



Söderköpings
kommun

Handlingsplan Trafik

Söderköping

2017 – 2020



Antagen av samhällsbyggnadsnämnden 2017-04-25 § 47
Antagen av servicenämnden 2017-06-07 § 45

2017-04-20

Innehållsförteckning

| | | |
|----------|--|---------------|
| 1 | INLEDNING | - 5 - |
| 1.1 | VAD ÄR TRAFIK? HUR FÖRFLYTTAR VI OSS? | - 5 - |
| 1.2 | HUR SKA DET OFFENTLIGA RUMMET ANVÄNDAS? | - 5 - |
| 1.3 | BAKGRUND OCH SYFTE | - 5 - |
| 1.3.1 | Trafikprogram 2015-2020 | - 6 - |
| 1.4 | AVGRÄNSNING | - 6 - |
| 1.5 | PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR – UTGÅNGSPUNKTER | - 7 - |
| 1.6 | GENOMFÖRANDE | - 7 - |
| 1.6.1 | Kommunicering | - 7 - |
| 2 | MÅLSÄTTNINGAR INOM OLIKA OMRÅDEN | - 7 - |
| 2.1 | TRAFIKSÄKERHET | - 7 - |
| 2.2 | OSKYDDADE TRAFIKANTER | - 8 - |
| 2.2.1 | Olycksstatistik vid skolor | - 9 - |
| 2.3 | HASTIGHETER | - 10 - |
| 2.4 | PARKERING | - 12 - |
| 2.4.1 | Tider och användning | - 13 - |
| 2.4.2 | Olika typer av parkering | - 14 - |
| 2.4.3 | Ställplats för husbilar | - 16 - |
| 2.5 | KOLLEKTIVTRAFIK | - 16 - |
| 2.5.1 | Hållplatsutformning för kollektivtrafiken | - 17 - |
| 2.6 | TUNG TRAFIK | - 18 - |
| 2.6.1 | Varutransporter | - 19 - |
| 2.7 | KULTURMILJÖANPASSNING | - 19 - |
| 2.8 | TILLGÄNGLIGHET | - 20 - |
| 2.9 | FARLIGT GODS | - 20 - |
| 2.10 | MILJÖANALYS | - 21 - |
| 3 | GENOMFÖRDA OCH PÅGÅENDE ÅTGÄRDER | - 21 - |
| 4 | PLANERADE OCH TÄNKBARA ÅTGÄRDER I TÄTORTEN UNDER PERIODEN 2016-2020 | - 21 - |
| 4.1 | ÅTGÄRDER GÅNG- OCH CYKEL | - 21 - |
| 4.1.1 | Gång- och cykelväg Östra Rydsvägen | - 21 - |
| 4.1.2 | Gång- och cykelväg kopplingen bad-stad | - 22 - |
| 4.1.3 | Passage Stinsen/Margaretagatan/Storängsgatan | - 22 - |
| 4.1.4 | Idrottsvägen | - 22 - |
| 4.1.5 | Trafiksäkerhetshöjande åtgärder att söka pengar från länstransportplanen | - 22 - |
| 4.1.6 | Strategisk översyn av gång- och cykelvägar | - 23 - |
| 4.2 | ÅTGÄRDER GATOR | - 23 - |
| 4.2.1 | Skönbergagatan | - 23 - |
| 4.2.2 | Hastigheter – Rätt fart i staden | - 24 - |
| 4.2.3 | Storängsparken | - 24 - |
| 4.2.4 | Ringvägen | - 24 - |
| 4.2.5 | Rådmansgatan | - 24 - |
| 4.2.6 | Cirkulation Erik Dahlbergsgatan – länsväg 210 | - 25 - |
| 4.3 | ÅTGÄRDER KOLLEKTIVTRAFIK | - 25 - |
| 4.4 | ÖVRIGA ÅTGÄRDER | - 25 - |
| 4.4.1 | Hämtning och lämning vid skolor | - 25 - |
| 4.4.2 | Trafikgården Björnbanan | - 25 - |
| 5 | PLANERADE OCH TÄNKBARA ÅTGÄRDER I VÄSTRA HUSBY UNDER PERIODEN 2016-2020 | - 25 - |
| 6 | PLANERANDE OCH TÄNKBARA ÅTGÄRDER I MOGATA UNDER PERIODEN 2016-2020 | - 26 - |
| 7 | PLANERADE OCH TÄNKBARA ÅTGÄRDER I ÖSTRA RYD UNDER PERIODEN 2016-2020 | - 26 - |
| 8 | TRAFIKANTERS BETEENDE | - 26 - |
| 9 | EXEMPELBANK PÅ ÅTGÄRDER OCH TILLVÄGAGÅNGSSÄTT FÖR NOLLVISIONEN | - 27 - |

Bilaga 1: Kartor nuläge: Gång- och cykelvägar, Hastigheter, Innerstaden, Busslinjer, Trafiknät

Bilaga 2: Olycksstatistik skolor

Bilaga 3: Karta parkeringsplatser

Bilaga 4: Karta parkering stora evenemang

Bilaga 5: Karta viktbegränsningar gator och broar

Bilaga 6: Checklista konsekvensbeskrivning

Sammanfattning

Handlingsplan trafik samlar de målsättningar och åtgärder som kommunen har inom trafik på allmän platsmark. Den är ett arbetsverktyg främst för samhällsbyggnads- respektive serviceförvaltningen i det dagliga arbetet. Handlingsplanen kommer vara det viktiga underlaget för den årliga finplanering över vilka åtgärder som ska genomföras, och på vilket sätt de ska genomföras.

De allra flesta åtgärderna syftar till höja trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Ett sätt är att binda ihop det befintliga gång- och cykelvägsnätet, exempelvis Östra Rydsvägen mellan Ringvägen och Albogaleden samt kopplingen bad-stad (det vill säga mellan fri-luftsbadet och innerstaden). Rätt fart i staden planeras att genomföras.

Det är också viktigt att tänka parkering för olika typer av fordon, inte bara för den traditionella bilen.

Den här handlingsplanen är till skillnad från trafikplan 2010-2015, som omfattade innerstaden, täckande för hela kommunen. Visserligen ligger de allra flesta åtgärderna i tätorten, vilket i och för sig kan vara naturligt då de mindre orterna inte har en infrastruktur i samma omfattning som tätorten.

Den här handlingsplanen sträcker sig till 2020 vilket beräknas vara när den nya sträckningen av E22 påbörjas att byggas. Sista kapitlet innehåller punkter att ta med i arbete med den handlingsplan som får följa efter den här, då också E22:ans inverkan på kommunen är än mer tydlig.

1 Inledning

1.1 Vad är trafik? Hur förflyttar vi oss?

Trafik = ”upprepade förflyttningar av personer eller gods. Ordet används ofta synonymt med samfärdsel eller kommunikation. Trafik förekommer på t.ex. vägar, vatten och i luften”.¹

Människan har ett ständigt behov av att förflytta sig – vara i rörelse. Kortare eller längre sträckor, oftare eller mer sällan. Många har rutiner för större delen av veckan – till exempel förflytta sig till och från skola eller arbete. På fritiden finns säkert flera måsten såsom handla, gå till frisören och besöka myndigheter eller liknande. På fritiden vill vi också besöka vänner, motionera, turista och besöka avkopplande eller intressanta platser. Olika tillfällen och sammanhang avgör vad vi väljer för transportmedel det behöver inte vara sträckans längd som är avgörande. För många är cykel ett transportmedel som används dagligen till och från arbete men för andra något som bara används på fritiden. Ofta pratar man om till exempel cyklist och bilist som om de vore enskilda grupper men om man istället använder uttrycket **när man är** cyklist, bilist så kan förståelsen bli högre för olika trafikantslag. Som enskild person är man ju troligen inte bara cyklist eller bilist eller gående eller något annat i trafiken utan man förflyttar sig på olika sätt.

1.2 Hur ska det offentliga rummet användas?

Det offentliga rummet ska bland annat fungera som mötesplats – där vi kan mötas på en plats som är allas, där det är enkelt och kravlöst. För att kunna mötas måste vi förflytta oss, det ska det offentliga rummet också tillåta. Det ska kunna ske på många olika sätt och vara anpassat till allas behov. Det ska finnas ytor för alla trafikanter – till exempel när vi är gåendes som för en del innebär att hjul på en rullstol ersätter benens gångförmåga, när vi är cyklandes och när vi åker bil.

1.3 Bakgrund och syfte

Kommunfullmäktige antog 2016-03-16 § 23 Trafikprogram 2015-2020, se kap 1.3.1. För att kunna förverkliga intentionerna i programmet behöver det finnas en plan – ett tydligt arbetsverktyg för förvaltningarna i det dagliga arbetet. Den här handlingsplanen tillsammans med handlingsplan för energi, klimat och miljö² syftar till att uppfylla programmets intentioner.

Handlingsplanen ska utgöra ett underlag vid kommande åtgärder inom Söderköpings kommun och ge vägledning som gör det enklare att fatta beslut i frågor som påverkar miljö, samhällsplanering och trafiksäkerhet. Genom att alla inblandade strävar mot gemensamma mål får vi ett tydligt synsätt på hur Söderköpings trafikmiljö ska utvecklas i framtiden. Handlingsplanen ska också vara ett kunskapsunderlag.

I samhällsbyggnadsnämndens uppdragsplan för 2016 finns ett uppdrag till förvaltningen att ta fram en cykelplan. Denna handlingsplan är tillika cykelplan.

¹ <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/trafik> 2016-07-01

² [Handlingsplan för energi, klimat och miljö är under antagande, se samhällsbyggnadsförvaltningen](#)

1.3.1 Trafikprogram 2015-2020

Trafikprogrammet för Söderköpings kommun 2015-2020, innehåller mål och framgångsfaktorer och finns att läsa i sin helhet på kommunens hemsida³, följande är ett utdrag från programmet. ”Målen är att öka andelen som går eller cyklar till skolan, flera ska åka kollektivtrafik och växthusgasutsläpp från kommunala transporter ska minska. En framgångsfaktor för att nå detta är god planering och drift & underhåll som innebär att hastighetsnivåerna ska anpassas till gatunätets funktion och utseende så att hela kommunen möter de olika trafikmålen: ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet, jämställdhet och minskad miljöpåverkan. Trafiksystemet ska utvecklas enligt 4-stegsprincipen, det vill säga, tänk om – optimera – bygg om – bygg nytt. Gång- och cykelstråk ska ha en hög prioritet.”

Trafikprogrammets tre mätbara mål är:

- Öka andel som går eller cyklar till skolan
- Fler ska åka kollektivtrafik
- Minska växthusgasutsläpp kommunala transporter

1.4 Avgränsning

Handlingsplanen hanterar främst de kommunala gatorna och vägarna inom kommunen (vilka som regel är gator inom tätbebyggt område).

