

Linköpings kommun
kommunledningsforvaltningen@linkoping.se

Yttrande över Tematiskt tillägg till översiktsplan för staden Linköping, Trafikplan för Linköpings innerstad

Bakgrund

Region Östergötland har beretts möjlighet att yttra sig över remissen Tematiskt tillägg till översiktsplanen, Trafikplan för Linköpings innerstad. Trafikplanen är avgränsad att behandla samma geografiska område som Utvecklingsplan för Linköpings innerstad, alltså den utvidgade innerstaden. Utvecklingsplanens vision är mer och bättre innerstad. I egenskap av sammanhållande system har gatunätet stor betydelse. För en helhet av stadens planerade framtida gatusystem behöver Trafikplan och Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad läsas tillsammans. Trafikplanen anger inte något mållår utan definieras, i enlighet med Översiktsplan för staden Linköping (2010), genom en befolkning på 170 000 invånare med en utblick mot 200 000. Med den beskrivna målsättningen att innerstaden ska ha 50 000 invånare inom ett par decennier kan Trafikplanen dock tolkas ha ett mållår 2040. Ytterstadsplanen har mållår 2060. Utöver målen i dessa planer påverkar tidigare beslutade mål om att Linköping ska vara en CO₂ neutral kommun 2025 och färdmedelsfördelningen för kommunens invånares resor som ska vara 40 % cykel, 40 % bil och 20 % kollektivtrafik år 2030.

I förordningen om regionalt tillväxtarbete (2017:583) anges det att det regionala tillväxtarbetet ska samordnas med kommunernas översiktsplanering. I Plan- och bygglagen (2010:900) finns motsvarande bestämmelse om att det ska framgå av översiktsplanen hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling.

Region Östergötland har som regionalt utvecklingsansvarig att ta fram och fastställa en strategi för utvecklingen i länet, samt samordna insatser för att genomföra strategin. Region Östergötland har i sitt regionala utvecklingsprogram (RUP) formulerat strategier för regional utveckling i Östergötland. Strukturbild för Östergötland är ett av Region Östergötland antaget strategidokument som behandlar regional rumslig planering. Strukturbilden utgår från RUP. Strukturbilden innehåller rekommendationer om funktionell region, en ändamålsenlig infrastruktur och hållbart resande

samt en hållbar bebyggelseutveckling. En integrerad arbetsmarknad med ett miljömässigt resande är en bärande tanke i Strukturbild för Östergötland, vilket för transportsystemet bygger på att korta pendlingstider med en kombination av färdmedel i ett hela resan perspektiv.

Utvecklingsstrategi för Östergötland, den regionala utvecklingsstrategin (RUS) som ska ersätta utvecklingsprogrammet har varit på remiss och är nu under bearbetning inför beslut. Utvecklingsstrategin antas oktober 2021. För att konkretisera den rumsliga inriktning i RUS har ett arbete med en rumslig strategi för Östergötland påbörjats som syftar till en väl avvägd rumslig inriktning för Östergötland (strukturbild) vilken anger en tydlig prioritering av olika platsers funktioner och relationer. I arbetet med en regional rumslig strategi kommer Region Östergötland därmed förtydliga de regionala perspektiven på transporter och trafik.

RUP och Strukturbild för Östergötland, regionalt trafikförsörjningsprogram och länsplan för transportinfrastruktur är utgångspunkten för Region Östergötlands yttrande.

Synpunkter

Region Östergötland bedömer att Trafikplan för Linköpings innerstad visar kommunens vilja att i högre grad än i dag ge ökad prioritet till de hållbara färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik för att stärka miljömål men även som starkt motiv att öka stadskärnans och innerstadens attraktivitet.

Den planerade höghastighetsjärnvägen Ostlänken kommer att utgöra en viktig del för Östergötlands kopplingar till Stockholm. Höghastighetsjärnvägens fortsatta etapper söder stärker kopplingarna mot Jönköping och vidare mot Göteborg och Öresund. För att skapa förutsättningar för ett sammanhållet transportsystem, och ta tillvara potentialen och de möjligheterna som satsningen på Ostlänken medger, förutsätts också att kommunernas infrastrukturutveckling stödjer och prioriterar den lokala- och den regionala kollektivtrafikens framkomlighet till nya resecentrum i Linköping och Norrköping från länets övriga delar. Linköpings och Norrköpings kommuner har i detta arbete viktiga åtaganden för åtgärder i kommunala trafiksystemet som gagnar hela Östergötland. Region Östergötland ställer sig bakom samtliga synpunkter framförda enligt samrådsredogörelsen från granskningskedet angående regionala kopplingar från länets kommuner, grannlän och länsstyrelsen och bedömer att utställningshandlingen möter de perspektiv som förs fram.

