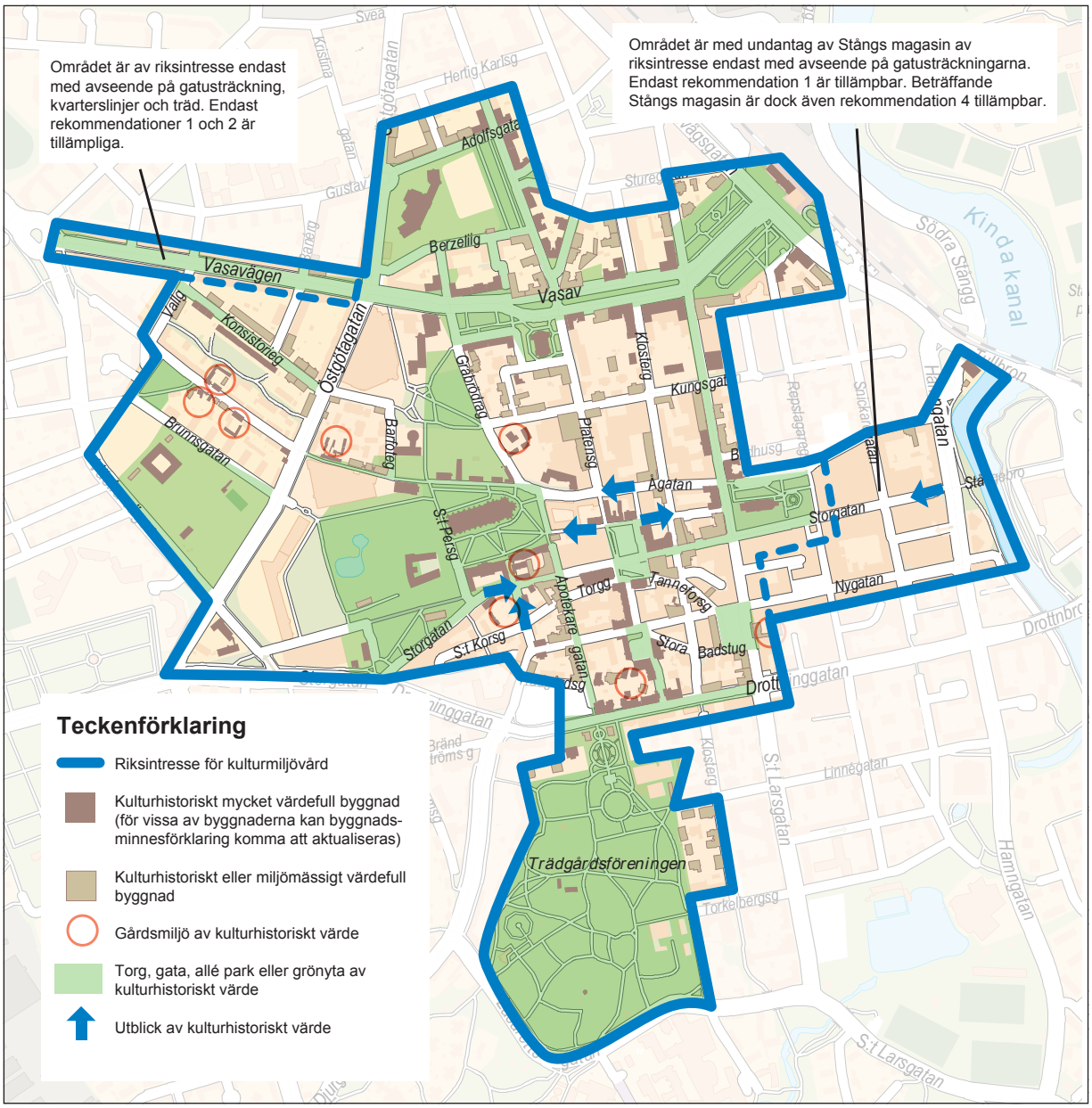
Nedan redovisas riksintressena inom berört område av *Trafikplan för Linköpings innerstad*. Dessutom görs en kortfattad redovisning av hur kommunen avser att tillgodose riksintressena.

Riksintressen för kulturmiljövården

Linköpings stadskärna

Översiktsplan för staden Linköping har som inriktning att ett bevarande av stadskärnans kvaliteter är grundläggande och att framtida förändringar i huvudsak ska bidra till att förstärka och utveckla den karaktär som redan finns. De kulturhistoriska värdena ska brukas och ses som en tillgång. Det tematiska tillägget *Trafikplan för Linköpings innerstad* innebär ingen förändring i detta synsätt.

Kommunen vidhåller den avgränsning och de rekommendationer som länsstyrelsen och kommunen kom överens om i samband med upprättandet av *Översiktsplan för Linköpings innerstad*, 1995. Detta innebär



Riksintresse för kulturmiljövården, Linköpings stadskärna.

att nedanstående rekommendationer kommer att vara vägledande vid prövning av detaljplaner, områdesbestämmelser, bygglov, rivningslov och marklov inom det avgränsade riksintresseområdet.

1. Befintliga gatusträckningar, befintliga kvartersindelningar och befintliga kvarterslinjer bör i huvudsak bibehållas. Gatuöverbyggnader, till exempel inglasningar och broar, bör undvikas.
2. Parker, alléer och grönytor av kulturhistoriskt värde* bör bevaras. De gatuträd och träd på kvartersmark som har betydelse för stadsbilden, bör bevaras.
3. En ny byggnad bör i regel placeras i tomtgräns mot gata. Byggnaden bör ej vara högre än omgivande bebyggelse. En byggnads proportioner, takform, taklutning, material och färger bör harmoniera med omgivningen.
4. Befintliga byggnader av kulturhistoriskt eller miljömässigt värde** får inte förvanskas. Sådana byggnader skall underhållas så att deras särart bevaras. Ovan nämnda byggnader bör inte rivas.
5. Förändringar av torg och gaturum (markbeläggning, belysning, möblering, träd m m) bör prövas med hänsyn till de kulturhistoriska och miljömässiga värdena.
6. Vid prövning av väsentliga förändringar enligt punkt 1-5 bör samråd ske med antikvarisk expertis.

**) Med "parker, alléer och grönytor av kulturhistoriskt värde" avses de parker, alléer och grönytor som markerats*

Stångs magasin.

på kartan ”Riksintresset Linköpings stadskärna”.
***) Med ”Befintliga byggnader av kulturhistoriskt eller miljömässigt värde” avses de byggnader som fått markeringen ”kulturhistoriskt mycket värdefull byggnad” eller ”kulturhistoriskt eller miljömässigt värdefull byggnad” på kartan ”Riksintresset Linköpings stadskärna”.*

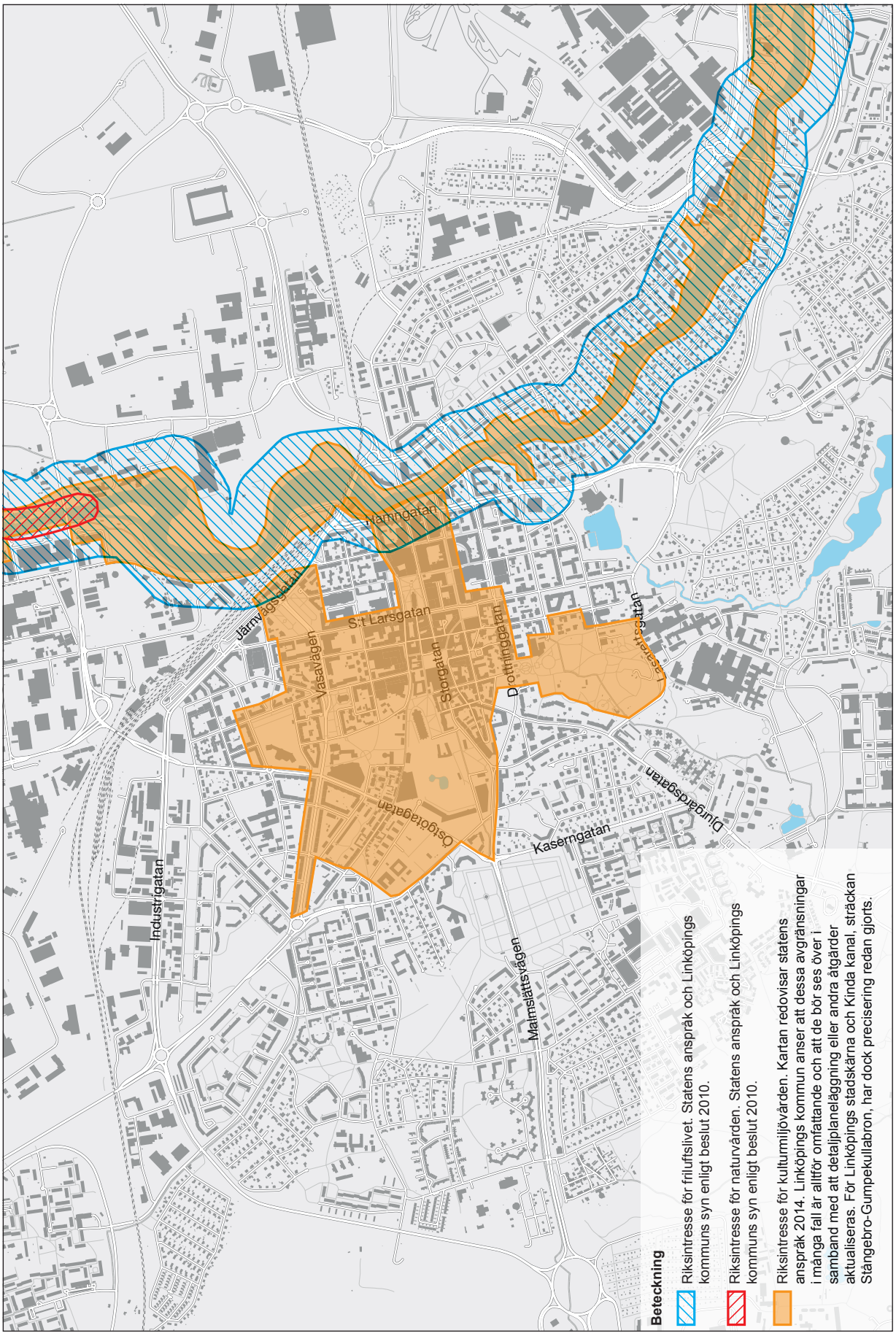
Stångåns vattensystem

Kommunens rekommendationer för att tillgodose riksintresset för kulturmiljövård är: ”För att bibehålla kanalområdets värde från kulturhistorisk synpunkt ska byggnader och tekniska anläggningar från den tid då kanalen anlades eller hade betydelse för varutransporter och som hört samman med kanalverksamheten bevaras och underhållas. Säkerställande ska ske genom byggnadsminnesförklaring eller planläggning.” För sträckan Stångebro – Gumpekullabron har riksintresset preciserats till att innefatta:

1. Kajerna vid Nya Hamnen
   Den västra stranden på sträckan Stångebro – Gumpekullabron är i sin helhet stenskodd. Här finns också stentrappor, pollare och förtöjningsringar av järn. Dessa anläggningar utgör den så kallade Nya hamnen, som togs i bruk 1867 och utvidgades 1881.
2. Gamla Tullhuset
   Färdigställt 1876 efter stadsbyggmästare Henrik Elfwings ritningar.
3. Stångs magasin
   Stångs magasin har använts som magasin under kanaltiden, inte minst med koppling till Göta kanal. Byggnaden är uppförd som kvarn i början av 1800-talet men förlorade när Stångåns vattensystem anlades förutsättningen att fungera som kvarn. Stångs magasin ingår även i riksintresset för Linköpings stadskärna.
4. Stångåns vattensystems nuvarande så kallade gästhamns byggnad, det vill säga byggnaden sydväst om Stångs magasin.

Avvägningar mellan Stångåns vattensystem/riksintresse för kulturmiljö och Ostlänken/riksintresse för kommunikationer kommer att göras i det fortsatta arbetet med bland annat järnvägsplan och detaljplaner. Kommunen anser inte att motstående riksintressen bör hindra utbyggnad av riksintresset Götalandsbanan/Ostlänken.

Den stenskodda kajen på västra stranden av Stångån.


Hamngatan
Järnvägsgatan
S:t Larsgatan
Vasavägen
Storgatan
Drottninggatan
Lasarettsgatan
Djurgårdsgatan
Kaserngatan
Östgötagatan
Industrigatan
Malmslättsvägen
Beteckning
Riksintresse för friluftslivet. Statens anspråk och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
Riksintresse för naturvården. Statens anspråk och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
Riksintresse för kulturmiljövården. Kartan redovisar statens anspråk 2014. Linköpings kommun anser att dessa avgränsningar i många fall är alltför omfattande och att de bör ses över i samband med att detaljplaneläggning eller andra åtgärder aktualiseras. För Linköpings stadskärna och Kinda kanal, sträckan Stångebro-Gumpekullabron, har dock precisering redan gjorts.

Göta kanals vattensystem

För avsnittet från Roxen till Nya hamnen, det vill säga till och med Stångs magasin, överlappar Göta kanal och Stångåns vattensystem varandra. De värden som redovisas under preciseringen av riksintresset Stångåns vattensystem tillgodoser även riksintresset Göta kanals vattensystem.

