



Aktualiseringsprövning FÖP Kallerstad



Sammanfattning

I februari 2018 beslutar kommunstyrelsen i Linköpings kommun att inleda arbetet med en ny fördjupad översiktsplan för Stångebro. Detta som en del i kommunens parallella arbete med Trafikverkets järnvägsplan för Ostlänkens passage genom centrala Linköping. I samband med detta beslutas även att genomföra en aktualiseringsprövning av den fördjupade översiktsplanen för Kallerstad från 2010, vilken behandlar samma geografiska område.

Resultatet från aktualiseringsprövningen visar att den fördjupade översiktsplanen för Kallerstad delvis är aktuell, men att ett flertal av de bärande planeringsförutsättningarna är inaktuella. Ett par strategiska plandokument (Utvecklingsplan för Linköping innerstad och Arkitekturprogram för Linköpings innerstad) har hunnit antagits sedan dess. Aktualiseringsprövningen har till stor del utgått från dessa planer när huvuddragen och inriktningarna för den fördjupade översiktsplanen för Kallerstad har setts över. Den belyser även vilka planeringsrelaterade frågeställningar som behöver utredas vidare i nästkommande planeringsskede.

Innehåll

1	Inledning	4
1.1	Bakgrund	4
1.2	Syfte	5
1.3	Projekt mål	5
1.4	Avgränsningar	5
1.5	Genomförande	5
1.6	Process	6
1.7	Läsanvisning	6
2	Nya förutsättningar	7
2.1	Korridor för Ostlänken	7
2.2	Resecentrums läge	7
2.3	Järnvägslösning	8
2.4	Saabs miljötillstånd	8
2.5	Ändrad lagstiftning	8
2.6	Arkitekttävling och Detaljplaneprogram	9
3	Huvuddrag och inriktningar	11
3.1	Delvis aktuella	11
3.1.1	Stadsbyggnadsidé	11
3.1.2	Vision	12
3.1.3	Publika entréplan längs huvudstråk	12
3.1.4	Resecentrums funktioner	13
3.1.5	"Linköpingska" innerstaden	13
3.1.6	Bevarade av äldre byggnader	13
3.1.7	Konsekvensbeskrivning	14
3.2	Inaktuella	14
3.2.1	Planeringsmål	14
3.2.2	Järnvägen på bro	14
3.2.3	Kultur- och evenemangsstråk	14
3.2.4	Anders Ljungstedts gymnasium	15
4	Frågor som behöver uppmärksammas i kommande planarbete	16
4.1	Trafiknätets utformning	16
4.2	Förbindelser över Stångån	16
4.3	Tjust- och Stångådalsbanan	17
4.4	Handelsutredning	17
4.5	Kulturmiljöutredning	17
4.6	Teknisk försörjning	17
4.7	Stadsutbyggnad Stångebro	18
4.8	Lokalisering av offentlig och privat service	18
4.9	Miljö- och riskfrågor	19
4.10	Geografisk avgränsning	20
5	Slutsats	22

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Fördjupad översiktsplan för Kallerstad¹ antogs av kommunfullmäktige i maj 2010. Översiktsplanen förutsätter, i beskrivningar och förslag till bl a trafiknät, att järnvägsspåren ska gå i upphöjt läge – på bro. Sedan dess har en kompletterande järnvägsutredning genomförts 2014, där alternativet att järnvägen passerar i tunnel genom Linköping utreddes. I sitt remissvar till Trafikverket förordade kommunfullmäktige i Linköping (februari 2014) att Ostlänken och Södra stambanan ska gå i tunnel genom centrala Linköping.

2016 antogs Utvecklingsplan för Linköpings innerstad som behandlar det geografiska området. Samma år godkändes en aktualiseringsprövning av Linköpings översiktsplaner. I aktualiseringsprövningen konstaterades FÖP Kallerstad följande:

”ÖP Kallerstad bör fortsätta att gälla. Huvudinriktningen är fortfarande aktuell. Trafikfrågorna inom innerstaden inklusive Kallerstad kommer att studeras i Trafikplan för innerstaden. Framtida beslut avseende järnvägslösningar, ändrade flygbullerkurvor m.m. kan komma att innebära behov av nya fördjupningar av ÖP staden och/eller ändringar av ÖP Kallerstad.”

Länsstyrelsen framförde i sitt remissvar över aktualiseringsprövningen att aktualiteten för FÖP Kallerstad kommer att påverkas när beslut gällande Ostlänkens passage, samt utformning, genom Linköpings kommun har fattats.

Under 2018 inleder Trafikverket sitt arbete med järnvägsplan för Ostlänkens passage genom Linköping. En järnvägsplan är ett första steg mot en konkret järnvägslösning och ska ge en detaljerad beskrivning av järnvägsanläggningen samt hur den ska utformas. I järnvägsplanen studeras alternativa järnvägslösningar över och under mark samt stationens placering mellan riksväg 35 och Stångån. Linköpings kommun kommer, parallellt med Trafikverkets järnvägsplan, bland annat att ta fram en ny fördjupad översiktsplan för Stångebro med syfte att visa på kommunens vilja för markanvändning i anslutning till järnvägsplanen. Detta är bakgrunden till att kommunstyrelsen i Linköpings kommun i februari 2018 beslutade att påbörja en aktualiseringsprövning av den tidigare framtagna FÖP Kallerstad.

