

Samrådshandling augusti 2019

Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad

Tillägg till Översiktsplan för staden Linköping





Förord

Linköping är mitt uppe i en historiskt expansiv fas. Invånarantalet växer stadigt och staden behöver fortsätta utvecklas med fler bostäder, lokaler och andra funktioner. Och fler lär vi bli, när höghastighetsjärnvägen är byggd och Stockholm ingår i Linköpings utökade arbetsmarknadsregion.

Det strategiska arbetet med att utveckla Linköping har kommit en bra bit på vägen, bland annat med en antagen *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad 2016* och *Arkitekturprogram för Linköpings innerstad under 2018* – arbeten som har satt Linköping på kartan med nominering och vinst av Sveriges Arkitekters planpris. År 2017 gick också Vallastadens bo- och samhällsexpo av stapeln, som tillsammans med flera andra stadsutvecklingsprojekt är viktiga pusselbitar i utvecklingen. Men vi är inte klara än! De stora stadsutvecklingsprojekten är viktiga för staden, men för att hantera den ständigt ökande befolkningen behöver fler bostäder byggas i befintlig struktur för att ge plats för en växande befolkning. Ambitionen är att när Linköpings kommun har 250 000 invånare kommer ytterstaden ha fått cirka 45 000 nya Linköpingsbor. Den tillväxten är en potential som också kan göra stor nytta för den befintliga staden och som vi nu behöver tillvarata.

Vi har en historisk möjlighet att stärka och utveckla ytterstaden, både socialt, miljömässigt och ekono-

” *Stad är ett gemensamt ansvar. När staden växer snabbt är det viktigt att ha en strategisk överblick så att rätt åtgärder görs på rätt platser i rätt tid och tillsammans bidrar till en bättre helhet.*

miskt, så att den kan blomstra och utvecklas med ökad livskraft. Genom att använda stadens resurser klokt och samordnat kan vi skapa förutsättningar för att på sikt bygga bort bostadsbristen, minska segregationen och skapa en ytterstad i hållbar utveckling.

Stad är ett gemensamt ansvar. När staden växer snabbt är det viktigt att ha en strategisk överblick så att rätt åtgärder görs på rätt platser i rätt tid och tillsammans bidrar till en bättre helhet. På så vis kan också de efterföljande stegen i planprocessen göras kortare. Med genomförandet av Vallastaden visade Linköpings kommun tillsammans med en rad exploatörer den svenska samhällsbyggnadsbranschen att vi tillsammans kan bygga snabbt och innovativt i ytterstaden. Nu är det hög tid att fortsätta arbetet genom att involvera fler. Med *Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad* lägger vi grunden för den utvecklingen.

I Linköpings ytterstad finns många goda värden, som lugnet och den bostadsnära grönskan och naturen, anledningar till att ytterstaden redan idag är en populär och uppskattad boendemiljö. Men ytterstaden har också strukturella utmaningar i form av ineffektivt markutnyttjande, långa avstånd och otydliga eller dåliga kopplingar mellan stadsdelar och ett lågt serviceutbud. Det är därför hög tid att modernisera och komplettera ytterstaden med det som saknas, samtidigt som vi tillvaratar de kvaliteter som finns.

I det tidiga samrådet inbjöds ytterstadsbor och verksamma att tycka till om ytterstadens nuläge, viktiga kvaliteter och vad ytterstaden behöver kompletteras med. Nu vill vi samråda förslaget för hur ytterstaden kan utvecklas samtidigt som vi förvaltar kvaliteter och hanterar dess utmaningar.

Innehåll

1. Inledning	6	
Bakgrund och syfte	7	
Avgränsning	8	
Utvecklingsplanens förhållande till andra övergripande planer	10	
Metod och process	12	
2. Vad är ytterstad?	14	
En tillbakablick	15	
Ytterstadens styrkor och utmaningar	18	
3. Vision: en ytterstad i hållbar utveckling	22	
Ledord för utveckling	26	
Strukturbild	27	
4. Utvecklingsstrategi	28	
Tre byggstenar för hållbar utveckling	29	
Arkitektur	31	
Strategi för arkitektonisk kvalitet	32	
Karta: Strategiska utvecklingsområden	35	
5.1 Tre byggstenar: Bebyggelse för hållbar utveckling	36	
Fokus för utvecklingen	38	
Karta: Strategiska utvecklingsområden för bebyggelse	39	
Urbana stråk	40	
Stadsnoder	42	
Stadsdelsnoder	44	
Grannskapsnoder	45	
Nya stadsdelar och större nya bebyggelseområden	46	
Områden för stadsomvandling	48	
Handelsområden	49	
Offentlig service	51	
Komplettering inom befintlig bebyggelse	53	
5.2. Tre byggstenar: Platser och stråk som förenar staden	54	
Fokus för utvecklingen	58	
Karta: Strategiska utvecklingsområden för platser och stråk	61	
Ekosystemtjänster i ytterstaden	63	
Gröna stråk	66	
Stadsnära natur- och friluftsområden	69	
Stadsattraktioner	70	
Koloniområden och stadsodling	72	
Torg	74	
Stadsdelsparker	75	
Närparker och närmatur	77	
5.3. Tre byggstenar: Hållbara sätt att förflytta sig	78	
Fokus för utvecklingen	83	
Karta: Strategiska utvecklingsområden för gatunätet	85	
Gångtrafik	87	
Cykeltrafik	88	
Kollektivtrafik	89	
Biltrafik	91	
Knutpunkter och infartsparkeringar	94	
6. Ytterstadens delar	96	
7. Genomförande	130	
Innovation i genomförandet	131	
Handlingsplan	133	
8. Riksintressen	134	
Medverkande	146	



Läsanvisning

1. Inledning

Här beskrivs behovet av en utvecklingsplan, samt bakgrund och syfte. Avgränsningar utifrån geografi, befolkningens mängd och tema beskrivs, samt planens förhållande till andra kommunala, övergripande planer. Avsnittet beskriver också utvecklingsplanens arbetsmetod och process.

2. Vad är ytterstad?

Avsnittet ger en historisk förankring till ytterstaden och dess framväxt, samt problematiserar förutsättningarna genom att definiera styrkor och utmaningar.

3. Vision för Linköpings ytterstad

I detta avsnitt sätts målbilden för ytterstaden med hjälp av en vision och strukturbild. De ledord som ger riktning för den fortsatta utvecklingen beskrivs också.

4. Utvecklingsstrategi

I utvecklingsstrategin ges en kort introduktion till stadsbyggarens tre byggstenar, de verktyg som utvecklingsplanens strategier baseras på, och hur arkitektonisk kvalitet kan uppnås för dessa. Därefter presenteras Utvecklingsstrategin för Linköpings ytterstad med karta och text.

5. Utvecklingsområden för tre byggstenar

I tre delkapitel ges inriktning för utvecklingen av de tre byggstenarna: bebyggelsestruktur, platser och stråk samt gatunät.

5.1. Bebyggelse för en hållbar utveckling

Kapitlet beskriver inriktningar och principer för bebyggelsestrukturens utveckling i form av förtätning av viktiga stråk och noder, utveckling av nya stadsdelar, stadsomvandling och utveckling inom befintliga bebyggelsestrukturer. Här beskrivs också utvecklingen av handel och arbetsplatser samt skola, vård och omsorg. I kapitlet finns en fördjupad karta med bebyggelsestrukturens olika beståndsdelar.

5.2. Platser och stråk som förenar staden

Kapitlet beskriver inriktningar och principer för grön- och blåstrukturens utveck-

ling samt betydelsen av offentliga rum i form av parker, naturmark, gröna stråk och torg. Fokusområden som utveckling av ekosystemtjänster beskrivs också. I kapitlet finns en fördjupad karta med viktiga platser och stråk utpekade.

5.3. Hållbara sätt att förflytta sig

Kapitlet beskriver inriktningar och principer för trafiksystemets utveckling i form av samspelet mellan olika typer av trafikslag, med utgångspunkten att nå en förändrad färdmedelsfördelning. I kapitlet finns en fördjupad karta som redovisar stomlinjer och huvudnät för cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik, liksom förslag på lägen för knutpunkter och infartsparkeringar som underlättar kombinerade resor.

6. Ytterstadens delar

Avsnittet ger en samlad bild och vägledning för utvecklingen av ytterstaden, beskrivet på en fördjupad områdesnivå. Kapitlet Ytterstadens delar ger inga nya inriktningar jämfört med de tidigare avsnitten, men beskriver utvecklingen geografiskt istället för tematiskt, för ökad förståelse och som stöd för fortsatt planering.

7. Genomförande

I genomförandeavsnittet beskrivs hur stadsbyggandet kan bli mer innovativt för att nå visionen, samt de första stegen i en handlingsplan för genomförande.

8. Riksintressen

I det här kapitlet beskrivs de riksintressen som berörs av planen.

Samlad konsekvensbeskrivning (bilaga)

Utvecklingsplanens konsekvenser (gentemot nollalternativet, *Översiktsplan för staden Linköping*), redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning och en samlad hållbarhetsbedömning som sammanväger ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter.



Ordförklaringar och hänvisningar till andra styrdokument återfinns i sidomarginalen.

1. Inledning



Bakgrund och syfte

2010 antogs *Översiktsplan för staden Linköping* av kommunfullmäktige. Översiktsplanen visar hur staden Linköping ska utvecklas för att bli rundare, tätare och mer sammanhållen och framförallt växa inåt. 2016 aktualiserades översiktsplanen genom det tematiska tillägget *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*. Utvecklingsplanen grundar sig på översiktsplan för staden men ger inriktningar och strategier för hur innerstaden ska utvecklas och utvidgas för att omfatta ett större område. Samma år beslutade också kommunstyrelsen att arbetet med *Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad*, också det ett tillägg till översiktsplanen, skulle påbörjas.

Linköpings kommun står inför en fortsatt kraftig befolkningsökning och behovet av nya bostäder är stort. De senaste årens kommunala OBS-rapporter (Omvärldsbevakning/Bedömning/Strategi) har också visat att Linköping har stora socioekonomiska skillnader mellan stadsdelar. På grund av detta har fokus varit att strategier för att tillskapa större volymer med nya bostäder och samtidigt förbättra kopplingarna mellan ytterstadens stadsdelar.

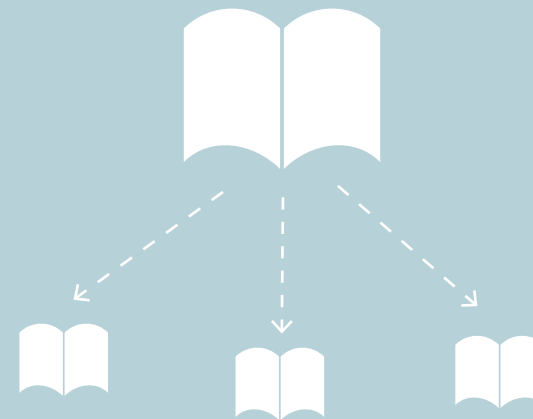
Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad är framtagen i syfte att säkerställa att de huvudstrategier och den markanvändning som *Översiktsplan för staden Linköping* anger genomförs inom ytterstadens geografiska område. Utvecklingsplanen ska genom

” Linköpings kommun står inför en fortsatt kraftig befolkningsökning och behovet av nya bostäder är stort

inriktningar och principer utveckla en strategi för hur Linköpings ytterstad ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt utifrån ett visionsdrivet arbetssätt. Planen ska hantera frågor kopplade till fysisk planering som ett medel för en fortsatt positiv utveckling av Linköpings ytterstad.

Utvecklingsplanen ska:

- Ge en långsiktig inriktning och vision för utvecklingen av Linköpings ytterstad
- Ge riktning för kommande beslut, projekt och planer
- Utgöra ett första steg i en strategisk handlingsplan för ytterstadens långsiktiga utveckling
- Utgöra stöd för dialog i stadsutvecklingsprocesser
- Främja ett brett engagemang och ansvarstagande hos alla berörda parter



Vad innebär ett tillägg till översiktsplanen?

Varje kommun ska ha en aktuell, kommuntäckande översiktsplan enligt plan- och bygglagen (PBL). Översiktsplanen kan aktualiseras i antingen vissa frågor, genom (tematiska) tillägg, eller i geografiskt mindre områden, genom fördjupningar av översiktsplanen (FÖP). Tillägg till översiktsplanen kan användas för att komplettera eller aktualisera översiktsplanen, exempelvis om en planeringsfråga inte behandlas tillräckligt i befintlig översiktsplan och behöver utvecklas, eller där förutsättningarna har ändrats för en specifik fråga sedan den kommuntäckande översiktsplanen antogs. Tillsammans ger den kommunövergripande översiktsplanen, fördjupningar och tillägg vägledning och inriktning för kommunens långsiktiga utveckling. Översiktsplaner antas av kommunfullmäktige och är inte juridiskt bindande utan vägledande.

Utvecklingsplanen ersätter inte *Översiktsplan för staden Linköping* utan avser att aktualisera den för vissa teman, där behov av detta uppstått på grund av nya förutsättningar, se avgränsning. Det innebär att kartor och strategier i utvecklingsplanen ska läsas tillsammans med översiktsplanen för staden.

Avgränsning

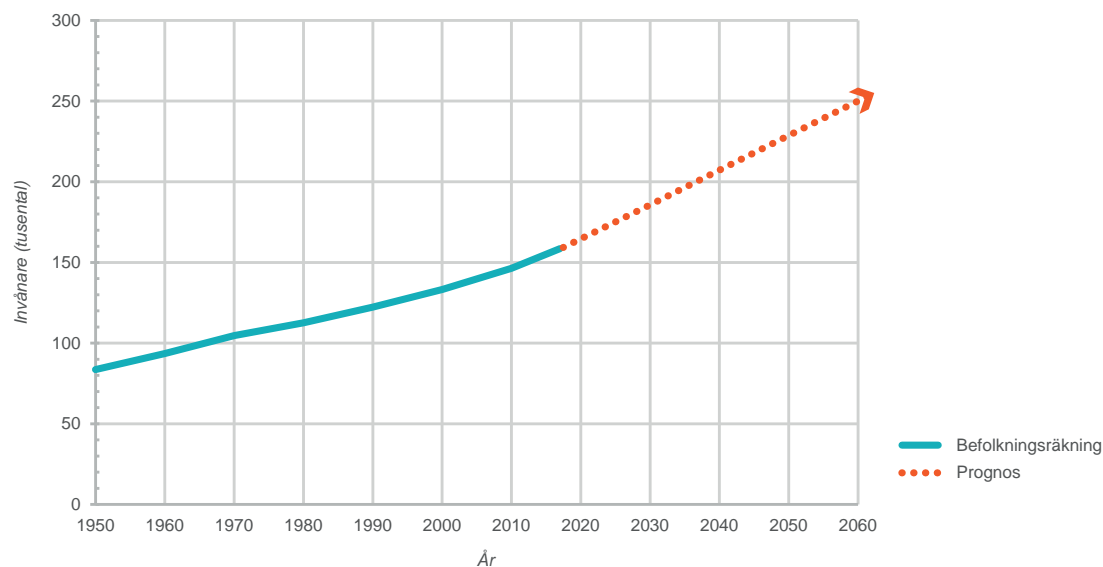
Som tillägg till översiktsplanen behandlar utvecklingsplanen inte alla de frågor som en kommunövergripande översiktsplan gör. Utvecklingsplanen fokuserar framförallt på vissa teman där nya förutsättningar gett skäl till en uppdatering av översiktsplanen. Dessa teman, tillsammans med uppdraget att ge förslag på utvecklingsstrategier inom stadens nuvarande utbredning, är den innehållsmässiga avgränsningen för planarbetet. De fem teman som utvecklingsplanen ska behandla är *ytterstadens stadskvaliteter, social sammanhållning, en hållbar utveckling, kommersiell och offentlig service samt grönstruktur*. Andra typer av mark- och vattenanvändningsfrågor hanteras inte i denna plan, utan återfinns i *Översiktsplan för staden Linköping*. Kommande sidor förtydligar gränssnitten gentemot andra planer och program.

Det område som i utvecklingsplanens benämns "ytterstaden" följer i ytterkant i stort samma avgränsning som den för *Översiktsplan för staden Linköping*. I detta planområde ingår Linköpings tätort och det närmaste omlandet. Från planområdet har dock den utvidgade innerstaden och området norr om E4:an undantagits. För dessa områden finns redan antagna planer i form av Utvecklingsplan för Linköpings innerstad (2016) samt Översiktsplan för Ekängen-Roxtuna och Distorp-Gärstad (2012). Se

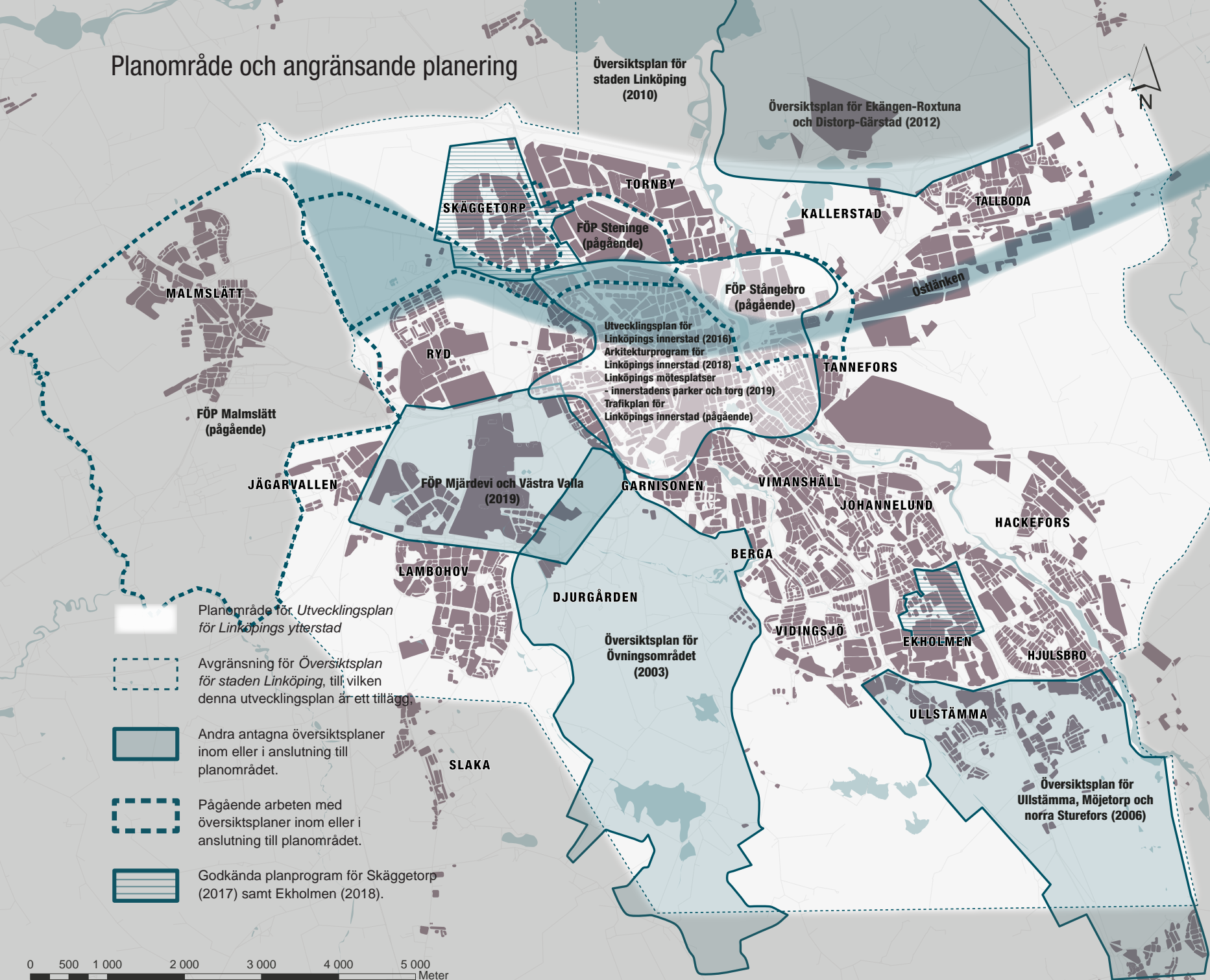
kartan på motstående sida.

Befolkningen i ytterstaden uppgick 2018 till drygt 70 000 invånare. Utvecklingsplanen utgår från perspektivet att kommunens befolkning på sikt kommer öka från dagens ca 160 000 invånare till 200 000 invånare, men har också en utblick mot 250 000 invånare. Med samma befolkningsfördelning mellan innerstad, ytterstad och övriga kommunen som idag skulle det för ytterstaden innebära en ökning till cirka 90 000 respektive 115 000 invånare.

Om den årliga befolkningsökningen fortsätter i samma takt som idag är det tänkbart att Linköpings kommun har uppnått 200 000 invånare kring år 2035 och 250 000 invånare kring år 2060, men det kan också bli ännu tidigare då kommunen de senaste åren haft en stadigt ökande befolkningstillväxt. I första hand är dock avgränsningen befolkningsmässig och inte satt i tid, då syftet är att skapa beredskap för den stad som Linköping behöver vara när 250 000 invånare bor i kommunen, oavsett när det inträffar.



Planområde och angränsande planering



Översiktsplan för staden Linköping (2010)

Översiktsplan för Ekängen-Roxtuna och Distorp-Gärstad (2012)

MALMSLÄTT

FÖP Malmslätt (pågående)

SKÄGGETORP

TORNBY

FÖP Steninge (pågående)

KALLERSTAD

TALLBODA

FÖP Stångebro (pågående)

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad (2016)
Arkitekturprogram för Linköpings innerstad (2018)
Linköpings mötesplatser - innerstadens parker och torg (2019)
Trafikplan för Linköpings innerstad (pågående)

RYD

TANNEFORS

Östlänken

JÄGARVALLEN

FÖP Mjärdevi och Västra Valla (2019)

GARNISONEN

VIMANSHÄLL

JOHANNELUND

HACKEFORS

LAMBOHOV

BERGA

DJURGÅRDEN

VIDINGSJÖ

EKHOLMEN

HJULSBRO

Planområde för Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad

Avgränsning för Översiktsplan för staden Linköping, till vilken denna utvecklingsplan är ett tillägg.

Andra antagna översiktsplaner inom eller i anslutning till planområdet.

Pågående arbeten med översiktsplaner inom eller i anslutning till planområdet.

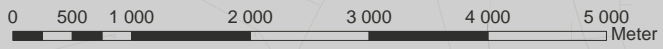
Godkända planprogram för Skäggetorp (2017) samt Ekholmen (2018).

Översiktsplan för Övningsområdet (2003)

SLAKA

ULLSTÄMMA

Översiktsplan för Ullstämman, Möjetorp och norra Sturefors (2006)



Utvecklingsplanens förhållande till andra övergripande planer

Översiktsplan för staden Linköping

Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad är tillsammans med *Översiktsplan för staden Linköping* (hädanefter ibland förkortat *ÖP staden*) vägledande dokument för den framtida utvecklingen av ytterstaden. ÖP stadens huvudstrategier gäller även för utvecklingsplanen. Utvecklingsplanen vidareutvecklar dock strategierna genom vision, ledord samt inriktningar för ytterstaden.

Det finns en hög överensstämmelse med markanvändningen jämfört med ÖP staden. Markanvändningskartan vidareutvecklas genom de utvecklingsstrategier som föreslås i utvecklingsplanen. Ett exempel på detta är att de områden som i ÖP staden markeras som (Befintliga) ”bostäder med inslag av verksamheter. Förtätning kan bli aktuell”, har fördjupats och diversifierats i samrådsförslaget.

I vissa delar redovisar utvecklingsplanen en annan utveckling än översiktsplanen för staden, då nya förutsättningar i vissa fall förändrat platsers lägespotentialer.

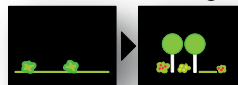
En rundare stad



En tätare och mer sammanhängande stad



Utveckla värdefulla grönytor



Stads- och friluftsliv vid Stångån



Tydliga och gena kollektivtrafikstråk



Stadsgator innanför Y-ring



Lägre andel biltrafik



Föreslagen utveckling skiljer sig från markanvändningen i ÖP staden i följande delar:

- Ett nytt bebyggelseområde redovisas väster om Skäggetorp. Området föreslogs ursprungligen i *Planprogram för Skäggetorp* (Godkänt av Samhällsbyggnadsnämnden 2017). I utvecklingsplanen föreslås en justerad utbredning av området.

- Utvecklingsplanen utgår från att läget för Linköpings nya resecentrum som kommer byggas i samband med Ostlänken kan få ett annat läge än det som ÖP staden anger. I utvecklingsplanens kartor redovisas stationsläget som ett schematiskt läge längs den utpekade korridoren, någonstans mellan Stångån och rv 35.

- Kommunen beaktar i samrådsförslaget båda de två tänkbara scenarion som finns för Ostlänkens dragning genom staden: ovan- och underjordsläge. Vid fortsatt arbete med utställnings- och antagandeversioner av utvecklingsplanen behöver dragningen specificeras för att till fullo kunna fördjupa utvecklingsstrategier för ytterstadsområden i anslutning till Ostlänken.

- I ÖP staden redovisas Steninge som ett område där befintlig mark- och vattenanvändning (verksamhetsområde) ska bibehållas. På lång sikt görs bedömningen att området har potential att

omvandlas till blandad stadsbebyggelse. Förutsättningarna i området utreds för närvarande i en fördjupning av översiktsplanen.

- ÖP staden redovisar Torvinge som ett område där befintlig mark- och vattenanvändning (verksamhetsområde) ska bibehållas. Utvecklingsplanen föreslår att västra delarna av Torvinge på lång sikt har potential att omvandlas till blandad stadsbebyggelse, till följd av den förändrade lägespotential som ett nytt stationsläge för Ostlänken ger.

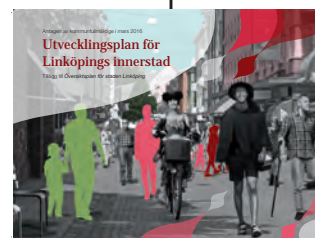
- I ÖP staden redovisas Industrigatan, Söderleden och Universitetsvägen som delar av en yttre ring. I Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad har denna funktion flyttats utåt. Se kapitel 5.3 för fullständig redovisning av föreslagen förändring av yttre ring.

Andra tillägg till Översiktsplan för staden Linköping

I Linköpings kommun finns höga ambitioner när det gäller den fysiska miljös kvaliteten. Det gäller såväl stadsbyggnad som olika former av arkitektur, exempelvis byggnader, landskap och infrastrukturens anläggningar.

Till *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad (2016)* hör också tilläggen *Linköpings mötesplatser - innerstadens parker och torg (2019)*, *Arkitek-*

turprogram för Linköpings innerstad (2018) och *Trafikplan för Linköpings innerstad* (pågående arbete). I ytterstadsplanen är dessa frågor inarbetade i samma utvecklingsplan. Synen på arkitekturen och vad som kännetecknar arkitektonisk kvalitet är densamma. I det fortsatta arbetet med denna plan och Trafikplan för Linköpings innerstad kommer frågor om tillgänglighet till innerstaden, regionala kopplingar med mera att hanteras.



Planhierarki

Antagna och pågående fördjupningar av översiktsplanen och godkända planprogram inom planområdet

Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad omfattar även de geografiska områdena för den fördjupning av översiktsplanen som gjorts för *Mjärdevi och Västra Vallå* (2019) samt de godkända planprogrammen för Skäggetorp (2017) och Ekholmen (2018) vilka tagits fram parallellt med utvecklingsplanen. Dessa planer och program ska läsas tillsammans med utvecklingsplanen. Plangränserna markeras i kartan på sidan 9.

Det pågår arbete med fördjupningar av översiktsplanen inom den geografiska avgränsningen för ytterstaden, för områdena Steninge samt Stångebro. Vid tiden för samrådsbeslut för utvecklingsplanen befinner sig detta arbete i ett tidigt skede. Planområdesgränser markeras i kartan på sidan 9. De övergripande inriktningar samt ledord och principer som utvecklingsplanen presenterar ska genomsyra också det fortsatta arbetet utifrån dessa planer och program. Markanvändningskartorna för respektive plan och program kommer att redovisa utveckling med en högre detaljeringsgrad än utvecklingsplanen och ger därför ytterligare vägledning för efterföljande planering.

För koloniområden finns en fördjupning av översiktsplanen från 1997. Det planförslag, inklusive hänvisning till områdesbestämmelser som då redovisades har inarbetats i utvecklingsplanen. Fördjupningen för koloniområden föreslås upphävas i samband med denna plans antagande.

Andra övergripande planer och styrdokument

Utvecklingsplanen ska även läsas tillsammans med andra kommunala styrdokument. Några exempel redovisas nedan.

Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, vägledning i fortsatt fysisk planering (utställningshandling 2018) är ett tillägg till *Gemensam översiktsplan för Linköpings och Norrköping* (2010). Tillägget syftar till att i tidigt skede säkerställa kommunens inriktningar avseende miljö- och riskfaktorer och ger dessutom stöd för att identifiera var det kan förekomma skäl att utreda specifika miljö- och riskfaktorer ytterligare.

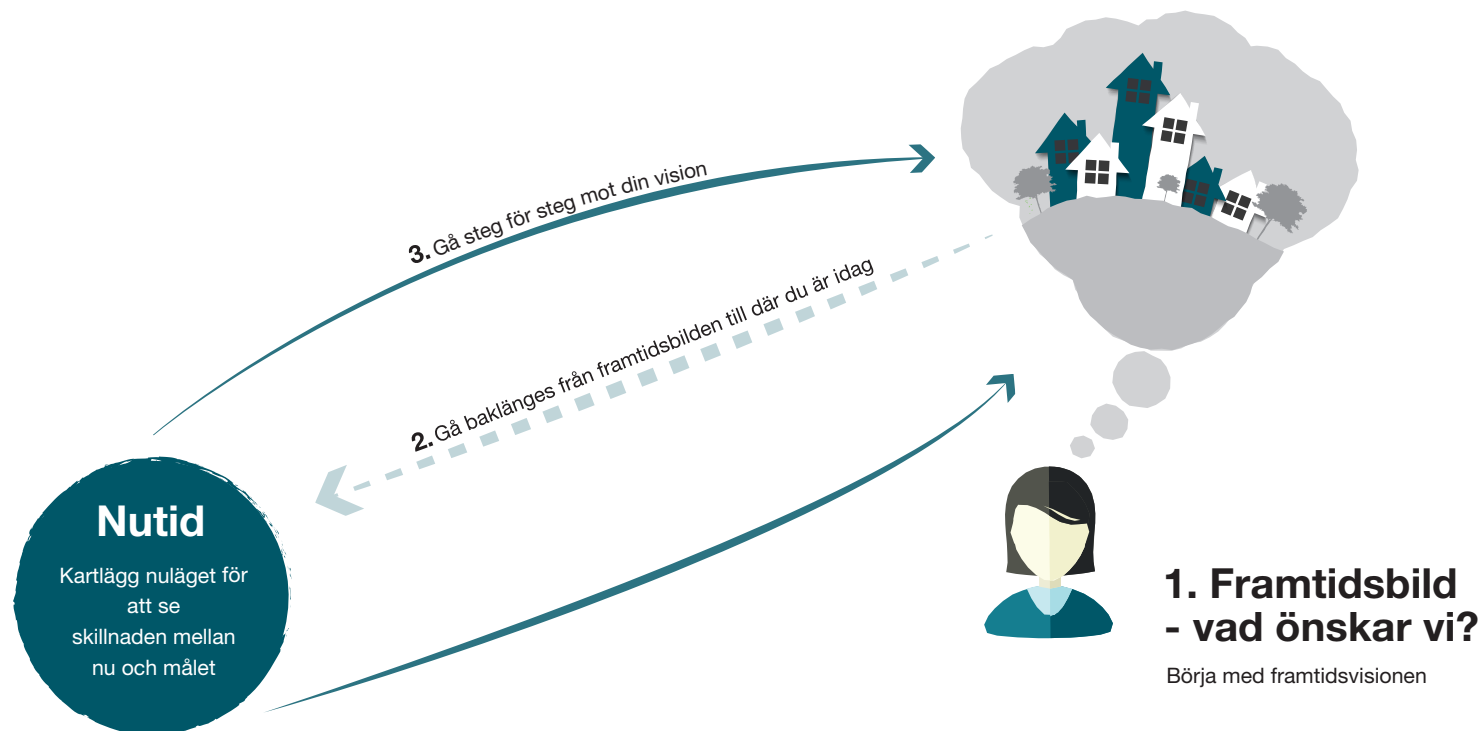
Naturvårdsprogram för Linköpings kommun (antaget av kommunfullmäktige 2018), och till programmet kopplade delar, syftar till att samla kunskap om natur och naturvård i kommunen och visar kommunens ambitioner för naturvårdsarbetet genom målområden, strategier och åtgärder.

Metod och process

Arbetet med *Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad* har bedrivits med stöd i metoden backcasting. Backcasting innebär att, i motsats till att tala om framtiden med hjälp av prognoser och rådande trender (forecasting), istället börja med att definiera en önskad vision och mål för framtiden, och utifrån detta identifiera de strategier och steg som krävs för att nå fram.

En hållbar samhällsutveckling kräver någon form av paradigmskifte där fysisk planering behöver skapa förutsättningar som leder till en minskad klimatpåverkan. Backcasting, till skillnad från forecasting, ger stöd för att ta reda på hur vägen mot en hållbar utveckling skulle kunna se ut.

Arbetet med utvecklingsplanen har engagerat många ytterstadsbor, vilka har bidragit till planförslagets innehåll. Utarbetandet av samrådsförslaget för utvecklingsplanen har bedrivits med flera dialogtillfällen där Linköpings invånare, andra kommunala förvaltningar, bolag och aktörer i samhällsbyggnadsprocessen ingått. Detta beskrivs utförligare i kapitel 2.



Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad är en del av Linköpings kommuns kontinuerliga översiktsplanering, och utarbetas i enlighet med plan- och bygglagen. Den formella planprocessen syns i ovanstående figur, tillsammans med det extra steg för dialog som genomförts under samrådsförslagets utarbetande.

2. Vad är ytterstad?



En tillbakablick

I ytterstaden återfinns ett antal berättelser som starkt definierar Linköpings identitet: modernismens framväxt samtidigt som staden expanderade under den andra halvan av 1900-talet, den gröna staden, den industriella revolutionen och den högteknologiska utvecklingen, framväxten av utbildningscentrum samt garnisonsstaden. Utöver dessa finns också spår av jordbrukssamhället i ytterstaden, vilket förklaras av stadens kraftiga expansion på jordbruksmark där pärlbanden av gamla byar och gårdar i stadens gamla omgivningar efter hand omringats av bebyggelse.

Staden började växa i mer planerade former först efter stadsarkitekten Gustav Lindens generalplan från 1923. I det som då var stadens ytterkanter, men idag ofta representerar en sorts mellanstad på gränsen mellan inner- och ytterstad, växte en småskalig bebyggelse präglad av trädgårdsstadens ideal fram. Under tidigt 1900-tal och mellankrigstiden växte villaområden fram i Ekkällan, Ramshäll med Berga hage, Vimanshäll, Hejdegården, Råberga och Barhäll. Även villaområdena vid Hackefors och Hjulsbro tillkom under samma tid. Karakteristiskt för dem är anpassningen till naturliga förhållanden, öppningen mot omgivande landskap och stora gröna tomter som skapade en funktionell och tidsenlig övergång till omlandet.



Under miljonprogramsåren, 1965-1975, växte staden rekordartat åt alla håll. De två historiska flygbilderna jämför stadens utbredning vid åren 1960 respektive 1975. Linköpings tätort markeras med vit linje. Foto: Lantmäteriets historiska ortofoton.

” Miljonprogrammets storskaliga och standardiserade projekt förutsatte oftast rivning av äldre bebyggelse och snabb byggnation av hela stadsdelar.

Efter andra världskriget började Linköping växa utanför den absoluta stadskärnan. Funktionalistiska idéer introducerades i Linköpings stadsplaner och det som kallades grannskapsenheter började planeras och byggas. Östra Valla, Tornhagen, Fridhem, södra delarna av Majelden och Åbylund är typiska exempel på områden som växte fram i det som idag är gränslandet mellan innerstaden och den omgivande staden - ytterstaden.

Inflyttningen till staden och de stora barnkullarna på 1950- och 1960-talet ökade trycket på att bygga nya bostäder. Nya storskaliga stadsdelar planerades på obebyggd mark utanför staden. Bostadsområdena byggdes som friliggande öar med mycket grönska runt omkring, och försågs med stadsdelscentrum, där visionen var att skapa förutsättningar för gemenskap och den vardagliga servicen. Johannelunds centrum, invigt 1960, blev stadens första riktiga stadsdelscentrum. Det blev en karaktäristisk del av den moderna staden och en nationellt uppmärksammas referens.

År 1954 påbörjades en ny generalstadsplan för Linköping, under ledning av arkitekten Fred Forbat, som kom att föreslå nya storskaliga stadsdelar med egna centrum. Under den expansiva period som följde, i det s.k. Miljonprogrammet 1965-1975, uppfördes nya stadsdelscentrum i Skäggetorp (1965), Ryd (1966) och Ekholmen (1967) med omgivande bostäder. Dessa miljöer kännetecknas av starka planstrukturer, byggnader placerade i varierade mönster med separerade funktioner, med plats för bilar i ytterkanter och mjuka bilfria insidor.

Omslutna av nya stadsdelar förvandlades Rydskogen och Vallaskogen till stora naturparker för friluftaktiviteter. Miljonprogrammets storskaliga och standardiserade projekt förutsatte oftast rivning av äldre bebyggelse och snabb byggnation av hela stadsdelar. Av den anledningen är tidsdjupet mycket kort och miljön dominerad av en enda berättelse. Arkitekturuttrycket i dessa områden är ofta fattigt och bygger på enkla längor av punkthus, alternativt villamattor samt radhus. Luft, sol, ljus och grönska

blev dock mottot inom dessa områden och utgör idag också de starkaste kvaliteterna. Grönskan i dessa områden varierar från stora parker i stadsdelarnas mitt till små impediment, avskiljande gröna ridåer, lummiga gårdar och gräsytor som möter hus och trottoarkanter. Ekdungar, höga tallar och trädbevuxna åkerholmar sparades och bildar ofta gröna lungor långt in mot stadens inre delar. En stor del av det vi kallar ytterstad utgörs av dessa modernistiska, gröna miljöer.

Bristande ekonomi och storskaliga miljöer har gjort att miljonprogrammet fick utstå mycket kritik. Sociala frågor om integration, trygghet, tillgänglighet och ökad demokrati genom bättre dialog med medborgarna fick med tiden allt större betydelse. Under postmodernismen gjordes bland annat en utbyggnad av stadsdelen Lambohov, där social hållbarhet präglade utvecklingen. I Tallboda tillkom en hel centrumbebyggelse. Nedläggningen av Linköpings regementen på 1980- och 90-talen medförde att en del områden som tidigare varit avskilda nu kunde införas i stadens utveckling. En ny stadsdel med bebyggelse liknande den i Lambohov tillkom på T1 i Östra Valla, men även i Tallboda, Ullstämman och Haninge samt en del av Vidingsjö. Övningsområdet söder om Djurgården, Tinnerö, omvandlades till stor del till ett naturreservat.

Stadens motor de senaste 150 åren har varit industrin och dess utveckling mot högteknologi. Universitetsområdet planerades på 1960-talet och växte fram från 1970-talet och framåt i syfte att stärka utvecklingen mot en högteknologisk industri och ett kunskapsbaserat samhälle. Bebyggelsen är storskalig i gröna omgivningar. Enstaka byggnader har lagts till på senare tid. Utmärkande är också de industrier som vuxit fram i närheten av transportvägar och med stöd av kraften i Stångån vid vattenfallen i Nykvarn, Tannefors och Hackefors. Hamnarna och järnvägen har bidragit till utvecklingen av industriområden vid Tornby och vid Saab. Under senare decennier har Science Park Mjärdevi med koppling till universitetet vuxit starkt. Stadens verksamheter bär på viktiga berättelser om tillväxt och kompetens på en allt tuffare nationell och global marknad. De har bidragit till stadens välstånd, attraktivitet och utveckling av andra funktioner så som flygplats och universitetssjukhus.

I slutet av 1970-talet påbörjades etableringen av externhandel på Tornby. I samband med att E4:an drogs förbi Linköping fick området ett starkt skyltläge och hög tillgänglighet för Östergötlands invånare. Tornbys handelsområde har sedan fortsatt växa och utvecklas än idag. Samspelet med innerstadens utbud är en viktig utvecklingsfråga.

En stark flygindustri och militär närvaro i Linköping har varit betydelsefullt för Linköpings utveckling och starka tillväxt, men präglar också den form staden har idag, med två ”ben” åt sydväst och sydost, vilket bland annat skapar långa avstånd. Under 1900-talets sista decennier har ytterstaden vuxit både utåt på ny mark och inåt genom förtätning, exempelvis i Ullstämman, Harvestad, Garnisonsområdet och Vallastaden. Efter millennieskiftet har riktningarna mot en hållbar samhällsutveckling blivit allt viktigare vilket präglat mycket av stadens tillkommande bebyggelse. En av de tydligaste ambitionerna är att knyta samman staden inåt och förbättra kopplingarna mellan stadens olika delar. Garnisonsområdet och Vallastaden, tillsammans med ett antal förtätningar i befintlig bebyggelse visar de senaste riktningarna, med en tätt sammanhållen kvartersbebyggelse och en återgång till modernismens produktionsbundna uttryck.



Ryds Centrum. Foto: Alexandru Babos



Johannelunds centrum.



Tannefors slussar.
Foto: Karla Blum Fagerström



Tornby handelsområde. Foto: Alexandru Babos

Befolkningstillväxt

1900



1960



2018



Stadens yta

1900



1960



2018



Ytterstadens styrkor och utmaningar

År 1900 upptog Linköpings tätort en yta av ca 1,4 km², år 1960 hade staden vuxit till omkring 12 km² och idag omfattar staden en yta av ca 48 km². Under samma tid har Linköpings befolkning blivit ungefär tio gånger större. Trots att befolkningen har vuxit kraftigt har stadens ökade utbredning gjort att befolkningstätheten minskat, från ca 10 000 invånare/km² i tätorten år 1900 till i genomsnitt ca 2 400 invånare/km² inom tätorten.

Utbredningen och utglesningen av Linköping som pågått från senare halvan av 1900-talet och framåt, har gjort att fler människor kan bo nära naturen och att mellanrummen mellan husen har blivit grönnare och större. I och med motorfordonens stora intåg i samhället började staden utvidgas och utglesas. Med bil kunde invånarna förflytta sig tiofaldigt snabbare än till fots och det blev plötsligt möjligt att bosätta sig i större bostäder i stadens utkant, utan att restiderna för den sakens skull blev längre trots de ökade avstånden. För att till fullo kunna utnyttja bilens potential som snabbt transportmedel krävdes dock en omfattande infrastrukturutbyggnad i staden, som också genomfördes då Sveriges ekonomi var god och tillät detta.

Den trafikseparerade infrastruktur som byggdes för ytterstaden är idag en av de strukturella utmaningar som Linköping behöver hantera. Avstånden är

ofta medvetet långa mellan stadens olika delar vilket vid planeringen grundade sig i tanken att bilen skulle vara det främsta transportmedlet i vardagen. Bilen är än idag det mest använda transportmedlet i Linköping och används vid ca 60 % av alla resor. Avstånden orsakas också dels av att trafiksystemet byggts ut med breda och utrymmeskrävande vägar, dels av en trafikseparerad hierarki där än mer mark gick åt för buffertzoner mellan exempelvis en trafikled och en matargata. De stora trafikytorna delar upp stadsväven och bidrar till barriäreffekter och rumslig segregation stadsdelar emellan.

Ytterstadsborna är splittrade i trafikfrågan. Det tidiga samrådet visade att trafiken i vissa fall anses problematisk på grund av dålig framkomlighet för bil eller bristfällig kollektivtrafik, medan andra anser att biltrafiken behöver minska eller begränsas då den utgör en fara, bullrar och bidrar till en dålig miljö och oattraktiv och otrygg stadsmiljö, framförallt när det gäller barns skolvägar.

Ytterstaden domineras av bostäder, med enstaka inslag av större verksamhetsområden. I ytterstaden finns en stor variation av bebyggelse med småhus, flerfamiljshus, institutions-, verksamhets-, och handelsområden sett i den större skalan. Hög byggtakt under framförallt miljonprogramsåren bidrog till att stora områden byggdes likartade under kort

tid. Ur den gåendes perspektiv upplevs ytterstaden inom stadsdelarna därför ofta ha ensartade miljöer med låg variation. Den stora andelen småhus bidrar också till att befolkningstätheten är låg.

I ytterstaden finns också utmaningar som handlar om bristande närhet till service, utbud och målpunkter. Det är ett faktum som har framgått i det tidiga samrådet med boende och verksamma i ytterstaden. Många anser sig vara beroende av bilen i sin vardag, vilket tyder på stora upplevda avstånd, och det uttrycks också en önskan om ökat serviceutbud, bättre kollektivtrafik och tillgänglighet till innerstaden. Att många av ytterstadens stadsdelar är glest befolkade leder till att det finns dåligt underlag för exempelvis butiker och kollektivtrafik men det gör också att många promenadstråk och parker upplevs öde och otrygga. Utbudet av olika upplåtelseformer är också på många håll dåligt och vissa stadsdelar består nästan enbart av bostads- eller äganderätter medan andra till störst del består av hyresrätter.

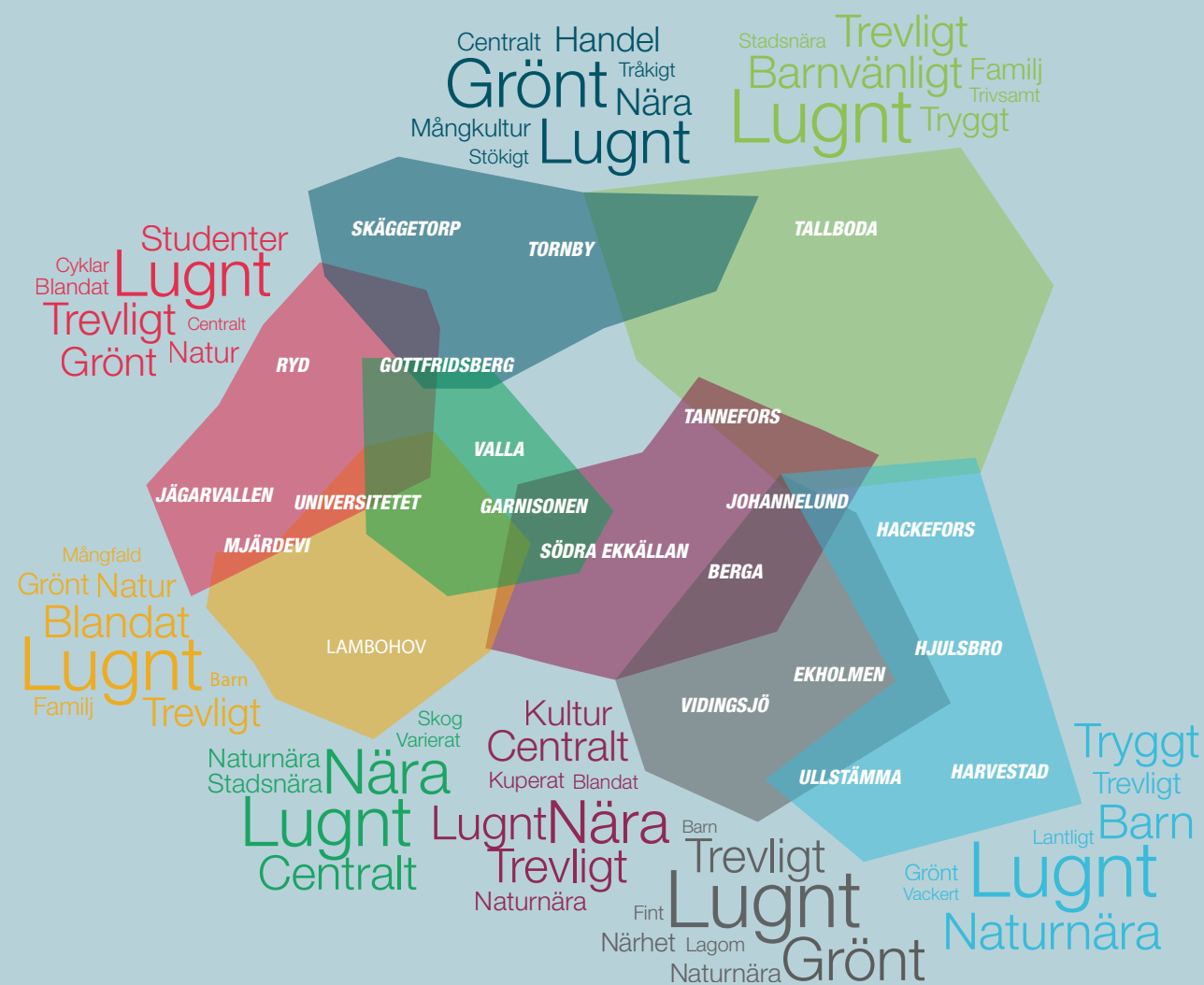
Dialog om Linköpings ytterstad

Ytterstadens stora geografi och brokiga miljöer innebär att det är många människor och aktörer som tillsammans sitter på kunskap om nuläget. Dessutom finns redan idag ett stort intresse och tryck från fastighetsägare i ytterstaden att exempelvis utveckla sitt fastighetsbestånd. Komplexiteten i ytterstaden innebär dock att förutsättningarna för att göra detta är olika, och inte alltid lika självklara som i innerstaden. För att öka kunskaperna om ytterstaden, dess förutsättningar och utvecklingspotential har en viktig del i arbetet varit att bedriva dialog på bred front. Här nedan beskrivs övergripande hur detta har skett:

Tidigt i arbetet med att utarbeta ett planförslag genomfördes flera workshops där tjänstepersoner från kommunens olika förvaltningar tillsammans med deltagare från kommunala bolag, privata fastighetsägare och näringslivsrepresentanter arbetade kring specifika delområden i ytterstaden och de olika teman som utvecklingsplanen har i uppdrag att utveckla. Från workshoparna kom flera medskick med kunskap om hur de olika temana bäst ska förvaltas och utvecklas.

Under våren 2018 hölls ett tidigt samråd där enkäter och workshops genomfördes med syfte att skapa delaktighet och att genom dialog få hjälp att identifiera ytterstadens styrkor och utmaningar. Enkäten, som var webbaserad, besvarades av 840 personer som bor och/eller är verksamma i ytterstaden. Under de tre workshoparna deltog totalt drygt 100 personer. I *PM tidigt samråd* beskrivs det tidiga samrådet och vilket stöd det gett i arbetet mer utförligt.

Ett arbete har också genomförts i syfte att kartlägga Linköpingsbornas berättelser. Med hjälp av en journalist samt inbjudan att skicka in berättelser via sociala medier sammanställdes Linköpingsbornas favoritplatser och berättelserna om dem i en karta. Kartan finns tillgänglig på kommunens webbsida under Utvecklingsplanens sida.



Vanligaste svaren per delområde på uppmaningen "Beskriv ditt område med tre ord".

Ju större ordet är, desto fler har svarat samma ord. Färgen på orden motsvarar det område i ytterstaden som svaren gäller för.



*Boendesegregationsindex beräknas utifrån fördelningen av inrikes respektive utrikes födda i respektive område.

I Linköping finns också stora socioekonomiska skillnader mellan stadsdelar. De senaste årens statistik visar att Linköping uppvisar ett av landets högsta *boendesegregationsindex**, vilket bland annat innebär att den geografiska uppdelningen i boende mellan inrikes och utrikes födda är stor. Stadens form och de barriäreffekter som skapas av storskalig infrastruktur och bristande kopplingar gör också att utbytet mellan stadsdelar är litet och att de upplevda avstånden kan kännas stora.

Analyser som gjorts av de stadsrum som Linköpings gator och gångvägar utgör visar stora skillnader i hur väl olika delar av Linköpings ytterstad är sammankopplade med resten av staden. Denna sammankoppling innebär bland annat att vissa delar av staden kan upplevas närmare än andra, fast det metriska avståndet är detsamma. Det kan också ha betydelse för huruvida människor upplever sig känna tillhörighet till staden Linköping, eller främst sin egen stadsdel och även hur människors sociala sfärer ser ut. Segregation, social hållbarhet och de effekter som detta i förlängningen kan ha på människors hälsa och livsmöjligheter, påverkas naturligtvis av många fler faktorer än den byggda miljön. Som ramverk och bas för alla sociala interaktioner som sker i en stad har utvecklingen av den dock en viktig roll att spela. Betydelsen av stadens form utvecklas i kapitel 4.

Det finns också betydelsefulla kvaliteter i ytterstaden som för många är en avgörande anledning till varför det just är här man väljer att bo eller verka. Det unika eklandskapetets natur möter upp ytterstaden och erbjuder människor rekreativsmöjligheter och naturupplevelser året om. Ytterstaden har också gott om gröna boendemiljöer avskilda från biltrafik vilket skapar lugn, tystnad och rörelsefrihet för barn. De lugna inre miljöerna i ytterstadens stadsdelar är viktiga värden som kommit som ett arv av den trafikseparering och det stadsbyggnadsideal som också bidrar till ytterstadens utmaningar. Det är ofta i dessa områden som människor möts. Ytterstaden har också många bostäder med äganderätt och i många fall egen trädgård, vilket ger större utrymme för personlig handlingsfrihet i att utforma det egna boendet. Att i ytterstaden både ha de gröna och rekreativa kvaliteterna och möjlighet till egen täppa, samtidigt som innerstaden finns på relativt nära håll bidrar till attraktionskraften.

