



PM 2010-04-26

MÅLUPPFYLLELSE

Värdering av två alternativa trafiklösningar för Linköpings stadskärna

I matrisen nedan har en bedömning gjorts av hur alternativen påverkar visioner/mål/inriktningar i Strategisk plan med Övergripande mål, Översiktsplan för Staden samt Trafikstrategi för Linköping. Dessutom har en bedömning gjorts av alternativens måluppfyllelse avseende hållbarhet.

Bedömning av hur respektive mål/inriktning uppfylls illustreras enligt följande:

Förbättring	
Oförändrat/ som idag	
Försämring	

	ALTERNATIV	
MÅL	Storgatan	Drottninggatan
Hållbarhet		
Ekologisk (klimat, partiklar)	vissa minus	hållbarast
Ekonomisk (handel, tillväxt)	hållbart	hållbarast
Social (stadsliv, mötesplatser)	bra	bäst
Strategisk plan med övergripande mål		
Ett friare Linköping	liten förbättring	stor förbättring
Ett tryggare Linköping	minus på Storg.	ökad säkerhet
Ett företagsammare Linköping	både plus/minus	både plus/minus
Ett grönare Linköping	plus för buss	plus för gc
Översiktsplan för Staden och Trafikstrategin		
Utvidgad, attraktiv stadskärna	minus på Storg.	plus på Storg.
Påverka färdmedelsfördelning	plus för buss	plus för gc
Gångstråk; attraktiva, säkra.	ej attraktiva	stor förbättring
Cykelstråk; attraktiva, säkra.	försämring	både plus/minus
Koll.trafik; snabbt, tillgängligt	tydlig förbättring	viss förbättring
Biltrafik; minskad biltrafik i C	minskning	stor minskning



Kommentarer

Alternativ Storgatan. Kollektivtrafiken kräver stora ytor på Storgatan som begränsar möjligheterna att skapa riktigt attraktiva gång- och vistelseytor. Storgatan kan inte bli det högkvalitativa stråket där man kan flanera ostört. Kombinationen cykel- buss är inte bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Handel kommer inte att utvecklas lika starkt om gatan inte blir fri från fordon. Med buss/spårtrafik i Storgatan ges bästa konkurrensförutsättningar för kollektivtrafiken. Resenärerna kommer nära stora målpunkter - särskilt Stora torget. Kollektivtrafik får även snabbaste och effektivaste väg genom innerstaden. Möjligheter att kombinera olika linjer och orienterbarhet/begriplighet i systemet är också bäst i detta alternativ.

Alternativ Drottninggatan. Stora ytor längs Storgatan frigörs och ger möjligheter att skapa riktigt attraktiva och spännande gång- och vistelsemiljöer där man kan flanera ostört. Detta betyder mycket för stadskärnans attraktivitet och kan bli en av symbolerna för staden som helhet. Stora torget kan bli ett helt torg som kan lyftas ännu en attraktivitetsnivå. Handel kommer att utvecklas starkare när gatan blir fri från fordon. Med buss/spårtrafik i Drottninggatan blir konkurrensförutsättningar för kollektivtrafiken något sämre. Resenärerna kommer längre från stora målpunkter - särskilt Stora torget. Kollektivtrafik får något långsammare väg genom innerstaden.

Förklaringar till värderingar i matris

Hållbarhet

Ekologisk: Alternativ Drottninggatan innebär att biltrafiken påverkas kraftigast och blir mindre attraktiv. På ett övergripande plan betyder det mindre utsläpp och lägre buller och avgasnivåer i hela staden. Storgatan blir fri från motortrafik och Drottninggatan får kraftigt minskad biltrafik vilket minskar exponeringen av buller och avgaser för de människor som bor/arbetar/vistas längs dessa gator. Viss biltrafik flyttas ut till C/Y-ring vilket exv. kan ge högre buller och avgasnivåer på Lasarettsgatan (avstängningar av Drottninggatan i samband gatuombyggnader visar dock att trafikökningarna på C-ringen inte blir så stor som modellberäkningar antyder).

