



Anpassningar av yttre ring och infartsleder för bättre tillgänglighet och framkomlighet för kollektiv- och biltrafik

Förslag till beslut

1. Samhällsbyggnadsnämnden tillstyrker Stadsmiljökontorets förslag på föreslagna åtgärder.
2. Finansiering av föreslagna fysiska åtgärder ryms inom ramen för samhällsbyggnadsnämndens investeringsbudget.
3. Föreslagna mobility management - åtgärder finansieras genom att samhällsbyggnadsnämndens driftsbudget för dessa åtgärder utökas.

Ärende

Stadsmiljökontoret har fått i uppdrag att utreda åtgärder som kan göras för att öka kapaciteten för bil och kollektivtrafik på Yttre ring och dess tillfartsleder. Utredningen har gjorts enligt Fyrstegsprincipen och de förslag som redovisas omfattar steg 1-3.

Steg 1 Tänk om: Påverkansåtgärder som påverkar val av transportsätt och behov av resa. Föreslagna åtgärder är Grön resplan för följande områden: Linköpings stadskärna, Garnisonsområdet, SAAB, Universitetet. Hållbara kombinationsresor Bil/cykel + Buss i Bankekind, Skeda Udde, Brokind, Ljungsbro/Berg. Hållbara kombinationsresor Bil + Cykel.

Steg 2 Optimera: åtgärder som medför mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur. Föreslagna åtgärder är trimning av befintliga trafiksignaler, omfördelning av befintliga körfält, ommålning som skapar fler körfält inom befintlig körbana.

Steg 3 Bygga om: Begränsade ombyggnationer. Föreslagna åtgärder är byggnation av högersvängsfält, ombyggnad av refuger, breddning av befintlig körbana, separat körfält i cirkulationsplats, cykelgarage och bilparkering i anslutning till infartsleder.

Beslutsunderlag:
Frankomlighet Yttre ring och infartsleder 2018-04-13
Kartbilaga

Bakgrund

Utredningen visar att det under rusningstid uppstår köbildning i ett flertal korsningspunkter på Yttre ring och vid vissa infartsleder. Med rusningstid avses morgon 07.45-08.30 och eftermiddag 16.15–17.30. Vagarbeten och andra störningar kan leda till att kapacitetsbrist uppkommer och att framkomligheten blir låg under stora delar av dagen. Utformningen av ett trafiksystem är en avvägning mellan funktionen och möjligheterna att klara trafiken under rusningstid med rimliga fördröjningar. Bevakning av köer visar att väntetiden sällan överskrider 5 minuter i Linköping.

Köbildning morgon

Plats	Länk/tillfart	Anmärkning
Kallerstadsrondellen	Norrköpingsvägen öst	Kö till Mörtlösarondellen vissa dagar
Saabrondellen	Åtvidabergsvägen	
Ullstämmarondellen	Vårdsbergsvägen	
Haningeleden-Söderleden	Haningeleden söder	
Garnisonsrondellen	Haningeleden	
Vistvägen-Söderleden	Söderleden båda riktningarna	
Lambohovsleden-Universitetsvägen	Lambohovsleden båda riktningarna	Längre kö från Slestadsrondellen
Kåparpsrondellen	Rv 34	
Vallarondellen	Malmslättsvägen väster	
Bergsvägen-Tornbyvägen	Bergsvägen norr	Ombyggnad sker under 2018
Gumpekullarondellen	Ekängsvägen	

Köbildning eftermiddag

Plats	Länk/tillfart	Anmärkning
Kallerstadsrondellen	Råbergaleden Kallerstadsleden	
Saabrondellen	Tannefors	
Brokindsleden-Söderleden	Braskens bro	
Ullstämmarondellen	Vistvägen	
Vistvägen-Söderleden	Söderleden båda riktningarna	
Garnisonsrondellen	Lambohovsleden	
Lambohovsleden-Universitetsvägen	Lambohovsleden båda riktningarna	
Vallarondellen	Industrigatan Universitetsvägen	

