

Utställningshandling april 2021

Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad

Tillägg till Översiktsplan för staden Linköping



Linköping
Där idéer blir verklighet

Sammanfattning

Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad syftar till att inom ytterstadens planområde skapa förutsättningar för de inriktningar som sedan tidigare antagits i Översiktsplan för staden Linköping. Utvecklingsplanen ska ta ett fördjupat grepp kring den befintliga staden och de tre byggstenarna bebyggelse, gröna platser och stråk samt kommunikationer. Samlat presenteras också en långsiktig vision om en hållbar utveckling för att fortsätta utveckla Linköpings ytterstad i en positiv riktning.

Linköpings ytterstad består av tätorten, undantaget innerstaden, och dess närmaste omland. Inom planområdet bor drygt 80 000 personer. Ytterstaden har vuxit kraftigt, framförallt under 1900-talets senare hälft, och är idag en attraktiv boendemiljö med många kvaliteter. Dess utmaningar består bland annat i att skapa plats för den väntade befolkningstillväxten och de behov i olika system som det medför, samtidigt som ytterstadens befintliga kvaliteter tillvaratas och nya utvecklas. Ett gott serviceunderlag, ett effektivt och hållbart transportsystem samt klimatanpassning är exempel på utvecklingsbehov i den fysiska miljön.

Utifrån Översiktsplan för staden Linköpings inriktning har en vision och en utvecklingsstrategi tagits fram, som syftar till att ytterstaden ska utvecklas till en än mer attraktiv plats att bo, leva och verka på och att denna utveckling ska bidra till att nå övergripande mål om en hållbar utveckling. Den övergripande utvecklingsstrategin är att förtäta och utveckla ytterstadens lokala centrum, i planen kallade noder, och koppla dem samman med varandra och med innerstaden längs urbana stråk.





I dessa stråk och noder utvecklas tätare bebyggelse och gena och effektiva kommunikationer. Ytterstaden blir flerkärnig, blandad och mer innehållsrik. Den ökade, koncentrerade tätheten skapar underlag för ett förbättrat utbud av handel, service och kollektivtrafik, samtidigt som andra delar av ytterstaden kan bevaras gröna och utvecklas för rekreation, biologisk mångfald och klimatanpassning av staden.

I planförslaget ges inriktning för utvecklingen av stads- och stadsdelsnoder, urbana stråk och annan bebyggelseutveckling i ytterstaden. Utvecklingsstrategier ges också för stadsnära natur- och friluftsområden, stadsdelsparker och andra grönområden, samt gröna stråk och spridningslänkar. Ett övergripande nät med huvudstråk för cykel, kollektivtrafik och biltrafik, regionala förbindelser och bytespunkter beskrivs också. Utvecklingsstrategierna kompletteras med tematiska principer för arkitektonisk kvalitet, social sammanhållning, kommersiell och offentlig service samt hållbar utveckling.

Genomförandet av de utvecklingsstrategier som föreslås är en nyckelfråga. Samordning och prioritering mellan projekt och investeringar bedöms vara nödvändigt för att positiva synergieffekter ska kunna uppstå. I slutet av handlingen beskrivs ett möjligt sätt att genomföra utvecklingsplanens huvudsakliga utbyggnad, fördelat över tre utvecklingssteg.





Utvecklingstrategi för bebyggelse

Stadsdelscentrum





-  Stadsnod
-  Tvåkärnig sammanlänkad stadsnod
-  Stadsdelsnod
-  Tvåkärnig sammanlänkad stadsdelsnod

Urbana stråk

Utbyggnadsområden







-  Nya stadsdelar
-  Tillägg till befintliga stadsdelar
-  Områden med potential för stadsomvandling
-  Bebyggelseområden på lång sikt

Målpunkter

-  Handelsområden
-  Evenemangsområden
-  Anläggningar för idrott- och fritid
-  Kommunalt/regionalt besöksmål

Utvecklingsstrategi för gröna platser och stråk

Grönområden

-  Stadsdelspark
-  Ny stadsdelspark, schematiskt läge
-  Närpark, närnatur och gröna mellanrum
-  Stadsnära natur- och friluftsområden
-  Koloniområden
-  Gröna mötesplatser i Utvecklingsplan för Linköpings innerstad (2019)

Utvecklingsstrategi för kommunikationer

Cykeltrafik

- Cykellänken

Kollektivtrafik

- Nytt resecentrum, schematiskt läge
- Knutpunkt, schematiskt läge
- Stomlinjer för kollektivtrafik

Biltrafik

- Huvudstråk för biltrafik (Y-ring)
- Framtida huvudstråk för biltrafik (Y-ring)
- Förändringar i befintliga huvudstråk för biltrafik

Regionala kommunikationer

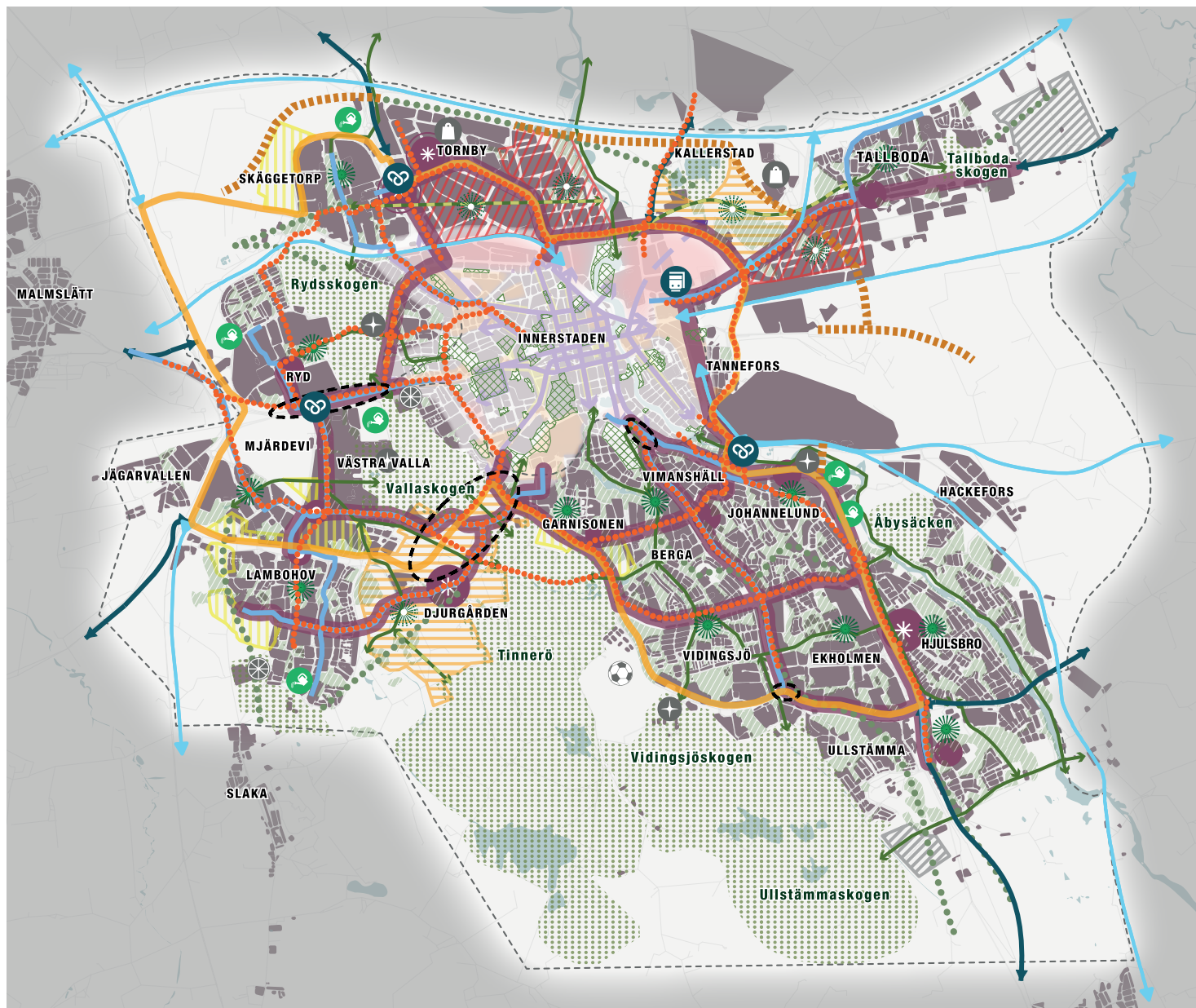
- Regionala förbindelser
- Omlandets kopplingar

Strukturomvandlingar

- Utredningsområde

Gröna stråk och spridningslänkar

- Gröna stråk
- Nya gröna stråk, schematisk sträckning
- Spridningslänkar



De formella plankartorna är digitala och nås via linkoping.se/ytterstaden eller med hjälp av QR-koden på planhandlingens baksida. Denna karta är främst avsedd som illustration för att underlätta läsning av planbeskrivningen.

Innehåll

Sammanfattning	2
Innehåll	4
Förord	5
1. Om utvecklingsplanen	6
Om översiktsplanering	7
Ett tillägg till Översiktsplan för staden Linköping (2010)	8
Om planhandlingarna	10
2. Bakgrund	12
Syfte	13
Om Linköpings ytterstad	14
Tidsperspektiv för planens genomförande	16
Mål och utgångspunkter i andra styrdokument	16
Om avvägningar som gjorts i planen	18
3. En ytterstad i hållbar utveckling	20
Vision för Linköpings ytterstad	21
Övergripande inriktning	22
Tematiska principer	24
Ledord för ytterstadens utveckling	31
4. Utvecklingsstrategi	32
Utvecklingsstrategi för bebyggelse	33
Utvecklingsstrategi för gröna platser och stråk	50
Utvecklingsstrategi för kommunikationer	61
5. Riksintressen i ytterstaden	74
Naturvården	75
Kulturmiljövården	78
Friluftslivet	81
Anläggningar för vattenförsörjning	82
Värdefulla ämnen och mineraler	82
Anläggningar för kommunikationer	83
Totalförsvaret	84
6. Genomförandebeskrivning	86
Genomförande av utvecklingsplanen - en del av en kontinuerlig och innovativ process	87
Stegvis utveckling, prioritering och samordning behövs	88
Utbyggnadsordning till 2060	89
Handlingsprogram med särskilda insatser de kommande åren	100
Referenser och medverkande	104



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. De senaste årens kommunala OBS-rapporter (Omvärldsbevakning - Bedömning - Strategi) har också visat på utmaningar för Linköping i form av exempelvis segregation och bostadsbrist. Det krävs organisering, prioritering och utveckling av stadens bebyggelse samt en förståelse för hur bebyggelsen får staden att fungera för att främja attraktivitet och en hållbar utveckling.

Det strategiska arbetet med att utveckla Linköping har kommit en bra bit på vägen, bland annat med Utvecklingsplan för Linköpings innerstad 2016. År 2017 gick Vallastadens bo- och samhällsexpo av stapeln, som tillsammans med flera andra pågående stadsutvecklingsprojekt är viktiga pusselbitar i utvecklingen. Men staden blir aldrig färdig! 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. Tillväxten är en potential som också kan göra stor nytta för den befintliga staden och som vi nu behöver tillvarata.

” *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.*

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. Vi har en historisk möjlighet att stärka och utveckla ytterstaden, både socialt, miljömässigt och ekonomiskt, 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. Förtätning som görs genomtänkt kan tillföra nya kvaliteter i ytterstaden som det annars inte hade funnits ekonomiska eller praktiska förutsättningar för.

Kommunen är långt ifrån den enda aktören i stadens 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 effektivare. Nu är det hög tid att fortsätta arbetet genom att involvera fler. Med Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad lägger vi grunden för den utvecklingen.

1. Om utvecklingsplanen



Om översiktsplanering

Översiktsplanen är kommunens verktyg för att tydliggöra viljeriktningen för hur mark och vatten ska användas, utvecklas och bevaras. En översiktsplan behandlar sakfrågor på en översiktlig, strategisk nivå och är inte juridiskt bindande på samma sätt som en detaljplan. Översiktsplanens inriktningar är dock av stor betydelse för efterföljande prövningar av planärenden och bygglov.

Varje kommun har bara en översiktsplan, som aktualitetsprövas en gång per politisk mandatperiod. Översiktsplanen kan fördjupas i olika geografiska eller tematiska delområden och tillägg kan göras, och kan därför bestå av flera olika delar. Tillsammans ger översiktsplanen med dess fördjupningar

och tillägg vägledning och inriktning för kommunens långsiktiga utveckling. Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad är ett tillägg till Översiktsplan för staden Linköping. Vad detta innebär beskrivs under de kommande sidorna.