¹ I fortsättningen benämnd som ”FÖP Kallerstad”.

1.2 Syfte

Syfte med aktualiseringsprövningen är att skapa ett underlag för kommande FÖP Stångebro. Genom att aktualiseringspröva översiktsplanen skapas bättre förutsättningar i arbetet med att ta fram den nya översiktsplanen.

1.3 Projekt mål

Materialet presenteras i en rapport med vilka delar av FÖP Kallerstad som fortsatt är aktuella och vilka förutsättningar som har ändrats sedan antagande av planen 2010.

Följande frågeställningar ska behandlas i aktualiseringsprövningen:

- Finns det nya viktiga förutsättningar som påverkar översiktsplanen?
- Vilka förutsättningar är fortsatt aktuella?
- Vilka inriktningar är fortsatt aktuella?
- Vilka nya frågor behöver utredas i kommande FÖP Stångebro?

1.4 Avgränsningar

Aktualitetsprövningen omfattar endast gällande översiktsplan för Kallerstad. Aktualitetsprövningen ska göra en bedömning av vilka delar av översiktsplanen som i huvudsak är aktuella/inaktuella.

Aktualitetsprövningen ska däremot inte ange vad en eventuellt ny plan ska ha för innehåll och inriktning.

Lagen ställer inte krav på samråd eller utställning när det gäller aktualitetsprövning. Det ställs heller inga krav på miljökonsekvensbeskrivning.

1.5 Genomförande

För att besvara frågeställningarna ska rapporten behandla:

- Viktiga utmaningar och förändrade planeringsförutsättningar inför framtidens stadsbyggande.
- Nya kommunala beslut/avtal som i hög grad påverkar den översiktliga planeringen på platsen.

- Befolkningsprognoser.
- Ändrad lagstiftning.

1.6 Process

Kommunstyrelsen är ansvarig politisk nämnd och kommunstyrelsens planeringsutskott är politisk styrgrupp för denna aktualitetsprövning. Arbetet har genomförts i dialog inom miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, med andra förvaltningar samt med bl.a. Tekniska verken och Östgötatrafiken.

1.7 Läsanvisning

Efter rapportens inledande bakgrundskapitel följer avsnitt som i tur och ordning avhandlar nya planeringsförutsättningar på aktuellt planområde, övergripande vilka huvuddrag och inriktningar som behöver kompletteras samt ett urval av frågeställningar som är i behov av ytterligare utredningar.

2 Nya förutsättningar

I detta kapitel beskrivs ny kunskap och nya beslut, sedan 2010, som påverkar inriktningarna och huvuddragen i FÖP Kallerstad.

De förändrade planeringsförutsättningarna blir viktiga att beakta i kommande planeringsarbete med FÖP Stångebro och bör ses som ett komplement till kapitel fem (Frågor som behöver uppmärksammas i kommande planarbete) i denna aktualiseringsprövning.

2.1 Korridor för Ostlänken

Ett förslag till korridor för Ostlänken togs fram 2010 i samband med Trafikverkets järnvägsutredning. Korridoren sträckte sig då till Steningeviadukten och visade ett stationsläge öster om Stångån med järnväg på bro över ån. Detta arbete pågick parallellt med FÖP Kallerstad.

2014 gjordes en kompletterande järnvägsutredning för dragning genom Linköping. I den studerades möjligheten att passera centrala Linköping i tunnel, med förlängning fram till Glyttinge. Trafikverket har ännu inte tagit ställning till den järnvägslösningen. En järnvägskorridor fastläggs först vid godkänd järnvägsplan, vilket innebär att korridoren i dagsläget inte är bindande.

Järnvägskorridoren genom centrala Linköping är beroende av vilken järnvägslösning som väljs. Huruvida det blir en tunnel eller en markförlagd järnvägslösning är således helt avgörande för val av korridor.

2.2 Resecentrums läge

I FÖP Kallerstad pekades utredningsområde för ett nytt resecentrum ut. Inriktningen följde kommunfullmäktiges beslut från 2007 om ett nytt stationsläge direkt öster om Stångån. Under 2017 skrevs sedan ett avtal mellan Linköpings kommun och Sverigeförhandlingen som innebär utbyggnad av höghastighetsjärnväg genom Linköpings tätort, inkluderat en station i centralt läge mellan Stångån och riksväg 35 inom befintlig korridor. Inriktningen är att resecentrum får ett läge öster om Stångån och en järnvägslösning som minimerar barriäreffekter i tätbebyggda miljöer. Kommunens avtal med staten om resecentrums läge behöver beaktas i den fortsatta planeringen.