Riksintresse för friluftslivet

Stångåns vattensystem

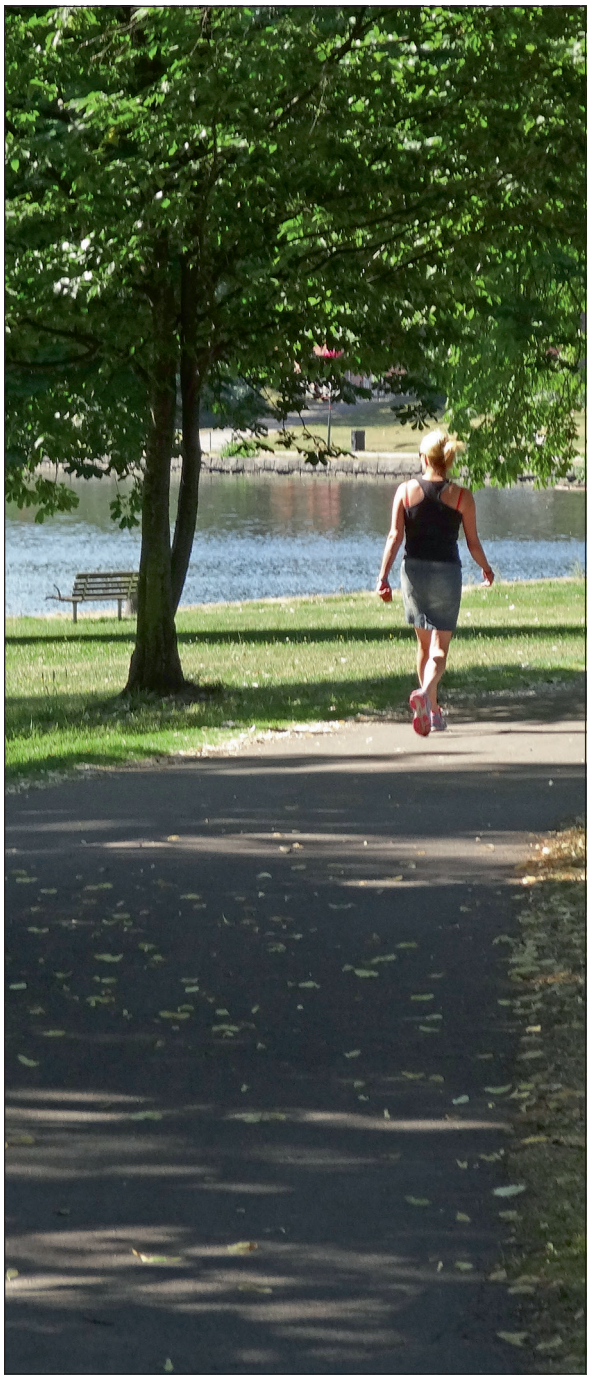
Kommunens rekommendationer för att tillgodose riksintresset för friluftsliv är:
”För att tillgodose friluftslivets intressen ska möjligheterna att röra sig utmed stränderna, till exempel genom strandpromenader, bibehållas och utvecklas inom den befintliga staden och tillgodoses i samband med utbyggnad av staden”.

Göta kanals vattensystem

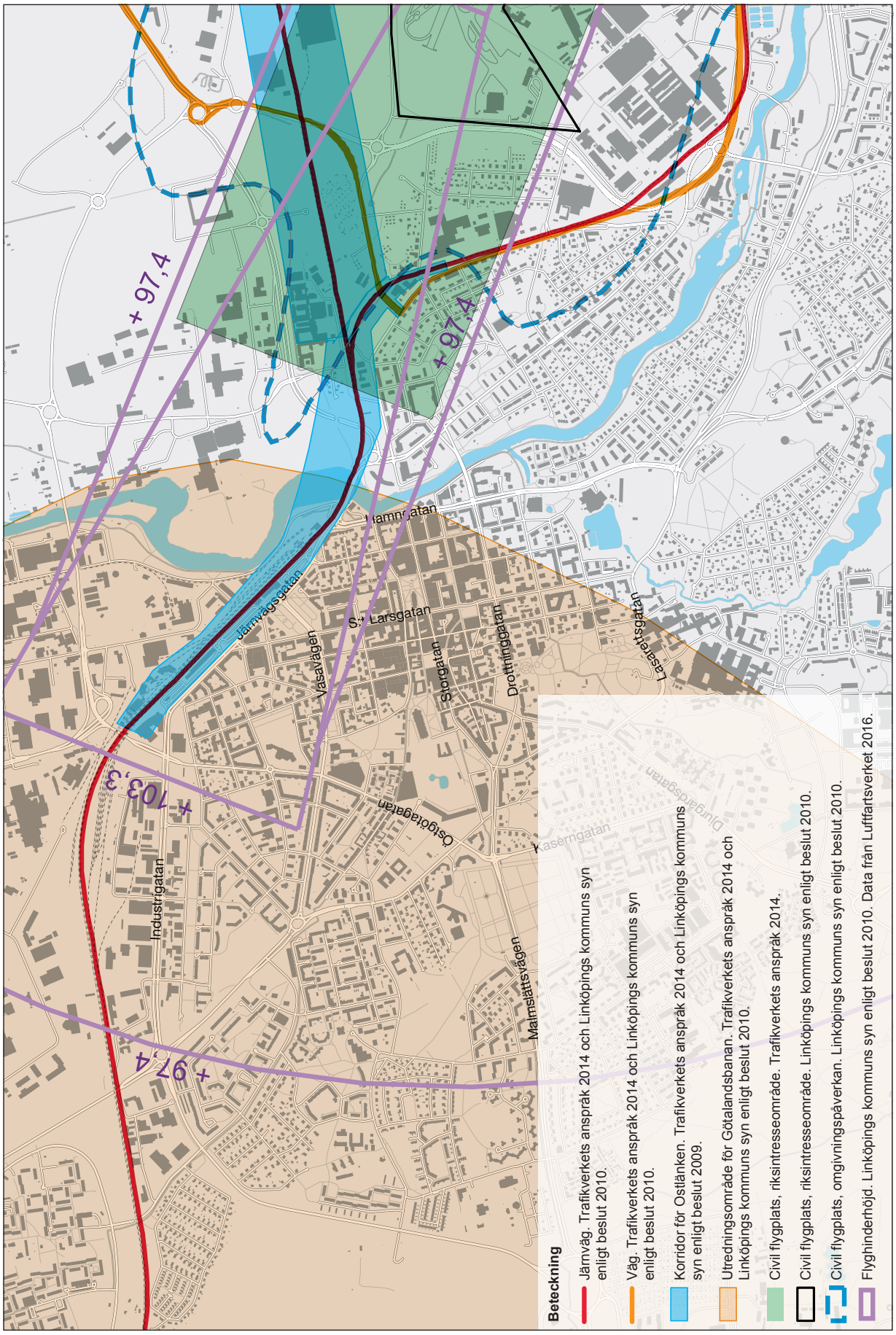
Kommunens rekommendationer för att tillgodose riksintresset för friluftsliv är: ”För att tillgodose friluftslivets intressen ska möjligheterna att röra sig utmed stränderna, till exempel genom strandpromenader, bibehållas och utvecklas inom den befintliga staden och tillgodoses i samband med utbyggnad av staden”.

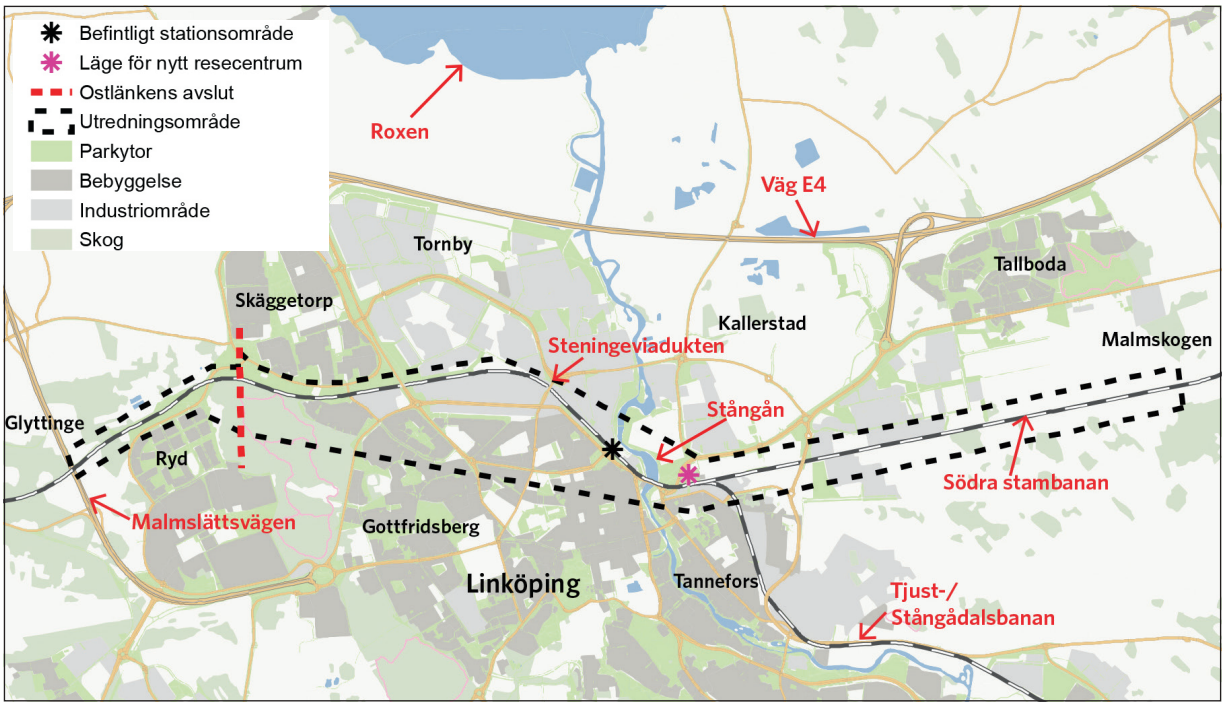
Riksintresse för totalförsvaret

Malmens flygfält utgör riksintresse för totalförsvaret. Riksintresset har en omgivningspåverkan dels i form av buller, dels i form av hinderfrihet. Influensområdet för buller ligger utanför aktuellt planområde. Vad gäller höga objekt, 20 m och högre utanför samlad bebyggelse och över 45 m inom samlad bebyggelse, är hela landets yta influensområde enligt Försvarsmakten. Plan- och bygglovsärenden som rör sådana höga objekt ska remitteras till Försvarsmakten. Kommunen har inte accepterat att hela kommunen är influensområde för höga objekt.



Strandpromenad utmed Stångån.


+ 97,4
+ 97,4
+ 97,4
+ 103,3
Järnvägsgatan
Vasavägen
S:t Larsgatan
Storgatan
Drottninggatan
Lasarettsgatan
Östgötagatan
Industrigatan
Malmslättsvägen
Kaserngatan
Beteckning
Järnväg. Trafikverkets anspråk 2014 och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
Väg. Trafikverkets anspråk 2014 och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
Korridor för Ostlänken. Trafikverkets anspråk 2014 och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2009.
Utredningsområde för Götalandsbanan. Trafikverkets anspråk 2014 och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
Civil flygplats, riksintresseområde. Trafikverkets anspråk 2014.
Civil flygplats, riksintresseområde. Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
Civil flygplats, omgivningspåverkan. Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
Flyghinderhöjd. Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010. Data från Luftfartsverket 2016.



Kartan redovisar den kompletterande järnvägsutredningens utredningsområde. Trafikverket 2014.

Riksintresse för kommunikationer

Luftfarten

Saabs flygfält är av riksintresse för luftfarten. Inga åtgärder som hindrar flygtrafik enligt gällande tillstånd bör tillåtas inom riksintresseområdet. Riksintressets avgränsning består dels av själva flygplatsområdet, dels av influensområdet, det vill säga den yttre gränsen av den sammanlagda ytan av flygplatsens hinderbegränsande yta och bullerbegränsande yta. Beträffande hinderfrihet redovisas influensområdet i kartan. Beträffande flygbuller kommer Boverkets allmänna råd för flygbuller, det vill säga bland annat FBN 55 dBA, att tillämpas. Influensområdet redovisas i kartan.

Järnvägen

Järnvägarna Södra stambanan, Götalandsbanan/Ostlänken samt regionbanorna Linköping-Hultsfred inklusive terminalanläggningar och bangårdar utgör riksintressen. Järnvägarna ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av dem. Götalandsbanans/Ostlänkens korridorer redovisas på kartan. Kommunen anser inte att motstående riksintressen bör hindra utbyggnad av riksintresset Ostlänken/Götalandsbanan.

Kompletterande järnvägsutredning Ostlänken

Trafikverket genomförde under 2013-2014 en *Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken, för centrala Linköping sträckan Malmskogen-Glyttinge* (utställningshandling, februari 2014). Syftet med utredningen var att studera Ostlänkens hela sträckning genom centrala Linköping inklusive möjligheten att förlägga banan under mark. I den kompletterande utredningen studerades fyra korridorer. Utredningsområdet omfattar sträckan mellan Malmskogen och Glyttinge, vid Malmslättsvägen.

Kommunfullmäktige i Linköping har mot bakgrund av den kompletterande järnvägsutredningen fattat beslut om att förorda en tunnellösning. Med anledning av detta är korridoralternativ C utgångspunkt för *Trafikplan för Linköpings innerstad.*

Ej
moped
DROP
TIDSBESTÄ

Bilaga 1
Planförutsättningar

Sammanfattning av dagens kvaliteter och brister

Följande kapitel redovisar framstående brister och kvaliteter som har identifierats under analysarbetet av aktuella förhållanden.