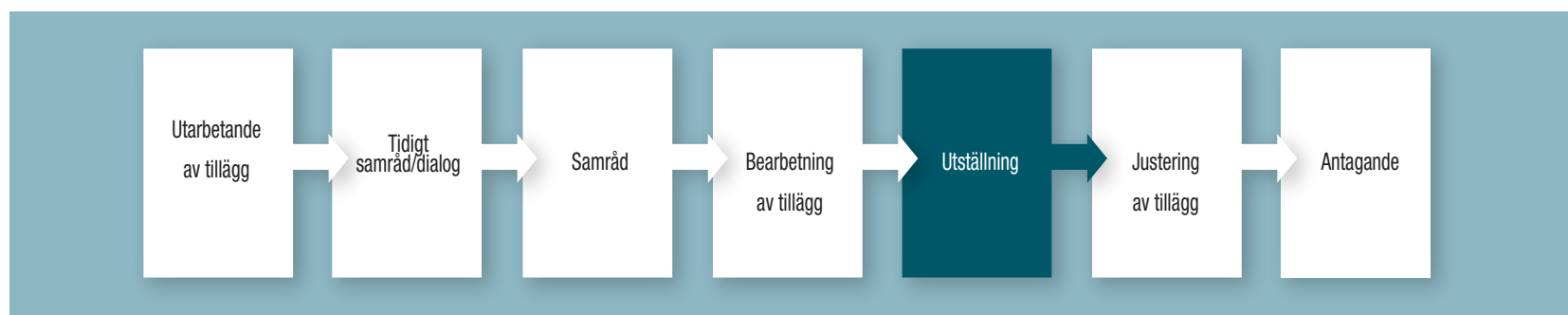
Planprocessen

Plan- och bygglagens (2010:900) tredje kapitel redogör för hur en översiktsplan ska upprättas. Under arbetets gång ska allmänhet, myndigheter och andra berörda få möjlighet att se och kommentera planförslaget. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Samråd för utvecklingsplan för Linköpings ytterstad genomfördes september-december 2019. Inkomna synpunkter

och eventuella ändringar av planförslaget redovisas i en samrådsredogörelse, som är en bilaga till denna utställningshandling. Under utställningstiden får allmänhet, myndigheter, andra kommuner och andra berörda återigen möjlighet att granska förslaget och komma med synpunkter på dess utformning. Efter utställning görs de slutliga justeringarna av planförslaget innan det antas av kommunfullmäktige.



Linköpings kommun har en översiktsplan, som består av flera delar i form av fördjupningar eller tematiska tillägg. Tillsammans ger de vägledning och inriktning för kommunens långsiktiga utveckling.



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 genomfördes under arbetet med samrådsförslaget.

Ett tillägg till Översiktsplan för staden Linköping (2010)

Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad är formellt ett tillägg till den Översiktsplan för staden Linköping som antogs av kommunfullmäktige 2010. Som tillägg till översiktsplanen utgår denna plan från de ställningstaganden som finns i den gällande översiktsplanen. Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad ersätter alltså inte den gällande översiktsplanen utan avser förtydliga och aktualisera inriktningarna inom området ytterstaden samt fördjupa några teman där behov av detta uppstått. Tillsammans kommer Översiktsplan för staden Linköping och Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad, (samt befintliga fördjupningar av översikts-

planen, där sådana finns) att vara vägledande för framtida utveckling av planområdet.

Föreslagna inriktningar i denna utvecklingsplan redovisar funktioner och funktionella samband i ytterstaden avseende tre grundläggande strukturer, eller byggstenar: **bebyggelse, gröna platser och stråk** samt **kommunikationer**.

När utvecklingsplanen antas av kommunfullmäktige ersätter den vissa delar av Översiktsplan för staden Linköping (2010). Dessa delar listas i tabellen nedan.

Utgångspunkten i den gällande översiktsplanen gör att det i övrigt finns en hög överensstämmelse med markanvändningen i Översiktsplan för staden

Linköping. De skillnader som listas nedan anger en långsiktig inriktning som behöver fördjupas i den fortsatta planprocessen.

- Ett möjligt utbyggnadsområde redovisas väster om Skäggetorp. Området föreslogs ursprungligen i Planprogram för Skäggetorp (Godkänt av Samhällsbyggnadsnämnden 2017) men redovisas här med något annorlunda utbredning.
- I Översiktsplan för staden Linköping (2010) redovisas södra Tornby 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.
- Översiktsplan för staden Linköping (2010) redovisar Torvinge som ett område där befintlig mark- och vattenanvändning (Verksamhetsområde) ska bibehållas. Detta planförslag pekar på möjligheten att på lång sikt omvandla de västra delarna av Torvinge till blandad stadsbebyggelse, till följd av den förändrade lägespotential som ett nytt stationsläge för Ostlänken kan ge.
- En ny möjlig utbyggnad av huvudnätet för biltrafik redovisas mellan Nya Ledbergsvägen och Bergsvägen.

Benämning i ÖP-staden	Ersätts i utvecklingsplanen av kartor för
s. 78 Link-Link (linjesträckning)	Kollektivtrafik
s. 84 Y-ring (linjesträckning)	Biltrafik
s. 74 Expresscykelstråk (linjesträckning)	Cykeltrafik
s. 78 Bytespunkt med regional funktion	Knutpunkter
s. 94-100 Avsnittet "Stadens grönstruktur"	Utvecklingsstrategier för natur och friluftsliv

Översiktsplan för staden Linköping (2010)

Teckenförklaring

BEFINTLIG MARK- OCH VATTENANVÄNDNING, BIBEHÅLLES:

- Tät stadsbebyggelse, blandad användning bostäder/kontor/handel
- Bostäder med inslag av verksamheter. Förtätning kan bli aktuell
- Bostäder med inslag av verksamheter.
- Universitetsområde
- Verksamheter, störande eller av andra skäl olämpliga att placera centralt
- Område för kommunaltekniska anläggningar
- Handel
- Stadsdelscentrum
- Flygplats
- Större strömvärdnadsområden och centrala parker av stor betydelse
- Idrottsområde
- Golfbana
- Koloniområde/odlingslotter
- Vatten
- Annan mark med i princip oförändrad mark- och vattenanvändning

UTVECKLINGSOMRÅDEN:

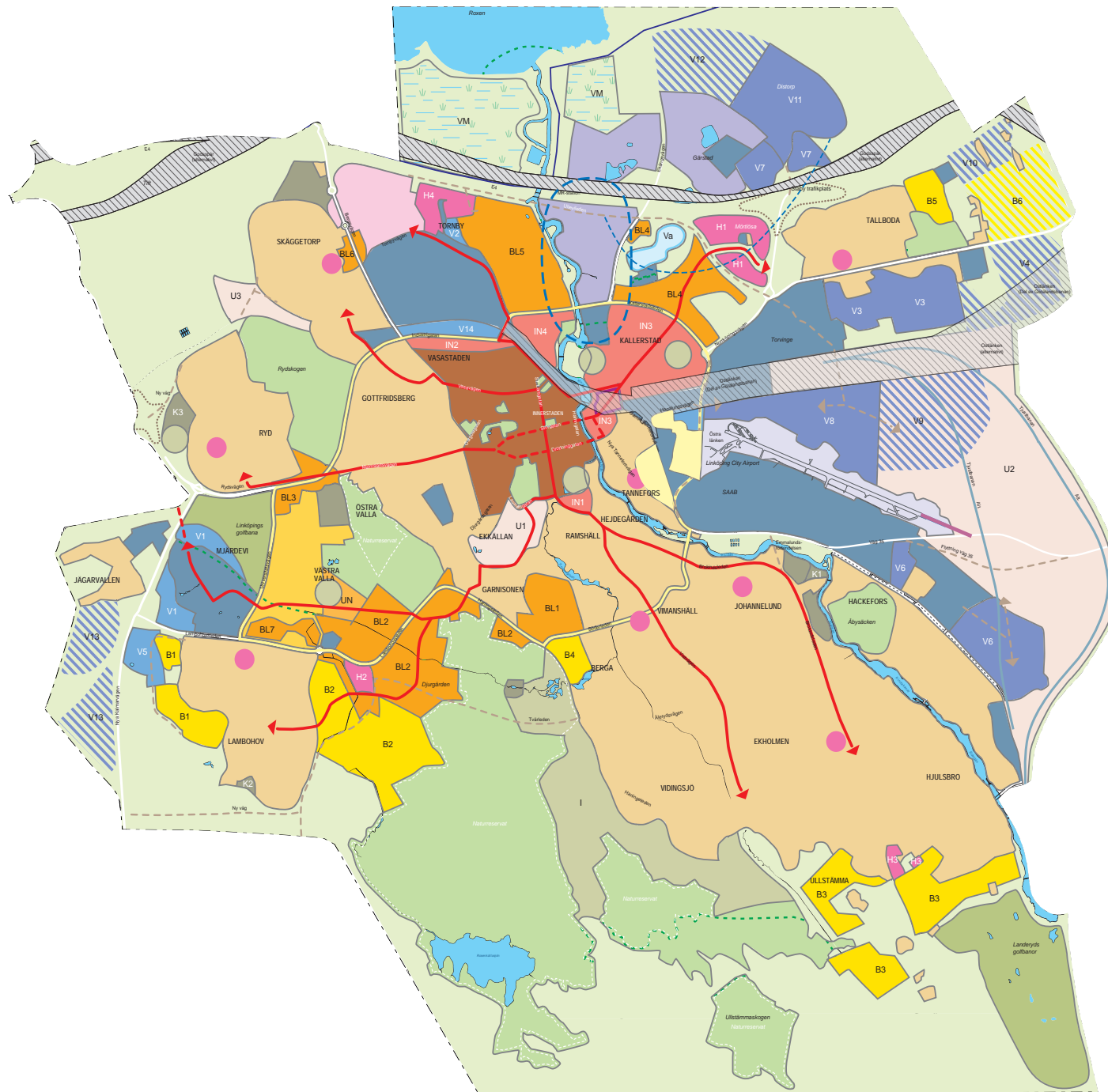
- IN Tät stadsbebyggelse, blandad användning bostäder/kontor/handel
- BL Utbyggnadsområde, blandad användning bostäder/verksamheter/handel
- B Bostäder med inslag av verksamheter
- V Verksamheter, störande eller av andra skäl olämpliga att placera centralt
- V Verksamheter, icke störande
- H Handel
- UN Utvecklingsområde för universitetet
- U Utredningsområde
- B Utbyggnadsområde bostäder med inslag av verksamheter, perspektiv 140 000 inv. i staden
- V Utbyggnadsområde verksamheter, perspektiv 140 000 inv. i staden
- Grönområden/grönstråk för rekreation och/eller biologisk mångfald bör tillskapas
- I Utvecklingsområde för idrotts- och fritidsanläggningar
- K Koloniområde/odlingslotter
- Va Vatten
- VM Våtmark
- Reservat för naturgasledning
- Innan bebyggelse får ske i detta område ska störningar från reningsverk och biogasanläggning utredas ytterligare samt behov av åtgärder klargöras (se text sid 30)
- Möjligheten att bygga bostäder inom detta område i närheten av Gärsdå kommer att utredas om frågan blir aktuell

TRAFIK:

- Y-ring
- Ny huvudgata. Schematisk sträckning.
- Ny eller ombyggnad av trafikplats. Schematisk gräns
- Link-Link (högkvalitativ kollektivtrafik). Förtätning utmed stråken är önskvärd
- Link-Link (högkvalitativ kollektivtrafik). Förtätning utmed stråken är önskvärd Sträckning ska utredas
- Järnvägsreservat Ostlänken/Götalandsbanan, godsspår, alternativa sträckningar
- Resecentrum/pendeltågsstation
- Förlängning av landningsbana, 600 m
- Stångådals-/Tjustbanan, alternativ dragning

GRÄNSER:

- Plangräns
- Schematisk gräns mellan olika markanvändningar
- Gräns för naturreservat



Vid samrådet av denna plan angavs även ett femte tema, grönstruktur. Grönstruktur behandlas inom avsnittet gröna platser och stråk, och hanteras därför inte särskilt, så som övriga teman.

Fördjupade teman

Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad har också ett uppdrag att fokusera på vissa teman som bedömts särskilt viktiga för ytterstaden. De fyra teman som utvecklingsplanen behandlar är:

- ytterstadens stadskvaliteter
- kommersiell och offentlig service
- social sammanhållning
- hållbar utveckling

Dessa teman utgör tillsammans med utvecklingsstrategier för bebyggelse, gröna platser och stråk samt kommunikationer den innehållsmässiga avgränsningen för planarbetet. Temana fördjupas i avsnitt 3.

Om Utvecklingsplanens förhållande till andra delar av översiktsplanen

Utöver Översiktsplan för staden Linköping, som är den övergripande översiktsplanen för hela ytterstaden, finns inom planområdet också följande redan antagna fördjupningar av översiktsplanen:

- Fördjupning av översiktsplanen för Mjärdevi och Västra Valla (2019),
- Översiktsplan för Ullstämman, Möjtorp och norra Sturefors (2006) (delar av)
- Översiktsplan för Övningsområdet (2003), samt
- Fördjupad översiktsplan för koloniområden i Linköping (1997).

Fördjupningarna för Mjärdevi och Västra Valla, Ullstämman och Övningsområdet redovisar inriktningar och markanvändning på en mer detaljerad nivå och läses parallellt med utvecklingsplanen. Fördjupningen för koloniområden föreslås upphävas i samband med denna plans antagande. Huvudragen av det planförslaget, inklusive hänvisning till områdesbestämmelser har inarbetats i utvecklingsplanen.

För hela kommunen gäller också Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, vägledning i fortsatt fysisk planering (2019), ett tillägg till Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping (2010). Tillägget beskriver kommunens inriktningar avseende riktvärden och hänsyn till olika miljö- och riskfaktorer och ger dessutom stöd för att identifiera var det kan förekomma skäl att utreda specifika miljö- och riskfaktorer ytterligare.