De statliga vägarna (trafikverkets) hanteras i länstransportplanen (vilka som regel är vägar utom tätbebyggt område). Kommunen initierar oftast förslag på åtgärder till trafikverket för samverkan och medfinansiering. Statliga vägar är exempelvis länsvägar. E22 hanteras i den nationella transportplanen.

Region Östergötland håller på att ta fram en ny länstransportplan för perioden 2018-2029⁴. Till länstransportplanen framför alla kommuner i Östergötland sina kommunala önskemål på de statliga vägarna inom kommunen. Kommunstyrelsen fattade 2016-06-14 § 75 beslut om att framföra följande prioriteringslistor till Region Östergötland.

Prioriteringslista vägar:

1. Lv 801, Kanalpassage vid Vänneberga
2. Lv 210 väst, Söderköping – anslutning E4
3. Lv 210 öst, sträckan Lagnö – Tyrislöt
4. Lv 818, sträckan Börrum – Finnkroken

Prioriteringslista oskyddade trafikanter/gång- och cykelvägar:

1. Lv 210 väst, sträckan Söderköping – Västra Husby inklusive lösning korsning Lv 210/799 i Västra Husby
2. Lv 210 öst, sträckan Söderköping – Mogata Husby säteri
3. Lv 799 felande länk gc-väg Västra Husby – Norrköping inklusive Asplången runt.
4. Lv 210 öst, sträckan Lagnö – Tyrislöt inklusive bropassage över Lagnöströmmen

Prioriteringslista för kollektivtrafikanläggningar:

Nya hållplatsanläggningar i samband med ny sträckning av E22.

³ <http://www.soderkoping.se/kommun-politik/styrande-dokument/> 2016-11-07

⁴ <https://www.regionostergotland.se/Regional-utveckling/Samhallsplanering/Infrastruktur/> 2016-10-10

1.5 Planeringsförutsättningar – utgångspunkter

- Trafikplan 2010-2015 antagen av kommunfullmäktige 2010-04-13 § 44
- Trafikprogram antaget av kommunfullmäktige 2016-03-16 § 23
- Ny sträckning av E22, trolig byggstart 2020. Befintlig E22 kommer därefter återgå till stadsgata – Erik Dahlbergsgatan
- Fördjupad översiktsplan för staden, pågående arbete
- Enkel cykelvägsinventering, genomförd augusti 2016
- Strategisk översyn av gång- och cykelvägsnätet, pågående nov-dec 2016 praktikant arbete

Vid planering av nya projekt skall berörda medborgare involveras i den omfattning projektansvarig bedömer vara rimligt.

1.6 Genomförande

Samhällsbyggnadsförvaltningen och serviceförvaltningen är de som främst planerar och genomför åtgärderna i den här handlingsplanen. Det som ligger utanför förvaltningarnas delegation tas upp för beslut i berörd nämnd. Varje år i kvartal 4 gör förvaltningarna en finplanering av åtgärderna, det är samhällsbyggnadsförvaltningen som initierar planeringen. Samtidigt sker en enkel uppföljning av de åtgärder som har genomförts under föregående år, det rapporteras sedan till respektive nämnd på informationsnämnd.

1.6.1 Kommunicering

Åtgärder som genomförs ska kommuniceras ut till berörda på lämpligt sätt. Kan exempelvis vara till medborgare, företagare, verksamheter, idéburna organisationer, räddningstjänst, polis, internt till tjänstemän och politiker. Kan exempelvis ske via hemsidan, sociala medier, lokaltidning, ”lapp i lådan”, affischering eller information på plats.

2 Målsättningar inom olika områden

2.1 Trafiksäkerhet

Målsättningen är Nollvision

Nollvision innebär att få ned antalet döda och svårt skadade i trafiken till noll. Riksdagen beslutade 1997 att Nollvision ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

Så här kan kommuner bidra säger Trafikverket⁵: Kommunernas trafiksäkerhetsarbete är helt avgörande för att vi ska uppnå målen. Kommuner kan bidra till ökad trafiksäkerhet genom att koppla egna insatser till ett eller flera av de prioriterade insatsområdena, sätta upp mål och göra årliga uppföljningar.

Särskilt viktiga insatsområden för det kommunala trafiksäkerhetsarbetet är det som rör indikatorerna

- Hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät
- Cykelhjälmsanvändning
- Säkra gång-, cykel- och mopedpassager (gcm-passager)
- Drift och underhåll på gång- och cykelvägnätet

⁵ <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/Tillsammans-for-Nollvisionen/Omsamverkansarbetet-Tillsammans-for-Nollvisionen/Sa-har-kan-din-kommun-bidra/> 2016-10-03

2.2 Oskyddade trafikanter

Målsättningen är att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter och i möjligaste mån separera dem från övrig trafik.

De oskyddade trafikanterna tillhör den mest utsatta trafikgruppen. Prioriterade grupper är äldre, funktionsnedsatta och barn. Det är betydelsefullt att de på ett tryggt sätt kan ta sig, till för dem, viktiga målpunkter. Det är särskilt angeläget att se till barnens skolvägar. För att uppnå målet för de oskyddade trafikanterna finns behov av att bygga ut och länka ihop gång- och cykelvägsnätet ytterligare. En viktig trafiksituation att beakta är hämtning och lämning av barn vid skolor och förskolor.

I dag finns cirka 23 kilometer gång- och cykelvägar. I anslutning till samtliga grundskolor och till de flesta boenden i särskilt boende finns i dagsläget gång- och cykelvägar.

Gående

De trafikregler som gäller för gående gäller även den som

- åker skidor, rullskidor, skridskor, rullskridskor eller liknande
- för, leder, skjuter eller drar sparkstötting, lekfordon eller liknande fordon
- leder, skjuter eller drar cykel, moped, motorcykel, barnvagn eller rullstol, eller för ett motordrivet fordon avsett att föras av gående

Trafikregler om gående gäller även den som i gångfart själv för

- en rullstol, eller
- ett annat eldrivet fordon, utan tramp- eller vevanordning, som är att anse som en cykel.

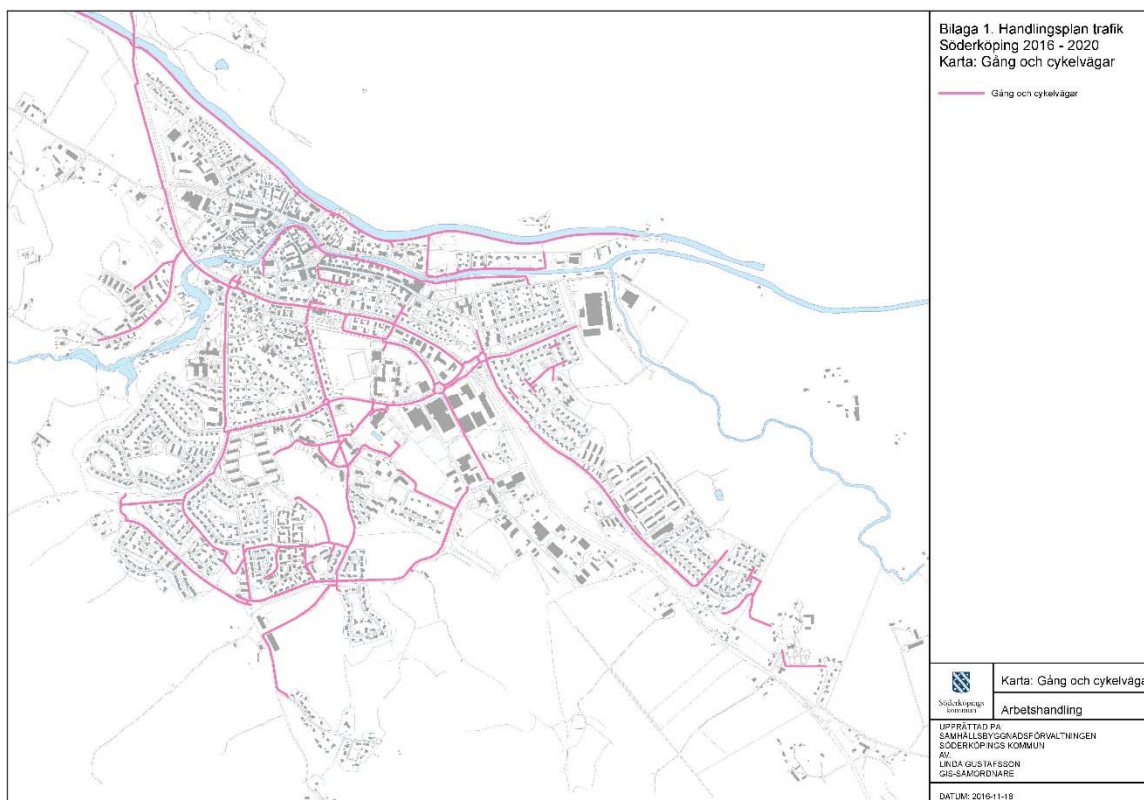
Trafikregler för rullstolsburna: Vilken del av vägen ska jag välja? Kör på gångbanan eller vägrenen. Använd cykelbanan eller körbanan om det inte finns någon gångbana eller vägren eller om gångbanan är för smal. På vägrenen och körbanan ska du köra längst ut på vänstra sidan i färdriktningen.⁶

Segway med mera

Segway och andra typer av eldrivna fordon är i huvudsak avsedda att användas på gång- och cykelbanor, för regler se transportstyrelsen⁷

⁶ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Gaende-rullstolsburna-rullskridskor/> 2016-07-07

⁷ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Cyklist-mopedist-motorcyklist/Trafikregler/Regler-for-cykel/> 2016-07-07



Karta 1: Gång- och cykelvägar nuläge hösten 2016, finns även som bilaga 1.

2.2.1 Olycksstatistik vid skolor

Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Strada bygger på uppgifter från två källor, polis och sjukvård. Polisen registrerar in vägtrafikolyckor med personskada och denna registrering är rikstäckande i Strada sedan 2003. Alla Sveriges akutsjukhus registrerar uppgifter om personer som sökt vård för en skada i vägtrafikmiljö, Norrköpings sjukhus började rapportera i juni 2010. Linköping och Motala från 2009.⁸

De personskador som har inträffat vid eller på intilliggande skolväg till Söderköpings kommunala grundskolor och som är inrapporterade till strada under 2003 – 2016 (till och med juni) finns att se i kartor i bilaga 2. De skador som har inträffat mellan fotgängare eller cyklister ihop med något motorfordon är två stycken under hela perioden.