2.3 Järnvägslösning

Bro- eller tunnelläge har länge varit en fråga i samband med Ostlänkens passage genom centrala Linköping. FÖP Kallerstads förslag till järnvägslösning bygger på den järnvägsutredning som, av Trafikverket, pågick parallellt med planarbetet. Dåvarande anledning till valet av järnvägsbro över Stångån var att järnvägensutredningens slutade vid Stenigeviadukten, vilket gjorde det tekniskt omöjligt med tunnelalternativet. I samband med Trafikverkets kompletterande järnvägsutredning 2014 sträckte sig korridoren fram till Glyttinge. Detta skapade förutsättningar för en underjordisk passage. När Trafikverket nu inleder arbetet med en järnvägsplan kommer Ostlänkens dragning genom Linköping att konkretiseras. I det arbetet kommer olika scenarier att utredas.

2.4 Saabs miljötillstånd

Under 2018 fastställde Mark- och miljödomstolen ett nytt miljötillstånd för Saabs flygverksamhet och den civila flygverksamheten vid Linköping City Airport. Det nya tillståndet ger Saab AB möjlighet att fortsätta sin flygplanstillverkning förutsatt att start- och landningsbanan flyttas 600 meter i sydostlig riktning. Flytten innebär att bullerstörningar för Linköpings tätort kommer att minska genom ändrade flygvägar. En följd av banförflyttningen är att en delsträcka av riksväg 35 kommer att behöva dras om. Den nya sträckningen av riksvägen hanteras av Trafikverket.

Sammantaget innebär en förflyttning av start- och landningsbanan mycket färre bullerutsatta bostäder i jämförelse med nuläget. Åtgärderna innebär dessutom att färre personer vistas inom flygplatsens riskzoner och att bidraget till föroreningshalterna i tätortsluften minskas. Förutom detta skulle det ge ökade exploateringsmöjligheter framför allt i Kallerstad, Stångebro och Tannefors, i samband med Ostlänkens byggande.

2.5 Ändrad lagstiftning

Ett flertal nya lagar och regler inom samhällsbyggnad har tillkommit sedan FÖP Kallerstad togs fram. Ny nationell styrning inom trafikbuller och vattenkvalitet är dock de nya lagar som i huvudsak bedöms beröra aktuellt planområde.

Den 1 juni 2015 trädde *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande* i kraft. Förordningen innehåller bestämmelser beträffande att avsteg för väg- och spårtrafikbuller får göras från riktvärdet 60 dBA under förutsättning att alla bostäder får tillgång till en sida där ljudnivån är 60 dBA eller lägre. För små, enkelsidiga lägenheter upp till 35 kvm kan 65 dBA ekvivalent ljudnivå tillåtas utanför fasad. Beträffande flygbuller innebär

Trafikbullerförordningen att buller från civilt flyg inte bör överskriva 55 dBA FBN vid fasad.

Målet med *vattendirektivet* från EU är att alla ytvatten respektive grundvatten i Europa ska uppnå god ekologisk och kemisk status respektive god kemisk och god kvantitativ status. Vattendirektivet är implementerat i svensk lagstiftning, bland annat i 5 kap. miljöbalken och "Förordning (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön". Enligt denna lagstiftning fastställs ekologisk och kemisk status samt miljökvalitetsnormer för varje vattenförekomst (sjö, vattendragssträcka, grundvattenförekomst etc.). Aktuell status och krav via miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram revideras vart sjätte år (2015, 2021, 2027 osv.). Olika vattenförekomster har olika årtal då god ekologisk status respektive god kemisk status ska ha uppnåtts. För exempelvis Stångåns del behöver vattenkvaliteten förbättras och uppnå god ekologisk status till 2021 i enlighet med aktuell miljökvalitetsnorm (gäller 2015-2021).

Vattendirektivet med tillhörande lagstiftning innehåller dessutom bestämmelser om att en vattenförekomst inte får försämrans genom mänskligt agerande. Under 2015 kom den så kallade Weserdomen som fastslog att det inte är tillåtet att överhuvudtaget försämrans någon kvalitetsfaktor för en vattenförekomst. Stångåns vattenkvalitet blir således viktig att beakta i kommande planeringsarbete.

2.6 Arkitektävling och Detaljplaneprogram

År 2012-2013 genomför Linköpings kommun en arkitektävling på FÖP Kallerstads vision om att innerstaden växer över ån. Sex kvalificerade tävlingsgrupper med högt nationellt och internationellt anseende arbetade fram olika förslag på brolösning med struktur kring det nya stationsläget. Det vinnande förslaget "Åstad" av Rundqvist, Metro och Sydväst vann arkitektävlingen. Förslaget byggde på en ny station i form av en brokonstruktion med upp-/nedgångar på vardera sidan om ån.

Arkitektteamet deltog senare i arbetet med ett planprogram för Stångebro. Planförslaget stödde huvuddragen i FÖP Kallerstad, men ersatte inriktningen om järnvägsbro med järnvägstunnel och delvis underjordisk station, där perrongerna förlades under Stångån (se bild 1).