Pågående arbeten:

Det pågår arbete med fördjupningar av översiktsplanen inom/i anslutning till planområdet för områdena södra Tornby/Steninge samt Stångebro. Dessa planarbeten befinner sig fortfarande i ett tidigt skede. Väster om Linköping pågår arbete med fördjupning av översiktsplanen för Malmslätt. Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad beskriver relationen mellan dessa områden och staden som

helhet. Respektive fördjupning kommer att ge mer detaljerad vägledning för utvecklingen av dessa områden. Plangränser för antagna och pågående översiktsplaner samt andra relevanta planarbeten i anslutning till planområdet markeras i kartan på motstående sida.

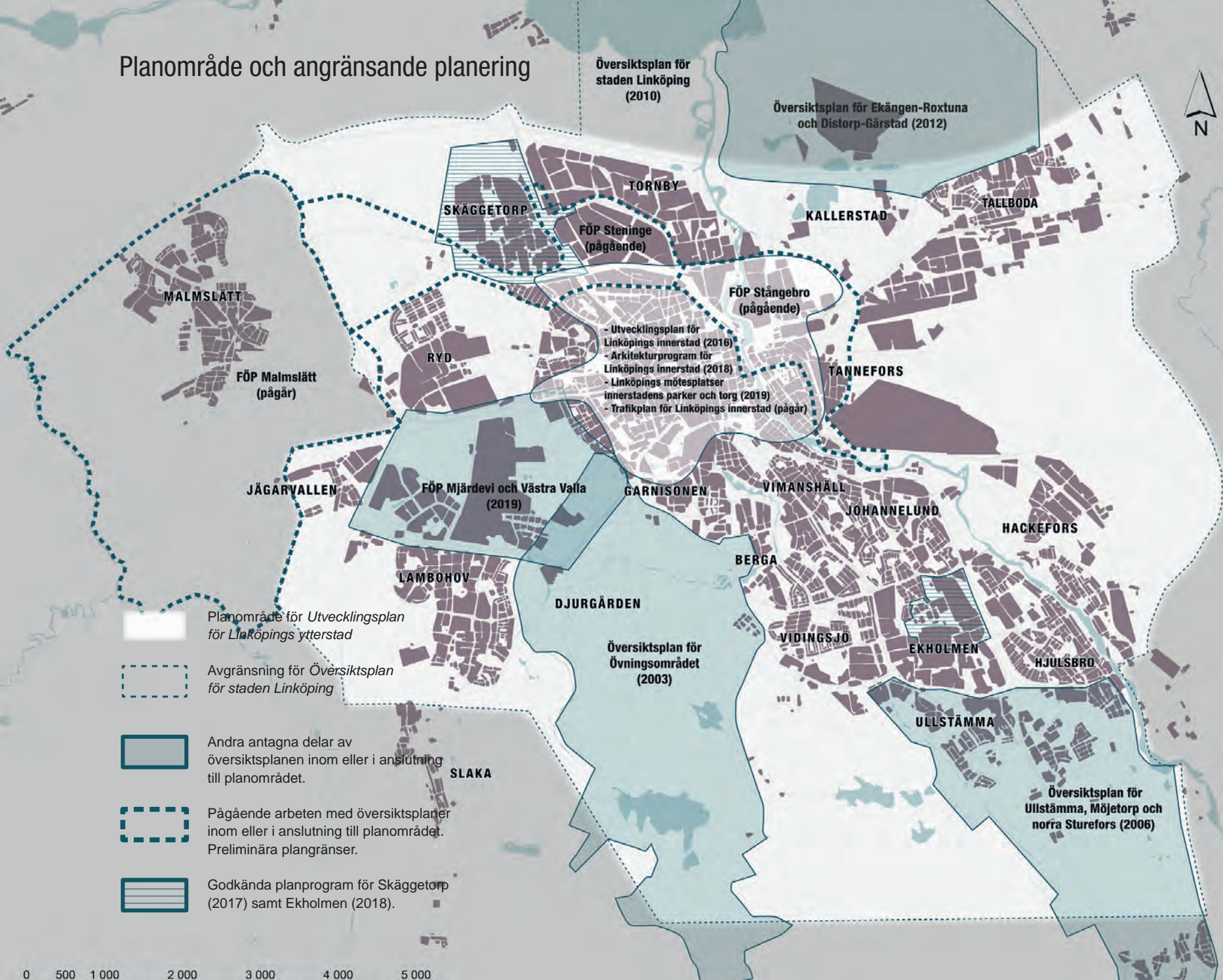
Om planhandlingarna

Planhandlingarna består av denna planbeskrivning samt bilagorna

1. Samrådsredogörelse
2. Konsekvenser (miljökonsekvensbeskrivning samt social och ekonomisk konsekvensbedömning)
3. Planerings- och kunskapsunderlag.

Plankartorna är digitala och kan hittas via utvecklingsplanens webbsida på linkoping.se, samt via webbadressen/QR-koden på baksidan av denna handling. Kartorna finns också i handlingen för att illustrera planbeskrivningen.

Planområde och angränsande planering



Planområde för Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad

Avgränsning för Översiktsplan för staden Linköping

Andra antagna delar av översiktsplanen inom eller i anslutning till planområdet.

Pågående arbeten med översiktsplaner inom eller i anslutning till planområdet. Preliminära plangränser.

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

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



2. Bakgrund

Syfte

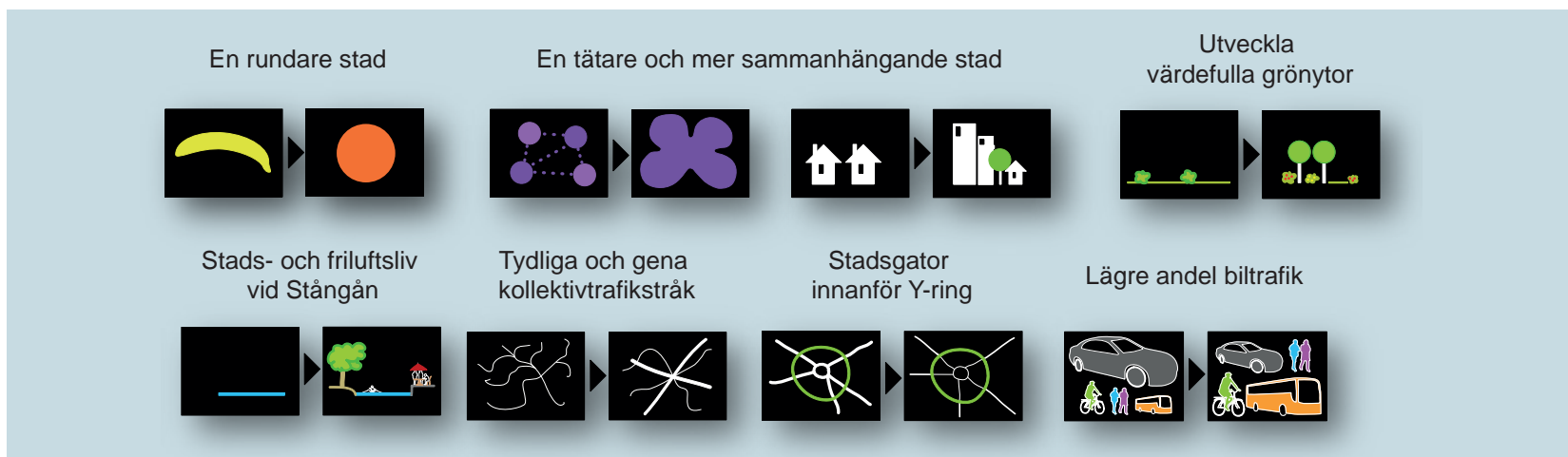
2010 antogs Översiktsplan för staden Linköping av Linköpings kommunfullmäktige. Översiktsplanen visar hur staden Linköping ska utvecklas för att bli rundare, tätare och mer sammanhållen och framförallt fortsätta växa inåt, samtidigt som trafiksystemet anpassas och stadens vistelsevärden utvecklas för att främja en hållbar och attraktiv stad. 2016 aktualiserades översiktsplanen genom det tematiska tillägget Utvecklingsplan för Linköpings innerstad. Utvecklingsplanen för innerstaden ger ytterligare inriktningar och principer för hur innerstaden ska utvecklas med fler stadskvaliteter och utvidgas för att omfatta ett större område. Samma år beslutade också

kommunstyrelsen att arbetet med Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad, denna plan, skulle påbörjas.

Utvecklingsplanens syfte är att skapa förutsättningar för de huvudstrategier och den markanvändning som Översiktsplan för staden Linköping anger inom ytterstadens geografiska område. Utvecklingsplanen ska också genom inriktningar och principer beskriva hur Linköpings ytterstad ska utvecklas utifrån ett visionsdrivet arbetssätt. Planen hanterar 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



I bilaga 3, Planerings- och kunskapsunderlag finns mer att läsa om ytterstadens historia och beskrivning av kulturmiljövården inom planområdet.

Om Linköpings ytterstad

Det område som i utvecklingsplanens kallas ytterstad utgörs av Linköpings tätort och det närmaste omlandet, med undantag för innerstaden. Avgränsningen följer i ytterkant i stort samma avgränsning som den för Översiktsplan för staden Linköping. Från planområdet har dock den utvidgade innerstaden och området norr om E4:an undantagits då det för dessa områden finns tidigare antagna finns översiktsplaner. Se föregående kapitel, avsnittet *Om utvecklingsplanens förhållande till andra delar av översiktsplanen.*

I Linköpings ytterstad återfinns ett antal berättelser som starkt bidrar till Linköpings identitet. Här syns stadens stora expansion under andra halvan av 1900-talet tydligt, med modernismens framväxt och utvecklingen av den gröna staden. I ytterstaden finns också spår av Linköping som en stad där industri och teknologi utvecklats, där utbildningscentrum vuxit fram, men också från tiden som garnisonsstad. På flera platser syns arvet efter jordbrukssamhället, vilket förklaras av stadens kraftiga expansion på jordbruksmark, där pärlbanden av gamla byar och gårdar i stadens omgivning efter hand omringats av nyare bebyggelse.



Ryds Centrum. Foto: Alexandru Babos



Jöannelunds centrum.



Tannefors slussar.
Foto: Karla Blum Fagerström



Tornby handelsområde. Foto: Alexandru Babos

Stora delar av Linköpings ytterstad är idag en attraktiv boendemiljö. Tidiga dialoger har visat att det framförallt är närheten till arbete, såväl som innerstadens utbud och den gröna och lugna karaktären, samt möjligheten till olika boendeformer som gör att ytterstaden uppskattas. Här finns flera viktiga arbetsplatsområden, bland annat vid Saab, Linköping science park, Tornby och Universitetssjukhuset (på gränsen till innerstaden). Generellt sett har ytterstaden dock en gles bebyggelsestruktur och låg täthet, vilket gör att serviceutbudet ofta är lågt och ojämnt fördelat och behovet av längre resor till vardags är stort.

Ett mångfacetterat planområde

Ytterstaden utgör övergången mellan innerstad och omland vilket ger komplexa förutsättningar. Lokala och regionala person-, gods- och varutransporter behöver ha tillgänglighet, samtidigt som utrymmet i ytterstaden behöver kunna användas till bostäder men också verksamheter, idrott, handel och service – ofta mer utrymmeskrävande funktioner som inte ryms i den tätaste innerstaden. Detta behöver samtidigt vägas mot de övergripande utmaningar som kommunen står inför med att arbeta för hållbar utveckling och målet om koldioxidneutralitet, att lösa sitt uppdrag om bostadsförsörjning samt att bidra till regional tillgänglighet. När stadens befolkning växer behöver ytterstaden kunna rymma

fler bostäder, offentlig service, skolor och förskolor såväl som lokaler för näringslivets behov, samt ett ökat antal resor, samtidigt som viktiga kvaliteter och värden bevaras.

Linköping i regionen

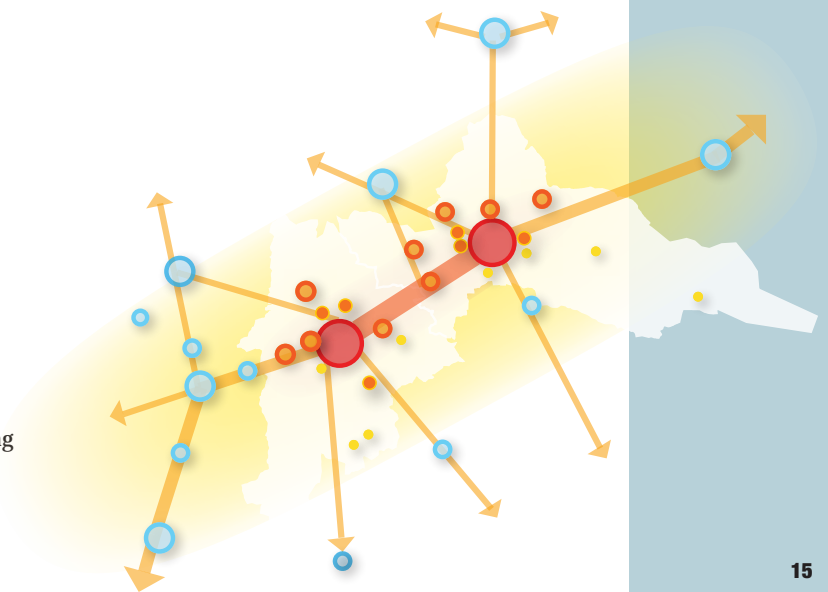
Linköping är tillsammans med Norrköping noder i den regionala arbetsmarknadsregionens centrum och utgör kärnor i respektive lokalt arbetsmarknadsområde. Linköpings och Norrköpings relationer och utvecklingsstrategier redovisas nedan. Linköpings ömsesidiga beroenden med omliggande kommuner i Linköpings lokala arbetsmarknadsområde är växande och en gemensam målbild för utvecklingen är under framtagande.