- **Brobyskolan**
 - Korsningen E22/Brobyvägen: 1 lindrig skada mellan **fotgängare och motorfordon.**

- **Ramunderskolan**
 - Margaretagatan vid skolområdet: 1 lindrig skada mellan **cykel och moped.**

⁸ <http://www.transportstyrelsen.se/STRADA/>2016-10-21

2.3 Hastigheter

Målsättningen är att justera hastigheterna med Rätt fart i staden som grund

Rätt fart i staden innebär...

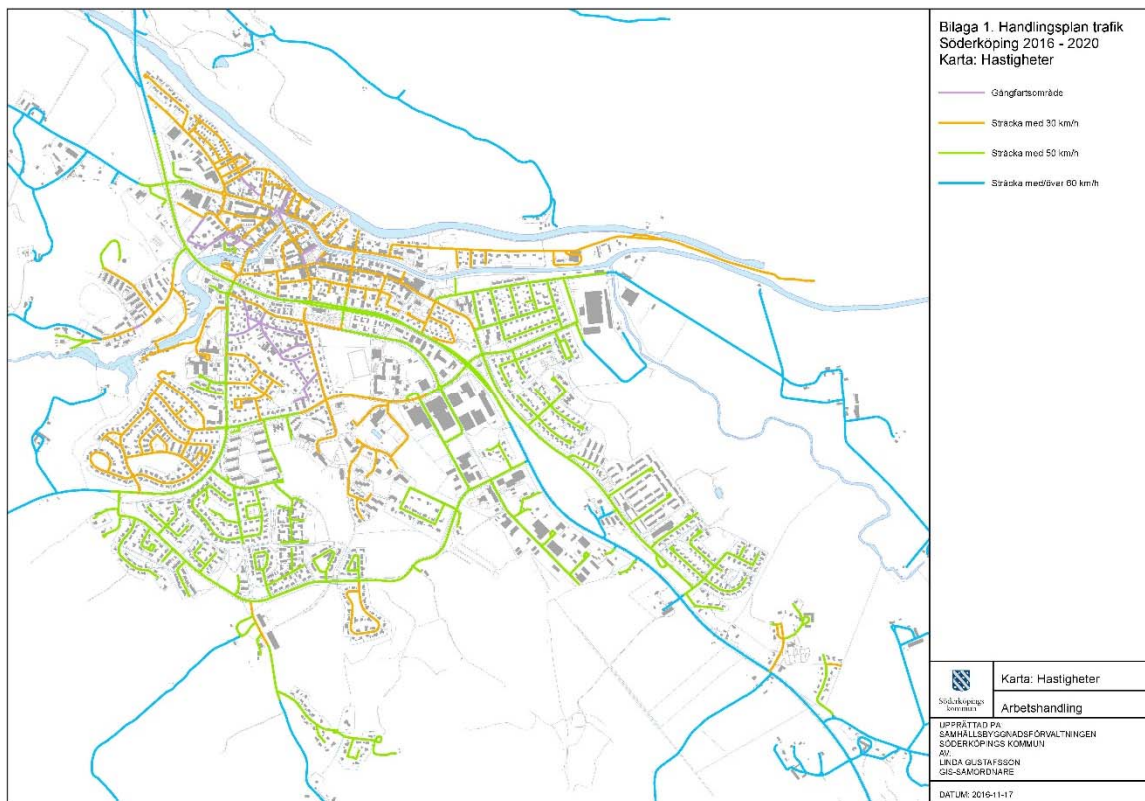
Att genom anpassning av hastigheterna på gator och vägar ges möjlighet att skapa en attraktivare kommun för människors möte, liv och rörelse. Genom att fokusera på stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa läggs grunden för kommunens framtid. I bostadsområden, vid skolor, i centrum och där det förekommer blandtrafik prioriteras alltid de oskyddade trafikanterna. Rätt hastighet är en förutsättning för att minska antalet olyckor och bidrar till förståelse och ökad hänsyn i trafiken.

När riksdag och regering beslutade om nya hastighetsgränser, och införde 10-steg mellan 30 och 120 km/tim, betonades bland annat att detta inte får bidra till ökad ”plottrighet” med alltför olika hastighetsgränser. Större krav kommer att ställas på beslutsunderlag, och varje hastighetsförändring måste vägas mot de olika transportpolitiska delmålen, särskilt trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö. Rätt fart i staden är en handbok som stödjer arbetet med att anpassa trafiksystemet till stadens förutsättningar i stället för det omvända. Handboken Rätt fart i staden togs fram av SKL och Vägverket 2008.⁹

2012 gjorde kommunen en översyn av dagens hastighetssystem. Översynen innehåller ett nuläge och en anpassning av hastighetsnivåerna till gatunätets funktion och utseende enligt Rätt fart i staden. Nu kvarstår att genomföra förändringar ute i verkligheten. Alla hastighetsförändringar kräver nya beslutade trafikföreskrifter. I vissa fall räcker det därefter endast att skylta om. I andra fall behöver även fysiska åtgärder genomföras.

Om hastighetsdämpande åtgärder genomförs i Söderköping är det viktigt att tänka på att väggupp ska undvikas på grund av geotekniska förutsättningar och bara byggas där så är nödvändigt. Andra åtgärder som exempelvis avsmalningar och cirkulationsplatser samt upphöjda gatukorsningar är att föredra. Vid avsmalningar på genomfartsleder bör minsta vägbredd vara 4,50 meter.

⁹ http://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/ratt_fart_i_staden.pdf /2016-10-13

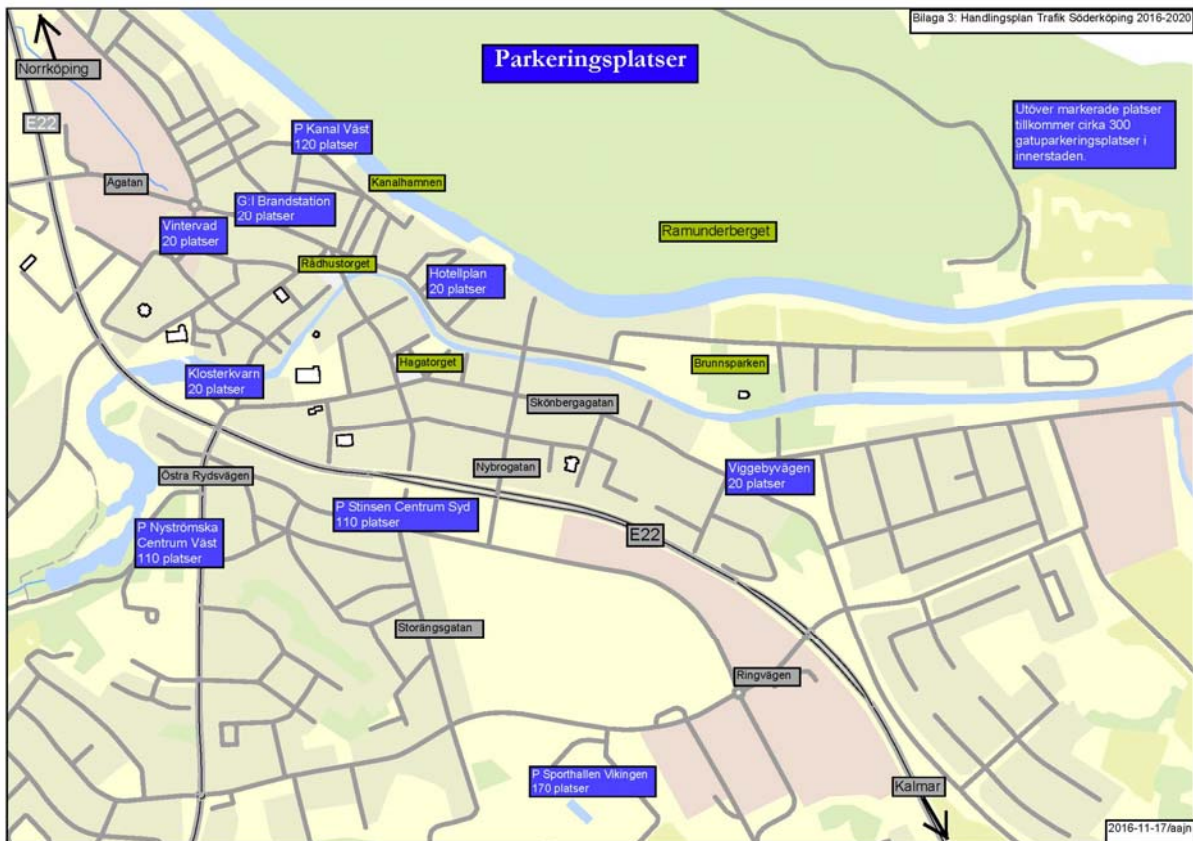


Karta 2: Hastigheter nuläge hösten 2016, finns även som bilaga 1

2.4 Parkering

Målsättningen är att hitta en ledig parkeringsplats vid första eller andra parkeringen man kommer till, att större parkeringar utnyttjas i första hand. Parkeringsplaneringen ska vara långsiktigt och innefatta platser för besök, turistbussar och tung trafik. Någon form av reservparkering ska finnas tillgänglig att nyttja vid större evenemang.

För att nå målsättningen hänvisas, genom skyltning, till de större parkeringsplatserna. För att tillse att parkeringsregler efterlevs nyttjas parkeringsövervakning. I innerstaden är parkeringstiden begränsad enligt anvisning och parkeringsskiva ska användas.



Karta 3: Parkeringsplatser nuläge hösten 2016, finns även som bilaga 3.