Kvaliteter

Innerstadens gatunät karaktäriseras av en väl tillgänglig stadskärna, då den kopplar sig till långa centrala gatustråk i flera väderstreck, vilket ger en naturlig potential för såväl genomströmning som för mötesplatser. Utanför stadskärnan karaktäriseras en rumslig hierarki mellan långa centrala gator, med en kopplande funktion och mer renodlade lokala stadsrum. Exempel på centrala gator med en kopplande funktion är Malmslättsvägen och Nya Tanneforsvägen. Dessa gator utgör, med rätt förvaltning, en stor användningspotential för såväl gående som cyklister.

De gator i Linköpings stadskärna som har omvandlats till gångfartsmiljöer har gett resultat. Dessa gator ger goda förutsättningar för ett bättre stadsliv, en högre tillgänglighet till handel och upplevs som trafiksäkra. Att gångfartsgatorna dessutom har installerat markvärme medför färre halkolyckor. Markbeläggningen och gångfartgatornas småskaliga dimensioner förefaller också skapa en god balans mellan gående och cyklister samt ger möjligheter till att socialt utbyte uppstår.

Kollektivtrafiken har gena och centrala stråk som angör innerstadens mest centrala torg. Tillgängligheten till kollektivtrafiken är god med korta gångavstånd till hållplatserna i stadskärnan.

Brister

Mindre attraktiva stadsmiljöer återfinns idag längs flera huvudgator och orsakas ofta av snålt tilldelat utrymme för trottoarer, cykelbanor, grönska och vistelseytor. Detta har bland annat lett till låg trafiksäkerhet för cyklister, bullerproblem och en mindre trygg stadsmiljö för gående. Många gator har få entréer och i princip inga kvällsaktiva lokaler.

I Linköpings befintliga innerstad är gatuutrymmet begränsat. Gaturummen kan sällan göras bredare och möjligheten att skapa helt nya gator saknas oftast i en befintlig innerstad. Varje trafikslag tenderar att efterfråga mer utrymme än vad som finns att tillgå, vilket leder till att prioriteringar av gatuutrymmet behöver göras.

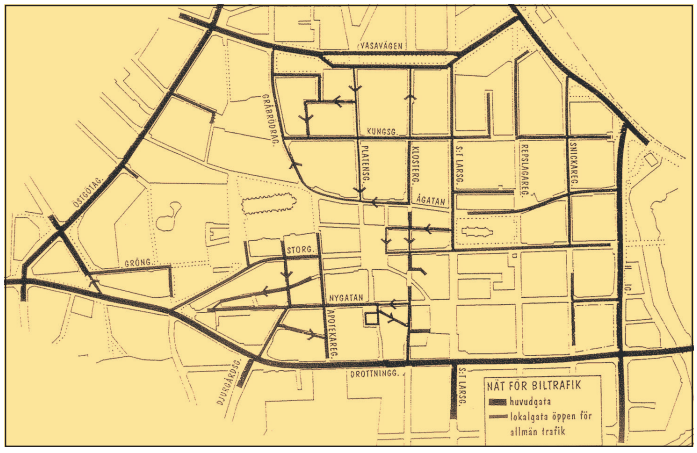
Många av innerstadens korsningar har utformningsmässigt primärt dimensionerats för motorburen trafik och dess framkomlighet, vilket har lett till en mindre attraktiv stadsmiljö för icke motorburen trafik. Ett exempel på en sådan utformning är korsningen Hamngatan/Drottninggatan där väntetiderna för gående är långa, trottoarutrymmet är begränsat och cyklister saknar separat utrymme. Ett annat exempel på en överdimensionerad korsning är Abiskorondellen, vars dimensioner i sin tur lett till mindre gena rörelser för gående och cyklister än för den motorburna trafiken.

Idag fungerar inte samspelet mellan gående och cyklister tillfredsställande och möten mellan dessa trafikslag upplevs vid många platser som otrygga. Många gående upplever att cyklisternas hänsynstagande i trafiken behöver öka. Vid Stora torget, Trädgårdstorget och Köpmansgränd medför kollektivtrafikens infrastruktur barriäreffekter, vilket framförallt begränsar gåendes rörelsefrihet och den upplevda trafiksäkerheten. Detta är särskilt problematiskt då dessa platser har stor stadslivspotential. En trafiknätsanalys har gjorts som visar på ett behov av fler kopplingar över Stångån och till Linköpings södra stadsdelar för gående och cyklister.

Hamngatan.

Storgatan.

S:t Larsgatan.



Trafikplan från 1970-talet.

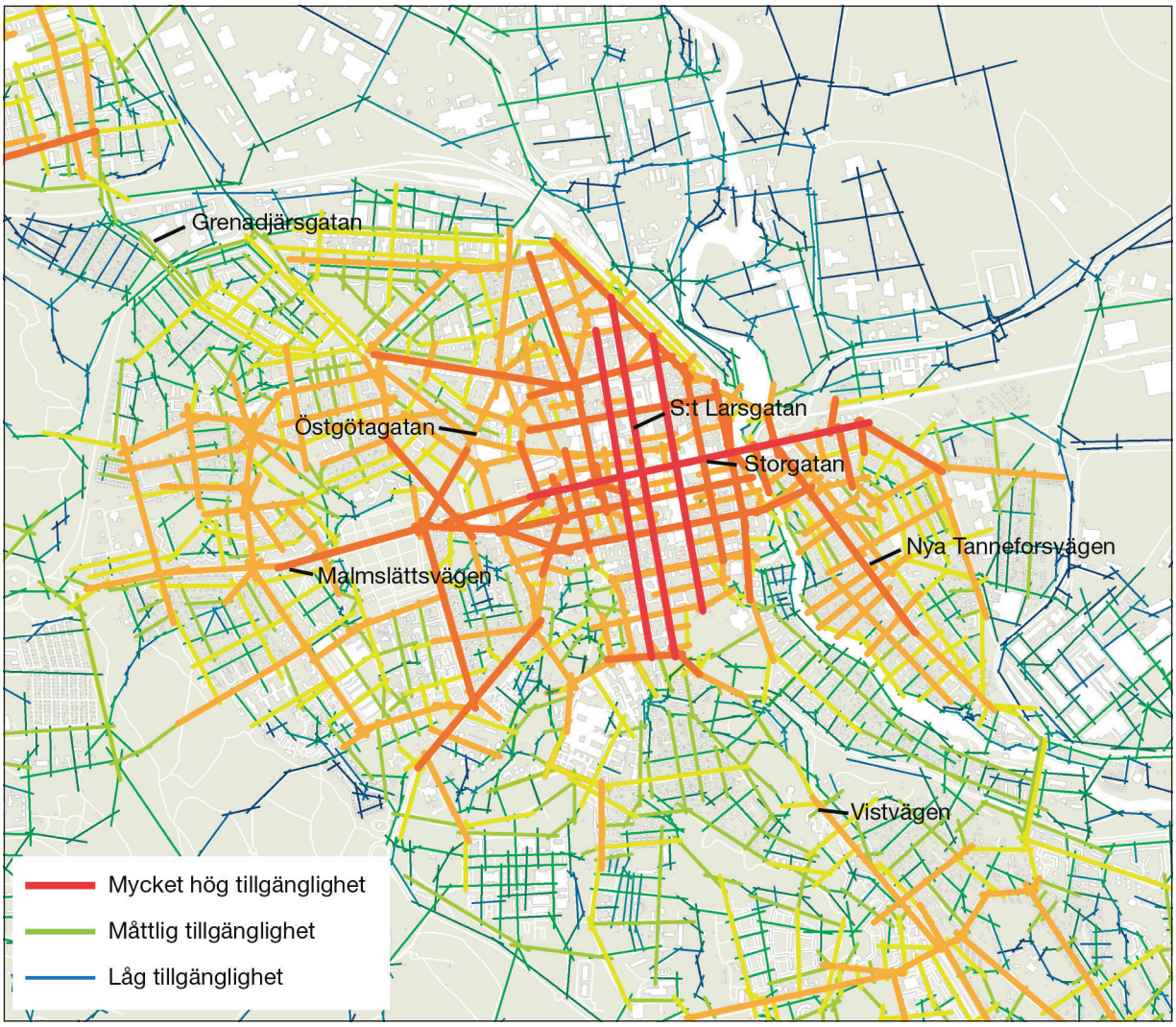
En tillbakablick

Linköping är en stad med lång historia, där innerstaden har växt fram och formats över tid. Staden har vuxit med tydliga årsringar och har på 1900-talet fått en allt glesare bebyggelsestruktur, vilken har tagit mycket mark i anspråk. När Drottningbron stod klar i mitten av förra århundradet fick Drottninggatan en ny funktion i form av riksvägstrafik som då flyttades från Storgatan. 1956 öppnades den nya genomfarten genom staden och vidare över Drottningbron då Drottninggatsbacken stod klar som sista etapp. I och med detta upphörde Storgatan att efter trehundra år utgöra huvudleden genom Linköping.

Vid sidan av bostadsbristen var trafikfrågorna efterkrigstidens största problem för Linköping, eftersom antalet bilar i staden tolvdubblades under 1950- och 1960-talen. En grundtanke i 1952 års Trafikplan var att utveckla Hamngatan, Drottninggatan, Vasavägen och Västra vägen till en gaturingled. En omedelbar följd blev att Järnvägsgatan knöts samman med Hamngatan.

Linköping framstår som en av Sveriges bäst bevarade medelstora stadskärnor och en förklaring till detta är att inga breda trafikleder har dragits genom stadskärnan. Än idag finns en skyltad centrumring runt stadens mest centrala del, men där Lasarettsgatan har ersatt Drottninggatan som tidigare var en länk i den ursprungliga centrumringen.

Den senaste stora trafikomläggningen i innerstaden skedde för mer än 40 år sedan då de mest centrala delarna av Storgatan och S:t Larsgatan omvandlades till bussgata 1976. Sedan dess har inga strukturella förändringar på innerstadens gatunät skett och än idag nyttjas Stora torget och Trädgårdstorget som hållplatser för tätortstrafiken.



Analys över hur välintegrerat och tillgängligt dagens gatunät är.

Kommunikationer

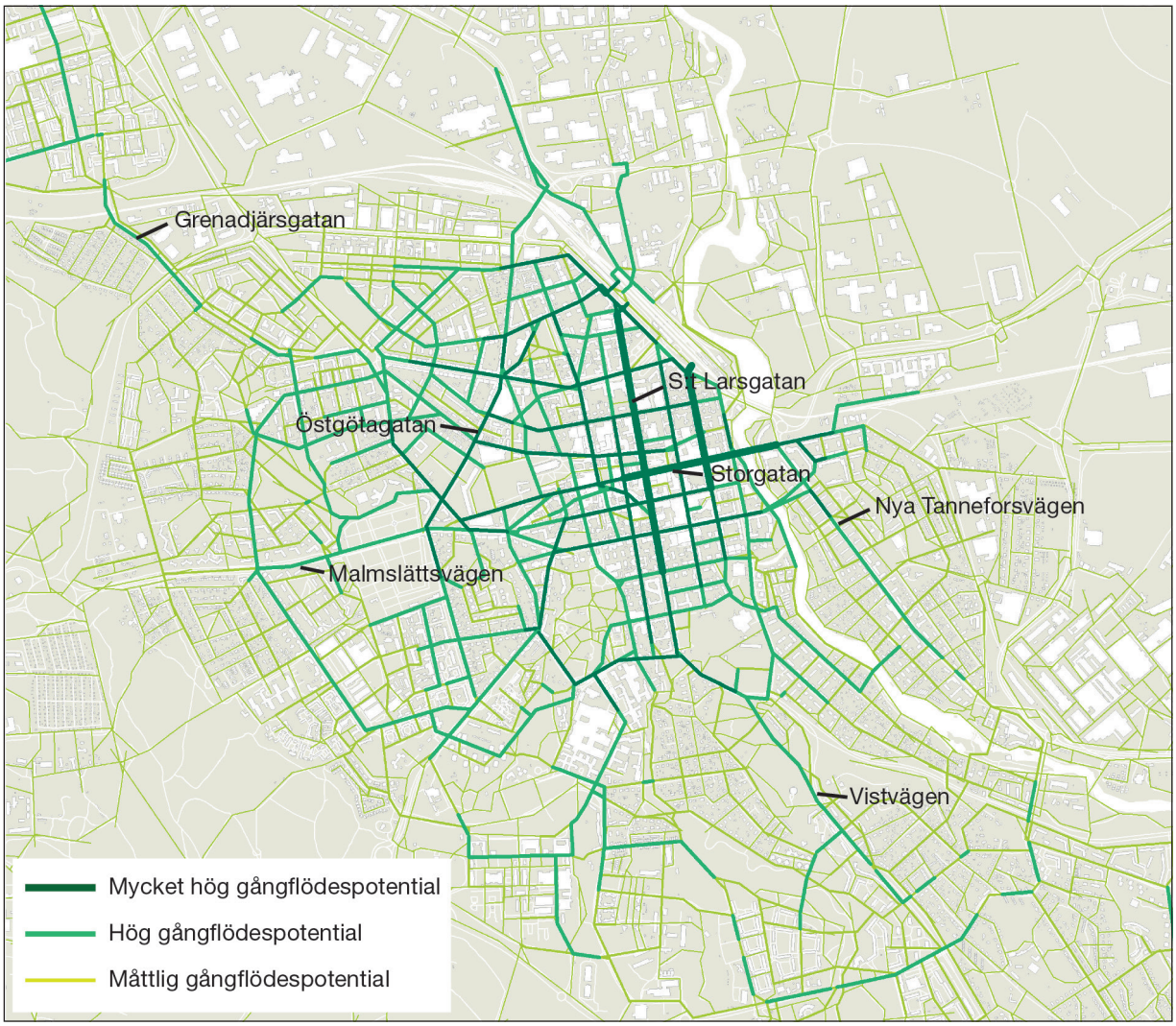
Linköpings position i Östergötlands geografiska centrum ger ett bra strategiskt läge för resor till och från staden. Det finns också en förhållandevis stor arbetsmarknad med många större arbetsplatser, såsom exempelvis Saab och Universitetssjukhuset. 2014 hade Linköpings kommun en inpendling på ca 18 500 personer och en utpendling på 10 500 (Linköping kommun *2017*). Då Linköping, tillsammans med Norrköping, växer kommer kraven på möjligheten till pendling att öka och med det också själva resandet. Det är sällan avståndet som avgör antalet pendlare, utan restiden.