Staden är även en viktig nod i Östra Mellansverige med tydliga kopplingar mot Stockholm.

Det betyder att Linköpings utbud av bostäder och arbetsplatser, men också handel och fritidsutbud, spelar en viktig roll i den större geografien och att kommunen behöver ta hänsyn till relevanta funktionella samband i sin planering.

I Gemensam översiktsplan för Linköpings och Norrköping (2010) beskrivs en övergripande ortstruktur med utgångspunkt i att en ökad befolkning förutsätts leda till stabil regional utveckling. Med bra kommunikationer och stor andel bebyggelse i

kollektivtrafikförsörjda lägen behöver inte regionförstoringens ökande transporter leda till motsvarande ökning av miljöbelastningen. Högsta prioritet ska ges satsningar i städerna Linköping och Norrköping med hög bebyggelsestäthet i centrala lägen. I Utvecklingsplan för Linköpings innerstad (2016) beskrivs hur innerstadens kvaliteter ska användas som resurs för att stärka Linköpings attraktivitet. Stadsutveckling i ytterstaden behöver på motsvarande sätt tillvarata höga kvaliteter och den stora utvecklingspotential som finns samt tillse att lägen med god kollektivtrafik utvecklas med högre bebyggelsestäthet för att bidra till regionförstoring.



Strukturbild för Linköping och Norrköping visar hur folkrika städer och tätorter i regionen binds samman till ett stadsnätverk

Fyrstegsprincipen anger att val av åtgärder för trafiksystemet ska göras i följande ordning:

Steg 1: påverka transportefterfrågan/val av färdmedel

Steg 2: effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur

Steg 3: förbättring av befintlig infrastruktur

Steg 4: nyinvesteringar och större ombyggnader för biltrafiken.

Tidsperspektiv för planens genomförande

Planförslaget visar kommunens viljeriktning för utvecklingen av Linköpings ytterstad när det bor 200 000 invånare i Linköpings kommun, med utblick mot 250 000 invånare. Enligt 2019 års prognoser bedöms detta inträffa omkring år 2040, respektive 2060.

Vid utgången av 2019 bodde det 163 051 invånare i Linköpings kommun. Ungefär hälften av dessa, drygt 80 000, var bosatta inom det som i den här planen kallas för ytterstaden. Med samma befolkningsfördelning mellan innerstad, ytterstad och övriga delar av kommunen som idag skulle det kunna innebära behov av att hantera en befolkningsökning i ytterstaden med ca 45-50 000 nya invånare fram till utblickens horisont, det vill säga ca år 2060.

Mål och utgångspunkter i andra styrdokument

Planförslaget tar utgångspunkt i flera andra kommunala inriktningar. Nedan redovisas några särskilt viktiga målsättningar och utgångspunkter:

Trafikstrategi för Linköping (2010): Målsättningen för trafikstrategin är att skapa en helhetssyn där miljömässiga, ekonomiska och sociala värden samspelar i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Huvudstrategierna anger bland annat att kommunen ska arbeta med *fyrstegsprincipen* för åtgärdsval, samt ger riktning för övergripande prioritering mellan trafikslag. Trafikstrategin antogs tillsammans med Översiktsplan för staden Linköping (2010) och stöttar översiktsplanens inriktning och målsättning om en förändrad färdmedelsfördelning, där en större andel resor ska ske med kollektivtrafik och cykel och en minskad andel resor med bil.

Kommunens hållbarhetspolicy (2018) visar hur Linköpings kommun ställer sig bakom Agenda 2030 och de globala målen. I policyn definieras vad de tre hållbarhetsaspekterna innebär för Linköping. Ytterstadsplanens principer för social sammanhållning, visionen med en mer hållbar struktur och stadsutveckling, utvecklingen av kommunens gröna platser och stråk och utvecklingsplanens roll att skapa möjlighet för prioritering, stegvis utveckling och framförhållning är i linje med de aspekter som lyfts i policyn.

Det idrottspolitiska programmet (2019) fastslår att den fysiska aktiviteten minskar. Genom smart stads- och samhällsbyggnad med exempelvis bostadsnära miljöer för förenings- och egenorganiserad aktivitet och rörelse kan staden och dess byggstenar både uppmuntra och utmana medborgaren till fysisk aktivitet. Dessutom bör stadsmiljön i sin utformning uppmuntra till fysisk aktivitet i vardagen, exempelvis genom utformning av cykelbanor och urbana motionsstråk.

Det kulturpolitiska programmet (2019) beskriver strävan efter att bredda deltagandet i och öka spridningen av kulturen för att så många som möjligt av kommunens medborgare ska kunna ta del av kulturlivet utan begränsande faktorer. Programmet beskriver bland annat stadsplaneringens



roll att bereda plats för kulturen genom både befintliga strukturer och tillfälliga evenemang, och ansvaret att samverka med kultur- och fritidsnämnden i fråga om kulturmiljöer, kulturminnen och kulturscener i det offentliga rummet.

CO₂-neutralt Linköping 2025. Det högt ställda klimatmålet formulerades ursprungligen 2011 av Kommunfullmäktige. Kommunens hållbarhetsarbete verkar idag på en bredare front men ursprungsprincipen, att kommunen ska bli koldioxidneutral är fortfarande aktuell. Målet nås genom arbete på flera sätt, att minska energianvändningen och ställa om till hållbara alternativ. För den fysiska planeringen är kopplingen till ovan nämnda förändrade färdmedelsfördelning samt lokalisering och inriktning för bebyggelseutvecklingen särskilt relevant.

Naturvårdsprogram för Linköpings kommun (2018) utgör grunden för det kommunala naturvårdsarbetet tillsammans med Handlingsplan för naturvården 2018-2022 och kommunens Naturdatabas. Programmet innehåller mål om att bevara och stärka eklandskapet, att kommunen ska arbeta för att uppnå EU:s vattendirektiv, utveckla våtmarker, bevara viktig skogs- och jordbruksmark, utveckla den biologiska mångfalden och en god bebyggd miljö ur ett naturvårdsperspektiv samt

tillgängliggöra information om kommunens naturvårdsarbete.

Bra Boende i Linköping (2016) utgör kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning. Syftet är bland annat att redovisa kommunens målsättningar för sitt bostadsförsörjningsansvar, beskriva vilka behov som finns på bostadsmarknaden idag samt redovisa verktyg som föreslås för att förverkliga översiktsplanen över tid. Riktlinjerna utgår bland annat från den gällande översiktsplanens målsättningar men ger således ytterligare inriktning för utbyggnadstakt och beredskapsbehov. Riktlinjerna är under revidering, ett arbete som görs samordnat med framtagandet av detta planförslag. Då ytterstaden kan väntas rymma upp mot hälften av den totala befolkningsökningen under planperioden så är utvecklingen en viktig roll i den långsiktiga bostadsförsörjningen.

Näringslivsprogram (2019) är ett strategiskt kommunövergripande dokument som sätter riktningen för alla kommunens nämnder, förvaltningar och bolag inom kommunkoncernen när det gäller arbetet att underlätta för näringslivets utveckling och tillväxt. Näringslivsprogrammet pekar på fem prioriterade fokusområden för att skapa goda förutsättningar för näringslivet att utvecklas. Utvecklingen av ytterstadens hållbarhet, mobilitet och

goda möjligheter att bo, leva och verka är viktiga delar som bidrar i programmets riktning.

Etableringspolicy (2020) ger riktning för hur Linköpings näringsliv ska struktureras och utvecklas geografiskt. Policyn bygger bland annat på den gällande översiktsplanen och ska bidra till att öka kommunens attraktionskraft för nyetableringar, expansioner och investeringar. De förändringar som utvecklingsplanen, (som innebär en aktualisering av översiktsplanen) pekar på, som kan visa på en något annorlunda utveckling än policyn anger behöver därför utredas vidare med utgångspunkt i såväl god dialog som framförhållning.



Impediment är ursprungligen ett ord som inom jord- och skogsbruket beskriver en improduktiv yta. I stadsplanerings-sammanhang används begreppet för att beskriva ytor som inte används till någon särskild verksamhet

Om avvägningar som gjorts i planen

En översiktsplan uttrycker den övergripande viljeriktningen för utveckling av den fysiska miljön, vilket innebär att avvägningar mellan olika allmänna intressen behövs. Tydligt redovisade avvägningar ökar förståelsen av planens innehåll och fungerar som stöd till efterföljande planerings-skeden. Kommunens ställningstaganden redovisas särskilt i redovisade utvecklingsstrategier samt redogörelsen av berörda riksintressen. Nedan förtydligas resonemanget kring några övergripande ställningstaganden:

- **Förhållandet till förtätning:** Förutsättningar kring staden Linköping begränsar möjligheterna att låta staden expandera utåt på obebyggd mark. Förtätning, att utveckla staden inom dess befintliga utbredning, innebär utöver att jordbruks- och naturmark kan bevaras dessutom att den befintliga infrastrukturen används på ett mer resurseffektivt sätt och att Linköping kan fortsätta vara en stad med förhållandevis korta avstånd. År 2010 fattades beslut om ett antal huvudstrategier i Översiktsplan för staden Linköping, bl.a. att staden skulle växa inåt och bli rundare, tätare och mer sammanhållen med ett antal nya stadsdelar som kompletterar staden. Inriktningarna för befintlig bebyggelse var dock av mer övergripande karaktär. Detta plan-

förslag förtydligar hur tillkommande bebyggelse inom befintlig ytterstad i huvudsak bör koncentreras till vissa stråk och platser för att hushålla med mark och främja de fördelar en bebyggelseutveckling med högre täthet i strategiska lägen kan ge. Kommunens bedömning i planförslaget är att det ger en bra avvägning mellan att förtäta och ändå kunna bevara ytterstadens luftiga och gröna karaktär.

- **Förhållandet till grönområden inom stadens utbredning:** Ny bebyggelse föreslås framförallt koncentreras till noder och urbana stråk, strategiska lägen med god tillgång till hållbara transportmedel. I dessa lägen anger utvecklingsplanen att ny bebyggelse kan tillkomma på exempelvis markparkeringar och *impediment*. Principen innebär att underlaget för handel, service och kollektivtrafik ökar och kan ge positiva synergiefekter för hela ytterstaden, vilket motiverar avvägningen att vissa grönytor ianspråkats. I mindre strategiska lägen bör bebyggelsekompletteringar göras mer restriktivt där det finns särskilt goda förutsättningar och/eller skäl till kompletteringar som kan stärka området och det lokala bostadsutbudet. Utvecklingen inriktas i övrigt med utgångspunkt i att tillvara och utveckla den gröna karaktären med

stärkta rekreativa kvaliteter och ekologiska samband.

- **Förhållandet till väg- och spårtrafikbuller samt luftkvalitet:** Planförslaget innebär att fler människor än idag kan komma att bo längs trafikerade gaturum och att bebyggelse som ramar in gaturummet i vissa sträckor också medför ökade risker för t.ex. stillastående luft. Kommunens bedömning är att de förändringar som föreslås i såväl bebyggelsestruktur som trafiksystem sammantaget kommer bidra till en förändrad färdmedelsfördelning och förändrade trafikrörelser i enlighet med uppsatta mål, men att utvecklingen behöver gå hand i hand och följa uppsatta riktvärden, normer och förordningar. Kommunen utgår i all fysisk planering från Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader och gällande miljökvalitetsnormer för luft. Läs mer om kommunens inriktningar i Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun (2019).



1 Vidingsjö

1970 9971



3. En ytterstad i hållbar utveckling

Vision för Linköpings ytterstad

Linköpings kommun arbetar med *visionsbaserad översiktsplanering*. Det betyder att det är bilden av hur Linköpings ytterstad behöver se ut och fungera i framtiden, kopplat till övrig utveckling av kommunen, som är målet för den inriktning som presenteras.

Med utgångspunkt i tidigare beskrivna utgångspunkter, medborgardialog och övriga förutsättningar är utvecklingsplanens inriktningar uppbyggda utifrån följande framtidsbild:

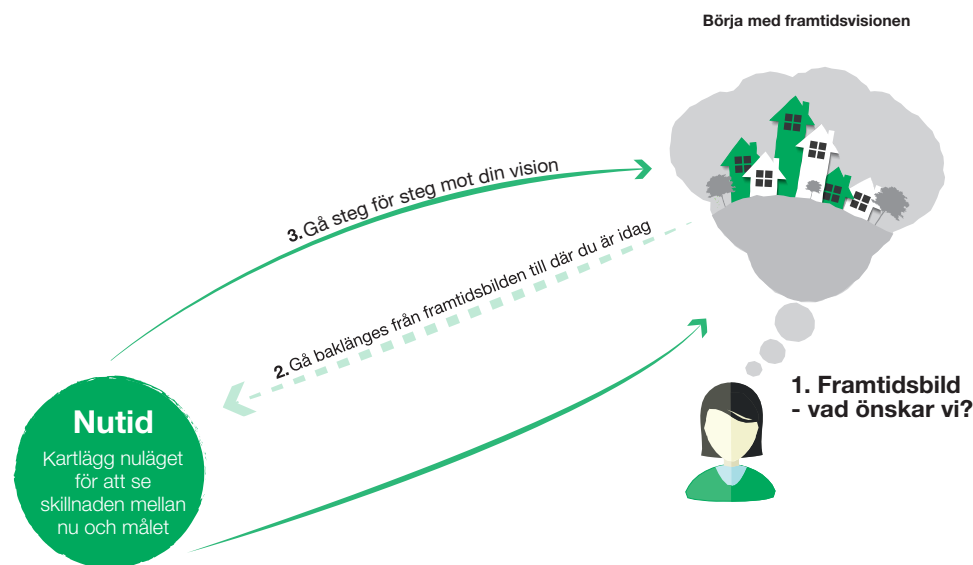
Framtidens ytterstad är en sammanhållen ytterstad, där fysiska och mentala barriärer har minskat. Hela Linköping hänger samman i en stad som känns nära. Med förtätning i rätt lägen har befolkningsunderlaget stärkts för mer och bättre service, och ytterstadens struktur och innehåll bidrar till en hållbar utveckling. Blandningen av människor som bor, verkar och möts här ger en innehållsrik stad och utgör drivkraft för nya innovationer.