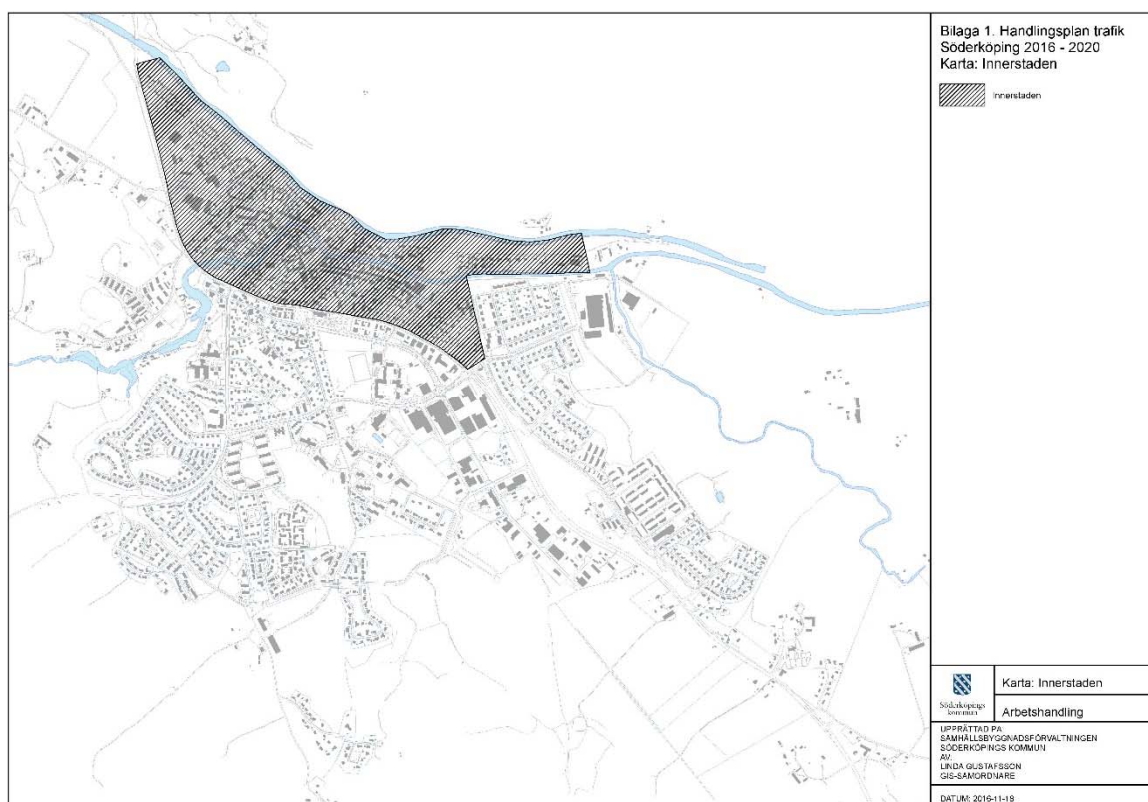
2.4.1 Tider och användning

Målsättningen är att följa principen ju närmare centrum ju kortare parkeringstid. För många olika tider ska undvikas. Parkeringsplatsens syfte ska vara tydligt. Parkerings-skiva ska används i innerstaden enligt anvisning. Parkering på kommunal mark ska vara avgiftsfri.

Under hösten 2016 påbörjades en utredning om behovet av att justera befintliga parkeringstider i innerstaden.

Målsättningen är att följande parkeringssyften efterlevs

| | |
|-----------------------------|--|
| Besök – turism: | hänvisningar främst till parkeringsplatser med minst 100 platser |
| Näringsidkare och personal: | gatuparkering/allmän platsmark 24 tim |
| Boende: | parkering på den egna/hyresvärdens fastighet |
| Boendebesök: | gatuparkering/allmän platsmark |
| Kunder: | gatuparkering/allmän platsmark |
| Förskolor, skolor: | parkering på verksamhetens egen fastighet |
| Längre än 6 dygn: | privat parkering |



Karta 4: Innerstaden, finns även som bilaga 1.

2.4.2 Olika typer av parkering

Cykelparkering

Målsättningen är att utöka antal cykelparkeringar där behov finns. Cykelparkering ska placeras nära målpunkter, närmare än bilparkeringar. Cykelparkeringar ska vara smidiga, bekväma och trygga.

Under hösten 2016 har kommunen sökt stöd från Naturvårdsverket projekt "Klimatklivet"¹⁰ för prioriterad cykelparkering i strategiska lägen. I dagsläget har ansökan inte besvarats. Projektet har ett flertal ansökningsomgångar och pågår till 2018.

Mopedparkering

Målsättningen är att tillskapa särskilda platser för mopeder separerade från cykelparkering. Det planeras för en sådan plats vid Stinsenområdet. Flera platser kan på sikt vara aktuellt att tillskapa.

Motorcykelparkering

Målsättningen är att ha särskilda platser som är säsongreglerade för motorcyklar och övrig tid för bilar. Idag finns sådana parkeringar på Hotellplan och Rådhusstorgsområdet.

Parkering för rörelsehindrad

Målsättningen är att särskilda parkeringsplatser ska finnas i erforderlig omfattning för rörelsehindrade som innehar tillstånd. I nuläget finns cirka 30 platser i tätorten, varav de allra flest i innerstaden. Det är viktigt att nya platser utformas utifrån Boverkets Bygg Regler (BBR).

Bil med husvagn och husbilar

Målsättningen är att ha platser där besökare kan **parkera** bil med husvagn och för husbilar. Parkering kan tillskapas exempelvis genom långsgående gatuparkering på Norrköpingsvägen och Margaretagatan. På Norrköpingsvägen måste vändmöjlighet ordnas. Observera att parkering inte är att jämställa med ställplats se kapitel 2.4.3 I nuläget finns inga specifikt utpekade platser.

Turistbussar

Målsättningen är att ha minst lika stor omfattning av parkering för turistbussar som idag och öka när behov finns. Att göra en enkel översyn för att ta reda på behov av flera platser och eller längre parkeringstid är lämpligt att göra. En möjlighet att tillskapa flera platser kan med mindre åtgärd göras genom att ta del av resecentrum i anspråk. I nuläget finns plats för turistbussar på södra sidan av Margaretagatan mellan korsningen med Nybrogatan och korsningen med Störängsgatan.

Laddplatser

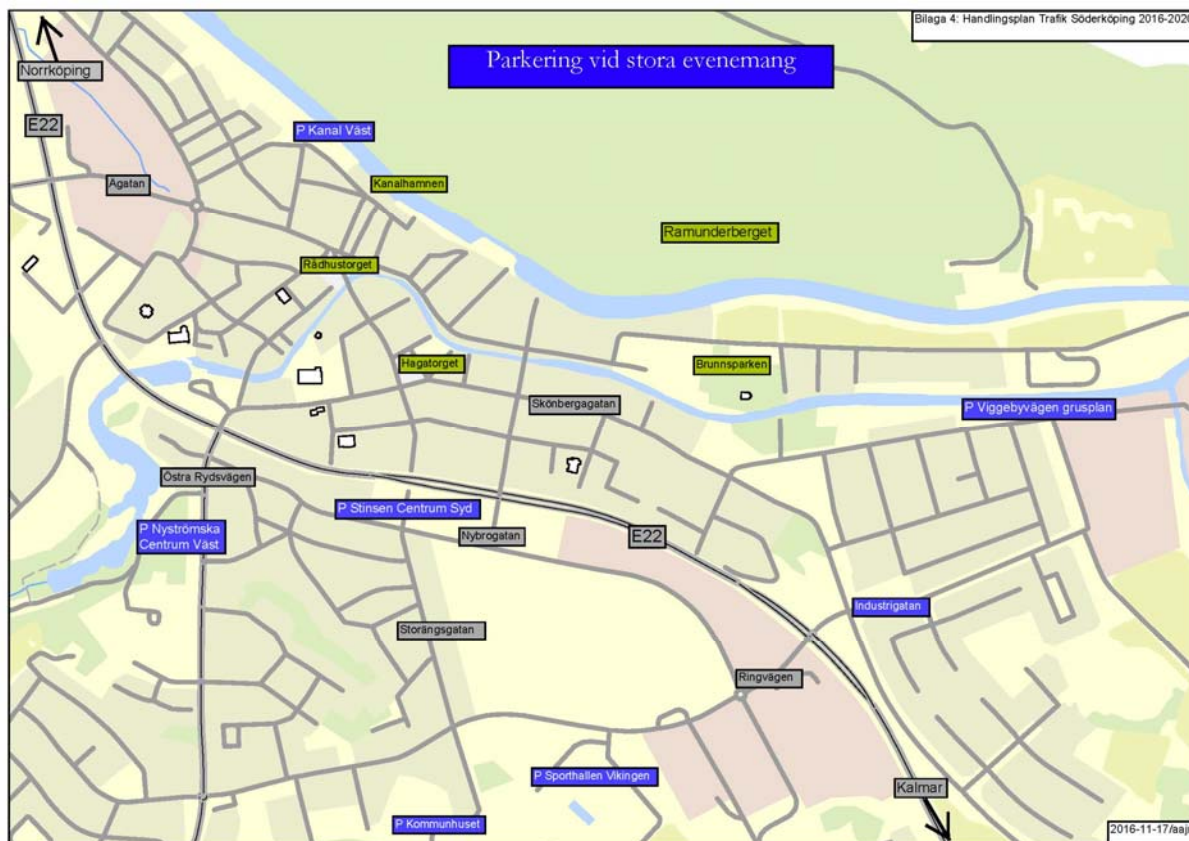
Målsättningen är att utöka antalet laddplatser för elbil I nuläget finns totalt fyra platser särskilt avsedda för elbilsladdning, vid Stinsen (entrésidan), Nybrogatan (infart från Margaretagatan), Kanal väst, och Vikingen. En fördubbling av antal platser kan vid behov genomföras med mindre åtgärd, varje laddstation har nämligen möjlighet att ladda två bilar samtidigt.

¹⁰ <http://www.naturvardsverket.se/klimatklivet> 2016-10-13

Parkering vid stora evenemang och högentensiva perioder

Exempelvis Gästabudet och En dag för barnen

- Arrangören ansvarar för att se till att besökare får och hittar parkeringsplats
- Arrangören kan ta betalt för parkering om de använder sig av privat mark.
- Kommunen kan ge rådgivning om arrangören efterfrågar
- Mark lämplig för parkering, se karta 5
- Skolgårdar/parkeringsplatser inom skolområden kan nyttjas tider då skolan är stängd
- Gräsytor kan eventuellt nyttjas vid vissa tillfällen då det anses lämpligt, exempelvis ytan vid Brobyvägen/E22



Karta 5: Parkeringar vid stora evenemang, finns även som bilaga 4.

TIPS! Arrangören kan se varje besökare som kund och planera utifrån ett helhetstänkt, från början till slut när besökaren anländer till den åker där ifrån. Ordna aktiviteter där besökaren anländer låt arrangemanget börja där. Ordna exempelvis transport liknande tuff-tuff-tåg eller cykel, eller gör roliga händelser på vägen mot huvudmålet.

Boendeparkering

Målsättningen är att inte upplåta allmänplatsmark till boendeparkering

Tekniska nämnden beslutade 2014-10-22 § 110 att boendeparkeringen på Bielkegatan skulle upphöra från och med 2015-01-01.

Tung trafik

Målsättningen är att erbjuda tung trafik möjlighet att parkera i sådana området som klarar av tung belastning och som har utrymme. Tung trafik hänvisas i dag till Slussportens industriområde.

2.4.3 Ställplats för husbilar

Målsättningen är att utöka antal ställplatser för husbilar

Ställplats är en 24-timmars parkering där övernattning är tillåten, en ställplats kan ha olika servicefunktioner och den kan vara avgiftsbelagd. Kommunen kan på kvartermark upplåta yta som ställplats.