Det finns också boendemiljöer i ytterstaden som erbjuder avskildhet från grannar och förbipasserande, vilket står i kontrast mot innerstadens urbanitet. "Lugnt" är det vanligaste ordet när ytterstaden ska beskrivas av ytterstadsborna själva. Ordet "lugnt" tas dock inte upp alls så ofta som något som behöver bevaras när ytterstaden ska utvecklas. Under det tidiga samrådet uppkom från många av

de svarande ytterstadsborna att de saknar butiker, restauranger, kaféer, träningsanläggningar, apotek och viss offentlig service så som vårdcentral och återvinningscentral i sitt närområde. En slutsats kan därför vara att ytterstaden upplevs som lugn idag, men skulle gynnas av mer aktiva verksamheter och stadsliv så länge det inte är på bekostnad av lugna, gröna miljöer och trygga platser och stråk för barn.

Linköping växer

Linköping är tillsammans med Norrköping den regionala arbetsmarknadsregionens centrum och kommer via Ostlänken få en än starkare position också i en utvidgad storstadsregion kring Stockholm. Detta ihop med Linköpings redan starkt växande näringsliv är en bidragande faktor till att Linköpings befolkning ökar i snabb takt. En stark befolkningstillväxt är naturligtvis en positiv faktor, samtidigt som den redan påtagliga bostadsbristen riskerar att öka. Behovet och efterfrågan på nya bostäder i Linköping är stort. Samtidigt finns ett stort intresse för att bygga nytt i Linköping och utveckla redan befintliga stadsdelar och ambitionerna för stadsutveckling från politiskt håll är högt satta.

I *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* beskrivs hur innerstadens kvaliteter ska användas som resurs för att stärka Linköpings attraktivitet.

Stadsutveckling i ytterstaden har på motsvarande sätt en viktig roll att spela för Linköpings framtid. I ytterstaden finns såväl höga kvaliteter som är viktiga att tillvarata, liksom en stor potential för utveckling. Med hjälp av riktade satsningar och höga ambitioner kan stadens tyngdpunkter och potentialer på sikt förändras. Vallastaden är ett bra exempel på hur en stark drivkraft och gemensam målbild kan förändra stadsbilden och en stadsdels läge. Befolkningsstillväxt och ökad täthet i rätt läge kan användas för att skapa högre stadskvaliteter i form av ökad närhet, utbud och service, som också kommer glesare delar av staden till nytta.

Alternativet till förtätning och utveckling inom stadens befintliga utbredning är att låta staden expandera på obebyggd mark. Stadens omland utgörs till stor del av värdefull naturmark och jordbruksmark som har höga ekologiska värden samt är viktiga för att producera mat. Förtätning innebär att den befintliga infrastrukturen används på ett mer resurseffektivt sätt. Ambitionen att förtäta är inget som behöver betyda att det imorgon står en byggkran utanför var Linköpingsbos köksfönster, men det betyder ett skifte i stadens utveckling. Förändringen kommer att ta tid, och ske i takt med att befolkningen växer.

” *Utvecklingen av stadens bebyggelse skapas i samspel med marknaden och i samverkan mellan fastighetsbolag, byggföretag och andra myndigheter.*

Kommunen är långt ifrån den enda aktören i stadens utveckling. I Sverige har kommuner planmonopol vilket betyder att kommunen ytterst bestämmer över markens användning. Det är dock sällan kommunen som bestämmer *att* det ska byggas. Utvecklingen av stadens bebyggelse skapas i samspel med marknaden och i samverkan mellan fastighetsbolag, byggföretag och andra myndigheter. Kommunen bidrar med utvecklingen av de allmänna platserna och genom sina kommunala bolag också med bostäder och offentliga lokaler.

Stadens innehåll skapas av människorna och de verksamheter människor startar och driver. Utbudet i ytterstaden skapas genom samarbete mellan kommun, företag och människor i föreningsliv eller med egna idéer och drivkrafter. Förtätningen och utvecklingen är medel som skapar förutsättningar för närhet och ett ökat utbud, vilket i sin tur är några av de nyttor som är målet med utvecklingen.



3. Vision

En ytterstad i hållbar utveckling

Framtidens ytterstad är en ytterstad, med få fysiska och mentala barriärer. Det är tryggt och lätt att träffa på andra människor från både sin egen och andra stadsdelar på väg till skolan, i affären eller parken. Linköping hänger samman, i en stad som känns nära.

Människor som möts ger drivkraft för nya innovationer. Med förtätning i rätt lägen har befolkningsunderlaget stärkts för mer och bättre service, och ytterstaden kan nu erbjuda en struktur och ett innehåll som gynnar hållbar utveckling. Blandningen av människor som bor och verkar här ger en innehållsrik stad.

I ytterstaden finns inte bara bostäder, utan här går det att bo, arbeta, umgås och må bra. Det är enkelt att ta sig till både inner- och ytterstadens utbud och målpunkter med cykel eller kollektivtrafik, och allt fler väljer dessa färdmedel för att transportera sig på sina dagliga resor.

Ytterstaden ger nu större möjligheter att bo kvar i sitt område genom livets alla skeden och i olika livssituationer. Nya stadsdelar har byggts med robust, berörande och användbar arkitektur, och tilläggen skapar nya värden som ger staden än mer kvalitet och livskraft. I mellanrummen finns utrymme för möten, rekreation och aktiviteter, såväl som odling och tekniska lösningar för framtidens klimatanpassning. Förnyelsen är gjord med respekt för varje stadsdels karaktär och för Linköpingsbornas berättelser.

” *Med förtätning i rätt lägen har befolkningsunderlaget stärkts för mer och bättre service, och ytterstaden kan nu erbjuda en struktur och ett innehåll som gynnar hållbar utveckling.*



En ytterstad i hållbar utveckling

Utvecklingsplanens vision och utvecklingsstrategi syftar till att genom utveckling av den byggda miljön bidra till social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet genom att skapa förutsättningar och sammanhang som underlättar för människor att leva mer hållbart. Det innefattar både vad vi gör och vad vi använder för saker, liksom hur vi ser på världen och vilka värderingar vi har. Förändringar som har att göra med vad vi äter och hur vi bor, hur vi konsumerar, reser, arbetar och utbildar

oss, spenderar vår fritid och hur vi engagerar oss i samhället är faktorer som bedöms ha en påtaglig hållbarhetspåverkan.

Med hjälp av strategisk fysisk planering och medveten utformning av den byggda miljön kan kommunen skapa förutsättningar som påverkar hur människor använder staden och därigenom bidra till en hållbar utveckling. Det kan handla om att förbättra tillgången till kollektivtrafik eller planera

för kortare avstånd till vanliga vardagsmålplatser så som skola, barnomsorg eller livsmedelsbutiker. Det kan också innebära att erbjuda platser för aktiviteter, rekreation och umgänge som inte kräver att vi konsumerar något för att få använda dem.

Vad innebär en hållbar utveckling?

Den 25 september 2015 antog FN:s medlemsländer Agenda 2030, en universell agenda som inrymmer Globala målen för hållbar utveckling. De 17 globala målen har i sin tur 169 delmål och 230 globala indikatorer.

Begreppet hållbar utveckling skapades i sin tur av FN:s världskommission för miljö och utveckling år 1987 och gavs följande definition: Hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov.

En hållbar utveckling bygger på tre dimensioner: det sociala, miljön och ekonomin. De Globala målen innefattar alla tre dimensioner.

Linköpings kommun har ställt sig bakom Agenda 2030 genom *Hållbarhetspolicy för Linköpings kommunkoncern*, fastställd 2018-06-18. Policyen innebär att kommunen delar definitionen av hållbar utveckling. Utgångspunkten för hållbarhetsarbetet i Linköpings kommun är att genom lokala insatser bidra både till en hållbar utveckling i kommunen och till att uppnå de globala målen.

” *Hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov*

Ett socialt hållbart Linköping innebär ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader, är delaktiga i samhällsutvecklingen och som känner tillit till varandra och till samhällets olika delar.

Ett ekologiskt hållbart Linköping innebär ett resurseffektivt samhälle med minimerad användning av skadliga kemikalier, där livskraftiga ekosystem och invånarnas rekreativmiljöer upprätthålls och utvecklas, och som har god förmåga att förebygga och hantera klimat- och miljömässiga utmaningar.

Ett ekonomiskt hållbart Linköping innebär ett samhälle där de ekonomiska resurserna används på ett sätt som främjar ekologisk och social hållbarhet, där företagsklimatet är gott och där invånarnas ekonomiska välfärd främjas bland annat genom goda möjligheter till utbildning, boende och arbete.

ur Hållbarhetspolicy för Linköpings kommunkoncern

Ledord för utveckling

Fem ledord har definierats som de övergripande utvecklingsprinciper för den fysiska miljön som är avgörande för att nå visionen om en ytterstad i hållbar utveckling. Här presenteras kärnan i varje ledord. Ledorden återkommer också i den strukturbild som presenteras på motstående sida, samt konkretiseras i utvecklingsstrategierna i kapitel 4 och 5.

BLANDA innebär att i varje förändring och i varje projekt överväga vilka funktioner som saknas och vad som behöver tillföras för att få attraktivitet och balans i ytterstaden. Blandning kan exempelvis utgöras av olika upplåtelseformer bland bostäder eller av att inom ett strategiskt delområde planera för en blandning av olika funktioner så som bostäder, arbetsplatser, handel, lekplatser och service.

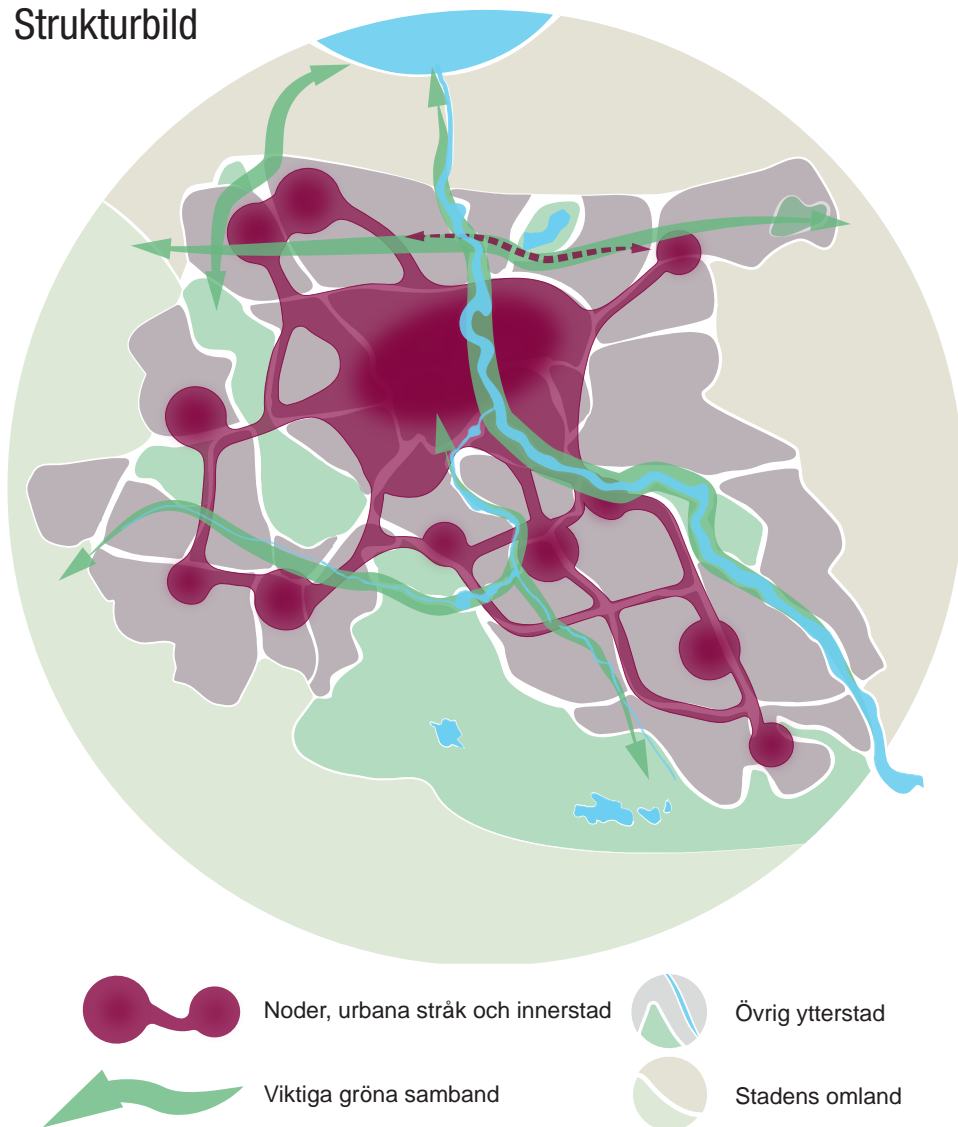
FÖRENA innebär att bättre knyta samman ytterstadens olika stadsdelar med varandra och med innerstaden för att få en mer sammanhållen stadsväv. Det kan ske genom att utveckla gränsområden mellan stadsdelar med bebyggelse, platser och nya stråk och kopplingar, genom att åtgärda och överbygga en barriär som delar ytterstaden, eller att utveckla målpunkter där människor kan mötas.

TILLVARATA syftar till att belysa och omhänderta de värden och resurser som gör ytterstaden till en attraktiv och uppskattad livsmiljö redan idag. Tillvaratagna värden förstärks och synliggörs för ytterstadsbor och andra, exempelvis genom att prioritera ytterstadens viktigaste parker och naturområden och med genomtänkta driftinsatser öka såväl tillgängligheten som de biologiska värdena, eller att utveckla Linköpings unika miljöer som rekreations- och besöksmål.

FÖRNYA innebär att befintliga byggnader, stadsrum och verksamheter förändras eller att det skapas nya. Förnyelsen ska alltid eftersträva att tillföra nya kvaliteter och bredda det befintliga utbudet med varsamhet och hänsyn till befintliga värden. Förnyelse kan göras genom att omvandla kortklippa, vidsträckt gräsmattor till användbara parker, genom att omvandla en trafikled till stadsgata eller låta en gammal byggnad få ny användning.

FÖRTÄTA innebär att skapa förutsättningar för en mer innehållsrik stad och hållbar utveckling genom att förtäta med fler bostäder och plats för fler människor att verka i ytterstaden. I ytterstaden görs det främst genom att bygga mer i noder och urbana stråk, men det kan också innebära att i rätt lägen ha en öppen attityd för initiativ till kompletteringar i befintliga småhusområden.

Strukturbild



Strukturbilden illustrerar den utveckling som föreslås för Linköpings ytterstad för att hantera utpekade utmaningar, tillvarata identifierade kvaliteter och klara en ökad befolkningstillväxt, på vägen mot den beskrivna visionen, en ytterstad i hållbar utveckling.

Starka noder förtätas, utvecklas med blandad bebyggelse och kopplas samman med varandra och med den utvidgade innerstaden längs urbana stråk eller via förstärkta, gena och tydliga kommunikationsvägar. Flöden, täthet och utbudet av stadskvaliteter koncentreras i första hand till dessa stråk och noder. Stadens urbanitet växer i stråken och förenar innerstaden med ytterstaden. På sikt utvecklas även starkare kopplingar mellan ytterstadens delar.

I och med detta går utvecklingen mot en flerkärnig, blandad och mer innehållsrik stad. Innerstaden och dess centrumfunktioner har fortfarande en övergripande roll och unik betydelse för Linköping, men kompletteras av ytterstaden där många av de funktioner som inte ryms i innerstaden kan få plats.

Gröna platser och stråk i ytterstaden förnyas och tillvaratas, och nya utvecklas för att komplettera strukturen och bidra till samspelet mellan innerstad, ytterstad och det omgivande landskapet. På ett naturligt sätt skapas en tydlig gräns mellan stad och land. Viktiga natur- och kulturreсурser i stadens omland tillgängliggörs för såväl inner- som ytterstadsbor.

Stadens trafiksystem anpassas och utvecklas för att stödja en flexibel mobilitet och bidra till hållbar utveckling.



4. Utvecklingsstrategi

Tre byggstenar för hållbar utveckling

Ett sätt att beskriva staden och hur dess funktioner är organiserade är genom tre grundläggande element: **bebyggelse, offentliga platser och stråk** och **gatunät**. De är förenklat sett de verktyg med vilka stadsbyggnad kan skapa förutsättningar för och bidra till en ytterstad i hållbar utveckling.

Hur byggstenarna sätts samman och utformas skapar olika förutsättningar för exempelvis ökad eller minskad trygghet i det offentliga rummet, hur vi transporterar oss, eller till vilken tillit vi känner för våra medmänniskor. Att identifiera och diskutera dessa tre byggstenar både samlat och enskilt kan alltså öka förståelsen för hur stadsbyggandet skapar förutsättningar för en hållbar utveckling genom exempelvis god folkhälsa, minskad ojämlikhet och ojämställdhet, livskraftiga ekosystem och biologisk mångfald, hållbar konsumtion och produktion och ekonomisk tillväxt.

I detta kapitel beskrivs hur byggstenarna samverkar och bidrar till stadslivskvaliteter. Detta följs av fördjupade utvecklingsinriktningar för respektive byggsten i de tre efterföljande kapitlen: *Bebyggelse för en hållbar utveckling*, *Platser och stråk som förenar staden*, samt *Hållbara sätt att förflytta sig*

Gatunätet är stadens sammanhållande rumsliga system och den struktur som transporterar männ-

iskor, fordon och varor. En gata som etableras ligger kvar i många hundra år, vilket gör gatusystemet till ett mycket långsiktigt system och en stark grundläggande struktur i staden. Nätet binder samman stadens alla delar och knyter an till stadens omland. Det är därför viktigt med kontinuitet för att säkerställa tillgänglighet och orienterbarhet samt att gatan upplevs välkomnande och trygg. Återvändsgator påverkar tillgängligheten och kan upplevas begränsande eller privatiserande.

Ett kontinuerligt gatunät lägger grunden för en flexibel utveckling av staden. Gatunätet skapar ”maskor”, som i sin tur kan delas in i

fastigheter som enskilda eller allmänna aktörer kan fylla med innehåll. Dessa maskor, eller kvarter utgör den fastighetsekonomiska spelplanen. Maskornas storlek och innehåll kan variera utifrån olika stadsdelars behov, och förenklat bestå av antingen öppna platser eller byggnader.

Ytterstadens offentliga platser och stråk är öppna, allmänt tillgängliga vistelsezoner och gröna stråk för invånarna att nyttja och njuta av. Tillgängligheten till det offentliga rummet är viktig



En illustration över samspelet mellan de tre byggstenarna: gatunät, bebyggelse samt platser och stråk

och en utveckling av det offentliga rummet till platser för möten och rekreation där stadens invånare kan mötas på lika villkor kan bidra till att bryta den sociala och rumsliga segregation som finns i ytterstaden. Ytterstadens offentliga platser och stråk behöver ses som ett system som också bidrar till ekologisk hållbarhet och ökad robusthet och resiliens gentemot exempelvis klimatförändringar.

Stadens byggnader inrymmer olika funktioner och verksamheter såsom bostäder, skolor och förskolor, lokaler för handel, kultur, service och arbete. Byggandet sker huvudsakligen utifrån privata initiativ från stadens olika aktörer. Byggnaders karaktär och arkitektur bidrar till upplevelsen av närmiljön, områdets skala och stadsrummens funktion. Entréer mot gatan i strategiska lägen kan bidra till att samla människors rörelser till gemensamma stråk och skapa offentlighet.

Höga hus är viktiga landmärken som bidrar till orienterbarheten och rätt lokaliserade kan stärka stadens eller ett områdes identitet och sammanhang. Genom att placera högre byggnader i grupp snarare än utspritt kan de användas för att markera viktiga noder. Husens möte med marknivån och gatan genom levande och aktiva bottenvåningar bidrar till en mänskligare skala.

Gemensamt skapar planering och utformning av gatunäten, bebyggelsen och stadens offentliga platser och stråk förutsättningar för hur stadens olika delar kommer att användas, exempelvis var det kan uppstå starka kommersiella lägen, var det är störst sannolikhet att många människor rör sig och vilka delar av staden som kommer att få en lugnare karaktär.

Fördelning och lokalisering av offentliga målpunkter i staden har betydelse för människors rörelsemönster och hur gatunätet används under olika tider. Den variation och det utbud som skapar en blandad stadsmiljö påverkar också hur jämlikt stadens resurser fördelas och vilka förutsättningar för olika livsstilar det skapar, exempelvis vilka fritidsaktiviteter som finns tillgängliga på nära håll. Byggnader, platser och gatunät bidrar också gemensamt till att skapa tydlighet mellan det offentliga och privata, vilket är av vikt för ökad trygghet och att skapa attraktiva parker, gator och bostadsmiljöer.

Staden och dess strukturer utvecklas ständigt och över lång tid. Fokus för alla förändringar och tillägg behöver vara att genom dess lokalisering, innehåll och utformning bidra till att förbättra dagens och framtidens goda stad och möjliggöra hållbar utveckling och ger långsiktigt goda livsvillkor för dess olika invånare, företag, institutioner och fören-

ingar. En god och långsiktigt smart hushållning och utveckling av viktiga resurser så som mark, infrastruktur och andra investeringar är avgörande för detta. Avgörande är också att alla projekt och idéer om bebyggelse, gator, offentliga rum, kollektivtrafik med mera behöver ses i relation till hur de bidrar till att förverkliga visionen om en ytterstad i hållbar utveckling.

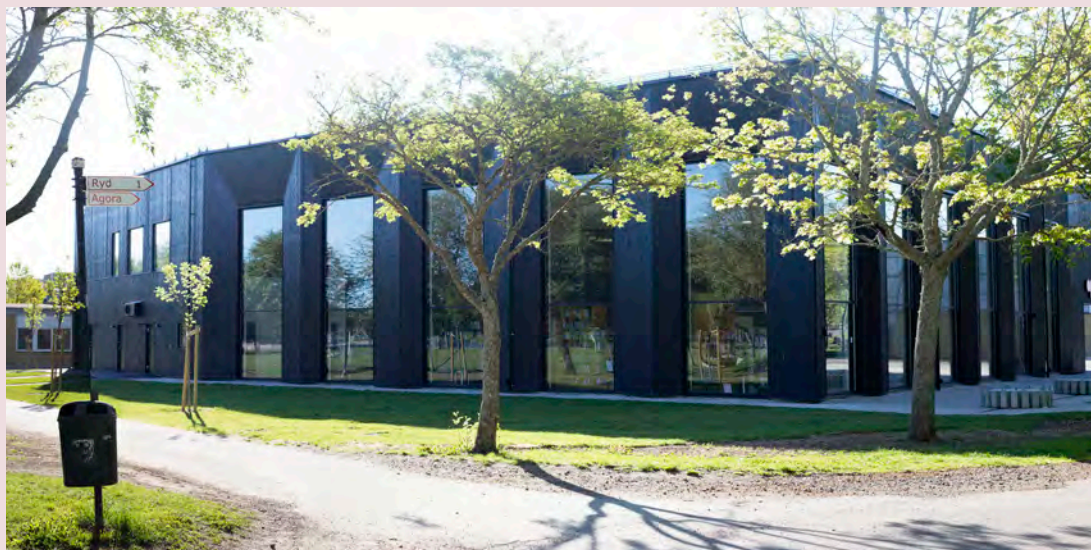
Stad är ett gemensamt ansvar som inte kan skapas av enskilda aktörer, utan är något som utvecklas och förvaltas av många parter i samverkan. För att nå framgång krävs gemensam utblick mot den gemensamma visionen, samt gemensamma förhållningssätt och riktlinjer för det ständigt pågående arbetet med stadens utveckling.

Arkitektur

Arkitekturbegreppet är centralt för att beskriva hur de tre byggstenarna kan bidra till en positiv och hållbar utveckling av Linköpings ytterstad. Arkitektur genom arkitekturdisciplinerna byggnads-, och landskapsarkitektur stärker och skapar förutsättningar för att respektive byggsten ska ha så god kvalitet som möjligt. Planeringsarkitektur samordnar, avväger och strukturerar den eftersträfvade stadsmiljön som helhet.

Alla byggda anläggningar i Linköpings ytterstad i form av byggnader, anlagda parker, lekplatser, broar, rondeller m.m. ska kunna beskrivas genom sin arkitektoniska kvalitet. Arkitekturens kvalitet kan vara svår att mäta, men bedömningen ska alltid baseras på ett samspel inom den arkitektoniska helheten. Redan romaren *Vitruvius** identifierade arkitekturens tre grundegenskaper, Venustas, Firmitas och Utilitas, som med moderna begrepp kan översättas till att arkitektur är berörande, robust och användbar. För att sätta det i ett sammanhang betyder det att arkitektur inte bara är en väl gestaltad fasad, arkitektur är också en byggnad som är hållbar över tid och som är användbar och välfungerande för sitt ändamål.

Arkitekturens **berörande** aspekt är upplevelsebaserad och kan skapas av ljus och rymd, material, akustik eller andra egenskaper. Även objektets ålder och historia påverkar upplevelsen. Här används och stimuleras alla sinnen. Främst genom seendet, men också känsel, lukt och hörsel används. Intellectet påverkas bl.a. genom symboler och andra meningsbärande detaljer.



Aktivitetshuset Agora i Skäggetorp. Foto: Alexandru Babos

Frågan om arkitekturens **robusta** egenskap är mångfacetterad. Det handlar dels om den traditionella aspekten om hållfasthet, att det som byggs inte får rasa och att det ska stå emot väder och vind. Men också frågan om långsiktig hållbarhet och miljöaspekter vägs in i begreppet. Det kan handla om att en byggnad görs flexibel och därigenom kan användas för olika behov över tid utan stora och resurskrävande ombyggnader. Det kan också handla om att använda förnyelsebara och giffria material med liten miljöpåverkan både vid uttag och produktion. Robusthet kan också innebära att parken eller gatan utformas för att klara ett förändrat klimat, exempelvis genom dagvattenhantering, eller att inkludera drifts- och underhållsaspekter i budgetering och vid val av lösningar. Kommunens målsättning om ett CO2-neutralt Linköping 2025 kan lyftas fram

under denna rubrik då allt byggande påverkar klimatet i någon grad, vilket bör vägas in när den arkitektoniska kvaliteten hos en byggnad ska bedömas.

Arkitekturens **användbarhet** bedöms utifrån hur väl det byggdas utformning samspelar med dess tänkta användning och ändamål, exempelvis hur parkens funktioner och rörelsestråk samspelar med den kringliggande staden. Här finns stöd i form av forskning, Boverkets byggregler och andra föreskrifter som anger vad som är minsta acceptabla mått vid t.ex. bostadens planering. Andra dokument och riktlinjer föreskriver stadens måttförhållanden såsom gatusektioner och svängradier. Tillgänglighet är en viktig faktor under denna rubrik. Staden och arkitekturen ska vara tillgänglig för alla, oavsett funktionsvariation.



***Vitruvius** var en romersk arkitekt och ingenjör som levde under det sista århundradet f. Kr. Han författade "Tio böcker om arkitektur" i vilket de tre grundegenskaperna finns med.

Strategi för arkitektonisk kvalitet

Inriktning arkitektonisk kvalitet

Ny arkitektur i Linköpings ytterstad ska vara berörande, robust och användbar.

Alla projekt i Linköpings ytterstad ska:

- ha en stadsbyggnadsidé eller arkitektonisk idé
- bidra till den omgivande staden
- visa hur det samspelar med sin omgivning

I arbetet med *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* samt *Arkitekturprogram för Linköpings innerstad* (2018) som föregått detta planarbete, har en viktig målsättning varit att programmet skulle uppfattas och fungera som ett ramverk för branschens aktörer att fylla ut med idéer och projekt. Ramverksfunktionen valdes som ett medel för att sprida initiativ och ansvar för byggandet och byggandets kvalitet till alla i hela kedjan. Samma förhållningssätt gäller i Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad.

Tre strategier har formulerats som stödjer detta ramverk. Utgångspunkten är att varje förslag till projekt som presenteras ska diskuteras utifrån ovanstående strategier. Målsättningen gäller både för projekt som drivs internt inom kommunens verksamhet och projekt som presenteras som förslag från någon aktör.

I en detaljplan kan frågorna till exempel användas som stöd för att beskriva planens syfte. Strategierna bör följa projektet och diskuteras under hela processen, från idé till färdig anläggning.

Utgångspunkt och målsättning för ytterstadens arkitektur är att alla tillkommande projekt i ytterstaden ska:

- kunna beskriva hur det bidrar till den omgivande staden
- visa hur det samspelar med sin omgivning
- ha en stadsbyggnadsidé eller arkitektonisk idé

Varje projekt ska ha en arkitektonisk idé

Arkitektur handlar om att svara på ett behov av en eller flera funktioner, men också om att ha en idé om hur svaret ska gestaltas och lösas tekniskt. Genom att formulera de tankar och idéer som driver projektets formgivning och problemlösning skapas förutsättningar för ett bättre slutresultat. Alla tillkommande projekt i ytterstaden ska därför kunna beskriva sin arkitektoniska idé. Att formulera och beskriva sin idé öppnar för bättre förståelse och engagemang från omgivningen, både inom myndighetsväsendet men också hos entreprenörer och alla de som genomför projektet.

Arkitektonisk idé utgår primärt från form och gestaltning, även om funktionen i sig kan vara en

källa till inspiration. Idén kan ha sin utgångspunkt i många olika företeelser, exempelvis platsens förutsättningar eller riktningar och rörelser. Idén kan vara en önskan om att ta upp motiv från de omgivande fasaderna och ge dem en modern tolkning, en tanke om hur ljuset ska spridas i byggnaden eller på platsen, eller hur människor ska röra sig i parken som gestaltas. Arkitekten behöver beskriva sina arkitektoniska utgångspunkter, vad som ska uttryckas, studeras eller utforskas i det enskilda projektet.

Varje projekt ska bidra till den omgivande staden

Linköpings ytterstad är en gemensam miljö, alla Linköpingsbor använder den, ser och rör sig i den. Därför är det betydelsefullt att tillägg sker så att både allmänna och enskilda intressen kan tillvaratas. Varje tillägg är viktigt och välkommet och ska bidra både till "sig själv" och samtidigt till staden som helhet genom sin arkitektur och sitt innehåll. Exempelvis kan det handla om att samtidigt som en aktör bygger bra bostäder till sina kunder så ska projektet också på något sätt bidra till stadens behov som helhet. Det kan göras på olika nivåer, exempelvis att huset inrättas med en lokal med ett kafé i bottenvåningen eller med en bostadsgård som fördröjer dagvatten och mildrar belastningen på det kommunala dagvattnätet, och därigenom också skapar en tilltalande bostadsmiljö.

Varje projekt ska samspela med sin omgivning

Nya byggnadsverk liksom hela stadsdelar och kvarter kan ha många uttryck. Det kan handla om ett expresivt modernt uttryck eller en lugnare, mer stillsam arkitektur, det kan vara en pastisch eller formgivning som ligger mitt i den rådande trendfaran. Friheten är stor. Det är dock viktigt att det finns ett medvetet samspel mellan det nya projektet och den befintliga platsens bebyggelse och karaktär. Det kan innebära en arkitektur som medvetet och formsäkert bryter med kvarterets övriga fasaduttryck men samtidigt anpassar sig till omgivande byggnadshöjder, eller att tillföra ett nytt fasaduttryck men välja att arbeta med samma färgsättning som omgivande hus. Samspel handlar inte om att anpassa och härma, utan om att bidra med kvalitet till helheten och till en berörande och hållbar miljö, med respekt för det befintliga.



Foto: Ida Gyulai

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse



Urbana stråk



Schematiskt urbant stråk



Stadsnoder



Stadsdelsnoder



Handelsområden



Samlad stadsomvandling



Nya stadsdelar och större nya bebyggelseområden



Perifera bebyggelseområden



Platser och stråk

Gröna stråk



Stadsattraktioner, stadsnära natur- och friluftsområden och befintliga och nya stadsdelsparker



Gatunät

Primära cykelstråk



Stomlinjestråk för kollektivtrafik



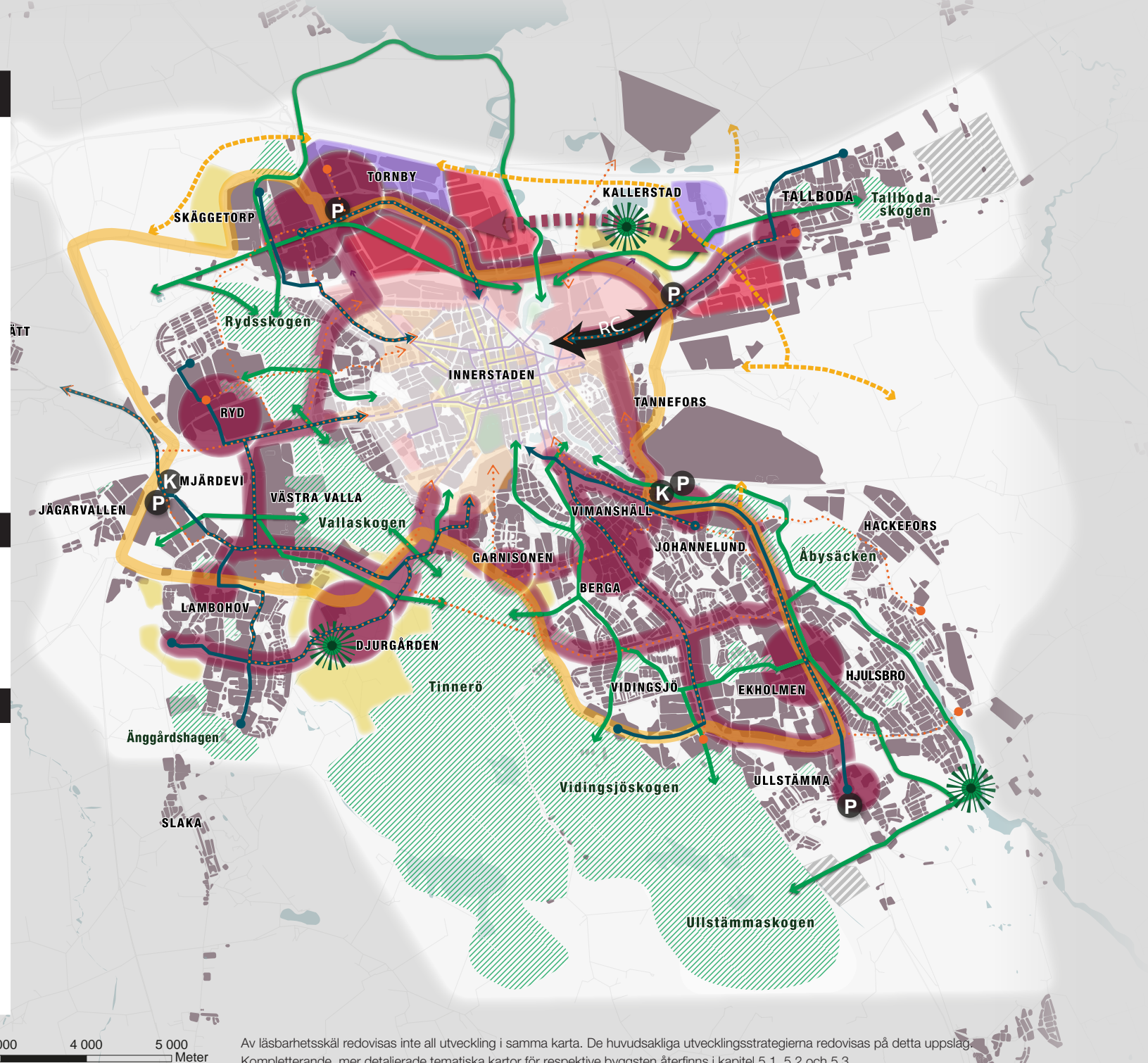
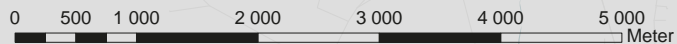
Y-ring/Huvudväg för bil, samt ev. framtida dragning



Nytt stationsläge för Ostlänken mellan Stångån och rv 35, schematisk redovisning



Knutpunkter och infartsparkeringar



Av läsbarhetsskäl redovisas inte all utveckling i samma karta. De huvudsakliga utvecklingsstrategierna redovisas på detta uppslag. Kompletterande, mer detaljerade tematiska kartor för respektive byggsten återfinns i kapitel 5.1, 5.2 och 5.3.

Strategiska utvecklingsområden

	UTVECKLINGSOMRÅDE	STRATEGI
Bebyggelse	Urbana stråk	Blandad bebyggelse längs urbana stråk bidrar till en sammanhängande stadsväv samt förenar stadsdelar med varandra och ytterstaden med innerstaden. Trafikleder förnyas till stadsgator och boulevarder med plats för olika trafikslag och stadsliv.
	Stadsnoder	Befintliga stadsdelscentrum med särskilt goda förutsättningar förtätas och utvecklas till mer kompletta centrumområden och komplement till innerstaden.
	Stadsdelsnoder	Befintliga stadsdelscentrum med goda förutsättningar förtätas och utvecklas till noder med mötesplatser, närservice och handel för den närmaste stadsdelen.
	Handelsområden	Handelsområden utvecklas med sällanköpshandel med en effektivisering av markanvändningen, förbättrade kopplingar till kringliggande områden och en utvecklad infrastruktur för hållbara färdmedel.
	Samlad stadsomvandling	Områden som har potential att på sikt omvandlas med blandad bebyggelse.
	Nya stadsdelar och större nya bebyggelseområden, samt perifera bebyggelseområden	Nya stadsdelar bidrar till att förena ytterstadens delar till en sammanhängande stadsväv, och tillföra staden nya kvaliteter som stärker ytterstaden och dess utbud. Perifera nya områden sparas till efter planperioden för att fokusera bebyggelseutvecklingen inom stadens befintliga utbredning.
Platser och stråk	Gröna stråk	Ytterstaden förenas och grönstrukturen tillgängliggörs med gröna stråk. Stadens gröna kil i väster förbinds med Stångåstråket genom utvecklade tvärgående kopplingar.
	Stadsattraktioner, stadsnära natur- och friluftsområden och befintliga och nya stadsdelsparker	Ytterstadens gröna kvaliteter tillvaratas, förnyas och utvecklas till unika och identitetsbärande målpunkter och mötesplatser med varierat innehåll utifrån sin roll i staden.
Gatunät	Primära cykelstråk	Cykelvägnätet utvecklas med högkvalitativa, gena och strukturbildande cykellänkar och huvudcykelstråk som förenar och knyter samman ytterstadens delar med varandra och med innerstaden.
	Stomlinjestråk för kollektivtrafik	Kollektivtrafiken utvecklas med prioriterade strukturbildande stomlinjestråk för att öka det kollektiva resandets attraktionskraft och effektivitet.
	Y-ring/Huvudväg för bil, samt ev. framtida dragning	Y-ring utvidgas med ny sträckning för att minska negativa miljö- och barriäreffekter i stadsmiljön.
	Knutpunkter och infartsparkeringar	Knutpunkter och infartsparkeringar i strategiska lägen ger ökade möjligheter att byta trafikslag under resans gång, och ökar tillgängligheten till inner- och ytterstaden lokalt och regionalt.



5.1 Bebyggelse för en hållbar utveckling

I *Översiktsplan för staden Linköping från 2010* beskrivs stadens form som en banan. Den utdragna formen har staden fått utifrån hur det har varit möjligt att bygga. De begränsningar som har funnits och även finns idag i form av militära områdesanspråk och inflygningsområden har påverkat utbyggnaden av ytterstaden. Utöver flygets påverkan på stadens form har 1900-talets stadsbyggnadsideal, med bland annat en långt driven funktionsuppdelning och trafikseparering, påverkat hur dagens Linköping ser ut och fungerar. En bieffekt av dessa förutsättningar och planeringsideal är att många stadsdelar utvecklats som avskärmade enklaver. Samlat har detta gjort att Linköping utvecklats till en långsträckt stad, separerad av trafikleder och ofta med stora avstånd mellan olika funktioner. Avstånden är generellt långa mellan områden med mycket bostäder och utbudet av handel och mötesplatser, samt från ytterstaden till innerstaden. På många platser finns det också fysiska och mentala barriärer mellan stadsdelar, även där de faktiska avstånden inte är så långa.

Stadens form, täthet och bebyggelsestruktur påverkar de nuvarande och långsiktiga livs- och utvecklingsvillkoren för människor och näringsliv. En gles, utspridd och uppdelad stad ger bland annat stora avstånd till många vardagsfunktioner samt svagt underlag till lokalt näringsliv, service och kollektivtrafik. Det ger också större behov av resor inte minst med bil, vilket påverkar den samlade trafikbelastningen på stadens gatusystem i allmänhet, och särskilt vid uppsamlade

stråk och korsningar. Detta i sin tur påverkar såväl stadsmiljön, sambanden i staden, utsläppsnivåer som behovet av mark och kommunala investeringar för trafiklösningar. Möjligheten att i vardagen lätt kunna förflytta sig mellan olika områden och vardagsfunktioner som matbutik, skola, grönområden, träning, kultur, arbete, bostad med mera är samtidigt av största vikt både för enskilda människor och utvecklingsmöjligheter för olika verksamheter. Utbud, lokalisering och bebyggelsens sammanlänkning påverkar även sociala aspekter och olika individers möjlighet att utvecklas och mötas. Det krävs smart organisering, prioritering och utveckling av stadens bebyggelse samt en förståelse för hur bebyggelsen får staden att fungera för att främja utveckling, attraktivitet och en hållbar utveckling.

Linköpings ytterstad består, till stora delar av småhus. Det medför en låg persontäthet per kvadratmeter. Den generellt sett låga persontätheten och de stora avstånden mellan bostad och närmsta livsmedelsbutik eller stadsdelscentrum begränsar också förutsättningarna och underlaget för närservice och kommersiell utveckling.

Linköping är en av Sveriges mest segregerade städer, sett till *boendesegregationsindex**. Det finns också stora socioekonomiska skillnader mellan ytterstadens stadsdelar och en anledning bland många är utbudet av upplåtelseformer.

I ytterstaden finns ett flertal stora arbetsplatsområden i form av Tornby, Mjärdevi Science park, Linköpings Universitet, Saab med flera. Näringslivet och de olika verksamheterna har stor del i att Linköping är en starkt växande kommun vad gäller befolkning. I dagsläget råder det bostadsbrist i Linköping, vilket innebär att nya bostäder och olika typer av service behöver tillföras, både till kommunen i stort och till staden Linköping. Förtätning kan av många upplevas oroande, men om det görs genomtänkt, på rätt sätt och på rätt ställen, så kan nya kvaliteter tillföras ytterstaden som det annars inte hade funnits ekonomiska eller praktiska förutsättningar för.

Staden, dess bebyggelse och strukturer utvecklas ständigt och över lång tid. Fokus för alla förändringar och tillägg i strukturer och bebyggelse behöver vara att genom dess lokalisering, innehåll, utformning, med mera bidra till att förbättra dagens, och skapa framtidens goda stad. I detta kapitel ges inriktningar för hur bebyggelseutvecklingen i olika typer strategiska utvecklingsområden i ytterstaden bör ske för att bidra till detta.

72%

Majoriteten av ytterstadsborna har mer än 500 m mellan sin bostad och viktiga vardagsfunktioner som förskola, livsmedelsbutik, busshållplats och lekplats. I exempelvis Johannelund har dock 72 % närmare än 500 m till ovanstående funktioner

Boendesegregationsindex beräknas utifrån fördelningen av inrikes respektive utrikes födda i respektive område.

Fokus för utvecklingen

Övergripande inriktning

Tillkommande bebyggelse ska koncentreras till urbana stråk samt stadsnoder och stadsdelsnoder.

En lägre bebyggelsestäthet i stadsdelarnas inre delar tillvarar befintliga kvaliteter. Förtätning kan ske i mindre skala.

Tillkommande bebyggelse ska ge mervärden till den redan befintliga ytterstaden, genom komplettering av exempelvis upplåtelseformer eller bebyggelsekaraktär.

Fokus i byggandet behöver vara att ha en hög täthet i urbana stråk längs med kollektivtrafikstråk för att binda samman ytterstadens stadsväv och minska de mentala och fysiska barriärerna. En ännu högre täthet och koncentration av bostäder, service, kontor, kultur med mera krävs i ytterstadens stadsnoder och stadsdelsnoder för att stärka handeln och skapa närhet i vardagen för människor genom större underlag och tillgänglighet till vardagsfunktioner och hållbara transporter. Det är också en viktig del i att minska trafikbelastningen på befintliga trafikleder och gator, vilket både kan göra stadsrummen attraktivare och öka framkomligheten för kvarvarande trafik.

Samtidigt kan tätheten vara lägre längre in i stadsdelarna för att bevara de kvaliteter som finns i ytterstaden. De värden som finns i många av stadsdelarnas inre delar är att de är barnvänliga, lugna och gröna. I de innersta delarna kan förtätning ske men i mindre skala och på ett respektfullt sätt gentemot den befintliga bebyggelsen.

Det är viktigt att ny bebyggelse som tillförs ger mervärde till den redan befintliga bebyggelsen, med exempelvis annan upplåtelseform eller bebyggelsekaraktär. Genom att blanda upplåtelseformer, exempelvis privatägda småhus med hyreslägenheter så är det både möjligt att göra bostadskarriär inom stadsdelen eller att bo kvar i området om familjestrukturen ändras över tid.

Genom att fler människor bor i ytterstaden så kan förutsättningar för ett bredare utbud och nya kvaliteter skapas i ytterstadens stadsnoder och stadsdelsnoder, som exempelvis fler butiker, kaféer, lokaler för kultur och idrott, arbetsplatser, bättre kollektivtrafik, fler skolor, äldreboende, nya mötesplatser och torgmiljöer, med mera. Den nya bebyggelsen och de nya torgmiljöerna behöver ha hög arkitektonisk kvalitet och vara identitetsskapande för att stärka ytterstaden som mötesplats och en bra plats att bo på.

Den befintliga och tillkommande bebyggelsens funktion, innehåll och kvalitet utgör en av de viktiga byggstenarna för det framtida Linköping. Övergripande utvecklingsinriktning för bebyggelsen i ytterstadens ges genom beskrivning och inriktning för olika typer av strategiska utvecklingsområden i detta kapitel.

De strategiska utvecklingsområdena är:

- Urbana stråk
- Stadsnoder
- Stadsdelsnoder
- Grannskapsnoder
- Nya stadsdelar och större nya bebyggelseområden
- Områden för stadsomvandling
- Komplettering inom befintliga bostadsområden

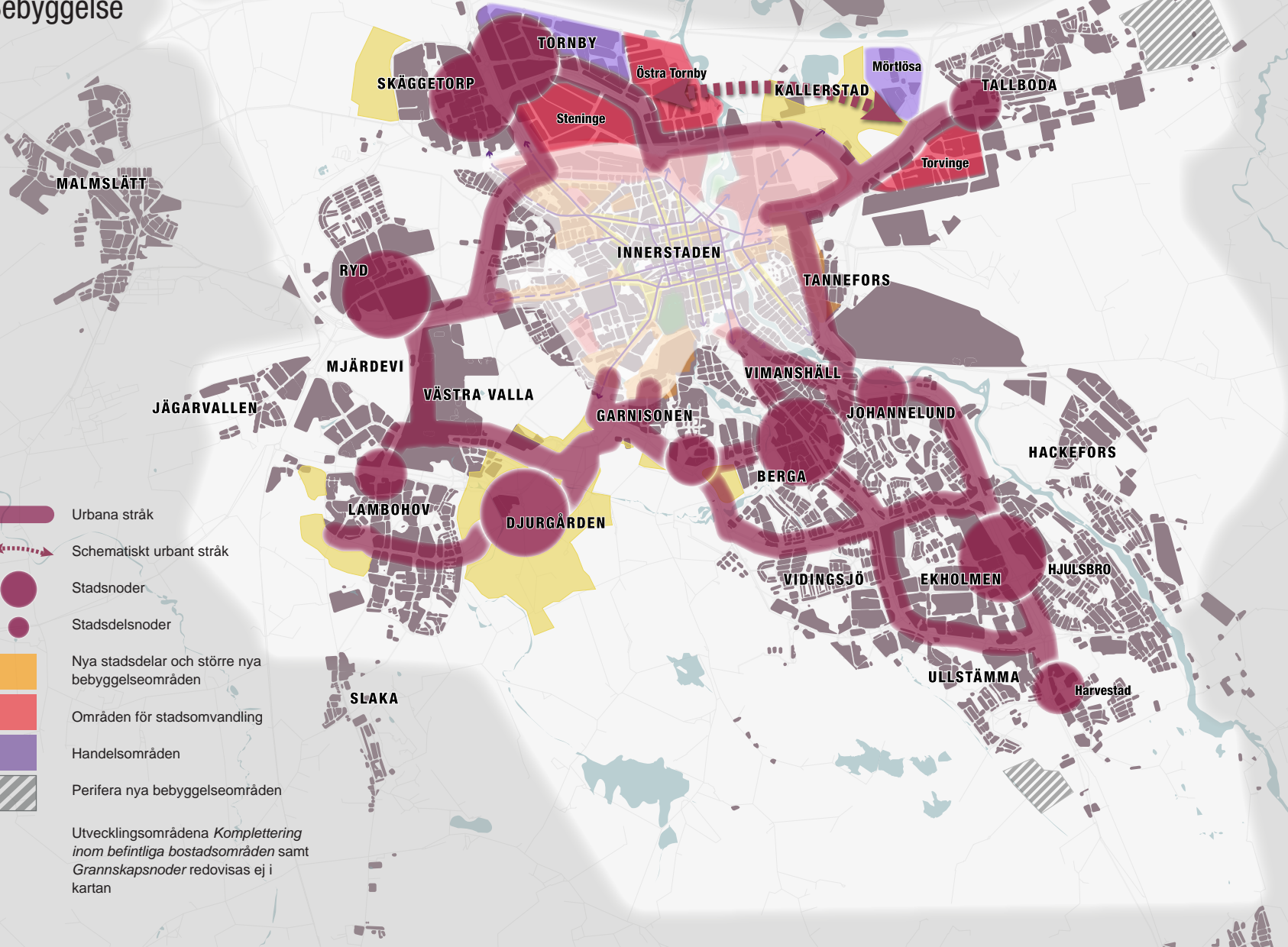
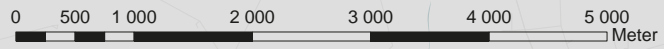
Utvecklingsområdena (förutom grannskapsnoder och komplettering inom befintliga bostadsområden) redovisas i kartan på motstående sida. En samlande och kompletterande beskrivning av förutsättningar, förändringsbehov och inriktning för bebyggelseutveckling ska ske i ytterstadens olika geografiska delar ges även i kapitlet *Ytterstadens delar*. Den vägledningen ska tillämpas parallellt med inriktningarna för *Strategiska utvecklingsområden för bebyggelse*.

Strategiska utvecklingsområden Bebyggelse



-  Urbana stråk
-  Schematiskt urbant stråk
-  Stadsnoder
-  Stadsdelsnoder
-  Nya stadsdelar och större nya bebyggelseområden
-  Områden för stadsomvandling
-  Handelsområden
-  Perifera nya bebyggelseområden

Utvecklingsområdena *Komplettering inom befintliga bostadsområden samt Grannskapsnoder* redovisas ej i kartan



Strategiska utvecklingsområden för bebyggelse

Urbana stråk

Inriktning för urbana stråk

De urbana stråken ska successivt omvandlas till attraktiva stadsgator och boulevarder med omgivande bebyggelse. Tillkommande bebyggelse ska bidra till att tidigare trafikleder blir attraktiva stads- och gaturum.

De urbana stråken ska utvecklas med en blandad stadsbebyggelse och tydliga inslag av närservice, kontor och andra lokaler kring stadsnoder/stadsdelsnoder samt andra strategiska platser. De urbana stråken ska ha en högre täthet än omgivande bebyggelse.

Tillkommande bebyggelse i de urbana stråken ska bidra till att förena stadsdelar och ytterstaden med innerstaden. Det ska finnas en kontinuitet av stadskvaliteter längs hela de urbana stråken.

Framkomligheten för kollektivtrafik och cykel bör prioriteras längs de urbana stråken. Ett gott utbud av cykelparkeringar som är enkla att nå från bostadsentrén ska finnas, samt cykelparkering vid busshållplatser och andra viktiga målpunkter.

Gemensamma parkeringslösningar ska utvecklas. Lokalisering och utformning av bostäder, hållplatser och parkering bör i första hand ske så att avståndet från bostadsentré till busshållplats blir närmre än till bilparkering.

Tillkommande bebyggelse ska ha hög arkitektonisk kvalitet. Bebyggelse i lamell- eller kvarterskaraktär är i de flesta fall mest lämplig. Extensiv och ytkrävande markanvändning som inte bidrar med stadslivskvaliteter, exempelvis större markparkeringar, ska undvikas.