I **ytterstaden** går det att bo, arbeta, umgås och må bra. Det går snabbt och lätt att ta sig till både inner- och ytterstadens utbud, arbetsplatser 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 livssituationer. Tillägg till staden har byggts med robust, berörande och användbar arkitektur, och 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.

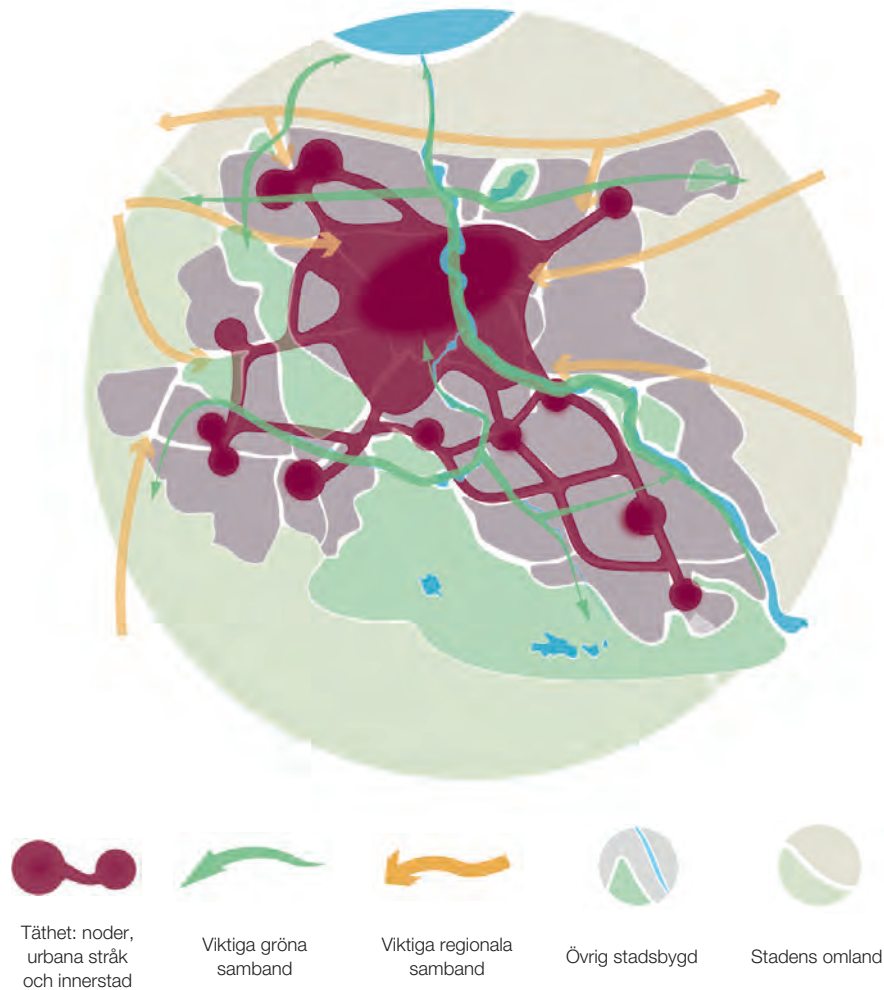
Visionsbaserad översiktsplanering

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 vara del i att 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.



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.

Övergripande inriktning



Den övergripande inriktningen är att förtäta och utveckla ytterstadens lokala centrum, s.k. noder med blandad bebyggelse och koppla dem samman med varandra och med den utvidgade innerstaden längs urbana stråk för förstärkta, gena och effektiva kommunikationer. Flöden och täthet koncentreras i första hand till dessa urbana stråk och noder och förenar innerstad med ytterstad. På sikt blir även kopplingarna mellan ytterstadens delar starkare.

Ytterstaden blir flerkärnig, blandad och mer innehållsrik. Innerstaden och dess centrumfunktioner kompletteras av ytterstaden där mycket av det som inte ryms i innerstaden kan få plats. Stadens trafiksystem anpassas och utvecklas för att stödja en flexibel mobilitet och bidra till hållbar utveckling.

Ytterstadens gröna karaktär tillvaratas och förnyas med bättre sammankoppling av grönområden och stråk som ger högre tillgänglighet till och mellan ytterstadens gröna kvaliteter. På ett naturligt sätt skapas en tydlig övergång mellan stad och land samtidigt som viktiga natur- och kulturresurser i staden och omlandet tillgängliggörs för såväl inner- som ytterstadsbor.

Staden och dess strukturer utvecklas ständigt och över lång tid. Förändringar och tillägg behöver genom lokalisering, innehåll och utformning bidra till att förbättra dagens och framtidens goda stad, möjliggöra hållbar utveckling samt skapa långsiktigt goda livsvillkor för dess olika invånare, företag, institutioner och föreningar. En god och långsiktigt smart hushållning och utveckling av viktiga resurser så som mark, infrastruktur och andra investeringar är avgörande för detta.



Tematiska principer

I detta avsnitt beskrivs principer för de teman som bedömts särskilt viktiga att belysa för Linköpings ytterstad. Principerna förankrar och beskriver respektive tema ur ett stadsbyggnadsperspektiv och ger vidare stöd för den utvecklingsstrategi som fördjupas i kapitel 4.

Stadskvaliteter och arkitektonisk kvalitet

- Ytterstadens värden ska tillvaratas och utgöra grunden för den växande stadens identitet och kvalitet. Med detta som utgångspunkt kan förnyelse bidra till fler och bättre stadskvaliteter i form av ökad närhet, utbud och service. 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

Principer för ytterstadens stadskvaliteter och arkitektonisk kvalitet

Stadskvaliteter är de egenskaper som gör ytterstaden till en attraktiv miljö att bo, leva och vara verksam i. Tre grundläggande byggstenar: bebyggelse, offentliga platser och gatunät är ett sätt att kategorisera de verktyg med vilka stadsbyggnad kan skapa förutsättningar för stadskvaliteter. Ytterstadens stadskvaliteter manifesteras genom en stor variation. I Linköpings ytterstad finns både fördelarna med stadens sociala och funktionella utbud samtidigt som natur och friluftsliv aldrig är långt borta. Arvet av den starka tillväxten och stadsbyggnadsidealerna under senare halvan av 1900-talet har bland annat bidragit med många bilfria och barnvänliga miljöer, påtagliga och synliga kulturvärden och grönska insprängt bland annan bebyggelse.

När det nu är aktuellt att skapa en ytterstad i hållbar utveckling så är ytterstadens befintliga kvaliteter en grundförutsättning. De värden som uttrycks genom värdefulla naturmiljöer, kulturmiljöer och andra identitetsbärande kvaliteter ska tillvaratas och utgöra grunden för den växande stadens identitet och kvalitet. Med detta som utgångspunkt kan ytterstaden också bli föremål för förnyelse och ges fler och bättre stadskvaliteter i form av ökad närhet, utbud och service.





Denna utvecklings- och förnyelseprocess innehåller en mängd fortsatta avvägningar när det gäller att bevara eller förändra bebyggelse och offentliga rum. Kommunens inriktning för arkitektonisk kvalitet utgör ett ramverk för dessa frågor. Arkitektur stärker och skapar förutsättningar för att respektive byggesten ska ha så god kvalitet som möjligt och bidrar också till att samordna, avväga och strukturera den eftersträvade stadsmiljön som helhet. All bebyggelse och byggda anläggningar i Linköpings ytterstad behöver kunna beskrivas genom sin arkitektoniska kvalitet. Arkitektens tre grundegenskaper, *Venustas, Firmitas och Utilitas*, kan med moderna begrepp översättas till att arkitektur är **berörande, robust** och **användbar**. För att sätta det i ett sammanhang betyder det att arkitektur inte bara handlar om ett vackert utseende, arkitektur är också att skapa något som är hållbart över tid och som är användbart och välfungerande för sitt ändamål.

Ramverksfunktionen har valts som ett medel för att sprida initiativ och ansvar för byggandet och byggandets kvalitet till alla i hela kedjan. Samma förhållningssätt gäller i ytterstad som innerstad. Utgångspunkten är att varje förslag till projekt som presenteras ska diskuteras utifrån nedanstående principer oavsett om det är projekt som drivs internt inom kommunens verksamhet eller projekt som presenteras som förslag från någon aktör.

Varje projekt ska ha en arkitektonisk idé eller en stadsbyggnadsidé.

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.

Varje projekt ska bidra till den omgivande staden

Det är betydelsefullt att tillägg i staden sker så att både allmänna och enskilda intressen kan tillvaratas. Varje tillägg är viktigt och välkommet och ska bidra både till "sig självt" och samtidigt till staden som helhet genom sin arkitektur och sitt innehåll.

Varje projekt ska samspela med sin omgivning.

Det är viktigt att det finns ett medvetet samspel mellan det nya projektet och omgivningens bebyggelse och karaktär. Samspel handlar inte om att anpassa och härma, utan om att bidra med kvalitet till helheten och till en berörande och hållbar miljö. Samspel skapas med respekt för det befintliga, men också för den stad som skall bli.



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 ingår.

Principerna diskuteras och fördjupas i Arkitekturprogram för Linköpings innerstad (2018)

Med offentlig service menas exempelvis skolor, äldreomsorg, lokaler för fritid och idrott med mera. Även regionalt drivna verksamheter, till exempel inom primärvården, omfattas. Linköpings kommuns egen serviceverksamhet bedrivs och planeras primärt av Kultur- och fritidsförvaltningen, Omsorg- och äldreförvaltningen, samt Utbildningsförvaltningen. Med kommersiell service menas exempelvis dagligvaruhan- del, sällanköpshandel, hotell & restaurang och andra servicetjänster kopplat till hälsa, kultur, turism m.m.

Principer för kommersiell och offentlig service

De lokala centrumen i ytterstaden är viktiga eftersom de tillhandahåller god service för de boende, minskar trafikarbetet och bidrar till områdets sociala hållbarhet. På regional nivå är en god servicenivå med hög tillgänglighet betydelsefullt för såväl hela staden som det omlandet vars servicebehov inte alltid kan tillgodoses inom närområdet. En viktig del i ytterstadsplanen är den fortsatta utvecklingen av de lokala stadsdelscentrum som pekas ut som stadsnoder och stadsdelsnoder

Kommersiell service

Linköpings ytterstad behöver fortsätta utvecklas med förutsättningar för en livskraftig marknad som erbjuder god service till dess invånare och besökare. Innerstaden är också i fortsättningen den primära kärnan med sitt blandade utbud av upplevelser och aktörer som tillsammans med den rika kulturmiljön och mötesplatser ger stor konkurrenskraft. I ytterstaden behövs en balanserad utveckling av de lokala centrumen (stads- och stadsdelsnoder) och externhandelsområdena Tornby och Mörtlösa.

För att tillse ett gott befolkningsunderlag för service och handel är närområdets täthet och befolkning, särskilt dagbefolkning, en kritisk utvecklingspunkt. Att blanda lokaler för kommer-

siell service med varandra och med andra typer av folkdragande verksamheter så som skolor, arbetsplatser, vårdcentraler kan därför ha stor betydelse. Förutsättningar för att också nattbefolkningen ska välja att utträta ärenden i den bostadsnära noden kan öka genom ett blandat, mer komplett utbud, genomtänkt lokalisering och stärkt mobilitet för gång- och cykel i närområdet.

Handeln har under de senaste åren genomgått en konceptuell utveckling till att handla alltmer om kundupplevelser. Den ökade digitaliseringen och e-handelns uppgång på marknaden skapar behov hos stadens handelsplatser att erbjuda något mer än enbart varuexponering. De externa handelsområdena har börjat efterlikna innerstaden där handel blandas med mötesplatser med inslag av nöjen, kultur och grönska. Utvecklingen av ytterstadens noder och handelsområden förutsätter en uppmärksamhet för trender och rörelser på frammarsch så som delningsekonomi, ökad digitalisering och integration mellan e-handel och fysisk handel, nya lösningar för varudistribution och hållbar mobilitet.

Kommunen bör också verka för att etablera samverkansplattformar i ytterstadens lokala centrum i syfte att skapa en mötesplats mellan kommunen, fastighetsägare och handeln. Dessa forum kan bi-

dra till att på ett tidigt stadium identifiera styrkor och svagheter, hot och möjligheter samt samordna utvecklingsinsatser.