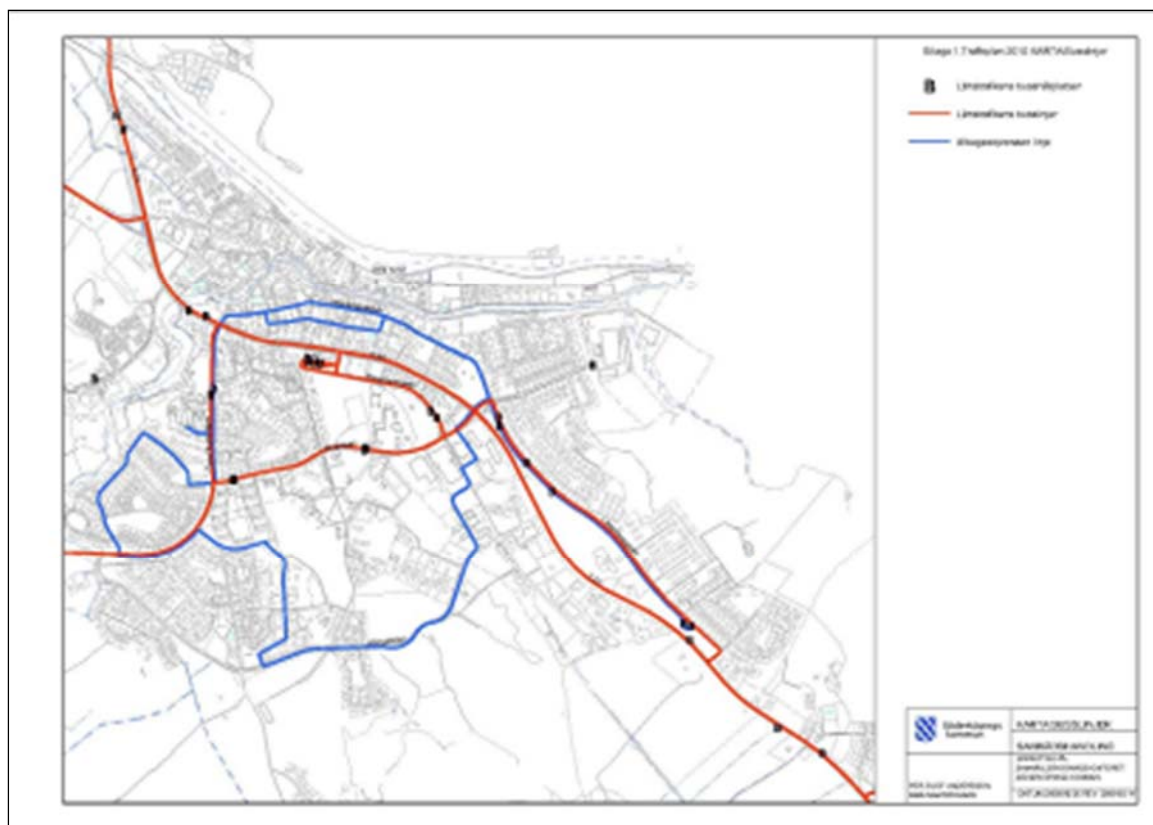
Göta Kanalbolaget anlade 2016 ställplatser mellan kanalen och Brunnsparken. Platsen är säsongöppen under sommartid.

2.5 Kollektivtrafik

Målsättningen är att underlätta och öka nyttjandet av kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken i Söderköpings kommun består av lokal, landsbygds, regional trafik och nationell trafik. För att underlätta och utöka en pendling från/till Söderköping med kollektivtrafik är det viktigt att kollektivtrafiken håller en hög standard med bra turutbud, har en prioriterad framkomlighet i stråk där blandtrafik finns och marknadsförs som ett första alternativ till resan i stället för att välja bilen. De stråk som kollektivtrafiken använder ska kännetecknas av en hög framkomlighet för kollektivtrafiken och vara prioriterad. Resecentrum Söderköping ska fungera som ett nav för de flesta linjerna och hålla hög standard gentemot resenärerna.

Kollektivtrafiken i tätorten trafikerar idag Östra Rydsvägen, Nyströmska skolan, Kullborg, Friluftsbadet, Margaretagatan, Industrigatan, Älgstigen, Sparvstigen, Harsby och Skönberga kyrka.



Karta 6: Busslinjer nuläge hösten 2016, finns även som bilaga 1.

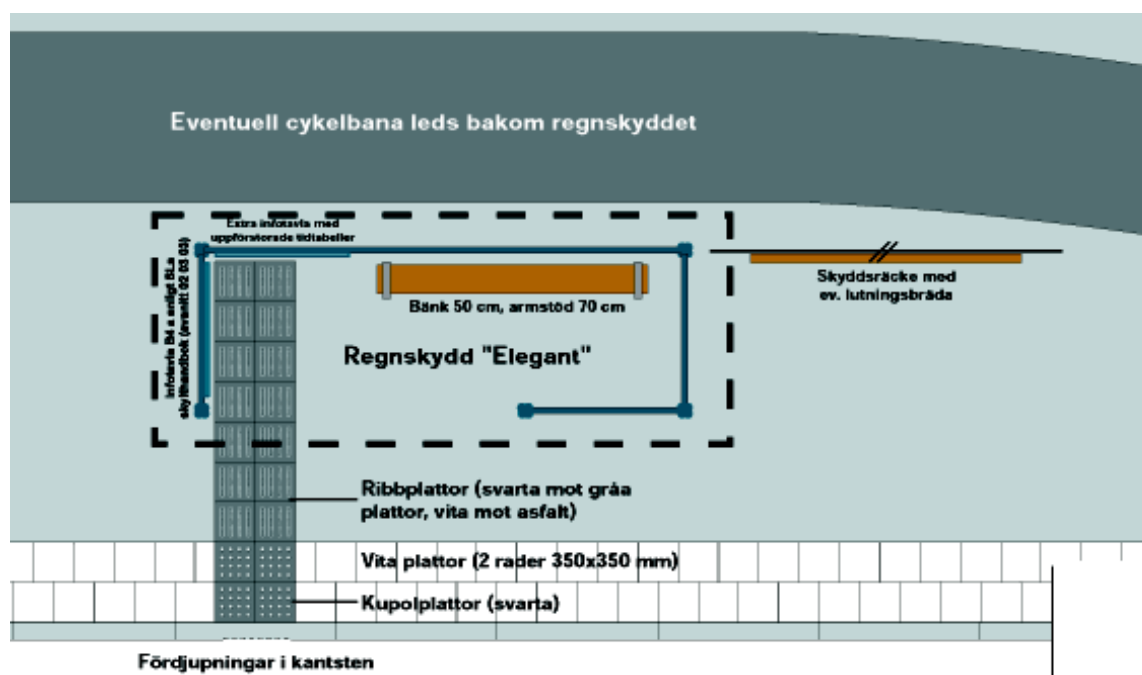
2.5.1 Hållplatsutformning för kollektivtrafiken

Målsättningen är att översyn av hållplatser ska ske inom trafikplanens gällande tidsperiod

Hållplatserna och vägarna dit och där ifrån bör kännetecknas av hög tillgänglighet. Inte enbart hållplatsen ska utformas på ett tillfredsställande sätt för resenärerna utan minst lika viktigt kan möjligheten att ta sig till och från hållplatsen vara.

Hållplatserna ska tillgodose att även resenärer med särskilda behov ska kunna utnyttja kollektivtrafiken. En bra hållplats bör ha minst följande standard:

- Tydligt markerat hållplatsområde som är skyddat från cykeltrafik med mera
- Gångväg till närmaste anslutningsväg utan hinder, till exempel trappsteg
- Ordnad cykeluppställning
- Kantstenshöjd (16 cm)
- Avvikande ytegenskaper (i enlighet med utformning för synskadades behov) på markbeläggning. Förstärkning gällande avvikande ytegenskaper kan ske med kännbar markering i kantstenen.
- Regnskydd med belysning och sittbänk som har armstöd
- Informationstavla (med mittpunkt ca 160 cm från marken)
- Tidtabeller (om möjligt i A3-format)
- Linjekarta och närområdeskarta
- God allmänbelysning som framhäver hållplatsen och möjliggör läsning av tidtabeller med mera
- Lutningsbräda utanför regnskyddet, när många väntar samtidigt



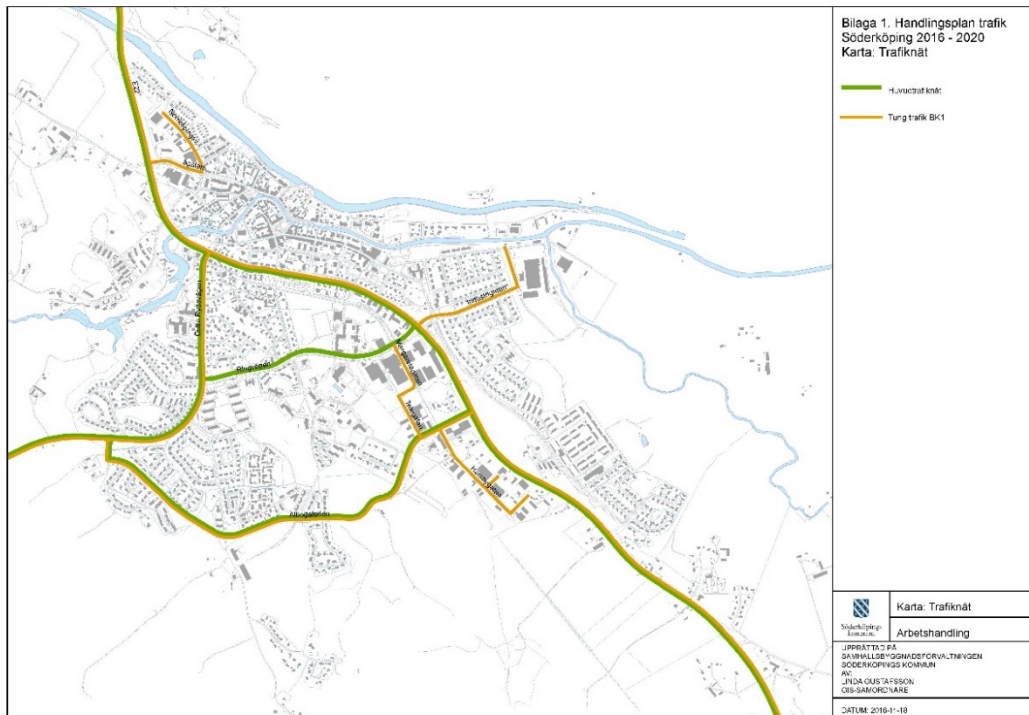
Figur 1: Principiell hållplatsutformning. Källa: Vägverket, ”Goda exempel på utformning av busshållplatser...”