2015 pausades arbetet med planprogrammet då kommunen beslutade att istället invänta Trafikverkets arbete med järnvägsplan. Avsikten är nu att avsluta planprogrammet och istället ersätta med FÖP Stångebro. Noteras bör dock att arbetet har varit omfattande och resulterat i ett brett utredningsmaterial som kan användas inför fortsatt arbete.



Bild 1. Arbetsmaterial från Planprogrammets skisser över stadsstrukturen som byggde vidare på det vinnande arkitektbidragets grundprinciper, fast med järnväg i tunnel istället för på bro.

3 Huvuddrag och inriktningar

Vid genomgång av FÖP Kallerstad kan det konstateras att stora delar av dess planförslag fortsatt är aktuellt. Av den anledningen redogörs endast här de huvuddrag och inriktningar som bedöms delvis aktuella samt inaktuella. Denna rapport redovisar endast de inriktningar som har förändrats sedan 2010 och bedöms ha inverkan på kommande planarbete.

3.1 Delvis aktuella

Nedan redovisas sådana huvuddrag och inriktningar som bedöms delvis aktuella, d.v.s. att vissa mindre ändringar har skett sedan FÖP Kallerstad antogs.

3.1.1 Stadsbyggnadsidé

Den grundläggande stadsbyggnadsidén i FÖP Kallerstad är att en utvidgad innerstad med en kvartersstruktur och en sammanhållande diagonal esplanad etableras öster om Stångån. Stadsbyggnadsidén är på en övergripande nivå fortsatt aktuell, men har fördjupats i både Utvecklingsplan för Linköpings innerstad och i Arkitekturprogrammet. Bedömningen är att det är för tidigt att låsa fast den fysiska utformningen av Stångebro och att den diagonala esplanaden är för specifikt utformad. På ett övergripande plan bör istället Arkitekturprogrammets stadsbyggnadsprinciper gälla.

Plankartan för FÖP Kallerstad (se bild 2) markerar en skrafferad yta för torg/torgstråk i anslutning till utredningsområdet för nya resecentrum. Ytorna innebär ett sammanhängande område för vistelse och personliga möten, b.l.a. under järnvägsbron på vardera om Stångån. Dessa ytor utgör en bärande idé i plankartan. Det är väsentligt att den vidare planeringen och utvecklingen stöder dessa stråk vid en eventuell järnväglösning på bro.

3.1.4 Resecentrumets funktioner

Nya resecentrum föreslås i FÖP Kallerstad, förutom själva resefunktionerna, även innehålla handel, kontor och offentlig service med högt kontaktbehov, restauranger, caféer, barer, lokaler för kvalificerad utbildning och forskning, hotell m.m. Trots att FÖP:en anger att ytterligare analyser får värdera det mer precisa innehållet i resecentrumområdet är bedömningen att förslag på funktioner uttrycks allt för specifikt sett ur ett översiktsplaneperspektiv. Utvecklingsplan för Linköpings innerstad har en mer generell hållning, då den förslår att kvarteren kring den nya stationen kommer att vara särskilt intressanta för etablering av till exempel snabbt växande kunskapsbaserade tjänstenäringar. Huvuddragen bör inför fortsatt arbete utgå från att det nya resecentrumområdet ska bli en del av den utvidgade innerstaden genom att innerstadskvaliteter tillförs på platsen.

3.1.5 "Linköpingska" innerstaden

FÖP Kallerstad anger som en inriktning att den "linköpingska" innerstaden ska vara förebild för utvidgning av innerstaden, vilket dock inte innebär att den gamla staden ska kopieras, utan att den nya ska behålla den gamlas identitet. I Utvecklingsplan för Linköpings innerstad är bedömningen att grundkvaliteterna i stadskärnan är en förutsättning för utveckling. Med detta som utgångspunkt kan även stadskärnan fortsatt bli föremål för förnyelse och ges mer och bättre stadskvaliteter.

I Arkitekturprogram för Linköpings innerstad, vilken tar ett bredare grepp kring denna fråga, finns ett förhållningssätt om att kunna bygga högre och tätare. Det "linköpingska" så som det formuleras i FÖP Kallerstad är alltför detaljreglerande. Arkitekturprogram för Linköpings innerstad har ett annat förhållningssätt och bygger på att byggaktörerna själva tar initiativ till en berörande och intressant arkitektur som motsvarar Arkitekturprogrammets kriterier för arkitektur av god kvalitet.

3.1.6 Bevarade av äldre byggnader

FÖP Kallerstad redogör i en av inriktningarna för att de äldre byggnaderna inom planområdet bör bevaras. Idag råder dock en större insikt om de kulturmiljöer som präglar planområdet, där fler platser med höga kulturvärden bör omhändertas i arbetet med att bevara, bruka och utveckla Stångebro. Bedömningen inför fortsatt arbete är således att kunskapen om områdets kulturhistoria bör omfatta helhetsmiljöer och inte endast begränsas till enstaka byggnadsverk.