Offentlig service

Den offentliga servicen utgör viktiga delar av stadens sociala infrastruktur. De är målpunkter och mötesplatser för många och fyller en viktig funktion för människors livskvalitet. Befintliga förskolor, skolor, äldreboenden och vårdcentraler finns lokaliserade runt om i ytterstaden. Dessa behöver fortsätta utvecklas och nya behöver tillkomma i takt med att befolkningen ökar.

Behovet av offentlig service kan sägas vara konstant men ökar och förändras också i relation till befolkningsutveckling och demografi. Fördelningen mellan exempelvis skolor och förskolor kan därför variera över tid i samband med att demografin i en stadsdel förändras. Tillgången till fastigheter och lokaler för offentlig service behöver därför beaktas vid all planering, lokalisering och utformning av bebyggelse och kringliggande ytor för att säkerställa att tillräckliga ytor kan tillgodoses. Det kan i vissa fall innebära restriktivitet mot att släppa mark för planläggning för annat ändamål, om ett ökat servicebehov av något slag är att vänta i området. En genomtänkt placering och utformning av servicefunktioner underlät-

tar i vardagen både för barn, föräldrar, äldre och personal samt trafiksituationen vid skolorna och staden i stort.

Lokalisering av större målpunkter för offentlig service så som grundskolor, äldreboenden och vårdcentraler ska i första hand ske i anslutning till ytterstadens noder, där utbudet av närservice och kollektivtrafik är bra. Närhet till stadsdelsparker eller andra grönområden är en viktig faktor för såväl förskolor som grundskolor liksom möjligheten att kunna säkerställa en god miljö sett till risk- och hälsoaspekter som buller och luftkvalitet. Till förskolor och skolor ska det också vara enkelt för barn och föräldrar att gå eller cykla.

Det finns behov och potential för ökat samnyttjande och flexibel användning 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 enda funktion även kunna rymma andra kompletterande funktioner, som både skapar mervärden för människor i vardagen och ger ett bättre nyttjande av investeringar.



Kommersiell och offentlig service

- Marknaden i Linköpings ytterstads stadsdelscentrum och handelsområden ska ges fortsatta förutsättningar att stärkas och utvecklas.
- Kommunen ska verka för att främja utvecklingen av mötesplatser för samverkan i ytterstadens lokala centrum.
- Utveckling och lokalisering av förskolor, skolor, äldre- och omsorgboenden 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 som kan möta behoven över tid.
- Lokalisering av skolor, äldreboenden och vårdcentraler bör beakta närhet till annan närservice och kollektivtrafik samt tillgång till grönska, vistelsekvaliteter samt solljus och skugga i den direkta närmiljön.
- Förskolor bör lokaliseras nära grönområde och busshållplats samt vid koncentrationer av bostadsbebyggelse. Tillgången till grönska, 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 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.



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

Principer för social sammanhållning

Social sammanhållning är en förutsättning för att mycket annat i samhället ska fungera, och definieras bland annat som en av grundförutsättningarna till ett resilient samhälle, ett samhälle som är tåligt för förändringar. Social sammanhållning är ett begrepp som bland annat innefattar integration men också berör andra områden så som individens delaktighet i samhället och tillit och tolerans till andra. I Linköping finns relativt tydliga socioekonomiska skillnader mellan olika stadsdelar vilket kan påverka utgångsläget. De senaste årens statistik visar exempelvis att Linköping uppvisar ett av landets högsta *boendesegregationsindex*.

Att arbeta för att fler ska nå egenförsörjning, få jämlikare livsvillkor och kunna känna delaktighet och framtidstro är viktigt. Genom stadsplanering och stadsbyggande kan kommunen framförallt arbeta med förutsättningarna för att minska boendesegregation och segregation i de arenor (skolor etc.) som detta påverkar, och då med fokus på socioekonomisk segregation, samt på hur stadens resurser fördelas.

För att främja social sammanhållning behövs åtgärder inom många områden, av många aktörer och på många nivåer. Utöver kommunala och statliga myndigheter och olika företag, är också

civilsamhällets föreningar, samfund och individer viktiga resurser när staden utvecklas, och behöver ges förutsättningar och utrymme att fortsätta verka och utvecklas.

Kommunen kan bland annat jobba med dialog, mötesplatser, identitetsskapande, sysselsättning samt funktionsblandning. Stadsbyggandet kan vidare stimulera den sociala sammanhållningen genom att föra dialog med invånare och aktörer under genomförande av olika projekt, exempelvis genom att verka för att främja långsiktiga samverkansplattformar för fastighetsägare och aktörer i ytterstadens lokala centrum.

Det kan också vara lämpligt att tänka hur bebyggelsestrukturen kan skapa samlande flöden, attraktiva miljöer i integrerade lägen samt att se behovet av mötesplatser och möteslokaler. I ytterstaden som till stor del består av redan byggda miljöer kan begreppet *identitetsförstärkande* vara mer relevant än identitetsskapande, då det ofta redan finns en vi-känsla och stark identitet i ytterstadens befintliga stadsdelar. Att i utvecklingen av ytterstaden lyfta och förstärka befintliga karaktärer kan hjälpa till att skapa stolthet och stärka en positiv identitet. Vad gäller sysselsättning är det relevant för den fysiska planeringen att dels se till tillgängligheten till arbetsplatser och utbildningslokaler och dels vara

medveten om exempelvis effekterna av hur offentlig service lokaliseras. Funktionsblandning handlar i stort om att inte bygga nya monokulturer, vare sig det handlar om byggnaders funktion/innehåll eller prisnivåer och storlekar på bostäder. Genom att också blanda bostäder med ett utbud av funktioner och verksamheter stärks förutsättningarna för närhet och utbyte mellan människor på lokal nivå.



Social sammanhållning

- Myndigheter och civilsamhälle behöver samverka och ges förutsättningar att fortsätta verka i syfte att främja social sammanhållning.
- Stadsbyggandet kan stimulera social sammanhållning genom att arbeta med dialog och medskapande, mötesplatser, identitetsförstärkande åtgärder, genomtänkt lokalisering av offentlig service och blandning av stadens olika funktioner.



Delmål till mål 11

- 11.1 Säkra bostäder till överkomlig kostnad
- 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla
- 11.3 Inkluderande och hållbar urbanisering
- 11.4 Skydda världens kultur- och naturarv
- 11.5 Mildra de negativa effekterna av naturkatastrofer
- 11.6 Minska städernas miljöpåverkan
- 11.7 Skapa säkra och inkluderande grönområden för alla

Principer för hållbar utveckling

Begreppet hållbar utveckling definierades av FN:s världskommission för miljö och utveckling år 1987: 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: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet som utgör varandras förutsättningar.

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 flera delmål och globala indikatorer. Mål 11, Hållbara städer och samhällen är det mest relevanta målet för ytterstadens hållbara utveckling. *Delmålen till mål 11* förtydligar innebörden av målet

En del i ytterstadens hållbara utveckling är också att underlätta för människor att göra hållbara val i vardagen. Fysisk planering kan skapa förutsätt-



ningar för människor att leva hållbart. Det finns dock många faktorer utöver stadens fysiska form som påverkar hållbara beteenden, exempelvis socioekonomisk status och personligt engagemang.

Faktorer inom fysisk planering som kan sägas vara särskilt viktiga för att främja hållbara beteenden och en hållbar utveckling är att öka befolkningstätheten i strategiska lägen med ett varierat och kompletterande bostadsutbud, utveckla tillgången till de hållbara transportsystemen samt bibehålla och utveckla ytterstadens grönområden som resurser för människor, ekosystem och klimatanpassning. En bra balans mellan de olika faktorerna är att eftersträva i hållbar stadsplanering.

För att möta utmaningar och behov i Linköpings ytterstad bedöms särskilt viktiga fokusområden för ytterstadens utveckling för att uppnå mål 11 vara dels att bidra till att bryta ytterstadens segregationsmönster genom att arbeta med

- bostadsförsörjning som ger förutsättningar för en demografiskt och socioekonomiskt blandad stad och stadsdelar
- att utveckla ett jämlikt och effektivt nätverk av hållbara transporter
- att skapa trygga och inkluderande mötesplatser i varje stadsdel

Som en del i att främja en hållbar utveckling enligt mål 11 behöver kommunen, tillsammans med andra aktörer, verka för att utveckla ytterstadens fysiska miljöer med utgångspunkt i att

- tillvarata höga natur- och kulturvärden,
- tillvarata och utveckla möjligheter till hållbart byggande
- utveckla åtgärder för klimatanpassning av ny och befintlig bebyggelse
- underlätta för människor att göra hållbara val i vardagen

De globala målen är odelbara. Arbeta för att uppnå mål 11 ska därför göras med utgångspunkten att ge goda effekter också på övriga hållbarhetsmål.

**Hållbar utveckling**

Ytterstadens utveckling ska bidra till att:

- underlätta för människor att göra hållbara val i vardagen.
- bryta ytterstadens segregationsmönster
- utveckla ytterstadens fysiska miljö

Ledord för ytterstadens utveckling

Fem ledord summerar de övergripande utvecklingsprinciperna för den fysiska miljön. Dessa är väsentliga för att nå visionen om en hållbar utveckling och bör beaktas i all utveckling av Linköpings ytterstad.

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 exempelvis genom prioriterade investeringar och förvaltning som vidareutvecklar och berikar den befintliga karaktären.

Förnya innebär att befintliga byggnader, stadsrum och verksamheter förändras eller att det skapas nya. Förnyelsen ska eftersträva att tillföra nya kvaliteter och bredda det befintliga utbudet. Förnyelse kan göras genom att effektivisera och förädla markanvändningen, genom att omvandla en trafikled till stadsgata eller låta en gammal byggnad få ny användning.

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. Blandningen kan exempelvis vara av upplåtelseformer, funktioner, arkitektoniskt uttryck eller bostäders prisnivåer.

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

Förtäta innebär att skapa förutsättningar för en mer innehållsrik stad och hållbar utveckling genom att komplettera ytterstaden med fler bostäder och funktioner, samt plats för fler människor att verka. 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.



4. Utvecklingsstrategi



Utvecklingsstrategi för bebyggelse

Huvudinriktning för bebyggelse

- Tillkommande bebyggelse med hög täthet ska i huvudsak koncentreras till urbana stråk samt stadsnoder och stadsdelsnoder.
- En lägre bebyggelsetäthet i stadsdelarnas övriga delar tillvaratar befintliga kvaliteter. Förtätning kan ske i mindre omfattning och i huvudsak i mindre skala.
- Tillkommande bebyggelse ska ge mervärden till den redan befintliga ytterstaden, genom komplettering av exempelvis upplåtelseformer eller bebyggelsekaraktär.

Den generella inriktningen är att utveckla ytterstadens bebyggelse med högre täthet i strategiska lägen – noder och urbana stråk. Befolkningsstillväxt och ökad täthet i rätt läge kan användas för att skapa fler stadskvaliteter som också kommer boende och verksamma i glesare delar till nytta. Inriktningen är en viktig del i att skapa hög tillgänglighet i den växande staden samt hålla nere trafikbelastningen vilket både kan göra stadsrummen attraktiva och öka framkomligheten för kvarvarande trafik. En högre täthet i rätt lägen kan också bidra till att binda samman ytterstadens stadsväv och minska de mentala och fysiska barriärerna. I övriga delar är det också fortsatt lämpligt med lägre täthet för att bevara ytterstadens kvaliteter



av grönska och lugn. Här kan viss förtätning ske men i mindre omfattning och på ett respektfullt sätt gentemot den befintliga bebyggelsen. I varje fall av komplettering är det viktigt att både ta hänsyn till områdets bebyggelsekaraktär, men också se till att den nya bebyggelsen tillför stadskvaliteter till området. Kompletteringar behöver generellt tillföra något nytt, exempelvis en annan upplåtelseform eller bebyggelsekaraktär. Med en blandning av upplåtelseformer ökar möjligheten att göra bostadskariär inom stadsdelen eller att bo kvar i området om familjestrukturen ändras över tid.

Förtätning inom *kulturhistoriskt särskilt värdefulla bebyggelseområden* behöver ske med hänsyn





till kulturmiljön och uppmärksamma ytterstadens historiska särprägel, identitet och karaktär. Genom att ta tillvara på ytterstadens särskilt värdefulla bebyggelseområden och låta den nya bebyggelsen harmonisera med den äldre, kan dessa områden utvecklas med moderna tillägg samtidigt som de kulturhistoriska värdena tillvara tas.

Den övergripande utvecklingsstrategin för bebyggelse i ytterstaden fördjupas genom inriktningar på kommande sidor.

Läs mer om kulturhistoriskt värdefulla områden i Bilaga 3: Planerings- och kunskapsunderlag.