Linköping har både internationella och regionala förbindelser med omvärlden. Den internationella förbindelsen utgår från Linköping City Airport med flyg till Amsterdam och Köpenhamn. Internationell tåg- och busstrafik förekommer också. De regionala kopplingarna utgörs av både bil- och järnvägar, varav de största regionala förbindelserna är:

- Södra stambanan
- E4
- Riksväg 23, 34 och 35

Tillgänglighet

I Linköping finns ett sammanhängande gatunät i stadskärnan, vilket är en förutsättning för en god tillgänglighet. Utöver dessa finns flera väl tillgängliga huvudgator inom innerstaden. Söder om stadskärnan saknas dock tydliga stråk, vilket talar för att upplevelsen av närhet till stadskärnan känns betydligt lägre här än i övriga delar av innerstaden.

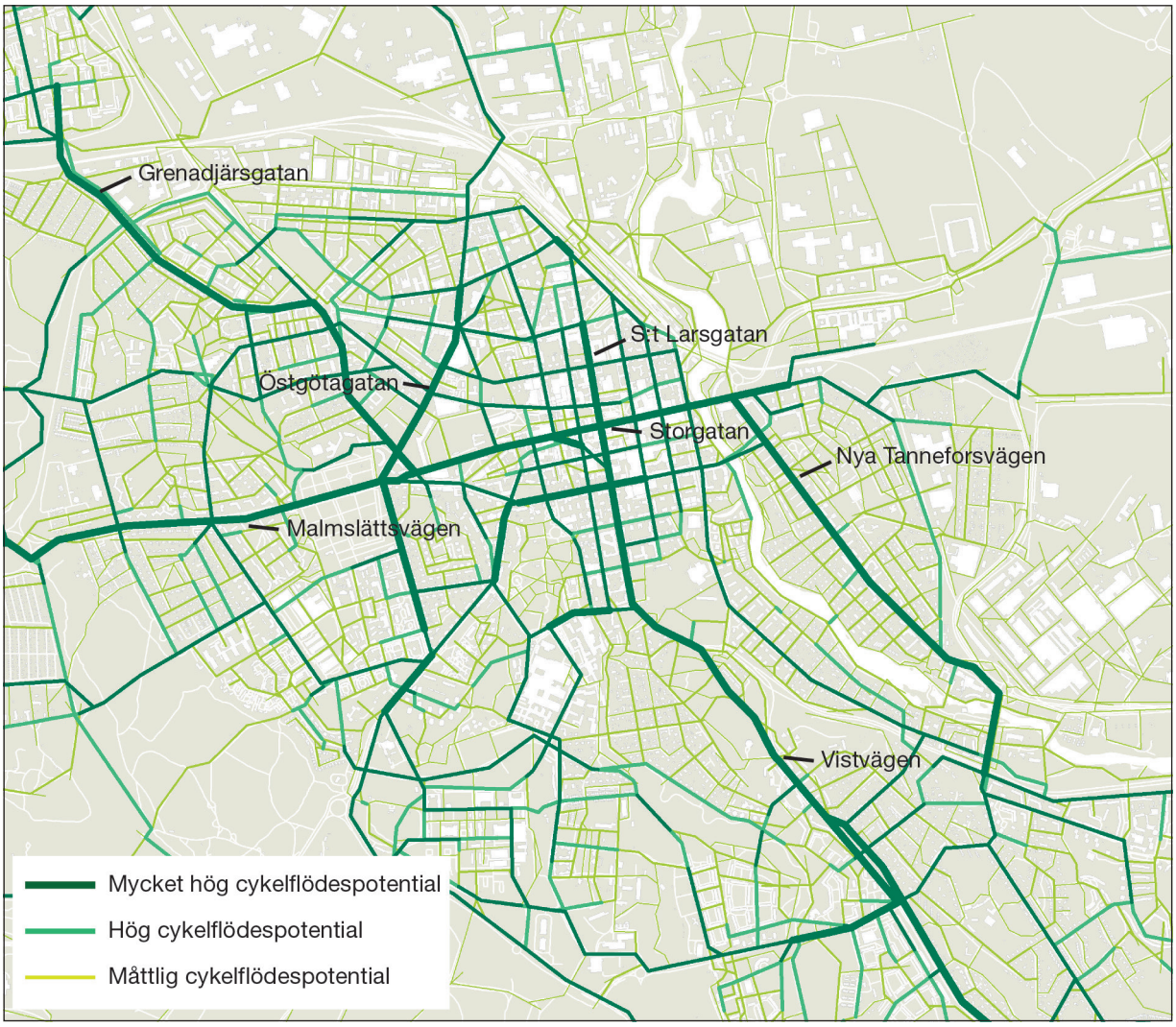


Gångflödespotential.

Gång- och cykelflödespotential

Gång- och cykelflödespotential är ett begrepp som beskriver en gatas möjlighet till stora gång- och cykelflöden och beräknas utifrån stråkens genhet samt var människor bor, arbetar och studerar.

Gångflödespotentialen är idag hög i stadskärnans sammanhängande gatunät. Störst gångflödespotential finns längs S:t Larsgatan, Storgatan och Snickaregatan. Även stråk som Östgötagatan, Lasarettgatan och norra S:t Larsgatan har en stor gångflödespotential beroende av dess närhet till större attraktionspunkter och gatornas genhet i stadsstrukturen.



Cykelflödespotential.

Idag finns ett nät av sammanhängande, gena och potentiellt välanvända cykelstråk. Från sydväst utgör Grenadjärsgatan ett potentiellt välanvänt cykelstråk vilket beror på gatans läge i staden och dess kopplingar till stadens övriga nät. Från väster till öster utgör Malmslättsvägen-Storgatan-Nya Tanneforsvägen ett annat viktigt stråk. Söderut utgör S:t Larsgatan-Vistvägen ett potentiellt viktigt stråk. Även Östgötagatan-Kaserngatan förefaller ha stor cykelflödespotential. Eftersom framkomlighet och trafiksäkerhet inte behandlas på de enskilda länkarna, avser analysen främst de potentiella gång- och cykelflödena, d.v.s. om alla stråk var rätt förvaltade och lika framkomliga samt säkra.

Social trygghet.

Social trygghet

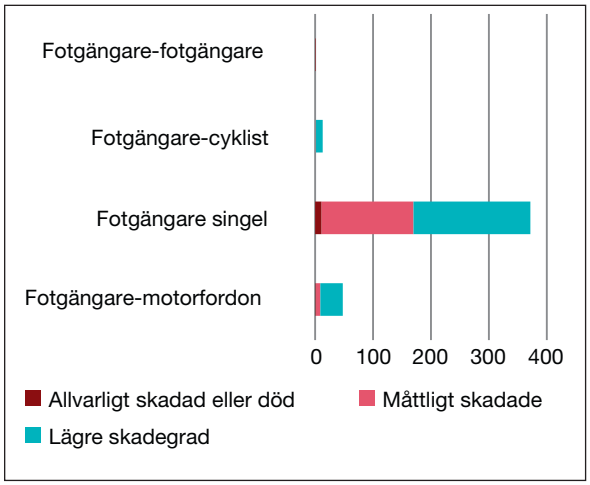
Med social trygghet menas människors upplevda känsla av trygghet i stadsmiljön, under främst kvällstid. Den viktigaste förutsättningen för trygghet är, enligt rapporten Botryggt 05, närvaron av andra människor, kvällsaktiva verksamheter, bostadsentréer mot gatan, vägvalsfrihet och orienterbarhet/överblickbarhet (Polismyndig¬heten 2005). Människor som rör sig längs gatan, kvällsaktiva verksamheter i lokaler längs gatuplanet med glasade eller på andra sätt aktiva fasader är alla en del av en informell övervakning av stadsrummet och bidrar till en ökad trygghet. Orienterbarheten och överblicken i gatunätet är andra viktiga förutsättningar för att åstadkomma en känsla av trygghet.

Ytterligare omständigheter för ökad trygghet kan vara att omgivningen är tydligt överblickbar och att det är korta avstånd mellan korsningar.

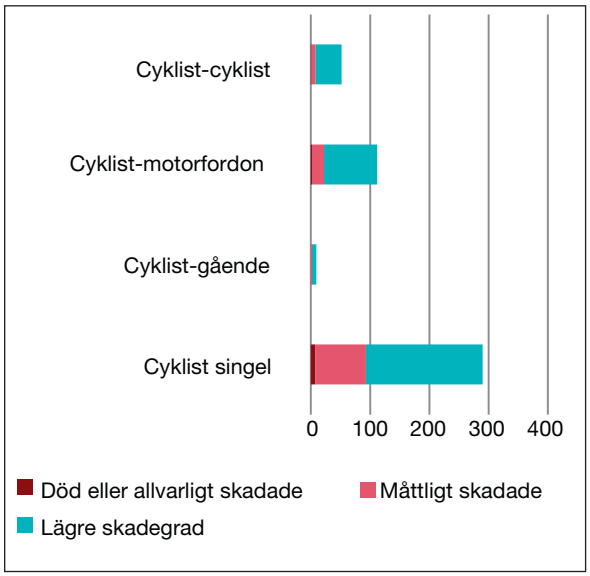
Kartan visar på generellt sett goda förutsättningar för social trygghet i stadskärnan, samtidigt som gatorna mellan stadskärnan och omgivande stadsdelar i många fall har låg potential för social trygghet. Ett flertal gator och vägar leder genom omgivningar med relativt sett få entréer och i princip inga kvällsaktiva lokaler. Utanför stadskärnan råder dessutom låg bebyggelsetäthet, vilket ger svaga förutsättningar för informell övervakning av människor i det offentliga rummet.

Trafiksäkerhet

I Linköpings innerstad sker en övervägande majoritet av alla gångolyckor längs trottoarer. Bland alla singelolyckor med gående iblandade tenderar, i en tredjedel av fallen, halka under vintertid utgöra den främsta orsaken. De flesta av innerstadens trafikolyckor går att koppla till drift- och underhållsfrågor. Olyckor där gående har varit inblandade sker framförallt i stadskärnan, medan cykelolyckor är mer jämnt utspridda i hela innerstaden. En ytterligare iakttagelse är att antalet registrerade olyckor mellan gående och cyklister är mycket få och till skillnad från olyckorna där gående skadar sig sker de flesta cykelolyckor vid korsningspunkter. Trafikolyckor där endast biltrafik är inblandad med allvarlig utgång sker ytterst sällan inne i stadskärnan, utan inträffar ofta längre ut i trafiksystemet.



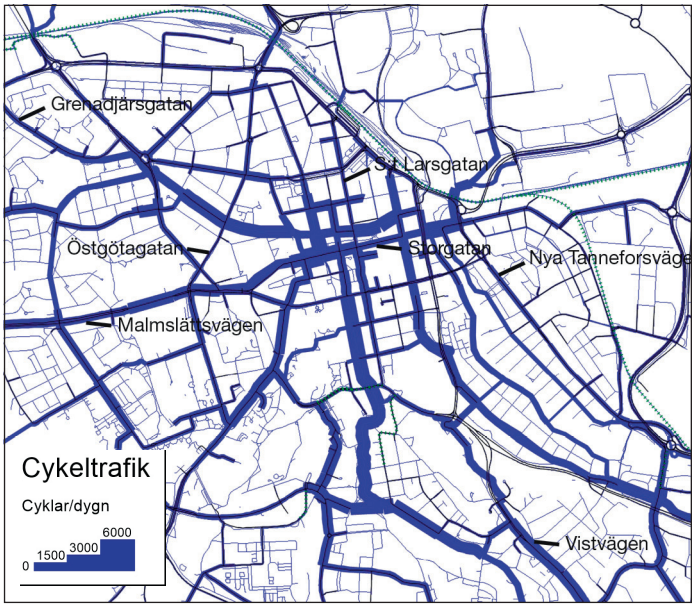
Skadade fotgängare.



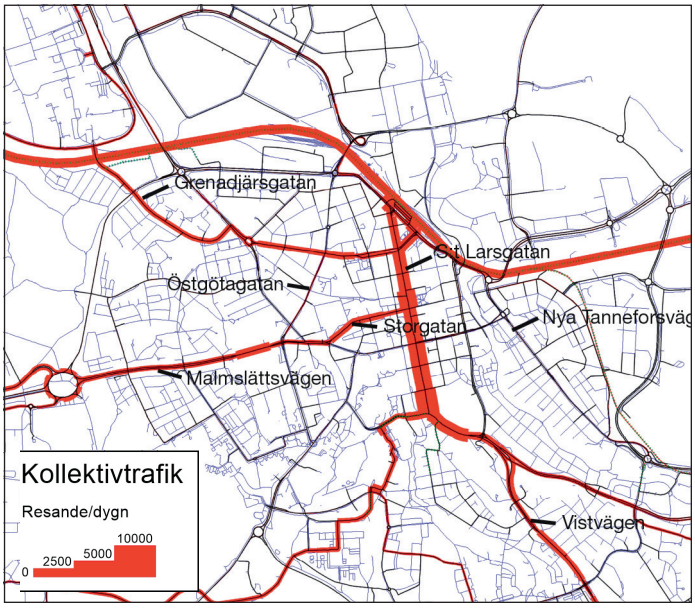
Skadade cyklister

Framkomlighet

Idag tar det generellt sett längre tid att åka kollektivt till och från Linköpings stadskärna än att åka bil. Linköpings innerstad har inga större framkomlighetsproblem för biltrafik, men under rusningstid kan viss fördröjning förekomma. Innerstadens cykeltrafik har visat sig vara konkurrenskraftig i vissa resrelationer gentemot bilen, framförallt vad gäller resor upp till ett par kilometer inom staden.