Tillkommande bebyggelse ska knyta an till omgivande bebyggelsekaraktärer på kulturhistoriskt lämpligt sätt, men bör ges ett eget modernt uttryck präglat av sin samtid. Genomgående entréer ska eftersträvas och privata, bullerskyddande gårdar tillskapas.

Kunskapslänken. Foto: Ida Gyulai



Urbana stråk utvecklas längs dagens trafikleder och huvudgator samt kringliggande markområden. De fyller dels en viktig funktion i sammanlänkningen mellan stadens olika delar genom sin potential att utvecklas till stadsgator och/eller boulevarder och kan dels rymma ett betydande tillskott av ytterstadens nya bebyggelse. Vistvägen, Söderleden, Tornbyvägen, Kallerstadsleden, Ålerydsvägen, Brokindsleden, Bergsvägen, Malmslättsvägen, Norrköpingsvägen, Olaus Magnus väg, Kunskapslänken och Hertig Johans allé föreslås i delar eller helhet utvecklas till urbana stråk.

Omvandling av gatorna till urbana stråk kan ske

- dels genom förändring, tillägg och planering för kortare eller enskilda delar,
- dels genom mer samlad planering och utveckling av längre sträckor, i samband med översyn av gatusträckning och gatusektion.

I samband med omvandling och utveckling av urbana stråk finns ett flertal aspekter som behöver tas hänsyn till och utredas, exempelvis störnings- och hälsoaspekter. Det är viktigt att beakta en långsiktig förbättring av stadsmiljön, tillgänglighet och en hållbar utveckling.

I ytterstaden finns stora trafikleder som binder samman ytterstaden med innerstaden. Längs

dessa leder finns stora och ibland väl tilltagna skyddsområden i form av klippta gräsytor. Dessa skyddsområden bildar tillsammans med själva trafiklederna påtagliga barriärer mellan omgivande stadsdelar. Skyddsområdena har tillkommit bland annat på grund av restriktioner från buller-, luft- och farligt godsaspekter. Ibland är skyddszonerna nödvändiga, men i många fall har de en i överkant tilltagen bredd. Vid omvandling är det dock viktigt att tillvarata de ekosystemtjänster som skyddsområdena bidrar med, men i många fall bör mer mångfunktionella och yteffektiva lösningar för exempelvis dagvattenhantering och ekologiska samband utvecklas. Se också kapitel 5.2.

Det finns goda förutsättningar till förtätning längs betydande delar av de utpekade trafiklederna, samt att successivt omvandla dem till levande urbana stråk med en utformning som stadsgata eller stadsboulevard. Utöver skyddszonerna utgör även befintliga yrkrävande markparkeringar en potential för ny bebyggelse, om nya mer yteffektiva parkeringslösningar tillskapas. Omvandlingen av gatunätet längs de urbana stråken bör ske etappvis och omvandlas från innerstaden och utåt. Kollektivtrafiknätets utbyggnad, ombyggnation av trafiklederna samt bebyggelseutvecklingen längs de urbana stråken behöver ses som en helhet.

Tillkommande ny bebyggelse bör tillföra kvaliteter för stadsrummet och bidra till en effektivare markanvändning, och behöver bland annat därför ha en högre täthet än den omgivande bebyggelsen. Undantag kan finnas längs Brokindsleden vid Johannelunds centrum, där hänsyn till kulturmiljö behöver tas.

För att gynna en hållbar utveckling behöver utvecklingen av strukturer anpassas för underlätta människors förutsättningar att i vardagen förflytta sig med cykel, gång och kollektivtrafik. Det bör därför bland annat finnas gott om cykelparkeringsplatser för olika typer av cyklar i anslutning till hållplatser, entréer och andra målpunkter i bebyggelsen. Det ska även vara lätt att ta sig ut på det övergripande cykelnätet.

Se även:

- **Stadsnoder och Stadsdelsnoder** i detta kapitel
- **Platser och stråk som förenar staden**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av offentliga rum och stråk
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och transportstrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

250 ha

Ytan på skyddsområdena längs ytterstadens trafikleder är ca 250 ha. Detta motsvarar ungefär ytan av stadsdelarna Vasastaden och Innerstaden.

Stadsnoder

Inriktning Stadsnoder

- Stadsnoderna ska utvecklas med en hög koncentration av bostäder, handel, verksamheter samt annan offentlig och kommersiell service
- Stadsnoderna och dess närområde ska utvecklas med en mycket hög bebyggelsetätthet. För att markera stadsnoderna och stärka orienterbarheten eftersträvas bebyggelse med högre höjd närmst nodernas centrala delar.
- Stadsnodernas bebyggelse, entréer och torg och grönytor ska ha hög arkitektonisk kvalitet. Orientering av entréer och lokaler som vänder sig mot torgytorna är en förutsättning för att göra stadsnoderna till levande mötesplatser. Åtgärder som bidrar till att stärka stadskvaliteterna och platsens potential som mötesplats i staden och närområdet ska alltid prioriteras.
- Stadsnoderna ska fungera som mötesplats och servicepunkt för människor i närområdet, staden och dess omland. Det ska finnas och utvecklas väl fungerande och attraktiva offentliga torg samt en bra lokaliserad bytesnod för enkla byten mellan olika färdmedel. Stadsnoderna ska också utvecklas med förutsättning för bil-, cykel-, och elfordonspooler i strategiska lägen.
- Gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras i stadsnoderna. Cykelparkeringar med tak behövs anordnas vid entréer till butiker, offentlig

service och vid hållplatser. Bilparkering ska ordnas i samlade parkeringsanläggningar

- Platsernas långsiktiga utveckling som attraktiva stadsnoder med en mångfald av stadslivskvaliteter, service, näringsliv, kultur och bostäder behöver beaktas vid lokalisering av olika funktioner, komplettering av bebyggelse, utformning samt anpassning och utveckling av strukturer.
- Förändring ska bidra till att stärka och utveckla prioriterade ekosystemtjänster. Kvalitativa sammanlänkande grönstråk och parker behöver utvecklas och gatuträd tillföras i stadsnoderna.

Stadsnoder är stadsdelscentrum som bedöms ha särskilt goda förutsättningar att fortsätta utvecklas som livskraftiga och mer kompletta centrumområden och komplement till innerstaden. Utpökade stadsnoder har potential att utvecklas som centrumområden för närområdet och staden med en hög koncentration av handel, service, mötesplatser och bostäder som skapar närhet och tillgänglighet. Stadsdelscentrumen i Berga, Djurgården, Ekholmen och Ryd pekats ut som centrumområden som kan och ska utvecklas som stadsnoder. Skäggetorps centrum och handelsområdet vid Tornby bedöms ha

motsvarande potential att på längre sikt omvandlas till en dubbelkärnig stadsnod.

Dagens stadsdelscentrum och handelsetableringar i ytterstaden har olika styrkor och svagheter. Det som förenar flertalet är att de konkurrensmässigt inte är särskilt starka i jämförelse med innerstadens och externhandelsområdenas utbud. De aktiviteter som sker i innerstaden och externhandelsområdena utöver handel, exempelvis att flanera, fika eller fönstershoppa, förekommer i princip inte i Linköpings stadsdelscentrum. Anledningen är bland annat ett mindre och inte lika varierat utbud samt bristen på upplevelser och attraktiva mötesplatser. De utpekade stadsnoderna har dock bra lägen i ytterstadens struktur, en relativt bra bredd av utbud och goda framtidsutsikter. I och med detta anses de kunna ha särskilt goda möjligheter för expansion och utveckling. Om Ostlänken förläggs i ett underjordsalternativ förbättras även Skäggetorp och Tornbys läge i staden påtagligt jämfört med befintlig situation.

En del i stadsnodernas potential relaterar till deras lokalisering i det samlade gatu- och transportnätet för kollektivtrafik, cykel, gång och bil. Stadsnoderna bör därför organiseras runt en korsning eller längs en gata så att centrumfunktioner ska kunna växa naturligt utmed de urbana stråk som förbinder stadsnoderna med varandra. Exempelvis bör Berga

centrum förlängas mot Vistvägen, Ryds centrum mot Malmslättsvägen och Skäggetorp/Tornby mot Bergsvägen och Steninge.

Stadsnoder ska fånga upp flera stadsdelars och omgivande områdens servicebehov. I nordöstra ytterstaden finns ingen utpekad stadsnod, med anledning av närheten till Stångebro som är en framtida innerstadsdel. Stadsnoderna ska utvecklas som väl fungerande lokala centrum som med ett ökat utbud av privat och offentlig service utgör komplement till innerstaden och skapar en större närhet i vardagen för boende och besökare jämfört med regionala externhandelscentrum. Stadnoderna kan dock ha såväl lokalområdet, staden samt omgivande områden i kommunen och regionen som upptagningsområde.

Det är viktigt att potentialen att tillskapa fler bostäder och lokaler för olika typer av verksamheter tas tillvara vid utveckling av bebyggelse och markytor. Med ca 10 000 boende inom gångavstånd möjliggörs en stabil och långsiktig utveckling av en stadsnoderna med brett utbud som kan komplettera innerstaden och ge en hög tillgång till service för stad och omland.

För att stärka stadsnoderna som kompletta, trygga och attraktiva väl fungerande komplement till innerstaden behövs en utveckling av och komplettering av funktioner och högre bebyggelsestäthet.

Stadsnoderna bör utvecklas med en hög koncentration av bostäder, verksamheter och kommersiell och offentlig service som ger invånarna närhet i vardagen och tillför ett gott och stabilt kundunderlag till lokala näringsidkare. Torg och stadsdelparker behövs också som mötesplatser i stadsnoderna.

Skolor, allaktivitetshus, sporthallar, föreningslokaler, vårdcentraler, bibliotek, medborgarkontor och annan samhällsservice bör lokaliseras till stadsnoderna eller i nära anslutning till dessa. Nya etableringar av samhällsservice och andra personintensiva verksamheter ska så långt som möjligt lokaliseras till stadsnoderna. På så sätt ges stöd till stadsliv i dessa punkter, kommersiell verksamhet underlättas och stimuleras genom att målpunkter koncentreras och tillgängligheten ökar.

Befintliga centrumbyggnader och yttre miljöer i stadsnoderna behöver i många fall rustas upp för att stärka sin position som komplement till innerstadens attraktiva butiker. Ny bebyggelse, torg och parker i stadsnoderna behöver ha hög arkitektonisk kvalitet. Stadsnoder har också en viktig sammanlänkande funktion för utveckling, identitet och samhörighet i stadens olika delar. Det är även viktigt att jobba med stadsdelsnoderna som platsvarumärke för att stärka dess potential som identitetstark mötesplats och nav för människor, handel, rörelser och

lokalt stadsliv samt för att särskilja stadsnoderna emellan. Hur de olika stadsnoderna ska utvecklas behöver avgöras av platsens unika förutsättningar och långsiktiga utvecklingspotential i relation till stadens utveckling som helhet.

Se även:

- **Urbana stråk, Stadsdelsnoder** och **Handelsområden** i detta kapitel
- **Platser och stråk som förenar staden**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av offentliga rum och stråk
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och transportstrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Stadsdelsnoder

Inriktning för Stadsdelsnoder

- Stadsdelsnoderna och dess närområde ska utvecklas med en hög bebyggelsestäthet. För att markera stadsdelsnoderna och stärka orienterbarheten bör bebyggelse med högre höjd eftersträvas närmst nodernas centrala delar.
- Stadsdelsnoderna ska fungera som mötesplats och servicepunkt för människor i närområdet. Det ska finnas och utvecklas väl fungerande, attraktiva och allmänt tillgängliga torg.
- Det ska vara enkelt att nå stadsdelsnoderna med gång, cykel och kollektivtrafik. Stadsdelsnoderna bör också utvecklas med förutsättning för bil-, cykel-, och elfordonspooler i strategiska lägen.
- Cykelparkeringar ska finnas vid entréer till butiker, offentlig service och hållplatser. Bilparkering bör anordnas i samlade parkeringsanläggningar.
- Platsernas långsiktiga utveckling som attraktiva lokala mötesplatser och stadsdelsnoder med ett gott basutbud av närservice behöver beaktas vid lokalisering av olika funktioner, komplettering av bebyggelse, utformning samt anpassning/utveckling av strukturer

- Förändringar ska bidra till att stärka och utveckla prioriterade ekosystemtjänster.
- Stadsdelsnodernas bebyggelse, entréer och torgytor ska ha hög arkitektonisk kvalitet. Orientering av entréer och lokaler mot den lokala torgytan är en förutsättning för att göra stadsdelsnoderna till levande lokala mötesplatser. Åtgärder som bidrar till att stärka stadskvaliteter och platsens potential som lokal mötesplats ska alltid prioriteras.

Stadsdelsnoder utgörs av de befintliga stadsdelscentrum som har ett samlat utbud av närservice eller vissa mindre handelsetableringar som bedöms ha goda förutsättningar att fortsätta utvecklas till mer kompletta stadsdelscentrum. Utpekade stadsdelsnoder har potential att utvecklas som lokala mötesplatser och centrumområden med en koncentration av handel, service och bostäder i anslutning till kollektivtrafikens stomlinjer som på så vis skapar närhet och tillgänglighet. De befintliga stadsdelscentrumen i Johannelund, Tallboda och Lambohov samt handelsetableringarna i Harvestad och Södra Ekkällan pekas ut som befintliga eller framtida stadsdelsnoder.

Även stadsdelsnoderna kräver ett visst underlag för att kunna bibehålla och utvecklas med utbud av lokal service, handel med mera. Ca 5000 boende eller mer

bedöms behövas inom gångavstånd från respektive stadsdelsnod. Beroende på nodens lägesegenskaper kan i vissa fall ett något lägre underlag räcka och i andra fall ett högre antal bostäder krävas för nyttja potentialen.

Stadsdelsnoderna är tänkta att fortsätta utvecklas som dagens stadsdelscentrum, med fokus på ett bra utbud av närservice och huvudsakligt upptagningsområde i närmast omgivande stadsdelar. Skolor, allaktivitetshus, sporthallar, föreningslokaler, vårdcentraler, bibliotek, medborgarkontor och annan samhällsservice ska i första hand placeras i stadsnoderna och i andra hand i stadsdelsnoderna. På så sätt ges stöd till stadsliv i dessa noder.

Johannelund, Tallboda och Lambohov är befintliga stadsdelscentrum som redan har en viss koncentration i utbud av närservice som en stadsdelsnod bör ha. Dessa behöver fortsätta utvecklas och stärkas i sitt utbud av basservice och i sin funktion och kvalitet som lokala mötesplatser. Möjetorp och Södra Ekkällan är mer av externhandelskaraktär och singeletableringar med begränsat utbud av övriga verksamheter. På sikt bör också dessa utvecklas till mer kompletta stadsdelsnoder med bland annat mer offentlig service och förbättrade kvaliteter som lokala mötesplatser. I och i nära anslutning till samtliga stadsdelsnoder behöver en hög koncentration av bostäder eftersträvas,

för att skapa stabilt underlag till lokala etableringar verksamheter samt närhet för människor till viktig vardagsservice.

Endast i Johannelunds centrum finns en torgyta och högre bebyggelse som signalerar platsen som en stadsdelsnod, medan de övriga stadsdelsnoderna behöver förstärkas med torgytor och en bebyggelse som ökar stadsdelsnodens orienterbarhet mot omgivningen.

Se även:

- **Urbana stråk och Stadsnoder** i detta kapitel
- Platser och stråk som förenar staden, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av offentliga rum och stråk
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och transportstrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Grannskapsnoder

Inriktning Grannskapsnoder

- Grannskapsnoder ska fortsatt kunna bidra i utbudet av närservice genom sina befintliga livsmedelsbutiker, utlämningsställen, kaféer, eller övrigt mindre serviceutbud. Viss fortsatt utveckling kan vara möjlig av befintliga grannskapsnoder.
- Nya grannskapsnoder ska kunna skapas vid strategiska lägen (exempelvis hållplatser, gatukorsningar längs urbana stråk eller platser med andra goda lägesegenskaper), inte minst vid utvecklingen av nya stadsdelar.
- Grannskapsnoderna ska nås enkelt med gång, cykel och kollektivtrafik. Det ska om möjligt vara närmare till exempelvis butiksentrén från busshållplats än från bilparkering.

Grannskapsnoder är platser i ytterstaden som har ett visst mindre närserviceutbud men som sett till utbud eller läge inte har utvecklingspotential som stadsnoder eller stadsdelsnoder. Det är etableringar med mindre livsmedelsbutiker, utlämningsställen eller liknande. Mindre kafé, kvartersrestaurang eller liknande kan också finnas. De försörjer i huvudsak främst grannskapet. Grannskapsnoderna redovisas inte i karta utan kan utgöras av befintliga eller tillkommande platser/etableringar som har potential för angivna egenskaper.

Grannskapsnoderna ökar attraktionskraften i ytterstaden. Grannskapsnodernas lokalisering ska inte konkurrera med stadsdelsnoder eller stadsnoder men kan i övrigt utvecklas mer fritt på strategiska platser. Det ska vara enkelt att ta sig till grannskapsnoderna med hållbara transporter som gång, cykel och kollektivtrafik och det ska om möjligt vara närmre till exempelvis butiksentrén från busshållplats än från bilparkering.

Se även:

- **Urbana stråk, Stadsnoder och Stadsdelsnoder** i detta kapitel
- **Platser och stråk som förenar staden**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av offentliga rum och stråk
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och transportstrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Nya stadsdelar och större nya bebyggelseområden

Inriktning nya stadsdelar

- Blandstad med blandade bebyggelse typer, upplåtelseformer och prisnivåer eftersträvas, med högre täthet vid strategiska lägen. I dessa lägen ska även potentialen för närservice och andra verksamheter tas tillvara. De nya stadsdelarna rymmer även utveckling av stadsnoder, stadsdelsnoder och sammanlänkande urbana stråk.
- Lokalisering, utveckling och utformning av strukturer för funktioner och bebyggelse ska bidra till att stärka områdets och stadens långsiktigt hållbara utveckling som attraktiv stad med en mångfald i utbud av stadslivskvaliteter, service, näringsliv, kultur, idrott och närrekreation och med stärkta förutsättningar för hållbara transporter
- Utvecklingen ska bidra till att ta tillvara och utveckla prioriterade ekosystemtjänster. Nya stadsdelsparker, närparker och kvalitativa sammanlänkande grönstråk behöver utvecklas i lämpliga lägen och gatutråd tillförs. Mötena mellan bebyggelse, grönytor och stråk är viktigt att beakta vid utveckling.
- Höga kultur- och naturvärden är viktiga identitetsskapande element som bör tas tillvara och beaktas vid placering och

utformning av bebyggelse och stadsstrukturer.

- I perifera nya områden bör nya grupper med bebyggelse inte tillåtas under planperioden. Enstaka byggnader kan tillåtas om det har direkt anknytning till pågående verksamhet eller markanvändning.

I ytterstaden finns två större områden som för att bidra till en rundare och mer sammanhållen stad är strategiskt lämpliga för utveckling av nya stadsdelar, Djurgården och Kallerstad. Nya större bebyggelseområden i direkt anslutning till den befintliga stadsväven finns också utpekade i Lambohov, Skäggetorp och Berga och längs Haningeleden.

Vid utveckling av större bebyggelseområden och stadsdelar är det viktigt att potentialen för hållbar stadsutveckling tas till vara i områdena som helhet och särskilt i stations- och hållplatsnära lägen. Detta som en del i skapandet av framtidens stad med goda livsvillkor och utvecklingsmöjligheter för människor, näringsliv och service med en god hushållning och smart nyttjande av resurser i mark, ekonomi och miljö.

I de nya stadsdelarna eftersträvas blandstad. Med

blandstad menas att bebyggelsen består av både bostäder, service och verksamheter, samt har en variation av olika stadskaraktärer, från småhus till flerfamiljshus. I nya stadsdelar är en bra balans mellan bostadstyper och upplåtelseformer viktigt att eftersträva. Traditionella hyres-, bostads- och äganderätter kan till exempel kompletteras med byggemaskaper. Vid planering och utbyggnad av områdena behöver stadsdelarna utgå från en samordnad strategisk utveckling av kollektivtrafik- och cykelnätet, med högre täthet i bebyggelsen vid bytespunkter och hållplatslägen.

Det är viktigt att de nya stadsdelarna utvecklas som områden med tydliga egna identiteter, genomtänkta stadskvaliteter och strukturer samt starka kopplingar till omgivande stadsdelar. Kopplingen mellan Kallerstad och Tallboda är särskilt viktig, för att knyta Tallboda närmare övriga staden. Utvecklingen i Kallerstad ska även bidra till goda sammankopplingar mellan östra Tornby samt Steninge/Stångebro med det nya stationsläget för Ostlänken. För utbyggnaden av Djurgården är det viktigt att stadsdelen förenas med Lambohov och kopplas mot bebyggelsen norr om Lambohovsleden. Som en del i att skapa identitet i dessa områden är det viktigt att ta hänsyn till befintliga gårdsmiljöer och känsliga naturmiljöer.

Utvecklingen av nya stadsdelar i Djurgården och Kallerstad innebär att jordbruksmark och naturområden tas i anspråk. En genomtänkt utveckling av nya stadsdelar av tät blandstadskarakter i dessa lägen är dock av en stor strategisk betydelse för långsiktigt hållbar stadsutveckling i Linköping och ianspråktagandet bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse. Områdena har stöd i *Översiktsplan för staden Linköping*.

Perifera nya bebyggelseområden

Översiktsplan för staden Linköping föreslår även nya bostadsområden på jordbruksmark i mer perifera lägen i staden. Perifer bostadsbebyggelse kan bidra till utglesning av staden och långa avstånd. Jordbruksmark ska ses som en viktig resurs som inte ska tas i anspråk utan att alternativ prövas och att förändringen i markanvändningen utgör ett väsentligt samhällsintresse. Inom de områden som markerats som perifera bör därför nya grupper med bebyggelse inte tillåtas under utvecklingsplanens horisont. Tillägg med enstaka byggnader bör också undvikas, om det inte har en direkt anknytning till pågående verksamhet eller markanvändning. Detta med hänsyn bland annat till behovet av att fokusera bebyggelseutvecklingen inom stadsbebyggelsens nuvarande utbredning och för att inte hindra en framtida utveckling av stadens och dess funktioner i ändamålsenliga strukturer.



Se även:

- **Urbana stråk, Stadsnoder och Stadsdelsnoder** i detta kapitel
- **Platser och stråk som förenar staden**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av offentliga rum och stråk
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och transportstrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Områden för stadsomvandling

Inriktning Stadsomvandling

- Östra Tornby, Steninge och Torvinge bör på sikt omvandlas till områden med större inslag av bostäder samt fler person- och kunskapsintensiva verksamheter/kontor. Omvandlingen bör ske från de mest stationsnära delarna och utåt och behöver beakta befintliga verksamheters förutsättningar och behov, samtidigt som områdets lägespotential i staden tas tillvara.
- Ny mark för verksamheter som med tiden behöver lokalisering i ett långsiktigt mer lämpligt läge i staden behöver säkerställas i takt med omvandlingen.
- Den nya bostadsbebyggelsen kompletteras med offentlig och kommersiell service, grönstruktur och allmänna platser, torg och stråk.
- Större stadsomvandlingar bör i stort följa inriktningarna för Nya stadsdelar och större bebyggelseområden med ökad koncentration och täthet i bebyggelsen kring hållplatser och stationsnära lägen.
- Byggnader med högt kulturhistoriskt värde samt för invånarna viktiga befintliga identitetsskapande funktioner behöver tas tillvara vid omvandling.

Områden som genom stadens och infrastrukturens successiva utveckling har fått eller kommer få nya lägesegenskaper vilka inte fullt ut tas tillvara med befintlig markanvändning pekas här ut som områden som har potential för stadsomvandling. Dessa är östra Tornby, Steninge och Torvinge. Potentialen behöver beaktas vid förändring, utveckling och planering av områdena. En omvandling behöver studeras i fördjupning av översiktsplan eller motsvarande.

Omvandling av området behöver beakta verksamheternas förutsättningar i form av t.ex. investeringar, behov av skyddsavstånd och transporter och företagens långsiktiga utveckling. Detta samtidigt som ett långsiktigt nyttjande av områdets lägespotential i staden och en ändamålsenlig markanvändning kan främjas. En viktig förutsättning för detta är att säkerställa ny mark för verksamheter som med tiden behöver lokalisering i ett långsiktigt mer lämpligt läge i staden.

De tre utpekade områdena utgörs idag av verksamhetsområden som till stora delar består av storskaliga byggnader, samt i delar grönytor utan större rekreativvärden. Förekomsten av grönytor och träd varierar beroende på verksamhetsområdets karaktär. Potentialen till förändring är stor i omvandlingsområdena. Parkeringsytor kan placeras i parkeringshus och områdena kompletteras med bostadsbebyggelse, skolor, torg och parker samt fler person- och kun-

skapsintensiva verksamheter som behöver goda kommunikationslägen. Miljöer att tillvarata och utveckla till gröna stråk behöver beaktas i planeringen.

Östra Tornbys unika läge vid Stångån med närhet till innerstaden och nytt stationsläge har viktiga lägesegenskaper och resurser som inte tas till vara på bästa sätt med nuvarande markanvändning. Äldre byggnader med höga kulturhistoriska värden behöver tillvaratas. Viktiga funktioner som småbåtshamn och båtuppställningsplats kan även fortsatt bidra till stadsdelens identitet och utbud.

Steninge ligger mellan innerstaden och Tornbys handelsområde, viktiga målpunkter med koncentrationer av handel och arbetsplatser. Om utbyggnaden av Ostlänken förläggs i ett underjordiskt läge kommer det aktuella området få betydligt stärkt potential för sammanlänkande stadsutveckling.

Även västra Torvinge får ett helt nytt, mer centralt läge i staden och regionen genom närheten till ett nytt stationsläge och den tillhörande utveckling som tillsammans kommer utgöra en central knutpunkt i staden och regionen. Den nya tågstationens läge i stadsdelen Stångebro är inte slutligt avgjord, men kommer oavsett ändra Torvinges lägesegenskaper och skapa potentialer som långsiktigt och strategiskt behöver omhändertas.



Se även:

- **Urbana stråk, Stadsnoder och Stadsdelsnoder** i detta kapitel
- **Platser och stråk som förenar staden**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av offentliga rum och stråk
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och transportstrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Handelsområden

Inriktning för handelsområden

- I handelsområden ska en effektivisering av markanvändningen eftersträvas. Befintliga ytkrävande markparkeringar kan omlokaliseras till parkeringshus med access till strategiska infarter.
- Handelsområdena har både ett lokalt och regionalt upptagningsområde. De utgör starka målpunkter för många och behöver utöver god tillgänglighet också utvecklas med vistelse- och mötesplatskvaliteter i strategiska lägen.
- Delar av Tornby ska på sikt utvecklas som en mer komplett stadsnod med en koncentration av såväl handel, bostäder och annan service med en tydligare central tyngdpunkt. Övriga delar av Tornby kan fortsätta ges utrymme för utveckling av i huvudsak sällanköpshandel.
- Mörtlösa ska kunna fortsätta utvecklas som handelsområde med i huvudsak utrymmeskrävande sällanköpshandel.

Ytterstadens handelsområden domineras idag av stora och medelstora handelsetableringar i goda kommunikations- och skyltlägen. I ytterstaden utgör Tornby en stark regional handelsplats och Mörtlösa har med tiden potential att bli det. Handelsområdena bör fortsätta utvecklas med sällan-

- Förändringar i handelsområdena ska tydligt bidra till att förbättra för angöring med gång-, cykel- och kollektivtrafik för besökare och arbetande. Bilparkering ska så långt som möjligt anordnas i samlade parkeringsanläggningar. Cykelparkeringar för olika typer av cyklar behöver finnas vid entréer till butiker. Laddinfrastruktur för elfordon (cykel, bil och lastbil) behöver byggas ut. Tillgängligheten med bil och leveranser till handelsområdena bör fortsatt vara god.
- Områdenas långsiktiga utveckling som attraktiva handelsområden respektive stadsnod, väl sammanlänkade med omgivande stadsdelar behöver beaktas vid lokalisering av olika funktioner, komplettering av bebyggelse, utformning samt anpassning och utveckling av strukturer.
- Förändring ska bidra till att stärka och utveckla prioriterade ekosystemtjänster. Andelen gröna ytor med ekologiska och rekreativa värden behöver öka samt fler gröna stråk, parker och gatuträd tillföras.

köpshandel. Delar av Tornby har också potential att utvecklas som en mer komplett stadsnod med fler funktioner, service och bostäder (se också under Stadsnoder), och i östra delen föreslås en samlad stadsomvandling, se Områden för stads-

omvandling. Övriga delar av Tornby kan fortsätta utvecklas som handelsområde.

Tornbys och Mörtlösas läge vid E4:an innebär bra skyltläge för sällanköpshandel och stärker handelsområdenas regionala funktion. När fler etableringar lokaliseras till Mörtlösa är det viktigt att beakta vissa viktiga siktlinjer från E4:an mot staden och Linköpings domkyrka.

Handelsområden innehåller för närvarande primärt en funktion, handel, samt viss annan service som exempelvis restauranger och drivmedelsstationer. Helhetsupplevelsen är storskalig och byggnaderna är flacka och vidsträckta, med stora parkeringsplatser framför. Plats för varuleveranser är också en vital funktion vilket ger tydlig uppdelning mellan framsidor och baksidor. Stor potential finns för effektivisering i markanvändning och i hur handelsområdena möter andra stadsdelar.

Mycket pekar på att handeln på ett övergripande plan genomgår en historisk betydande förändring i och med digitalisering med ökad e-handel och ändrade konsumtionsmönster. Till detta kan läggas människors ökade krav på tillgänglighet, enkelhet i vardagen och attraktiva miljöer att vistas i. Behovet av en effektivisering av produkters och materials livscyklar, samt av att minska den totala

mängden transportarbete för att klara kapacitet i system samt minska klimat- och miljöpåverkan bidrar också till förändringen. Det är viktigt för såväl handelns utveckling som för kunder, invånare och verksamma att handelsområdenas utveckling följer med och bidrar positivt till den övergripande utvecklingen. En del i att möta utvecklingen är utveckla delar av Tornby till en mer komplett stadsnod.

Vistelse- och mötesplatskvaliteterna i utemiljöer är i stort relativt låga och har potential att stärkas, liksom sammankopplingen och den upplevda närheten med den omgivande staden. Stora områden domineras av hårdgjorda ytor och platta mörka tak med låg andel grönska och träd. Detta kan bland annat bidra till ökade behov att tillföra energi för kyla/värme. Också andra effekter kan uppstå till följd av klimatförändringarna. Hur utformning av handelsområdenas fysiska miljö kan bidra till att minska och mildra effekterna av bland annat skyfall och värmeböljor, genom exempelvis fler träd, dagvattenhantering och stadsgrönska, bör utredas vidare.

Utvecklingen av infrastrukturen behöver ta höjd för en ökad elektrifiering av fordonsflottan samt ökad andel återanvändning, återförsäljning och återvinning av produkter och material. Utveckling

av bebyggelse och gatustrukturer, cykelvägar, kollektivtrafikens linjenät, hållplatser och behöver hanteras i ett sammanhang.

Se även:

- **Urbana stråk och Stadsnoder** i detta kapitel
- **Platser och stråk som förenar staden**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av offentliga rum och stråk
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och transportstrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Offentlig service

Inriktning för offentlig service

- Utveckling och lokalisering av förskolor, skolor, äldre- och omsorgsboenden och vårdcentraler ska ske i samordning med övrig bebyggelseutveckling i närområdet och staden. Vid planering av nya bebyggelseområden behöver tillräckliga ytor i strategiska lägen avsättas.
- Lokalisering av skolor, äldreboenden och vårdcentraler ska i första hand ske i eller i anslutning till stadsnoder eller stadsdelsnoder, där utbudet av närservice och kollektivtrafik är bra. Tillgången på närnatur och vistelsekvaliteter samt både solljus och skugga i den direkta närmiljön behöver beaktas vid utveckling.
- Förskolor ska i första hand lokaliseras nära grönområde och busshållplats samt vid koncentrationer av bostadsbebyggelse. Tillgången på närnatur, lek- och vistelsekvaliteter samt både solljus och skugga i den direkta närmiljön behöver beaktas vid utveckling.
- Den sociala infrastrukturens potential som mötesplats och möjligheterna till samnyttjande mellan olika funktioner över tid (dygn, år och längre utvecklingsskeden med olika behov) ska tas tillvara vid utveckling av nya och befintliga lokaler för offentlig service.

Expansionsmöjligheter och förändringar i användning över tid behöver också beaktas.

- Gångtrafik samt angöring och parkering för olika typer av cyklar, vagnar och andra hjälpmedel ska ges hög prioritet och lokaliseras nära entréer. Tillgängligheten för behovstrafik med bil och lastbil behöver vara god och bidra till en säker trafikmiljö.

Förskolor, skolor, vårdcentraler, omsorgsboenden och äldreomsorg så som servicehus utgör viktiga delar av den sociala infrastrukturen i staden. De är viktiga för livskvaliteten i vardagen och i livets olika skeden. De utgör målpunkter för många och fyller en viktig funktion som mötesplats i staden och lokalt i områdena. Befintliga förskolor, skolor, äldreboenden och vårdcentraler finns lokaliserade runt om i ytterstaden. Dessa behöver fortsätta utvecklas och nya behöver tillkomma i takt med att staden utvecklas.

Behovet av offentlig service är återkommande, även om fördelningen avseende exempelvis skolor och förskolor kan variera över tid i samband med att demografin i en stadsdel förändras. Tillgång till fastigheter och lokaler för offentlig service behöver dock beaktas vid all planering, lokalisering och utformning av bebyggelse och kringliggande ytor. Tillgången på närnatur samt både solljus och skugga

är viktiga aspekter som behöver beaktas. En genomtänkt placering och utformning kan underlätta i vardagen både för barn, föräldrar, äldre och personal samt trafiksituationen vid skolorna.

Lokalisering av grundskolor, äldreboenden och vårdcentraler ska i första hand ske i eller i anslutning till stadsnoder eller stadsdelsnoder, där utbudet av närservice och kollektivtrafik är bra. Skolor för grundskolans senare år kan koncentreras till stadsnoder medan skolor för grundskolans yngre år bör finnas också i stadsdelsnoder. Närhet till stadsdelsparker, närparker eller andra grönområden är också viktigt. Även förskolor bör lokaliseras i nära anslutning till grönområde och nära busshållplats samt vid koncentrationer av bostäder. Till förskolor och skolor ska det vara enkelt för barn och föräldrar att gå eller cykla.

Det finns också behov och potential för ökat samnyttjande av lokaler och samordning av investeringar som görs i bebyggelse, lokaler för offentlig service och annan infrastruktur. Ofta kan och bör byggnader som primärt har en funktion även kunna rymma andra kompletterande funktioner, som både skapar mervärden för människor i vardagen och ger ett bättre nyttjande av investeringar. Exempelvis kan skolor även rymma lokaler för lokal kultur, idrott och annan föreningsverksamhet och på så

vis fungera som en lokal mötesplats. Vårdcentralen kan lokaliseras nära äldreboendet men även tillsammans med apotek, gym, spa eller liknande.

Med ökad e-handel kan även strategiskt lokaliserade uthämtningsställen i anslutning till vårdcentraler, skolor med mera underlätta vardagens transportbehov. För både barn och äldre är också den absoluta närmiljön och utbudet av service i närområdet extra viktig. Det är även viktigt att ta till vara den offentliga servicens lokalers långsiktiga potential som mötesplatser.

Se även:

- **Urbana stråk, Stadsnoder och Stadsdelsnoder** i detta kapitel
- **Platser och stråk som förenar staden**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av offentliga rum och stråk
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och transportstrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Vårdcentralen kan lokaliseras nära äldreboendet men även tillsammans med apotek, gym, spa eller liknande.



Komplettering inom befintlig bebyggelse

Inriktning för komplettering inom befintlig bebyggelse

- Kompletteringar ska eftersträva att tillföra nya stadskvaliteter och bredda utbudet i området.
- Kompletteringar ska eftersträva att tillföra en annan stadskarakteristik i området där så är lämpligt, samt att anpassa gatu- och rumsstrukturer för att öka trygghet och integrera kompletteringen med kringliggande områden.
- Komplettering behöver göras med hänsyn till den befintliga bebyggelsens stadskarakteristik.
- Tillgång och tillgänglighet till, samt kvaliteten i närliggande parker och närmatur för befintliga och tillkommande boende i området som helhet behöver beaktas vid kompletteringar.
- Vid komplettering och förtätning med ny bebyggelse där byggnader eller områden som helhet utgör särskilt viktiga exempel från sin tid, behöver kulturhistorisk hänsyn tas.
- Tillägg kan i vissa prövas direkt med bygglov, ofta kan dock ny detaljplan krävas. I vissa fall bör detaljplanläggning föregås av programarbete.

Inom befintliga bostadsområden sker förtätning i regel på initiativ av fastighetsägaren. I varje fall av komplettering är det viktigt att både ta hänsyn till områdets bebyggelsekarakteristik, men också se till att den nya bebyggelsen tillför stadskvaliteter och kompletterar utbudet i form av andra upplåtelseformer eller bostadsstorlekar än vad som generellt finns i området. Det kan också handla om att tillföra en annan stadskarakteristik, exempelvis nya småhus i ett flerfamiljhusområde, eller att anpassa gatu- och rumsstrukturer för öka tryggheten och integrera kompletteringen med kringliggande områden.

Vid komplettering och förtätning med ny bebyggelse i befintliga bostadsområden behöver kulturhistorisk hänsyn tas, speciellt där byggnader eller områden som helhet utgör särskilt viktiga exempel från sin tid.

Vissa stadskarakteristik och strukturer är lättare att förtäta än andra, exempelvis kan lamell- och punkthusbebyggelse förtätas på flera olika sätt medan bebyggelsestrukturer med blandade småhus med återvändsgator i regel endast lämpar sig för förtätning på baksidorna av befintliga småhus.

De befintliga bostadsområdena kan ligga delvis inom eller i anslutning till andra typer av utveck-

lingsområden så som Urbana stråk, Stadsnoder, Stadsdelsnoder, Grönstråk, Stadsdelsparker med mera, vilket behöver beaktas vid kompletteringar.

Se även:

- **Urbana stråk, Stadsnoder och Stadsdelsnoder** i detta kapitel
- **Platser och stråk som förenar staden**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av offentliga rum och stråk
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och transportstrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

5.2 Platser och stråk som förenar staden



Det offentliga rummet i form av grön- och blåstruktur och hårdgjorda miljöer i form av torg eller andra allmänna platser är en av de viktiga byggstenarna i den framtida ytterstaden. I detta avsnitt beskrivs aspekter som är viktiga för utvecklingen av parker, natur- och friluftsområden, gröna stråk, offentliga miljöer i anslutning till ytterstadens stadsnoder och stadsdelsnoder, samt gaturum längs urbana stråk.

I *Översiktsplan för staden Linköping* från 2010 beskrivs att kommunen med utgångspunkt i det planförslag som då presenterades, ska fortsätta arbetet med att värdera och analysera stadens grönytor och utvecklingsförslag och visa på behov av förbättrade samband. (För den utvidgade innerstaden har detta vidareutvecklats i *Linköpings mötesplatser** – *innerstadens parker och torg*, antagen 2019, som liksom denna utvecklingsplan är ett tillägg till *Översiktsplan för staden Linköping*.)

I Linköping och dess omland finns områden med mycket höga natur-, kultur-, och rekreationsvärden som sträcker sig in i staden. Linköping har länge varit en av de städer i Sverige som kunnat erbjuda mest grönyta per person. Linköpings gröna karaktär kommer bland annat av det gröna bälte som via Rydskogen, Vallaskogen och Tinnerö eklandskap löper diagonalt genom staden. Tinnerbäcken och Stångån är två viktiga strukturbildande vattendrag



I ytterstaden finns natur-, kultur-, och rekreationsvärden tätt in på bostadsmiljöerna, som här i Vidingsjö.

längs vilka flera viktiga park- och naturmiljöer bevarats eller utvecklats i takt med att staden vuxit och utvecklats.

Ett antal av ytterstadens naturområden anses så värdefulla att de är av riksintresse. En samlad beskrivning av ytterstadens riksintressen ges i kapitel 8. Eklandskapet söder om Linköping har exempelvis sammantaget värden som gör det unikt för Nordeuropa. Och de natur- och friluftsområden som ligger i stadens utkant eller som trädgångar

insprängda mellan stadsdelar sätter tydlig prägel på många av ytterstadens bostads- och institutionsmiljöer, vilket ger goda förutsättningar för både biologisk mångfald och Linköpingsbornas rekreation och hälsa. Det är också ofta i de gröna miljöerna som människor tycker om att vistas och därigenom möter andra.

Linköpings kraftiga tillväxt under senare delen av 1900-talet, då stadsdelarna byggdes i en gles struktur med generösa grönområden mellan husen

*Begreppet mötesplatser syftar på det offentliga rummet och dess potential som arena för möten mellan människor. Att i vardagen se och träffa andra människor med annan livsstil eller kultur, vilket chansen är störst för i det offentliga rummet, ökar över tid toleransen och bidrar därför till en socialt hållbar utveckling i Linköping.

***Biotop** är den yttre miljö som bestämmer vilka djur och växter som kan leva på en plats. En biotop kan vara stor, till exempel i form av en granskog, en åker eller en sjö, eller väldigt liten, till exempel en trädstubbe.

och ofta med en större park centralt placerad i respektive stadsdel har bidragit till Linköpings gröna karaktär. Dessa stadsdelar har idag uppnått en ålder där grönskan mognat och starkt bidrar till Linköpings uppskattade gröna karaktär. Det hierarkiskt uppbyggda trafiksystemet gjorde dock också att mycket mark användes som skyddszoner mellan exempelvis trafikleder och bostadsområden vilket gör att en stor del av Linköpings grönytor är i form av dessa vidsträckta, ofta kortklippta gräsmattor längs ytterstadens större vägar.

Ytterstadens gröna karaktär, närheten till värdefull natur och ofta lugna inre delar av stadsdelarna utgör ett viktigt bidrag till Linköpings attraktionskraft som livsmiljö och besöksmål. Flera olika saker påverkar hur offentliga platser och stråk upplevs, används och nyttjas. Naturvärden förekommer i olika skala, från en enstaka, äldre ek eller äng som utgör en viktig biotop* för någon art, eller att en park eller ett naturområde är en del av ett viktigt ekologiskt samband för att arter ska kunna spridas. Kulturhistoriska värden kan vara gestaltningsmässiga eller stadsbyggnadsmässiga aspekter i en park som är tidstypiska för den tid då parken tillkom, eller bestå av något som berättar om platsens eller områdets historia. Natur- och kulturvärden som vuxit fram under lång tid ger utöver sitt eget värde också mervärden i form av rekreation, pedagogik

och estetiska eller upplevelsemässiga aspekter. Andra sociala värden av betydelse för människor är platser för att vistas och utöva aktiviteter och spontanidrott, liksom platser för promenader, solbad, picknick och lek. För barn och unga är ofta den lekvänliga trädbevuxna kullen minst lika spännande som den anlagda lekplatsen.

Den gröna och lummiga karaktären i ytterstaden är tydligast i bostads- och institutionsmiljöer, medan handels- och verksamhetsområden präglas av en annan typ av grönska, ofta med färre trädbevuxna områden och mer extensivt skötta miljöer. Stadsnoder och stadsdelnoder är med sitt utbud och roll som målpunkter också viktiga mötesplatser i ytterstaden. Vad gäller de offentliga yttre miljöerna i noderna idag har de ofta gestaltats med ett tydligt bilorienterat fokus. Typiska torg, som är vanliga i innerstaden, är mer ovanliga i ytterstaden, även om några exempel finns, exempelvis i Johannelunds centrum.

Utöver platsers kvalitet, värden och innehåll påverkar också närheten, exempelvis avståndet mellan grönområdet och bostaden, om och hur mycket det kommer användas. Känsligast för långa avstånd kan framför allt barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre vara, men närheten har betydelse för alla. 300 meter mellan

bostaden och grönområdet har i studier visat sig vara ett gränsvärde för frekvent användning. En annan viktig aspekt är tillgången till grönyta, det vill säga att mängden grönområden är tillräcklig sett till hur många människor som kommer använda dem. Tillräcklig tillgång bidrar bland annat till att platserna inte påverkas för mycket av slitage från de som använder dem.

I Linköpings ytterstad som till stora delar består av småhusområden har människor i stor utsträckning tillgång till egen trädgård. Den egna trädgården är viktig och erbjuder rekreation och rofylldhet, och bidrar också till många av de nyttor som allmänna grönområden ger. Behovet av offentliga platser, såväl grönområden som torgmiljöer i noderna är ändå stort i såväl områden med småhus som flerfamiljshus, bland annat på grund av den roll platser och stråk spelar som mötesplatser och behovet av platser där alla människor kan mötas på lika villkor.

Förutom att människors hälsa och levnadsväl påverkas av det sociala sammanhang de befinner sig i, har forskning visat att individens val av exempelvis livsstil, utbildning och yrke påverkas av de samhälleliga förutsättningarna där den fysiska miljön är en viktig faktor. En bra utformad fysisk miljö, där känslan av tillhörighet till offentliga rum är en viktig faktor, kan bidra till ökad tillit, trygghet

och inkludering. Utöver bättre förutsättningar för individen finns också potential för effekter i större skala där staden på sikt kan bli mindre socialt segregerad. Genom en variation i utbud och karaktär mellan olika platser och stråk som erbjuds i tillräcklig mängd och i rätt lägen kan ytterstadens platser och stråk således bidra till att skapa förutsättningar för en god livsmiljö och en hållbar utveckling.

Den globala uppvärmningen medför konsekvenser som påverkar den befintliga miljön, exempelvis genom högre temperaturer och förändrade nederbördsmängder. Det är svårt att veta hur omfattande konsekvenser klimatförändringarna kommer att leda till men det är väsentligt att skapa förutsätt-

ningar för att hantera dessa konsekvenser i ytterstaden. De karaktärsfulla kullarna med ekar och andra träd som lämnats insprängda i bebyggelsen gör att många av bostadsmiljöerna i ytterstaden, byggda på flackare åkermark blir instängda lågpunkter som är sårbara för stora vattenmängder. Det gör att platser för att omhänderta stora regnvattenmängder kan behöva ordnas också där tillgången till grönstruktur i övrigt är god.

När Linköpings befolkning ökar behöver de befintliga kvaliteterna i platser och stråk tillvaratas och nya utvecklas, liksom nya platser och stråk tillkomma. Utvecklingsplanens förslag om en bebyggelsekoncentration i noder och stråk möjliggör både i många

lägen ett effektivare markutnyttjande av de stora arealer skydds-zoner som finns i ytterstaden, samtidigt som uppskattade och värdefulla parker och natur- och friluftsområden kan sparas för dagens och framtidens Linköpingsbor. Linköpings växande befolkning och ambitionen att växa inom stadens befintliga utbredning gör dock att en långsiktig strategi och medvetenhet om utvecklingen av ytterstadens platser behövs för. Strategisk lokalisering, tillvaratagande och utveckling av mångfunktionella platser gör att samma plats på sikt kan uppfylla flera behov och bidra till smart hushållning, användning och utveckling av Linköpings offentliga rum. I detta kapitel ges inriktning för hur utvecklingen av detta bör ske.



De karaktärsfulla kullarna med ekar och andra träd som lämnats insprängda i bebyggelsen gör att många av bebyggelsemiljöerna i ytterstaden blir instängda lågpunkter som är sårbara för stora vattenmängder.

300 m

Studier har visat att det inte bör vara längre än ca 300 meter till ett grönområde för att det ska användas ofta.

Fokus för utvecklingen

Övergripande inriktning

- Nya och befintliga strategiska platser och grönstråk ska tillvaratas och vidareutvecklas utifrån den roll de har i staden.
- Ytterstadens platser och grönstråk ska vara platser där befintliga natur-, kultur-, och sociala värden tillvaratas och vidareutvecklas och nya tillförs och kompletterar de befintliga.
- I nya stadsdelar och stadsomvandlingsområden behöver både planeringen och avsättande av tillräcklig yta för nya parker och stråk finnas med från tidigt skede. Utvecklingen av platser och stråk ska sättas i relation till områdets planerade struktur, täthet och andra målpunkter.
- Om park- eller naturmark i ytterstaden tas i anspråk för förtätning ska exploateringsmedel, alternativt investeringsmedel användas för att höja kvaliteten i ett närliggande strategiskt park- eller naturområde. Påverkan på befintliga höga kulturhistoriska värden eller naturvärden ska i första hand undvikas, i andra hand minimeras, i tredje hand om möjligt kompenseras på plats, och i fjärde hand kompenseras på annan plats.
- Linköpingsbornas möjlighet att vara delaktiga i ytterstadens parker och naturområden ska öka.

För att kunna erbjuda en varierad stadsmiljö behövs ett fortsatt brett utbud av platser och stråk. Ytterstadens parker, gröna stråk och natur- och friluftsområden behöver därför utvecklas och tas omhand utifrån den roll de har i staden; närparker och närnatur för boende i platsens absoluta närhet; stadsdelsparker som hela stadsdelens mötesplats och viktiga platser för hela områdets identitet och karaktär. Några platser, stadsattraktioner och natur- och friluftsområden är målpunkter för människor från hela Linköping och i vissa fall även hela regionen. Grönstråk som förenar ytterstadens gröna platser bidrar till att förstärka, tillgängliggöra och synliggöra ytterstadens gröna kvaliteter.

I kartan på nästa uppslag redovisas de parker, naturområden och gröna stråk som på detta sätt har en strategisk roll i Linköpings ytterstad, för att säkerställa att boende i ytterstaden har värdefulla gröna miljöer i tillräcklig mängd och på näbart avstånd från bostaden även när staden byggs tätare.

Ytterstadens platser och grönstråk ska vara platser där befintliga natur-, kultur-, och sociala värden tillvaratas och vidareutvecklas och nya tillförs och kompletterar de befintliga. Förnyelse behöver göras med hög arkitektonisk kvalitet och vara identitetsskapande för att stärka platsen och också tillföra kvalitet i det nya tidslager som adderas till ytterstaden.

I framtidens ytterstad behöver dessa platser och stråk vara mångfunktionella, vilket betyder att de har kvaliteter som både bidrar till människors sociala aktiviteter och rekreation, rika livsmiljöer för växter, svampar och djur samt stödjer samhällets behov av klimatanpassning. Genom att samspelet mellan människa och natur stärks, skapas också mervärden för Linköpingsborna i form av naturupplevelser och ökad kunskap kring natur, miljö och klimat. Värdena tillvaratas och förvaltas genom regelbundet underhåll och investeringar.

All förnyelse och utveckling av platser och stråk bör utgå från deras karaktär av anlagd park eller av en viss naturtyp. Karaktärsbärande element så som utsiktsplatser längs förkastningsbranten, utblickar mot slättlandskapet eller Roxen, samt äldre ek- och tallmiljöer bör tas tillvara och integreras också vid utvecklingen av nya stadsdelar, stadsomvandling samt förtätning i befintlig bebyggelse.

Människor ska ges möjlighet att vara delaktiga i ytterstadens parker. Ökad delaktighet bidrar till känslan av tillhörighet och ökad användning av platserna. Vid större omgestaltningar eller förändringar i de befintliga, strategiskt utpekade platserna bör därför boende i närområdet (för närpark/närnatur) respektive hela stadsdelen (för stadsdelspark) bjudas in till dialog.



Bäckparken i Vallastaden är ett gott exempel på en park som gestaltats med både sociala och ekologiska värden.

En kvalitetsökning genom fokuserad förnyelse och förvaltning av ytterstadens strategiska platser och grönstråk bidrar till en långsiktigt smart hushållning och användning av stadens mark och investeringsmedel som kommer till nytta för så många som möjligt. Om en grönyta tas i anspråk för annan markanvändning behöver möjligheten att använda en del av exploateringsmedlen, eller investeringsmedel för att höja kvaliteten i ett av de mest närliggande strategiska park- eller naturområdena beaktas. Genom att exempelvis inkludera närliggande park eller stråk i planområdet i detaljplanarbetet, eller samordna exploateringen med en planerad investering i närliggande grönområde, kan kompensationsåtgärder och eventuella förändringar hanteras i plan- och exploateringskedet. Påverkan på höga kulturhistoriska värden eller naturvärden ska i första hand undvikas, i andra hand minimeras, i tredje hand om möjligt kompenseras på plats, och i fjärde hand kompenseras på annan plats.

För att stärka ytterstadens platser och stråk som mötesplatser och rörelsestråk bör ambitionen vara att utveckla och tydliggöra mötet mellan det offentliga rummet och kringliggande bebyggelsestrukturer. Stadsplaneringsidealet under senare halvan av 1900-talet, när stora delen av ytterstaden byggdes, var att grönskan skulle flyta fram mellan huskropparna, vilket kan skapa osäkerhet kring var

det är tillåtet för allmänheten att vistas, men också bidra till otrygghet till följd av dålig orienterbarhet. Förtätning och komplettering av ytterstaden kan ge möjlighet att arbeta med åtgärder som på olika sätt tydliggör gränsen mellan privata och offentliga grönytor, genom byggnadskroppars placering och hur gator och gångvägar dras. Vid förnyelse och omgestaltning av parker i ytterstaden bör plats- och identitetsskapande åtgärder tas i beaktande i hela processen, med gestaltning som stärker och tydliggör det offentliga rummet, och med namnsättning av platser och stråk som bidrar till ökad tillhörighet och knyter an till områdets karaktär eller historia.