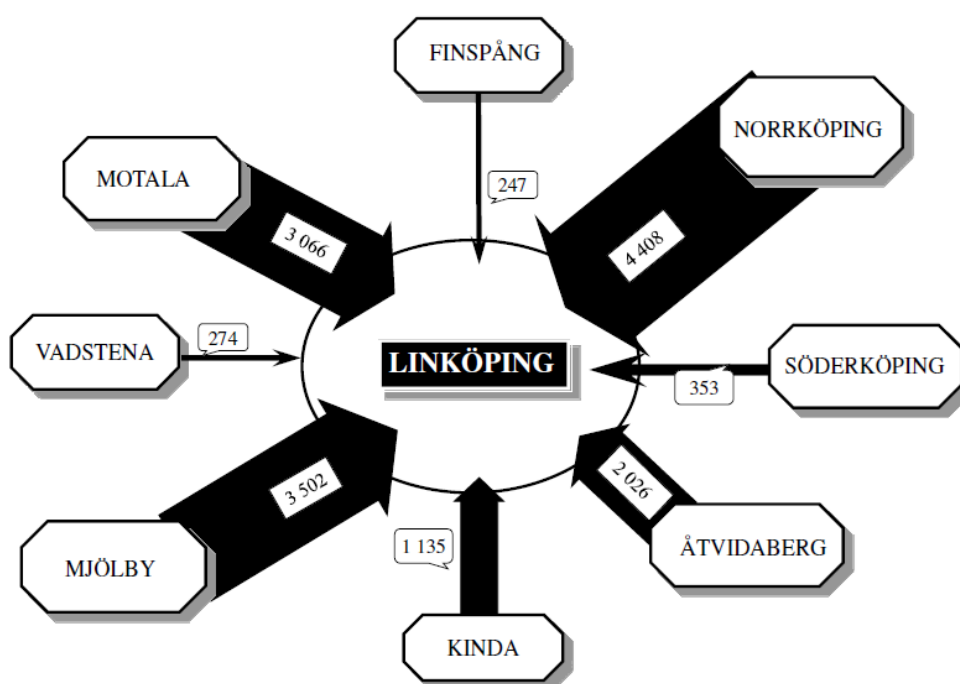
Bergsvägen-Tornbyvägen	Bergsvägen söder	Ombyggnad sker under 2018
Ullevirondellen	Ullevileden	
Steningeviadukten	Tornbyvägen mot Kallerstadsleden	

Köbildning uppkommer vanligtvis i korsningar och mer sällan på sträckor. Köer vid en plats kan även bero på brister i kapaciteten vid andra platser längs samma stråk. Ett exempel i Linköping är köbildningen på Haningeleden vid Garnisonsrondellen som delvis beror på köer i den signalreglerade korsningen Djurgårdsgatan-Garnisonsvägen.

Förändrad framkomlighet kan vara ett sätt att påverka och styra biltrafiken. Hela stråk bör därför ingå i en analys eftersom åtgärder på ett ställe kan innebära att köbildningen flyttar till en intilliggande korsning.

Kommunens statistik visar att arbetspendlingen till Linköping ökade för tjugonde året i rad. Sedan 1995 har antalet som pendlar hit ökat från 10 330 till 19 271 personer (Källa: Statistikinfo 2017:06).

INPENDLING 2016



Mobility management – kampanjer är därför inte enbart en kommunal angelägenhet utan en regional. Delar av arbetet bör därför genomföras i samverkan med aktuella grannkommuner.

Steg 1 Tänk om:

Gröna resplaner

Utvärderingar av införda gröna resplaner visar på mycket goda effekter i form av t ex minskat bilresande, behov av färre parkeringsplatser, friskare personal, effektivare tjänsteresande, lägre kostnader och minskad klimatbelastning

Åtgärder i Gröna resplaner kan exempelvis vara; fler cykelparkeringar med bättre väderskydd och möjlighet att låsa in cykeln, tydliggöra gång- och cykelstråken inom och genom området, cykel/kollektivtrafik som förmån, prova på kampanjer, ny rese- och parkeringspolicy, prova på- kampanjer och andra informations och uppmuntransåtgärder och tävlingar och Mobilitet som tjänst-lösning.

Eftersom kapacitetsbristen främst uppkommer vid arbetspendlingstider är det logiskt att fortsätta utveckla arbetet med mobilitetsplaner kopplat till de arbetsplatsområden där vi ser att vägnätet blir överbelastat. På så sätt kan vi strategiskt och långsiktig kunna verka för att minska andelen som arbetspendlar med bil i vardagen. Arbetet kan initieras och hel- eller delvis projektledas av kommun men ske i direkt samverkan med berörda aktörer.