Uppskattning av dagens cykelflöden.



Uppskattning av antalet kollektivtrafikresenärer inom de mest vältrafikerade kollektivtrafikstråken idag.

Trafikflöden

Idag finns ingen heltäckande bild över gångflödena i innerstaden, varpå den beräknade gångflödespotentialen endast beskriver potencialen till stora gångflöden för en gata om den vore förvaltad på ett attraktivt sätt. Figuren till vänster redovisar dagens cykelflöden på olika gatuavsnitt, där främst Hunnebergsgatan, Malmslättsvägen, Klostergatan och Snickaregatan har stora cykelflöden idag.

Kollektivtrafikresorna utgör ca 13 % av det totala antalet resor i kommunen. I innerstaden är S:t Larsgatan det stråk som har flest kollektivtrafikresenärer. Vasavägen och Malmslättsvägen är också betydelsefulla kollektivtrafikstråk i innerstaden. Även Östgötapendeln är viktig för innerstadens kollektivtrafiklösning.

Biltrafiken nyttjar till stor del stadens huvudgator, vilket medför en hög trafikbelastning som hämmar potentiell stadslivsutveckling. Drottninggatan, Järnvägsgatan, Hamngatan och Malmslättsvägen tillhör de gator i innerstaden med högst biltrafikvolymer.

Framtidsspaning

En stad är i ständig förändring och denna utveckling får följdeffekter på invånarnas resbehov och val av färdmedel. Nya förutsättningar, behov och utmaningar kommer att uppstå. Globala megatrender som globalisering, digitalisering och en åldrade befolkning kommer även att påverka Linköping, varpå nya typer av mobilitetstjänster väntas efterfrågas.

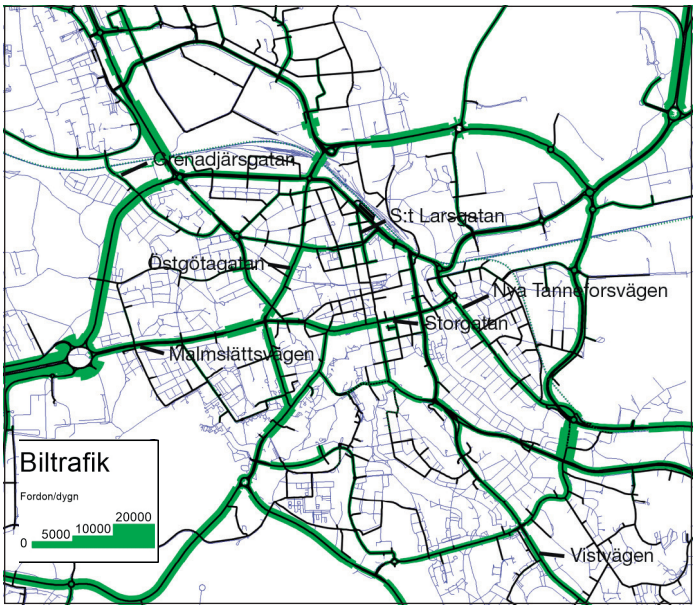
När Linköping växer ökar behovet av fler resor längs befintliga gator. Det betyder inte att antalet resor per person kommer att öka, då digitalisering och nya typer av mobilitetstjänster generellt innebär ett minskat resebehov.

Framtidens innerstad kommer inte bara att bestå av fler människor, utan en högre andel barnfamiljer. En större andel av dagens unga vuxna väljer att bo kvar i en innerstadstadsmiljö även under deras barns första år, vilket framförallt är tydligt i större städer. En ytterligare trend är att Linköpings kommun idag ser att allt fler högstadieelever efterfrågar skolor som är lokaliserade i innerstaden, vilket betyder att fler unga kommer att vistas och röra sig i Linköpings innerstad.

Delningsekonomi är en framväxande trend och i takt med att bilpooler och andra typer av mobilitetslösningar etablerar sig kommer allt färre att äga sina bilar. Att även privatleasing av bilar ökar kraftigt, tyder på en sådan inriktning. Bilen som statussymbol bedöms minska vilket i sin tur kan leda till att fler grupper i samhället kommer kunna tänka sig att gå, cykla eller åka kollektivt.

Självkörande bilar som ”kommunicerar” med varandra och som drivs med hållbara drivmedel är också ett inslag i framtiden. Självkörande bilar och nya typer av trafiksignaler förväntas leda till att fler kommer fram. Ett exempel är att nya typer av trafikljus bland annat kan prioritera cyklister när det regnar. Elcykelns utveckling är ett annat tydligt exempel som både är en utmaning och tillgång för staden. Med hjälp av elcykeln ökar cyklisternas medelhastighet och fler kan även tänka sig använda olika typer av lastcyklar i framtiden. Stadens cyklister är redan idag en heterogen grupp och denna utveckling tros fortsätta. Dels cyklar fler högre upp i åldrarna, dels väljer fler att bli vanecyklister och cyklar således året om.

Den ökande e-handeln kan vara en faktor som påverkar stadskärnans butiksutbud, stadens resmönster och logistiklösningar. Trenden går mot fler små butiker med funktionen av en visningslokal som sedan transporterar hem tunga varor åt kunden. Hemleverans av matvaror är en annan tydlig trend som möjliggör att fler inte behöver äga en bil och att nya logistiklösningar med en högre samlastningsgrad kan etableras.



Uppskattning av dagens biltrafikflöden.

Kravet på korta leveranstider, en omedelbar access och korta ledtider medför nya utmaningar och påfrestningar för innerstaden. Framtidens utmaningar är svåra att förutspå och en flexibilitet samt beredskap inför det oväntade behöver finnas. 24-timmarsekonomi, innebärande att allt fler invånare är aktiva under en större del av dygnet, är något som växer sig allt starkare globalt sett och kan leda till att trafikbelastningen sprids ut över en större del av dygnet. Detta ger förutsättningar till att skapa trygga stadsmiljöer under en större del av dygnet.

GHINGIS RESTAURANG
Ett rum & kök

Bilaga 2
Viktiga utgångspunkter

I följande bilaga presenteras de viktigaste utgångspunkterna och planeringsprinciperna för Trafikplanen.

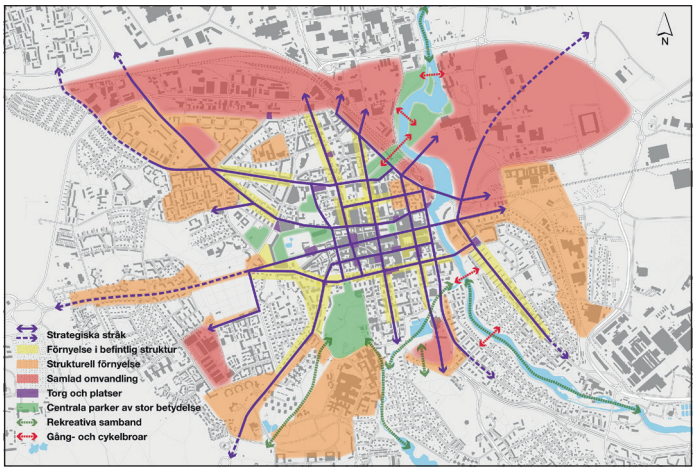
Antagna mål och planhandlingar

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad

Den övergripande intentionen för Linköpings kommuns (2016) *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* är *mer och bättre* innerstad. Visionen grundar sig i föreställningen om att Linköpings stadskvaliteter har en avgörande betydelse för stadens attraktivitet, konkurrenskraft och hållbarhet. En tätare och mer sammanhållen stad som erbjuder människor goda livskvaliteter sätter fokus på den befintliga stadsbebyggelsen och på hur befintliga stadsdelar kan förenas med varandra.

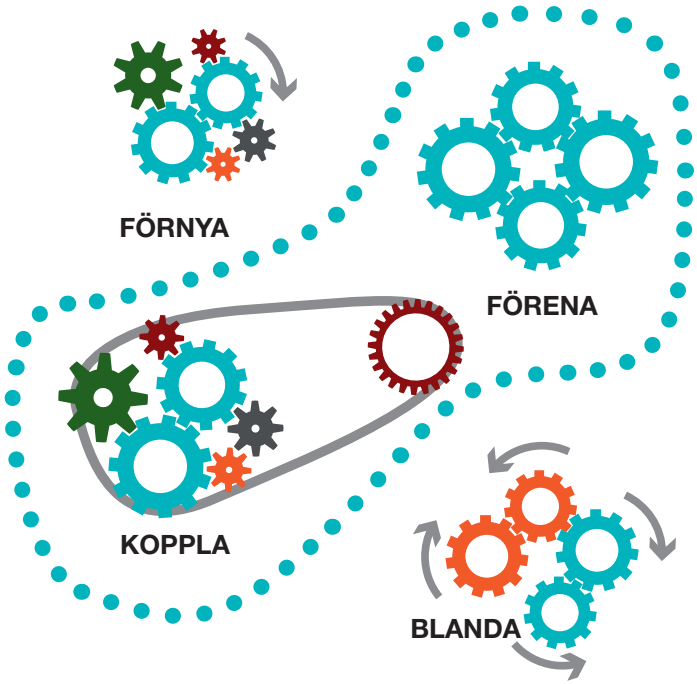
I planen framhävs gatunätets betydelse, i dess egenskap av stadens sammanhållande system. Gatunätet är den struktur som staden erbjuder för förflyttning av såväl fordon, varor och människor. Kontinuiteten i gatunätet är viktig för att säkerställa god tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet. Det kontinuerliga gatunätet lägger grunden för en flexibel utveckling av staden.

De strategiska stråken i Utvecklingsplanen utgör en av de viktigaste utgångspunkterna för Trafikplanen. Utvecklingen föreslås koncentreras kring strategiska stråk, se kartan till höger. Utvecklingen av stråk är ett verktyg för stadsbyggandet, för att förena utvecklingen av gränsområden och större omvandlingsområden med befintlig innerstad. Stråken ska koppla gamla och nya målpunkter och mötesplatser. Inriktningen är således att samla aktiviteter och rörelser i huvudstråk för att koncentrera stadslivet och ge ett bättre underlag för butiker, caféer och andra verksamheter. Utgångspunkten är att kompletterande bebyggelse ska placeras i gatulinjen med entréer och lokaler ut mot gatan.



Kartan ovan beskriver Utvecklingsplanens utvecklingsstrategier

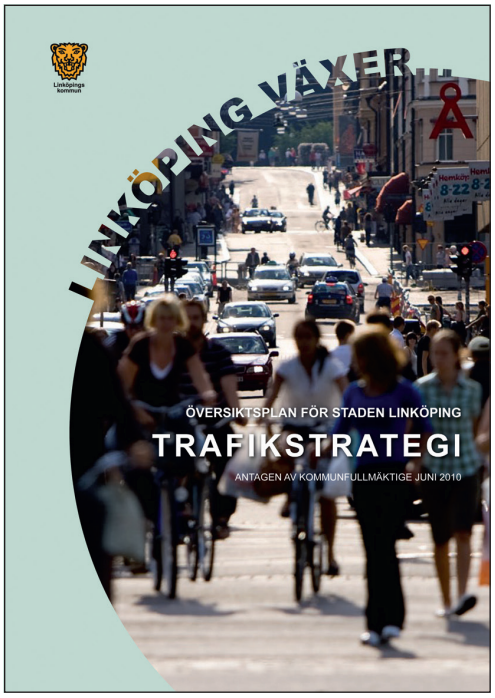
I *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* framgår de fyra ledorden förnya, förena, koppla och blanda. Koppla och förena anses vara de två viktigaste ledorden för Trafikplanen då de två andra ledorden framförallt rör bebyggelsens utformning. En levande och



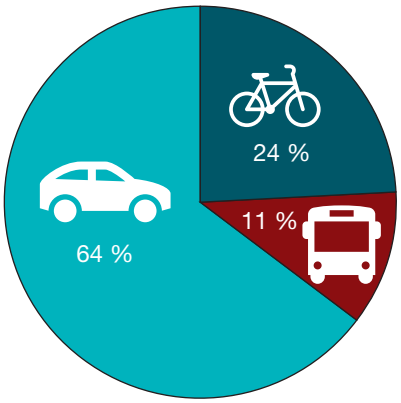
aktiv innerstad förutsätter välfungerande kopplingar med den omgivande staden och regionen. Kopplingarna kan bestå av tydliga cykelstråk, kollektivtrafiknät och angöringspunkter för biltrafiken. Genom att förena innerstadens olika delområden med varandra och med omgivande stadsdelar skapas en större och mer sammanhållen innerstad. En förening av olika stadsdelar kan ske till exempel genom en utveckling av gränsområden som överbryggar barriärer.