3.1.7 Konsekvensbeskrivning

Ekonomisk konsekvensbeskrivning, liksom en miljökonsekvensbeskrivning, kommer att behöva göras i samband med att FÖP Stångebros utarbetas. Då det i nuläget är högst osäkert hur strukturen med ett nytt resecentrum i stadsdelen utformas, går det inte att dra slutsatsen att konsekvensbeskrivningarna i FÖP Kallerstad fortsatt skulle vara aktuella. Bedömningen är dock att kommande konsekvensanalyser till stor del kan utgå från det tidigare framtagna materialet.

3.2 Inaktuella

Nedan redovisas de huvuddrag och inriktningar som inte längre anses vara aktuella sedan FÖP Kallerstad antogs.

3.2.1 Planeringsmål

Planeringsmålet för FÖP Kallerstad är satt till 170 000 invånare i kommunen, med en utblick mot 200 000 invånare i kommunen. Linköping växer snabbt och folkmängden i kommunen ökade med ca 2 700 personer under 2017. Utifrån de senaste befolkningsprognoserna uppnår kommunen 160 000 redan under 2018. I kommunens översiktsplanarbete är blicken numera fäst mot en planeringshorisont som anger en långsiktig utblick på 250 000 invånare i kommunen.

3.2.2 Järnvägen på bro

I FÖP Kallerstad förutsätts järnvägen passera Stångån över en ny järnvägsbro. I senare översiktsplaner (b.l.a. i Utvecklingsplan för Linköpings innerstad) har kommunens hållning varit att den nya järnvägen ska passera i en tunnel under Stångån. I samband med att Trafikverket nu går in i arbetet med järnvägsplan hålls alternativen om järnvägslösning öppna till dess att ett beslut i frågan är fattat. För Linköpings stadsutvecklings del är det viktigt att i det fortsatta arbetet sträva efter en barriärfri lösning.

3.2.3 Kultur- och evenemangsstråk

I FÖP Kallerstad angavs en inriktning om ett kultur- och evenemangsstråk från Konsert & Kongress längs Vasavägen, förbi nuvarande järnvägsstation vidare till Saab Arena och fotbollsarenan. 2014 antogs Eventstrategi för Linköpings kommun, vilken bland annat sätter fokus på behovet av publika arenor med god eventkapacitet. För att kunna utnyttja de fördelar som Linköping har som plats för möten och evenemang finns behov av en anläggning med större kapacitet och bättre flexibilitet än den Konsert & Kongress kan erbjuda idag. Kommunstyrelsen har mot bakgrund av detta fattat beslut om att gå vidare med en lokaliseringsutredning för att i ett tidigt skede utreda konsekvenserna av en alternativ framtida lokalisering för en ny Konsert & Kongressanläggning. Vid

en eventuell flytt av dagens Konsert & Kongressanläggning försvinner en av ändpunkterna i FÖP Kallerstads kultur- och evenemangsstråk. I dagsläget har lokaliseringsutredningen pausats, för att avvakta järnvägsplaneringen och översiktsplaneringen.

I senare översiktsplaner anges inte kultur- och evenemangsstråket överhuvudtaget. Utvecklingsplan för Linköpings innerstad anger istället inriktningar för kultur, vilka avser begreppet kultur i vid bemärkelse och som drivkraft för innerstadens utveckling. Bedömningen är att Utvecklingsplanens inriktningar bör följas.

3.2.4 Anders Ljungstedts gymnasium

Anders Ljungstedts gymnasium bedöms i FÖP Kallerstad kunna bestå och förändras samt utvecklas på samma plats som idag. Då ett nytt resecentrum kan komma att placeras mer österut än vad som pekats ut i FÖP Kallerstad, finns det risk att gymnasieskolan kan behöva flyttas. Framtida studier får således utvisa vilken markanvändning som avses på platsen.

Utbildningsförvaltningen ser vikten av att FÖP Stångebro belyser framtiden för fastigheten där Anders Ljungstedts gymnasium idag är lokaliserad. Skulle järnvägens dragning påverka gymnasiets fastighet behövs ett ställningstagande till hur behovet av framtida gymnasieutbildning inom yrkesförberedande program ska tillgodoses.

Kommunstyrelsen i Linköpings kommun har beslutat att Bildningsnämnden i samarbete med Samhällsbyggnadsnämnden får genomföra en lokaliseringsutredning för en ny gymnasieskola.

4 Frågor som behöver uppmärksammas i kommande planarbete

Detta kapitel beskriver kort vad aktualiseringsprövningen har identifierat som viktiga planeringsutmaningar inför det fortsatta planarbetet, vilka kräver djupare utredningar.

4.1 Trafiknätets utformning

Det behöver tas ett omfattande grepp över trafiknätets utformning på båda sidor om Stångån, då denna är beroende av järnvägslösning, Resecentrums lokalisering och dess krav på b.la. bytestider. Enligt Östgötatrafiken behövs mer konkret information om resecentrums utformning och placering innan de kan se över vilka trafikeringskrav och behov som behövs i arbetet med kommande FÖP Stångebro. Med en lokalisering längre österut, sett från Stångån, behövs samtliga anslutande in- och utfartsvägar ses över.