Med busstrafik i Storgatan gynnas kollektivtrafikanterna när de får närmare till målpunkterna. Det ger en konkurrensfördel till kollektivtrafiken som kan få större färdmedelsandel och därmed kan biltrafikens totala utsläpp av avgaser och buller minska. Omfattande busstrafik på Storgatan ökar dock exponeringen av framförallt buller för de människor som vistas just längs Storgatan. Alla alternativ är dock ekologiskt hållbara och bättre än idag. Sannolikt är alternativ Drottninggatan hållbarast ur en övergripande synvinkel då det förändrar konkurrensförhållandet bil-buss-cykel-gång med fördel till de senare. Dock svårt att göra en sammanvägning där lokala utsläpp längs en gata ibland verkar i motsatt riktning i förhållande till övergripande utsläpp och färdmedelsfördelning .

Ekonomisk: Besökares bild av en stad är ofta lika med dess stadskärna. Stadskärnans utformning och attraktivitet är därför något som påverkar stadens attraktivitet som helhet. Detta gäller inte minst Linköpings stadskärna.



Linköpings kommun

Det är som gående man starkast upplever en stad. Sista delen av färden till verksamheter i stadskärnan gör man alltid som gående. Minskad fordonstrafik ger möjligheter att utforma gatu- och torgmiljöerna så att de upplevs som vackra, spännande och inbjudande.

Stadskärnans samlade attraktivitet blir därför högre om fler gatu- och torgmiljöer blir fria från biltrafik och kan utformas på den gåendes villkor. Detta innebär i sin tur att handeln utvecklas bättre längs dessa gator - omsättningen ökar, hyresintäkterna ökar och fastighetsvärdena stiger.

I alternativ Drottninggatan blir Storgatan gångfartsgata och handeln längs gatan kan utvecklas enligt beskrivningen ovan. Detta gäller för nedre delen av Storgatan upp till Stora Torget. För området runt Stora torget finns både plus och minus för den ekonomiska utvecklingen. Området blir mindre tillgängligt för bussresenärer. I takt med att en stad växer ökar dock acceptansen för längre gångavstånd till hållplats. Samtidigt kommer området att bli mer attraktivt som gångmiljö då det blir fritt från bilar och bussar. Sammantaget bedöms även området runt Stora torget få en positiv ekonomisk utveckling i alternativ Drottninggatan.

För nedre delen av Storgatan blir det i alt. Storgatan hållplatser i anslutning till korsningen med S:t Larsgatan vilket innebär att många bussresenärer kommer att befolka det området. Den höga tillgängligheten med buss till detta område kan vara positivt för handeln. Hållplatser och många bussar kommer att ge negativa effekter då gångmiljön inte kan ges de högsta kvalitéerna på övriga delar av Storgatan. Storgatans lämplighet som cykelstråk minskar i detta alternativ vilket torde minska antalet kunder som kommer per cykel. Den ekonomiska hållbarheten blir bättre än idag men sämre än i alternativ Drottninggatan.

I alternativ Storgatan kan inte handel i området runt Stora torget utvecklas på samma gynnsamma sätt som i övriga alternativ.

En något lägre andel bussresande kan förväntas i alternativ Drottninggatan. Kommunalekonomiskt kan detta innebära behov av högre andel skattefinansiering.

Sammantaget bör alternativ Drottninggatan vara mer hållbart.

Socialt:

I alternativ Drottninggatan kan Storgatan utvecklas till ett attraktivt gångstråk och en viktig mötesplats. Trafiksäkerhet och trygghet ökar både på Storgatan i hela dess sträckning och längs Drottninggatan. Goda möjligheter att göra stadsmiljön mycket attraktiv. De grupper som har kollektivtrafik som enda färdalternativ får i alternativ Drottninggatan något längre gångavstånd till de tunga målpunkterna vilket är negativt.

I alternativ Storgatan kvarstår trygghets- och trafiksäkerhetsproblemen längs Storgatan. Inte samma möjligheter att utveckla Storgatan till en social mötesplats som i alternativ Drottninggatan. De grupper som har kollektivtrafik som enda färdalternativ får god tillgänglighet till tunga målpunkterna.

Sammantaget bedöms alternativ Drottninggatan vara hållbarast socialt sett.



Strategisk plan med Övergripande mål

Ett friare Linköping.

Under rubriken ”Mötesplatser” finns ett tydligt mål att skapa, vidareutveckla och sköta sådana platser och den fysiska miljön. Detta stämmer bra in på samtliga alternativ med Drottninggatan som bästa, Mixed som näst bäst och Storgatan som tredje bäst.