Många av de utpekade strategiska platserna och stråken har redan idag de kvaliteter som krävs. Några har pekats ut främst utifrån den potential som uppstår genom platsens läge eller framtida utveckling i området, eller utifrån en befintlig kvalitet av stor betydelse för staden, men har i övrigt behov av förnyelse. I nya stadsdelar och stadsomvandlingsområden behöver både planeringen och avsättande av tillräcklig yta för nya parker och stråk finnas med från tidigt skede. Utvecklingen av platser och stråk ska sättas i relation till områdets planerade befolkningstäthet och hur det påverkar exempelvis mängden grönyta/person. Viktiga principer att utgå ifrån är att lokalisering och innehåll ska komplettera stadens övriga funktioner och målpunkter. Nya plat-

ser kan med fördel också lokaliseras i relation till stadsdelens övergripande rörelsestråk och på så vis bidra till att förena människor och skapa möten. För att etablera vistelsemönster och skapa delaktighet i en ny stadsdel eller ett stadsomvandlingsområde kan tillfälliga parker anläggas i utvecklingsområdet.

Den övergripande utvecklingsinriktningen för platser och stråk i ytterstaden fördjupas genom beskrivning av olika strategiska utvecklingsområden i följande avsnitt. Dessa är:

- Ekosystemtjänster
- Gröna stråk
- Natur- och friluftsområden
- Stadsattraktioner
- Koloniområden och områden för stadsodling
- Torg i ytterstadens noder
- Stadsdelsparker
- Närparker och närnatur

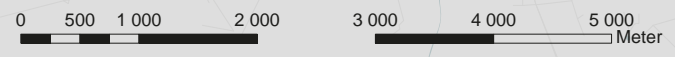
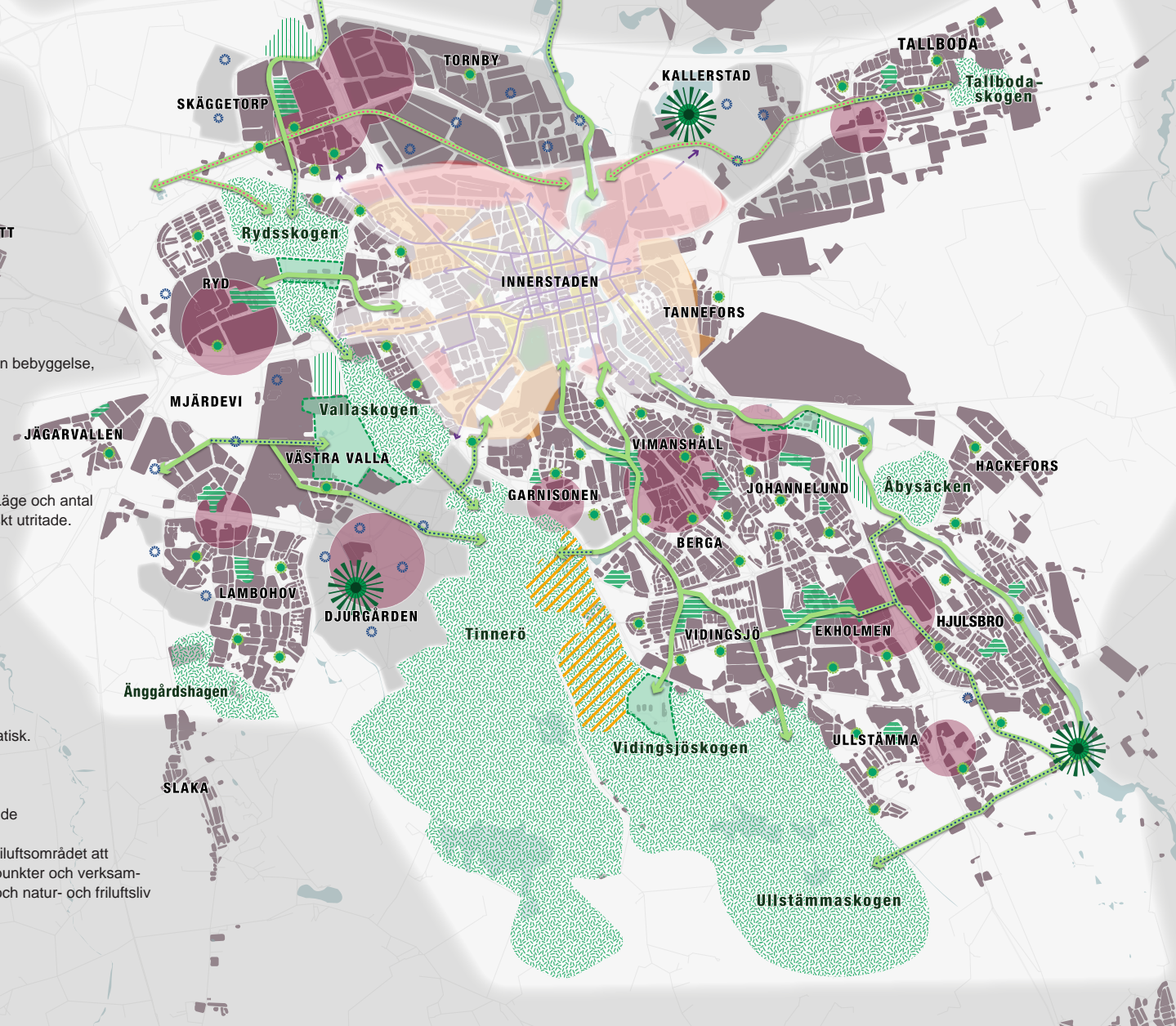
Utvecklingsområdena redovisas i kartor på motstående sida samt nästa uppslag.

Strategiska utvecklingsområden

Platser och stråk



-  Befintlig och föreslagen bebyggelse, se också kapitel 5.1
-  Noder
-  Närpark/nårnatur
-  Ny närpark/nårnatur. Läge och antal områden är schematiskt utritade.
-  Ny stadsdelspark. Läget är schematiskt.
-  Grönt stråk, befintligt.
-  Grönt stråk, utvecklas och förstärks.
-  Nytt grönt stråk. Dragningen är schematisk.
-  Koloniområde
-  Natur- och friluftsområde
-  Kantzon i natur- och friluftsområdet att utveckla med fler målpunkter och verksamheter för turism, fritid och natur- och friluftsliv
-  Stadsattraktion
-  Stadsdelspark



Naturvårdsprogram för Linköpings kommun (antaget av kommunfullmäktige 2018), och till programmet hörande delar, bland annat Naturdatabasen syftar till att samla kunskap om natur och naturvård i kommunen. I Naturvårdsprogrammet utvecklas kommunens ambitioner för naturvårdsarbetet genom målområden, strategier och åtgärder.

Strategiska utvecklingsområden för platser och stråk

Ekosystemtjänster

Inriktning för ekosystemtjänster

- Ekosystemtjänster ska tillvaratas och utvecklas i Linköpings ytterstad. Stödjande och reglerande ekosystemtjänster för biologisk mångfald och klimatanpassning bör prioriteras särskilt.
- Spridningslänkar och gröna stråk ska vidareutvecklas för att också fortsatt stärka och bidra till den biologiska mångfalden. Om förtätning sker i anslutning till en spridningslänk ska utgångspunkten vara att även den nya bebyggelsen genom sin utformning bidrar till att bevara eller förstärka de ekologiska sambanden.
- Vid utbyggnad av nya stadsdelar och vid stadsomvandling ska naturvärden, ekologiska samband och trädmiljöer analyseras och utvecklas.
- Inför större omvandlings- eller exploateringsprojekt ska en analys göras över områdets befintliga reglerande ekosystemtjänster och behovet av kompletterande tjänster.
- Också mindre förtättningsprojekt i den befintliga bebyggelsen bör föregås av en analys av hur ny bebyggelse och förändrad höjdsättning påverkar området och vilka åtgärder i den kringliggande markanvändningen som kan minska oönskade effekter

- Vid omvandling av trafikleder till stadsgator bör lösningar för att fördröja och rena dagvattnet införlivas i gatumiljöns gestaltning.

Begreppet ekosystemtjänster har på senare år blivit alltmer betydelsefullt i arbetet för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Det handlar dock inte om några nya upptäckter utan kan ses som ett utvecklat sätt att beskriva sambandet mellan naturens ekosystem och deras betydelse för människan. Ekosystemtjänster brukar delas in i fyra kategorier utifrån funktion:

- **Stödjande** ekosystemtjänster levererar främst indirekta nyttor till samhället och människan, men är grundförutsättningar för alla andra ekosystemtjänster. Biologisk mångfald och fotosyntes och näringsrik jord är exempel på stödjande ekosystemtjänster.
- **Kulturella** ekosystemtjänster är immateriella funktioner som naturen tillhandahåller, som upplevelsevärden, nyttan för människors hälsa, rekreation, turism och friluftsliv.
- **Försörjande** ekosystemtjänster är fysiska tjänster och produkter som kommer av naturens arbete, exempelvis mat, färskvatten och förnyelsebara bränslen.
- **Reglerande** ekosystemtjänster behandlar na-

turens förmåga att reglera och mildra oönskade effekter i vår miljö, exempelvis rening av luft och vatten, temperatur- och vindreglering och att fördröja och reducera dagvattnet.










De stödjande ekosystemtjänsterna är en nödvändighet och en förutsättning för en fungerande grön infrastruktur. I stadsmiljö blir också behovet av reglerande ekosystemtjänster alltmer betydelsefullt, mycket på grund av den globala uppvärmningens konsekvenser och de behov av klimatanpassning som uppstår. I förlängningen bidrar stärkta natur- och friluftsområden, biologisk mångfald och en mer resilient stadsmiljö också till att stärka kulturella ekosystemtjänster i form av turism, friluftsliv och rekreation, och försörjande tjänster så som exempelvis dricksvattenförsörjning. Bevarande och utveckling av ekosystemtjänster i ytterstaden bör därför inriktas mot att stärka stödjande och reglerande tjänster.

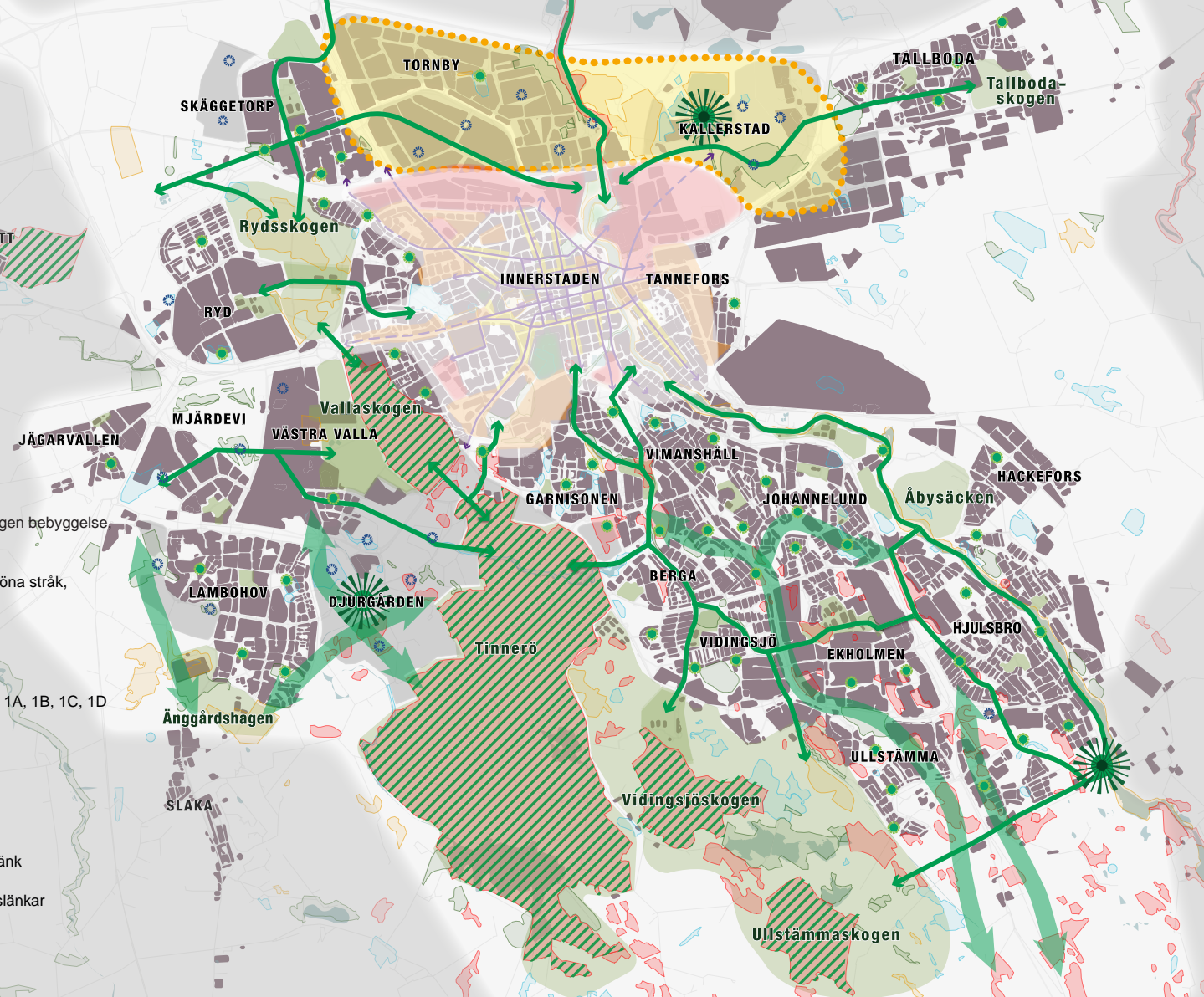
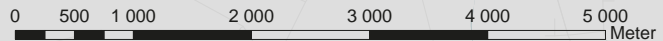
Stödjande ekosystemtjänster

En hög biologisk mångfald är en förutsättning för fungerande ekosystemtjänster. Ytterstadens värdefulla naturområden är viktiga livsmiljöer för många arter, men också stadsmiljön behöver bidra till att skapa förutsättningar för att djur, insekter och växter ska kunna sprida sig mellan dessa gröna områden och ha ett genetiskt utbyte så att

Ekosystemtjänster



-  Befintlig och föreslagen bebyggelse, se också kapitel 5.1
-  Parker, natur och gröna stråk, se karta på föregående uppslag
-  Naturresevat
-  Naturobjekt klass 1, 1A, 1B, 1C, 1D
-  Naturobjekt klass 2
-  Naturobjekt klass 3
-  Naturobjekt klass 4
-  Befintlig spridningslänk
-  Behov av spridningslänkar och trädmiljöer



***Urbana värmeöeffekter innebär att stadsmiljön ofta är påtagligt varmare än omgivningarna.** Hårdgjorda ytor, byggnader, trafik och människor som genererar spillvärme, och avsaknad på växtlighet är bidragande faktorer.

Linköpings kommun har tagit fram en dagvattenpolicy och en dagvattenstrategi som tydliggör kommunens inriktning för dagvattenhantering. Dokumenten finns att läsa på kommunens webbsida.

deras motståndskraft blir större mot förändringar i miljön. Dessa förutsättningar skapas i ytterstaden genom spridningslänkar och gröna stråk (se också avsnittet om gröna stråk).

En spridningslänk består av biologiskt värdefulla miljöer, ”öar”, som inte fysiskt hänger ihop. Arternas spridning längs korridorerna möjliggörs istället genom att avståndet mellan de gröna kärnområdena inte blir för långt. De utpekade spridningslänkarna i kartan markerar de viktigaste spridningsvägarna mellan biologiskt värdefulla gröna miljöer i ytterstaden, ofta kallade värdekärnor, och omlandets värdefulla naturområden.

Ytterstadens norra delar saknar i stort viktiga spridningsmiljöer, då marken till stor del varit eller är åkermark och därför saknar mycket av den insprängda natur som de södra delarna är rik på. Vid utbyggnad av nya stadsdelar och vid stadsomvandling ska naturvärden vidareutvecklas i både offentliga miljöer samt på kvartersmark. I fortsatt planering av dessa områden bör vidare analyser göras av vilka ekologiska samband som ska förstärkas och mark reserveras för ändamålet. Dessa grönytor planeras med fördel så att de sammanfaller med nya parker och mötesplatser för människor och kan bidra med ytterligare ekosystemtjänster.

Om förtätning sker i anslutning till en markerad spridningslänk ska utgångspunkten vara att även den nya bebyggelsen genom sin utformning ska bidra till att bevara eller förstärka de ekologiska sambanden. Att spara befintliga träd, plantera nya träd längs gator, i parker och på kvartersmark, utforma bebyggelse med gröna tak eller att gestalta bostadsgårdar med stöd av grönytefaktor, är exempel på hur ekologiska samband kan beaktas vid förtättningsprojekt.

Reglerande ekosystemtjänster

Mycket pekar på att högre temperaturer och ökade nederbördsmängder i framtiden kommer påverka den byggda miljön i än högre grad än idag. Om det regnar så kraftigt att dagvattennätets kapacitet överskrider stora skador på den befintliga bebyggelsen vid stora vattenmängder. Högre temperaturer som förstärks av urbana värmeö-effekter* kan leda till negativa hälsoeffekter för exempelvis äldre, barn och sjuka, men innebär också i allmänhet en högre energiförbrukning för att kyla byggnader.

Ytterstaden har som redan beskrivits generellt en grön karaktär och gott om grönytor. I stora delar av ytterstaden finns mycket småhus med tillhörande privata gröna trädgårdar. Tillgången till offentliga grönområden är också ofta god, men de som finns

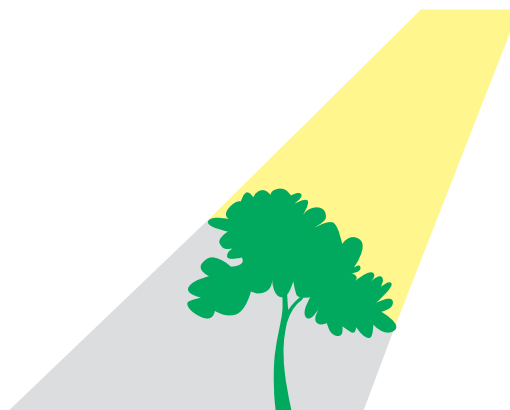
ligger ofta lämnade där terrängen gjort det svårt att bygga. Många grönytor ligger därför högt och har svårt att ta emot dagvatten från omgivningen. De största problemen av både skyfall och värmeböljor uppstår också ofta på eller i anslutning till stora sammanhängande hårdgjorda ytor. I ytterstadens norra delar finns verksamhetsområden som idag utgörs av mycket hårdgjorda ytor. Också i ytterstadens noder finns stora hårdgjorda parkeringsytor och få vistelseytor. Träd är en värdefull resurs i stadsmiljön som både bidrar med skugga och avdunstning samt kan ta upp regnvatten via rötter och bladverk. Tillgången till större trädbevuxna områden skiljer sig dock åt mellan ytterstadens norra och södra delar.

Förutsättningarna för befintliga reglerande ekosystemtjänster och klimatanpassning skiljer sig alltså åt i olika delar av ytterstaden. Därför behöver stadsutveckling och utvecklingen av ekosystemtjänster göras med utgångspunkt att hitta rätt lägen där både förutsättningarna och behoven finns. Utrymme behöver ges för att vid behov kunna utveckla ekosystemtjänster i befintliga och i nya parker och naturområden, samt längs gator och på torg. I ytterstadens mer trädfattiga områden är det extra viktigt att redan tidigt planera för och utveckla ekosystemtjänsterna i området. Att bevara befintliga träd och plantera nya för att öka krontäckningen i staden kan bidra till att urbana värmeö-effekter mildras samt bidra till minskad

temperatur både inom- och utomhus. Att planera för skugga på byggnader och hårdgjorda ytor som annars skulle absorbera värme är en metod som kan användas både i offentliga miljöer och vid gestaltning av utemiljöer kring exempelvis förskolor och äldre- och omsorgsboenden.

Ekosystemtjänster ger generellt nytta för ett större område än det grönområde som producerar tjänsten. Det är därför viktigt att alltid beakta hela områdets struktur och förutsättningar vid planering av ny bebyggelse eller omvandling av ett större område, liksom vid planering av nya offentliga platser och stråk. Exempelvis vilka effekter som kan uppstå om en genomsläpplig yta hårdgörs. Inför större omvandlings- eller exploateringsprojekt ska därför en analys göras av områdets befintliga reglerande ekosystemtjänster och behovet av kompletterande tjänster. Vid utbyggnad av nya stadsdelar och samlad stadsomvandling finns särskilt goda förutsättningar för att skapa en hållbar bebyggelsestruktur om ekosystemtjänster integreras på offentliga platser och grönytor. Även privata fastighetsägare kan göra stor skillnad med en förändrad gestaltning av bostadsgårdar.

I den befintliga bebyggelse som inte planeras för större omvandlingar eller utbyggnad är utmaningarna något större. Även här finns hårdgjorda



eller instängda områden som riskerar översvämmas vid kraftiga regn och eftersom bebyggelse och infrastruktur redan är utbyggd innebär åtgärder i ledningsnät ofta stora och kostsamma ingrepp. Vid förtätning krävs att det finns tillräckliga ytor att hantera och fördröja/renera dagvattnet. Hänsyn behöver också tas till topografi och befintliga rinnvägar. Också mindre förtättningsprojekt i den befintliga bebyggelsen bör föregås av en analys av hur ny bebyggelse och förändrad höjdsättning påverkar områdets ytavrinning och vilka åtgärder i den kringliggande markanvändningen som kan minska oönskade effekter. Exempel på åtgärder kan vara dagvattenhantering i öppna system som tar emot, renar och fördröjer dagvatten från kringliggande bebyggelse för att avlasta dagvattennätet vid kraftiga regn, eller minskar mängden förorenat ytvatten som direkt förs ut i vattendragen. Ökad närvaro av vatten i ytterstaden kan samtidigt bidra till en mer

” Träden är en värdefull resurs som både bidrar med skugga och avdunstning samt kan ta upp regnvatten via rötter och bladverk

intressant miljö för ytterstadens invånare, och bidra till ökad biologisk mångfald. Likaså kan idag kulverterade vattendrag på sikt lyftas i dagen och anpassas för att kunna hantera ett ökat flöde. När trafikleder på sikt omvandlas till urbana stråk och stadsgator innebär det att gatusektionen minskas och mer bebyggelse tillkommer längs gatan. Dagens befintliga diken kommer då behöva ersättas av mer urbana lösningar för att omhänderta dagvattnet, exempelvis regnbäddar som integreras i gatusektionen.

Se även:

- Gröna stråk, Torg och Stadsdelsparker i detta kapitel
- Bebyggelse för en hållbar utveckling som beskriver och ger inriktningar för utvecklingen av bebyggelse i såväl befintliga, nya och omvandlingsområden.
- Hållbara sätt att förflytta sig, som beskriver principer och inriktningar för utvecklingen av stadsgator.
- Ytterstadens delar, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.



Linköpings kommun har tagit fram en översiktlig skyfallskartering som visar vilka områden som riskerar att påverkas av skyfallsöversvämmningar vid ett 100-årsregn.

I samrådshandlingen pekas inga grönytor som kan användas för att avleda och fördröja dagvatten och mildra sådana effekter ut, men frågan kommer utredas vidare i det fortsatta arbetet.

Gröna stråk

Inriktning för gröna stråk

- De gröna stråken ska tillvaratas och utvecklas som sammanhängande gröna miljöer och promenadstråk.
- Nya stråk ska utvecklas för att stärka rekreativa och ekologiska samband och öka tillgängligheten.
- Stångåstråket och Tinnerbäcksstråket ska fortsätta utvecklas som viktiga offentliga stråk genom hela staden. Tillgänglighet och rekreativa samband bör finnas och utvecklas längs båda sidors stränder.
- Utveckling i de gröna stråken ska eftersträva både förstärkta sociala och ekologiska värden.
- För ökad kontinuitet och framkomlighet bör trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomföras där stråken korsas av trafikbarriärer.
- Gång- och cykelvägars sträckning längs stråken samt anslutningar till viktiga målpunkter bör utvecklas för att öka stråkens kontinuitet och orienterbarhet.

Linköpings gröna stråk ger värdefulla möjligheter för människor i olika delar av staden att nyttja Linköpings rika utbud av grönska och naturmiljöer. Visionen om att ytterstadens livsmiljö ska skapa

förutsättningar för människor att leva hållbart förstärker vikten av gröna stråk som brobyggare över stadsdelsgränser och stråk för rekreation och rörelse. Detta är särskilt viktigt för barns rörelsefrihet i staden som så ofta begränsas av bilvägar och andra trafikbarriärer. Stråken är dessutom mycket betydelsefulla som spridningsvägar för växter, insekter och djur vilket gynnar den biologiska mångfalden.

Linköpings starkaste gröna stråk löper längs de två större vattendragen Stångån och Tinnerbäcken, samt genom bältet av natur- och friluftsområden i nordväst-sydostlig riktning i Linköping. Därför är gröna stråk i öst-västlig riktning, som exempelvis ansluter till Stångåstråket, mindre utvecklade eller självklara i Linköping. Det kan konstateras att stadens norra delar i hög utsträckning saknar gröna stråk, vilket är möjligt att åtgärda vid utbyggnad av nya stadsdelar och samlad stadsomvandling i exempelvis Steninge, östra Tornby och Kallerstad.

Översiktsplan för staden Linköping pekar ut "värdefulla gröna stråk" och "gröna länkar". Typiskt för gröna stråk är att det är sammanhängande gröna miljöer mellan vilka det ska vara enkelt att röra sig. Gröna länkar är benämningen på det som i föreliggande plan benämns som spridningslänkar. I jämförelse med planförslaget från 2010 pekas nu några av de dåvarande länkarna ut som gröna





stråk. I samband med framtida stadsutveckling ska en utgångspunkt vara att förnyelsen bidrar till att tillföra och stärka sociala och rekreativa värdena i dessa stråk. De länkar som inte bedöms lämpliga att utveckla till grönstråk beaktas fortsatt under avsnittet om stödjande ekosystemtjänster.

En annan viktig utgångspunkt är att stärka stråkens samband. Sammanhängande gröna stråk bidrar både till ökad ekologisk funktionalitet och högre tillgänglighet till grönstrukturen för människor, bland annat genom upplevelsemässigt kortare avstånd till de parker och naturområden som görs nåbara via stråken. Grönstråkens karaktär varierar i samspel med den kringliggande bebyggelsekaraktären. Det innebär att sammanhängande grönstråk ibland kan utgöras av större park- eller naturmiljöer, och i andra fall av gator med tydligt grön karaktär i form av planteringar och träd, eller något däremellan. För stråk längs ytterstadens vattendrag bör utgångspunkten vara att tillgänglighet och

rekreativa samband ska finnas och utvecklas längs båda sidor stränder.

De gröna stråken är idag bitvis fragmenterade och det är viktigt att svagare länkar av stråken, markerat som nya stråk i plankartan, förstärks genom förbättrade kopplingar. Även vid nybyggnation i anslutning till ett grönt stråk är det viktigt att bevara den gröna karaktären och orienterbarheten. I dagsläget är inte alla stråk kontinuerliga. Tydligheten och identiteten längs stråken är i många fall idag bristfällig, och framkomlighet och orienterbarhet varierar, varför en översyn av gång- och cykelvägars sträckning bör ses över. De större stadsnära natur- och friluftsområdena är ofta målpunkt vid stråkets slut, och det är eftersträvansvärt att stråken tydligt ansluter till de större områdenas entréer.



Stråkens gröna karaktär kan med fördel variera utmed dess sträckning.

Se även:

- **Ekosystemtjänster, Stadsnära natur- och friluftsområden** och **Stadsdelsparker** i detta kapitel
- **Bebyggelse för en hållbar utveckling** som beskriver och ger inriktningar för utvecklingen av bebyggelse i såväl befintliga, nya och omvandlingsområden.
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Rosenkällasjön. Foto: Göran Billeson



Stadsnära natur- och friluftsområden

Inriktning stadsnära natur- och friluftsområden

- Ytterstadens natur- och friluftsområden har potential att utvecklas med fler funktioner och värden kopplat till turism, naturupplevelser, friluftsliv, fritid, kultur, rekreation och motion.
- Ytterstadens natur- och friluftsområden ska ha en tydlig identitet som avspeglas vid entréer, skyltning och informationstavlor
- De större friluftsområdena ska vara tillgängliga för alla invånare i Linköping med tydliga och inbjudande entréer, god tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik och på strategiska platser även goda parkeringsmöjligheter för bil.
- Randzonen mellan Tinnerö, Vidingsjö och stadsbebyggelsen, samt Lambohovs säteri bör tillvaratas och utvecklas som besöksmål för att stärka vidareutveckla Linköpings attraktionskraft.

I ytterstaden finns många av Linköpings natur- och friluftsområden. Rydskogen, Vallaskogen, Tinnerö, Vidingsjöskogen, Ullstämmaskogen och Änggårdshagen/Lambohovs motionsspår är större natur- och friluftsområden i mötet mellan ytterstaden och omlandet. De stadsnära natur- och friluftsområdena utgörs idag framförallt av skogsområden med

Det pågår arbete med att ta fram ett **Friluftsprogram för Linköpings kommun**. Programmet ska innehålla målområden och strategier samt kompletteras med en handlingsplan för friluftslivet, med åtgärdsförslag och utvecklingsmöjligheter.

motionsspår, men de har potential att utvecklas med fler funktioner och värden kopplat till turism, friluftsliv, fritid, kultur, rekreation och motion. Tallbodaskogen och Åbysäcken är exempel på mindre naturområden som ligger mer integrerade i ytterstadens bebyggelse. Natur- och friluftsområdena behövs som komplement till stadens parker, med sina unika kvaliteter som tystnad, lugn, naturupplevelser och de hälsomässiga och pedagogiska fördelarna. Flera av områdena har också skydd i form av naturreservat och/eller Natura 2000-områden, vilket framgår av kartan i ekosystemtjänstavsnittet.

Karakteristiskt för Linköping är den kil av grönska som sträcker sig genom västra delen av staden från Rydskogens norra del, via Vallaskogen och Tinnerö till Vidingsjö- och Ullstämmaskogen. Genom att förstärka mellanrummet mellan friluftsområdena med kopplande gröna stråk kan sambanden bli tydligare med effekten att användandet av friluftsområdena och rörelser mellan stadsdelar ökar. Natur- och friluftsområdena ligger i ytterstaden men är viktiga för boende i hela staden och i vissa fall också regionen. För ökad tillgänglighet är utvecklingen av de gröna stråkens anslutning till områdena en nyckelfaktor. De större friluftsområdena ska vara tillgängliga för alla invånare i Linköping och ha tydliga och inbjudande entréer, god tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik och på strategiska platser vid

friluftsområdena i stadens ytterkant bör det även finnas goda parkeringsmöjligheter för de som behöver använda bil.

Kantzonen i mötet mellan Tinnerö, Vidingsjöskogen och stadsbebyggelsen har ett strategiskt läge som är lämpligt att fortsätta utveckla med målpunkter och verksamheter för turism, fritid och natur- och friluftsliv för att vidareutveckla Linköpings attraktionskraft som besöksmål.

En framtida utveckling av Lambohovs säteri som besöksmål kan lyfta platsen till att utgöra ett besöksmål av intresse för hela Linköping, vilket bör finnas med vid fortsatt planering av kringliggande områden.

De mindre naturområdena som exempelvis Tallbodaskogen och Åbysäcken vid Hackefors är av mer lokal karaktär men har stor betydelse för delområdenas identitet och är viktiga komplement till andra typer av gröna miljöer i staden.

Se även:

- **Ekosystemtjänster** och **Gröna stråk** i detta kapitel
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av **mobilitet och infrastrukturer**
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Stadsattraktioner

Inriktning stadsattraktioner

- Stadsattraktioner ska fortsatt utvecklas som unika och identitetsbärande mötesplatser för hela staden.
- God tillgänglighet till stadsattraktionerna ska eftersträvas med samtliga trafikslag, men framförallt med gång, cykel och kollektivtrafik.
- Stadsattraktioner behöver ha tillräcklig yta och möjlighet att rymma större evenemang.

Några av de gröna mötesplatserna i Linköpings ytterstad är redan idag och kan vidare utvecklas som stadsattraktioner som attraherar och utgör målpunkter för hela Linköping. Dessa är Ryds motionscentrum, Valla friluftsområde, Vidingsjö motionscentrum och Johannelunds badplats. Vid utbyggnad av en ny stadsdel på Kallerstad bör möjligheten att utveckla en ny stadsattraktion i anslutning till Kallerstad gård och den gamla lertakten utredas.

Stadsattraktioner är i det närmaste stadsparker, men skiljer sig ändå från innerstadens mer strukturerade, blommande och i detalj gestaltade stadsparker. Här finns unika miljöer och aktiviteter som lockar hela staden. Det är av stor vikt att tillgängligheten till dessa miljöer är god med

samtliga trafikslag men framförallt med gång, cykel och kollektivtrafik. Det är också dessa platser i ytterstaden som kan rymma större evenemang och firanden.

Se även:

- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och infrastrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.



För de befintliga koloniområdena har hittills en fördjupning av översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige i januari 1997 funnits. Denna fördjupning föreslås upphävas i samband med antagandet av denna plan och ersättas av detta avsnitt.

Koloniområden och stadsodling

Inriktning koloniområden och stadsodling

- Områdesbestämmelser för Linköpings koloniområden ska fortsätta gälla.
- Koloniområdena bör på sikt i högre utsträckning öppnas upp och integreras med kringliggande bebyggelse genom gångvägar och grönstråk.
- Nya koloniområden bör planeras i nära anslutning till cykel- och kollektivtrafikförbindelser.
- Stadsodling bör också fortsatt kunna ske i ytterstadens parker.

Koloniträdgårdsrörelsen fick fäste i Sverige vid förra sekelskiftet. Grundsyftet var att ge trångbodda stadsinvånare och arbetare möjlighet att odla frukt och grönsaker och därmed hålla nere livsmedelskostnaderna. Linköpings första koloniområde anlades 1908 intill Lektorshagen på initiativ av de styrande i staden. Under perioder, exempelvis i krigstider, har koloniträdgårdarna även varit en viktig kompletterande försörjningskälla i samband med livsmedelsbrist. Under 1950-talet ändrades karaktären för koloniträdgårdar i allmänhet, från att främst ha varit nyttoträdgårdar till att bli mera av prydnadsträdgårdar. Idag har intresset för ekologiska och närproducerade livsmedel bidragit till att intresset för koloniområdena ökar, men många

använder också lotterna för rena fritidsändamål. Koloniträdgårdar och verksamheten däromkring är således en del av det svenska kulturarvet. Det är en resurssnål form av närrecreation, bra för folkhälsan, ger möjlighet till socialt umgänge och möten mellan människor, och är ett steg på vägen in i det ekologiskt hållbara samhället. Positivt är också den biologiska mångfald som kan uppstå och gynna exempelvis pollinerande bin. Koloniområdena utgör med andra ord en stor tillgång i ytterstaden.

I Linköping finns idag följande koloniområden: Ullevi, Valla, Emmalund, Ådala och Tomteboda. De fyra första är anslutna till föreningen Linköpings koloniträdgårdar. Tomteboda utgör en egen förening. Mark för koloniändamål finns också utpekad i *Översiktsplan för staden Linköping* i Lambohov och Ryd, samt det före detta handelsträdgårdsområdet mellan Emmalund och Ådala.

Enligt plan- och bygglagen 9 kap. 7 § får kommunen besluta att bygglov inte krävs för att uppföra, bygga till eller på annat sätt ändra kolonistugor om detta sker på det sätt som anges i detaljplanen eller områdesbestämmelserna. För koloniområdena finns områdesbestämmelser som bland annat reglerar tillåtna byggnadsareor för kolonistugor, bodar och växthus, placering och utformning av byggnader, tak och plank, tillåten area för skärmtak samt att åtgärder

som följer områdesbestämmelserna får uppföras utan bygglov. Dessa områdesbestämmelser ska fortsätta att gälla för Linköpings koloniområden. Där avvikelser från bestämmelserna uppstår ska frågan prövas med bygglov.

Ullevi, Valla, Emmalund och Ådala, samt de i *Översiktsplan för staden Linköping* utpekade områdena för framtida koloniområden bör bevaras för detta ändamål. Tomteboda koloniområde kommer att behöva omlokaliseras med anledning av Ostlänkens dragningsområde. Arbetet med att identifiera lämplig mark för detta ändamål pågår. Omlokaliseringen av Tomteboda koloniområde ska föregås av framtagandet av områdesbestämmelser, så att alla ytterstadens koloniområden omfattas.

Inom ytterstadens planområde finns idag odlingslotter i Smedstad, Djurgården och parken Paradiset. Stadsodling förekommer också på viss kommunal parkmark. Ett detaljplanelagt område för odlingslotter finns i södra Lambohov, men området har inte iordningställt och tagits i bruk. På odlingslotterna finns, till skillnad från kolonilotterna, inga kolonistugor, utan bebyggelsen är begränsad till mindre redskapsbodnar.

Koloniområden och områden med odlingslotter kan upplevas som barriärer i sin närmiljö i de fall de är



inhägnade och/eller låsta. För att minska barriärefekterna bör koloniområdena öppnas upp i större omfattning, exempelvis genom lägre staket runt områdena, samt fler öppningar och grindar mot omgivningarna. Behovet av nya koloniområden bör övervägas i samband med planering av nya stadsdelar och stadsomvandling. Vid nyanläggning av koloniområdena bör utgångspunkten vara att anlägga öppna områden i anslutning till exempelvis en allmän park och stråk för gång- och cykeltrafik, samt med god närhet till kollektivtrafik.

Via medborgarinitiativ finns idag stadsodling i bland annat Lambohov, Berga och Skäggetorp i ytterstaden. I rätt lägen bör ytterstadens parker även fortsatt kunna användas för stadsodling. Förutsättningarna för detta är bland annat att inte hela grönområdet ianspråkats för odling, så att ytor för andra värden och aktiviteter fortsatt rymms.

Se även:

- **Ekosystemtjänster, Stadsattraktioner, Stadsdelsparker och Närparker och närnatur** i detta kapitel.
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och infrastrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Torg i ytterstadens noder

Inriktning torg

- Ytterstadens torg ska vara attraktiva och trivsamma platser och utgöra välkomnande entréer till centrumbebyggelsen.
- Torgen ska gestaltas och anpassas för att erbjuda grönska, ekosystemtjänster och ett gott lokalklimat.
- Torgen bör kunna erbjuda en flexibel användning för att möta behovet av en mötesplats för centrumets besökare, i samspel med de behov som centrumfunktionernas verksamheter har.
- Kommunen bör vara huvudman för nya torg i ytterstaden.

Den fokuserade bebyggelseutveckling som föreslås kring ytterstadens stadsdelscentrum och i urbana stråk med stomlinjekollektivtrafik ställer högre krav på de offentliga rummen i anslutning till centrumbebyggelsen. I dagsläget är det i princip endast utemiljön kring Johannelunds centrum som kan benämnas som en torgmiljö. Kring övriga stadsdelscentrum finns primärt ytor för bilparkering och leveranser. Med ökad befolkningstäthet och en utveckling av centrumen finns såväl behov som goda möjligheter att förbättra kvaliteten också i den yttre miljön. Också i anslutning till strategiska hållplatser i kollektivtrafikens stomlin-

jer kan öppna, torgliknande platser planeras.

Stadsdelscentrumens vidsträckta parkeringsytor behöver anpassas till en mer mänsklig skala, både sett till torgens gestaltning, men också i mötet med den kringliggande bebyggelsen. Ytterstadens torg ska vara attraktiva och trivsamma platser och utgöra välkomnande entréer till centrumbebyggelsen. Torget blir också en viktig länk mellan centrumbebyggelsen, de transportflöden som angör platsen, och de lokala stråken inom stadsdelen. Gång-, cykel-, och kollektivtrafik prioriteras i anslutning till torget, och cykelparkering med tak bör anordnas inom eller i anslutning till torg och centrumbebyggelse.

Torgen ska kunna erbjuda en flexibilitet i sin användning, och möta behovet av att vara mötesplats för centrumets besökare, i samspel med de behov centrumfunktionernas verksamheter kan ha. Möjlighet till uteserveringar och viss torghandel, såväl som att kunna ge plats för mindre evenemang och aktiviteter är exempel på detta. Entréer och lokaler som öppnas upp mot torget är en förutsättning för att detta samspel ska stärka torgen som mötesplats.

En ökad täthet i ytterstadens noder kan innebära att grönytor tas i anspråk för bebyggelse. Torgen

behöver därför gestaltas och anpassas för att erbjuda grönska, ekosystemtjänster och ett gott lokalklimat.

För att möjliggöra en god utveckling och tillräcklig rådighet bör kommunen vara huvudman för ytterstadens nya torg i noder och strategiska hållplatslägen.

Se även:

- **Ekosystemtjänster och Stadsdelsparker** i detta kapitel
- **Bebyggelse för en hållbar utveckling** som beskriver och ger inriktningar för utvecklingen av ytterstadens noder.
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och infrastrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Stadsdelsparker

Inriktning stadsdelsparker

- Stadsdelsparker ska ge möjlighet till ytkrävande aktiviteter, sport och sällskapslekar liksom gröna, rekreativa upplevelser och rofylldhet.
- Stadsdelsparker bör integreras i stadsdelens struktur för att bli en del av människors naturliga rörelsemönster och bidra till en befolkad stadsdel.
- En stadsdelpark bör kunna nås inom 15 minuters promenad från bostaden.
- Vid planering av nya stadsdelsparker behöver storlek och utformning relateras till stadsdelens invånarantal och täthet, för att parken ska kunna inrymma tillräckliga vistelsevärden och tåla besöksstrycket med bibehållen kvalitet.

Stadsdelsparken är en viktig, identitetsbärande mötesplats i varje stadsdel. I stadsdelsparken kan både fler och mer varierade aktiviteter rymmas än i närparker och närnatur. Karaktären kan vara både anlagd park och naturmiljö och bör samspela med stadsdelens karaktär och identitet.

Stadsdelsparken ska erbjuda en god variationsrikedom som ger möjlighet för möten mellan många olika människor och ett brett utbud av värden som



Johannelundsparken från 1950-talet är en välfungerande och populär stadsdelspark.

motiverar en något längre färdväg dit än till närparker och närnatur. Mer unika värden kan också utvecklas, för att attrahera människor från hela Linköping.

Stadsdelsparkerna i ytterstaden bör prioriteras vid utveckling av parker då de både samlar hela stadsdelens boende men också kan utgöra målpunkt för fler Linköpingsbor än de som bor närmast. Stadsdelsparkernas sociala funktion som mötesplats är mycket betydelsefull i utvecklingen av Linköping som en sammanhållen stad. Vid utvecklingen av befintliga stadsdelsparker och tillskapande av nya vid stadsomvandling eller utbyggnad av nya stadsdelar är mötet med exempelvis noder och stråk viktiga för att parken ska upplevas tillgänglig och inbjudande.

I stadsdelsparken behöver ytkrävande sociala aktiviteter som exempelvis bollsport, skate, sällskapslekar eller vinterlek rymmas, men också samsas med platser för rekreation, grönska och lugn. För att få plats

med både aktivitet och lugn i samma park bör parken ha en storlek om minst 1 ha. Ytan behöver dock också relateras till stadsdelens befolkningsantal, struktur och täthet vilket gör att folkrika stadsdelar med stor andel flerfamiljshus, exempelvis Skäggetorp, Ryd, Berga och Ekholmen generellt behöver större stadsdelsparker än exempelvis Jägarvallen och Harvestad.

Stadsdelsparken bör kunna nås inom 15 minuters promenad på ett säkert sätt utan att behöva korsa större trafikbarriärer. Speciellt viktigt är detta för exempelvis barn och äldre eller människor med funktionsnedsättning. För stadsdelsparker är gator med skyltad hastighet över 50 km/h och/eller mer än 8000 fordon/vardagsmedeldygn ett riktvärde för vad som räknas som trafikbarriär. Närhet till ett friluftsområde eller en stadsattraktion kan motivera en något längre färdväg till närmaste stadsdelspark.

Se även:

- **Ekosystemtjänster och Närparker och närnatur** i detta kapitel
- **Bebyggelse för en hållbar utveckling** som beskriver och ger inriktningar för utvecklingen av bebyggelse i såväl befintliga, nya och omvandlingsområden.
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och infrastrukturer
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Uppe på Vimanshälls höjder finns en närpark med storslagen utsikt över östra delen av staden.



Närparker och närnatur

Inriktning närparker och närnatur

- Närparker och närnatur ska erbjuda en lekmiljö, anlagd eller i natur, och utgöra en rekreativ och rofylld grön miljö.
- Närparker/närnatur ska finnas nära, helst inom 5 minuters promenad från bostaden, och bör kunna nås på ett säkert sätt av både barn och vuxna, utan att behöva korsa en trafikbarriär.
- Vid planering av nya närparker eller närnatursområden behöver storleken relateras till stadsdelens invånarantal och täthet. Minst 2000 m² är ett lämpligt riktvärde för att rymma tillräckliga vistelsevärden och tåla besöksstrycket från de närmast boende.

Närparker och närnatur fyller behovet av den vardagliga, nära rekreationen. Här finns lekvärden, antingen på anlagd lekplats eller i varierad och inbjudande naturmiljö. Området ska också erbjuda en rofylld grön miljö där det finns möjlighet att sitta ner för att till exempel sola eller ha picknick.

Ytterstadens närparker och närnatursområden har olika storlek, karaktär och har tillkommit under olika tidsepoker vilket präglar deras utformning och innehåll. Också relativt outvecklade platser kan inbjuda till att vistas i det gröna, promenera eller leka i spännande naturmiljöer. Beroende på platsernas förutsättningar

kan olika insatser behöva göras för att höja dess kvaliteter. All utveckling bör utgå från platsens befintliga karaktär av anlagd park eller av en viss naturtyp.

Närnaturen behövs som komplement till stadens parker, genom sina unika kvaliteter som tystnad, lugn, naturupplevelser och de hälsomässiga och pedagogiska fördelar det ger, samt som komplement till större friluftsområden genom sitt mer bostadsnära läge.

Närparker/närnatur bör ha en storlek om minst 2000 m² för att rymma de vistelsevärden som behövs, men områdenas storlek behöver också relateras till den kringliggande bebyggelsens befolkningsantal, struktur och täthet. Platser mindre än 2000 m² kan i vissa fall fungera som närparker i områden där tillgången till gröna miljöer på privat mark är god, förutsatt att platsen uppfyller tillräckliga kvaliteter i övrigt.

En närpark bör finnas nära bostaden, helst inom ungefär 300 meter, eller ca 5 minuters promenad. Vägen till närparken/närnaturen bör vara sådan att också barn, äldre och människor med funktionsnedsättning kan ta sig dit utan att behöva passera över större trafikbarriärer. För närparker är gator med skyltad hastighet över 30 km/h och/eller mer än 3000 fordon/ vardagsmedeldygn ett riktvärde för vad som räknas som trafikbarriär.

Se även:

- **Ekosystemtjänster** och **Stadsdelsparker** i detta kapitel
- **Bebyggelse för en hållbar utveckling** som beskriver och ger inriktningar för utvecklingen av bebyggelse i såväl befintliga, nya och omvandlingsområden.
- **Hållbara sätt att förflytta sig**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av mobilitet och infrastrukturer.
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

A man with a beard and sunglasses is riding a bicycle on a city street. He is wearing a dark plaid shirt and dark pants. The background shows a blurred city street with buildings and a car. The image has a warm, sepia-toned filter.

5.3 Hållbara sätt att förflytta sig

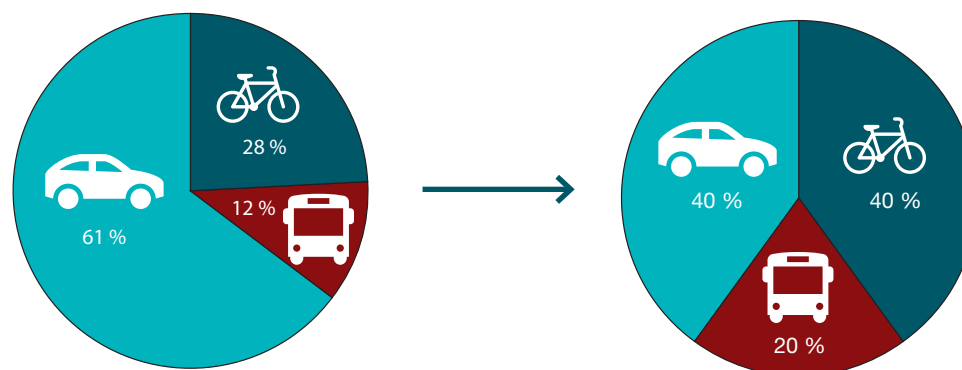
Den utglesning av Linköping som pågått från 1950-talet och framåt har lett till att fler människor kan bo nära naturen och att mellanrummen mellan husen har blivit grönnare och större. Men utglesningen har också medfört att resebehovet inom staden har ökat kraftigt. Den utveckling inom ytterstaden som nu föreslås kan istället skapa förutsättningar för ett hållbart och resurseffektivt resande i ytterstaden som även knyter ihop staden till en bättre sammanhängande helhet.

I Linköpings kommun görs ca 340 000 privata personresor per dygn, vilket motsvarar ungefär 2,3 resor per person. Bilen används vid ungefär 61 % av dessa resor, ca 28 % är cykelresor och omkring 12 % sker med kollektivtrafik. Utöver personresorna sker även en stor mängd varu- och godstransporter samt arbetsrelaterade resor under dygnet. I *Trafikstrategi för Linköping* som godkändes av fullmäktige i samband med antagandet av *Översiktsplan för staden Linköping 2010* sattes målet att förändra färdmedelsfördelningen i kommunen genom att öka andelarna för cykel- och kollektivtrafik och minska andelen bilresor. Trenden har sedan slutet av 90-talet varit att bilåkandet konstant ökat något varje år medan andelen resor med cykel och kollektivtrafik minskar. I den senaste resvaneundersökningen (Linköpings kommun, 2019b) minskade bilresandet dock något samtidigt som cykelresandet ökade i motsvarande grad.

I resvaneundersökningen från 2018 kan man se att en majoritet av alla resor som görs inom Linköpings tätort är bilresor. Den stora mängden bilresor gör att biltrafikens negativa effekter så som buller, luftföroreningar och barriäreffekter blir påtagliga i staden. Kommunens bullerkartläggning från 2015 visar t.ex. att 20 000 personer, eller 13 % av kommunens befolkning, utsätts för ljudnivåer från vägtrafik som överstiger de nationella riktvärdena. Det finns samband mellan långvarig exponering för trafikbuller och trötthet, nedsatt prestations- och inlärningsförmåga samt ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Luftföroreningar och partiklar är också en utmaning att hantera. På Hamngatan, som är den enda platsen i Linköping där partikelhalter mäts regelbundet, överskrider gränsvärdena för PM10 regelbundet. Antalet överskridanden per

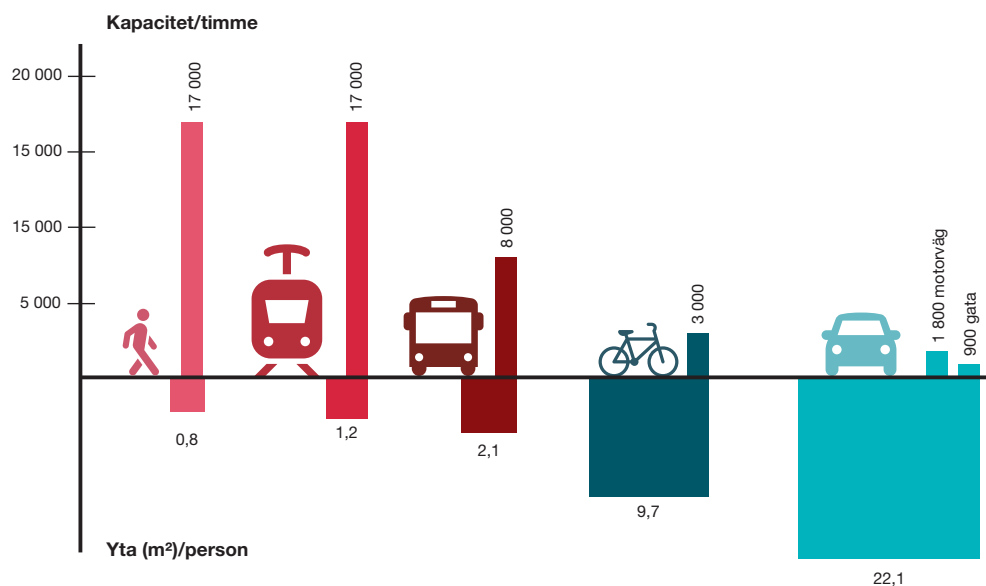
år ligger dock under rådande miljö kvalitetsnorm. Kommunen arbetar enligt åtgärdsprogrammet för luftkvalitet och har sedan arbetet påbörjades vidtagit flera åtgärder för att förbättra luftkvaliteten, bland annat ombyggnationer av gator, städning och dammbindning.