Utvecklingsstrategi för bebyggelse

Stadsdelscentrum





-  Stadsnod
-  Tvåkärnig sammanlänkad stadsnod
-  Stadsdelsnod
-  Tvåkärnig sammanlänkad stadsdelsnod

 Urbana stråk

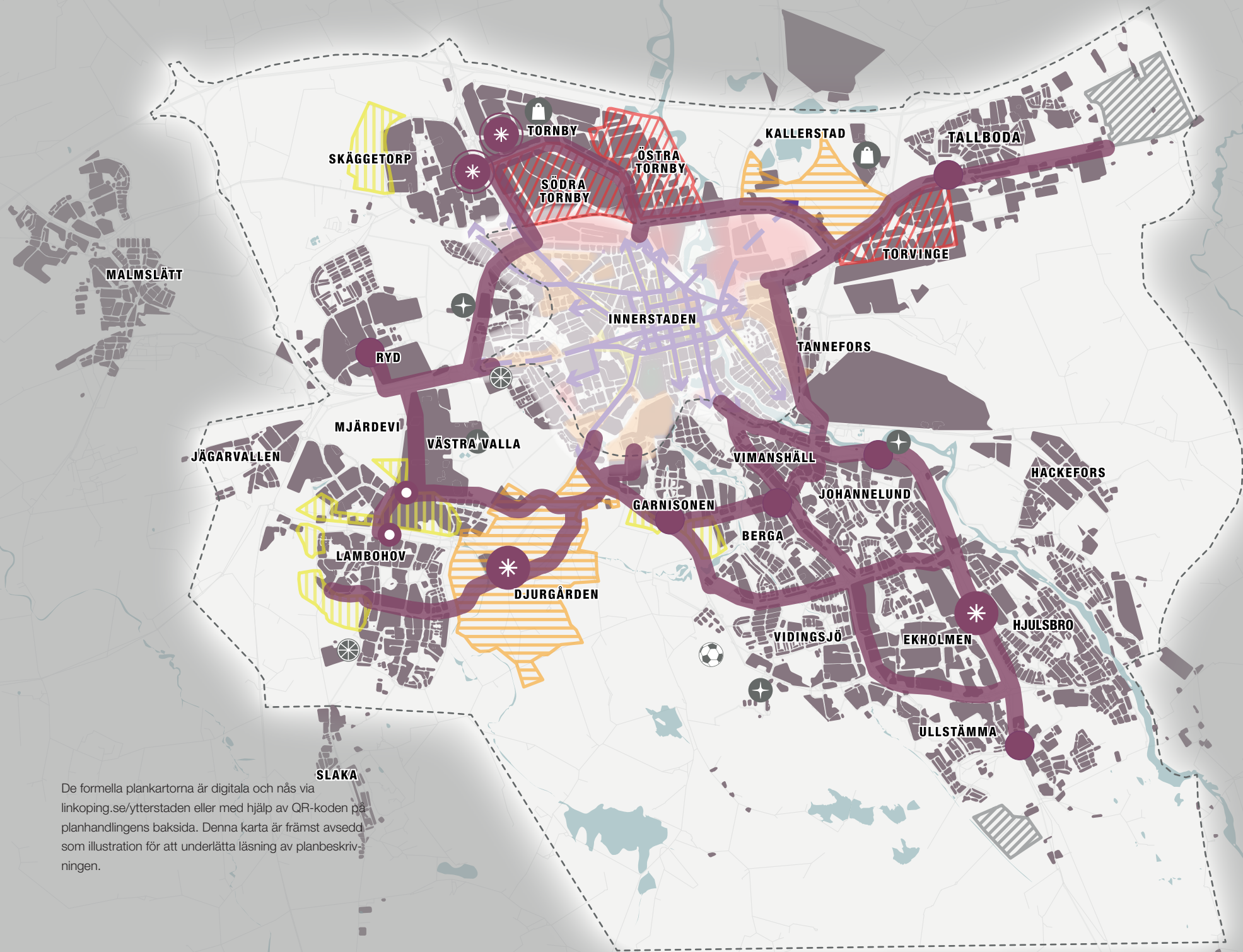
Utbyggnadsområden

-  Nya stadsdelar
-  Tillägg till befintliga stadsdelar
-  Områden med potential för stadsomvandling
-  Bebyggelseområden på lång sikt

Målpunkter

-  Handelsområden
-  Evenemangsområden
-  Anläggningar för idrott- och fritid
-  Kommunalt/regionalt besöksmål





De formella plankartorna är digitala och nås via linkoping.se/ytterstaden eller med hjälp av QR-koden på planhandlingens baksida. Denna karta är främst avsedd som illustration för att underlätta läsning av planbeskrivningen.

Stadsdelscentrum - utveckling av stadsnoder och stadsdelsnoder

Gemensamma inriktningar för stadsdelscentrum

- Stadsdelscentrum ska utvecklas med en koncentration av bebyggelse, bostäder, service och centrumfunktioner samt med attraktiva offentliga rum.
- Ny bebyggelse och offentliga rum behöver ha hög arkitektonisk kvalitet.
- Torg utformas med entréer och lokaler som vänder sig mot torget.
- Gång- och cykeltrafik prioriteras i stads- och stadsdelsnoderna. Cykelparkeringar ska finnas vid eller i anslutning till entréer och hållplatser. Bilparkering bör ordnas i samlade parkeringsanläggningar.
- Förändring i stads- och stadsdelsnoder ska bidra till att stärka och utveckla förutsättningar för klimatanpassning och andra ekosystemtjänster med utgångspunkt i utpekade gröna samband.
- Tvåkärniga sammanlänkade stads- och stadsdelsnoder behöver utvecklas med genomtänkt balans och samverkan och stadsväven mellan de två kärnorna utvecklas för bättre sammanlänkning.
- Grannskapsnoder ska fortsatt kunna bidra med närservice genom befintliga verksamheter. Utvecklingen ska kunna komplettera noderna, men inte ske i sådan omfattning eller inriktning att det långsiktigt försvagar dem.

Se också inriktningar för stads- respektive stadsdelsnoder.

De stadsdelscentrum som anges som stadsnoder eller stadsdelsnoder ska utvecklas och bidra till att stärka ett flerkärntigt Linköping med närhet till ett brett utbud och underlag. Utvecklingsstrategier för stadsnoder och stadsdelsnoder skiljer sig till viss del åt, flera av de grundläggande inriktningarna är dock gemensamma och redovisas här.

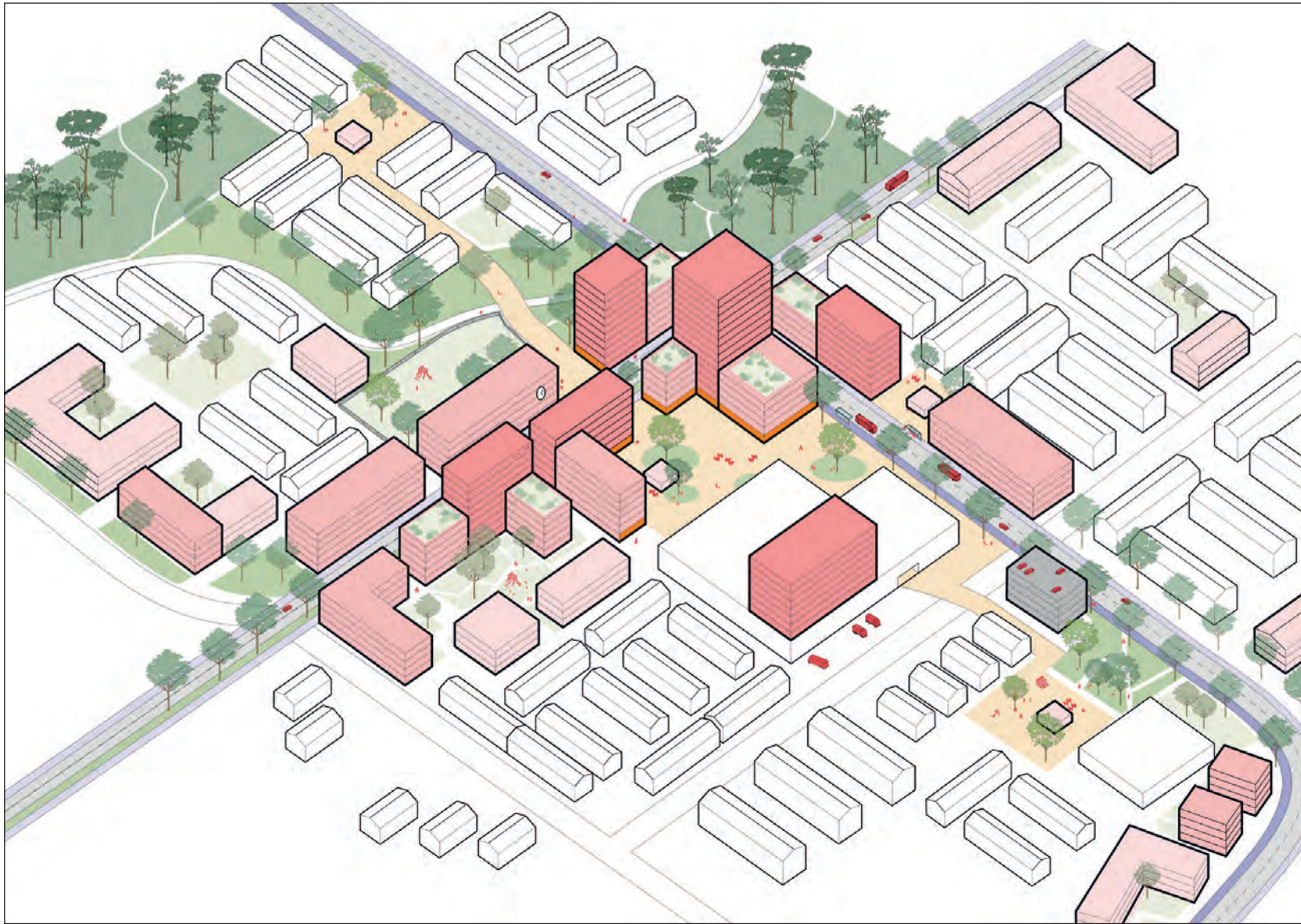
Ytterstadens stadsdelscentrum föreslås få en ökad koncentration av bostäder, verksamheter och servicefunktioner för att stödja en hållbar utveckling av en mer praktisk, flerkärntig stad. Utvecklingen av ytterstadens flerkärnighet är viktig ur ett transportperspektiv eftersom den erbjuder invånarna grundläggande service inom ett kort avstånd som är lämpligt att ta sig till med cykel eller till fots.

Utvecklingen av centrumen är indelade efter deras potential som stads- respektive stadsdelsnoder. Stadsnoder ska fånga upp servicebehovet från flera stadsdelar samt det närmaste omlandet. Stadsdelsnoderna är tänkta att fortsätta utvecklas med fokus på ett bra utbud av närservice och huvudsakligt upptagningsområde i närmast omgivande stadsdel. Nya skolor, allaktivitetshus, idrottsanläggningar och idrottsmiljöer, föreningslokaler, vårdcentraler, bibliotek, medborgarkontor och annan personintensiv samhällsservice ska i första hand placeras i nära anslutning till stadsnoderna och i andra hand

stadsdelsnoderna. På så sätt ges stöd till stadsliv i dessa noder, kommersiell verksamhet underlättas och stimuleras genom att målpunkter koncentreras där kommunikationerna är goda, och tillgängligheten ökar.

Stads- och stadsdelsnoderna bör utformas främst för att uppmuntra gång- och cykeltrafik från närområdet, samt med 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.

Utöver stads- och stadsdelsnoder kan även mindre grannskapsnoder fylla en funktion för att komplettera närserviceutbudet och öka ytterstadens attraktionskraft. Det är platser med etableringar så som mindre livsmedelsbutiker, paketutlämnings, kvarterstestaurant eller liknande. Dessa grannskapsnoder bör dock inte utvecklas i sådan omfattning eller riktning att de försvagar stadsdelsnoder eller stadsnoder, men kan i övrigt utvecklas mer fritt på strategiska platser som hållplatser, korsningar längs urbana stråk eller andra platser med goda lägesegenskaper. Även här bör goda möjligheter för hållbara transporter utvecklas.



Bilden illustrerar en principiell utveckling av en stadsnod med utrymmen för bebyggelse, kommunikationer och grönska.

Ett visst underlag krävs för att kunna bibehålla och utveckla stads- och stadsdelsnoder som lokala kärnor med utbud av service, handel och andra funktioner. För stadsnoder bedöms ca 8-10 000 boende behövas inom gångavstånd. För en stadsdelsnod är motsvarande siffra ca 5000 boende eller mer.

Stadsnoder

Inriktningar för stadsnoder

Se också gemensamma inriktningar för stadsdelscentrum

- Stadsnoder ska utvecklas med en mycket hög koncentration av bostäder, handel, verksamheter samt annan offentlig och kommersiell service, samt som knutpunkter för kollektivtrafik och cykelstråk.
- Stadsnoderna och närområdet ska utvecklas med en mycket hög bebyggelse-täthet. För att markera stadsnoderna och stärka orienterbarheten eftersträvas bebyggelse med högre höjd närmst nodernas centrala delar.
- Stadsnoderna ska fungera som mötesplats och servicepunkt för människor i närområdet, staden och dess omland.
- 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 samt utformning, anpassning och utveckling av strukturer.

Stadsnoder är stadsdelscentrum som bedöms ha särskilt goda förutsättningar att fortsätta utvecklas som livskraftiga, attraktiva och mer kompletta centrumområden och komplement till innerstaden.

Utpekade stadsnoder har potential att utvecklas med en komplettering av funktioner och högre bebyggelse-täthet som skapar större närhet och tillgänglighet i vardagen för boende och besökare jämfört med regionala externhandelscentrum.