Östgötatrafikens bedömning är att ju längre bort från centrum som kollektivtrafiknoden hamnar desto sämre, sett ur ett reseperspektiv med eventuellt längre restider som följd. Med rätt planering av stadens kollektivtrafik behöver dock inte avståndsskillnader vara helt avgörande, vilket fortsatt utredning får utvisa.

Det regionala perspektivet lyfts, i FÖP Kallerstad, fram som en viktig strategi. Det beskrivs i planen hur ett nytt resecentrum ska utformas till att ha regionens bästa tillgänglighet vad gäller kollektiva transporter. Det nya läget för resecentrum kommer att påverka denna tillgänglighetsaspekt.

4.2 Förbindelser över Stångån

Vad avser utvecklingen av miljön runt Stångån, föreslår FÖP Kallerstad fler förbindelser över ån. Bland annat diskuteras nya gång- och cykelbroar i Nygatans respektive Ågatans samt Vasavägens förlängningar. Dessutom föreslås nuvarande Tullbro få ett nytt läge beroende på järnvägslösning. För känslan av sammanhang över ån och för att på sikt kunna nå upp till visionen om en utvidgad innerstad behövs fler förbindelser och kopplingar över Stångån.

FÖP Kallerstad tar även upp Kinda kanal/Stångån och seglingsfri höjd upp som en mål- och intressekonflikt. Planen föreslår högre brohöjder där detta är möjligt och att det i övrigt, där så är möjligt, ordnas öppningsbara broar för att främja båtlivet. FÖP:en anger dock att inriktningen om brohöjder är preliminär och att frågan behöver studeras ytterligare.

Gällande brohöjder längs Stångån är bedömningen att öppningsbara broar skulle få en negativ inverkan på kommunens målbild om en snabb och effektiv kollektivtrafik till och från nya resecentrum över Stångån. Det bör dock tas ett bredare grepp i frågan med tanke på de nuvarande broarnas ålder, vilket medför att de ändå kan komma att behöva renoveras/byggas om. Detta har studerats under Planprogram för Stångebro.

4.3 Tjust- och Stångådalsbanan

Trafikverket avslutade 2016 en åtgärdsvalsstudie för stråken Västervik – Linköping (Tjustbanan) och Kalmar – Linköping (Stångådalsbanan). Åtgärdsvalsstudien visar att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att utveckla banorna för persontrafik. Detta då de beräknade nyttorna inte bedöms överväga kostnader av åtgärderna. Studien har ännu inte lett fram till något ställningstagande från Trafikverkets sida kring val av lösning.

4.4 Handelsutredning

Idag återfinns en övervägande andel av Linköpings innerstads handel/verksamheter på västra sidan om Stångån. Med nytt resecentrum och stadsomvandling av Stångebro, behövs fördjupade utredningar för hur en handelsetablering kan ske på Stångåns östra sida. I takt med innerstadens expansion över ån behöver förutsättningar för handelns utvidgning tillskapas. En viktig utgångspunkt i detta uppdrag är att nyetablerad handel inte ska konkurrera ut handeln i nuvarande stadskärna, utan istället ses som ett komplement till den senare.

4.5 Kulturmiljöutredning

Kunskapsunderlag för de kulturhistoriska miljöerna i FÖP Kallerstad bedöms som bristfälliga och är i behov av en uppdatering. Det behövs därför skapas en ökad förståelse för planområdets kulturhistoriska värden och kvaliteter för att dessa ska kunna inarbetas i den framtida planeringen, med fokus på bebyggelse och omgivande landskap.

4.6 Teknisk försörjning

Tekniska verken bedömer, sett ur deras verksamhetsperspektiv, att FÖP Kallerstad i stort är aktuell. Vad gäller Tekniska verkens biogasanläggning norr om Kallerstadsleden anger FÖP Kallerstad att det pågår åtgärder för att komma tillrätta med luktproblem 200 meter från anläggningen och på E4:an. Dessa

åtgärder är sedan länge genomförda och vid normal drift förekommer idag ingen luktolägenhet vid passering längs E4:an.

Vad gäller Nykvarnsverket luktar det ungefär lika mycket idag som det gjorde när FÖP Kallerstad antogs, d.v.s. samma resonemang om skyddsavstånd som står i FÖP Kallerstad gäller alltså idag.

Fiberutbyggnad beskrivs inte i FÖP Kallerstad. Här önskar Tekniska verken en kommentar, liknande för elnät om att det finns goda förutsättningar för anslutning till fibernätet.

En recipientbedömning med fokus på de föroreningar som är vanliga i dagvatten har visat att b.l.a. Stångån tydligt påverkas av dagvatten. Dagvattenlösningar med rening behöver, i samband med förtätning av Stångebro, anläggas i tillräckligt hög utsträckning. Av denna anledning är det angeläget att kommande planarbete belyser riskerna med ökade halter av föroreningar i Stångån och att detta kan innebära att miljö kvalitetsnormerna inte uppfylls, eller att vattendragets status i värsta fall försämras. Dagvattenhanteringen behöver således vara en självklar beröringspunkt i den fortsatta samhällsplaneringen för området.