Samtidigt som det sett till miljö och hälsa framför allt är biltrafiken som orsakar negativa effekter i staden är bilen ett viktigt transportmedel för många människor som har begränsad mobilitet, arbetar på udda tider eller behöver bilen för att transportera varor och gods. För att behålla en hög tillgänglighet till staden med bil även när staden får fler invånare behöver andelen resor som görs med bil dock successivt minska framöver. När Linköpings befolkning växer behöver bristen på utrymme i



Trafikstrategins färdmedelsfördelningsmål sattes med utgångspunkt i vägnätets kapacitet och bör ses i relation till vad en fortsatt hög andel biltrafik skulle innebära i form av ökade restider och infrastrukturinvesteringar.

I Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, som är ett pågående arbete med ett tillägg till kommunens översiktsplan, samt Åtgärdsprogram för partiklar PM10 kan du läsa mer och rekommendationer för bland annat luftkvalitet. Båda handlingarna återfinns på kommunens webbsida.



Figuren visar flödeskapacitet/timme och den yta som krävs per person för olika trafikslag. Diagrammet visar att yteffektiviteten skiljer sig kraftigt åt mellan olika trafikslag. Ytkravet innefattar de ytor som krävs för förflyttningar, gator och körbanor samt parkering.

Kostnadseffektiv trafik

Biltrafiken kräver ett stort gatunät som kommunen måste sköta och underhålla. I dagsläget är kommunen ansvarig för drift och underhåll av drygt 4,4 miljoner m² gata för motorfordonstrafik. En yta som motsvaras av att stadsdelarna Innerstaden, Vasastaden och Gottfridsberg endast skulle bestå av asfalt. Som jämförelse omfattade gatunätet år 1900 uppskattningsvis 180 000 m² gata. Det innebär att samtidigt som befolkningen ökat ca 10 gånger så har gatunätet blivit ca 25 gånger större. Cykelvägnätet i kommunen är ca 1,4 miljoner m².

Cyklern är efter gång det mest miljövänliga transportmedlet i staden eftersom cykeln är energieffektiv och har liten negativ påverkan på omgivningen. I en tät stad är cykeln

även ett snabbt transportmedel. Cykeln kräver dock också ett relativt stort och ytkrävande cykelvägnät som behöver byggas, skötas och underhållas. Till ytan kräver cykeltrafik dock bara knappt hälften av den ytan som behövs för biltrafik räknat per person, och nybyggnation och vägunderhåll av cykelvägar är betydligt billigare. I nuläget kostar drift och underhåll av en kvadratmeter cykelväg ca 7 kr/år, vilket kan jämföras med 19 kr för en bilväg.

Drift och underhåll av samtliga kommunala bilvägar har de senaste åren kostat i genomsnitt ca 85 miljoner kronor per år. Motsvarande driftskostnad för samtliga kommunala cykelvägar är ca 9 miljoner kronor per år. Om man beaktar att cykelvägen har dubbelt så hög transportkapacitet som bilvägen, se figuren ovan, blir cykelvägen minst

5 gånger mer kostnadseffektiv än bilvägen.

Staden har alltså mycket att tjäna på ökad cykeltrafik. Utöver minskade kostnader för infrastrukturen innebär exempelvis cyklisternas förbättrade hälsa, på grund av den ökade motion det ger, att samhällets kostnader för sjukvård blir lägre. Om andelen cykelresor i kommunen skulle öka från dagens ca 28 % till 40 %, som är målet enligt kommunens trafikstrategi, beräknas den samhälls-ekonomiska vinsten i Linköping bli ca 230 miljoner kr /år i form av minskad förtida död hos befolkningen (Trivector, PM 2018:43, Cyklings hälsoeffekter i Linköpings kommun – beräkning av effekter med ökad cykelandel).

staden hanteras. En ytterstad med fler invånare ger fler människor som reser till och inom innerstaden samt längs de starka kommunikationsstråken i ytterstaden. I simuleringar av framtidsscenarioer, där en lika stor andel av resorna (ca 60 %) skulle göras med bil som i dagsläget, uppstår behov av att bygga ut vägnätet för att klara de ökade trafikmängderna. Kostnaderna för att bygga nya trafikleder, bredda befintliga leder, bygga nya planskildheter, tunnlar, och parkeringsanläggningar beräknades, i samband med att kommunens trafikstrategi antogs 2010 uppgå till ca 3 miljarder kronor. Ökade kostnader för drift och underhåll av vägnätet tillkommer utöver detta. Även om trafiksystemet byggs ut skulle det dock medföra ökade restider med bil i staden i framtiden. En stor del av stadens gator är dessutom inte möjliga att bygga om eller bredda för ökad framkomlighet. En större utbyggnad av bilvägnätet för att öka bilens framkomlighet riskerar därför att slå tillbaka och förvärra trafiksituationen eftersom den ökade biltrafik det skulle leda till inte kan hanteras i vägnätets övriga befintliga delar som inte enkelt kan byggas ut.

Sedan 1970-talet har kommunen arbetat aktivt för att förbättra cykelvägarna och förutsättningarna för att cykla i staden. År 2018 och 2019 blev Linköping dessutom utsedd till Sveriges näst bästa cykelstad enligt Kommunvelometern. Med tanke på den sta-

dig ökande arbetspendlingen med cykel, elcykelns stigande popularitet och ett bredare utbud av fordonstyper som trafikerar cykelvägarna finns dock fortsatt behov av att utveckla cykelnätet avseende bredd och utformning för att kunna omhänderta den framtida ökade cykeltrafiken.

Kollektivtrafiken i Linköping trafikerar ett relativt stort och omfattande nät i förhållande till stadens storlek. Det finns dock stora utvecklingsmöjligheter vad gäller genhet och snabbhet längs linjerna. Kollektivtrafiken i Linköping är idag generell oftast ett långsamt alternativ jämfört med andra transportslag.

I ett växande Linköping med en utvidgad och tätare innerstad samt fler invånare i ytterstaden får inte ett ökat antal resor leda till en sämre miljö för stadens invånare. Ett framtida trafiksystem måste istället bidra till förbättrad hälsa och välbefinnande genom mindre buller, bättre luftkvalitet och färre barriärer som begränsar invånarnas rörelser. Även på global nivå behöver trafiksystemets negativa effekter minimeras. Enligt den senaste IPCC-rapporten (SR15) behöver koldioxidutsläppen halveras efter år 2030 för att nå noll omkring 2050 om maximalt 1,5 graders uppvärmning ska kunna nås. Transportsektorn står i nuläget för ca 40 % av Sveriges koldioxidutsläpp. Trafiksystemet spelar en

mycket viktig roll i att begränsa Sveriges framtida utsläpp. Sverige har antagit nationella miljömål för att reducera koldioxidutsläppen, två av dessa är att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av koldioxid samt att fordonsflottan senast 2030 skall vara fossilfri. Linköpings kommun har dessutom antagit målet att vara koldioxidneutral år 2025.

Linköpings ytterstad har andra förutsättningar än innerstaden när det gäller att skapa ett attraktivt och mångsidigt trafiksystem. Glesheten som byggts upp i ytterstaden utifrån då rådande stadsplaneringsideal bidrar till ett ökat resbehov. I den glesa ytterstaden blir dock inte heller biltrafikens negativa sidor så som buller, luftföroreningar och barriäreffekter lika påtagliga som i innerstaden. Eftersom Linköping växer och en stor del av den framtida befolkningsökningen planeras ske i ytterstaden kommer högre krav på yteffektivitet och minskad miljöpåverkan från trafiksystemet att ställas även i ytterstaden. Befolkningstillväxten i ytterstaden ger i sin tur också underlag för bättre service till invånarna genom ett utvecklat och mångsidigare trafiksystem i områden där man ofta främst varit hänvisad till bilen.

Eftersom trafiksystemet har en så avgörande betydelse för stadens konkurrenskraft och attrak-

tivitet är det viktigt att minska potentiella risker för framtida störningar. Dagens trafiksystem, som framför allt är byggt på fossilt bränsle och biltrafik är mycket känsligt om leveranser av bränsle skulle störas av exempelvis krig eller en klimatkris. För att minska trafiksystemets sårbarhet mot kriser och eventuell framtida energibrist bör trafiksystemet göras så energi- och yteffektivt som möjligt. De hållbara transportslagen är i detta sammanhang viktiga.

En välutbyggd cykelinfrastruktur är relativt okänslig för störningar i energiförsörjningen och kräver betydligt mindre energi för underhåll och skötsel än bilvägnätet. Ett välutbyggt kollektivtrafiksystem som kan drivas med lokalproducerade drivmedel så som biogas eller el har en mycket hög kapacitet och kan transportera människor i staden på ett energi-effektivt sätt. Kollektivtrafiksystemet skulle också vara lätt att prioritera vid tillfälle av kris på grund av sin begränsade omfattning i fordon och yta.

Enligt en framtidspaning gjord på uppdrag av Linköpings kommun (WSP 2018a) står dagens trafiksystem inför fyra större förändringar som inom en snar framtid kan komma att revolutionera sättet vi förflyttar oss på; självkörande fordon, uppkopplade fordon, elektrifiering samt delningsekonomi. Sammantaget kan dessa trender leda till ett högre

resursutnyttjande av trafiksystemet genom delning av transporttjänster och optimering av vägnätet. Elektrifieringen kan ge mer energieffektiva fordon och mindre utsläpp i stadsmiljön. Helt självkörande fordon skulle kunna ge en enorm påverkan på trafiksystemet om de främst nyttjas som allmänna taxifordon. Enligt vissa studier skulle fordonen då kunna utnyttjas så effektivt att endast en tiondel av dagens fordonsflotta skulle behövas för att utföra samma antal resor i en stad. Autonoma bilar förändrar troligen inte kraven på bilvägnätet i någon större omfattning inom utvecklingsplanens utblick. Dock skulle behovet av parkeringsplatser kunna komma att minska dramatiskt och behovet av hållplatser/zoner för hämta och lämna istället öka.

Ett stort, allmänt införande av helt självkörande fordon är dock ännu flera decennier bort enligt de flesta experter. Viktigare i närtid är istället att stimulera delningsekonomi i form av bil- och cykelpooler samt samäkning. Genomsnittsbilen används ca 4 % av dygnet och står parkerad resten av tiden. För samhället innebär den låga utnyttjandegraden ett slöseri med både resurser och yta eftersom parkeringsplats måste finnas både vid bostaden och vid arbetet eller övriga målpunkter. Att äga en bil inklusive parkeringsplats är ofta en betydande kostnad för ett hushåll, vilket utestänger många från att ha tillgång till bil. En delad bil via

en bilpool eller genom samäkning utnyttjas bättre, kräver färre parkeringsplatser i staden och kan bli billigare än eget bilägande. Delat bilägande ökar också jämställdheten i trafiksystemet då fler potentiellt kan ges tillgång till bil samtidigt som de som ersätter sitt privata bilägande med delat bilägande troligtvis kommer nyttja bilen mindre. Genom delning kan fordon således utnyttjas mer effektivt vilket också kan leda till ett mer yteffektivt trafiksystem och bättre markutnyttjande i staden. Detta förhållande har man även kommit fram till i Stockholms *Framkomlighetsstrategi* från 2012 där man konstaterar att "för att bilresandet skall vara effektivt i en storstad krävs att de flesta väljer något annat färd sätt än egen bil".

Fokus för utvecklingen

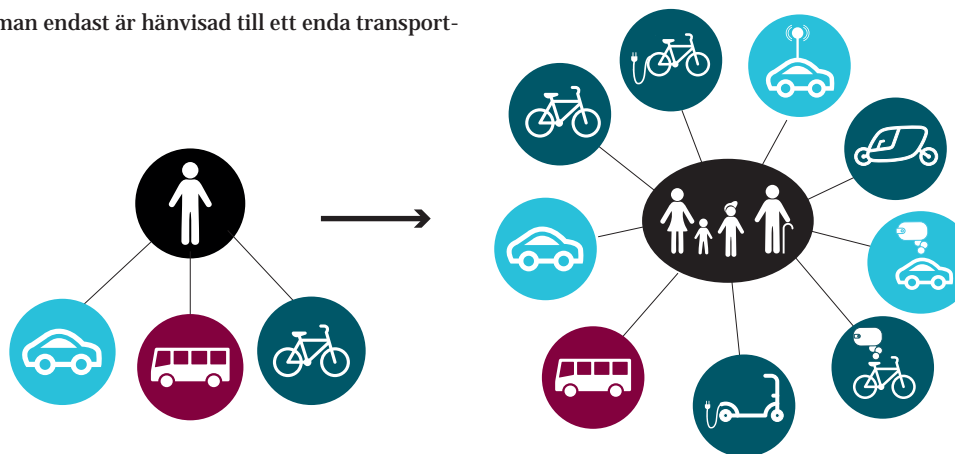
Övergripande inriktning

- Linköping ska ha ett mångsidigt trafiksystem som är snabbt, lättanvänt och flexibelt och som ger medborgarna tillgänglighet till staden och dess funktioner anpassat efter individuella förutsättningar och behov.
- Trafiksystemet ska vara effektivt, robust, miljömässigt hållbart, öka stadens attraktivitet och förbättra medborgarnas hälsa.

För att möta kraven på hög mobilitet, förbättrad hälsa hos stadens invånare och högre resiliens* vid eventuella framtida kriser samtidigt som stadens konkurrenskraft och attraktivitet ska ökas behöver Linköpings trafiksystem utvecklas. Utvecklingen bör gå mot ett mer yteffektivt och mångsidigt trafiksystem som kan hantera den växande befolkningens resor utan att ta mer yta i anspråk samt erbjuda fler valmöjligheter än idag för att möta invånarnas varierade behov och förutsättningar. Trafiksystemet bör också i högre utsträckning drivas med en större andel lokalproducerade och miljövänligare drivmedel, som t.ex. el och biogas, för att nå de nationella och kommunala miljömålen samt minska systemets utsatthet vid kris.

Ett flexibelt och mångsidigt trafiksystem kännetecknas av möjligheten att kunna välja alternativa färdvägar och transportmedel för att kunna hitta just den lämpligaste och mest attraktiva kombinationen vid varje resa. Ett exempel kan vara att åka buss in till sin arbetsplats och sedan ta en bil hem för att kunna handla på vägen, och däremellan ha lånat en cykel för att göra ett mindre ärende under dagen. Sådan flexibilitet ökar friheten och rörligheten för invånarna samtidigt som staden tjänar på att fler resor sker med mer hållbara transportslag. Ökad valmöjlighet vid varje resa skapar också möjlighet till ett effektivare nyttjande av trafiksystemet och kan bättre stimulera till ett hållbart resande än om man endast är hänvisad till ett enda transport-

slag. Kollektivtrafiken ska kunna erbjuda snabba och bekväma resor från ytterstaden till innerstaden och stadens större målpunkter. I lägen utanför kollektivtrafikens primära räckvidd och till mindre resmål är bil och cykel fortsatt viktiga för sina förmågor till individuell anpassning av resan såväl i tid som geografiskt. Det ska även vara möjligt att resa med bil för de personer som behöver bilen för sin mobilitet eller där andra transportslag inte är konkurrenskraftiga. I de fall där bilresan lätt kan ersättas av andra transportslag är det dock viktigt att de hållbara transportslagen upplevs som mer attraktiva och lättillgängliga.



Utvecklingen bör gå mot ett mer yteffektivt och mångsidigt trafiksystem som kan hantera den växande befolkningens resor utan att ta mer yta i anspråk samt erbjuda fler valmöjligheter än idag för att möta invånarnas varierade behov och förutsättningar.

*Resiliens betyder förmågan hos ett system att anpassa sig och hantera förändringar och störningar.

För att öka trafiksystemets mångsidighet samt stimulera ett hållbart resande bör kommunen verka för att bil-, cykel- och elfordonspooler införs på fler platser i ytterstaden, i första hand i ytterstadens stadsnoder och stadsdelsnoder. Delade tjänster och resurser är viktiga för att erbjuda ett flexibelt resande för individen och för ökad resurs- och yteffektivitet i staden.

För flexibilitet också ur ett regionalt perspektiv är det viktigt att möjliggöra så kallade kopplade resor. Många på landsbygden och från kringliggande tätorter kommer även i framtiden att behöva åka bil till Linköping på grund av att andra transportalternativ saknas eller är opraktiska. Inom Linköpings tätort kommer dock förutsättningarna för ett stort urval av alternativa transportmedel och hållbart resande vara bättre. Det måste därför bli enkelt att kunna parkera sin bil i stadens utkant för att sedan resa vidare inom staden med exempelvis cykel eller kollektivtrafik. Sådana kopplade resor kan kommunen vara med och skapa förutsättningar för genom bytesnoder kommuninvånare, pendlare och tillfälliga besökare enkelt och smidigt kan byta buss eller trafikslag. Olika mobilitetstjänster, samåknings-tjänster och leveranstjänster är exempel på andra transportlösningar som kommunen bör underlätta för och stimulera för att öka flexibiliteten och resurseffektiviteten i trafiksystemet.

En större andel elbilar i staden med minskade lokala utsläpp som följd skulle vara positivt för stadsmiljön. Störst nytta skulle eldrivna bilpoolsfordon göra på grund av sin högre nyttjandegrad. Kommunen bör därför verka för att bilpoolsbilar i högre grad utgörs av elbilar. Kommunen bör även uppmuntra mindre, eldrivna bilar i stadsmiljön på grund av sin högre resurseffektivitet och mindre ytbehov. I befintliga bilpooler kan man se att det är de små bilarna som bokas mest. Det finns även en intressant gränsdragning mellan små eldrivna fordon som framförs på bilvägnätet och så kallade cykelbilar som kan framföras på cykelvägnätet. I framtiden kan det bli svårt att dra en skarp linje mellan olika trafikslag eftersom de olika fordonstyperna troligtvis kommer bli många fler och diversifieras. Vägnätet kommer att behöva anpassas till de nya fordonstyperna. Lägre hastighetsgränser i det lokala bilvägnätet, på 30 km/h eller cykelfart, samt bredare cykelstråk som tillåter högre kapacitet är ett sätt att möta framtida stadsfordons behov.

I ytterstaden finns ett flertal stads- och stadsdelsnoder som erbjuder dagligvaruhandel samt privat och offentlig service till närområdet. Ytterstadens flerkärnighet är viktigt ur ett transportperspektiv eftersom den erbjuder invånarna grundläggande service inom ett kort avstånd som är lämpligt att ta sig till med cykel eller till fots. Stads- och stads-

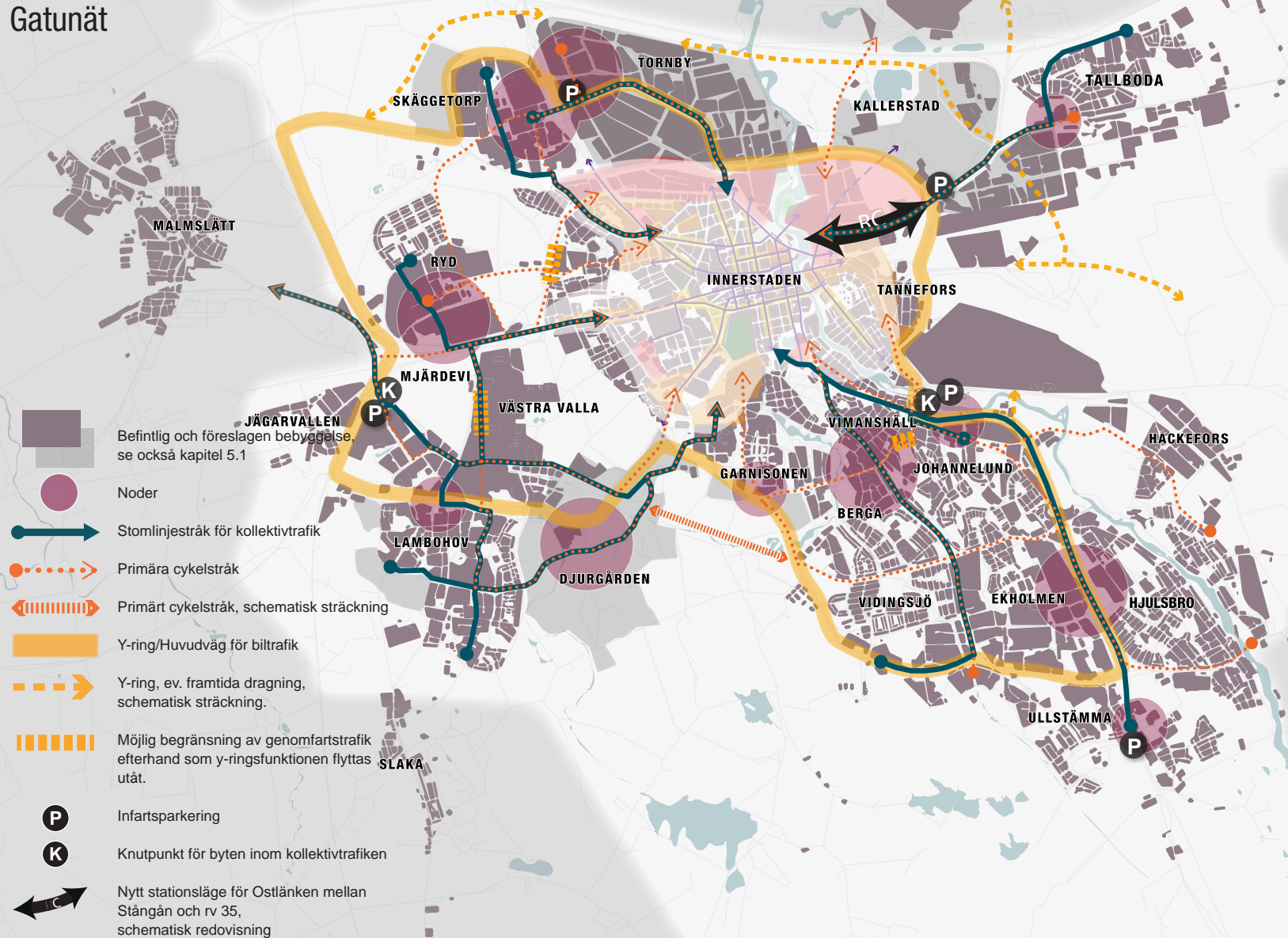
delsnoderna bör därför utformas främst för att uppmuntra gång- och cykeltrafik från närområdet. Från dessa noder bör det även finnas mycket goda kollektivtrafikkopplingar till innerstaden för snabb åtkomst till den service som inte kan erbjudas på lokal nivå. Stads- och stadsdelsnoderna bör även kopplas ihop sinsemellan för bättre utbyte mellan ytterstadens delar. Noderna kopplas främst ihop med snabba cykelstråk samt kollektivtrafik där så är lämpligt.

Den övergripande utvecklingsinriktningen för ytterstadens trafiksystem fördjupas genom beskrivning av olika strategiska utvecklingsområden i följande avsnitt. Dessa är:

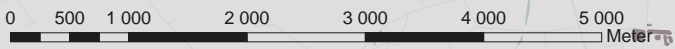
- Gångtrafik
- Cykeltrafik
- Kollektivtrafik
- Biltrafik
- Knutpunkter och infartsparkeringar

Utvecklingsområdena (förutom gångtrafik) redovisas i kartan på motstående sida.

Strategiska utvecklingsområden Gatunät



-  Befintlig och föreslagen bebyggelse, se också kapitel 5.1
-  Noder
-  Stomlinjestråk för kollektivtrafik
-  Primära cykelstråk
-  Primärt cykelstråk, schematisk sträckning
-  Y-ring/Huvudväg för biltrafik
-  Y-ring, ev. framtida dragning, schematisk sträckning.
-  Möjlig begränsning av genomfartstrafik efterhand som y-ringsfunktionen flyttas utåt.
-  Infartsparkering
-  Knutpunkt för byten inom kollektivtrafiken
-  Nytt stationsläge för Ostlänken mellan Stångån och rv 35, schematisk redovisning





Strategiska utvecklingsområden för gatunätet

Gångtrafik

Inriktning gångtrafik

- Det ska vara lätt, tryggt och bekvämt att gå i Linköping.
- Gångtrafik ska separeras från cykeltrafik längs cykellänkar och huvudcykelstråk.
- Förutsättningarna för gångtrafik ska förbättras genom funktionsblandning och förtätning av staden.
- Gångtrafik ska särskilt prioriteras kring stads- och stadsdelsnoder, skolor och förskolor samt större busshållplatser.
- Förutsättningarna för gångtrafik ska utvecklas med utgångspunkten att bidra till ökad tillgänglighet för alla, oavsett funktionsvariation.

En stad med korta avstånd och goda gångmöjligheter är grunden för en attraktiv och långsiktigt hållbar stad. Korta avstånd skapas framför allt genom förtätning och funktionsblandning av staden. Goda gångmöjligheter betyder att det är lätt att ta rakaste vägen mellan två målpunkter och att det finns många alternativa vägval. Det bör heller inte finnas några stora barriärer som t.ex. starkt trafikerade gator, vattendrag utan täta passager etc.

I ytterstaden är det särskilt viktigt att skapa goda gångmöjligheter kring stads- och stadsdelsnoder, skolor och förskolor samt större bytesnoder och hållplatser för kollektivtrafiken. Förtätning och

funktionsblandning kring noder och kollektivtrafik-hållplatser är fördelaktigt eftersom det både medför kortare avstånd och ökar antalet människor som använder det lokala gångvägnätet.

Stadsnoderna serverar med sitt mer utvecklade handels- och serviceutbud ett något större område än stadsdelsnoder men till båda typerna genereras en stor mängd korta lokala resor från närområdet som helst bör göras till fots eller med cykel för att kommunen ska nå sina mål om ett hållbart resande. För ökad trygghet bör större gångstråk ledas genom områden där många människor normalt rör sig under stora delar av dygnet. En sträcka upplevs som kortare att gå om den omgivande miljön är intressant och varierande. Gångstråk bör därför inte vara monotona eller tråkiga utan anpassade till en mänsklig skala med en händelserik och varierande miljö. En annan utgångspunkt är att utvecklingen av stråk för gångtrafik ska bidra till ökad tillgänglighet för alla användare, oavsett funktionsvariation. Även tillgänglighet avseende passager över starkt biltrafikerade gator behöver ses över.

Cykeltrafik riskerar att skapa en otrygghet och risk för gångtrafikanter. På sträckor med hög andel cykeltrafik eller där höga hastigheter är möjliga, dvs cykellänkar och huvudcykelstråk, är det viktigt att gång- och cykeltrafiken separeras från varandra.

Även längs skolvägar eller andra ställen där många barn förväntas gå kan det finnas anledning att separera gång- och cykeltrafik.

Även korsningspunkter där gång- och cykeltrafik blandas måste utformas på ett sådant sätt att gångtrafikanterna kan känna sig trygga och säkra i förhållande till cykeltrafiken. På lokala cykelstråk där andelen cykeltrafik och hastigheten är lägre kan gång- och cykeltrafik blandas.

Se även:

- Cykel och Kollektivtrafik i detta kapitel
- Platser och stråk som förenar staden, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av offentliga rum och stråk
- Bebyggelse för en hållbar utveckling som beskriver och ger inriktningar för utvecklingen av bebyggelse i såväl befintliga, nya och omvandlingsområden och noder.
- Ytterstadens delar, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.



CYKELLÄNKEN

Cykellänken är ett nytt koncept för cykelvägar i Linköping. Tanken är att minst nio snabba stråk med hög kapacitet skall byggas mellan stadens ytterområden och innerstaden. De första etapperna håller redan nu på att färdigställas.

Cykeltrafik

Inriktning cykeltrafik

- Linköping cykelvägnät ska bestå av cykellänkar, huvudcykelstråk samt lokala cykelstråk
- Cykelvägnätet ska upplevas lika gent och effektivt som bilvägnätet
- Cykellänkars bredd ska anpassas för ökad kapacitet och som förberedelse för ökad användning av bredare cykelfordon
- I bostadsområden kan cykeltrafik blandas med biltrafik och bör separeras från gångtrafik på lokalgator.
- Attraktiva cykelparkeringar ska anordnas vid ytterstadens stora målpunkter, så som stads- och stadsdelsnoder, arbetsplatser och rekreationsområden.

För att cykling ska upplevas attraktivt i Linköping behöver cykelvägnätet utformas gent och lättorienterat så som bilvägnätet. Längs starka cykelstråk bör cykelvägen ha en strukturbildande funktion för bebyggelsen.

Utvecklingsstrategin för cykelnät innebär att ytterstadens primära cykelstråk utvecklas med fler kapacitetsstarka och gena cykelvägar i viktiga stråk. *Cykellänkar** ska framför allt koppla ihop stads-

och stadsdelsnoderna med centrum samt binda samman noderna med varandra. Cykellänkar kan utöver detta även behövas på särskilt trafikerade länkar och till vissa större målpunkter. Längs cykellänkarna ska cykel vara prioriterat trafikslag, och separeras från både bil-, kollektiv-, och gångtrafik. I korsningar med kollektivtrafikens stomlinjestråk bör dock kollektivtrafiken prioriteras. När fortsättningen av cykellänkens cykelbanor planeras bör kapaciteten anpassas efter högre hastigheter och större/bredare cykelfordon. Ett riktvärde är 4,5 meter vid flöden upp till 2800 cyklist/timme och 5,6 meter vid högre flöden, samt hastighet på 30 km/h. I hierarkin under cykellänkar ligger huvudcykelstråk, som bör vara minst 3 meter breda och dubbelriktade.

Lokalt inom bostadsområden kan cykeltrafiken blandas med biltrafik och bör separeras från gångtrafik på lokalgator där hastigheten begränsas till cykelfart. På så sätt utnyttjas gaturummet mer effektivt, cyklisterna får tillgång till ett snabbare och genare vägnät och gångtrafikanterna får en tryggare miljö. Längs skolvägar eller andra ställen där många barn förväntas cykla är dock separata cykelbanor motiverat även på lokalgator. På gator med kollektivtrafik eller gator med hastighetsgräns över 30 km/h ska cykeltrafiken separeras på egen cykelbana. På lokala cykelstråk med låga cykeltra-

fikflöden behöver cykeltrafik inte separeras från gångtrafik utan kan nyttja gemensamma gång- och cykelbanor.

God cykelparkering är en viktig del av cykelvägnätet. Vid ytterstadens målpunkter som stads- och stadsdelsnoder, arbetsplatser och rekreationsområden är det viktigt att attraktiva cykelparkeringar anordnas. Väderskydd, möjlighet att låsa fast cykelns ram, nära gångavstånd till målpunkten och hög synlighet gör cykelparkeringen attraktiv. Vid utformning av cykelparkeringsplatser måste hänsyn även tas till större cykelfordon som t.ex. laddcyklar. God cykelparkering ska också finnas vid stombuss-hållplatser, knutpunkter samt infartsparkeringar.

Se även:

- **Gång, Kollektivtrafik, Biltrafik och Knutpunkter och infartsparkeringar** i detta kapitel
- **Bebyggelse för en hållbar utveckling** som beskriver och ger inriktningar för utvecklingen av bebyggelse i såväl befintliga, nya och omvandlingsområden och noder.
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Kollektivtrafik

Inriktning kollektivtrafik

- Kommunen ska verka för en snabb, bekväm, lättanvänd och lättillgänglig kollektivtrafik.
- Förutsättningarna för kollektivtrafikens konkurrenskraft ska förbättras genom hög turtäthet i högtrafik samt genare och snabba linjer.
- Majoriteten av kollektivtrafikens resor inom staden ska ha en kortare restidskvot än 1,5 x restiden för samma sträcka med bil.
- Stomlinjenätets hållplatser bör förses med förhöjd servicenivå med exempelvis väderskydd och realtidsinformation om trafiken.
- Stomlinjenätets busshållplatser integreras med omgivande offentlig miljö. Kringliggande trafikmiljöer ska utformas för att minska barriäreffekter.
- Kollektivtrafikens betydelse för att tillgängliggöra ytterstadens stadsnära natur- och friluftsområden ska beaktas vid utveckling av hållplatslägen.
- Behov och möjliga sträckningar för en kollektiv stomringlinje bör utredas.

Linköping behöver en högkvalitativ kollektivtrafik för att kunna konkurrera med, och komplettera andra trafikslag. Kollektivtrafiken måste bli snabb, ha ett effektivt nätverk och en hög turtäthet. Utvecklingsstrategin innebär att dagens busslinjer på sikt ersätts med ett utökat nätverk av stombusslinjer



samt ett antal kompletterande busslinjer. Avsikten är att majoriteten av ytterstadens resenärer ska få sitt resebehov tillgodosett av stombusslinjenätet. För att skapa en sådan kollektivtrafik ställs stora krav på en rak och effektiv linjedragning med hög prioritet för busstrafiken, att det inte är för tätt mellan hållplatser samt snabb på- och avstigning vid hållplatsen.

Utvecklingsstrategin för kollektivtrafik redovisar stomlinjer för Linköpings ytterstad år 2040. Stomlinjenätsförslaget är i huvudsak radiellt planerat och uppnår främst syftet att binda samman innerstaden med ytterstadens olika delar. Det är i de radiella stråken den största efterfrågan på resor finns. På sikt, i takt med utvecklingen mot en mer flerkärnig ytterstad kan även underlag för en ringlinje uppstå.

En ringlinje skulle kunna knyta ihop bostadsmiljöer med större målpunkter och viktiga regionala omstigningspunkter. Ingen ringlinje föreslås i nuläget men kan behöva utredas i framtiden.

Kollektivtrafiken har också stor betydelse för att tillgängliggöra Linköpings natur- och friluftsområdena. Hållplatslägen bör om möjligt planeras i nära anslutning till entréer till de viktigaste större natur- och friluftsområdena.

Raka och prioriterade stråk är avgörande för en snabb och effektiv kollektivtrafik. Riktlinjer för *Bus Rapid Transit**, framtagna av bland andra Trafikverket, menar att en effektiv linjesträkning inte bör avvika mer än 10 % från det kortaste avståndet fågelvägen. En avvägning mellan kortast väg och



***Bus Rapid Transit, BRT**, är ett samlingsbegrepp för kapacitetsstarka innovativa lösningar som innefattar trafiksystem, fordonsutveckling och infrastruktur samt hur dessa delar kan interagera med varandra för att skapa största möjliga resenärsnytta och effektivitet

störst potentiellt upptagningsområde måste dock göras i det enskilda fallet.

Trafik- och stadsutveckling går hand i hand. En förtätad stad ger bättre förutsättningar för ett mer tillgängligt stomlinjenät. En högkvalitativ kollektivtrafik kräver dock sin plats i stadsrummet och har höga anspråk. Den fortsatta utvecklingen av de utpekade stomlinjestråken behöver göras i nära samarbete med Östgötatrafiken och med utgångspunkten att åstadkomma såväl attraktiva stadsrum som kapacitetsstark kollektivtrafik.

De nya stomlinjestråken ska bli strukturbildande i den mening att bebyggelseutvecklingen koncentreras kring stråken för att stärka kollektivtrafikens kundunderlag samtidigt som fler får närhet till god kollektivtrafik. Stomlinjestråken ska så långt det är möjligt utgöras av separata bussgator eller busskörfält. Där stombussar kör i blandtrafik måste det allmänna trafikflödet vara så lågt eller vägens kapacitet så hög att busstrafiken inte riskerar att fastna i köer under högtrafik. Längs y-ring eller infartsleder bör stombusslinjerna alltid trafikera egna körfält.

Vid korsningspunkter ska stomlinjestråk prioriteras framför alla övriga trafikslag inklusive gång och cykel. Det är eftersträvansvärt att avståndet mellan hållplatser är minst 500 meter för att medge

en medelhastighet på 25 km/h i ytterstaden. En utökad servicegrad föreslås vid stomlinjenätets busshållplatser, som t.ex. större, väderskyddade väntkurer, väderskyddad cykelparkering, realtidsinformation om trafikläget, information om närområdet etc. Stomlinjernas hållplatser behöver integreras med den kringliggande offentliga miljön för att bli attraktiva mötesplatser. Öppna torgliknande platsbildningar i anslutning till hållplatserna bör planeras med kommunen som huvudman. Vid stads- och stadsdelsnoder ska hållplatserna ligga nära och ha en god koppling till den kommersiella och offentliga servicen.

En framtid där autonoma bilar används som taxitjänst i Linköping kommer att påverka kollektivtrafiken. De kapacitetsstarka stomlinjestråken kommer sannolikt inte ersättas av autonoma fordon utan tvärtom troligtvis få ökad betydelse som ryggraden i ett framtida, mer flexibelt mobilitetssystem. Mer lågtrafikerade kollektivtrafiklinjer kan på sikt dock komma att ersättas alltmer av autonoma taxitjänster när dessa introduceras.

Se även:

- **Gång, Cykel, Biltrafik och Knutpunkter och infartsparkeringar** i detta kapitel
- **Bebyggelse för en hållbar utveckling** som beskriver och ger inriktningar för utvecklingen av bebyggelse i såväl befintliga, nya och omvandlingsområden och noder.
- **Platser och stråk som förenar staden**, som beskriver och ger inriktningar för utveckling av offentliga rum och stråk.
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Biltrafik

Inriktning biltrafik

- För att möjliggöra bostadsbyggnation och fortsatt utveckling av staden, och för att säkerställa y-rings långsiktiga funktion behöver y-ring på sikt flyttas utåt i takt med att ytterstad och innerstad växer. För att säkerställa stadsmiljökvantiteter och tillgänglighet inom staden i stort kan en begränsning av genomfartstrafik på vissa delar av nuvarande y-ring vara nödvändig efterhand som y-ringsfunktionen flyttas utåt.
- Hastighetsbegränsningen justeras till 40 km/h innanför den utvidgade y-ringen, samt från 30 km/h till cykelfart på lokalgator inom bostadsområden
- Boendeparkeringsystemet bör utvidgas i takt med att y-ring utvidgas.
- Mellan Nya Ledbergsvägen och Ullevi trafikplats mellan Mörtlösarondellen och Rv 35 öster om flygplatsen, samt mellan Brokindsleden och Rv 35 reserveras plats för eventuella framtida trafikförbindelser.
- Kommunen ska verka för och stimulera delat bilägande, exempelvis genom en utbyggnad av bilpoolssystemet i Linköping.



För att bilresandet skall vara effektivt i en storstad krävs att de flesta väljer något annat färdssätt än egen bil

En majoritet av alla resor som görs inom Linköpings tätort är bilresor. Den stora mängden bilresor gör att biltrafikens negativa effekter så som buller, luftföroreningar och barriäreffekter blir mycket påtagliga i staden. Samtidigt är bilen ett viktigt transportmedel för många människor som har begränsad mobilitet, arbetar på udda tider eller behöver bilen för att transportera varor och gods.

Utvecklingsstrategin har som mål att uppfylla Trafikstrategins färdmedelsfördelning för staden med 40 % bilresor år 2030 och därefter ytterligare minskad andel, vilket ungefär motsvarar den andel Köpenhamn har idag.

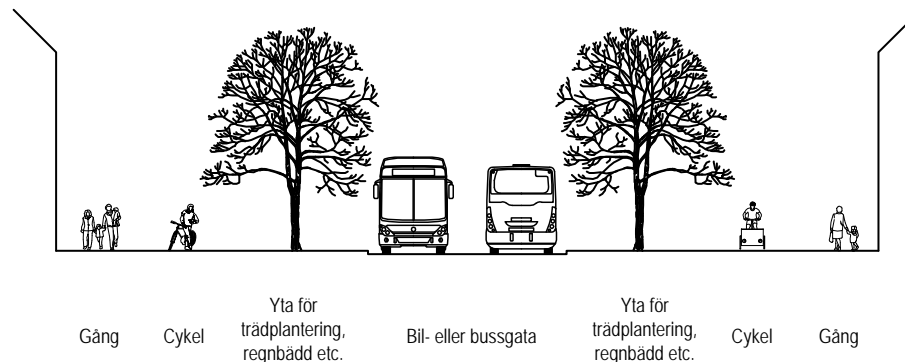
I simuleringar som gjorts enligt Trafikstrategins mål, med en minskad andel biltrafik och ökade andelar resor med kollektivtrafik och cykel när staden växer går det att se att restiderna med bil inte blir särskilt mycket längre till större målpunkter i staden jämfört med alternativet med en kraftigt utbyggnad av bilvägnätet. De något längre restiderna uppstår framför allt av lägre hastighet eller en längre körsträcka och inte på grund av köbildningar i rusningstid. Skillnaden blir därför inte så stor jämfört med ett system med hög bilandel i ett ansträngt vägnät. En lägre andel bilresor i staden kan därför ge en högre tillgänglighet till staden med bil samtidigt som staden gynnas av även en bättre miljö, minskat behov av trafiklytor och ett attrakti-

vare stadsrum.

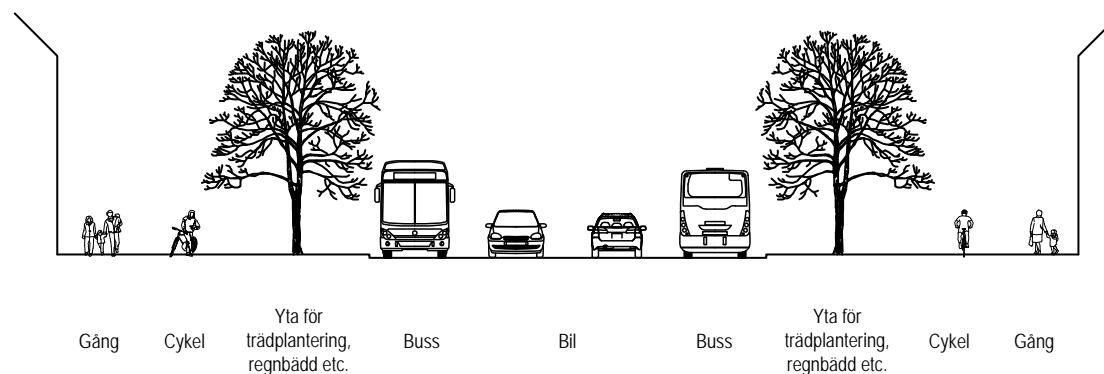
Att minska andelen bilresor men samtidigt behålla en hög tillgänglighet i staden med bil kräver att de hållbara transportslagen görs mer attraktiva och effektiva. Då enbart dessa åtgärder inte räcker för att ändra färdmedelsfördelningen behöver dock bilens konkurrenskraft minskas i förhållande till de hållbara och yteffektiva transportslagen cykel och kollektivtrafik. Biltrafikens konkurrenskraft minskas framför allt genom lägre tillåtna hastigheter och att genomfartstrafik begränsas på vissa sträckor. Utvecklingsstrategin bygger därför vidare på *Översiktsplan för staden Linköpings* strategi som är att generellt sänka hastighetsbegränsningen innanför y-ring till 40 km/h. I utvecklingsplanen föreslås dock en utvidgning av Y-ring, vilket innebär att fler gator omfattas jämfört med översiktsplanen för staden.

För att möjliggöra bostadsbyggnation och fortsatt utveckling av staden, och för att säkerställa Y-rings långsiktiga funktion behöver y-ring på sikt flyttas utåt i takt med att staden utvecklas och innerstaden växer. För att säkerställa stadsmiljökväligheter och tillgänglighet inom staden i stort kan en begränsning av genomfartstrafik längs vissa delar av nuvarande y-ring vara nödvändig efterhand som Y-ringsfunktionen flyttas utåt.

Stadsgata
Typsektion, 23–37 meter



Stadsboulevard
med busskörfält
Typsektion, 32–36 meter



Figuren visar principer för utformningen av en stadsgata med två, respektive en stadsboulevard med fyra körfält. Utformning och mått behöver utredas vidare i varje enskilt fall utifrån gatans specifika förutsättningar.

Längs de utpekade urbana stråken omgestaltas trafiklederna till antingen stadsboulevarder med två körfält för biltrafik samt separata kollektivtrafikkörfält, eller stadsgator med två körfält för antingen kollektivtrafik eller biltrafik. De större infartslederna till staden; Brokindsleden, Malmslättsvägen, Bergsvägen och Norrköpingsvägen föreslås omvandlas till stadsboulevarder som inrymmer både kollektivtrafik och biltrafik. De något mindre trafiklederna föreslås omvandlas till stadsgator med ett lite smalare gaturum med två körfält.

I samband med omvandling och utveckling av urbana stråk finns ett flertal aspekter som behöver tas hänsyn till och utredas, exempelvis störnings- och hälsoaspekter. Det är viktigt att beakta en långsiktig förbättring av stadsmiljön, tillgänglighet och en hållbar utveckling. Vissa sträckor utgör även transportleder för farligt gods. Där behöver, när omvandling ska ske, behovet av de enskilda lederna för farligt gods utredas närmare.

Behov av reservat för framtida trafikleder.

Mellan Nya Ledbergsvägen och Ullevi trafikplats kan en framtida trafikled bli aktuell för att avlasta E4:an om genomfartstrafiken begränsas längs del av Industrigatan. En ny förbindelse mellan Mörtlösarondellen och Rv 35 öster om flygplatsen kan bli aktuell vid framtida utveckling av området kring Råbergaleden och Stångebro.

Emmalundsförbindelsen mellan Brokindsleden och Rv 35 kan bli aktuell i samband med utveckling av Johannelunds stadsdelsnod och områdena kring Braskens bro. I samband med att eventuella framtida trafikleder byggs kan en utvidgning av y-ring ske till dessa.

Bilparkering

Boendeparkeringsystemet som Linköpings kommun infört de senaste åren bör utvidgas i och med att y-ring utvidgas. Avgiften bör justeras regelbundet för att skapa balans mellan utbud och efterfrågan på gatumark respektive privata parkeringsanläggningar. Parkeringsavgift på allmän platsmark bör justeras regelbundet för att bidra till att på sikt uppfylla färdmedelsfördelningsmålet i Trafikstrategin.

Genomsnittsbilen står parkerad under större delen av dygnet. En delad bil via en bilpool eller samåkning utnyttjas bättre, kräver färre parkeringsplatser i staden och kan bli billigare än eget bilägande. Kommunen bör därför verka för en utbyggnad av bilpoolssystemet i Linköping för att ge fler invånare tillgång till bil och samtidigt minska behovet av parkeringsplatser i staden.

Kommunen bör också arbeta aktivt för att arbetsgivare i Linköping inte ska erbjuda sina anställda

gratis parkering. Gratis parkering vid arbetsplatsen är en av de faktorer som påverkar resandet med bil allra mest och minskar de hållbara transportmedlens konkurrenskraft (WSP 2018b). Fri parkeringsplats vid arbetsplatsen ska förmånsbeskattas, men då marknadsvärdet av parkeringsplatsen är svår att uppskatta utanför den centrala innerstaden görs det sällan. Ett sätt att försöka påverka privata arbetsgivare är att arbeta med gröna resplaner.

Se även:

- **Gång, Cykel, Kollektivtrafik och Knutpunkter och infartsparkeringar** i detta kapitel
- **Bebyggelse för en hållbar utveckling** som beskriver och ger inriktningar för utvecklingen av bebyggelse i såväl befintliga, nya och omvandlingsområden och noder.
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.

Linköping har precis genomfört en grön resplan för Science Park Mjärdevi. Under 2019 har gröna resplaner för City, Universitetet, Garnisonen och Saab påbörjats.

Knutpunkter och infartsparkeringar

Inriktning knutpunkter och infartsparkeringar

- Knutpunkter ska placeras på strategiska platser med många sammanfallande kollektivtrafikstråk utanför innerstaden, för att minska belastningen på resecentrum.
- Knutpunkter ska utformas så att byten inom kollektivtrafiken kan göras enkelt, snabbt och säkert.
- Knutpunkter ska lokaliseras i anslutning till cykellänkar eller huvudcykelstråk samt förses med bra och tillräcklig cykelparkering.
- Knutpunkterna ska kunna utgöra lokalisering för vissa servicefunktioner vilket behöver beaktas vid utveckling och utformning.
- Infartsparkeringar ska tillskapas i ytterstadens utkant för att underlätta kopplade resor mellan Linköping och stadens omland.
- Utvecklingen av knutpunkter och infartsparkeringar ska stödja förutsättningarna för framtida hyr- och poolfordonsystem.

Knutpunkter är viktiga strategiska lägen i trafiksystemet som inte sammanfaller med stads- eller stadsdelsnoder. Knutpunkterna är primärt platser för byten mellan olika transportslag eller byten inom kollektivtrafiken. Beroende av knutpunktens storlek och genomflöde av resenärer kan det finnas underlag för ett visst utbud av service.

Knutpunkter ska lokaliseras på strategiska platser i staden. Nya resecentrum kommer vara den största knutpunkten i staden. Den och övriga föreslagna lägen markeras i kartan. Övriga viktiga platser är på sikt exempelvis den planerade pendeltågstationen i Malmslätt (utanför planområdet) samt i anslutning till rv 35 och Stångådalsbanan. En viktig funktion för knutpunkterna är omstigning mellan regional och lokal kollektivtrafik samt att genom att utveckla fler punkter avlasta resecentrum och vägnätet i innerstaden samtidigt som resenärerna kan få kortare restider och en bättre service.

Knutpunkter ska utformas så att byten inom kollektivtrafiken kan göras enkelt, snabbt och säkert. De ska även vara kopplade till cykellänkar eller huvudcykelstråk samt förses med bra och tillräcklig cykelparkering. Där det är möjligt bör bytesnoder också ligga invid eller i närheten av infartsparkering. Om knutpunkten ligger utmed en starkt trafikerad gata bör den utformas så att biltrafiken inte utgör någon barriär för gångtrafiken vid byte med kollektivtrafiken eller till cykel.

Infartsparkeringar utvecklas i anslutning till de huvudsakliga infartsvägarna till Linköping. Infartsparkeringar ska ligga i ytterstadens utkant och erbjuda en möjlighet för arbetspendlare och besökare att parkera sin bil till en låg kostnad och fortsätta resan

inom Linköpings tätort med ett annat färdmedel. Infartsparkeringar bör alltid vara kopplade till cykellänkar eller huvudcykelstråk samt ha väderskyddad och läsbar cykelparkering. Det är en fördel om infartsparkeringen även har närhet till kollektivtrafikens stomlinjer eller övriga linjer och förses med realtidsreseinformation.

Framtida hyr- och poolfordonsystem bör utvecklas med stationer vid lämpliga infartsparkeringar och bytesnoder.

Se även:

- **Cykel, Kollektivtrafik och Biltrafik** i detta kapitel
- **Bebyggelse för en hållbar utveckling** som beskriver och ger inriktningar för utvecklingen av bebyggelse i såväl befintliga, nya och omvandlingsområden och noder.
- **Ytterstadens delar**, som beskriver viktiga aspekter i den samlade utvecklingen i olika geografiska delar av staden.



6. Ytterstadens delar



Följande kapitel ger vägledning för ytterstadens utveckling på en fördjupad delområdesnivå. Kapitlet tillför i sak inga nya inriktningar jämfört med kapitel 4 och 5, men ger istället vägledning för ytterstaden summerat per geografiskt område, istället för en tematisk sortering utifrån de tre byggstenarna. Kapitlet syftar till att tydliggöra de synergieffekter, potentialer och beroenden som är viktiga att uppmärksamma i den fortsatta planeringen.

Det av ytterstaden som utgör det huvudsakliga området för bebyggelseutveckling har utifrån stadsdelsgränser delats in i fyra delområden: nordvästra, nordöstra, sydvästra samt sydöstra ytterstaden. Syftet är att delområdesbeskrivningarna ska komplettera de tidigare kapitlen och beskriva var, samt på en övergripande nivå också hur, samordning av utvecklingen av de olika byggstenarna behöver uppmärksammas särskilt.

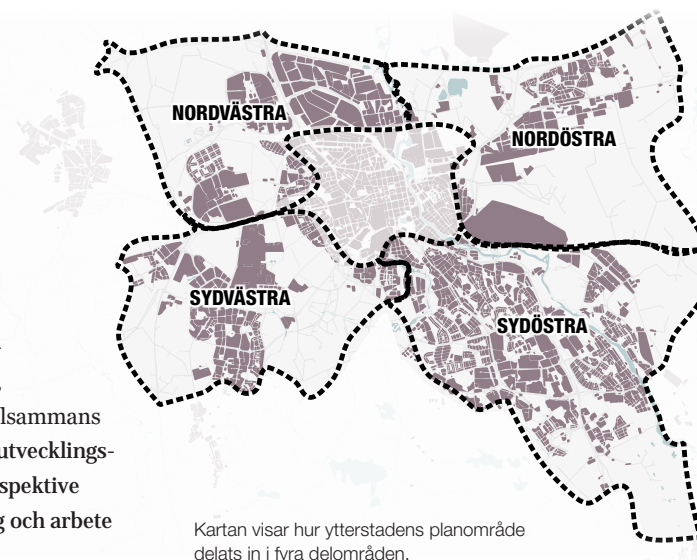
Nuläge: hela ytterstaden

Antal bostäder	ca 40 500 st
Nattbefolkning (bor i området)	ca 82 350 st
Dagbefolkning (arbetar i området)	ca 33 500 st
Befolkningstäthet (nattbefolkning) i hela området	ca 14,5 boende/ha

Nuläget en vägledning

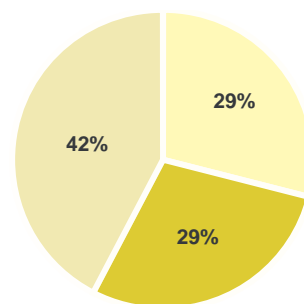
Statistik om delområdena beskriver fördelning mellan dag- och nattbefolkning, upplåtelseformer, bostadstyper m.m. Tillsammans med beskrivningar och vägledning om utvecklingspotentialen utgör beskrivningarna av respektive delområde ett stöd för fortsatt planering och arbete med ytterstaden.