Färdmedelsfördelningen påverkas av fler faktorer än bara stadskvaliteter och gatunät, så som skatter, drivmedelspris och konjunkturläge. Få kommuner har på så föredömligt sätt följt upp färdmedelsfördelningen bland sina invånare som Linköpings kommun har. Uppföljningen visar på små

skillnader över tid och att mycket åtgärder kommer att behöva göras, av flera parter, för att nå målen. Som största stad i Östergötland och med flest inpendlare ligger det stora förväntningar på att Linköping har förmåga att göra de åtgärder som kommunen har rådighet över. Som exempel ser vi potential till fler kollektivtrafikfält, i enlighet med Utvecklingsplan för Linköpings innerstad och trafikplanen.

Storgatan vs Drottninggatan

Den tydligaste och mest betydande konkreta strategin i trafikplanen innebär att Storgatan ska omvandlas till gångstråk och kollektivtrafikens huvudstråk genom stadskärnan i östlig-västlig riktning måste därmed flyttas. Regionen och kommunen har tillsammans identifierat Drottninggatan som den gata som bäst kan motsvara Storgatans tillgänglighet. Detta under förutsättning att den frigörs från genomfartstrafik av bil. Under strategi *Tempo gång* anges Storgatan specifikt och Region Östergötland anser att det lika tydligt måste framgå under strategi *Kollektivtrafiknät* att Drottninggatan blir en kollektivtrafikgata.

Region Östergötland förutsätter, utifrån trafikplanens övergripande mål, att kommunen genomför de åtgärder som krävs i det nya huvudstråket på Drottninggatan så att kollektivtrafiken tillåts ha samma kapacitet i framtiden och inte tvingas till ett lägre utbud. Avgörande för kollektivtrafikens attraktivitet är att Drottninggatan stängs för annan genomgående motorfordonstrafik mellan Djurgårdsgatan och Repslagaregatan, på samma sätt som idag gäller för delar av Storgatan och St Larsgatan sedan 70-talet. Detta visas också i kartan för bilnätetsförslaget och beskrivs i genomförandeavsnittet. Region Östergötland uppfattar att det därmed råder stor samsyn kring denna åtgärd för Drottninggatan. Hållplats Stora torgets resenärer måste tas om hand i den redan idag hårt belastade hållplatsen vid Trädgårdstorget. Det innebär att kommunen behöver iordningsställa två nya hållplatslägen i vardera riktningen utmed St Larsgatan i anslutning till Trädgårdstorget. Vidare har Storgatan på motsvarande sträcka färre övergångsställen och signalregleringar än Drottninggatan. Här måste Drottninggatan anpassas till kollektivtrafikens framkomlighet och de passager som behålls för gång- och cykeltrafik behöver utrustas med signalprioritet för kollektivtrafik. Likaså behöver kollektivtrafiken tillåtas trafikera Drottninggatan hela dygnet och därmed måste det vara säkerställt att vibration- och bullerkrav inte blir ett framtida hinder för trafikeringen innan förändringen på Storgatan genomförs.

Med utgångspunkt att Drottninggatan och hållplats Trädgårdstorget är trafikreglerat och ombyggt före Storgatan stängs för kollektivtrafik, har Region Östergötland inget att erinra mot förslaget, utan bedömer att det i sin helhet kan gynna den färdmedelsfördelning som eftersträvas, samt stärka Linköpings innerstad som lokalt och regionalt centrum.

Övriga synpunkter på kollektivtrafiknätsförslaget

I kollektivtrafiknätsförslaget saknas Östgötagatan mellan Malmslättsvägen och Vasavägen som stomlinjestråk, då det idag är ett av de mest frekvent trafikerade kollektivtrafikstråken i innerstaden med såväl stomlinjetrafik som lokallinjetrafik. Antalet bussar gör att den inte bör markeras som framtida viktigt stråk utan som ett stomlinjestråk idag. Att benämningen av stråket blivit missvisande beror på begreppet stomlinjer används olika för stads- respektive regiontrafik. Östgötagatan innehåller ingen stomlinje för stadstrafik i dagsläget, men kommer sannolikt göra så inom en nära framtid. Däremot är den redan idag stomlinje för regiontrafiken. Även riksväg 35 från Braskens bro, i riktning mot Åtvidaberg, har regional stomlinjetrafik och bör anges bland de nuvarande viktiga stråken.