Beroende på olika faktorer såsom exempelvis antalet resenärer, olika resenärers behov, antalet passerande bussar med mera kan utrustningen på en hållplats variera stort. En bedömning bör ske från fall till fall eftersom en generell regel kan resultera i en felaktig bedömning över vilken utrustningsnivå de olika hållplatserna ska ha.

2.6 Tung trafik

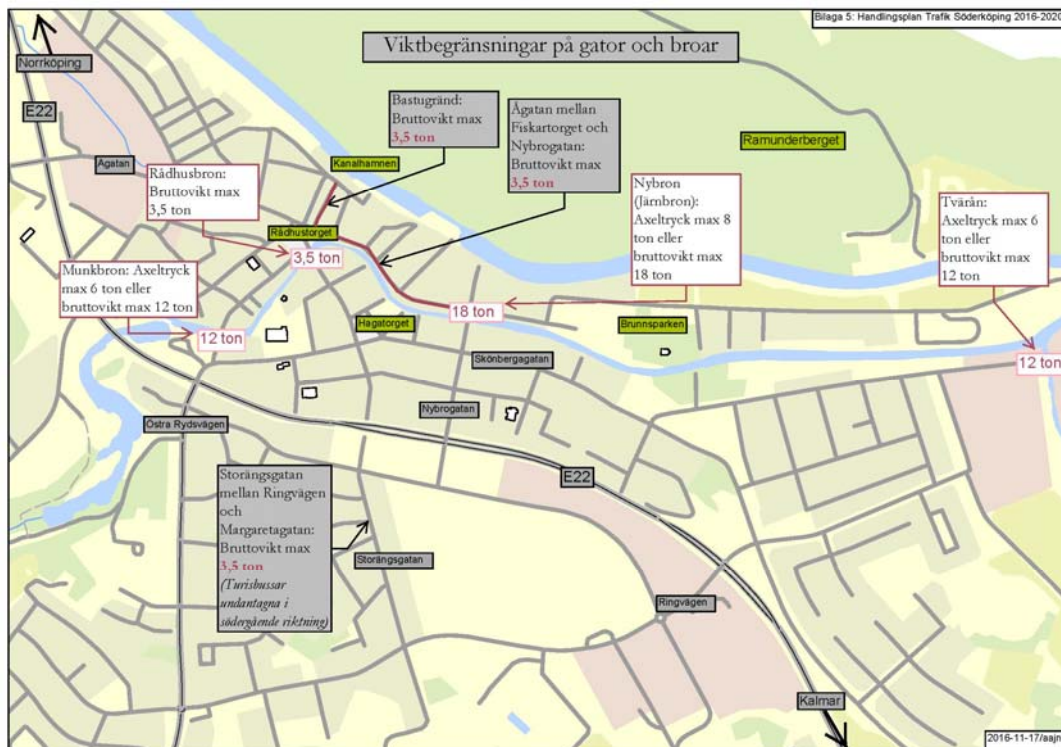
Målsättningen är att tung trafik ej leds in i innerstaden.

Den tunga trafiken bör ledas utanför innerstaden för att minska påfrestningar på våra innerstads-gator. Gator med behörighetsklass 1 (BK 1).



Karta 7: Trafiknät nuläge hösten 2016, finns även som bilaga 1.

Befintliga viktbegränsningar på gator och broar i Söderköping, se karta 8. Längdbegränsning: På Vännebergabro får inte fordon eller fordonståg färdas som överstiger 14 meter.



Karta 8: Viktbegränsningar på gator och broar, finns även som bilaga 5.

2.6.1 Varutransporter

Målsättningen är att begränsa storlek på fordon och att ha fasta leveranstider för varutransporter.

Varutransporter består ofta av stora och tunga fordon. En begränsning av storlek på fordon och fasta leveranstider skulle medföra att framkomligheten på utsatta gator begränsas till att gälla under vissa tidpunkter. På Skönbergagatan och Rådhusorget finns ändamålsplatser för lastning och lossning utan fasta tider.

2.7 Kulturmiljöanpassning

Målsättningen är att respektera äldre gatusträckningar och torg/platsbildningar. Om en del av en gata förändras bör hänsyn tas till hela gatans form och betydelse. Gaturum bör bibehållas där inte annat kan motiveras. Gatubeläggningen bör vara enhetlig och likaså gatans profil.

Följande anvisningar finns att beakta enligt ”Riktlinjer för offentlig utemiljö, Söderköpings innerstad”

Gatubeläggningar

- Alla gator ska behålla sin funktion beträffande framkomlighet.
- Gaturummet ska avgränsas med plank, staket, häck eller träd i enlighet med miljöregler för Söderköpings innerstad.
- Markering mellan parkeringsrutor, symboler för funktionshindrad, och hastighetsbegränsningar ska utgöras av avvikande kulör på stenbeläggningen eller avvikande stenmaterial, ej av målad markering.

Trottoarbeläggning

- Beläggningen på trottoarer ska anpassas till gatukaraktär och utgöras av gatsten eller släta betongplattor enligt gällande miljöplan.
- Utjämnare mot husvägg ska utgöras av kullersten eller gatsten.

Torgutformning

- Markering av parkeringsrutor, symboler för funktionshindrad, och hastighetsbegränsningar ska utgöras av avvikande kulör på stenbeläggningen eller avvikande stenmaterial, ej av målad markering.

Parkeringsplatser

- Större parkeringsplatser ska avgränsas mot omgivningen med till exempel stenpollare med kedjor, buskar och träd.

Belysning

- Belysningsstolparnas höjd ska anpassas till gaturummets skala. Belysning ska utföras så att en trygg trafikmiljö erhålls.

Avgränsningar mellan olika miljöer

- Avgränsningar ska ha en traditionell utformning och utgöras av räcken i smide eller gjutjärn eller av stenpollare sammanbundna med kedjor.

Skyltar

- Gatunamnsskyltar ska i utformningen efterlikna tidstypiska gatunamnsskyltar i Söderköping och tillverkas i tidstypiska material samt förses med gatu- och kvartersnamn.
- Trafikskyltar ska till skala och mått anpassas till miljön och bör begränsas till antalet.

Övrigt

- Privata ytor som utan avgränsning övergår till trottoaryta och kan uppfattas som allmänna ska ha lika eller liknande beläggingsmaterial som trottoarytan.

KF 1989-01-19 § 7

2.8 Tillgänglighet

Målet är att efterleva lagkraven ”enkelt avhjälpna hinder” enligt plan- och bygglagen (2010:900) 8 kap. 2, 12 §

Vid ombyggnad av gata, gatuavsnitt, torg, park med mera ska anpassning av material och bredd på markytor för gående, rörelsehindrade och synskadade utföras så att tillgängligheten förbättras. Val av material anpassas efter gatans eller platsens funktion. Markbeläggning ska utformas så jämn som möjligt. Där så är möjligt lägges gata/trottoar i nivå med entréer till verksamheter och till parkeringsytor. Avslut på trottoarer och andra gångstråk, till exempel vid övergångsställen, ska utföras med låga eller avfasade kanter för att underlätta för rullstolsburna och rörelsehindrade. Ränndalar i trottoarer, för avrinning av stuprörsvatten, ska utformas så att överfart med rullstol blir enkel och så att snubblingsrisken minimeras. Parkeringsplatser för handikappade ska anläggas i erforderlig omfattning. Parkbänkar (med armstöd) eller andra naturliga viloplatser ska finnas jämnt fördelade i gatumiljön.

Trappor och ramper ska utföras med dubbelsidiga handledare samt med erforderliga vilplan. Trappor, kanter, lyktstolpar, trafikskyltar, pelare och andra hinder i gatumiljön ska förses med kontrastmarkeringar för att hjälpa synskadade. Gatumiljön ska planeras så att dessa hinder i största möjliga mån förläggs utanför gångstråken.

Gångvägar ska ha tydliga ledstråk (kantmarkeringar) så att synskadade enkelt kan ”käppa” sig fram. Kritiska gångpassager för synskadade, till exempel vid övergångsställen och busshållplatser, ska förses med erforderliga markeringar för gångriktning (sinusplattor - vågmönstrade) och avslut på gångväg (taktiplattor - kupolmönstrade). Avslut på gångstråk ut mot till exempel en vägkorsning måste anläggas med riktigt vinkelrätt mot gata, så att den synskadade leds ut i rätt riktning över gatan.

God och jämn belysning ska anordnas i alla gatu-, park- och torgmiljöer för att skapa god tillgänglighet för framförallt synskadade.

2.9 Farligt gods

Målsättningen är att uppställningsplats för transportfordon av farligt gods ska finnas

Åtgärder för att styra trafiken med farligt gods till lämpliga vägval, kan i avvaktan på ny sträckningen av E22, **inte** erbjudas inom Söderköpings tätort.

2.10 Miljöanalys

Målsättningen är att inför projektering av trafikordningsprojekt genomföra en konsekvensanalys utifrån fastställd checklista

Miljöanalys är en analys av hur och om människor och miljö påverkas av tänkt åtgärd. En konsekvensanalys utförs av ansvarig projektägare och ingår i projekthandlingarna. Se bilaga 6 Konsekvensbeskrivning.

3 Genomförda och pågående åtgärder

Under 2010-2015 har ett antal åtgärder genomförts eller håller på att genomföras

- Ombyggnation av Hagatorget
- Ombyggnation av Rådhusstorgsområdet
- Gångfartsområde Ågatan-Kanalgatan
- Ombyggnation av Vintervadsplan
- En ny gång- och cykelväg på Storängsgatan
- Förändring av hållplatslägen på Ringvägen
- Hastighetsdämpande åtgärder på Länsmansgatan
- En ny gång- och cykelväg på Östra Rydsvägen mellan E22 och Ringvägen (Östra Rydsvägen etapp 1)
- Enkel gång- och cykelvägs inventering

4 Planerade och tänkbara åtgärder i tätorten under perioden 2016-2020

Observera att genomförande år som anges för åtgärderna kan komma att ändras då det kan vara avhängigt andra faktorer.

4.1 Åtgärder gång- och cykel

- Cykelvägnätet ska i görligaste mån hålls åtskilt från motorburen trafik likaväl som gångbanor.
- Markera tydligt – såväl via skyltning som genom färg på cykelbanor – när det inte låter sig göras att hålla cykeltrafiken åtskild från andra trafikanter.

4.1.1 Gång- och cykelväg Östra Rydsvägen

Samverkansavtal med trafikverket har tecknats

2015 anlades en tvåfärgad gång- och cykelväg på Östra Rydsvägen mellan korsningen med E22 och Ringvägen. En utbyggnad med samma utformning av den kommer att ske. Etapp 2 mellan Ringvägen och Albogaleden planeras till 2017, gång- och cykelvägen kommer då knytas ihop med befintlig längs Albogaleden. Det är också lämpligt att i samband med den nya gång- och cykelvägen se över behovet av flera passager på sträckan Ringvägen – Albogaleden. På sikt i samband med E22:ans nya sträckning är det lämpligt att förlänga gång- och cykelvägen ytterligare för att ansluta till den nya trafikplatsen.