Linköpings trafikstrategi

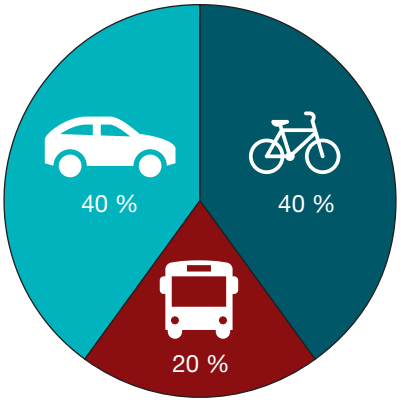
Linköpings trafikstrategi (del av *Översiktsplan för staden Linköping*, antagen av KF 2010) anger den övergripande inriktningen om att öka andelen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer av det totala antalet resor. Andelen bilresor i staden ska minska till 40 % från dagens cirka 64 %. För att nå denna färdmedelsförändring krävs åtgärder som ökar attraktiviteten i att gå, cykla och åka kollektivt. En sådan åtgärd är att bygga om huvudgatorna innanför den yttre ringleden till stadsgator, vilket är en av huvudstrategierna i *Översiktsplan för staden Linköping*.



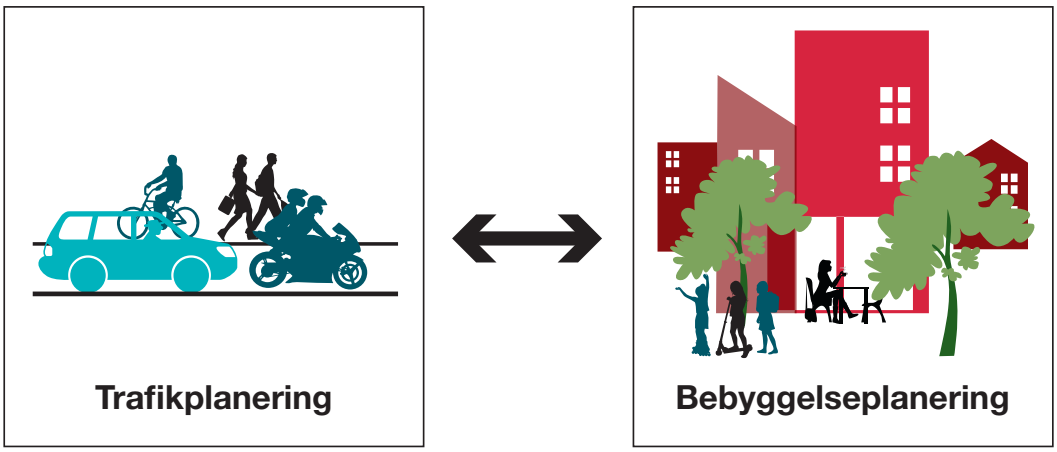
Dagens färdmedelsfördelning



Mål för framtidens färdmedelsfördelning



DÅ



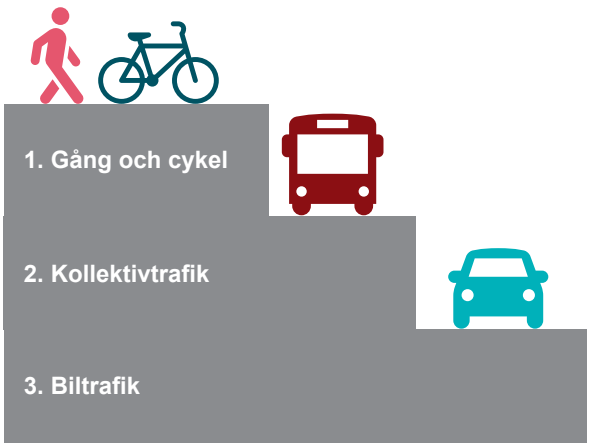
NU

Trafikplanering är ett av många kugghjul som alla behövs för ett välfungerande maskineri, i skapandet för en levande och attraktiv stad. Andra viktiga kugghjul kan exempelvis vara gestaltningsfrågor, planering för en ekologisk mångfald eller planering för en aktiv riskminimering.

Tidigare ansågs trafiksanering och trafikseparering vara två lösningar på de negativa bieffekter som trafik kan ge upphov till. Med trafiksanering menas tydliga förbud och avstängningar. Med trafikseparering menas fysisk uppdelning av de olika trafikslagen. Idag ses istället behovet av att anpassa trafiken till staden och dess villkor. En stadsgata är inte enbart en länk i ett trafiknät utan även en mötesplats, en boende- och en vistelsemiljö. Trafiken behöver anpassas till staden och till stadslivets förutsättningar om en attraktiv stad ska skapas.

I Trafikstrategin konstateras att det krävs ett trendbrott och att all trafikplanering ska vara en del i en övergripande samhällsplanering. En nationell strategi, som sedermera används i Linköping, är den så kallade *fyrstegsprincipen* vilken syftar till att hitta de mest lönsamma åtgärderna för samhället. Trafikstrategin slår även fast att fokus i trafikplaneringen ska flytta från rörlighet till en god tillgänglighet (Trafikverket/SKL, 2015).

Trafikstrategin slår fast att trafikslagen ska prioriteras enligt följande:



Linköping CO_2 neutralt 2025

Linköping koldioxidneutralt 2025

2010 antog Linköpings kommunfullmäktige målet om att bli en koldioxidneutral kommun 2025. Det är ett mycket ambitiöst mål, både nationellt och internationellt. Det innebär att staden måste utvecklas i riktning mot ett hållbart samhälle för dagens och framtidens Linköpingsbor. Det ställer krav på att skapa förutsättningar för hållbart resande.

Principer för stadskvalitet och hållbart resande

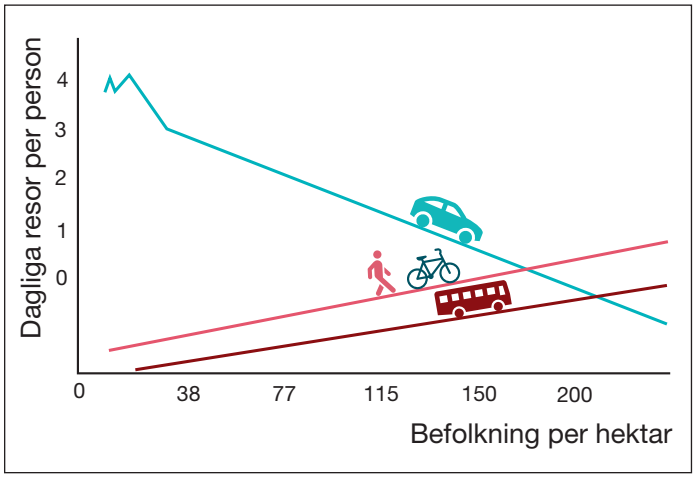
I följande avsnitt belyser flertalet studier sambandet mellan stadsbyggnad, stadskvalitet och färdmedelsfördelning. Det har visat sig att många av de faktorer som skapar stadskvaliteter överensstämmer med vad som ökar andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor. Här presenteras de viktigaste förutsättningarna för en attraktiv och utvidgad innerstad som främjar förflyttningar med gång-, cykel- och kollektivtrafik.

En tät, variationsrik och blandad stadsstruktur med yteffektiva trafiklösningar

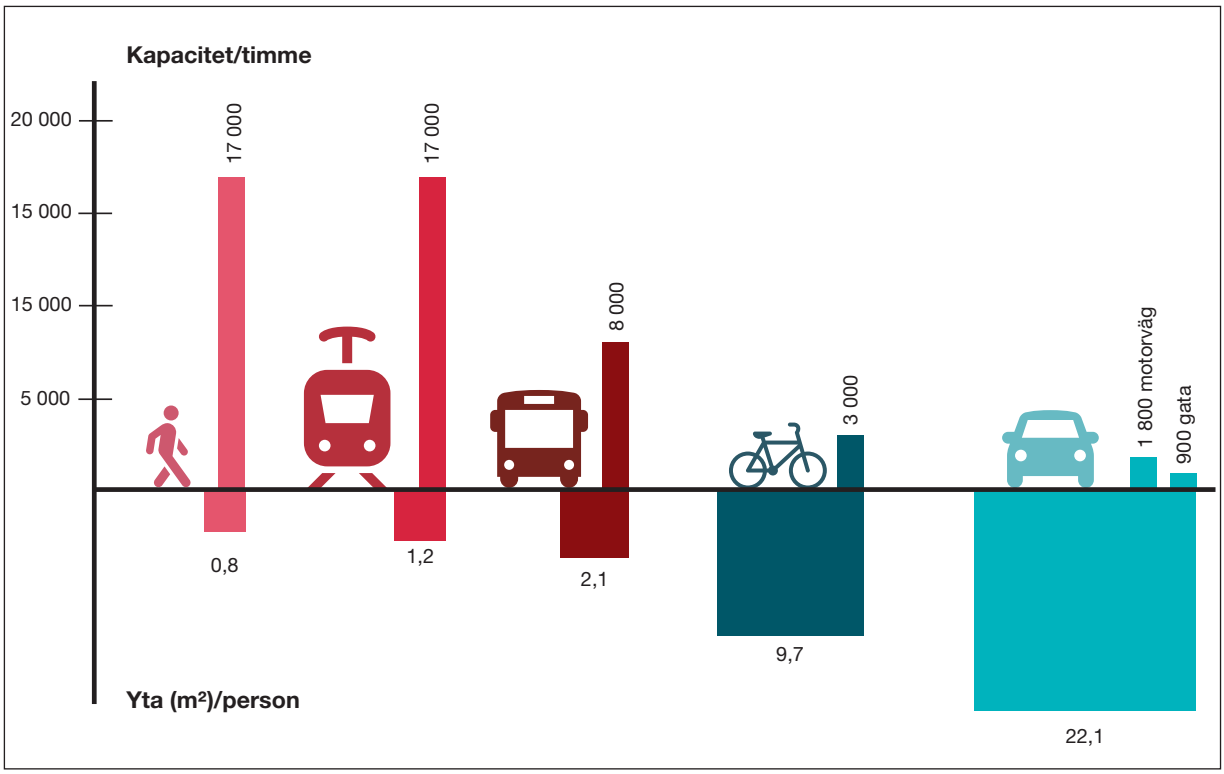
Flera av de faktorer och förhållanden i en stad som bidrar till att skapa stadskvaliteter bidrar också till att göra staden långsiktigt hållbar. Några av de mest betydelsefulla faktorerna är tätheten i den fysiska strukturen och koncentrationen av aktiviteter och människor. Variationen i den fysiska stadsmiljön och blandningen av verksamheter och bostäder är också viktig. Figuren nedan visar sambandet mellan stadens befolkningstäthet och val av färdmedel (UN-Habitat, 2012).

En hög täthet är en förutsättning för en konkurrenskraftig kollektivtrafik och ger generellt sett kortare avstånd till viktiga målpunkter. Tätheten minskar den generella framkomligheten för biltrafiken då ökad täthet kräver fler korsningspunkter och mindre utrymme för biltrafik (TMR, 2011). Även tillgången på kollektivtrafik kan bland annat förklaras utifrån stadens täthet (Torberg & Eriksson, 2012).

En tätare och växande stad där fler ska fram längs befintliga gator ställer krav på mer yteffektiva transportlösningar. Transportlösningar som kan transportera ett stort antal personer per tidsenhet och som dessutom tar lite yta i anspråk efterfrågas. Diagrammet



En hög befolkningstäthet ger en högre andel hållbara resor.

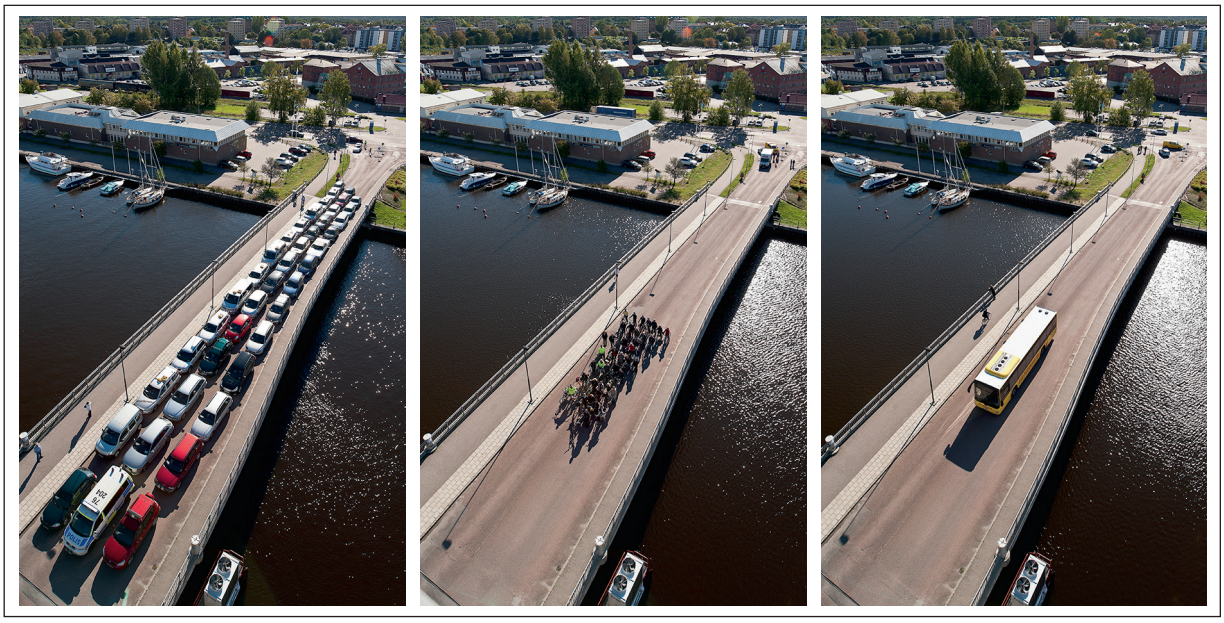


Figuren visar flödeskapacitet/timme och den yta som krävs per person för olika trafikslag. Figuren visar exempelvis att kollektivtrafik är ett mer yteffektivt än personbilstrafik. Ytkravet per trafikslag innefattar både ytor som krävs för förflyttningar, gator och körbanor, och för parkering.

ovan visar relationen mellan olika trafikslags persontransportkapacitet per timme och deras utrymmesbehov i staden. Resultatet har beaktat de ytor som krävs för förflyttning, gator, körbanor, och för parkering (TØI, Norsk Transportøkonomisk institutt). Gång- och kollektivtrafik är de två färdsätt som både kan transportera flest personer per tidsenhet och som dessutom tar minst utrymme i anspråk.