Sett till hela planområdet uppvisar ytterstaden en relativt god blandning. På delområdes- och stadsdelsnivå blir skillnaderna däremot större.



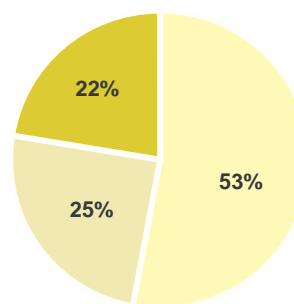
Kartan visar hur ytterstadens planområde delats in i fyra delområden.

Dag- och nattbefolkning*



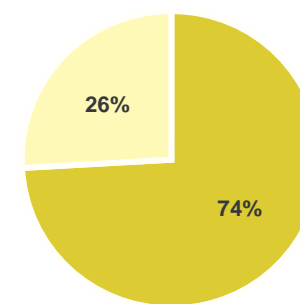
Dagbefolkning (arbetar i området)
Nattbefolkning (övriga)*
Nattbefolkning (förvärsarbetande)

Upplåtelseformer



Hysesrätter
Bostadsrätter
Äganderätter

Bostadstyper



Småhus
Flerfamiljshus

*Till "nattbefolkning (övriga)" räknas boende i stadsdelen som inte är förvärvsarbetande, det vill säga barn och ungdomar, pensionärer, studerande, arbetslösa m.fl. Gruppen redovisas separat på grund av det statistiska underlagsmaterialet.

Vissa av de människor som redovisas som dagbefolkning, alltså förvärvsarbetande i området, bor också där och räknas även in i den förvärvsarbetande nattbefolkningen. Ovanstående innebär att cirkeldiagrammet som helhet kommer visa mer än 100 %, men ändå kan ge en intressant bild av hur många som potentiellt vistas i stadsdelarna under dag och natt.

Nordvästra ytterstaden

Nordvästra ytterstaden omfattar området mellan väg E4 i norr, stadens möte med omlandet i väster, Malmslättsvägen i söder och mötet med innerstaden och Stångån i öster och sydost. Området har en yta av ca 1090 ha, varav de befintliga stadsdelarna Ryd, Skäggetorp och Tornby utgör större delen.

Nuläge

Antal bostäder	ca 12 200 st		
Nattbefolkning (boende i området)	ca 23 500 st	Dagbefolkning (arbetar i området)	ca 10 650 st
Befolkningstäthet (nattbefolkning) i hela området	ca 21,6 boende/ha		
Ryd	ca 23,2 boende/ha		
Skäggetorp	ca 47,8 boende/ha		
Tornby	ca 0,3 boende/ha		
Bebyggelsestäthet	Varierar mycket. Stora delar av Tornby har en relativt låg täthet i bebyggelsen, medan tätheten är något högre i de inre delarna av Ryd och Skäggetorp.		

TILLGÄNGLIGHET	
...till ett basutbud av vardagsservice inom gångavstånd från bostaden	Lågt i stora delar av delområdet trots ett stort handelsutbud. Detta förklaras bland annat av att avståndet till bostäder är långt från utbudet i Tornby, samtidigt som de sammanlänkande stråken är få, barriärerna påtagliga och inslaget av exempelvis service, torg och mötesplatser är lågt.
... till värdefulla grönområden	Varierande. Lågst i Tornby där många ytor är hårdgjorda och inslagen av grönska är få.

* Se sidan 97.

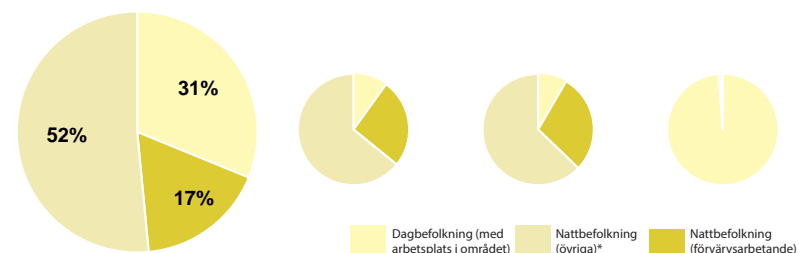
Hela delområdet

Skäggetorp

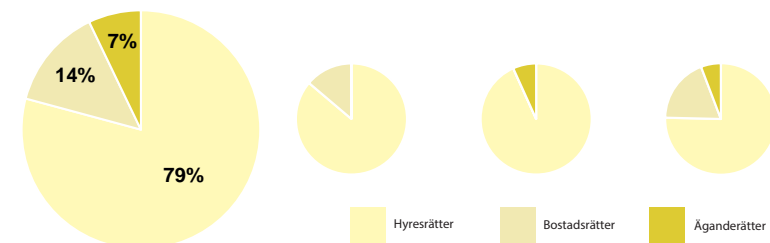
Ryd

Tornby

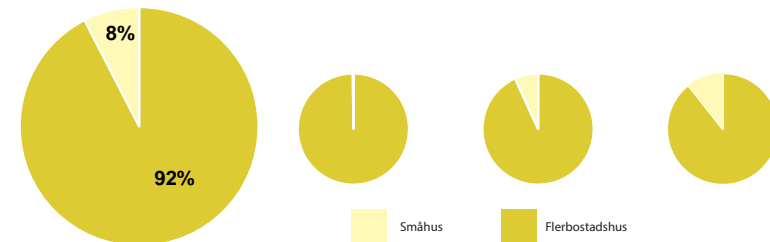
Dag- och nattbefolkning*



Upplåtelseformer



Bostadstyper



Utvecklingspotential

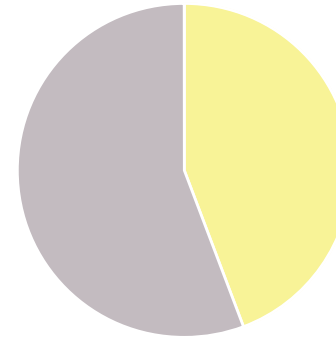
Nordvästra ytterstaden har en stor och viktig potential att på sikt utvecklas som ett sammanlänkat dynamiskt område med ett bredare utbud av såväl bostäder, service, attraktiva vistelsemiljöer och arbetsplatser. De största potentialerna är:

- Innerstadsnära läge i kombination med relativt lågintensivt marknyttjande
- Tornby som en stark regional handelsplats
- Gott kommunikationsstrategiskt läge med stora obebyggda ytor kring Skäggetorp centrum och delar av Tornby. Om järnvägen i framtiden förläggs i tunnel ökar såväl utvecklingspotentialen som förutsättningarna att länka samman den nordvästra ytterstadens delar med varandra och med innerstaden.

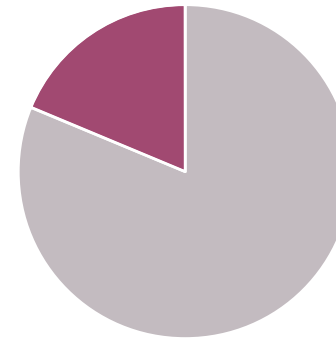
En av de stora utmaningarna är att aktivt söka samlade utvecklingslösningar för att nyttja potentialen i den geografiska närhet som finns mellan Skäggetorp, Tornby, Steningeområdet och innerstaden.

Uppskattningsvis finns ca 200 hektar mark med utvecklingspotential inom noder, stråk och nya områden samt omvandlingsområden. Detta utöver pågående eller nyligen antagna planer. Delar av den totala arean utgör området som omfattas av kommande fördjupning av översiktsplanen för Steninge.

Potentialen motsvarar ca 9 000-14 000 bostäder, eller plats för 15 000-27 000 nya invånare. Av den totala markpotentialen utgörs ca 50 % av idag i stort obebyggda områden och ca 50 % av befintliga verksamheter som genom förnyelse, omvandling och tillbyggnad kan stärka både underlag, utbud och effektivisera marknyttjandet.

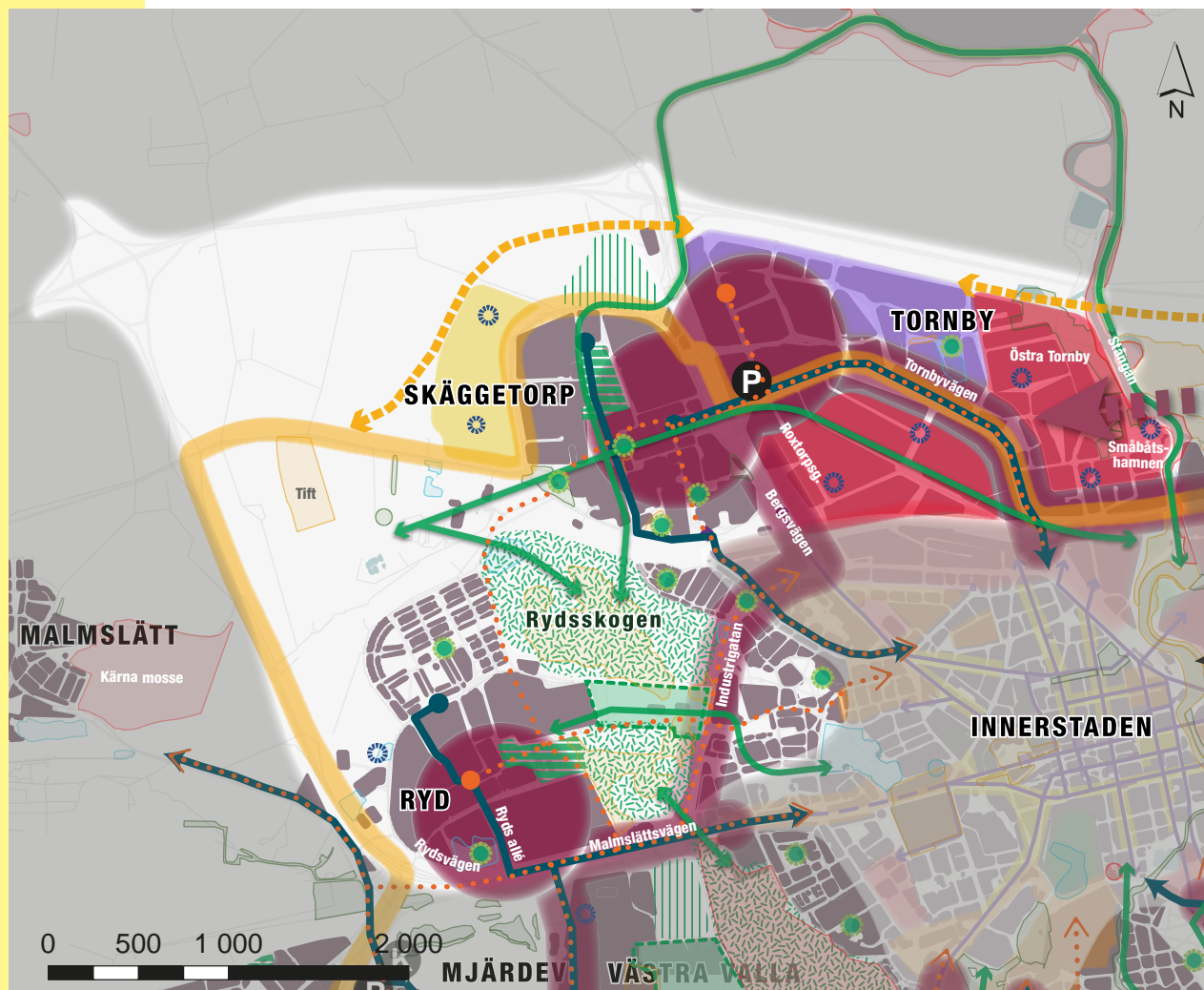


Befintlig kvartersmark inom delområdet, av all mark inom delområdet



Mark med utvecklingspotential (inom noder, stråk och nya stadsdelar/omvandlingsområden) av den totala markytan inom delområdet

Förändring och utveckling



Utveckla på sikt Skäggetorps centrum och delar av Tornby till en komplett väl sammanlänkad stadsnod

Förnya och vidareutveckla Ryds centrum till en mer komplett stadsnod med en ökad koncentration av bebyggelse

Utveckla Bergsvägen och Tornbyvägen till urbana stråk

Utveckla på sikt Industrigatan till ett urbant stråk som kopplar samman stadens västra och norra delar.

Kompletera Skäggetorp med fler markbostäder i väster

Utred förutsättningarna för att tillvara potentialen för nya verksamhetsområden kring påfarter till väg E4

Skapa en bättre sammanlänkning mellan Tornby/Skäggetorp och innerstaden och utveckla Steninge i enlighet med kommande fördjupad översiktsplan

Ta tillvara östra Tornbys potential genom organisk utveckling som ett attraktivt blandat område med olika verksamheter och inslag av bostäder, med närhet till såväl Stångån som innerstaden och nytt resecentrum

Kompletera och bredda utbudet av olika typer av bostäder

Kompletera med utbud av olika typer av lokaler och anläggningar

Utveckla flera nya parker och grönstråk som förstärker kopplingarna mot Stångån och naturresurser i stadens omland

Kartan är en sammanslagning av de kartor som redovisats i kapitel 4, 5.1, 5.2 och 5.3.

Stadsnoder och stadsdelsnoder i den nordvästra ytterstaden

Generell inriktning för de stadsnoderna och stadsdelsnoderna finns i avsnitt 5.1. Nedan ges en översiktlig beskrivning av förutsättningar, potential och vägledning för utveckling av respektive stadsnod i den nordvästra ytterstaden.

Skäggetorp/Tornby stadsnod

Utveckla på sikt Skäggetorps centrum och delar av Tornby till en komplett väl sammanlänkad stadsnod

närliggande omland. Noden behöver utvecklas som en tvåkärnig men sammanhängande nod, med utgångspunkt dels i Skäggetorp centrum och dels i den centrala delen av befintligt handelsområde i Tornby och fokusera kring de framtida urbana stråken Bergsvägen och Tornbyvägen.

En hög koncentration med fler bostäder, service och kompletterande verksamhetslokaler behöver tillkomma inom noden för att nyttja potentialen samt skapa närhet och underlag till ett brett utbud inom den nordvästra ytterstaden. Befintliga byggnader vid handelsetableringen och ytkrävande markparkeringarna bör på sikt kompletteras och omvandlas till tätare och högre bebyggelse. De obebyggda ytorna i noden och kring nuvarande trafikleder ska aktivt tas tillvara för att stödja utvecklingen som stadsnod vid en bytesnod med bland annat hållplats i stomlinjenätet och infartsparkering. Höga hus i stadsnoden kan bidra till att synliggöra platsens betydelse, samtidigt som viktiga siktlinjer mot domkyrka och den befintliga staden behöver beaktas.

Utvecklingen ska bidra till att stärka kopplingarna mellan olika funktioner inom noden genom bland annat bra passager, öppna och levande fasader, förbättrade

Skäggetorp/Tornby stadsnod ska successivt utvecklas som en av Linköpings stadsnoder, som komplement till innerstaden och en naturlig mötesplats för nordvästra Linköping samt

vistelsekvaliteter vid entréer och torgytor samt tydliga sammanbindande lokala stråk. De yttre miljöernas kvalitet behöver stärkas. Ett nytt grönt stråk behöver utvecklas för att sammanlänka Skäggetorp och Tornby med Stångån och vidare mot grönområdena i Kallerstad och Tallboda. Stadsnoden behöver även utvecklas med kvalitativ grönska och mindre grönytor som bidrar med ekosystemtjänster och ökade vistelsekvaliteter. Särskilt på Tornbysidan behöver den samlade mängden kvalitativ grönyta öka, dels genom fler träd och dels genom nya parker och mindre grönområden, då betydande delar idag är hårdgjorda och inslaget av träd och grönska är lågt.

Utvecklingen behöver ske över tid och kan sannolikt påbörjas tidigare kring Skäggetorp och längs delar av Bergsvägen, medan utveckling av Tornby kan behöva ske på längre sikt. Samordningen med annan utveckling i staden samt pågående förändringar inom handeln och transportsektorn i stort, med ökad digitalisering och e-handel, är viktiga aspekter att beakta.

Ryds stadsnod

Ryds centrum ska fortsätta utvecklas som en alltmer komplett stadsnod med en ökad koncentration av bostäder och lokaler för olika typer av verksamheter

samt förbättrad kollektivtrafik. De obebyggda ytorna vid befintligt centrum samt kring Ryds allé/Rydsvägen/Malmslättsvägen ska aktivt tas tillvara för att stödja utvecklingen av Ryd som stadsnod. Utvecklingen ska stödja kopplingar mellan Ryd, universitetsområdet och Mjärdevi. Det urbana stråket längs Malmslättsvägen ska länka samman Ryd med Mjärdevi/Universitetet respektive innerstaden och stomlinjestråket föreslås trafikera genom stadsnoden, vilket behöver beak-

Förnya och vidareutveckla Ryds centrum till en mer komplett stadsnod med en ökad koncentration av bebyggelse

tas vid utvecklingen. Fler passager över Malmslättsvägen kan behöva tillskapas. I nodens östra del löper ett föreslaget cykelstråk som ska förbinda Lambohov, Mjärdevi och universitetet med Ryd samt vidare mot Skäggetorp och Tornby. Vid utveckling och utformning av noden behöver cykelparkeringar tillskapas i strategiska lägen vid entréer och hållplatser. I stadsdelsnodens östra del finns även en befintlig stadsdelspark. Betydelsen av grönområdet, närnaturen i södra delen av noden ökar när bebyggelse runtom tillskapas, vilket behöver beaktas vid utveckling. Grönområdena tillsammans med Ryds allé utgör lokala värden som behöver tas tillvara vid utveckling.

Urbana stråk i den nordvästra ytterstaden

Generell inriktning för de urbana stråken finns i kapitel 5.1. Principsektioner för de Urbana stråken finns framtagna (se kapitel 5.3), dessa ska utgöra utgångspunkt för utformning av gatusektioner, men kan behöva anpassas efter platsspecifika förutsättningar och potentialer.

Bergsvägen

Bergsvägen ska utvecklas som ett urbant stråk som förbinder innerstaden med de personintensiva bostads-, handels och arbetsplatsområdena kring Skäggetorp/Tornby stadsnod med innerstaden. Stråket ska kantas av bebyggelse och en kontinuitet av stadslivskvaliteter. Bra sammankopplingar och passager tvärs

Utveckla Bergsvägen och Tornbyvägen till urbana stråk

stråket som ger låga barriäreffekter ska finnas, särskilt i strategiskt viktiga

punkter och delsträckor, exempelvis där Skäggetorp och Tornby ska länkas ihop till en sammanhängande stadsnod. Vid planering och utveckling av Steninge behöver den framtida relationen mellan utvecklingen av Bergsvägen respektive Roxtorpsgatan studeras vidare, särskilt om en förlängning och sammankoppling

av Roxtorpsgatan med innerstaden kan bli aktuell i samband med utveckling av Ostlänken. I höjd med Skäggetorps centrum möter även de två urbana stråken längs Bergsvägen och Tornbyvägen varandra, vilket skapar en potential för utveckling som behöver tas tillvara i stråkens och den framtida stadsnodens utveckling. Vid detta läge föreslås även ett nytt grönt stråk som korsar Bergsvägen och kopplar samman nya och befintliga grönområden i hela den norra ytterstaden. Vid utveckling av Bergsvägen som urbant stråk behöver grönstråkets dragning tvärs Bergsvägen beaktas vid utformning av gaturum och gatusektion.

Tornbyvägen

Tornbyvägen ska utvecklas som ett urbant stråk som länkar samman de personintensiva bostads-, handels och arbetsplatsområdena kring Skäggetorp/Tornby stadsnod med Kallerstad, Stångebro och nytt resecentrum. Stråket ska kantas av bebyggelse samt utvecklas med effektiv stomlinjetrafik och cykellänk. Längs stråket finns många befintliga verksamheter men få inslag av bostäder och service. Tätheten är i bebyggelsen är låg och betydande delar utgörs av ytkrävande markparkeringar. Det finns en viktig potential i att på sikt utveckla ett mer effektivt marknyttjande som tar tillvara det goda läget med närheten till en växande innerstad och utvecklingen av Skäggetorp/Tornby som en mer komplett stadsnod. Utvecklingen bedöms dock ske på lite längre sikt och behöver beakta förutsättningarna för både befintliga verksamheter, tillskapande av nya attraktiva verksamhetsområden i andra delar av staden samt planering och utbyggnad av Ostlänken som övergripande förutsättningarna för långsiktigt god utveckling av Linköping stad. Områdena söder om stråket ligger inom området för de fördjupningar av översiktsplanen för Steninge och Stångebro som är under framtagande.

Industrigatan

Industrigatan bör på sikt utvecklas till ett urbant stråk som ger en förbättrad sammankoppling mellan de personintensiva bostads-, universitets- och verk-

Utveckla på sikt Industrigatan till ett urbant stråk som kopplar samman stadens västra och norra delar.

samhetsmiljöerna i sydväst med de många bostäderna, målpunkterna och den framtida stadsnoden i Tornby, Skäggetorp och Steninge. Längs stråket finns potential att tillskapa bostäder i attraktivt läge nära både innerstad, universitet och natur och stråket kan ha en viktig roll för den långsiktiga sammanlänkningen av stadens västra och norra delar. Samtidigt har stråket också en funktion som biltrafiklänk och en breddning av gatan har nyligen genomförts som en del i hanteringen av trafiksituationen i närtid. Idag utgör Industrigatan del av Y-ring, men en utvidgning av Y-ring föreslås som möjliggör för att ta tillvara stråkets potential på ett annat sätt. Utvecklingen som urbant stråk kantat av bebyggelse kan dock behövas på längre sikt. Vid utveckling av Industrigatan behöver befintligt grönstråk från Rydsskogen mot innerstaden beaktas och bra passager över gatan utvecklas så att barriäreffekterna blir låga och inte minskar tillgängligheten till Rydskogen. Där stråket korsas av befintliga eller föreslagna cykelstråk behöver smidiga och trygga passager för cyklister säkras. Vid Industrigatans avslut i söder behöver grönstråket mellan Rydskogen, Vallaskogen och vidare mot Tinnerö förstärkas genom ett tydligt rörelsesamband och förstärkta gröna kvaliteter. Mötet mellan Industrigatan och områdets gröna kvaliteter behöver beaktas vid utveckling och utformning av gaturum och eventuell framtida närliggande bebyggelse längs det urbana stråket.

Övrig utveckling av stadsbygden i nordvästra ytterstaden

Nya stadsdelar och större nya bebyggelseområden

I planprogrammet för Skäggetorp föreslås området byggas ut på åkermark väst och nordväst om Nygårdsvägen. En utvidgning av området bidrar till att komplettera det befintliga bostadsutbudet med markbostäder och andra upplåtelseformer. Detta

Komplettera Skäggetorp med fler markbostäder i väster

kan även vara en viktig del av områdets socioekonomiska utveckling som helhet. I Utvecklingsplanen för ytterstaden föreslås dock en viss förändring jämfört med planprogrammets förslag på utbredning av utbyggnadsområdet. Den norra delen föreslås här ersättas av en utökning av området åt väster. Detta för att dels följa naturliga avgränsningar i landskaps- och markanvändning och dels främja ett långsiktigt ändamålsenligt nyttjande av markytorna kring väg E4 samt dess på-/avfarter. En koncentration av det nya bostadsområdets utbredning mer åt väster kan även motiveras av att det kan ge bättre boendemiljöer längre från väg E4.

Linköpings befolkning växer och behovet av nya arbetsplatser ökar stadigt.

Befintliga företag växer och utvecklas och nya etablerar sig. Samtidigt utvecklas och växer även innerstadens utbredning och innerstadsnära verksamhetsområden kommer på sikt omvandlas till blandstadsmiljöer, med både bo-

Utred förutsättningarna för att tillvara potentialen för nya verksamhetsområden kring påfarter till väg E4

städer och arbetsplatser. Utbyggnaden av Ostlänken och en potentiell dragning i tunnel kommer starkt bidra till denna utveckling. Behovet av nya lägen för sådana verksamheter som har stora transportbehov eller kräver skyddsavstånd till annan bebyggelse ökar samtidigt. Områdena kring av-/påfarter till väg E4 utgör

Skapa en bättre sammanlänkning mellan Tornby/Skäggetorp och innerstaden och utveckla Steninge i enlighet med kommande fördjupning av översiktsplanen.

därför mycket viktiga markpotentialer i den växande framtida staden. Områdena kring av-/påfarterna bör på sikt utredas som potentiell mark för verksamheter.

Stadsomvandling

Övergripande inriktning för omvandlingsområden finns i kapitel 5.1.

Tornby hör till ett av de områden som genom stadens och infrastrukturens successiva utveckling har fått och kommer få nya lägesegenskaper, vilka inte fullt ut tas tillvara

med befintlig markanvändning. Detta gäller särskilt området Steninge, som här pekas ut som område för stadsomvandling. För Steninge är en fördjupning av översiktsplanen under framtagande, som kommer utreda och närmare ge inriktningen för utvecklingen inom denna del av Tornby.

Även östra Tornby har och kommer få liknande förändrade lägesegenskaper. Vid utveckling av denna del blir det viktigt att en omvandling både tar tillvara det innerstads- och stationsnära läget, tillgängligheten till kvaliteter längs Stångån, kopplingen till Kallerstad och Stångebro, samt andra för staden viktiga kvaliteter och potentialer som bidrar till områdets identitet och funktion.

För dessa delar, där en mer omfattande omvandling på sikt kan bli aktuell, behöver många frågor lösas. En av dessa är behovet av ny mark för nya och befintliga verksamheter som med tiden behöver lokalisering i ett långsiktigt mer lämpligt läge i staden.

Ta tillvara östra Tornbys potential genom organisk utveckling som ett attraktivt blandat område med olika verksamheter och inslag av bostäder, med närhet till såväl Stångån som innerstaden och nytt resecentrum

För de norra delarna av östra Tornby finns en potential att låta området genomgå en mer organisk utveckling och omvandling. Området kan fortsatt fylla en viktig funktion för olika typer av mindre verksamheter med begränsat behov av skyddsavstånd, samtidigt som inslaget av bostäder och andra funktioner successivt ökar.

Komplettering och utveckling av befintliga stadsdelar

Utbyggnad i noder och stråk har potential att i stort täcka bostads- och lokalbehoven för lång tid inom den nordvästra ytterstaden samt bredda det lokala utbudet av bostadstyper. Det kan dock finnas vissa andra lägen inom den befintliga bebyggelsen som också kan vara lämpliga för mindre tillägg och kompletteringar av bebyggelsen. Sådan förtätning ska ske strategiskt och varsamt med beaktande såväl behovet av förbättrad service, kollektivtrafik som kvaliteten i närheten till naturen och befintliga kulturhistoriska värden.

Komplettera och bredda utbudet av olika typer av bostäder

Exempelvis behöver Skäggetorp successivt kompletteras med andra boendeformer och upplåtelseformer. Planprogram för området finns. Viktigt vid utvecklingen är även att stärka kopplingarna mot omgivande områden, både vad gäller bebyggelse, gatunät och gröna stråk. En viktig potential att ta tillvara på är att låta ny bebyggelse förena Skäggetorp med Steninge, Tornby och den utvidgade innerstaden. Utvecklingen hanteras till större delen inom Planprogram för Skäg-

getorp och kommande fördjupning av översiktsplanen för Steninge. Föreslagna kollektivtrafiks- och cykelkopplingar utgör viktiga kopplingar att ta tillvara vid utveckling av ny bebyggelse.

Komplettera med utbud av olika typer av lokaler och anläggningar

Den nordvästra ytterstaden behöver kompletteras i utbudet av lokaler, ytor och anläggningar för verksamheter, fritid, idrott och kultur. Utbudet behöver tillkomma i takt med utvecklingen av nya bostäder. Fortsatta fördjupade analyser i relation till potentiell befolkningsutveckling och befintligt utbud behöver göras. Lokaler och ytor ska i första hand lokaliseras i eller i anslutning till stadnoderna, där tillgängligheten för många är hög.

Utveckla flera nya parker och grönstråk som förstärker kopplingarna mot Stångån och naturresurser i stadens omland

Utveckling av bebyggelse och stadsstrukturer i den nordvästra ytterstaden behöver aktivt ta tillvara och bidra till utvecklingen av grönstråk, nya parker och grönytor, fler gatuträd och andra prioriterade ekosystemtjänster.

Nya parker föreslås utvecklas dels i de föreslagna nya delarna väster om Skäggetorp samt dels längs Stångån, där målpunkten vid småbåtshamnen markerats schematiskt som en potential att tillvarata och bygga vidare på. Utöver detta behöver det på sikt i framförallt Tornby tillkomma och utvecklas flera parker och olika typer av grönytor samt fler träd i gatu- och stadsmiljön, för att öka vistelsekvaliteterna, utveckla viktiga ekosystemtjänster, minska risken för urbana värmeöar, bidra till fördröjning och rening av dagvatten, med mera.

Två av de viktigaste befintliga grönstråken som fortsatt behöver utvecklas och i större grad tas tillvara är dels längs Stångån ut mot Roxen, som utgör en viktig resurs för både närområdet och hela staden med omland, och behöver bli mer allmänt tillgängligt och sammanhängande. Samt dels det stråk som sammanlänkar grönkilen med Tinnerö, Vallaskogen och Rydskogen via Skäggetorp och vidare ut mot Roxen. Dessa två grönstråk föreslås kompletteras och kopplas samman med ett nytt grönstråk som i öst-västlig riktning förbinder grönområdena i hela den norra ytterstaden. Också kopplingen mellan Ryd, Skäggetorp och omlandet i väster med närheten till Tift och Kärna mosse naturreservat (det senare utanför planområdet) behöver beaktas och utvecklas.

Handelsområden

Tornby bör fortsätta utvecklas med sällanköpshandel. Delar av Tornby har potential att på sikt utvecklas som en mer komplett stadsnod med fler funktioner, service och bostäder och i östra delen föreslås en samlad stadsomvandling (se vidare under Stadsnoder respektive Områden för stadsomvandling i detta avsnitt samt kapitel 5.1). Övriga delar av Tornby kan fortsätta utvecklas som handelsområde.

Vid utveckling och förändringar behöver bland annat följande beaktas: ökad effektivisering av markanvändningen, utveckling av fler vistelse- och mötesplatskvatiteter i strategiska lägen, förbättring för angöring med gång-, cykel- och kollektivtrafik för besökare och arbetande i området, fortsatt god tillgänglighet med bil och leveranser, utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon (cykel, bil och lastbil), utveckling av prioriterade ekosystemtjänster och ökad andel grönyta.

Förändringar ska bidra till att stärka områdets långsiktiga utveckling som attraktivt handelsområde respektive stadsnod, väl sammanlänkade med omgivande stadsdelar. Se också under Handelsområden i kapitel 5.1.

Nordöstra ytterstaden

Nordöstra ytterstaden omfattar området mellan väg E4 i norr, stadens möte med omlandet i öster, väg 35 i söder och mötet med Stångån och innerstaden i väst-sydväst. Delområdet har totalt en yta på ca 1250 hektar, varav ca 250 ha utgörs av verksamhetsområdet för Saab och Linköping City Airport och ca 400 ha av områden med befintlig bebyggelse i stadsdelarna Tallboda, Torvinge och delar av Kallerstad/Mörtlösa. Betydande delar av Kallerstad/Södra Mörtlösa är dock obebyggda.

Nuläge

Antal bostäder	ca 1 500 st		
Nattbefolkning (bor i området)	ca 3 650 st	Dagbefolkning (arbetar i området)	ca 10 200 st
Befolkningstäthet (nattbefolkning) i hela området	ca 2,9 boende/ha		
Tallboda	ca 11,1 boende/ha		
Tannefors**	ca 0,7 boende/ha		
Kallerstad	-		
Bebyggelsestäthet	Varierar inom de bebyggda områdena, men generellt har den nordöstra ytterstaden en relativt låg täthet i bebyggelsen.		

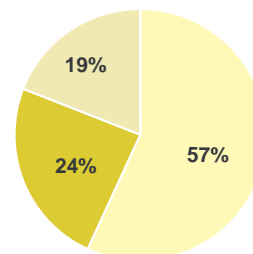
TILLGÄNGLIGHET	
...till ett busutbud av vardagsservice inom gångavstånd från bostaden	Lågt i stora delar av nordöstra ytterstaden. En betydande andel av hushållen har längre än 500 m till närmaste matvarubutik
... till värdefulla grönområden	Varierar inom nordöstra ytterstaden. I Tallboda är tillgängligheten hög, bland annat genom den viktiga lokala kvaliteten som Tallbodaskogen utgör, medan tillgängligheten till grönytor överlag är låg i övriga delar.

* Se sidan 97.

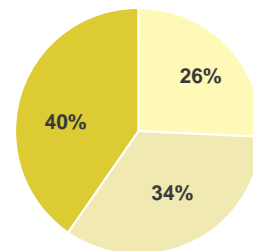
**Statistiken om Tannefors avser delarna som hör till planområdet för ytterstaden, d.v.s. öster om Stångådalbanan och norr om rv 35.

Hela delområdet

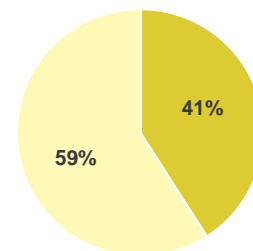
Dag- och nattbefolkning*



Upplåtelseformer



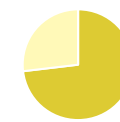
Bostadstyper



Tallboda



Tannefors**



Kallerstad



ingen uppgift

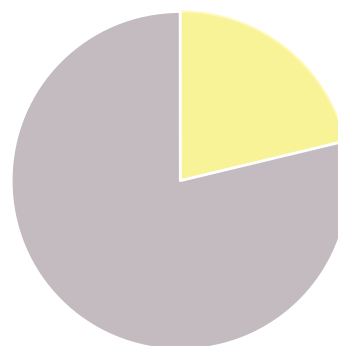
ingen uppgift

Utvecklingspotential

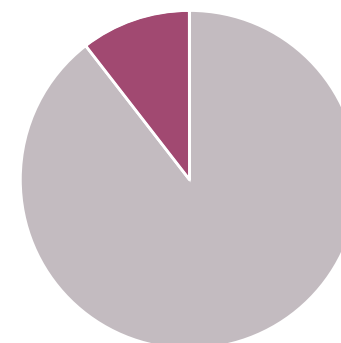
Den norra delen av nordöstra ytterstaden har en stor och viktig potential att på sikt utvecklas som ett dynamiskt blandat område med utrymme för en betydande mängd nya bostäder, service, attraktiva vistelsemiljöer och arbetsplatser, bland annat genom:

- Innerstadsnära läge i kombination med förhållandevis stora obebyggda ytor och områden med lågintensivt markutnyttjande
- Ett nytt resecentrum längre österut än dagens läge ökar både den nationella, regionala och lokala tillgängligheten för områdena inom den nordöstra ytterstaden påtagligt.
- Stora markområden med viktig roll för såväl ett smart nyttjande av det stationsnära läget som för att lokalisera viktiga funktioner som inte ryms i de allra tätaste delarna kring stationen.
- Tallboda stadsdelsnod kan med sitt läge utvecklas med en ökad koncentration av bebyggelse och service.
- Norrköpingsvägen har potential att förbinda ytterstaden med innerstaden och områdena kring nytt resecentrum. Även Kallerstadsleden kan förbättra sammankopplingen mellan bostads- och arbetsplatsområdena kring ett nytt resecentrum och övriga delar av nordöstra ytterstaden med Tornby och Skäggetorp.
- Gamla Tanneforsvägen har en särskilt viktig roll vad gäller kopplingen mellan hela de södra delarna av Linköping mot nytt läge för resecentrum och tillhörande innerstadsutvidgning. Stråket ligger till största del inom den utvidgade innerstaden och behandlas i Utvecklingsplan för innerstaden.

En av de stora utmaningarna är att nyttja potentialen i den geografiska närheten till innerstaden och det nya resecentrumet, oavsett om järnvägen i framtiden går i tunnel eller ej. Sammanlänkning genom större kontinuitet i bebyggelse och stadslivskvaliteter längs de urbana stråken samt passager i strategiska lägen förbi starkt trafikerade vägar är delar av lösningen på att ta tillvara potentialen. En annan att successivt anpassa markanvändningen och bebyggelsetätheten i delarna av Torvinge



Befintlig kvartersmark inom delområdet, av all mark inom delområdet



Mark med utvecklingspotential (inom noder, stråk och nya stadsdelar/omvandlingsområden) av den totala markytan inom delområdet

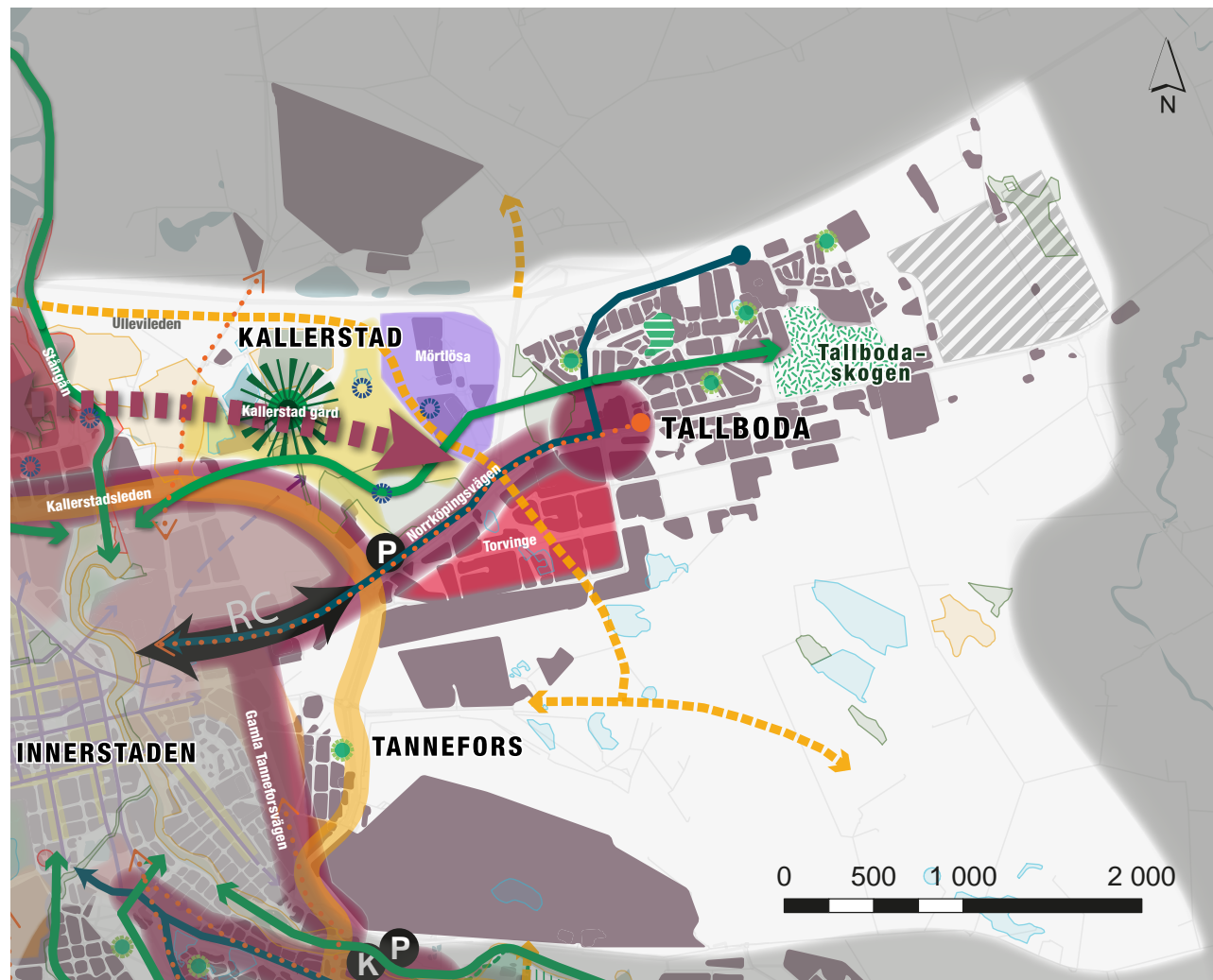
närmast det nya resecentrum till mer personintensiva stadsmiljöer med fler bostäder och kontor.

Uppskattningsvis finns ca 130 hektar mark med utvecklingspotential inom noder, stråk och nya områden samt omvandlingsområden utöver pågående eller nyligen antagna planer. Potentialen motsvarar ca 5 000-9 000 bostäder, eller plats för 10 000-18 000 nya invånare. Av den totala markpotentialen utgörs ca 70-80 % av idag i stort obebyggda områden och ca 20-30 % av befintliga verksamheter som genom förnyelse, omvandling och tillbyggnad kan stärka både underlag, utbud och effektivisera marknyttjandet.

För att fullt ut kunna nyttja potentialen och möjliggöra en utveckling i noder och stråk behöver dock bland annat markytor som idag utgör ibland väl tilltagna skyddszoner kring trafikleder omvandlas för ett mer effektivt markutnyttjande. En sådan utveckling behöver ske successivt och kräver i delar bland annat att nya ytor tillskapas för om- och ny lokalisering av sådana verksamheter som exempelvis kräver skyddsavstånd eller stora markytor.

Förändring och utveckling

- Utveckla Tallboda till en mer komplett stadsdels-nod, med bättre underlag och utbud av vardagsservice samt mötesplatskvaliteter
- Utveckla Norrköpingsvägen och Kallerstadsleden till urbana stråk
- Förena Kallerstad och Östra Tornby med ny passage över Stångån
- Utveckla Kallerstad som en ny hållbar stadsdel i stations- och innerstadsnära läge
- Utveckla flera nya parker och grönstråk som förstärker kopplingarna mot Stångån
- Ta tillvara den stora potentialen och tillgängligheten i de innerstads- och kollektivtrafikhärla delarna av Torvinge genom successiv omvandling
- Komplettera Tallboda med fokus på fler flerbostadshus i närheten av befintligt centrum
- Komplettera med utbud av olika typer av lokaler och anläggningar



Kartan är en sammanslagning av de kartor som redovisats i kapitel 4, 5.1, 5.2 och 5.3.

Stadsnoder och stadsdelsnoder i den nordöstra ytterstaden

Generell inriktning för utveckling av stadsdelsnoder finns i avsnitt 5.1. Nedan ges en översiktlig kompletterande beskrivning av förutsättningar, potential och vägledning för utveckling av Tallboda stadsdelsnod.

Tallboda stadsdelsnod

Tallboda centrum ska utvecklas som en mer komplett stadsdelsnod med en hög koncentration av bebyggelse med vardagsservice, bostäder och andra funktioner.

Utveckla Tallboda till en mer komplett stadsdelsnod, med bättre underlag och utbud av vardagsservice samt mötesplatskvaliteter

För att förbättra underlaget, bredda utbudet och ta tillvara befintligt utbud i centrumet behöver fler bostä-

der utvecklas med en högre koncentration i och kring stadsnoden på båda sidor om det urbana stråket längs Norrköpingsvägen. De obebyggda ytorna i stadsnoden ska aktivt och strategiskt tas tillvara för att stödja den långsiktiga utvecklingen av Tallboda som stadsdelsnod. Inslag av högre hus i noden kan bidra till att synliggöra centrumets betydelse. Utveckling och förändringar behöver ske både med beaktande av befintliga verksamheters förutsättningar och platsens långsiktiga utveckling som stadsdelsnod. För att bli mer av en komplett stadsdelsnod behöver även bättre torgytor och attraktiva lokala mötesplatser ordnas. Utveckling av bebyggelse och rörelsestråk behöver ske medvetet på sätt som stärker platsen som stadsdelsnod och tydligt tar tillvara läget vid framtida stomlinje. Ett av stadens cykelstråk angör Tallboda stadsdelsnod, vilket behöver tas tillvara och beaktas vid utveckling. Cykelparkeringar behöver tillskapas i strategiska lägen vid hållplatser och entréer. Genom stadsdelsnodens norra del föreslås även ett av stadens övergripande gröna stråk utvecklas och förbinda grönområdena i Tallboda med Stångån och Tornby via Kallerstad. De gröna sambanden och stråken behöver beaktas och tillvaratas vid bebyggelseutveckling och utformning av såväl platser och stråk som bebyggelse.

Urbana stråk i den nordöstra ytterstaden

Principsektioner för de Urbana stråken finns framtagna (se kapitel 5.3), dessa ska utgöra utgångspunkt för utformning av gatusektioner, men kan behöva anpassas efter platsspecifika förutsättningar och potentialer. Generell inriktning för de urbana stråken finns i kapitel 5.1.

Urbant stråk – Norrköpingsvägen

Norrköpingsvägen ska på sikt utvecklas som ett urbant stråk som förbinder nordöstra ytterstaden och dess omland med innerstaden och nytt resecentrum.

Stråket ska kantas av bebyggelse samt utvecklas med effektiv stomlinjetrafik och cykelkopplingar. Stråket har även

en fortsatt viktig funktion för olika typer av trafikrörelser mellan innerstad, ytterstad och omland, vilket behöver beaktas vid planering och utveckling. Bra sammankopplingar och passager tvärs stråket som ger låga barriäreffekter ska utvecklas, särskilt i strategiskt viktiga punkter som vid Tallboda stadsdelsnod och hållplatslägen längs stråket. Hög prioritet behöver ges för stråkets funktion som kollektivtrafiklänk. Stråkets övergripande potential och funktion i staden samt de lokala förutsättningarna längs olika delsträckor behöver beaktas vid fortsatt planering och utveckling. Vid planering och utveckling av Stångebro och Kallerstad behöver den framtida relation och övergripande funktion som Norrköpingsvägen ska ha, balanseras mot utvecklingen av andra nya gatustråk mellan innerstad/nytt resecentrum och nordöstra ytterstadens bebyggelseområden. De båda större korsningspunkterna längs stråket (Mörtlösarondellen och Kallerstadsrondellen) har och kommer få en allt viktigare och mer central roll som knutpunkter i den framtida staden, vilket behöver beaktas både för dess betydelse för markutvecklingspotential och för deras betydelse i transportsystemet i stort.

Utveckla Norrköpingsvägen och Kallerstadsleden till urbana stråk

Vid utveckling och omgestaltning av Norrköpingsvägen som urbant stråk behöver inslaget av urban grönska och gatutråd beaktas vid utformning av gaturum och sektion.

Urbant stråk – Kallerstadsleden

Kallerstadsleden ska utvecklas som en del i det urbana stråk som länkar samman de personintensiva bostads-, handels och arbetsplatsområdena kring Skäggetorp/Tornby stadsnod med Kallerstad, Stångebro och nytt resecentrum. Stråket ska kantas av bebyggelse och har även en viktig funktion för sammanlänkning mellan Stångebro och Kallerstad. Stråket ska på sikt kunna utvecklas med ringlinjefunktion för kollektivtrafiken och huvudcykelstråk. Kallerstadleden utgör idag och i utvecklingsförslaget del av Y-ring och har en fortsatt viktig funktion för rörelser mellan nordvästra och nordöstra ytterstaden vilket behöver beaktas vid planering och utveckling. Föreslagen eventuell framtida sträckning av Ullevileden kan påverka Kallerstadsledens roll i trafiksystemet.

Längs stråket finns vissa befintliga verksamheter men betydande ytor är ännu obebyggda. Det finns en viktig potential i att på sikt utveckla ett effektivt marknyttjande som tar tillvara det goda läget med närheten till en växande innerstad och nytt resecentrum. Utvecklingen bedöms dock ske på lite längre sikt och behöver beakta förutsättningarna både för befintliga verksamheter, planeringen för de nya stadsdelarna i Stångebro och Kallerstad samt planering och utbyggnad av nytt resecentrum. Utvecklingen av ett grönstråk från Stångån och innerstaden mot befintliga och planerade grönområden och gröna stråk i Kallerstad och Tallboda behöver göras genom att ekologiska samband tas tillvara, de gröna kopplingarna förstärks och stråket gestaltas som del i en attraktiv stationsnära stadsmiljö. Områdena söder om stråket faller inom området för den fördjupning av översiktsplanen för Stångebro som

är under framtagande.

Schematiskt urbant stråk – Tornby/Kallerstadstråket

I samband med planering och utveckling av ny stadsdel i Kallerstad bör ett kompletterande stråk skapas som kopplar ihop Kallerstad med Östra Tornby via ny passage över Stångån. Stråket har en viktig potential för sammanlänkningen i

Förener Kallerstad och Östra Tornby med ny passage över Stångån

hela den norra ytterstaden och kan bidra till att öka tillgängligheten till bland annat Stångån samt kringliggande framtida bebyggelseområden. Stråket bör i likhet med de övriga urbana stråken utvecklas med en koncentration av bebyggelse och kontinuitet av stadslivskvaliteter. Mötet med det urbana stråket längs Norrköpingsvägen samt framtida eventuell sträckning av Ullevileden blir viktig att lösa på ett strategiskt bra sätt som skapar potential för stadsutveckling och kontinuitet i prioriterade stråk. Kallerstad allé och det föreslagna grönstråket mellan Stångån och Tallboda kommer att korsa eller gå längs det kompletterande urbana stråket, vilket behöver beaktas vid utformning av gatusektion samt anslutande bebyggelse.

Övrig utveckling av stadsbygden i nordöstra ytterstaden

Nya stadsdelar och större nya bebyggelseområden

När stora nya områden tas i anspråk med mycket ny bebyggelse är det av största vikt att planering och utbyggnad bidrar till att skapa framtidens hållbara Linköping. Detta gäller såväl vid utvecklingen av bebyggelse och kvalitativa friytor i form av torg och parker, som i utvecklingen av transportsystem, mobilitetslösningar och stadens tekniska försörjningssystem.

Kallerstad med strategiskt och attraktivt läge med närhet till såväl innerstad och nytt resecentrum som väg E4 och natur- och rekreationsvärden vid Stångån utgör en av de största potentialerna för utveckling av en helt ny stadsdel i Linköping. Läget ger området en för Linköping unikt bra regional tillgänglighet, vilket behöver tas tillvara som en potential. Området kan också ha en viktig roll i att rymma de funktioner med behov av viss närhet till resecentrum, men inte ryms i de tätare miljöerna på Stångebro, exempelvis olika typer av lite mer ytkrävande besöksintensiva funktioner.

Utveckla Kallerstad som en ny hållbar stadsdel i stations- och innerstadsnära läge

Delar av den nya bebyggelsen i Kallerstad ligger inom planerade urbana stråk, men stora utvecklingsområden finns även utanför stråken. En hög koncentration och täthet i bebyggelsen ska eftersträvas i de mer stationsnära områdena och längs de urbana stråken. I de norra delarna kan en något lägre täthet vara lämplig.

Flera nya parker och grönstråk behöver utvecklas i Kallerstad, och höga befintliga värden i landskap och natur tas tillvara som tillgångar i miljön i takt med bebyggelseutvecklingen.

Utveckla flera nya parker och grönstråk som förstärker kopplingarna mot Stångån

Ett nytt stadsövergripande grönstråk föreslås utvecklas centralt genom Kallerstad via Kallerstad gård, på ett sätt som kopplar samman Stångån med Kallerstad gård och övriga befintliga och tillkommande grönområden i den norra ytterstaden. Parker och grönstråk är dock schematiskt markerade i kartor. Grönytornas antal, läge och storlek behöver utredas och planeras i takt med bebyggelseutvecklingen. Tillkomman-

de befolkningsmängd och täthet är en viktig aspekt för att tillse att tillräcklig yta och närhet kan tillgodoses inom stadsdelen. Utvecklingen av grönytor, grönstråk och bebyggelse behöver beakta befintliga viktiga ekologiska samband och sträva efter att stärka och utveckla dessa samtidigt som rekreativa aspekter förstärks. Utveckling av bebyggelse och stadsstrukturer i den nordöstra ytterstaden behöver aktivt ta tillvara och bidra till utvecklingen av gröna stråk, nya parker och grönytor, fler gatuträd och andra ekosystemtjänster.

Stadsomvandling

Torvinge hör till ett av de områden som genom stadens och infrastrukturens utveckling kommer få nya lägesegenskaper. Närheten till såväl en stadigt växande innerstad, det nya resecentrumet i kombination med närheten till väg E4 ger området för Linköping unikt bra regional och lokal tillgänglighet, vilka inte fullt ut tas tillvara med befintlig och i ÖP Staden (2010)

föreslagen markanvändning som renodlat verksamhetsområde. Detta gäller särskilt Torvinges västra delar, vilka här pekas ut som områden för stadsomvandling.

Torvinges västra delar bör successivt anpassas i markanvändning och bebyggelsestäthet till mer personintensiva stadsmiljöer med fler bostäder och kontor. Det blir viktigt att skapa bra förutsättningar för en sådan omvandling, både vad gäller framtida bebyggelse- och gatustrukturer och möjlighet för befintliga verksamheter att vid lämplig tidpunkt få nya långsiktigt bra lokaliseringsslagen. De delar av Torvinge som ligger längre österut och närmare järnvägen kan också fortsatt vara lämpliga som verksamhetsområden.