4.1.2 Gång- och cykelväg kopplingen bad-stad

Sökt pengar från länstransportplanen september 2016, väntar på besked.

Att möjliggöra för oskyddade trafikanter att enkelt och säkert förflytta sig mellan friluftsbad-idrottsområde-skola-innerstad behöver göras. I nuläget finns några gångstråk inom skolområdet respektive området för bad/sporthall, det saknas en tvärförbindelse mellan bad-idrott-skola och innerstaden med koppling till befintligt nät. Närmaste tvärgående gång- och cykelväg finns på Margaretagatan och Ringvägen. Det ska vara en självklarhet att kunna transportera sig på cykel eller gåendes istället för bil till målpunkter som skola och idrott.

Görs genom att anlägga en gång- och cykelväg i gränsen mellan idrottsområdet Vikingavallen och Ramunderskolan (mellan Ringvägen och Margaretagatan).

4.1.3 Passage Stinsen/Margaretagatan/Storängsgatan

Översyn av korsningen med syfte att tydliggöra gång- och cykelstråket. Eventuella åtgärder genomförs 2017.

4.1.4 Idrottsvägen

Enklare åtgärd: Tydliggör gång- och cykelstråket genom att ta bort tidigare linjemålningar, genomförs 2017.

4.1.5 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder att söka pengar från länstransportplanen

Åtgärder lämpliga att söka pengar från Länstransportplan på det kommunala vägnätet. I dagsläget kan bidrag ansökas och beviljas om 50 procent av investeringskostnader inom trafiksäkerhet eller miljö (ex buller, luft) på det kommunala vägnätet.

| Beskrivning | Söka LTP-pengar, uppskattningsvis år | Beräknat genomförande år |
|--|--------------------------------------|--------------------------|
| Huvudstråket: Albogaleden-Erik Dahlbergsgatan-Östra Rydsvägen säkerställa/förbättra korsningspunkter/hastighetssäkra dem | 2018-2022 | 2019-2024 |
| Skönbergagatan, förlängning mellan Eriksviksgatan (Industrigatan) och Viggebyvägen | 2018 | 2019 |
| Karl Knutssonsgatan, förstärka gc-stråk, blå ta bort enkelriktat cykel Karl Knutssonsgatan | 2020 | 2021 |
| Tyketorp – Broby, gc-väg (inkl. bro över Storån), föregås av utredning ¹¹ | 2019 | 2020 |
| Östra Rydsvägen etapp 3 gc-väg mellan Albogaleden och kommande trafikplats E22 | Efter ny sträckning av E22 | |

Tabell 1: Uppskattad tidplan Trafiksäkerhetshöjande åtgärder

¹¹ Utifrån skolperspektivet är det viktigt med en bro placerad uppströms Bykvarn.

4.1.6 Strategisk översyn av gång- och cykelvägar

Genomfördes hösten 2016 med utgångspunkten att få ett funktionellt, sammanhållet och tydligt gång- och cykelvägsnät samt att underlätta för cyklister genom att t.ex. inte ha enkelriktat för cykel och att ha bra lägen för cykelparkering. Översynen består i att:

- Identifiera felande länkar
- Hitta brister i befintligt nät och förslå lösningar
- Föreslå utbyggnad
- Principer för var det ska finnas gångväg, cykelväg och gemensam gång- och cykelväg
- Identifiera var de viktigaste tillgänglighetsstråken ska vara

Mindre åtgärder på befintligt gång- och cykelvägsnät

Efter översynen kan mindre brister åtgärdas såsom exempelvis borttagande av kantsten, skyltning samt marknadsföring. Genomförs under planperioden.

Större åtgärder inom gång- och cykel

Efter översynen kan större brister och förslag på utbyggnad läggas till i listan under kapitel 4.15. Eventuella omprioriteringar i listan kan komma att göras.

4.2 Åtgärder gator

4.2.1 Skönbergagatan

Platsen medflyttad från Trafikplan 2010-2015.

Utforma sträckan mellan Hagatorget och Nybrogatan med prioritering på oskyddade trafikanter. Gatan skulle kunna ha olika trafikregleringar olika delar av året, men det ska iså fall endast göras med om det finns en tydlig anledning att gatan tas i anspråk av annan aktivitet än biltrafik. Gatan kan på sikt trafikregleras/omvandlas till en gata där endast boende och eventuella transporter är den enda biltrafik som tillåts, en sådan åtgärd ses dock mer trolig på längre sikt än den här planens gällandetid. Sträckan kan på sikt förlängas till korsningen med Barnhemsgatan.


→ Flera kommuner i Sverige har infört/testar bilfria gator både permanent och sommartid. Viktigt att ta lärdom om vad som har lyckats och vad gått sämre.

→ Viktigt att det finns en tanke med vad som ska hända med gatan. Bara stänga av kan leda till att det bara blir en avstängd gata och inget annat. Vad är syftet? Shoppinggata, mötesplats, uteserveringar etc..

→ Viktigt hur det kommuniceras. "Bilfritt" är det ju inte om inte alla motorfordon ska bort. Prioritera för gående, cykel och kollektivtrafik snarare är att göra något "bilfritt"

→ Utforma det som ett försöksprojekt och gör det i samarbete med näringslivet. Viktigt med uppföljning för att kunna visa effekter. Gör allt för att säkra succé på förhand.

→ Arbeta strategiskt med parkering



WSP/2016-10-06

4.2.2 Hastigheter – Rätt fart i staden

Genomföra förändringar av hastighetsregleringar där översynen Rätt fart i staden är ett underlag tillsammans med en lämplig anpassning till Söderköping kommun.

| Plats/område | Beskrivning | Beräknat genomförande | Notering |
|--------------|---|-----------------------|---|
| Västra Husby | Få fysiska åtgärder. Passage väg 777 bör studeras. | År 1 | Samverkan med Trafikverket |
| Mogata | Få fysiska åtgärder. Djursnäs vägen och passage väg 839 bör studeras. | År 1 | Samverkan med Trafikverket |
| Östra Ryd | Få fysiska åtgärder. Kulefallsvägen bör studeras. | År 1 | Samverkan med Trafikverket |
| Tätorten | Flertalet åtgärder. Huvudstråket och Skepparevägen bör studeras. | År 2-3 | Vissa åtgärder ej möjliga förrän efter ny E22 |

Tabell 2: Uppskattad tidplan Rätt fart i staden

Kommunen är väghållare för Lillängsvägen i Bottna vilket innebär att kommunen reglerar hastigheten där. Den ska också ses över i samband med övriga ytterområden.

4.2.3 Storängsparken

Översyn av gatan med avseende på funktion och trafiksäkerhet, görs i samband med exploatering i området. Eventuella mindre åtgärder kan komma att genomföras 2016-2017.

4.2.4 Ringvägen

Utforma gatan med ännu mer fokus på oskyddade trafikanter genom att försvåra för bilister. Förstärka området som ett skol- och idrottsområde. Ta reda på vilka val bilister i så fall skulle göra om Ringvägen inte var tillräckligt framkomlig. Testavstängning kan vara aktuell.



WSP/2016-10-06

4.2.5 Rådmansgatan

Tillskapa parkeringsyta för cirka 15-20 bilar på grönytan i korsningen Barnhemsgatan/Rådmansgatan eller i dess närområde.

4.2.6 Cirkulation Erik Dahlbergsgatan – länsväg 210

Platsen medflyttad från Trafikplan 2010-2015.

Inför kommande förbifart E22 har kommunen träffat avsiktsförklaringar med Trafikverket angående medfinansiering. Korsningen utgör idag en av de viktigaste infarterna till staden och området vid kanalhamnen. Efter byggandet av förbifarten kommer korsningen att vara en av de viktigaste entréerna till staden för trafikanter på E22 och på väg 210 från väst. Eftersom korsningen har stor betydelse för trafikföringen idag och kommer att få ännu större i framtiden, är det viktigt att en cirkulationsplats utformas med höga krav på funktion och gestaltning. Cirkulationen byggs i samband med den nya sträckningen av E22 vilket innebär att det förmodligen kommer ske efter denna plans gällandetid.

4.3 Åtgärder kollektivtrafik

Översyn av hållplatser och omkringliggande område samt vägar till och från. Det är viktigt att se busshållplatserna som en del av skolvägarna. Medfinansiering kan sökas från länstranportplanen på samma sätt som trafiksäkerhetshöjande åtgärder och miljöåtgärder (ex. buller, luft), se kapitel 4.1.5

4.4 Övriga åtgärder

- Se kapitel 2.4 parkering under flertalet underrubriker
- Utveckla informations- och kommunikeringssätt för parkering. Ett exempel kan vara digital parkeringsapplikation ett annat kan vara hänvisningar på plats.
- Trafikmätningar och utplacering av Din fart, genomförs kontinuerligt från 2017
- Minska antal/andel bilar vid grundskolor
- Minska antal/andel bilar vid förskolor
- Uppdatera parkeringstidskartan från Trafikplan 2010-2015

4.4.1 Hämtning och lämning vid skolor

De som går och cyklar till skolan ska känna att trafiksituationen vid skolan är säker Låg trafiksäkerhet ska inte vara en orsak för varför föräldrar skjutsar sina barn till skolan.

Planera för platser där elever kan lämnas och hämtas (med bil/buss) utan att utsätta de som går och cyklar till skolan för onödiga risker. Det kan innebära att platser för hämtning och lämning med bil/buss placeras längre ifrån skolor än idag, till förmån för gående och cyklister. Avsikten är att höja trafiksäkerheten runt skolorna genom att minska antalet motordrivna fordon.

4.4.2 Trafikgården Björnbanan

Fortsätta utveckla trafikgården med pedagogisk inriktning på trafiksäkerhet för barn.

5 Planerade och tänkbara åtgärder i Västra Husby under perioden 2016-2020

Rätt fart i staden planeras genomföras, se tabell 2 kap 4.2.2.

Genomföra en översyn av passage länsväg 777 mellan skola och idrottsområde, i syfte att finna trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter. Trafikverket är väghållare och därmed ansvariga men kommunen kan initiera samarbetet med trafikverket och samverkan/samfinansiering kan bli ett tänkbart scenario.

Se även kap. 1.4 avgränsning och kap 4.4 övriga åtgärder

6 Planerande och tänkbara åtgärder i Mogata under perioden 2016-2020

Rätt fart i staden planeras genomföras, se tabell 2 kap 4.2.2.