I övrigt är det svårare att applicera de huvudsakliga målen under denna rubrik på de aktuella alternativen. Tillgängligheten för de grupper som har svårt att gå blir mindre i detta alternativ vilket minskar friheten för dessa. Kompensation av detta måste ske genom strategiskt placerade p-platser för rörelsehindrade. ”Ett friare Linköping” skulle kunna tolkas som att det skulle vara fritt att köra bil var som helst – men det finns inget skrivet under denna rubrik i ”Strategisk plan med Övergripande mål” som antyder detta.

Ett tryggare Linköping.

Relevant för de olika alternativen under denna rubrik är trygghet och säkerhet i offentlig miljö. Samtliga alternativ innebär minskade biltrafikmängder i central staden vilket ökar trafiksäkerheten. Viss biltrafik kan dock öka tryggheten nattetid.

Alternativ Drottninggatan ger med sin utökning av gångfartsområden en ökad trygghet och trafiksäkerhet längs Storgatan. Även begränsningen av biltrafik på Drottninggatan verkar i samma riktning. Kvälls- och nattetid kan dock vissa delar bli relativt folktomma vilket kan försämra upplevd trygghet.

Alternativ Storgatan innebär en blandning av bussar, cyklande och gående längs samma gata. Med denna mix och väsentlig ökning av antalet bussar på delar av Storgatan torde trafiksäkerhet bli sämre än idag. Minskade trafikmängder på Drottninggatan ger en viss förbättring av trafiksäkerheten där. Tryggheten nattetid längs Storgatan kan bli bättre med många fordon i rörelse.

Ett företagsammare Linköping

På ett övergripande plan finns här mål om en attraktiv stad att bo och verka i, en önskan om fortsatt befolkningsökning och ökad tillväxt. Samtliga alternativ medverkar till denna inriktning analogt med tidigare diskussion under Hållbarhet där det konstaterats att stadskärnans attraktivitet är viktig för staden som helhet.

Mer konkret finns mål om goda kommunikationer till och från och inom regionen samt att integrera kollektivtrafiken för snabba förbindelser mellan bostad och arbete på annan ort. Samtliga alternativ ger här förbättringar för kollektivtrafiken. Däremot blir biltillgängligheten till stadskärnan sämre vilket är negativt för denna grupp.

För verksamheterna i stadskärnan finns både plus och minus. Fler gångfartsmiljöer gör att omsättningen ökar. Samtidigt blir det svårare för vissa verksamheter som har kunder som



Linköpings kommun

måste vara bilburna. På sikt sker dock en anpassning så att dessa verksamheter lokaliseras i andra lägen. Långsiktigt och sammantaget bedöms samtliga alternativ gynna företagsamheten.

Ett grönare Linköping

Relevant under denna rubrik är en att vi ska planera för spårbunden kollektivtrafik, att det ska ske en fortsatt satsning på miljövänlig kollektivtrafik och att det ska upplevas fördelaktigt att välja miljövänliga trafikslag. Vidare finns en inriktning för bra och trygga cykel- och gångvägar samt att planeringen för biltrafik görs i syfte att minska klimatpåverkan. Alla alternativ verkar i huvudsak i målens riktning men minus för sämre busstillgänglighet till Stora torget och sämre för gång och cykel på Storgatan i vissa alternativ.

Alternativ Storgatan ger de bästa förutsättningarna för att kollektivtrafiken ska gå snabbt genom stadskärnan och för att dess resenärer ska komma så nära tunga målpunkter som möjligt. Förutsättningarna för gång och cykel blir dock inte lika goda. Åtgärderna för biltrafik verkar i målens riktning.

Alternativt Drottninggatan ger försämrade tillgänglighet till området runt Stora torget för bussresenärerna. Tillgängligheten till tunga målpunkter runt övriga delar av Storgatan är också sämre än i de andra alternativen. Bra förutsättningar för gång- och cykel på Storgatan. Åtgärderna för biltrafik verkar kraftfullt i målens riktning.

Översiktsplan för Staden och Trafikstrategin

Det finns en bred enighet runt de flesta mål och förslag i dokumenten. Därför används dessa som utgångspunkter i matrisen.