Trafikverket utreder tillsammans med kommunen lokaliseringen av ett nytt resecentrum i projekt Ostlänken genom Linköping. Vilka stråk som kommer bli viktiga framtida kollektivtrafikstråk beror mycket på det nya stationsläget. Kommunen har sedan översiktsplanen för staden antogs arbetat för ett läge nära Storgatans anslutning intill Stångåns östra sida. Vidare har i pågående lokaliseringstudier lägen mer öster ut närmare riksväg 35 studerats, samt lägen väster om Stångån mellan Steninge och Stångåns västra sida. Utpekade framtida kollektivtrafikstråk öster om ån är alternativa stråk beroende på ett stationsläge öster om ån. Ett stationsläge väster om ån, särskilt i Steninge i en direkt förlängning av St Larsgatan, gör att även Östgötagatan, mellan Industrigatan och Vasavägen, blir ett mycket viktigt stråk. Region Östergötland saknar den sträckningen bland potentiellt viktiga framtida stråk kopplade till ett sådant stationsläge.

Region Östergötland delar däremot inte kommunens bedömning att Djurgårdsgatans norra del är intressant som ett viktigt framtida stråk i kollektivtrafiksystemet genom innerstaden sett till den omvandling som sker av Djurgårdsgatan till stadsgata och som huvudstråk för biltrafiken.

Enligt trafikstrategin har kollektivtrafik prioritet över andra trafikslag när huvudstråk sammanfaller längs med gata eller korsas. Detta är också en bärande strategi i trafikplanen. Region Östergötland anser att trafikplanen inte är så tydlig i hur detta konkret ska omsättas i den fysiska utformningen. Detta kan utvecklas i planen eller alternativt genom att Region Östergötland bjuds in ytterligare att förmedla kollektivtrafikens behov i kommande detaljplanearbete.

Gångnätsförslaget

Region Östergötland är positiva till att kommunen arbetat med att peka ut ett huvudgångnät, vilket inte finns sedan tidigare. Gångnätets finmaskighet är avgörande och betydelsen av lokalnäten kan vara intressant att studera närmare i kommande arbeten, för att se i vilka stadsdelar det finns behov att utöka eller förbättra lokalnäten.

Cykelnätsförslaget

Kommunen har arbetat länge med ett utpekat huvudnät och lokalnät för cykeltrafiken. Att Snickaregatan markeras som ett genomgående huvudnät för cykel genom stadskärnan är positivt med hänsyn till dagens resecentrum. Västra och sydvästra delen av staden har inte samma behov att passera stadskärnan som de som ansluter från stadsdelar syd och sydöst om stadskärnan. Ett kommande stationsläge öster om ån enligt översiktsplanen för staden innebär emellertid andra behov där Ågatan blir ett stråk som medger god tillgänglighet till ett nytt resecentrum och behöver pekas ut tydligare som cykelstråk. Detta gäller särskilt om Storgatan i någon del stängs helt för cyklister.

Drottninggatan kommer behöva vara huvudnät för såväl kollektivtrafik, cykel som gång, precis som Storgatan är idag. Drottninggatan har dock i delar relativt smal gatusektion och i praktiken kommer det på delsträckor vara svårt att avsätta en bred yta för cykeltrafiken. Här kan även signalprioriteringen för kollektivtrafiken på Drottninggatan innebära nackdelar för cykeltrafiken.

För att fördela cykeltrafiken kan det därför vara lämpligt att cykeltrafik fortsatt tillåts, i för platsens lämplig fart, delar av nätet för *Tempo gång*. Inte minst då fler bostäder och verksamheter i t ex Tannefors, Stångebro och Kallerstad kommer innebära ett större behov för cyklister att passera innerstadens centrala delar för resor mellan stadsdelar på ömse sidor.

Bilnätsförslaget

Region Östergötland är positiva till att kommunen har för avsikt flytta huvudvägnätet för bil från de mest kollektivtrafikerade sträckorna på Östgötagatan och Vasavägen.

På de sträckor där huvudnätet för bil sammanfaller med kollektivtrafik finns stor risk att kollektivtrafiken får låg framkomlighet om inte egna körfält kan erbjudas på de sträckor där köbildning uppstår. Hamngatan är utpekad för huvudnät för såväl kollektivtrafik, bil, cykel som gång. Samtidigt pågår en byggnation vid Folkungavallen som innebär att gatusektionen minskar.

Idag finns ingen kollektivtrafik på denna del, men Region Östergötland vill i detta sammanhang belysa att ytor som dessa, där behov av framtida kollektivtrafikfält kan bli aktuella, bör hanteras varsamt. De bör inte bebyggas utan istället möbleras med t ex träd för att kunna tas i anspråk i ett senare skede.

I bilens huvudnät ska gång-, cykel och kollektivtrafik ha prioritet i korsande huvudnät och i de lägen där *Tempo gång* och *Tempo cykel* avser att passera huvudvägnätet för bil i samma plan kan det vara av vikt att i kartan visa vilket nät som är överordnat det andra där de korsas. Om det är möjligt för läsbarheten, skulle det vara en fördel även i plankartan för det samlade nätet.