4.7 Stadsutbyggnad Stångebro

I FÖP Kallerstad förslås en bebyggelse inom stadsdelen på i genomsnitt 4-6 våningsantal. Fullt utbyggd, bedömer FÖP:en att stadsdelen kan komma att innehålla 5 000 bostäder. Sedan FÖP Kallerstad togs fram 2010, har förhållningssättet förändrats till att vilja bygga högre och tätare i staden (se avsnitt 3.1.5). Ett exempel på detta är bedömningen i 2017 års planreserv som medger att den nya stadsdelen, fullt utbyggd, kan innehålla 8 000 bostäder baserat på Utvecklingsplan för Linköpings innerstad. Förslag på etapputbyggnad bör studeras i FÖP Stångebro.

4.8 Lokalisering av offentlig och privat service

Kultur- och fritidsförvaltningen framför att nuvarande fotbollsplaner på Stångebro Sportfält behöver ersättas ifall området exploateras. Vid exploatering av dessa behöver planerna ersättas med en minst lika stor yta. Detsamma gäller för nuvarande bandyarena, Anders Ljungstedts gymnasium och dess två idrottshallar samt de två fotbollsplaner som ligger norr om skolan. Förutom utrymme för idrottsanläggningar är det viktigt att det i området finns ytor för rekreation, spontanidrott och annan fysisk aktivitet.

På uppdrag av kommunstyrelsen genomfördes en utredning om en eventuell multihall i Linköping. Lokaliseringsutredningen presenterades på kommunstyrelsen i början av 2018 och rekommenderade att kv. Paddan

undersöks vidare som ett första alternativ. Även Utbildningskontoret ser behovet av ytterligare idrottshallar. Lokaliseringsutredningen utgör underlag till FÖP Stångebro.

Utifrån antalet planerade bostäder i området behövs, enligt Utbildningsförvaltningen, planering för mark med S-markering för förskola och grundskola. FÖP Kallerstad beskriver förskolor med plats för 120 barn och skolenheter med plats för 120-140 elever. Utbildningsförvaltningen bedömer att förskolor med plats för 120 barn är en möjlig skrivning, men att skolenheter med 120-140 elever inte är möjliga. Enligt dem behöver en skolenhet ha en volym för 350 elever eller mer för att vara hållbara över tid.

4.9 Miljö- och riskfrågor

Inom planområdet för FÖP Kallerstad finns ett antal miljö- och riskfaktorer², vilka behöver beaktas i kommande planarbete. Länsstyrelsen påtalade även detta i sitt remissvar för aktualiseringsprövningen 2016, då de konstaterades att FÖP Kallerstad främst är i behov av uppdatering gällande miljö- och riskfaktorer vad avser statliga och mellankommunala intressen. Följande faktorer är väsentliga att behandla i FÖP Stångebro:

- **Kraftvärmeverket**
I södra delen av Tornby finns idag kraftverket som är en stor och viktig del av b.l.a. värmeförsörjningen i Linköping. I FÖP Kallerstad föreslås kraftvärmeverket på sikt behöva flyttas för att åstadkomma en stadsutveckling på platsen.
- **Flygtrafik**
Fortsatt planarbete behöver främst beakta eventuell förändrad flygrisk utifrån det senaste fastställda miljötillståndet för flygverksamheten vid Saab AB/Linköping City Airport.
- **Luktstörningar**
Strax utanför planområdet, norr om Kallerstadsleden, finns Nykvarsverket. Denna har en omgivningspåverkan genom främst lukt. Reningsverket har genom sin direkta närhet en stor påverkan på rekreationskvaliteten längs Stångåstråket. Även Scans verksamhet kan påverka planområdet ur detta avseende. Åtgärder för att komma till bukt med luktstörningarna behöver studeras i kommande planarbete.
- **Spårtrafik**
Kommande planarbete behöver beakta riskerna med spårtrafik genom

² För ytterligare läsning, se ”Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun”.

de centrala delarna av staden, i synnerhet vad gäller planeringen för transporter av godståg. De nya spåren behöver planeras så att de utgör acceptabel risk för eventuella olyckor. Vibrationer är en typ av störning som oftast orsakas av ojämnheter i järnvägsspår. Det är motiverat att de nya spåren utformas med vibrationsdämpare åtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga.

- **Farligt gods**

I Linköpings transporteras farligt gods på både järnväg (se ovan) och väg. För transporter på väg är Kallerstadsleden utpekad sekundärled för farligt gods. Med en prognostiserad ökning av godstrafik i framtiden och en vilja att förtäta längs Kallerstadsleden, är det viktigt att i tidigt skede utreda vilka risker som kan tolereras samt vilka åtgärder som behöver göras. I Översiktsplan för staden Linköping pekas Ullevileden ut som ny rekommenderad färdväg för farligt gods i stället för Kallerstadsleden.