En utvidgad stadskärna och innerstad med hög attraktivitet och tillgänglighet

Ett bevarande av stadskärnans kvaliteter är grunden i ÖP staden och framtida förändringar ska i huvudsak bidra till att förstärka och utveckla den karaktär och atmosfär som redan finns. Den offentliga miljön ska kännetecknas av hög kvalitet. Stadskärnan ska, i enlighet med Linköpings Stadsmiljöprogram, utvecklas med fler attraktiva platser som kan bli framtida mötesplatser och bidra till stadslivet. Stångån ska tydligare infogas i stadskärnan och området kring ån utvecklas till ett centralt vardagsrum. Hög tillgänglighet och en god kollektivtrafik är grundläggande för att stadskärnan ska kunna behålla sin attraktionskraft. Gående, cyklister och kollektivtrafik ska ha prioritet framför biltrafik i centrum.

Båda alternativen verkar i rätt riktning för att målen ska uppfyllas.

Alternativ Storgatan minskar möjligheterna att skapa riktigt goda förutsättningar för gående. Ytorna blir begränsade för mötesplatser uteserveringar etc. och fordonstrafiken innebär att man inte kan flanera ostört. Ett attraktivt gångstråk mot ån och ett nytt Resecentrum blir också svårt att åstadkomma. Samtidigt får kollektivtrafikresenärerna bästa tillgänglighet i detta alternativ.

Alternativ Drottninggatan ger goda möjligheter att skapa riktigt goda förutsättningar för gående på hela Storgatan och Stora torget. Ytorna kommer att bli tillgängliga för mötesplatser, uteserveringar etc. och frihet från fordonstrafiken innebär att man kan flanera



Linköpings kommun

ostört. Ett attraktivt gångstråk mot ån och ett nytt Resecentrum kan skapas. Samtidigt får kollektivtrafikresenärerna något sämre tillgänglighet till området vid Stora torget.

Färdmedelsfördelningen

En övergripande inriktning är att ändra färdmedelsfördelningen mot minskad biltrafik och ökad kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Samtliga alternativ verkar i denna riktning - men olika starkt.

Alternativ Storgatan innebär en tydlig fördel för kollektivtrafiken gena, snabb sträckningar nära tunga målpunkter. Sämre för gång- och cykel. Samtidigt lite mindre restriktioner för biltrafiken än i de andra alternativen.

Alternativ Drottninggatan innebär något längre körtider och sämre tillgänglighet för kollektivtrafiken. Tillgängligheten till Stora torget minskar. Gång- och cykel får förbättrade förutsättningar på hela Storgatan. Tydliga restriktioner för biltrafiken innebär goda förutsättningar till ändrad färdmedelsfördelning.

Gångtrafik

Relevanta inriktningar:

G1. Attraktiva gångmiljöer.

G2. Tydliga gångstråk mellan målpunkter i innerstaden och framförallt i stadskärnan.

G3. Säkerhet och trygghet för fotgängare.

Alt Storgatan

G1. Utrymmet för fotgängare blir begränsat vilket också påverkar gångmiljöns attraktivitet.

G2. Gångstråket i Storgatan kan göras tydligt även med kollektivtrafik i gatan.

G3. Tät kollektivtrafik i Storgatan på dess begränsade yta kan, beroende på detaljutformning, påverka trafiksäkerheten negativt. Kollektivtrafikens närvarande påverkar sannolikt tryggheten positivt.

Alt Drottninggatan

G1. Attraktiv gångmiljö i Storgatan med gott om utrymme.

G2. Tydligt gångstråk i Storgatan.

G3. Trafiksäkerheten på Storgatan blir hög då den enbart trafikeras av fotgängare och cyklister. Tryggheten kan påverkas negativt utan närvaro av fordon.

Cykeltrafik

Relevanta inriktningar:

C1. Prioritering av cykel i dess huvudstråk.

C2. Cykelytor för hög säkerhet och trygghet.

C3. Cykelparkering i staden samt vid hållplatser och bytespunkter.(ska den vara med?)

C4. Främja cyklandet till/från nya resecentrum.



Linköpings kommun

Alternativ Storgatan innebär att cykeltrafiken ska samsas med kollektivtrafiken på Storgatan vilket innebär trafiksäkerhetsproblem. Särskilt i anslutning till hållplatser och busstrafikens svängande rörelser i korsningen med S:t Larsgatan skapas trafikolycksrisker. Även övre delen av Storgatan blir sämre än idag för cykeltrafiken då trafiken sannolikt måste gå i en riktning i taget. Alternativa stråk som Ågatan blir inte lika attraktiva som dagens Storgata även om det t.ex. kan skapas en gc-bro över till ett nytt ReseC i Ågatans förlängning.