Ta tillvara den stora potentialen och tillgängligheten i de innerstads- och kollektivtrafikhärla delarna av Torvinge genom successiv omvandling

Komplettering och utveckling av befintliga stadsdelar

Tallboda föreslås i första hand kompletteras med flerbostadshus nära det befintliga centrumet och inom det planerade området för Tallboda stadsdelsnod. ÖP Staden (2010) pekar även ut områden öster om Tallboda för fortsatt bebyggelseutveckling. Utvecklingsplanen föreslår att utveckling av detta område bör avvakta till efter planperioden (som

Komplettera Tallboda med fokus på fler flerbostadshus i närheten av befintligt centrum

löper fram ca år 2060), till förmån för bebyggelseutveckling och tillvaratagande av potentialen i mer kollektivtrafiknära lägen. I övrigt föreslås inga nya stadsdelar eller bebyggelseområden i den nordöstra ytterstaden.

Den nordöstra ytterstaden behöver kompletteras i utbudet av lokaler, ytor och anläggningar för verksamheter, fritid, idrott och kultur. Utbudet behöver tillkomma i takt med utvecklingen av nya bostäder. Fortsatta fördjupade analyser i

Komplettera med utbud av olika typer av lokaler och anläggningar

och ytor ska i första hand lokaliseras i eller i anslutning till stadsdelsnoden eller andra lägen där tillgängligheten för många är hög. Den nya stadsdelen Kallerstad har med sitt stationsnära läge exempelvis potential att rymma mer ytkrävande besöksintensiva funktioner.

relation till potentiell befolkningsutveckling och befintligt utbud behöver göras. Lokaler

Handelsområden - i den nordöstra ytterstaden

Mörtlösa handelsområde bör kunna fortsätta utvecklas med sällanköpshandel. Viktigt vid fortsatt utveckling är bland annat samspelet och sammanlänkning med den nya stadsdelen i Kallerstad. Andra aspekter som behöver beaktas vid utveckling och förändringar är bland annat ökad effektivisering av markanvändningen, utveckling av fler vistelse- och mötesplatskvaliteter i strategiska lägen, förbättring för angöring med gång-, cykel- och kollektivtrafik för besökare och arbetande i området, fortsatt god tillgängligheten med bil och leveranser, utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon (cykel, bil och lastbil), utveckling av prioriterade ekosystemtjänster och ökad andel grönyta, med mera.

Förändringar ska bidra till att stärka platsens långsiktiga utveckling som attraktivt handelsområde och områdets potential som en av entréerna till Linköping från väg E4. Se vidare under Handelsområden i kapitel 5.1.

Sydvästra ytterstaden

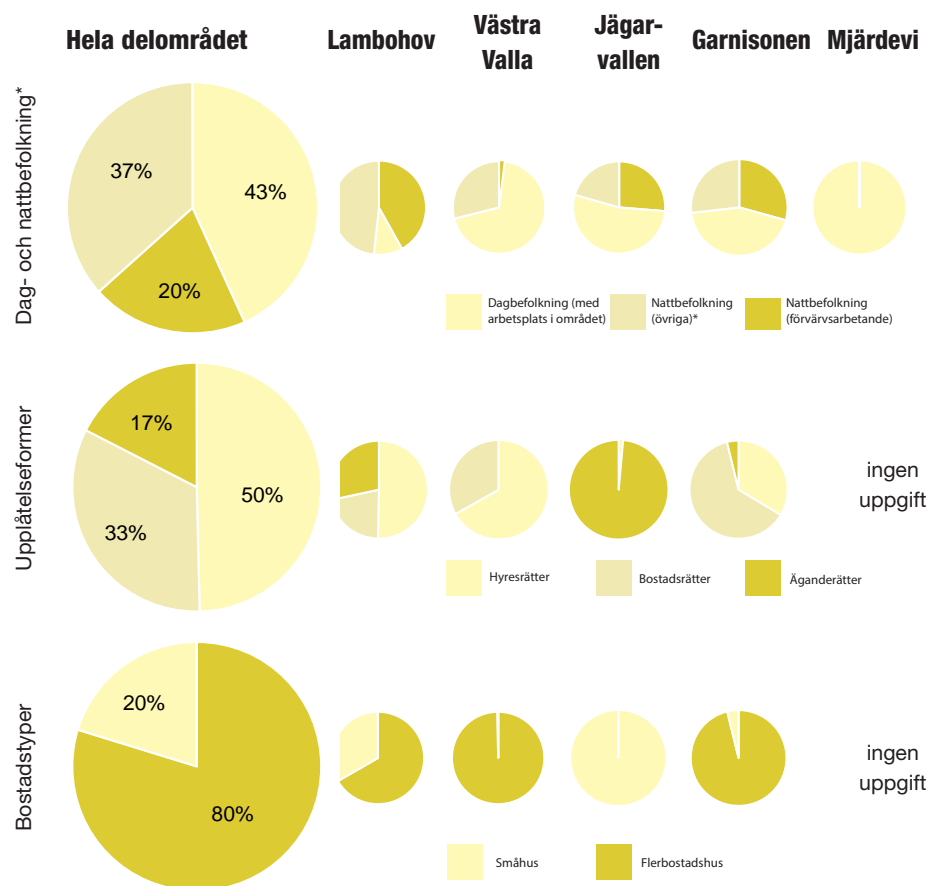
Sydvästra ytterstaden omfattar området mellan Malmslättsvägen i norr, stadens möte med omlandet i väster, eklandskapet i söder och ytterstadens möte med innerstaden i nordost. Sydvästra ytterstaden har totalt en yta på ca 1410 hektar, var av knappt hälften (ca 600 ha) utgörs av områden med befintlig bebyggelse i stadsdelarna Lambohov, Mjärdevi, Västra Valla, Jägarvallen och Garnisonen. Djurgården utgörs till större delen av ännu obebyggd mark.

* Se sidan 97.

Nuläge

Antal bostäder	ca 16 050 st		
Nattbefolkning (bor i området)	ca 16 500 st	Dagbefolkning (arbetar i området)	ca 12 550 st
Befolkningstäthet (nattbefolkning) i hela området	ca 11,7 boende/ha		
Lambohov	ca 21,3 boende/ha		
Västra Valla	ca 8,7 boende/ha		
Jägarvallen	ca 6,5 boende/ha		
Garnisonen	ca 37,5 boende/ha		
Mjärdevi	-		
Bebyggelsetäthet	Varierande mellan stadsdelarna, då stora delar består av kommande nya bebyggelseområden samt institutionsmiljöer		

TILLGÄNGLIGHET	
...till ett basutbud av vardagsservice inom gångavstånd från bostaden	Lågt i stora delar av området. En betydande andel av hushållen har längre än 500 m till närmaste matvarubutik
... till värdefulla grönområden	Varierar inom området men är överlag god



Utvecklingspotential

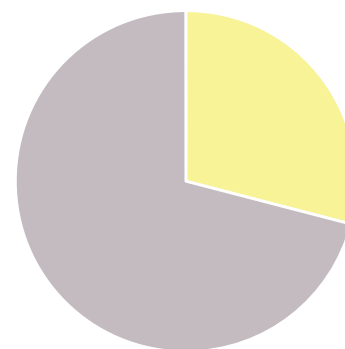
Den sydvästra ytterstaden med de starka kunskapsmiljöerna och utvecklingsområdena i Mjärdevi och Västra Valla, de många bostäderna i Lambohov i kombination med det framtida nya bebyggelseområdet i Djurgården har mycket stor potential att utvecklas och spela en allt viktigare roll i den långsiktiga försörjningen av attraktiva bostads- och verksamhetsmiljöer i Linköping, bl.a. genom att:

- De nordvästra delarna av delområdet har en viktig roll som länk, dels mellan innerstad och universitetsområdet samt nya och befintliga bebyggelseområden, dels mellan natur- och rekreationsmiljöerna i Tinnerö och Vallaskogen.
- Utveckling av den befintliga handelsetableringen i Djurgården med dess kommunikationsstrategiska läge vid Lambohovsleden och det framtida urbana stråket med kollektivtrafikstomlinje.
- Betydande mängd markområden som är möjliga att utveckla med ny bebyggelse samt personintensiva miljöer i Mjärdevi ger mycket goda förutsättningar att utveckla attraktiva urbana stråk med kapacitetsstarka stomlinjestråk för kollektivtrafiken och goda cykelförbindelser.
- Obebyggda markytor i direkt anslutning till Lambohovs centrum.
- Ny stomlinjehållplats och förlängning av det urbana stråket till Lambohovs centrum.
- De stora obebyggda ytorna kring Djurgårdens handelsområde är en stor potential som ger unika förutsättningar att successivt utveckla ett attraktivt och modernt komplett centrum med en koncentration av bebyggelse, handel, service, lokal kultur och olika andra funktioner.
- Möjlighet att tillskapa attraktiva boendemiljöer i flerbostadshus som är både innerstads-, kollektivtrafik- och naturnära i de norra delarna av Djurgården.

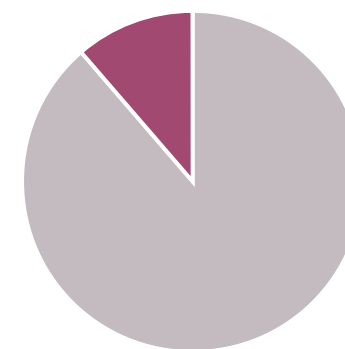
En av de stora utmaningarna är att aktivt söka en samlad lösning för Lambohovsleden samt de framtida urbana stråken Kunskapslänken och Djurgårdstråket på ett sätt som både löser framkomligheten för olika trafikslag och tillfullo nyttjar platsens unikt bra förutsättningar för bebyggelseutveckling.

Uppskattningsvis finns ca 160 hektar mark med utvecklingspotential inom noder, stråk och nya områden samt omvandlingsområden. Detta utöver pågående eller nyligen antagna planer. Potentialen motsvarar ca 6 000-11 000 bostäder, eller plats för 11 000-22 000 nya invånare. Av den totala markpotentialen utgörs ca 85-90 % av idag i stort obebyggda områden och ca 10-15 % av befintliga verksamheter som genom förnyelse, omvandling och tillbyggnad kan stärka både underlag, utbud och effektivisera marknyttjandet.

För att fullt ut kunna nyttja potentialen och möjliggöra en utveckling i noder och stråk behöver dock markytor som idag utgör ibland väl tilltagna skyddszooner kring trafikleder, Lambohovsledens norra sträckning samt vissa ytkrävande markparkeringsområden omorganiseras och ge utrymme för mer effektivt marknyttjande.



Befintlig kvartersmark inom delområdet, av all mark inom delområdet



Mark med utvecklingspotential (inom noder, stråk och nya stadsdelar/omvandlingsområden) av den totala markytan inom delområdet

Förändring och utveckling

- Utveckla en komplett stadsnod centralt i Djurgården

- Förnya och vidareutveckla Lambohovs centrum till en mer komplett stadsdelsnod med en ökad koncentration av bebyggelse

- Utveckla Kunskapslänken och Hertig Johans allé till urbana stråk

- Utred möjligheten att förbättra norra delen av Lambohovsledens sträckning för att möjliggöra stadsutveckling och lösa viktiga trafikkopplingar

- Utveckla Mjärdevi och Västra Valla enligt antagen fördjupning av översiktsplanen

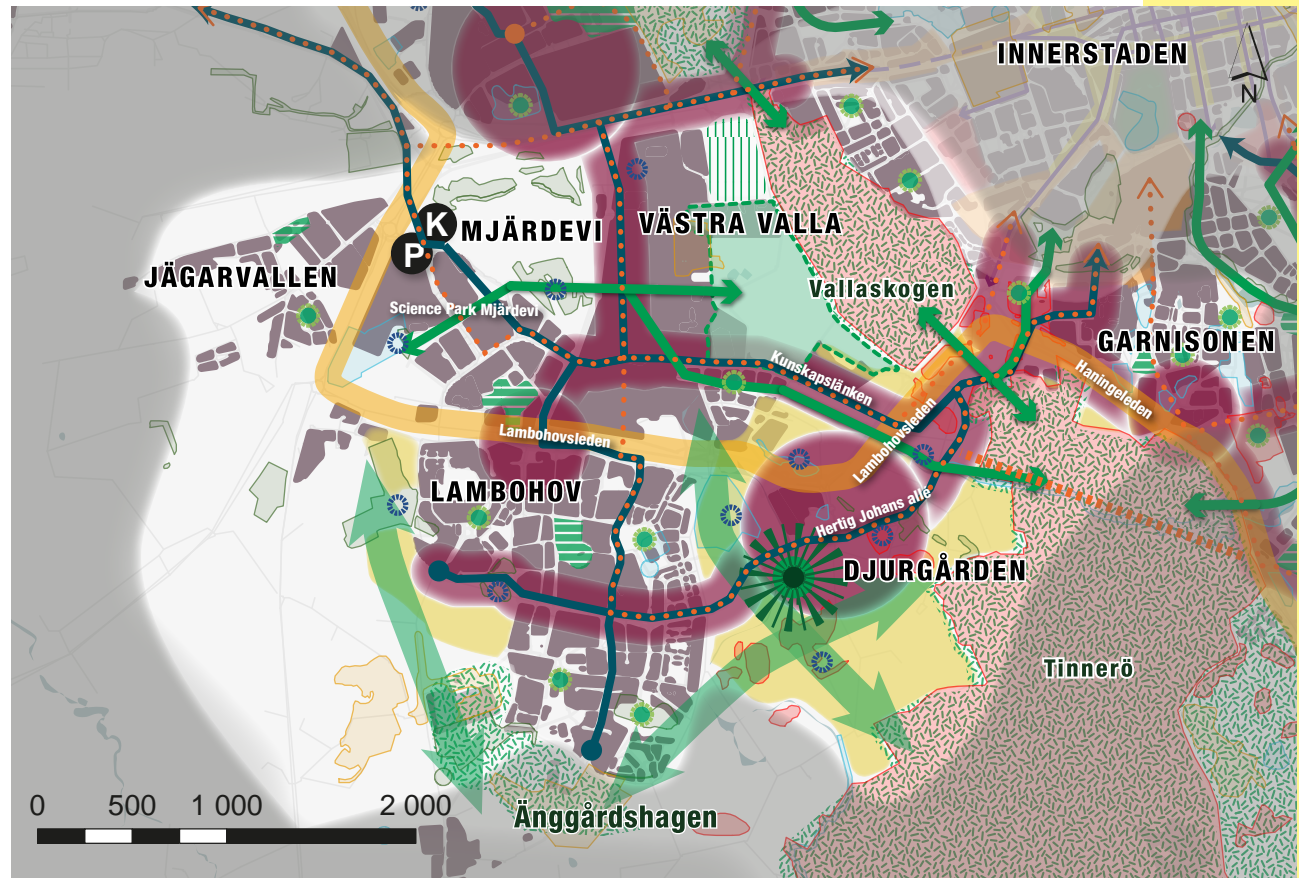
- Utveckla Djurgården som en ny hållbar stadsdel som länkar samman ytterstad och innerstad med fokus kring noder och stråk

- Utveckla ett nytt bostadsområde i Lambohov med ett fokus kring ändhållplats för stomlinje och ett bra möte med omgivande kultur- och naturmiljöer

- Komplettera och bredda utbudet av olika typer av bostäder

- Komplettera med utbud av olika typer av lokaler och anläggningar

- Utveckla flera nya parker och grönstråk samt förstärka kopplingar som tar tillvara kvaliteter i Tinnerö, Vallaskogen och andra befintliga grönområden



Kartan är en sammanslagning av de kartor som redovisats i kapitel 4, 5.1, 5.2 och 5.3.

Stadsnoder och stadsdelsnoder i den sydvästra ytterstaden

Generell inriktning för de stadsnoderna och stadsdelnoderna finns i avsnitt 5.1. Nedan ges en översiktlig beskrivning av förutsättningar, potential och vägledning för utveckling av respektive stadsnod och stadsdelsnod i den sydvästra ytterstaden.

Djurgårdens stadsnod

Djurgårdens stadsnod, med tyngdpunkt kring befintlig handelsetablering samt anslutande markområden, ska successivt utvecklas som en av Linköpings stad-

Utveckla en komplett stadsnod centralt i Djurgården

soder som komplement till innerstaden och naturlig mötesplats i sydvästra Linköping samt närliggande omland. Noden behöver utvecklas från grunden med utgångspunkt i det goda kommunikationsläget och befintlig handelsetablering och även stärkas som mötesplats i de yttre miljöerna. En hög koncentration med fler bostäder och verksamhetslokaler behöver tillkomma inom noden för nyttja potentialen och skapa närhet till ett brett utbud. Befintliga byggnader vid handelsetableringen och ytkrävande markparkeringarna behöver på sikt kompletteras med tätare och högre bebyggelse som ger ett effektivare marknyttjande. De obebyggda ytorna i noden ska aktivt tas tillvara för att stödja utvecklingen som stadsnod med bland annat hållplats i stomlinjenätet. Bebyggelsen i noden behöver få en god koppling mot både omgivande bebyggelseområden och Tinnerö eklandskap. Högre hus i noden kan bidra till att synliggöra centrumets betydelse. Utvecklingen ska bidra till att stärka kopplingarna mellan olika funktioner inom noden genom bland annat bra passager, öppna och levande fasader, förbättrade vistelsekvaliteter vid entréer och torgytor samt tydliga sammanbindande lokala stråk. Utveckling av närparker/närnatur och en ny stadsdelspark föreslås i stadsnodens utkanter. Stadsnoden behöver även utvecklas närmare centrumbebyggelsen med kvalitativ grönska och mindre grönytor som bidrar med ekosystemtjänster och ökade vistelsekvaliteter.

soder som komplement till innerstaden och naturlig mötesplats i sydvästra Linköping samt närliggande omland. Noden

Lambohov stadsdelsnod

Lambohovs centrum ska utvecklas som en mer komplett stadsdelsnod med en ökad koncentration av bostäder och lokaler för olika typer av verksamheter samt förbättrad kollektivtrafik. De obebyggda ytorna vid befintligt centrum samt

kring Lambohovsleden ska aktivt tas tillvara för att stödja utvecklingen av Lambohov som stadsdelsnod och stödja sammanlänkningen mellan

Mjärdevi och Västra Valla. Det urbana stråket Kunskapslänken ska länka samman Lambohov med Mjärdevi och vidare mot innerstaden och stomlinjen i stråket föreslås trafikera stadsdelnoden, vilket behöver tas tillvara och beaktas vid utformning och utveckling. Fler passager över Lambohovsleden kan behöva tillskapas. I nodens östra utkant löper det föreslagna cykelstråk som ska förbinda Lambohov med Mjärdevi och Västra Valla, bra cykelkopplingar mot centrala delen av noden behöver säkras. Vid utveckling och utformning av noden behöver cykelparkeringar tillskapas i strategiska lägen vid entréer och hållplatser. I stadsdelsnoden yttre delar finns även två stadsdelsparker, dels vid Slestadsskolan söder om noden och dels i Mjärdevi i norr. Utveckling och utformning av noden behöver beakta och ta tillvara den gröna kontakten.

Förnya och vidareutveckla Lambohovs centrum till en mer komplett stadsdelsnod med en ökad koncentration av bebyggelse

Urbana stråk i den sydvästra ytterstaden

Principsektioner för de Urbana stråken finns framtagna (se kapitel 5.3), dessa ska utgöra utgångspunkt för utformning av gatusektioner, men kan behöva anpassas efter platsspecifika förutsättningar och potentialer. Generell inriktning för de urbana stråken finns i kapitel 5.1.

Kunskapslänken

Kunskapslänken ska utvecklas som ett urbant stråk som förbinder innerstaden med den kunskaps- och personintensiva bebyggelsen i Mjärdevi och Västra

Utveckla Kunskapslänken och Hertig Johans allé till urbana stråk

Valla samt befintliga och tillkommande bostäder längs stråket. Stråket ska kantas av bebyggelse samt utvecklas med effektiv stomlinjetrafik och cykellänk mot Mjärdevi med bra sammankopplingar och passager tvärs stråket som ger låga barriäreffekter, särskilt i strategiskt viktiga punkter och delsträckor. Hög prioritet behöver ges för stråkets funktion som kollektivtrafiklänk och cykelstråk. Stråkets övergripande potential och funktion i staden samt de lokala förutsättningarna längs olika delsträckor behöver beaktas vid fortsatt planering och utveckling. I det urbana stråkets utkant, längs med Smedstadbäcken, löper ett viktigt grönstråk som ska förbinda Västra Valla och Djurgården med Tinnerö eklandskap. Delar av stråket utgörs av det befintliga centrala parkstråket i Vallastadens första etapp. Mötet mellan Kunskapslänken och de omgivande stora gröna kvaliteterna behöver beaktas och utvecklas vid utformning av gaturum och -sektion, samt bebyggelse. Viktiga aspekter är bland annat kopplingar till Vallaskogen och Valla friluftsområde, samt utveckling av grönstråk och entréer mot friluftsområdena där stråket går samman med Hertig Johans allé. Vidare utredning behövs i mötet mellan Kunskapslänken, Hertig Johans allé, Lambohovsleden och innerstaden för att

Valla samt befintliga och tillkommande bostäder längs stråket. Stråket ska kantas av bebyggelse

på sikt utveckla platsen på ett sätt som både tar tillvara den stora potentialen för bebyggelseutveckling, förbättrar sambanden mellan ytterstad och innerstad samt beaktar platsens funktion i trafiksystemet.

Hertig Johans allé

Hertig Johans allé ska utvecklas som ett urbant stråk genom Djurgården vidare genom de inre delarna av Lambohov. Stråket förbinder på så sätt innerstaden och den framtida stadsnoden i Djurgården med de befintliga stora bostadsområdena i Lambohov. Stråket ska kantas av bebyggelse samt tillvarata den redan etablerade kollektivtrafiken och dess utveckling. Huvudcykelstråk skall finnas längs hela stråket och med cykellänkstandard mellan innerstaden och Djurgårdens stadsnod. Tvärs stråket ska bra sammankopplingar och passager som ger låga barriäreffekter utvecklas, särskilt i strategiskt viktiga punkter och delsträckor som Djurgårdens stadsnod. Hög prioritet behöver ges för stråkets funktion som kollektivtrafiklänk, för att skapa goda förutsättningar för framtidens hållbara sätt att förflytta sig i staden.

Hertig Johans allé passeras på flera ställen av befintliga eller tillkommande gröna stråk och i västra delen av en viktig spridningslänk. Mötet mellan Djurgårdsstråket och de stora gröna kvaliteterna i delområdet behöver beaktas och utvecklas vid utformning av gaturum och -sektion, samt bebyggelse. Viktiga aspekter är bland annat kopplingar till Vallaskogen och Valla friluftsområde, samt utveckling av grönstråk och entréer mot friluftsområdena där stråket går samman med Kunskapslänken.

Vidare utredning behövs i mötet mellan Kunskapslänken, Hertig Johans allé, Lambohovsleden och innerstaden för att utveckla platsen på ett sätt som både tar tillvara den stora potentialen för bebyggelseutveckling, förbättrar sambanden mellan ytterstad och innerstad samt beaktar platsens funktion i trafiksystemet.

Lambohovsleden

Lambohovsledens norra del, vid mötet mellan innerstaden samt Haningeleden, Kunskapslänken och Hertig Johans allé, har potential att förbättras vad gäller läge,

Utred möjligheten att förbättra norra delen av Lambohovsledens sträckning för att möjliggöra stadsutveckling och lösa viktiga trafik-kopplingar

sträckning och stadskvaliteter i gaturummet. Lambohovsleden har också potential att utvecklas med liknande egenskaper som de urbana stråken, men med ett tydligare fokus på biltrafiklänk än

kollektivtrafiklänk, då Lambohovsleden i helhet också utgör Y-ring. Möjligheten att förskjuta leden något åt sydost i höjd med Vallaskogen bör prövas, så att bebyggelseutveckling kan möjliggöras i ett attraktivt läge mellan leden och naturområdet. Området kring Lambohovsledens norra del samt de urbana stråken behöver studeras närmare och på sikt utvecklas på ett sätt som både tar tillvara den stora potentialen för bebyggelseutveckling, förbättrar den rumsliga sammanlänkningen mellan ytterstad och innerstad samt beaktar platsens funktion som knutpunkt i trafiksystemet. Också behovet av ett förstärkt grönstråk i form av en tydlig grön koppling mellan Vallaskogen och Tinnerö behöver beaktas i utvecklingen.

Övrig utveckling av stadsbygden i sydvästra ytterstaden

Nya stadsdelar och större nya bebyggelseområden

När stora nya områden tas i anspråk med mycket ny bebyggelse är det av största vikt att planering och utbyggnad bidrar till att skapa framtidens hållbara Linkö-

ping. Detta gäller såväl vid utvecklingen av bebyggelse och kvalitativa friytor i form av torg och parker, som i utvecklingen av transportsystem, mobilitetslösningar och stadens tekniska försörjningsystem.

Djurgården, med ett mycket strategiskt och attraktivt läge med närhet till såväl stora naturområden i Tinnerö och Vallaskogen som till

innerstad, universitetsområdet och Science Park Mjärdevi utgör en av de största och viktigaste potentialerna för utveckling av en helt ny stadsdel i Linköping. En betydande del av den nya bebyggelsen i Djurgården ligger inom stadsnoden eller det urbana stråket, men stora utvecklingsområden finns även utanför stråk och noder. En hög koncentration och täthet i bebyggelsen ska eftersträvas i noden och stråken samt de innerstadsnära delarna i Djurgården. Som beskrivits för utvecklingen av de urbana stråken blir det här viktigt att lösa trafikplanering och bebyggelseutveckling i ett sammanhang som tar tillvara platsens potential. I de södra delarna kan en lägre täthet vara lämplig med fler markbostäder, men med inslag av flerbostadshus.

Flera närparker, närnatur, stadsdelspark och gröna och grönblå stråk behöver utvecklas och befintliga värden tas tillvara i takt med utvecklingen av den nya stadsdelen.

Ett cykelstråk som förbinder Djurgården och i förlängningen Mjärdevi och Västra Valla med Tinnerö och sydöstra ytterstaden föreslås. Stråket är schematiskt utritat och faktisk sträckning behöver studeras vidare. Hög prioritet ska ges för en barriärfri cykelpassage längs tvärstråket.

Utveckla Djurgården som en ny hållbar stadsdel som länkar samman ytterstad och innerstad med fokus kring noder och stråk

Utveckla flera nya parker och grönstråk samt förstärkta kopplingar som tar tillvara kvaliteter i Tinnerö, Vallaskogen och andra befintliga grönområden

och grönstråk skapas i sydvästra ytterstaden och befintliga höga värden i landskap och natur tas tillvara som tillgångar i bebyggelsemiljön. Djurgårdens nya stadsdelspark föreslås i utvecklingsplanen lokaliseras i den framtida stadnodens södra utkant. Såväl stadsdelspark som närparker/närnatur är dock schematiskt markerade i kartor. Grönytornas antal, läge och storlek behöver utredas och planeras i takt med bebyggelseutvecklingen. Tillkommande befolkningens mängd och täthet är en viktig aspekt för att tillse att tillräcklig yta och närhet till grönområden kan tillgodoses inom stadsdelen. Utvecklingen av grönytor, grönstråk och bebyggelse behöver beakta befintliga viktiga ekologiska samband och sträva efter att stärka och utveckla dessa samtidigt som rekreativa aspekter förstärks.

Utveckla ett nytt bostadsområde i Lambohov med ett fokus kring ändhållplats för stomlinje och ett bra möte med omgivande kultur- och naturmiljöer

urbana stråket Djurgårdstråket samt vid en föreslagen ändhållplats för framtida stomlinje. Planbesked har nyligen getts för att påbörja detaljplanering. En medveten anpassning av struktur och ny bebyggelse som tar tillvara det strategiska läget kring en framtida stomlinjehållplats ska eftersträvas, bland annat genom

För att skapa attraktiva bostadsmiljöer som tar tillvara befintliga och utvecklas med nya ekosystemtjänster och en god närhet till rekreation behöver flera nya parker

ÖP Staden pekar ut ett område i sydvästra Lambohov för utveckling av nya bostäder i småbostadshus och flerbostadshus. Området ligger vid den västra änden av det

lokalisering av flerbostadshusen till hållplatsnära lägen. Även mötet med natur- och kulturmiljöerna kring Lambohovs säteri blir viktigt att tillvarata på ett medvetet och lämpligt sätt.

Befintligt naturområde behöver utvecklas och befintliga värden tas tillvara i takt med utvecklingen av det nya området.

Stadsomvandling

Inom den sydvästra ytterstaden finns inga större sammanhängande bebyggelseområden som föreslås få en genomgripande förändring i markanvändningen. Dock finns vissa markområden med olika intensitet av befintliga verksamheter i anslutning till de urbana stråken och noderna som har goda potentialer att utvecklas med fler funktioner, bostäder och effektivare markanvändning. Utveckling och komplettering av Mjärdevi och universitetsområdet till en mer funktionsblandad stadsdel, behandlas i fördjupning av översiktsplanen för Mjärdevi och Västra Valla.

Komplettering och utveckling av befintliga stadsdelar

De senast tillkomna större samlade bebyggelse- tillskotten i sydvästra ytterstaden finns i Vallastadens första etapp.

Området ingår i planområdet till fördjupning av översiktsplanen för Mjärdevi och Västra Valla.

Den fördjupade översiktsplanen ger också riktningen för den fortsatta utvecklingen av universitetsområdet och Science Park Mjärdevi och beskriver en utveckling som tar tillvara de olika miljöerna i området men tillför större variation, funktionsblandning och förbättrade kopplingar dem emellan för att öka utbytet

Utveckla Mjärdevi och Västra Valla enligt antagen fördjupning av översiktsplanen

och samverkan i området. Totalt bedöms ca 6500-7000 nya bostäder och 500 000 m² verksamhetsyta kunna tillkomma inom FÖP-området under planperiodens utblick, vilken är densamma som för utvecklingsplanen, ca år 2060.

Komplettera och bredda utbudet av olika typer av bostäder

Utvecklingen av Mjärdevi, Västra Valla och Djurgården samt noder och stråk har potential att i stort täcka bostads- och lokalbehoven för lång tid inom den sydvästra ytterstaden samt bredda det lokala utbudet av bostadstyper genom att fler flerbostadshus tillkommer.

Komplettera med utbud av olika typer av lokaler och anläggningar

Den sydvästra ytterstaden behöver kompletteras i utbudet av lokaler, ytor och anläggningar för verksamheter, fritid, idrott och kultur. Utbudet behöver tillkomma i takt med utveckling av nya bostäder. Fortsatta fördjupade analyser i relation till potentiell befolkningsutveckling och befintligt utbud behöver göras. Lokaler och ytor ska i första hand lokaliseras i eller i anslutning till stadsnoderna, och till viss del stadsdelnerna, där tillgängligheten för många är hög.

Handelsområden - i den sydvästra ytterstaden

Inom den sydvästra ytterstaden finns inga områden som föreslås fortsätta utvecklas som rena handelsområden. Den befintliga handelsetableringen i Djurgården föreslås på sikt utvecklas till en mer komplett stadsdelnod med breddat utbud och koncentration av bostäder, olika verksamheter, service, med mera. Se beskrivning och inriktningar för Stadsnoder.

Utvecklingen av Mjärdevi, Västra Valla och Djurgården samt noder och stråk har potential att i stort täcka bostads- och

Den sydvästra ytterstaden behöver kompletteras i utbudet av lokaler, ytor och anläggningar för verksam-



Foto: Alexandru Babos

Sydöstra ytterstaden

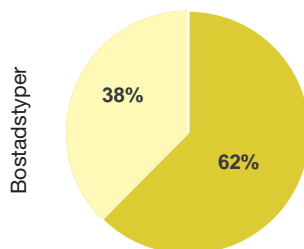
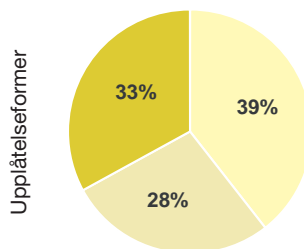
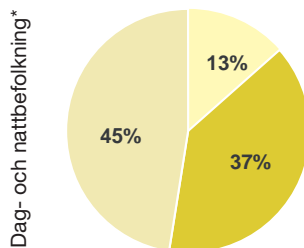
Sydöstra ytterstaden omfattar området mellan väg 35 i norr, stadens möte med omlandet i öster, eklandskapet i söder och ytterstadens möte med innerstaden i norr. Delområdet har totalt en yta på ca 1805 hektar, som till största delen utgörs av de befintliga stadsdelarna. Betydande obebyggda ytor finns dock inom området, bland annat längs de större gatorna och trafiklederna.

Nuläge

Antal bostäder	ca 18 750 st		
Nattbefolkning (bor i området)	ca 38 700 st	Dagbefolkning (arbetar i området)	ca 5 700 st
Befolkningstäthet (nattbefolkning) i hela området	ca 21,4 boende/ha		
Ullstämman	ca 14,8 boende/ha		
Hjulsbro	ca 16,7 boende/ha		
Ekholmen	ca 31,8 boende/ha		
Vidingsjö	ca 23,2 boende/ha		
Berga	ca 37,5 boende/ha		
Vimanshäll	ca 27,6 boende/ha		
Johannelund	ca 36,9 boende/ha		
Ramshäll	ca 27,5 boende/ha		
Hackefors	ca 4,9 boende/ha		
Bebyggelsestäthet	generellt sett låg, men något högre i delar av Johannelund, Berga och Ekholmen.		

TILLGÄNGLIGHET	
...till ett basutbud av vardagsservice inom gångavstånd från bostaden	Låg framför allt i områdets yttre delar, något högre i de centrala delarna kring bland annat Ekholmens centrum och Johannelunds centrum samt närmast innerstaden. En betydande andel av hushållen har längre än 500 m till närmaste livsmedelsbutik.
... till värdefulla grönområden	Överlag god. Beskrivs som en av de viktigaste kvaliteterna i delområdet.

Hela delområdet



* Se sidan 97.

Utvecklingspotential

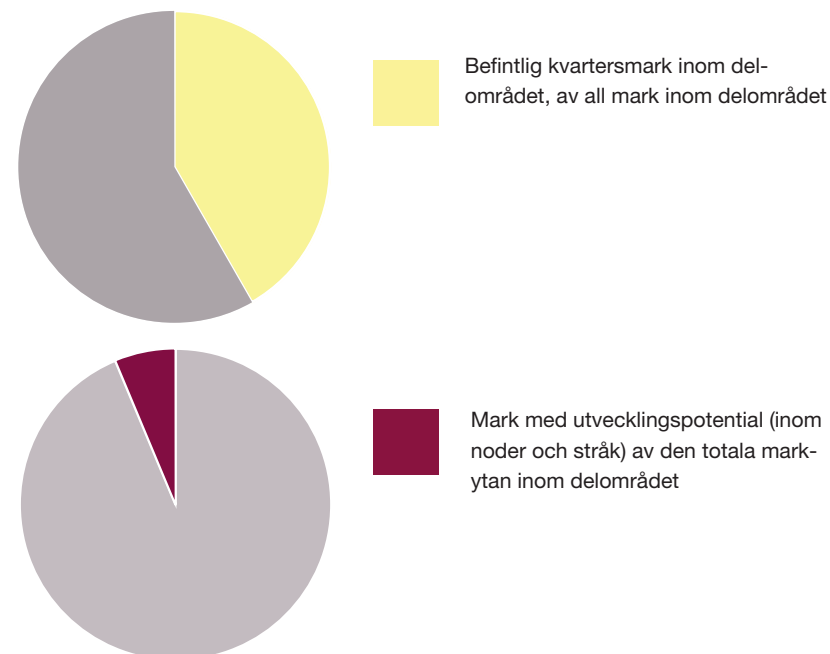
Den sydöstra ytterstaden har med sitt läge mellan innerstaden, naturmiljöerna vid Stångån samt naturområdena i söder goda förutsättningar att utvecklas med fler bostäder, mer service och fler verksamheter i attraktiv blandstadsmiljö. Potentialen består bl.a. i:

- Flera lokala centrum med utvecklingspotential.
- Ofta relativt låg bebyggelse kring de olika lokala centrumen.
- Obebyggda och sparsamt nyttjade ytor kring de större vägarna samt ytkrävande markparkeringar.
- I sydöstra ytterstaden har Ekholmen centrum den tydligaste potentialen att utvecklas som en komplett stadsnod. Även Berga centrum har god potential att successivt utvecklas som en stark stadsdelsnod, alternativt komplett stadsnod genom sitt strategiska läge invid de urbana stråken längs Vistvägen och Söderleden.
- Johannelunds centrum har en tydlig centrumkaraktär och en kvalitativ utemiljö. Johannelund har god potential att fortsätta utvecklas som stadsdelsnod med ny bebyggelse och verksamheter ned mot Brokindsleden och Braskens bro, samtidigt som det befintliga centrumets kvaliteter tas tillvara.
- I Harvestad samt Södra Ekkällan finns potential att utveckla mer kompletta stadsdelsnoder som kan ha en viktig roll för att skapa närhet till vardagsservice och som mötesplats för omgivande stadsdelar.
- I den sydöstra ytterstaden utgör Vistvägen och Brokindsleden de viktigaste urbana stråken för att förbinda ytterstaden med innerstaden. Söderleden föreslås också utvecklas som ett urbant stråk som förbinder stadens södra delar med varandra. Även Ålerydsvägen har potential att utvecklas som ett mer lokalt urbant stråk som länkar samman områden inom den sydöstra ytterstaden.

Uppskattningsvis finns ca 115 hektar mark med utvecklingspotential inom noder och stråk. Detta utöver pågående eller nyligen antagna planer. Potentialen motsva-

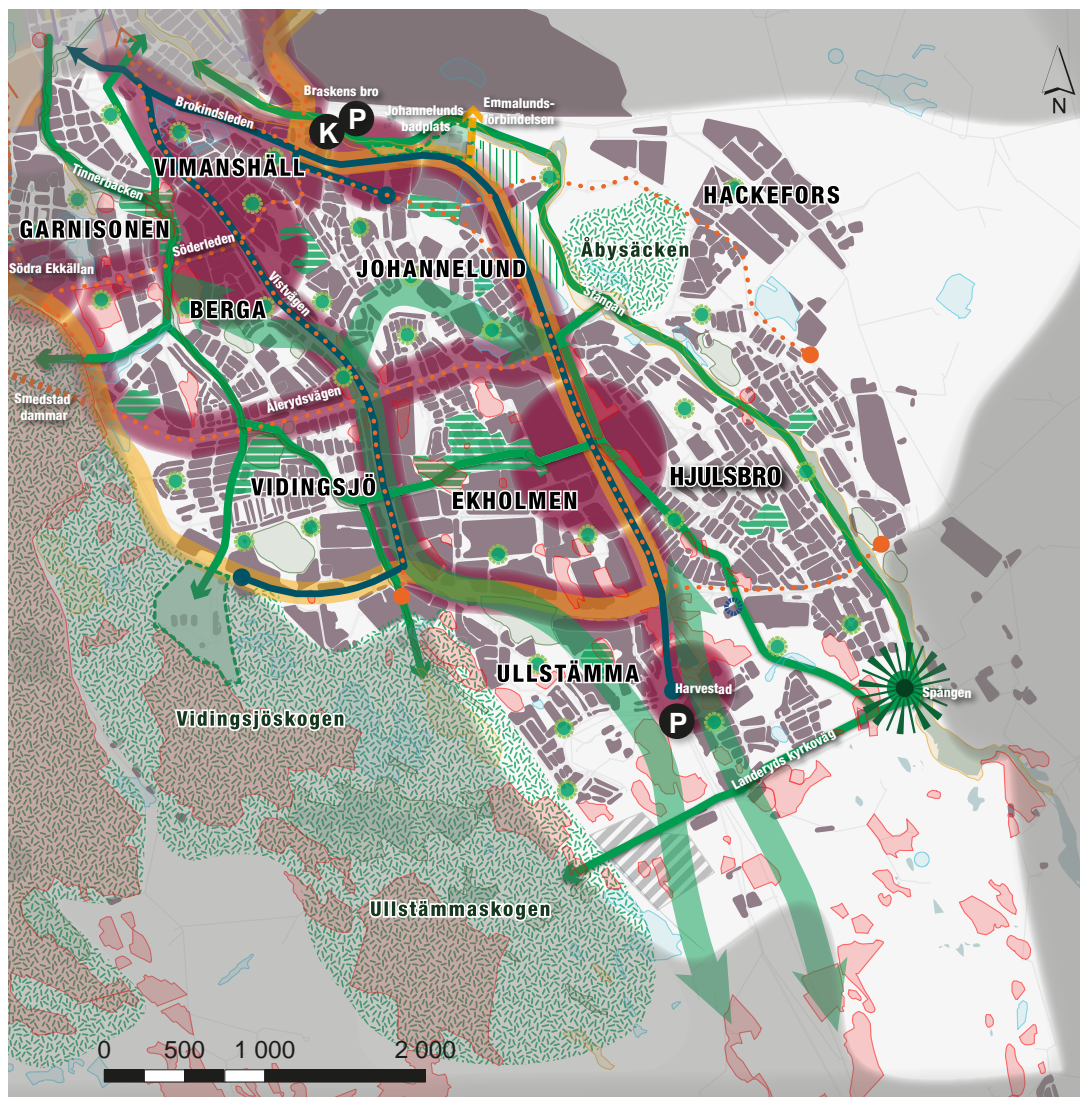
rar ca 5 000-10 000 bostäder, eller plats för 10 000-20 000 nya invånare. Av den totala markpotentialen utgörs ca 75 % av idag i stort obebyggda områden och ca 25 % av befintliga verksamheter som genom förnyelse, omvandling och tillbyggnad kan stärka både underlag, utbud och effektivisera marknyttjandet.

För att kunna nyttja potentialen och möjliggöra en utveckling i noder och stråk behöver dock markytor som idag utgör ibland väl tilltagna skyddszoner kring trafikleder och vissa ytkrävande markparkeringar omorganiseras och ge utrymme för mer effektivt markutnyttjande.



Förändring och utveckling

- Förnya och utveckla Ekholmens och Berga centrum till kompletta stadsnoder
- Ta tillvara och utveckla Johannelunds centrum som stadsdelsnod mot Brokindsleden och Braskens bro/Tannefors
- Förnya och utveckla handelsetableringarna vid Harvestad och Södra Ekkällan till kompletta stadsdelsnoder
- Omvandla Vistvägen, Brokindsleden, Söderleden och Ålerydsvägen till urbana stråk
- Komplettera inom stadens befintliga utbredning med fokus på noder och stråk
- Komplettera och bredda utbudet av olika typer av bostäder
- Komplettera med utbud av olika typer av lokaler och anläggningar
- Utveckla nya gröna stråk, parker och naturområden samt förstärkta kopplingar som tar tillvara kvaliteter vid Stångån, Åbysäcken och Ullstämman/Vidingsjöskogen



Kartan är en sammanslagning av de kartor som redovisats i kapitel 4, 5.1, 5.2 och 5.3.

Stadsnoder och stadsdelsnoder i den sydöstra ytterstaden

Generell inriktning för stadsnoder och stadsdelsnoder finns i kapitel 5.1. Nedan ges en översiktlig beskrivning av förutsättningar, potential och vägledning för utveckling av respektive stadsnod och stadsdelsnod i den sydöstra ytterstaden

Ekholmen stadsnod

Förnya och utveckla Ekholmens och Berga centrum till kompletta stadsnoder

Ekholmen centrum samt anslutande markområden ska successivt utvecklas som en av Linköpings stadsnoder som komplement till innerstaden och

naturlig mötesplats i sydöstra Linköping samt närliggande omland. Det finns ett relativt brett utbud av handel, service, kultur med mera som behöver fortsätta utvecklas. Stomlinjehållplats och infartsparkering stödjer utvecklingen som stadsnod.

Fler bostäder behöver tillkomma inom noden för att nyttja närheten till utbudet och skapa underlag för en fortsatt utveckling. Fler lokaler för olika typer av verksamheter behöver också tillkomma. Befintliga centrumbyggnader och obebyggda ytor inom noden ska aktivt tas tillvara för att stödja utvecklingen som stadsnod. Bebyggelsen behöver få en god koppling mot Hjulsbro. Höga hus i noden kan synliggöra centrumets betydelse. Nodens kvalitet som mötesplats i de yttre miljöerna och kopplingarna mellan olika funktioner inom noden behöver stärkas genom bland annat bra passager, öppna och levande fasader, förbättrade vistelse-kvaliteter vid entréer och torgytter samt tydliga sammanbindande lokala stråk.

Ett grönstråk föreslås utvecklas som kopplar samman Ekholmens stadsdelspark och stadsnoden vidare öster mot Stångån. Mötet mellan stadsnoden och grönstråket behöver beaktas vid utveckling av miljöerna i Ekholmens stadsnod, så att stråket blir en tydlig grön koppling med vistelsevärden som höjer kvaliteten på den

yttre miljön, men stråket kan ha en urban karaktär i passagen genom stadsnoden. Stadsnoden behöver även utvecklas med kvalitativ grönska och mindre grönytor som bidrar med ekosystemtjänster och ökade vistelsekvaliteter.

Berga stadsnod

Berga centrum samt anslutande markområden ska successivt utvecklas som en stark stadsdelsnod, alternativt en av Linköpings stadsnoder som komplement till innerstaden och som naturlig mötesplats i sydöstra Linköping. Framförallt behöver nodens kvalitet som mötesplats stärkas och utbudet av handel, service, verksamheter och kultur breddas. Även fler bostäder och lokaler för olika typer av verksamheter behöver tillkomma inom noden för att nyttja närheten till utbudet och skapa förutsättningar för en fortsatt utveckling. De yttre miljöerna behöver utvecklas med attraktiva torg och tydliga entréer till såväl noden som helhet som centrumbyggnad och olika verksamheter.

Befintliga centrumbyggnader och de obebyggda ytorna mot Söderleden och Vistvägen ska aktivt tas tillvara för att stödja utvecklingen som stadsnod. Balanseringen övertid i relation till utvecklingen av Södra Ekkällan blir viktig att beakta för att skapa förutsättningar för utveckling av båda noderna på kortare och längre sikt. Vistvägens utveckling med stomlinjestråk för kollektivtrafik och Söderledens framtida utveckling med potentiell ringlinjefunktion gör på sikt Berga stadsnod till en viktig bytespunkt i kollektivtrafiken, vilket behöver tas tillvara vid utveckling och utformning. Mötet med cykellänkarna längs Söderleden och Vistvägen blir också viktigt att beakta och cykelparkeringar behöver tillskapas i strategiska lägen vid entréer och hållplatser. I stadsnodens västra del löper Tinnerbäcksstråket. Detta och utpekade ekologiska samband i form av spridningslänkar utgör en kvalitet som behöver tas tillvara och beaktas vid utformning och utveckling. Stadsnoden behöver även utvecklas med kvalitativ grönska och mindre grönytor som bidrar med ekosystemtjänster och ökade vistelsekvaliteter.

Johannelund stadsdelsnod

Ta tillvara och utveckla Johannelunds centrum som stadsdelsnod mot Brokindsleden och Braskens bro/Tannefors

av Johannelund som stadsdelsnod ska ske genom komplettering och utveckling av ny bebyggelse kring Brokindsleden och Braskens bro. De obebyggda ytorna i dessa lägen ska aktivt tas tillvara för att stödja utvecklingen av stadsdelsnoden och kopplingar mellan den sydöstra ytterstaden och Tannefors. Genom läget vid det urbana stråket längs Brokindsleden, med planerat stomlinjestråk samt regional busstrafik, samt Tannefors station och väg 35 har Johannelunds stadsdelsnod en viktig potential som bytesnod i kollektivtrafiken, vilket behöver beaktas vid utformning och utveckling. I noden möts också två av de cykelstråk som förbinder ytterstaden med innerstaden. Detta behöver beaktas vid utveckling genom att exempelvis tillskapa cykelparkeringar i strategiska lägen vid entréer och hållplatser. Inom stadsnoden finns även dels en stadsdelspark i anslutning till befintlig centrumbebyggelse, dels en stadsattraktion i form av Johannelunds badplats, vilka förbinds av gröna stråk. Utveckling och utformning behöver ta tillvara och utveckla de gröna stråken och sammanlänkningen av parkerna.

Södra Ekkällan stadsdelsnod

För att tillgodose behovet av närservice i närområdet och för att förbättra de lokala stadskvaliteterna behöver Södra Ekkällan på sikt omvandlas från ett mer renodlat handelsområde till stadsdelsnod, med en koncentration av närservice, bostäder och förbättrade kvalitéer som lokalt centrum och mötesplats. För att bli mer av en komplett stadsdelsnod behöver bredden i utbudet på sikt utökas med mer offentlig service, målpunkter och yttre miljöer som kan fungera som attraktiva mötesplatser

De befintliga delarna av Johannelunds centrum ska tas tillvara med tydlig utgångspunkt i platsens kvaliteter och kulturhistoriska värden. Fortsatt utveckling

i området. Fler bostäder behöver utvecklas med en högre koncentration i och kring stadsnoden samt det urbana stråket längs Hanningeleden och Söderleden, så att närhet för boende och underlag till ett bredare serviceutbud kan skapas. De obebyggda ytorna i stadsnoden ska aktivt tas tillvara för att stödja den långsiktiga utvecklingen av Södra Ekkällan som stadsnod. Inslag av högre hus i noden finns redan och fler kan med fördel utvecklas, som kan synliggöra centrumets betydelse. Utveckling och förändringar behöver ske både med beaktande av befintliga verksamheters förutsättningar och platsens långsiktiga utveckling. Balanseringen övertid i relation till utvecklingen av Berga centrum blir viktig att beakta för att skapa förutsättningar för utveckling av båda noderna på kortare och längre sikt.

I Södra Ekkällan möts också flera föreslagna cykelstråk, vilket behöver tas tillvara och beaktas vid utveckling av noden. Cykelparkeringar behöver tillskapas i strategiska lägen vid hållplatser och entréer. Genom stadsdelsnoden löper flera parallella gröna stråk mot Tinnerö. Just mötet med eklandskapet och dess rekreation- och fritidsfunktioner är viktigt att ta tillvara vid bebyggelseutvecklingen, så att många kan få närhet till dessa kvaliteter. Stadsdelsnoden behöver även utvecklas med kvalitativ grönska och mindre grönytor som bidrar med ekosystemtjänster och ökade vistelsekvaliteter.

Harvestad stadsdelsnod

För att tillgodose behovet av närservice i området kring Ullstämman, Harvestad med mera och för att förbättra de lokala stadskvaliteterna behöver området på sikt omvandlas från externhandelsområde till en mer komplett stadsdelsnod, med en koncentration av närservice, bostäder och förbättrade kvalitéer som lokalt centr-

Förnya och utveckla handelsetableringarna vid Harvestad och Södra Ekkällan till kompletta stadsdelsnoder

um och mötesplats. För att bli mer av en komplett stadsdelsnod behöver bredden i utbudet på sikt utökas med mer offentlig service, målpunkter och yttre miljöer som kan fungera som attraktiva mötesplatser i området. Fler bostäder behöver utvecklas med en högre koncentration i och kring stadsnoden samt det urbana stråket längs Brokindsleden, så att närhet för boende och underlag till ett bredare serviceutbud kan skapas. Ytorna inom noden, direkt väster om Brokindsleden bör prövas för ny bebyggelse för flerbostadshus i strategiskt attraktivt läge med inslag av verksamheter i bottenplan. Dessa samt övriga obebyggda ytor i stadsnoden ska aktivt tas tillvara för att stödja den långsiktiga utvecklingen av Harvestad som stadsdelsnod. Viktiga områden för natur, rekreation, idrott och fritidsaktiviteter bör tas tillvara och utvecklas. Inslag av höga hus i noden kan synliggöra centrumets betydelse. Utveckling och förändringar behöver ske både med beaktande av befintliga verksamheters förutsättningar och platsens långsiktiga utveckling som stadsdelsnod.

Brokindsledens utveckling på sikt till urbant stråk med stomlinjestråk för kollektivtrafiken och den täta regionala busstrafiken längs stråket är en viktig förutsättning och potential för utvecklingen av stadsdelsnoden och närområdet. Cykelparkeringar behöver tillskapas i strategiska lägen vid hållplatser och entréer. Längs Brokindsleden finns även viktiga spridningslänkar för ekologiska samband, vilket behöver beaktas vid utveckling och utformning av de urbana miljöerna. Stadsdelsnoden behöver även utvecklas med kvalitativ grönska och mindre grönytor som bidrar med ekosystemtjänster och ökade vistelsekvaliteter.

Urbana stråk i den sydöstra ytterstaden

Principsektioner för de Urbana stråken finns framtagna (se kapitel 5.3), dessa ska utgöra utgångspunkt för utformning av gatusektion, men kan behöva anpassas efter platsspecifika förutsättningar och potentialer. Generell inriktning för de urbana stråken finns i kapitel 5.1.

Vistvägen

Vistvägen ska utvecklas som ett urbant stråk som utgör den centrala ryggraden i den sydöstra ytterstaden och kopplar samman

ytterstad och innerstad samt delområdena i den sydöstra innerstaden. Stråket ska i stora delar kantas av bebyggelse samt utvecklas med effektiv stomlinjetrafik och cykellänk längs stråket samt bra sammankopplingar och passager tvärs stråket som ger låga barriäreffekter, särskilt i strategiskt viktiga punkter och delsträckor. Hög prioritet behöver ges för stråkets funktion som kollektivtrafiklänk och cykelstråk samt reducering av gatans barriäreffekt vad gäller sektion och passager. Stråkets övergripande potential och funktion i staden samt de lokala förutsättningarna längs olika delsträckor (exempelvis allén längs delar av sträckningen) behöver beaktas vid fortsatt planering och utveckling. Vid Vidingsjö/Ekholmen korsas Vistvägen av ett viktigt grönstråk och den södra delen av Vistvägen utgör en grön spridningslänk vilket behöver beaktas vid utformning av gaturum, -sektion och ny bebyggelse. I norra där de urbana stråken längs Vistvägen och Brokindsleden går ihop och möter innerstaden behövs vidare utredningar av hur platsen på sikt kan utvecklas på ett sätt som både förbättrar den rumsliga sammanlänkningen mellan ytterstad och innerstad samt beaktar platsens funktion i trafiksystemet.