En konkurrenskraftig kollektivtrafik

En attraktiv och välfungerande kollektivtrafik har en viktig roll i ett hållbart transportsystem och stor betydelse för en hög andel kollektivtrafikresor såväl som för stadskvaliteter (Trafikverket/SKL, 2015). Eftersom



Bilderna visar hur stor plats olika transportmedel tar och hur våra resvanor påverkar stadsbilden. Foto Gävle kommun.

kollektivtrafik generellt sett är betydligt mer yteffektiv än bilen, genom att fler människor kan transporteras på en mindre yta, skapas en mer hållbar färdmedelsfördelning (Hydén, 2008).

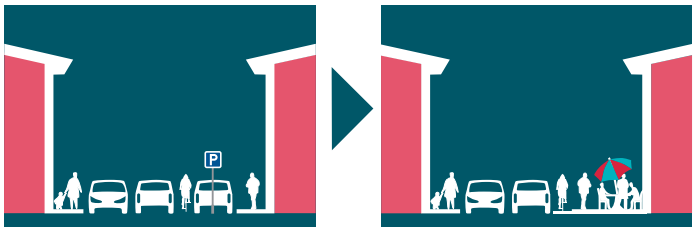
Kollektivtrafikens bytesplatser utgör en strategisk resurs i den kommunala planeringen (Trafikverket/SKL, 2015), då välbesökta hållplatslägen kan utvecklas till större platsbildningar i staden som skapar stadsliv och möten mellan människor. Vid planering av sådana strategiska bytesplatser är det viktigt att motarbeta kollektivtrafikens bullernivåer, infrastrukturens barriäreffekter och de trafiksäkerhetsproblem som kan uppstå kring större hållplatslägen (Torberg & Eriksson 2012).

En aktiv parkeringsstrategi

Minskad tillgång till bilparkering och en ökad prissättning av densamma är effektiva styrmedel för en mer hållbar färdmedelsfördelning (Trafikverket/SKL, 2015). Ett färre antal parkeringsplatser för bilar längs stadens gator innebär att mer plats kan frigöras. I en innerstad kan utrymmet, istället för parkerade fordon, användas till färdmedel i rörelse, som mötesplats, cykelparkering eller av gående. Det skapas bättre förutsättningar för stadsliv om parkeringsanläggningar används istället för parkering längs en innerstads gator (Ullstad, 2008).

Upplevd trafiksäkerhet för cyklister

Färdmedelsval baseras i hög grad på upplevelsen av själva resan. För att öka attraktiviteten för exempelvis cykeltrafik har därför upplevelsen av trygghet större betydelse än en ökad framkomlighet (Trafikverket/SKL, 2015). En upplevd trafiksäkerhet för cyklister kan skapas genom låga hastigheter i blandtrafikmiljöer eller genom separata cykelbanor då trafikflödena är större. När cyklisten förstår situationen och känner



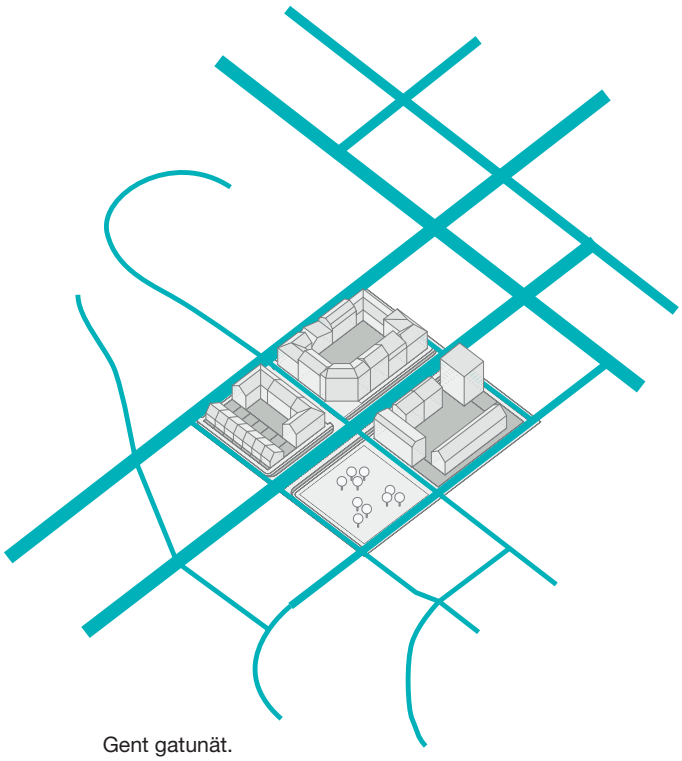
Färre parkeringsplatser längs en gata frigör utrymme till annat.

sig trygg får det positiva följdeffekter även för gående. Ett samspel mellan gående och cyklister är en viktig nyckel för en tryggare cykelresa och en attraktivare innerstad (Malmö stad, 2012). En ökad trygghet kan även skapas genom att placera cykelvägar längs gator med förutsättningar för kvällsaktiva verksamheter. En tillfredsställande belysning är en annan viktig parameter för den upplevda trafiksäkerheten (Oslo kommune, 2014).

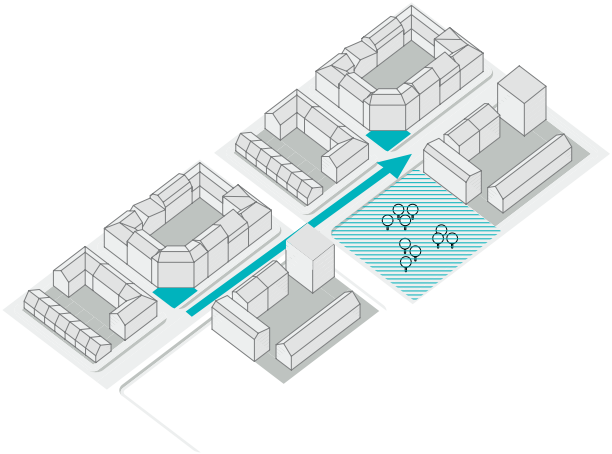
Nätprinciper

Tre nätprinciper bedöms som extra viktiga att beakta under kommande utveckling av Linköpings innerstad. En gatas attraktivitet beror på dess utformning och läge i staden. Forskning visar att läget i staden har stor betydelse för gatans användningspotential (Hydén, 2008). Men för att förvalta potentialen behöver också utformningen av gatan stimulera till en ökad gång- och cykeltrafik. De gator med störst användningspotential behöver förvaltas på rätt sätt och upplevas som attraktiva och trygga.

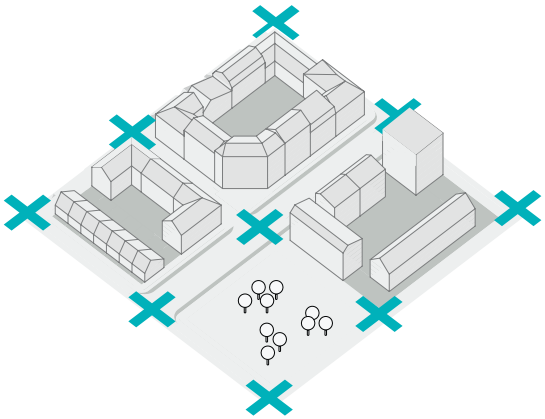
En viktig princip för en attraktiv stadsgata är att skapa en stor stadslivspotential genom en naturlig genomströmning av människor. Detta skapas av genhet, kontinuitet och tillgänglighet i gatunätet vilket i sin tur ökar orienterbarheten och minskar barriäreffekterna i staden (Göteborgs stad 2012; Legeby 2013). Med ett gent gatunät menas en struktur som har så få inbygg-



Gent gatunät.



Kontinuitet av platser.



Korsningstäthet.

da omvägar som möjligt, framförallt för gående och cyklister (Hillier, 1999).

En kontinuitet av platser skapar en rytm, riktmärken och attraherar stadsliv. En alltför storskalig miljö attraherar inte gående och skapar inte stadsliv utan riskerar istället att upplevas som monoton. Ett gatunät blir attraktivt om en blandning av små platsbildningar och större öppna rum skapas med en inbyggd rytm, anpassad för gående (Cullen, 1961).

Studier visar att korsningstätheten behöver vara tillräcklig för att erbjuda gena och många alternativa vägval, främst för gående och cyklister (UN-Habitat, 2013). Ett nät med en liten maskvidd föder stadsliv och fler gående. En gatas korsningstäthet hjälper till att kanalisera människor till kopplande stråk, vilket i sin tur föder stadsliv och ökar stadens utbud (UN-Habitat 2013).

Gatuprinciper

Ett flertal principer har utarbetats för vad som utgör en attraktiv stadsmiljö. Dessa har sedermera visat sig ha stor betydelse för värderingen av stadskvaliteter för en enskild gata.

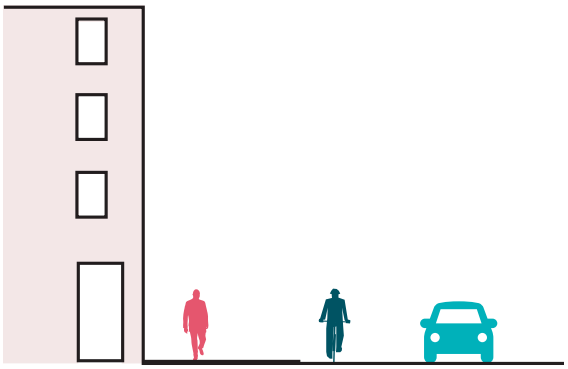
Tillgången på tillräckliga utrymmen för människor att röra sig längs och vistas på, är en viktig kvalitet för en attraktiv stadsgata. Gaturummet bör utformas till att inkludera utrymmen för gående, parkbänkar eller annan fast möblering och i vissa fall även för uteserveringar (LEED, 2009). Grönska i gaturummet är också en viktig stadskvalitet (TMR, 2011), där träd längs gatan kan förbättra hastighetsefterlevnaden, minska partikel- och bullerproblematiken samt ge svalka (McPherson et al., 2016). Det har även visat sig att tillgången på parker och vegetation ökar gång- och cykelresandet (Faskunger, 2007). Tillgången till grönska

i närhet av vägar ställer också krav på underhåll, för att exempelvis undvika låga grenar och lövhalka.

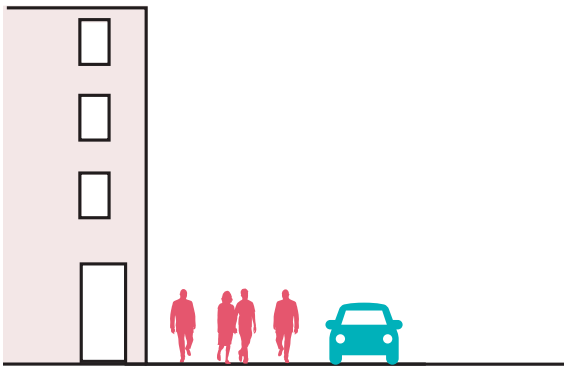
Gatan som mötesplats stimuleras främst av entréer och utåtriktade lokaler i gatuplanet (LEED, 2009). Alla gator har dock inte samma möjligheter till lokaler i bottenplan på grund av bebyggelseutformning. I dessa fall kan möjligheter till andra former av aktiva fasader användas som till exempel förstärkt växtlighet eller ljusinstallationer.

En ytterligare princip är att minska väntetiderna i gatans korsningspunkter för gående och cyklister. Gångprioriterade stadsrum, så som gångfartsgator och gågator, innebär en hög trafiksäkerhet och rörelsefrihet inte bara längs gatan utan också mellan fasaderna (SKL/Trafikverket, 2010). Högre framkomlighet för gående genererar en social interaktion mellan människor, vilket i sin tur skapar ett förbättrat samspel och en ökad trygghet längs innerstadens gator.

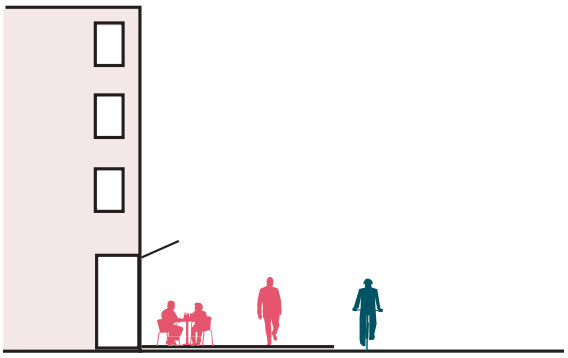
En god rumslig orientering bör eftersträvas, för att mötet mellan människor i stadsrummet ska upplevas som attraktiva och trygga (Trafikverket/SKL, 2015). En tydlig rumslighet kan, exempelvis genom byggnader på båda sidor om en gata, sänka biltrafikens hastigheter vilket ökar gatans kvaliteter. Gator som inte är tydligt rumsligt definierade riskerar att upplevas som storskaliga, otrygga och svåra att orientera sig längs. En otydlighet mellan vad som är offentligt och privat innebär en lägre vistelsepotential och i sin tur mindre stadsliv (Minoura, 2016).