Alternativ Drottninggatan innebär att Storgatan kan fortsätta att vara ett säkert stråk för cykeln. Sannolikt kommer dock vissa avsnitt att bli gångfartsområde – vilket minskar attraktiviteten för cyklande. Här finns en målkonflikt med att göra gatan till en ren gågata – med sannolikt kan en kompromiss göras.

Kollektivtrafik

Relevanta inriktningar

- K1. Verka för en ökad marknadsandel.
- K2. Möjliggöra för spårburen kollektivtrafik på sikt.
- K3. Förtätning i starka kollektivtrafikstråk och kring större hållpunkter och bytespunkter.
- K4. Kollektivtrafikstråken ska ligga fast långsiktigt.
- K5. Hög turtäthet och framkomlighet för kollektivtrafikens stomlinjer.
- K6. Goda möjligheter för kombinationsresor mellan kollektivtrafik och cykel/gång.
- K7. Goda bytesmöjligheter mellan tätortens och regionens kollektivtrafik.

Båda alternativen innebär att kollektivtrafiken får fördelar i förhållande till biltrafiken. Fler stråk i centrala staden görs till rena kollektivtrafikstråk.

Alternativ Storgatan medverkar till att utvecklingen som de flesta av ovanstående mål anger. Gena, centrala linjesträckningar med hög tillgänglighet och goda möjligheter att utveckla bytespunkter.

Alternativ Drottninggatan innebär en något sämre linjesträckning som är något mindre attraktiv för kollektivtrafikresenärerna. Området runt Stora torget får sämre tillgänglighet för bussresenärer. Med förutsättningen att biltrafiken reduceras kan dock konkurrensfördelar mot biltrafiken förstärkas. Sammantaget bedöms situationen bli bättre än dagens situation.

Biltrafik och parkering

Relevanta mål/inriktningar

- B1. Fyrstegsprincipen gäller.
- B2. Där utbyggnad av biltrafiknätet måste ske ska det inte överdimensioneras.
- B3. Genomfartstrafiken ska minska genom att reducera hastighet och framkomlighet i centrala staden och hög framkomlighet på Y-ringen.
- B4. Tempo 40 på huvudgatorna innanför Y-ringen.
- B5. Hamngatans norra del tonas ner och C-ringen flyttas över till Tannefors.
- B6. Lägre hastigheter innanför C-ringen.
- B7. Parkeringsplanering ska ske med hållbar inriktning och avgifter och utbud ska användas för att uppnå målen avseende färdmedelsfördelningen.



B8. Mark för parkering ska nyttjas effektivt för att medverka till en tätare och attraktivare stad.

Båda alternativen innebär lägre hastigheter och minskad tillgänglighet för biltrafiken. Samtliga centrala parkeringshus kan dock fortfarande nås – men med lägre standard på tillfartsvägarna. Gemensamt för alternativen är att nedre delen av Storgatan stängs för allmän biltrafik och att Hamngatan stängs för biltrafik i höjd med p-huset Druvan. Dessa åtgärder är ju negativa för biltrafikanten men verkar i riktning för att uppnå målen i öp Staden och Trafikstrategin om minskning av biltrafik i centrala staden. Längs Storgatan försvinner kantstensparkeringen i samtliga alternativ.

Alternativ Storgatan innebär förutom ovanstående även att Drottninggatan stängs för biltrafik på avsnittet mellan S:t Larsgatan och Repslagaregatan. Detta innebär försämrad tillgänglighet och längre färdvägar för biltrafiken men verkar i riktning för att uppnå målen i öp Staden och Trafikstrategin om minskning av biltrafik i centrala staden.

Alternativ Drottninggatan innebär förutom de gemensamma begränsningarna för biltrafik även att Drottninggatan stängs för allmän biltrafik på hela sträckan mellan Hamngatan och Djurgårdsgatan. Detta innebär ännu sämre tillgänglighet och längre färdvägar för biltrafiken än i ovanstående alternativ. Alternativet verkar dock starkt i riktning för att uppnå målen i öp Staden och Trafikstrategin om minskning av biltrafik i centrala staden.