Följande områden/företag föreslås; Linköpings stadskärna, Garnisonsområdet, SAAB och Universitetet.

Hållbara kombinationsresor bil/cykel +buss

Förslag på åtgärder är marknadsföringsinsatser och ge prova på- möjligheter kopplat till de pendlarparkeringar med god kollektivtrafikförsörjning som finns. Detta i samverkan med Östgötatrafiken. Får vi bilister där att välja att kombinera bil med buss så har vi skapat fler hållbara resor.

Följande områden föreslås: Bankekind, Skeda Udde, Brokind, Ljungsbro/Berg.

Hållbara kombinationsresor Bil + cykel

Förslag på åtgärder är att utveckla arbetet med infartsparkeringar kombinerat med cykelhus/cykelboxar. Dessa bör placeras i anslutning till infartsleder innan kapacitetsbristen på vägnätet uppkommer.

Följande platser föreslås: Lambohov/Mjärdevi, Ryd Wahlbeckshallen, samåkningsparkeringen Bergsvägen, Handelsområde Mörtlösa, Hackefors.

Steg 2 Optimera, Steg 3 Bygga om befintliga anläggningar

Utöver ovanstående åtgärder krävs vissa fysiska förändringar i de korsningspunkter där det regelbundet förekommer köbildning under rusningstid, se kartbilaga. Följande åtgärder är identifierade:

Kallerstadsrondellen	Breddning av körbana, ombyggnad av refug, omfördelning av körfält, ändrad vägvisning.	2018
Lambohovsleden - Universitetsvägen	Byggnation av högersvängskörfält, ombyggnad av trafiksignal, omfördelning av körfält, ombyggnad av refug.	2019-2020
Trafiksignal Saabrondden	Signalreglering av tillfart från Braskens bro.	2019-2020
Haningeleden Garnisonsrondellen	Förlänga sträckan med två körfält på Haningeleden, ommålning av befintlig körbana.	2018
Garnisonsrondellen	Breddning för extra körfält på Lambohovsleden in mot cirkulationsplatsen, fri högersväng i cirkulationsplatsen, ombyggnad av refug,	2019-2020
Vallarondellen	Ommålning som skapar fler körfält inom befintlig körbana	2019-2020
Ullstämmarondellen	Ommålning som skapar fler körfält inom befintlig körbana, Breddning befintlig körbana.	2018
Gumpekullarondellen	Breddning av befintlig körbana, två körfält in i cirkulationsplatsen från Ekängen, ombyggnad av refuger	2019-2020
Tornbyvägen mot Kallerstadsleden	Trimning av befintlig trafiksignal, ändrad skyltning, förändrad målning	2019-2020
Haningeleden - Söderleden	Breddning av befintlig körbana, omfördelning av körfält (två rakt fram), ombyggnad av refuger, ombyggnad av trafiksignal, sänkt hastighet.	2019-2020

Söderleden - Vistvägen	Trimning av trafiksignal, anslutning Hovetorpsgatan tas bort.	2019-2020
Söderleden - Brokindsleden	Trimning av trafiksignal	2018
Infartsparkeringar	Byggnation av parkeringsyta samt cykelgarage	2019-2020

Ekonomiska konsekvenser

Åtgärderna genomförs under perioden 2018-2020.

Kostnad för MM-åtgärder steg 1 enligt Fyrstegsprincipen beräknas till 3,6 Mkr och finansieras genom en utökning av nämndens driftsbudget för MM-åtgärder.

Kostnaden för fysiska åtgärder steg 2 och 3 enligt Fyrstegsprincipen beräknas till 22,4 Mkr och finansieras genom nämndens investeringsbudget.

Kommunala mål

Kommunfullmäktigemål:

2. En kommun med ett växande näringsliv

7. En sammanhållen kommun med framtidstro och delaktighet

Samhällsbyggnadsnämndens mål:

14. Kommunens trafiksystem ska skapa god tillgänglighet som bidrar till en hållbar utveckling i kommunen och regionen.

Jämställdhet

Föreslagna åtgärder bedöms inte medföra några skillnader för kvinnor eller män, utan bedöms ha samma nytta för alla invånare.

Uppföljning och utvärdering

När föreslagna åtgärder genomförs skall före - och eftermätningar utföras.

Stadsmiljökontoret

Jonas Sjölin