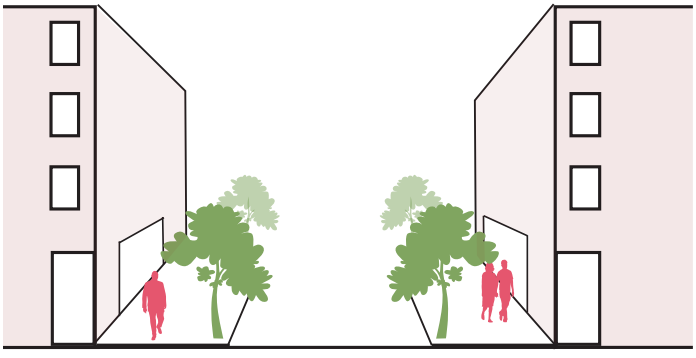
Utrymme.



Prioritering av gående och cyklister.



Aktiva fasader.



Tydlig rumslighet.

Gatan som vistelsemiljö och mötesplats.

Begreppslista

Nedan förklaras flera begrepp som återkommer i planförslaget.

Begrepp	Förklaring
Aktiv passage	Passage över bilväg där gående, cyklister och bilar styrs med trafiksignal.
Bilpool	Flera personer och hushåll delar på en eller flera bilar.
Blandtrafik	När motorfordonstrafik och cyklister delar körfält.
Blåljusmyndighet	Exempelvis Polisen, Räddningstjänsten och Ambulans.
C-ring, Centrumring	Linköpings inre ringled för motorfordon.
Detektering	Teknisk utrustning känner av trafikanters närvaro. Kan exempelvis ske med induktiva slingor i vägbanan eller radarutrustning.
Fyrstegsprincipen	Svenskt förhållningssätt vid infrastrukturplanering. Framtagen av Vägverket, sedermera Trafikverket.
Grön våg	När flera trafiksignaler efter varandra blir gröna i en samordnad sekvens vilket i syfte att minska biltrafikens väntetider.
Maskvidd	Avståndet mellan två parallella vägar för samma trafikslag.
Mobilitetstjänster	Samlingsbegrepp för alla typer av tjänster som erbjuder resmöjligheter. Ett busskort eller ett medlemskap i en bilpool är två exempel.
Möbleringszon	En yta längs en gatan där exempelvis cykelställ, träd, papperskorgar, belysningsstolpar och bänkar kan placeras.
Passiv passage	Passage över bilväg där gående och cyklister inte styrs med trafiksignal.
Prioriterade huvudcykelstråk	Linköpings planerade standard för cykelbanor med extra hög framkomlighet.
Restidskvot	Restidförhållande mellan två färdsätt.
Rumslighet	En gata eller plats med en tydlig inramning av till exempel byggnader kan beskrivas ha en tydlig rumslighet.
Signalprioritering	Kollektivtrafiken (ex buss eller spårvagn) påkallar grönt i trafiksignalen för att minska antalet stopp i korsningar.
Sopsaltade cykelvägar	Cykelvägen sopas först för att sedan saltas för att bekämpa snö, is och halka på cykelvägar.
Trafiknätsanalysen	Trafiknätsanalys av Linköpings innerstad. Genomförd 2016 av företagen Spacescape och Iterio.
Trafikplanen	Trafikplan för Linköpings innerstad, detta dokument.
Trafikstrategin	Trafikstrategi, del av Översiktsplan för staden Linköping. Antagen 2010 av kommunfullmäktige.
Trimningsåtgärder	Små åtgärder i befintligt gatunät som förbättrar infrastrukturen.
Utvecklingsplanen	Utvecklingsplan för Linköpings innerstad, ett tillägg till ÖP-staden.
Y-ring, Yttre ringled	Linköpings yttre ringled för motorfordon.
ÖP-staden	Översiktsplan för staden Linköping, antagen 2010 av kommunfullmäktige.

VERKSTAD
ÖPPETTIDER
Må-Fre 6-
Lörd 8-

Referenser

Cullen, Gordon (1961) *The Concise Townscape*. New York: Routledge.

Faskunger, J. (2007) *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet*. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut.

Göteborgs stad (2012) *Stadslivet i centrala Göteborg*. Göteborg: Trafikkontoret.

Hillier, B. (1996) *Space is the Machine*: A Configurational Theory of Architecture, Cambridge: Cambridge University Press.

Hydén, C. (2008) *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur.

LEED (2009) *For Neighborhood Development: Rating System*. Washington DC: US Green Building Council.

Legeby, A. (2013) *Patterns of co-presence: Spatial configuration and social segregation,* Stockholm: KTH.

Linköpings kommun (2010) *Trafikstrategi.* Linköping: Miljö- och samhällsbyggnadskontoret.

Linköpings kommun (2010) *Översiktsplan för staden Linköping*. Linköping: miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Linköpings kommun (2012) *FullKoll – Handlingsprogram för kollektivtrafik i Linköpings kommun.* Linköping: miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Linköpings kommun (2016) *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad.* Linköpings kommun: Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Linköping kommun *(2017) Statistisk årsbok 2016*. Linköpings kommun: Statistik och utredningar.

Malmö stad (2012) *Fotgängarprogram 2012-2018*. Malmö stad: Gatukontoret.

McPherson, E.G, Van Doorn, N & de Goede, J. (2016) Structure, function and value of street trees in California, USA. *Urban Forestry & Urban Greening,* vol. 17, 104-115.

Minoura, E. (2016) *Uncommon Ground Urban Form and Social Territory,* Stockholm: KTH.

Oslo kommune (2014) *Oslo sykkelstrategi 2015-2025*. Oslo: Byrådsavdeling for miljø- og samferdsel.

Polismyndigheten i Stockholms län (2005) *Bo Tryggt 05: Handbok för brottsförebyggande och trygghetsskapande i bostäder och bostadsområden.*

Sveriges Kommuner och Landsting/Trafikverket (2010) *GCM-handboken.*

Trafikverket/Sveriges Kommuner och Landsting (2015) *Trafik för en attraktiv stad.* 3e uppl.

TMR (2011) *Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen*. Stockholm: Stockholms läns landsting.

Tornberg, P. & Eriksson, I. (2012) *Stadsstruktur och transportrelaterad klimatpåverkan,* Stockholm: KTH.

Ullstad, E. (2008) *Hållbar stadsutveckling: En politisk handbok från Sveriges Arkitekter*. Stockholm: Sveriges arkitekter.

UN-Habitat (2012) *Urban Planning for City Leaders*. 2a uppl. Nairobi: United Nations.

UN-Habitat (2013) *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*. Nairobi: United Nations

WSP (2013) *Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan för Stockholms län*. Stockholm: WSP Sverige AB.

MAKE UP STORE
GULDSMEDJAN
Esg.

Vilka har arbetat med översiktsplanen?

Beställare
Beställare av *Trafikplan för Linköpings innerstad* är kommunstyrelsen i Linköping.

Medverkande
Översiktsplanen *Trafikplan för Linköpings innerstad* är upprättad inom miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens översiktsplaneavdelning. Ansvariga tjänstemän är kommundirektör Paul Håkansson, samhällsbyggnadsdirektör Anna Bertilson och tillförordnad verksamhetsansvarig på översiktsplaneavdelningen Oscar Lindgren.

Politiskt har arbetet letts av kommunstyrelsens planeringsutskott.

Arbetet har i huvudsak bedrivits av projektledare/planförfattare
Marcus Torstenfelt, trafikplanerare (projektledare och planförfattare)
Alexander Nilsson, trafikplanerare (bitr. projektledare och planförfattare)

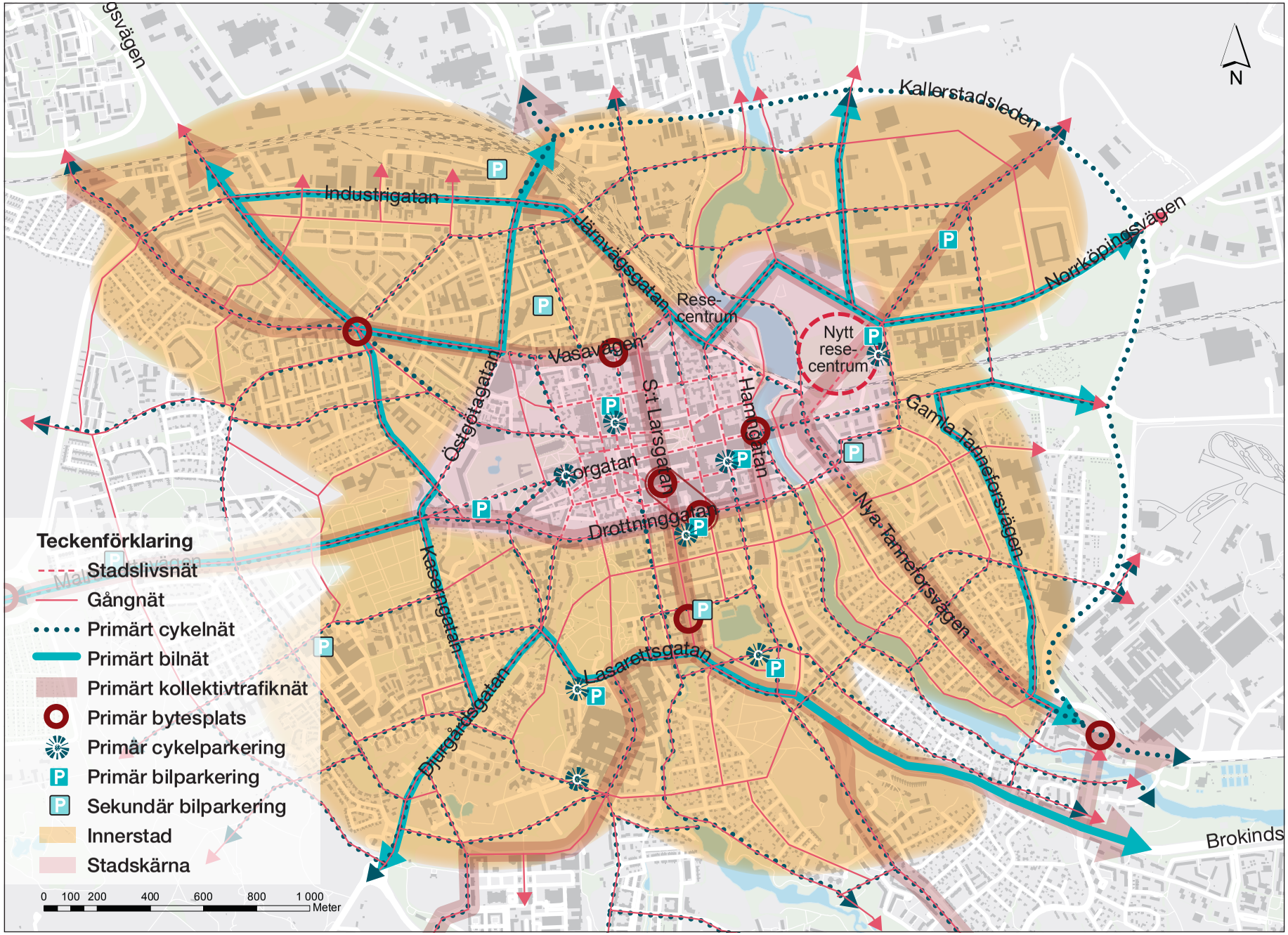
Ett flertal tjänstemän har deltagit i arbetet:
Anders Lindholm, trafikplanerare, detaljplaneavdelningen
Anna Frejd, kommunikatör
Anna Wallroth, trafikingenjör, stadsmiljökontoret
Caroline Rydholm, hållbarhet och miljökommunikation
Gunnar Lönn, trafikingenjör, stadsmiljökontoret
Hans Mayer, kultur- och fritidsförvaltningen
Johan Kristiansson, vd, S:t Kors
Johanna Wiklander, stadsarkitekt
Lars Flintzberg, infrastrukturstrateg, Östgötatrafiken
Marianne Lindh, vd, Linköpings City
Marie Hägglund, hållbarhet och miljökommunikation
Matts Skeppstedt, marknads- och affärsutvecklare, Dukaten AB
Per-Erik Hahn, gång- cykel- och mopedsamordnare, översiktsplaneavdelningen
Per Oldfeldt, infrastrukturprojektledare, stadsmiljökontoret
Peter Hederberg, miljö- och planeringstekniker, Tekniska verken AB
Sandra Viktor, kommunikatör, hållbarhet och miljökommunikation

Layout, kartor och illustrationer: Birgitta Hjelm, grafiker, plankontoret.

Foto: Där inget annat anges kommer fotografier från miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens bildarkiv.

Tryck: Elanders Sverige AB, 2017

Förslag till plankarta.



Synpunkter på planförslaget välkomnas!

Vi vill ha dina synpunkter senast den 30 juni 2017.

Märk synpunkterna **Trafikplan för Linköpings innerstad** och skicka dem till:

Linköpings kommun
KS Registrator
581 81 Linköping

eller med e-post till:

kommun@linkoping.se

Upplysningar lämnas av:

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, telefon 013-20 64 00

Trafikplanerare Marcus Torstenfelt. marcus.torstenfelt@linkoping.se