Parkering, hållplatser och mobilitetshubbar

Lokalisering av parkeringshus och differentiering av parkeringstaxor är viktiga styrmedel i strävan mot att göra gång, cykel och kollektivtrafik mer attraktiva i relation till bilen. En lokaliseringsstrategi fanns för dagens parkeringshus, Baggen, Druvan, Detektiven och Akilles där de är tänkta att betjäna inflöden från olika väderstreck och ligga i anslutning till huvudnätet för bil. Med en successivt utvidgad stadskärna och en ny prioritet av andra trafikslag får dessa parkeringshus istället ett mycket centralt läge. Dessutom i de, för de hållbara transportslagen, allra viktigaste stråken.

Idag behövs en annan och tydlig strategi för att inte riskera en överetablering av parkeringsplatser i fel lägen. Särskilt med den sannolikt allt snabbare utvecklingen av delningsekonomitjänster för resor. Om det är planen, bör det därför tydliggöras att strategin är att inte utöka utbudet av parkeringsplatser utöver de senaste tillskotten av parkeringshus på US-området, utökningen av Akilles och det snart färdigställda parkeringshuset på gamla Folkungavallen.

Många, t.ex. offentliga, arbetsgivare har arbetat med parkeringspolicys för sina anställda, vilket också påverkat bilresans upplevda pris. I synnerhet när det finns andra attraktiva alternativ. Här finns en outnyttjad potential för att stärka gång-, cykel- och kollektivtrafikens attraktivitet genom att fler arbetsgivare gör på samma sätt.

För att belysa angöringen till innerstaden har bl.a. befintlig yttre ring använts. Region Östergötland anser att detta leder till otydlighet då ytterstadsplanen visar på en i stora delar annan framtida yttre ring. En förutsättning för att få bilister att välja vägar som inte passerar innerstaden är att dessa inte är snabbare än att åka runt innerstaden. Begränsningar i ytterstaden riskerar därför ge mer trafik genom innerstaden om åtgärder i innerstaden uteblir. För att motverka sådan utveckling bör planen kompletteras med trafikledande system, likt ett parkeringsledningssystem, för att i möjligaste mån fördela ut den genomgående trafiken till stadens yttre leder.

Medfinansiering och samfinansiering

Åtgärder till vilka bidrag kan lämnas från länsplaner för transportinfrastruktur styrs av förordning (SFS 2009:37) om statlig medfinansiering. Länsplanen för transportinfrastruktur i Östergötland prioriterar medfinansiering för gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät. Här finns, tillsammans med stadsmiljöavtalen möjligheter till medfinansiering av de åtgärder som behöver göras för att förverkliga trafikplanens ambitioner.

I det avseende kommunen vill utnyttja regionala vägar för att avlasta kommunala gator för bilresor med start- och slutpunkt inom staden kan det påverka regional tillgänglighet. Här kan samfinansiering i så fall krävas. Regional infrastruktur som redan idag belastas mycket av biltrafik inom

staden är delar av t ex riksväg 35, med särskild kapacitetproblematik i korsningspunkter som Saab- och Kallerstadsrondellerna, och på riksväg 34 vid Kåparpsrondellen.

Lokaliseringsutredning Ostlänken genom Linköping

Trafikplanen poängterar att ett nytt resecentrums lokalisering har mycket stor påverkan på trafiksystemet och att det är nödvändigt att se över trafikplanen när placeringen fastslås. Region Östergötland vill understryka detta behov ur samtliga huvudnät för trafikslagen men inte minst för kollektiv- och cykeltrafiken.

Samverkan och fortsatt arbete

Region Östergötland vill framhålla en inkluderande planprocess i vilken regionen beretts möjlighet att delta som ett föredöme. Region Östergötland har under beredningen av utställningshandlingen t.ex. beretts möjlighet att lämna in underlag, ”PM Storgatan Linköping - Alternativa körvägar för kollektivtrafik” (TSN 2021-57). Region Östergötland deltar gärna i den fortsatta processen med utgångspunkt i yttrandet för att tillsammans verka för att nå målen. Den rumsliga strategin, arbetet med en målbild för kollektivtrafik med buss och genomförandet av Linjeanalys 2.0 är kommande viktiga regionala arbeten med tydlig koppling till den fysiska miljön som Region Östergötland ser som viktiga att arbeta vidare med tillsammans med kommunen.

Julie Tran
Trafik- och samhällsplanerings-
nämndens ordförande

Richard Widén
Regionutvecklingsdirektör