Genomföra en översyn av befintlig passage, länsväg 839 mellan skola och villaområde, i syfte att finna trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter. Trafikverket är väghållare och därmed ansvariga men kommunen kan initiera samarbetet med trafikverket och samverkan/samfinansiering kan bli ett tänkbart scenario.

Se även kap. 1.4 avgränsning och kap 4.4 övriga åtgärder

7 Planerade och tänkbara åtgärder i Östra Ryd under perioden 2016-2020

Rätt fart i staden planeras genomföras, se tabell 2 kap 4.2.2.

Genomföra en översyn av förflyttning för oskyddade trafikanter längs länsväg 777 mellan Östra Ryds centrala delar och Affärn i Östra Ryd, i syfte att finna trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter. Trafikverket är väghållare och därmed ansvariga men kommunen kan initiera samarbetet med trafikverket och samverkan/samfinansiering kan bli ett tänkbart scenario.

Se även kap. 4.4 övriga åtgärder

8 Trafikanter beteende

Hur påverkar vi människors beteende?

Det räcker inte bara att göra praktiska förändringar om inte människor anpassar sitt beteende till förändringarna. Därför behövs information och tydlighet för att skapa förståelse.

Trafikplatsen ”Skvallertorget” i Norrköping tog form till ett gångfartsområde och det skapade en ny syn på hur möten mellan oskyddade trafikanter och biltrafik kan ske. Skvallertorget är ur trafiksäkerhets höjande synvinkel ett trendbrott. Genom att skapa en trafiksituation som uppfattas som oklar har trafiksäkerheten ökat markant. Detta genom att skapa en osäkerhet hos alla trafikanter. Att med försiktighet och noga övervägande överföra detta till Söderköpings förhållanden har varit och kommer att vara en del i kommunens trafikplanering.

Ett annat beteende som vi ska väga in i trafikplaneringen är ”buskörning”. I planeringsstadiet för varje trafik förbättring skall lösningar som inbjuder till lek och ”buskörning” undvikas.

Som en del av trafikplaneringen bör regelbunden information om trafiksäkerhetsarbetet och trafikanternas utveckling rapporteras till allmänheten, exempelvis genom kommunens hemsida.

Vi ska sträva efter att arbeta enligt fyrstegsprincipen.

Utdrag ur Vägverket Region Sydöst (2008): *Underlagsmaterial för samhällsplanering,*

Publikation 2008:133

Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportssystemet. Den lanserades ursprungligen för att hushålla med investeringsmedel, men har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av vägtransportssystemets negativa effekter.

Principen bygger på ett transportslagsövergripande synsätt, men hanterar i första hand brister och problem inom vägtransportsystemet. En grundtanke är att åtgärder utanför vägtransportsystemet kan minska behovet av vägtransporter och därmed behovet av åtgärder inom vägtransportsystemet. I ett första steg ska därför åtgärder utanför vägtransportsystemet prövas. Därefter handlar principen i stor utsträckning om analys av åtgärder inom vägtransportsystemet.

De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och transportsätt

Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.

2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av vägnätet

Omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information riktade till vägtransportsystemets olika komponenter för att använda befintligt vägnät effektivare, säkrare och miljövänligare.

3. Vägförbättringsåtgärder

Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintligt sträckning till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder.

4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar.

9 Exempelbank på åtgärder och tillvägagångssätt för nollvisionen

Hur kan Söderköping arbeta med Trafikverkets prioriterade insatsområden? (se kap 2.1)

I huvudsak genom följande åtgärder.

| |
|---|
| Hastighetsefterlevnad – åtgärd 8 |
| Cykelhjälmsanvändning – åtgärd 9 |
| Drift och underhåll gång- cykelvägsnät – åtgärd 1 och 2 |
| Säkra gång- cykel- och mopedpassager – åtgärd 2 och 6 |

Åtgärderna är inte rangordnade.

Åtgärd 1: Hitta brister och svaga punkter i cykelstråk.

Tillvägagångssätt: Gör en översyn av befintliga stråk på karta och i verklighet. Uppdatera befintlig karta och komplettera med hela kommunen, märk ut brister och svaga punkter, märk även ut var cykelställ finns och var behov av dem finns. Brister och svaga punkter kan vara avsaknad av cykelväg, underhåll, otillgänglighet, belysning, passager, otydlighet ur ett cykelvänligt perspektiv och ett trafiksäkerhetsperspektiv. Tänk i begreppet **”hela resan”**, det vill säga från dörr till dörr, kan vara från hemmet till arbetet. Men också till och från fritidsaktiviteter och för matinköp. Ha ambitionen att höja även resandet med kollektivtrafik.

Åtgärd 2: Ta fram förslag på typ av åtgärd för att undanröja brister och svaga punkter.

Tillvägagångssätt: Använd den uppdaterade kartan som underlag, gör enkla kostnadsberäkningar, prioritera åtgärderna utifrån viktighet och budget. Kan vara både drift och investeringsåtgärder.

Åtgärd 3: Tydliggör befintliga cykelstråk.

Tillvägagångssätt: Vägled genom att skylta och markera på ett tydligt, enkelt och inbjudande sätt. Använd den uppdaterade kartan som underlag. Tydliggör var cykel inte är prioriterat, tydliggör var andra transportsätt är prioriterade.

Åtgärd 4: Skapa attraktiv och säker cykling.

Tillvägagångssätt: Snöröj enligt principen **jämställd snöröjning**, det vill säga gc-vägar och busshållplatser får hög prioritet. Vid hållplatser och till/från. Uppdatera snöröjningskartorna enligt principen, använd Karlskogas modell.

Bekväm cykling kan vara bra framkomlighet och enkelhet. Cykelställ ska vara placerade där man har behov av att parkera, gärna med tak för att få en torr cykel. Cykel-p XL för cykel med kärra, tandem och trehjulingar för vuxna.

Cykeln ska vara **trafiksäker** med cykellyse och reflex den ska vara pumpad, hel och gärna ren.

Cyklisten ska känna sig **säker och bekväm** och inte frysa på utsatta kroppsdelar. Cykelhjälm, torr cykel och sadelskydd.

Installera en offentlig cykelpump, placera på väl vald plats. Var är man när man behöver pumpa? Var vistas många eller var vill vi att många ska vistas?

Samordna och/eller ha kampanj i samband med trafikantveckan och i andra sammanhang. Kontakta arbetsmarknadsenheten, cykelförsäljare/reparatör. Marknadsför cykling som **klimat - och energismart**. Hur underlättar man för allmänheten att utrusta cykeln med cykellyse och reflex och att det fungerar? Varm cykelsadel – sadelskydd?

Åtgärd 5: Marknadsföra befintliga stråk.

Tillvägagångssätt: Kontakta kommunikation/turism/näringsliv så att de kan marknadsföra i sina sammanhang.

Kampanj i samband med trafikantveckan 16-22 september.

Kampanj i samband med trafiksäkerhetsdag för barn. Cykelfrågerunda, eller kommuninfo som kan vara historia, statistik, specifika händelser eller kul info. Kan också vara kommunaktuellt.

Samarbeta/engagera förening eller skola.

Åtgärd 6: Ansöka om bidrag för trafiksäkerhetshöjande åtgärder från Trafikverket.

Tillvägagångssätt: Använd genomförda åtgärder som underlag. Avsätt kommunala medel (1/2) i kommande budget.

Åtgärd 7: Få flera att lämna barn gåendes eller med cykel vid skola och förskola. Skapa en bättre situation kring hämtning/lämning med bil.

Tillvägagångssätt: Hämta-lämna-vid skolan- kampanj. Stå på plats och visa var man får lämna och inte. Använda **SKL:s-rapport** om barns skolvägar. Skicka ut kartor och annan info till skolan för vidarebefordran till elever/föräldrar. Kampanj våga-sluta-skjutsa.

Åtgärd 8: Uppmärksamma bilister på vilken hastighet de kör i – egenkontroll.

Tillvägagångssätt: Placera dagligen ut ”Din fart” på olika platser, variera placeringsställen. Gör trafikmätningar varje vecka. Kombinera Din fart med trafikmätning, en vecka mätning – en vecka din fart – en vecka mätning, ger ”Din fart” någon effekt? momentant och/eller på längre sikt? ”Din fart” hjälper dig att göra rätt! Service från kommunen inte pekpinne. Samarbeta med polisen.

Åtgärd 9: Cykelhjälmansvändning

Tillvägagångssätt: Dela ut hjälmar med personliga tryck, ett antal valbara alternativ, även vuxna. Använd huvudet – använd cykelhjälm! Varför använder inte Du hjälm? Informationskampanj Sitter hjälmen rätt? Var förvarar man hjälmen när den inte sitter på huvudet? Skapa möjlighet till att införskaffa bra hjälm. Inbyte av trasiga hjälmar.

Frågeställningar att ha i åtanke när åtgärdsförslag för cykel genomförs:

Varför ska man inte cykla?

Var bor människor?

Vilken typ av människor cyklar, vilka cyklar inte idag?

Vilka vill vi få att cykla?

Mellan vilka punkter vill man – är det möjligt – tänkbart att transportera sig med cykel?

Mellan vilka punkter vill man inte – är det mindre möjligt och lämpligt att transportera sig med cykel?

Kan vi hitta alternativa skyltar och markeringar alternativt sätt att skylta och markera för Söderköping? Kan vi engagera skola och arbetsmarknadsenhet?

Vem ska man skylta för?

Vem/**när vi är**, ska ha företräde vart? Vilka gator/områden är främst avsedda för ...?

Kollektivtrafik eller cykel? fungerar inte alltid att högprioritera båda samtidigt.

De flesta är bekväma – även du, gå till dig själv, vad får dig att inte cykla? vad skulle göra att du cyklade mer?

10 Utblick efter 2020

Tänkbara frågor att ta ställning till i arbetet efter 2020

- Gång- och cykelväg till nya återvinningsstationen
- Gång och cykelväg till alla nya trafikplatser i och med E22:ans nya sträckning
- Parkeringshus Stinsenområdet
- Central ny större parkeringsplats exempelvis i den sydöstra delen mellan nuvarande E22/Margaretagatan/Ringvägen
- Kopplingar till nya bostadsområdet Albogadalen
- Ytterligare passage av Storån i de centrala delarna
- Länsmansgatan/Erik Dahlbergsgatan behövs parallellgator
- Parkering på Erik Dahlbergsgatan
- Margaretagatan, går det att smalna av gatan mellan korsningen med Nybrogatan och Storängsgatan, genom att justera södra sidan. Kan restytor användas till parkering
- Albogaleden, felande gång- och cykellänk mot E22 inklusive utredning/anläggande av förlängning Länsmansgatan