Brokindsleden

Brokindsleden ska på sikt kunna utvecklas som ett urbant stråk som kopplar samman omland, ytterstad och innerstad. Leden har en fortsatt viktig funktion för olika typer av trafikrörelser mellan innerstad, ytterstad och omland och pekas i delar ut som ny sträckning för Y-ring, med en möjlig utveckling via Emmalundsförbindelsen på längre sikt. Samtidigt är det viktigt att ta tillvara potentialen att på sikt utveckla Brokindsleden, från en renodlad trafikled till ett mer attraktivt urbant

Omvandla Vistvägen, Brokindsleden, Söderleden och Ålerydsvägen till urbana stråk

gaturum med en högre kontinuitet av stadslivskvaliteter och minskade barriärefekter. Framför allt genom bebyggelsestillskott och anpassning av gatusektionen vid strategiska delsträckor längs stråket. Stråket ska så långt som möjligt kantas av bebyggelse. Hög prioritet behöver ges för stråkets funktion som kollektivtrafiklänk samt reducering av gatans barriäreffekt vad gäller sektion, hastighet och passager i strategiska lägen. Bland annat är sträckorna vid Johannelund, Ålerydsvägen, Ekholmens stadsnod och Harvestad stadsdelsnod särskilt viktiga att utveckla med ny bebyggelse. Här korsar även gröna stråk det framtida urbana stråket och södra delen av Brokindsleden utgör även en viktig grön spridningslänk, vilket behöver beaktas vid utformning av gaturum, -sektion och bebyggelse. Norra delen där de urbana stråken längs Vistvägen och Brokindsleden går ihop och möter innerstaden behöver studeras närmare och på sikt utvecklas på ett sätt som både förbättrar den rumsliga sammanlänkningen mellan ytterstad och innerstad samt beaktar platsens funktion i trafiksystemet.

Söderleden

Söderleden ska utvecklas som ett urbant stråk som kopplar samman de södra delarna av Linköping med varandra och vidare mot Tannefors och ett nytt stationsläge på Stångebro. Stråket ska utvecklas med mer bebyggelse, särskilt i de västra delarna och vid strategiska platser, och kunna rymma en potentiell framtida tvärlinje/ringlinjefunktion för kollektivtrafiken. Barriäreffekterna tvärs stråket ska hållas låga som en del i att länka samman ytterstad och innerstad. Idag utgör Söderleden den södra delen av Y-ring. För att möjliggöra utveckling av de innerstadsnära områdena till mer attraktiva stadsrum och sörja för en långsiktigt hållbar trafikförsörjning föreslås y-ringsfunktionen flyttas ut. Söderleden förbinder de två viktiga stomlinjestråken och urbana stråken längs Vistvägen och Brokindsleden, men stråket avses inte rymma någon av de stomlinjer som direkt förbinder ytterstaden med innerstaden. På sikt kan det i samband med begränsning av genomfarts-trafiken dock bli aktuellt att med en ringlinjefunktion för kollektivtrafiken längs

Söderleden. Hög prioritet ska ges för ett nytt cykelstråklängs stråket, som binder samman de södra delarna av Linköping med viktiga målpunkter kring Tannefors, SAAB och nytt resecentrum. Strax väster om Berga centrum korsas det urbana stråket av Tinnerbäcksstråket samt en spridningslänk, vilket behöver beaktas vid utformning av gaturum, -sektion och bebyggelse.

Ålerydsvägen/Haningeleden

Ålerydsvägen ska utvecklas som ett urbant stråk som kopplar samman delområden inom sydöstra ytterstaden med varandra samt de urbana stråken längs Vistvägen och Brokindsleden. Stråket ska utvecklas med mer bebyggelse i strategiska lägen som stöd för lokal service, ett effektivt marknyttjande och en kontinuitet av stadslivskvaliteter samt ta tillvara befintliga ekologiska och rekreativa kvaliteter längs stråket. Den del som utgörs av Haningeleden har en viktig funktion för sammanlänkningen mot Södra Ekkällans stadsdelsnod och mot fritids- och rekreationsytorna i Tinnerö som pekas ut för utveckling i ÖP Staden (2010). Barriäreffekterna ska hållas låga som en del i att länka samman sydöstra ytterstadens stadsdelar med varandra. Stråket är inte tänkt att rymma stomlinje för kollektivtrafiken, men utveckling bör ta höjd för att rymma kompletterande kollektivtrafik. Hög prioritet ska ges för nytt cykelstråk längs Ålerydsvägen. Det urbana stråket korsas av gröna stråk som an knyter till Smedstad dammar och Vidingsjö vilket behöver beaktas vid utformning av gaturum och sektion.

Nya stadsdelar och större nya bebyggelseområden

De senaste större samlade bebyggelsestillskotten i sydöstra ytterstaden finns söder om Vårdsbergsvägen vid Harvestad/södra Hjulsbro samt i södra Ullstamma, där småhusbebyggelse förlängt stadens utbredning åt söder.

För att främja ökad och god tillgänglighet till handel, service och stadens transportsystem på lång sikt, samt skapa förutsättningar att bibehålla och öka utbudet

Övrig utveckling av stadsbygd i sydöstra ytterstaden

i befintlig service behöver utvecklingen inom den sydöstra ytterstaden fokuseras till att komplettera, förnya och förtäta inom stadens nuvarande bebyggelseut-

Komplettera inom stadens befintliga utbredning med fokus på noder och stråk

bredning, till största delen inom stadsnoder, stadsdelsnoder och urbana stråk. Det ännu ej bebyggda området söder

om Ullstämman som i ÖP Staden är utpekad som utvecklingsområde för bostäder med inslag av verksamheter föreslås därmed lyftas bort som utvecklingsområde inom utvecklingsplanen planperiod (fram till ca år 2060). Om och när det kan bli aktuellt för utveckling av ny bebyggelse i stadens ytterkant bör det ske med en täthet och typ av bebyggelse som dels bidrar till underlag för utveckling av Harvestad som stadsdelsnod, och dels breddar utbudet av bostadstyper i denna del av staden.

Några större nya stadsdelar eller nya bebyggelseområden i sydöstra delområdet ges inte stöd till i utvecklingsplanen. Dock föreslås ytorna väster om kollektivtrafikstråket längs Brokindsleden och i direkt anslutning till Harvestad stadsdelsnod prövas för ny flerbostadshusbebyggelse, som en del i en ändamålsenlig och hållbar stads- och bebyggelseutveckling.

Stadsomvandling

Inom den sydöstra ytterstaden finns inga större sammanhängande bebyggelseområden som föreslås få en genomgripande förändring i markanvändningen.

Dock finns markområden med olika intensitet av befintliga verksamheter i anslutning till de urbana stråken, stadsnoderna och stadsdelsnoderna som har goda potentialer att utvecklas med fler funktioner, bostäder och effektivare markanvändning.

Komplettering och utveckling av befintliga stadsdelar

Sydöstra ytterstadens noder och stråk har potential att i stort täcka bostads- och lokalbehoven för lång tid inom delområdet, samt bredda det lokala utbudet av bostadstyper genom att fler flerbostadshus tillkommer. Det kan dock finnas vissa andra lägen inom den befintliga bebyggelsen som också kan vara lämpliga för mindre tillägg och kompletteringar av bebyggelsen. Sådan förtätning ska ske strategiskt och varsamt med beaktande såväl behovet av förbättrad service, kollektivtrafik som kvaliteten i närheten till naturen och befintliga kulturhistoriska värden. Exempelvis kan vissa luckor inom Hjulsbro, Ullstämman och Hackefors

vara lämpliga att förtäta med kompletterande bebyggelse, av annan stadskarakär och annan upplåtelseform, för att skapa ett mer varierat boendesortiment inom delområdet och ökade möjligheter att bo kvar genom livets alla skeden.

Komplettera och bredda utbudet av olika typer av bostäder

Komplettera med utbud av olika typer av lokaler och anläggningar

Komplettera med utbud av olika typer av lokaler och anläggningar

Den sydöstra ytterstaden behöver kompletteras i utbudet av lokaler, ytor och anläggningar för verksamheter, fritid,

idrott och kultur. Utbudet behöver tillkomma i takt med utveckling av nya bostäder. Fortsatta fördjupade analyser i relation till potentiell befolkningsutveckling och befintligt utbud behöver göras. Lokaler och ytor ska i första hand lokaliseras i eller i anslutning till stadsnoderna, och till viss del stadsdelnoderna, där tillgängligheten för många är hög.

Utveckla nya gröna stråk, parker och naturområden samt förstärkta kopplingar som tar tillvara kvaliteter vid Stångån, Åbysäcken och Ullstämman/Vidingsjöskogen

Genom att förena naturreservaten Ullstämmaskogen och Vidingsjöskogen via ett förstärkt grönstråk mot Landeryds kyrkoväg och Spången över Stångån förbinds den östra och västra sidan av Stångån

och fler människor kan uppleva de stora kultur- och naturvärdena i de södra delarna av staden, och utpekade spridningslänkar stärkas. Stångån genom Hjulsbro och Hackefors behöver stärkas ytterligare som ett attraktivt och sammanlänkande grönstråk. Detta kan bland annat göras genom att en entré till Åbysäcken tillskapas mot Stångån och ytterligare en gång- och cykelbro byggs över Stångån. Åbysäcken ska fortsätta utvecklas som natur- och friluftsområde. Fler badplatser och utflyktsmål längs Stångån samt en utveckling av de befintliga bidrar till att stärka stråket.

Handelsområden - i den sydöstra ytterstaden

Inom den sydöstra ytterstaden finns inga större sammanhängande områden som föreslås fortsätta utvecklas som rena handelsområden. Handelsetableringarna vid Harvestad föreslås på sikt utvecklas till en mer komplett stadsdelnod med breddat utbud och koncentration av bostäder, se Stadsdelnoder.



7. Genomförande

Innovation i genomförandet

Det finns en stark tradition världen över att ha skilda kvalitetskrav på innerstad och ytterstad. Om vi i Linköping på allvar har en ambition om att åstadkomma en ytterstad i hållbar utveckling krävs att vi i framtiden väljer ett annat förhållningssätt till ytterstaden. I många fall krävs att vi, alla som skapar Linköping, väljer den långsiktigt goda vägen istället för den enkla, men kortsiktiga. Utvecklingsplanen föreslår en långsiktig struktur, en "kostym" för ytterstaden att växa i, inom planperioden på ca 40 år framåt i tiden. Strategier för olika utvecklingsområden bryter ner kostymen i mindre beståndsdelar, men klivet från nu in i framtiden kan ändå upplevas stort och svårt. För att klara det behövs en visionsdriven stadsutveckling.

Genomförandeskedet för en översiktsplan har huvudfokus på de planeringsaktiviteter som vidtar efter antagandet, i form av detaljplaneläggning och marktilldelning men även planering för utbyggnad av framtida gator, torg, parker, och andra anläggningar.

Linköping är kommunen där idéer blir verklighet. Viljan att finna nyskapande lösningar på samtidens och framtidens problem ligger i Linköpings DNA, varför det är en självklarhet att också *Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad* och det efterföljande arbetet behöver präglas av detta. Men idéer måste

också vara affärsmässigt gångbara, annars genomför de inte. Att arbeta med innovation i genomförandet innebär att hitta lösningar som är både nyskapande och affärsmässigt gångbara eller framgångsrika. Inom ramen för den fysiska planeringen betyder det t.ex. att finna lösningar på byggsektorns stora utmaningar att både visa innovativa lösningar för långsiktig hållbarhet och innovativa lösningar för att hålla nere byggkostnaderna.

Det *innovativa* handlar i detta skede huvudsakligen om ett förhållningssätt till genomförandeskedets olika arbetsuppgifter. För att uppnå målsättningen med ytterstadsplanen, en *blandad, förenad, tillvaratagen, förnyad* och *förtätad ytterstad i hållbar utveckling* – som skapar intressanta och berörande stadsmiljöer, bryter barriärer och segregation, erbjuder god service till medborgarna, hanterar krav på ekologisk resiliens, klarar god hushållning med jordens resurser och ger förutsättningar för ett koldioxidneutralt Linköping – och samtidigt kan genomföras med god ekonomi så krävs både arbetssätt och lösningar som återfinns utanför ramarna och som är just innovativa.

Ett innovativt förhållningssätt till genomförande av *Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad* kan ta sig uttryck på många olika nivåer i det fortsatta arbetet, exempelvis:

- **Innovativa kommunikations- och dialogprocesser** för ökat inflöde av idéer från medborgare och verksamma
- **Innovativt arbetssätt i plan- och marktilldelningen** för ökad kvalitet, hållbarhet och ekonomisk effektivitet
- **Innovativ formgivning** av det nya stadslandskapet med utgångspunkt i *både* klassiska kvaliteter *och* nya funktionskrav

Innovativa kommunikations- och dialogprocesser inom fysisk planering

I genomförandet av utvecklingsplanen bör nya arbetssätt prövas. Dels genom nya former av dialog, samtal och medskapande med medborgare, och intressenter för att öka intresset och deltagandet inom ramen för den lagstadgade samrådsprocessen och dels genom att bjuda in andra delar av Linköping, som kulturutövare, barn och unga, intresseföreningar o.s.v. till samtal, dialog och medskapande för att säkerställa att en bredare bild växer fram. På så sätt kan nya aspekter, synsätt och idéer komma in i processerna tidigt och berika resultatet eller ge ett oväntat resultat. Stadsplaneringen blir mer innovativ.

Innovation i detaljplan och markanvisning

Linköpings kommun arbetar med en Linköpingsmodell för planering, markanvisning och genom-

förande i större stadsbyggnadsprojekt. Modellen bygger på erfarenheterna från Vallastaden och utgår från ambitionen om en högre kvalitet i stadsbyggandet. Modeller kan inte fastslås i en översiktsplan då de måste kunna förändras över tid, men att arbeta medvetet med en serie av aktiviteter i syfte att skapa goda idéer, tydlighet och följa förslag från idé till genomförande inom planerad tid är ett enkelt sätt att fånga upp vitala områden för slutresultatets kvalitet.

En annan aspekt på det innovativa är affärsmässighet. Därför ska utvecklingsplanen genomföras med stöd av en *marknadsstrategi*. Ett affärsmässigt förhållningssätt till genomförandestrategier är en förutsättning för att stimulera marknadens aktörer att bidra till utbyggnaden. I ytterstaden finns stor variation mellan områdena och bebyggelsetyper och ur ett marknadsperspektiv olika nivåer av attraktivitet. En marknadsstrategi för ytterstaden ska visa var och hur kommunen prioriterar insatser för att stödja och stimulera till utbyggnad. Utvecklingsplanen visar noder, stråk och områden och marknadsstrategin ska presentera etapper och en utbyggnadsordning så att insatser görs effektivt och smart. I Vallastaden planerades en hel stadsdel med kvalitet som utgångspunkt. Med en tydlig deadline erbjöd man sedan en stor grupp av marknadens aktörer att komma och bygga i en given struktur.

Snabbt reste sig en stadsdel och ett område som ansågs marknadsmässigt svagt har vänts till ett attraktivt område att bosätta sig i. Det är ett framsynt arbetssätt som är möjligt att upprepa vid den vidare utbyggnaden av ytterstaden.

Innovativ formgivning av staden

Framtidens stadsbyggande ställs inför nya krav, såväl tekniska krav som krav på utformningen. Innovativ formgivning av den nya stadsbebyggelsen innebär *både* en strävan på klassiska kvaliteter *och* formgivning av lösningar för nya funktionskrav kopplat till exempelvis dagvattenhantering, snabba cyklar och varulogistik i stadsrummen, nya typer av hus, krav på fler träd m.m. Men också ett nytänkande i skapandet av kompletteringar i befintlig bebyggelse som kan vara både monofunktionell och ensartad. Här krävs kvalificerat arkitektarbete för att de nya byggnader som ska komplettera befintliga strukturer ska bidra och berika, för att de ska addera egenskaper som saknas för att möta ytterstadsplanens målsättningar.

Tekniska innovationer kommer att vara avgörande för att möta klimathot, skapa giftfria miljöer och bostäder till ett överkomligt pris m.m. Översiktsplanen kan bara markera vikten av dessa frågor, några styrmedel finns inte. I genomförandeskedet är det

viktig att ta ställning till frågor som har bäring på detta. Hur kan ny bebyggelse placeras så att nollenergihus kan skapas? Hur kan stadsbyggandet möjliggöra nya typer av kollektivtrafik, reservera yta för solcellsparker eller stimulera till ny teknik för värmeförsörjning av offentliga byggnader? Frågorna adresseras här och behöver belysas vid genomförandet.

Handlingsplan

Utvecklingsplanen beskriver en långsiktig, strategisk utveckling och förändring i synsätt vad gäller ytterstaden. Den översiktliga beskrivning av fortsatt handlingsplan och genomförande som ges i detta kapitel kommer att utvecklas och fördjupas i det fortsatta arbetet under samrådet och kompletteras i takt med att det slutgiltiga förslaget till utvecklingsplan tar form.

En första, teoretisk bedömning av utvecklingsplanens genomförande har gjorts. Med stöd av det som framkommer under det kommande samrådet behöver en handlingsplan utarbetas för att belysa strategisk prioritering över tid samt vilka platser som är av extra stor vikt att fokusera på. Vissa av de utpekade noderna och stråken är viktigare att börja med än andra, vilket kräver prioritering. En kommunalekonomi i balans, uppfyllelse av övergripande kommunala mål och beaktande av faktorer som stödjer en hållbar utveckling är viktiga aspekter för bedömningen, liksom samspelet med andra pågående kommunala strategiska utredningar och processer.

Alla potentiella platser för utveckling har sina egna specifika förutsättningar och potentialer. Vissa är lättare att bebygga, andra något svårare eller kräver större eller mer samlade förändringgrepp eller kan vara möjliga att utveckla först på mycket lång sikt,

medan vissa utgör viktiga strategiska pusselbitar som behöver lösas tidigt för att möjliggöra annan utveckling. En prioritering och balansering av olika projekt är därför viktig sett till utvecklingen av staden som helhet. Handlingsplanen behöver identifiera de viktiga åtgärder och planeringsinsatser som behöver ske i närtid, samt på kort och lång sikt. Vissa delar behöver utvecklas inom planperioden, medan andra kan behöva sparas som framtida potential för utveckling.

Fortsatt arbete med utvecklingsplanen

Förslaget till utvecklingsplan är en del av kommunens översiktsplanering. Det innebär att det finns behov av efterföljande projekt och åtgärder liksom mer detaljerade studier i nästa planeringsskede. Planförslaget i sig kommer efter samrådet att kompletteras och fördjupas inför nästa skede, som innebär utställning av förslaget. Ytterligare aspekter att utreda kan uppkomma under samrådet, men här listas utredningar som kommer göras inom ramen för arbetet med utvecklingsplanen.

- Utredning av viktig grön- och blåstruktur för dagvattenomhändertagande. Avrinningsvägar och fördröjningsytor.
- Fortsatta trafiksimuleringar för att tydliggöra prioriteringar och konsekvenser av genomförande. Fördjupad identifiering och analys av viktiga cykelstråk.

- Fortsatt bedömning och prioritering av markpotentialerna inom ytterstaden
- Gods- och varulogistik för den framtida hållbara staden

Parallellt med framtagandet av utvecklingsplanen finns också utredningsbehov inom nedanstående områden. Några av dessa ligger inom redan beslutad verksamhetsplan, för andra behöver behovet definieras ytterligare innan ett uppdrag ges.

- Riktlinjer för ekosystemtjänster
- Riktlinjer för ekologisk kompensation
- Etableringsstrategi
- Behov av utvecklingen av framtidens tekniska försörjningssystem
- Fortsatta utredningar av kapaciteten i VA-ledningsnätet inom planperiodens utblick
- Kulturmiljöprogram
- Energiprogram
- Teknisk handbok

8. Riksintressen



Särskilda områden eller anläggningar som bedöms ha så höga värden att de är av vikt för hela landet kallas riksintressen. Dessa regleras enligt 3 kap miljöbalken. I kommunal fysisk planering är kommunen skyldig att skydda riksintresseområdena mot påtaglig skada, vilket innebär att skydda riksintressen från åtgärder som antingen har bestående negativ inverkan eller tillfälligt har mycket stor negativ påverkan på riksintresset. Att ett område är redovisat som riksintresse innebär dock inte ett ovillkorligt skydd utan det är först i en juridiskt bindande plan eller i en tillståndsprövning som frågan om dess användning slutligen avgörs.

Kommunen har redovisat sin syn på riksintressena i bilagan *Riksintressen i Linköpings kommun*, som hör till den 2010 antagna översiktsplanen *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping*. Sedan kommunens beslut 2010 har några förändringar skett avseende statens anspråk på riksintressen, exempelvis har Trafikverket beslutat om val av korridor för Ostlänken. När översiktsplanen antogs 2010 var detta beslut inte fattat. Trafikverket har också redovisat ändringar beträffande avgränsning av riksintresset Saabs flygfält (riksintresse för luftfart). Försvarsmakten har redovisat nya beskrivningar och avgränsningar av totalförsvarets riksintressen. Vissa förändringar

av riksintresseområdena för naturvård har också skett, som riksintresset för Eklandskapet Linköping – Åtvidaberg 2014. Naturvårdsverket har också under 2016 fattat beslut om delvis nytt innehåll och avgränsning av riksintresse för friluftslivet, Kinda kanal samt Göta kanal. Dessa riksintressen benämns numera Stångåns vattensystem och Göta kanals vattensystem.

I aktualitetsförklaringen av kommunens översiktsplaner från föregående mandatperiod anser Linköpings kommun att ställningstagandena som gjordes 2010 fortfarande är aktuella. Länsstyrelsen anser att nya rekommendationer behövs med tanke på att riksintressena har uppdaterats. Den så kallade Riksintresseutredningen (Planering och beslut för hållbar utveckling – Miljöbalkens hushållningsbestämmelser, SOU 2015:99) överlämnades till Miljö- och energidepartementet i december 2015. Utredningen var ute på remiss fram till 2017-02-28. Enligt direktiven skulle utredaren föreslå ett system som inte leder till onödiga inskränkningar i användningen av mark- och vattenområden, som är rättssäkert, enkelt, överskådligt samt begripligt, och där avvägningar kan göras mellan riksintressen och tillgodoseendet av bostadsförsörjningsbehovet. Linköpings kommun är, i likhet med många andra remissinstanser bland annat Sveriges



Kommuner och Landsting, kritisk mot utredningens förslag och anser inte att direktivets krav har uppfyllts.

När detta skrivs (juni 2019) finns fortfarande oklarheter när det gäller utformningen av ett nytt riksintressesystem. Linköpings kommun kommer att ta ställning till det fortsatta arbetet med riksintressen efter det att riksdagen fattat beslut om ett nytt riksintressesystem och en översyn av nuvarande riksintesseområden har genomförts.

Nedan redovisas de riksintressen som berörs av Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad översiktligt. Dessutom görs en kortfattad redovisning av hur kommunen avser att tillgodose riksintressena.

I "Riksintressen i Linköpings kommun" (2010), en bilaga till Översiktsplan för staden Linköping, finns utförligare beskrivningar av riksintressenas värden samt förutsättningar för att värdena bibehålls.

Riksintressen för naturvården, kulturmiljövården, friluftslivet samt värdefulla ämnen och mineraler

-  Riksintresse för naturvården. Eklandskapet Linköping-Åtvidaberg avser värdekärnorna.
-  Natura 2000-område. Statens anspråk 2014.
-  Riksintresse för kulturmiljövården. Statens anspråk 2014.
-  Riksintresse för friluftslivet. Statens anspråk 2014 och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
-  Värdefulla ämnen och mineraler. Staten har hävdatt att lerfyndigheterna vid Kallerstad-Mörtlösa var av riksintresse. Utvinningen av lera har upphört.

0 500 1 000 2 000 3 000 4 000 5 000
Meter

Västra Roxen

Kinda kanal

Stångåns vattensystem

Kallerstad-Mörtlösa

Tift

Na2000-Tinnerö
eklandskap

Tinnerö
odlingslandskap

Eklandskapet Linköping-Åtvidaberg

Vårdsberg-Landeryd

Slaka-Lambohov

Na2000-Vidingsjökogen

Na2000-Ullstämmaskogen

N

Naturvården

Enligt miljöbalkens 3 kap 6§ ska områden som är av riksintresse för naturvården skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada naturmiljön.

Eklandskapet Linköping - Åtvidaberg

Riksintresset är knutet till de värdekärnor som finns i Linköpings södra delar, kring Stångån och i områdena mot Åtvidaberg och Ekenäs. Dessa bildar den största samlade arealen med ek i Sverige. Inom eklandskapet finns ett mycket rikt och delvis unikt växt- och djurliv. Detta gäller speciellt den lägre florin och faunan. Totalt har påträffats 189 rödlistade arter. Huvuddelen är knuten till ek och då speciellt de grova, ihåliga ekarna. Bland arterna kan nämnas läderbagge, gammelekslav, rosa eklav, ekoxe och dårgräsfjäril. Eklandskapet med sitt artrika och i många stycken unika växt- och djurliv utgör följaktligen en utomordentligt värdefull och skyddsvärd naturmiljö.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Förutsättningarna för att bibehålla och stärka riksintresset vid genomförandet av utvecklingsplanen är goda. Eklandskapet är en viktig del av ytterstadens karaktär och utvecklingsplanen lyfter i kapitel 5.2 behovet av att vidareutveckla och stärka naturvärdena inom planområdets natur- och friluftsom-

råden, samt längs befintliga och utvecklade gröna stråk och spridningslänkar för flora och fauna inom den sammanhängande bebyggelsen, vilket bedöms bidra till att stärka riksintresset.

Den nya stadsdelen Djurgården, samt föreslagen bebyggelseutveckling längs urbana stråk och i stadsnoder inom riksintresseområdet berör dock i vissa lägen riksintressets värdekärnor. Värdekärnorna bör undantas från ny bebyggelse och infrastruktur. Skäl för avsteg från detta kan finnas inom stadsnoddernas avgränsning. Det blir således en bedömning i varje enskilt fall där en avvägning fortsatt behöver göras mellan de utpekade naturvärdena, möjligheten för bostadsförsörjning samt att stärka respektive nods utbud och underlag. Vidare utredning kan komma att krävas i kommande planerings- och lovskeden. Planförslaget kan således lokalt innebära negativ påverkan på naturvärdena men bedöms inte påtagligt skada riksintresset.

En ny cykelkoppling genom Tinnerö eklandskap föreslås i utvecklingsplanen för att skapa förutsättningar för bättre förbindelser mellan de bostads- och arbetsplatsintensiva delarna av ytterstaden. På sikt kan det bli aktuellt att justera Lambohovsleden och Kunskapslänkens sträckning i anslutning till den utvidgade innerstaden för att ta tillvara den stora potentialen för bebyggelseutveckling, för-

bättra sambanden mellan ytterstad och innerstad samt beakta platsens funktion i trafiksystemet. Se också kartan över utvecklingsstrategin och kartan över trafiksystemets utveckling i kapitel 4 och 5.3 i samrådshandlingen. Vid ett genomförande av projekten kommer naturvärdena i området att studeras närmare.

Västra Roxen

Riksintresseområdet omfattar översvämningsmarkerna kring Svartåmyrningen, nedre delarna av Motala ström, Svartån och Stångån som är mycket värdefulla för fågellivet och även som lekområden för flera fiskarter. Med undantag för norra delen av Stångån ligger riksintresset utanför planområdet, men hela riksintresset kan påverkas av sådant som berör och påverkar Stångån och Stångåns mynning i Roxen.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Området ska skyddas från åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön. I utvecklingsplanen föreslås en stadsomvandling av Östra Tornby väster om Stångån. Vid omvandling och stadsutveckling kring Stångån behöver naturvärdenas bevarande tas i beaktande, samt åtgärder vidtas så att inte vattenkvaliteten påverkas negativt, för att inte påverka lekområden för fiskar och även för att inte ge en negativ påverkan på fågellivet inom riksintresseom-

rådet. Det blir således en bedömning i varje enskilt fall där en avvägning fortsatt behöver göras mellan riksintressets utpekade värden, möjligheten för bostadsförsörjning samt att stärka respektive stadsdels utbud och underlag. Vidare utredning kan komma att krävas i kommande planerings- och lovskeden.

Natura 2000-områden

Natura 2000-områden utgör naturområden av särskilt stort värde sett i ett europeiskt perspektiv. Även Natura 2000-objekten betraktas enligt miljöbalken sedan år 2001 som områden av riksintresse för naturvärden (MB 4 kap) Inom Linköpings ytterstad finns följande Natura 2000-områden varav de flesta har färdiga bevarandeplaner:

- Tinnerö eklandskap
- Ullstämmaskogen
- Vidingsjöskogen

Hänsyn och bedömning av påverkan

Bevarandeplaner för Natura 2000-områden finns hos Länsstyrelsen Östergötland. Inom Natura 2000-områdena gäller tillståndsplikt för åtgärder som kan skada områdenas bevarandestatus. För lov och förhandsbesked gäller förordnande enligt 12 kap 4§ plan- och bygglagen. Bevarandeplanerna ger ledning för dessa bedömningar. Även åtgärder utanför markerade områden kan skada riksintressena vilket ska beaktas vid tillståndsprövning.

Friluftslivet

Enligt miljöbalkens 3 kap 6§ ska områden som är av riksintresse för friluftslivet skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön.

Stångåns vattensystem

Stångåns vattensystem med Kinda kanal som flyter fram genom ett omväxlande och attraktivt landskap är en betydelsefull vattenled för bl.a. det båtburna friluftslivet. För att tillgodose riksintresset för friluftsliv ska möjligheterna att röra sig på vattnet samt utmed stränderna, t.ex. genom strandpromenader, bibehållas och utvecklas inom planområdet, samt tillgodoses i samband med utbyggnad av staden. Strandskyddsbestämmelserna utgör tillräckligt skydd för friluftsinresset.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Utvecklingsplanen föreslår ökad tillgänglighet längs Stångån Kinda kanal genom utveckling av själva stråket liksom av platser längs med, och föreslår också att på sikt knyta samman stråket med kringliggande naturområden. Sammantaget bedöms utvecklingsplanens förslag stärka riksintresset. Kommande detalj- och översiktsplanering ska beakta att möjligheterna att röra sig på vattnet inte försämras.

Kulturmiljövården

Enligt miljöbalkens 3 kap 6§ ska områden som är av riksintresse för kulturmiljövården skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön. Kommunens allmänna målsättning är att kulturhistoriska värden ska värdas och bevaras. Riksintresset får dock inte innebära generellt förbud mot nya byggnader eller förbud mot varsamma förändringar. Kulturmiljöerna värdas bäst genom att de får brukas och leva.

Inom planområdet finns följande utpekade riksintressen för kulturmiljövården: Kinda kanal, Tinnerö odlingslandskap, Tift samt Slaka-Lambohov. Området Vårdsberg-Landeryd gränsar till utvecklingsplanens planområde.

Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsens bedömning av riksintresseområdena delas, med några undantag, av kommunen. Länsstyrelsens förslag till avgränsningar för riksintressen redovisas i kartan. Kommunen anser att de föreslagna avgränsningarna i många fall är alltför omfattande och att de bör ses över i samband med att detaljplanläggning eller andra åtgärder aktualiseras. Vissa preciseringar har gjorts i överenskommelse mellan Länsstyrelsen och kommunen, beträffande riksintresset Linköpings stadskärna samt för Kinda kanal, sträckan

Stångebro – Gumpekullabron, Dessa ligger dock utanför planområdet.

Utvecklingsplanens förslag till utveckling av ytterstaden baseras delvis på ledordet *Tillvarata*. Grundprincipen är att genom att koncentrera tillkommande bebyggelseätthet kring noder och stråk kan mycket av ytterstadens och planområdets befintliga kvaliteter tillvaratas och utvecklas. I detta ligger att de kulturhistoriska värdena ska brukas och ses som en tillgång. I många fall ges förutsättningar för att stärka riksintresset för kulturmiljövården. De viktigaste principerna för detta anges nedan till respektive riksintresse.

Kinda kanal

Riksintresset utgörs av Kinda kanal och kanalmiljön genom Linköpings kommun med omgivande landskap och bebyggelse samt sluss- och brovaktarboställen och slussstrappor vid Tannefors och Hovetorp.

Hänsyn och bedömning av påverkan

För att bibehålla kanalområdets värde från kulturhistorisk synpunkt ska byggnader och tekniska anläggningar från den tid då kanalen anlades eller hade betydelse för varutransporter och som hört samman med kanalverksamheten bevaras och underhållas. Säkerhetsställande ska ske genom byggnadsminnesförklaring eller planläggning.

Avvägningar mellan Kinda kanal/riksintresse för kulturmiljövården och Ostlänken/riksintresse för kommunikationer kommer att göras i det fortsatta arbetet med bl.a. järnvägsplan och detaljplaner. Kommunens bedömning är att utbyggnaden av Götalandsbanan/Ostlänken inte får hindras av motstående riksintressen.

Tinnerö odlingslandskap

Ett av landets främsta exempel på ett fossilt odlingslandskap från järnåldern med synnerligen väl bevarade lämningar från äldre järnålderns odlingslandskap. Vidsträckt hagmarker med omfattande stensträngssystem med fossila åkrar, husterrasser, gravfält, ensamliggande stensättningar och ett stort antal boplatser från denna tid. Området är relativt opåverkat av aktiviteter från senare tid då det mest tjänat som betesmark och under 1900-talet som militärt övningsområde.

Hänsyn och bedömning av påverkan

I utvecklingsplanen föreslås på sikt utbyggnad av hela den nya stadsdelen Djurgården som till viss del berör riksintresseområdet för Tinnerö odlingslandskap. Kommunens syn på riksintresset för kulturmiljövård finns redovisat i översiktsplanen för övningsområdet (antagen 2003). Fornlämningarna inom området är skyddade

enligt Kulturminneslagen. Området är också naturreservat och Natura 2000-område.

En ny cykelkoppling genom Tinnerö eklandskap föreslås i utvecklingsplanen för att skapa förutsättningar för bättre förbindelser mellan de bostads- och arbetsplatsintensiva delarna av ytterstaden. På sikt kan det också bli aktuellt att justera Lambohovsleden och Kunskapslänkens sträckning i anslutning till den utvidgade innerstaden för att ta tillvara den stora potentialen för bebyggelseutveckling, förbättra sambanden mellan ytterstad och innerstad samt beakta platsens funktion i trafiksystemet. Se också kartan över utvecklingsstrategin och kartan över trafiksystemets utveckling i kapitel 4 och 5.3 i samrådshandlingen. I samband med planläggning inom Djurgården och genomförande av infrastrukturprojekten behöver natur- och kulturvärdena studeras närmare. I det pågående arbetet med detaljplan för Djurgårdens första etapper har bland annat anpassningar gjorts för att säkerställa att fornlämningarna inom planområdet kan bevaras.

Tift

Fornlämningssmiljö med ett av Sveriges största gravfält med en varierad gravsammansättning, mer än 600 synliga anläggningar från både äldre och yngre järnålder och successivt utbyggt från

centrala delen. Gravarna utgörs främst av runda stensättningar med olika utseende men även fyr-sidiga förekommer. Vidare troliga kammargravar, domarringar, treuddar samt ett antal högar.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Området ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön. Fornlämningarna är skyddade enligt Kulturminneslagen.

Utvecklingsplanen föreslår inga åtgärder som bedöms påverka riksintresset negativt. Utvecklingen av nya gröna stråk mellan Skäggetorp, Rydsskogen och stadens omland, där Tift ingår, bedöms bidra till att synliggöra och stärka riksintresset.

Slaka - Lambohov

Riksintresset utgörs av 1700-talsherrgård, byggd efter ritningar av Jean Eric Rehn, med värdefullt och enhetligt utformat byggnadsbestånd och engelsk park. Slaka 1700-tals kyrka med medeltida torn. Kyrkby med prästgård från 1856 och tre generationer av skolhus. Gammal häradsstingsplats och en stor domarring samt järnåldersgravfält. Delar av riksintresset ligger utanför planområdet.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Området ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön. Fornlämningarna

och kyrkan är skyddade enligt Kulturminneslagen. Lambohovs herrgård utgör byggnadsminne. Husens yttre får inte förändras. Vissa byggnader har ett inre skydd. Parken och delar av området omfattas av skyddsbestämmelserna. Ytterligare skyddsbestämmelser behövs inte för Lambohovs herrgård med parkanläggning.

Utvecklingsplanen föreslår att Lambohovs herrgård på sikt tillvaratas och utvecklas som besöksmål, vilket bedöms bidra till att stärka riksintresset.

Vårdsberg - Landeryd

Centralbygd med förhistorisk bosättnings- och brukningskontinuitet med en av landskapets tätare fornlämningsmiljöer från järnåldern.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Linköpings ytterstad angränsar till riksintresset för Vårdsberg- Landeryd. Området ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön. Lagen om kulturminnen m.m. ger ett långtgående skydd för såväl fornminnena som kyrkobyggnaderna.

Utvecklingsplanen föreslår inga åtgärder som bedöms påverka riksintresset negativt. Utvecklingen av gröna stråk mellan Stångån och kringliggande naturområdena, samt strategin att begränsa stadens utbredning och förtydliga mötet mellan

stadsbygd och landsbygd, bedöms bidra till att stärka riksintresset.

Värdefulla ämnen och mineraler

Enligt miljöbalkens 3 kap 7§ ska områden som innehåller fyndigheter av ämnen eller material som är av riksintresse skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra utvinningen av dessa.

Lerförekomster i Kallerstad-Mörtlösa

Inom Linköpings kommun finns ett område som innehållit fyndigheter av värdefulla ämnen och mineraler och som av staten hävdats som riksintresse. Fyndigheten bestod av lera som användes som råvara vid lättklinkertillverkning. Den var belägen söder om väg E4 i Kallerstad-Mörtlösa.

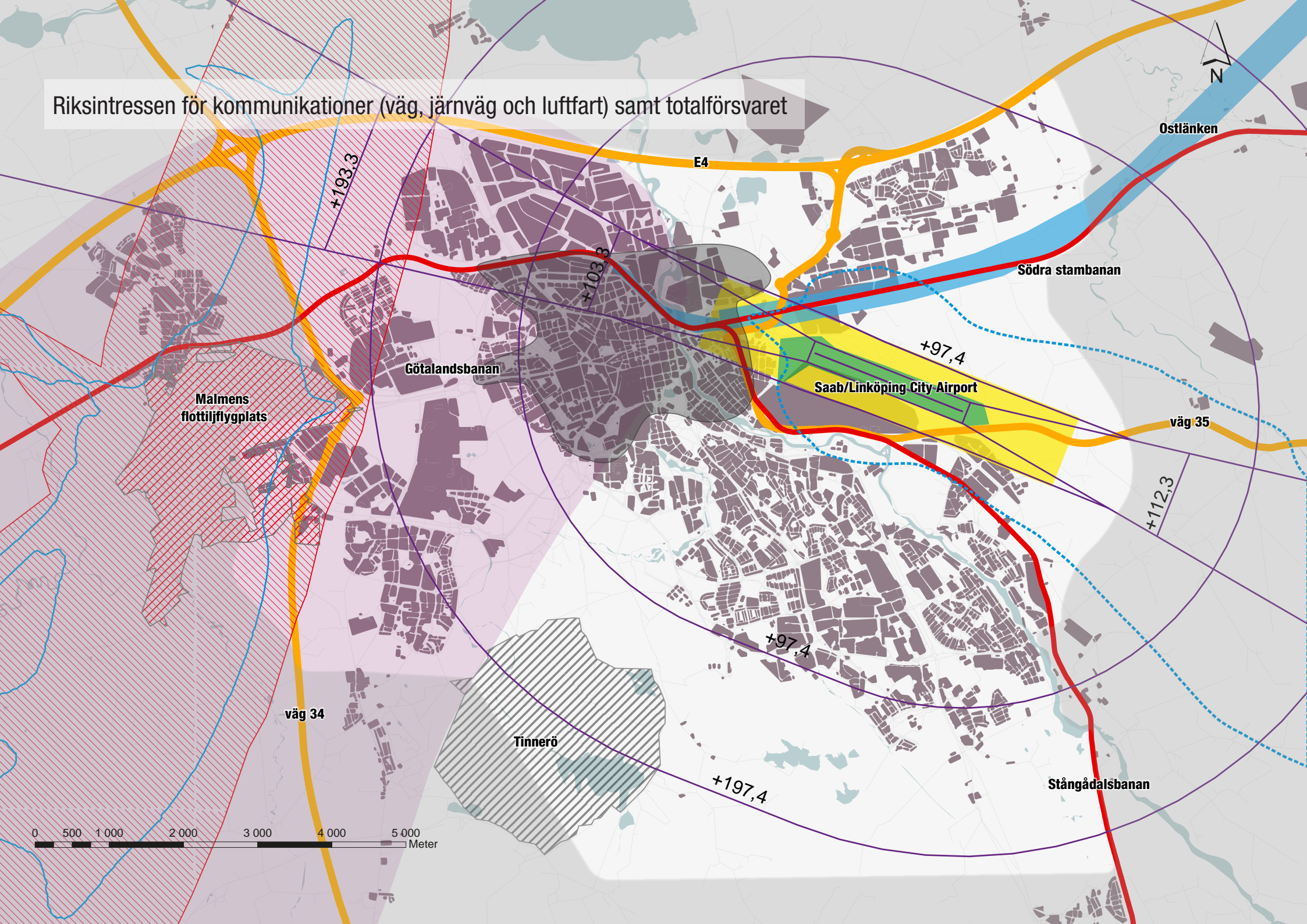
Hänsyn och bedömning av påverkan

Kommunen delar inte Länsstyrelsens bedömning att lerförekomsterna vid Kallerstad-Mörtlösa var av riksintresse enligt miljöbalken. Enligt kommunens uppfattning var lerförekomsterna vid Kallerstad-Mörtlösa inte unika. Sådana förekomster finns på flera platser i Linköpingstrakten. Enligt kommunens uppfattning kan dock miljöbalken 3 kap 7§ första stycket (värdefulla ämnen som inte är av riksintresse) tillämpas för de samlade lerförekomsterna i linköpingstrakten. Utvinning av lera i Kallerstad- Mörtlösa har slutförts.



Vårdsberg kyrka i bakgrunden. Foto: Alexandru Babos

Riksentressen för kommunikationer (väg, järnväg och luftfart) samt totalförsvaret



0 500 1000 2000 3000 4000 5000 Meter

	Riksintresse Väg. Trafikverkets anspråk 2014 och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
	Riksintresse Järnväg. Trafikverkets anspråk 2014 och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
	Korridor för Ostlänken. Trafikverkets anspråk 2014 och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2009.
	Utredningsområde för Götalandsbanan. Trafikverkets anspråk 2014 och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
	Civil flygplats, riksintresseområde. Trafikverkets anspråk 2014.
	Civil flygplats, riksintresseområde. Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
	Civil flygplats, påverkansområde buller. Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
	Flyghinderhöjd. Linköping kommuns syn enligt beslut 2010. Angivna höjder i RH 2000.
	Totalförsvaret, riksintresse Malmen. Försvarsmaktens anspråk 2014 och Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
	Totalförsvaret, påverkansområde Malmen. Försvarsmaktens anspråk 2014.
	Totalförsvaret, påverkansområde Malmen. Linköpings kommuns syn enligt beslut 2010.
	Totalförsvaret. Övrigt påverkansområde. Försvarsmaktens anspråk 2014.

Kommunikationer

Enligt 3 kapitlet 8§ miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationer skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Väg

Inom eller i direkt anslutning till planområdet anges vägarna 34, 35 samt E4 vara av riksintresse. E4 ingår i det transeuropeiska transportnätet TEN-T, riksväg 34 och 35 utgör förbindelser mellan regionala centra vilket innebär att vägarna är av särskild regional betydelse.

Befintliga och planerade vägar av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Detta innebär att vägnas funktioner ska skyddas avseende möjligheterna att erhålla

- god transportkvalitet och god närhet till andra regioner
- god tillgänglighet för samtliga trafikanter, vilket bl.a. innefattar att undvika lokaliseringar som innebär att vägen ger ökade barriäreffekter
- god trafiksäkerhet
- god miljö, både ur hälsosynpunkt, skydd av stads- och landskapsbild samt strävan efter estetisk utformning
- ett jämställt transportsystem

Hänsyn och bedömning av påverkan

Ny bebyggelse och nya verksamheter bör inte lokaliseras i anslutning till transportlederna på ett sätt som kan äventyra deras funktion. I Utvecklingsplanen föreslås på sikt en förflyttning av yttre ring till delar av väg 34 och väg 35. Planförslaget innebär dock att framkomlighetsbehovet längs dessa vägar förtydligas och åtgärderna bedöms bidra till att andelen bilresor i Linköping kommer minska enligt målet om en förändrad färdmedelsfördelning, varför riksintressena inte bedöms påverkas negativt.

Järnväg

Järnvägarna Södra stambanan samt Stångådalsbanan inklusive terminalanläggningar och bangårdar, samt korridorer för Ostlänken och Götalandsbanan utgör riksintressen. Riksintresseanspråket omfattar också de störnings- och riskzoner som omger de kommunikationsanläggningar som är av riksintresse.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Järnvägarna ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av dem. Utvecklingsplanens strategier och inriktningar och kommunens arbete måste bidra till utbyggnaden av hållbar infrastruktur i Sverige. Kommunens bedömning är att utbyggnaden av Ostlänken/Götalandsbanan inte får hindras av motstående riksintressen.

När sträckningen för Götalandsbanan har klarlagts är det denna som kommer att utgöra riksintresse. Då gäller samma rekommendationer för Götalandsbanan som för befintliga järnvägar, vilka innebär att själva banan utgör riksintresse samt tillhörande terminalanläggningar och bangårdar.

Luftfarten

Saab/Linköping City Airport är av Trafikverket utpekad som riksintresse. Grunden för utpekandet av flygplatsen som riksintresse enligt 3 kap miljöbalken är att flygplatsen har en fundamental regional betydelse.

Riksintresseområdet kring en flygplats utgörs av mark som direkt används eller kan komma att användas för luftfartens behov. För att säkerställa att funktionen luftfartsanläggning inte skadas ska utöver riksintesseområdet även omgivande influensområden skyddas. Influensområdet består av området för hinderfrihet och det område som påverkas av flygbuller (omgivningspåverkan).

Hänsyn och bedömning av påverkan

Inga åtgärder som hindrar flygtrafik enligt gällande tillstånd bör tillåtas inom riksintesseområdet (mark som direkt används för luftfartens behov). För influensområdet avseende flygbuller, tillämpas Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bo-

stadsbyggnader vid planering och byggande enligt plan- och bygglagen. För plan- och bygglovsärenden inom influensområdet avseende hinderfrihet tillämpas de flyghinderhöjder som redovisas i TÖP Miljö- och Riskfaktorer. Vid avsteg från hinderfrihetsnivåerna ska en särskild riskbedömning göras och samråd ske med Transportstyrelsen och Saab/Linköping City Airport.

Totalförsvaret

Enligt 3 kap 9§ miljöbalken ska områden som är av riksintresse för totalförsvaret skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Riksintresset för totalförsvarets militära del kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplanen, i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält samt flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan redovisa öppet. De senare har ofta koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem.

Inom planområdet finns Malmens flottiljflygplats. På Tinnerö finns också ett sk, Övrigt påverkansområde.

Malmens flottiljflygplats

Inom Linköpings ytterstad finns Malmens flottiljflygplats redovisat som riksintresse för totalförsvaret. Delar av riksintresseområdet går in i det geografiska området för Linköpings ytterstad. För att säkerställa att funktionen för totalförsvarets anläggning vid Malmens flygfält inte skadas ska utöver riksintesseområdet även omgivande påverkansområden, dvs. hinderfrihets- och flygbullerområden skyddas. Kring Malmen är inom en radie av 40 km utpekade ett generellt stoppområde för höga

objekt vilket inkluderar hela planområdet. Med höga objekt avses 20 m och högre utanför samlad bebyggelse och över 45 m inom samlad bebyggelse, enligt Lantmäteriets översiktskarta i skala 1:250 000. Plan- och bygglovsärenden som rör sådana höga objekt ska remitteras till Försvarmakten. Kommunen har inte accepterat att hela kommunen är påverkansområde för höga objekt.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Det påverkansområde för flygbuller som Försvarmakten anger grundas på maximalbullernivån 80 dBA, utan några överträdelser. Kommunen har inte ställt sig bakom detta synsätt. Linköpings kommun tillämpar Boverkets allmänna råd 2009:1 Flygbuller i planeringen. För militärt flyg innebär Boverkets allmänna råd att bostäder inte tillåts om bullernivån överstiger FBN 55 dBA. Råden avser fysisk planering enligt plan- och bygglagen.

Plan- och bygglovsärenden som rör höga objekt eller som är lokaliserade inom de av Försvarmakten utpekade påverkansområdena ska remitteras till Försvarmakten. Inga åtgärder som hindrar den militära flygverksamheten vid Malmen (enligt gällande tillstånd) bör tillåtas inom riksintesseområdet (mark som direkt används för flygverksamheten). För påverkansområdet kommer Boverkets allmänna råd (2009:1) att tillämpas beträffande

flygbuller.

Delar av riksintesseområdet för Malmens flottiljflygplats går in i planområdet för ytterstaden. Delar av planområdet är också beläget inom Försvarmaktens anspråk på påverkansområdet för buller, vilket kommunen inte har ställt sig bakom. Viss bostadsbebyggelse föreslås i planförslaget kunna tillkomma inom det påverkansområdet för buller som ligger kring Malmens flottiljflygplats. Kommunen bedömer dock inte att all form av störningskänslig bebyggelse inom Försvarmaktens utpekade påverkansområde för Malmen är förenligt med påtaglig skada på riksintresset. Kommunen bedömer att Boverkets allmänna råd 2009:1 är en lämplig avvägning mellan hänsyn till bullerstörningar, hänsyn till försvarsrelaterad verksamhet och önskemål om att kunna utveckla staden Linköping. Ingen ny bostadsbebyggelse föreslås inom avgränsningen för FBN 55 dBA.

För det övriga påverkansområde av intresse för totalförsvaret som av sekretesskäl inte kan redovisas i översiktsplanen kommer kommunen vid frågor om planläggning, förhandsbesked eller lov att samråda med Länsstyrelsen.

Vilka har jobbat med översiktsplanen?

Beställare

Beställare av Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad är kommunstyrelsen i Linköping.

Organisation

Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad är upprättad inom Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens översiktsplaneavdelning. Politiskt har arbetet letts av kommunstyrelsens strategiska utskott. Ansvariga tjänstepersoner är kommundirektör, samhällsbyggnadsdirektör och översiktsplanechef.

Planarbetet har bedrivits i projektform och letts av översiktsplanerare. I arbetet har ett flertal tjänstepersoner ingått. Översiktsplanerare, stadsarkitekt, stadsantikvarie, exploateringsstrateg, planarkitekt, trafikplanerare, exploateringsingenjör, kommunekolog och grafisk formgivare har deltagit från Plankontoret.

Representanter från Stadsmiljökontoret, Bygglövskontoret, Miljökontoret, Kommunlantmäteriet, Kommunledningsförvaltningen, Kultur- och fritidsförvaltningen, Social- och omsorgsförvaltningen, Utbildningsförvaltningen, Tekniska verken AB, Östgötatrafiken och Räddningstjänsten Östra Götaland har deltagit i projektet.

Foto

Där ingen annan information anges kommer bilderna från Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens bildarkiv.

Tryck

Elanders Sverige AB 2019

Särskilt framtagna underlag och utredningar, medverkande konsulter

Linköpings kommun 2018a, PM Kulturmiljö.

Linköpings kommun 2018, PM Tidigt samråd.

Linköpings kommun 2019, PM01 -Trafiksimuleringar för Ytterstadsplanen. Ecosoci 2019, Samlad konsekvensbeskrivning.

Mandaworks 2017, Potential för urbana kvaliteter.

NAI Svefa 2017, Markvärdesanalys.

Reuter Metelius Kulturmiljöspecialister 2018, Kulturmiljöutredning Berga.

WSP 2018a, Framtidsspaning fordon och trafik.

WSP 2018b, Ekonomiska styrmedel för minskad biltrafik.

WSP 2018c, Underlag för strategi rörande handel och kommersiell service i Linköpings ytterstad.

Synpunkter på planförslaget välkomnas!

VI VILL HA DINA SYNPUNKTER SENAST DEN 1 DECEMBER 2019

Märk synpunkterna UTVECKLINGSPÅN FÖR LINKÖPINGS YTTERSTAD och skicka dem till:

Linköpings kommun
KS Registrator
581 81 Linköping

eller med e-post till:
kommun@linkoping.se

Upplysningar lämnas av:

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, telefon 013-20 60 00
Översiktsplanerare Christina Lagneby, christina.lagneby@linkoping.se