- **Trafikbuller**

Väg- och järnvägstrafik utgör den dominerande bullerkällan i Linköpings kommun. Trafikbulleraspekten behöver studeras vidare i FÖP Stångebro.

- **Luftföroreningar**

Vägtrafiken är den dominerande källan till höga halter av partiklar och kvävedioxid. Högst halter återfinns i täta gaturum på hårt trafikerade vägar. Detta behöver analyseras i samband med trafiknätets utformning på båda sidor om Stångån.

4.10 Geografisk avgränsning

Parallellt med Trafikverkets järnvägsplan för Ostlänken genom centrala Linköping, kommer kommunen att arbeta fram två fördjupade översiktsplaner, en för Steninge och en för Stångebro (se illustration nedan). FÖP Stångebros planområde sammanfaller till stora delar med FÖP Kallerstad.

I norr och i öster sker avgränsningen mot Kallerstadsleden och riksväg 35. Mot innerstaden avgränsas planområdet av Järnvägsgatan, Hamngatan och Drottninggatan. Skillnaden mellan FÖP Kallerstad och FÖP Stångebro återfinns i de södra delarna där planområdet föreslås omfatta ett något större geografisk område av Tannefors. Närmare dragning av gränsen kommer att göras under planarbetet.

Gränsdragningen mellan FÖP Steninge och FÖP Stångebro kan komma att behöva justeras under planarbetet. För FÖP Stångebros del innebär detta planområdets gräns i väster mot Steninge.

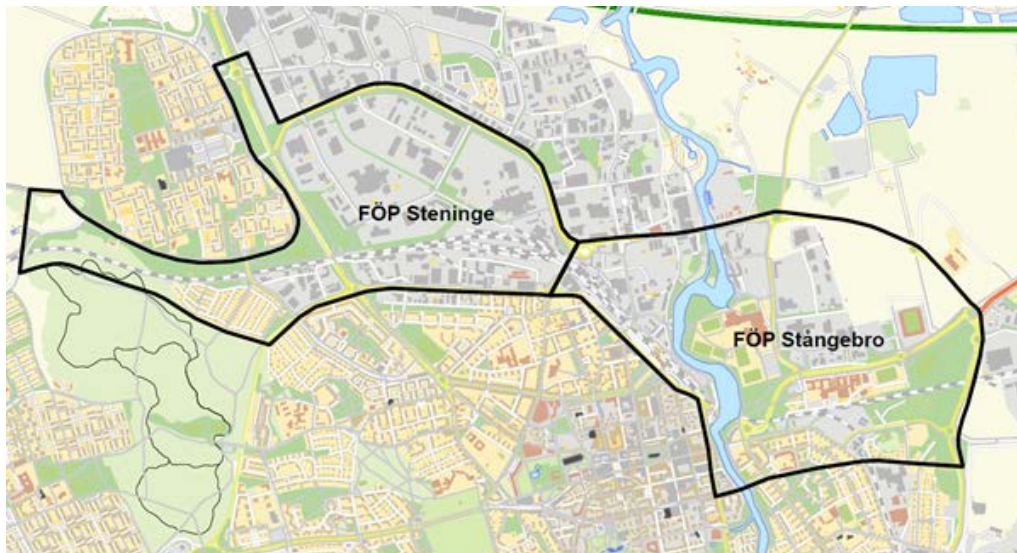


Bild 3. Geografisk avgränsning FÖP Steninge och FÖP Stångebro.

Inför fortsatt arbete med de båda fördjupade översiktsplanerna behövs en tydlig avgränsning mellan Steninge och Stångebro, som gör det lätt att urskilja vad som ska hanteras i respektive plan. Det bedöms som fortsatt viktigt att FÖP Stångebro omfattar båda sidor om Stångån och därmed det centrala Stångåstråket.

5 Slutsats

Sedan FÖP Kallerstad antogs, har flera kommunala strategiska planeringsdokument antagits och avtal slutits som påverkar den fortsatta planeringen av Stångebro. Av denna anledning uppstår ett behov av att omarbete översiktsplanen.

Strukturbildande i FÖP Kallerstad är resecentrums placering och val av järnvägslösning. Därför bör järnvägsplanering och översiktsplanering ske parallellt på samma sätt som skedde 2010.

Överlag är bedömningen att FÖP Kallerstads inriktningar håller en för hög detaljeringsgrad, för en översiktsplan av detta slag. Det är viktigt att en översiktsplan är tillräckligt principiell och övergripande. Alltför detaljerade inriktningar kan innebära eventuella låsningar i det fortsatta planeringsarbetet med detaljplaner. Den nya översiktsplanen bör samtidigt vara så pass detaljerad att detaljplaneprogram inte behövs.

En viktig utmaning i arbetet med FÖP Stångebro blir att åstadkomma en balans mellan bostäder och privat/offentlig service. Först därigenom kan en blandad stadsdel med god exploateringsekonomi börja ta form.