



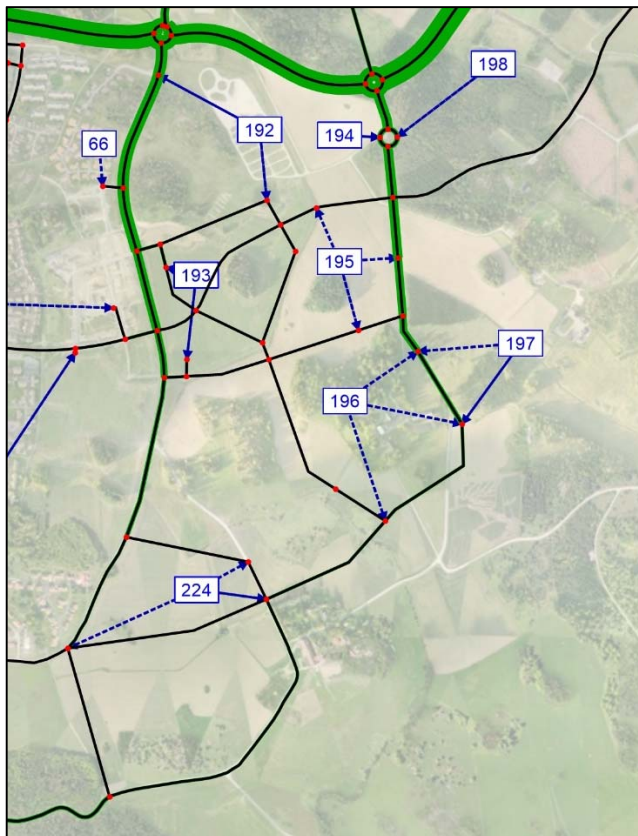
Trafiksimuleringar för Djurgården

Trafiksimuleringar för den planerade utbyggnaden på Djurgården har genomförts i kommunens trafikmodell. Utbyggnaden är indelad i tre etapper med olika tidshorisonter.

Trafiknätet i området bygger på olika typer av gator och framgår av separat redovisning. Parkering för bilar är placerade antingen i gemensamma anläggningar eller i direkt anslutning till bostaden

Planerad utbyggnad och etappindelning.

Område	Bostäder	Invånare	Anställda	Etapp	Anmärkning
Djurgården 192	0	0	50	1	Skola/idrott
Djurgården 193	1327	3450	0	1	
Djurgården 195	826	2148	0	1	
Djurgården 196	1226	3188	0	2	
Djurgården 197	1179	3065	0	2	
Djurgården 224	1900	4940	0	3	
Summa	6458	16791	50		

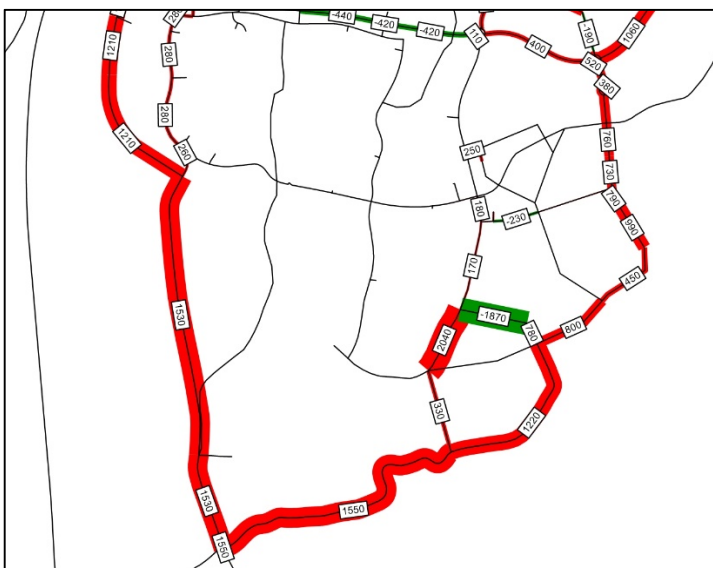


Resultat

Biltrafikmängder med gemensamma parkeringsanläggningar och hela området utbyggt (etapp 3) redovisas i bilden nedan.



Bilden nedan visar skillnaden i biltrafikmängder med parkering i anslutning till bostaden, där rött är en ökning.



Hela utbyggnaden beräknas alstra ca 50000 resor/dygn, vilket innebär 3,0 per invånare. Antalet bilresor dominerar och blir 1,63/invånare med gemensamma parkeringshus respektive 1,89/invånare med parkering vid bostaden. Jämfört med övriga Linköping är detta låga värden.

Trafikmängderna på gatorna genom området blir relativt små och är i huvudsak trafik med lokala målpunkter. Landbogatan i väster och länsväg 708 fungerar som huvudgator med stora trafikmängder i de norra delarna. Den planerade utbyggnaden med parkeringshus medför att kapacitetstaket uppnås på Landbogatan. En ökad kapacitet på Landbogatan ger mer biltrafik till och från området. Alternativet med parkering vid bostaden leder till att biltrafiken i de södra delarna av området kör via Slaka och gamla Kalmarvägen.

De olika parkeringslösningarna påverkar valet av trafikslag och redovisas i tabellerna nedan. Tabellerna visar den procentuella fördelning av resor som startar och slutar i zonerna.

Med gemensamma parkeringar

	192	193	195	196	197	224	Hela omr
Bil	47	57	50	51	53	61	55
Cykel	39	27	25	29	28	32	29
Buss	14	15	25	20	19	7	16

Med parkering i anslutning till bostaden

	192	193	195	196	197	224	Hela omr
Bil	54	62	56	62	63	71	64
Cykel	33	25	22	23	22	24	23
Buss	13	14	22	16	15	5	13

För hela utredningsområdet innebär gemensamma parkeringsanläggningar att biltrafikens andel minskar från 64% till 55%. Avståndet till en busshållplats har stor betydelse för kollektivtrafikens andel och syns tydligt vid jämförelse mellan zon 195 och 224. Skillnaden är också stor mellan intilliggande zonerna 193 och 195.