I södra delarna av Linköping pekas stadsdelscentrumen i **Djurgården** och **Ekholmen** ut som stadsnoder. I nordvästra Linköping har Skäggetorps centrum tillsammans med västra delarna av Tornby handelsområde motsvarande potential att omvandlas till en tvåkärnig stadsnod. Det innebär att utvecklingen av **Skäggetorp-Tornby** behöver ske så att noden på längre sikt får en mer gemensam tyngdpunkt kring Bergsvägen. Komplettering ska göras med hänsyn till befintligt utbud och behov, samt med ambitionen att öka kopplingarna mellan de två delarna. I nordöstra ytterstaden bedöms den framtida innerstadsdelen Stångebro täcka servicebehov och utbud, varför ingen annan stadsnod är utpekad.

Stadsnoderna bör utvecklas med en hög koncentration av bostäder, handel, verksamheter och kommersiell och offentlig service som ger invånarna närhet i vardagen och tillför ett gott och stabilt kundunderlag till lokala näringsidkare. Befintliga centrumbyggnader och yttre miljöer behöver i många fall rustas upp för att stärka sin position

som komplement till innerstadens attraktiva butiker. Ny bebyggelse och offentliga rum behöver ha hög arkitektonisk kvalitet. En utveckling av de offentliga platserna och intilliggande stadsdelparker behövs också som mötesplatser i stadsnoderna.

En del i stadsnodernas potential består i deras lokalisering i det samlade gatu- och transportnätet för kollektivtrafik, cykel, gång och bil. Stadsnoderna bör därför utvecklas kring en korsning eller längs en gata så att centrumfunktioner med tiden ska kunna växa naturligt utmed de urbana stråk som förbinder stadsnoderna med resten av staden.

Stadsnoder har också en viktig sammanlänkande funktion för utveckling, identitet och samhörighet i stadens olika delar. Det är därför viktigt att jobba identitetsförstärkande med stadsnoders platsvarumärke för stärka deras potential som mötesplats och nav för människor, handel och lokalt stadsliv. Hur de olika stadsnoderna ska utvecklas behöver avgöras av platsens unika förutsättningar och långsiktiga utvecklingspotential i relation till stadens utveckling som helhet.

Stadsdelsnoder

Inriktningar för stadsdelsnoder

Se också gemensamma inriktningar för stadsdelscentrum

- Stadsdelsnoder ska utvecklas med en hög koncentration av bostäder samt basutbud av handel, verksamheter samt annan offentlig och kommersiell service för omgivande stadsdelar.
- Stadsdelsnoderna och dess närområde ska utvecklas med en hög bebyggelsetätthet. 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.
- 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.

Stadsdelsnoder utgörs av de befintliga stadsdelscentrum eller handelsetableringar som bedöms ha goda förutsättningar att fortsätta utvecklas till mer kompletta stadsdelscentrum med ett gott utbud av baservice. Utpekade stadsdelsnoder har också potential

att utvecklas som kvalitativa lokala mötesplatser och centrumområden med en koncentration av handel, service och bostäder och utveckling av nodens offentliga platser. Läget i anslutning till kollektivtrafikens stomlinjer skapar närhet och tillgänglighet till utbudet. 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 vardagservice.

De befintliga stadsdelscentrumen i Johannelund, Tallboda, Ryd och Berga samt handelsetableringarna i Mjöretorp och Södra Ekkällan pekas ut som befintliga eller framtida stadsdelsnoder. Lambohov - Mjärdevi pekas ut som en tvåkärnig, sammanlänkad stadsdelsnod. På sikt bör stadsdelsnoderna utvecklas till mer kompletta stadsdelsnoder med bland annat mer offentlig service, utvecklade attraktiva offentliga rum och stärkta gröna kvaliteter.

Lambohov-Mjärdevi: Utvecklingen behöver ske så att båda delarna också fortsatt ges förutsättningar för livskraftighet. Komplettering ska göras med hänsyn till befintligt utbud och utvecklingsbehov, samt med ambitionen att öka kopplingarna mellan de två delarna.

Johannelund: Kring centrumet finns behov av särskild kulturhistorisk hänsyn. Kompletteringar i

denna stadsdelsnod bör därför koncentreras i riktning mot Braskens bro. Ett liknande förhållningssätt som för Lambohov-Mjärdevi gäller här, det är viktigt att kompletterande utbud och bebyggelse vid Braskens bro bidrar till att koppla samman och stärka noden som helhet.

Ryd, Tallboda: Dessa stadsdelsnoder bedöms i högre grad än övriga ha betydelse också för omlandets servicebehov, vilket innebär att lokal och regional tillgänglighet för angöring till dessa behöver beaktas vid framtida utveckling.

Berga: Centrumet har ett särskilt strategiskt läge nära innerstaden och i korsningen mellan två urbana stråk och kan ha en viktig roll som knutpunkt vid en framtida möjlig utveckling av ringlinje för kollektivtrafiken längs Söderleden.

Södra Ekkällan: Även Södra Ekkällan har ett strategiskt läge kring en korsning. Det starka befolkningsunderlaget i närområdet ger Södra Ekkällan stor potential för utveckling. Utvecklingen behöver dock balanseras med Berga stadsdelsnod samt närliggande Djurgården (stadsnod).

250 ha

Ytan på skyddsområdena längs ytterstadens trafikleder utgör totalt ca 250 ha.

Detta motsvarar ungefär ytan av stadsdelarna Vasastaden och Innerstaden tillsammans.

Urbana stråk

Inriktning för urbana stråk

- De urbana stråken ska successivt omvandlas till stadsgator. Tillkommande bebyggelse ska bidra till att skapa attraktiva och sammanlänkande stads- och gaturum.
- En blandad stadsbebyggelse och tydliga inslag av närservice, kontor och andra lokaler eftersträvas kring noder, korsningspunkter och andra strategiska lägen. Tillkommande bebyggelse ska ha högre täthet än omgivningen.
- Tillkommande bebyggelse ska ha hög arkitektonisk kvalitet och knyta an till omgivande bebyggelsekaraktärer, men bör ges ett eget uttryck präglad av sin samtid. Genomgående entréer och bullerskyddade gårdar ska eftersträvas.
- Befintliga värden och utpekade viktiga grön samband ska utvecklas samordnat med den täta bebyggelsen för att aktivera och skapa fler stadskvaliteter längs stråket. Mångfunktionella och yteffektiva lösningar för klimatanpassning så som dagvattenhantering behöver utvecklas.
- Gemensamma parkeringslösningar ska utvecklas och markparkeringar undvikas. Lokalisering och utformning av bostäder, hållplatser och parkering bör i första hand ske så att avståndet från bostadsentré till hållplats blir närmre än till bilparkering.
- Framkomlighet för kollektivtrafik och cykel ska ges hög prioritet längs de urbana stråken.

Utvecklingsstrategin för Urbana stråk omfattar en omvandling av dagens trafikleder och huvudgator samt kringliggande markområden. Genom förtätning och ökade kvaliteter i utformningen längs med de urbana stråken kan de successivt omvandlas till aktiva och attraktiva gaturum som bidrar till att läka samman stadens olika delar. De kan också rymma ett betydande tillskott av ytterstadens nya bebyggelse.

Omvandling av leder och gator 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, -sektion och trafiklösningar.

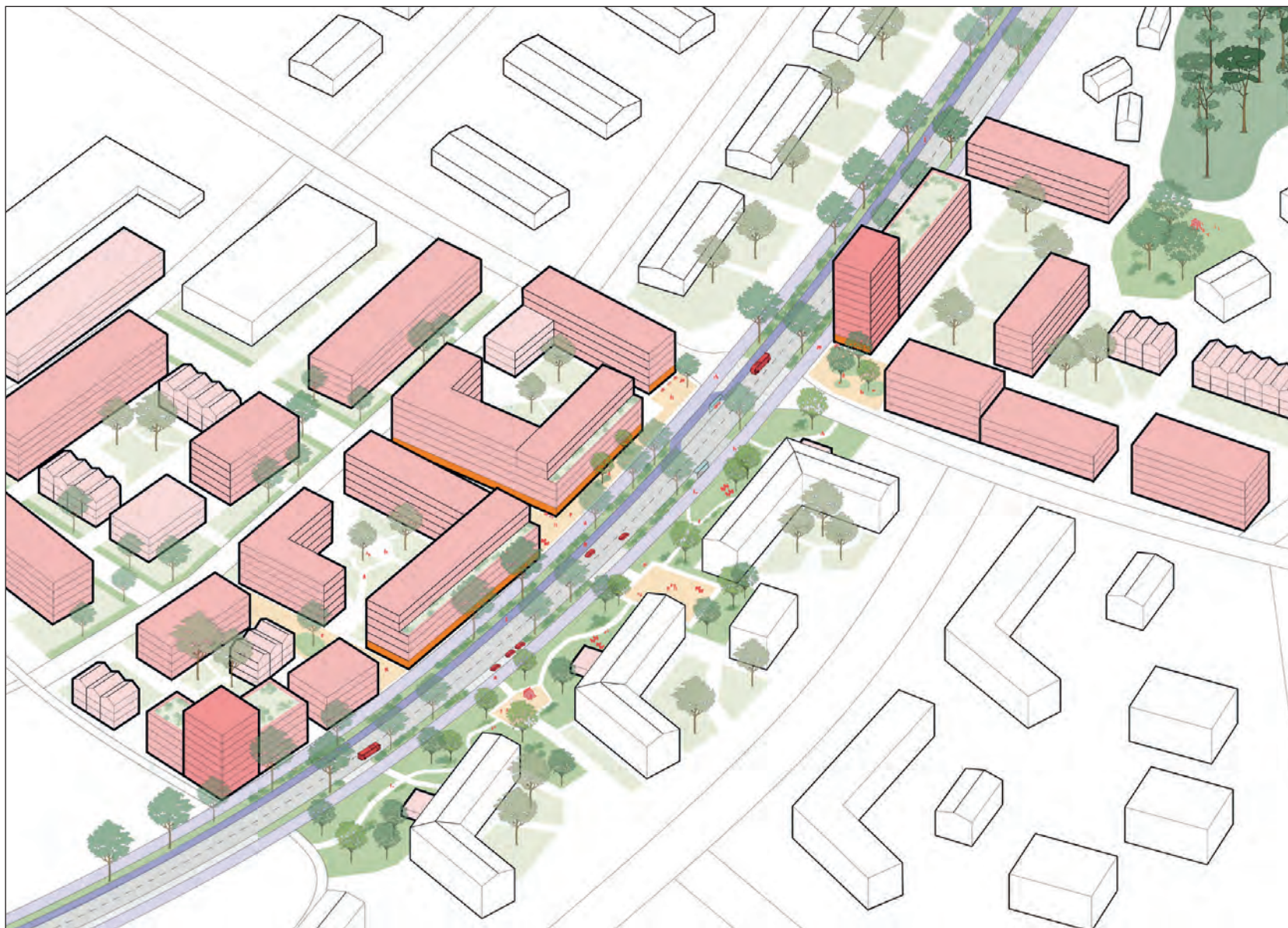
Enstaka eller punktvisa kompletteringar kan ske men behöver beakta stråkets utveckling i helhet.

Det finns goda förutsättningar till förtätning längs betydande delar av de utpekade urbana stråken. Utöver *skyddsområden* och impediment utgör även befintliga ytkrävande markparkeringar en potential för ny bebyggelse, om nya mer yteffektiva parkeringslösningar tillskapas eller parkeringsbehovet kan minskas. Tillkommande bebyggelse ska bidra med nya kvaliteter för det offentliga rummet, stärkt befolkningsunderlag till hållbara färdmedel och en

effektivare markanvändning, och behöver bland annat därför ha en högre täthet än den omgivande bebyggelsen.

Anpassning till exempelvis höga kulturmiljövärden, viktiga gröna samband och klimatanpassning kompletterar den täta bebyggelsen och utvecklas parallellt för att aktivera och skapa fler stadslivskvaliteter längs stråket. Skyddszoner längs de urbana stråken tillför exempelvis idag ekosystemtjänster som dagvattenhantering vilket behöver beaktas och tillvaratas. Mer mångfunktionella och yteffektiva lösningar som bidrar till en levande och attraktiv livsmiljö behöver dock generellt utvecklas. Planeringen och utformningen av de urbana stråken och trafikutrymmet behöver anpassas för underlätta människors förutsättningar att i vardagen förflytta sig med cykel, gång och kollektivtrafik. Stomlinjer för kollektivtrafik och breda, effektiva cykelvägar behöver ges plats i gatusektionen. Det behöver också finnas gott om parkeringsplatser för olika typer av cyklar i anslutning till hållplatser, entréer och andra målpunkter i bebyggelsen.

Utvecklingen av de urbana stråken omfattar ombyggnation av trafikleder, utbyggnad av kollektivtrafiknät och cykelnät samt bebyggelseutveckling vilket behöver ses som en helhet.



Bilden illustrerar en principiell utveckling längs del av ett urbant stråk, med kompletterande bebyggelse, utveckling av kommunikationer och gröna funktioner och samband.

I samband med omvandling och utveckling av urbana stråk finns flera faktorer som behöver tas hänsyn till och utredas vidare, exempelvis risk-, störnings- och hälsoaspekter. Det är viktigt att beakta en långsiktig förbättring av stadsmiljön, tillgänglighet och en hållbar utveckling när tillägg görs.

Nedanstående trafikleder/huvudgator föreslås i delar eller helhet utvecklas till urbana stråk. Här beskrivs de faktorer som behöver beaktas särskilt i det fortsatta arbetet. Stråkens stadsbyggnadspotential utvecklas i avsnitt 6, Genomförandebeskrivning.

Vistvägen är den centrala ryggraden i sydöstra ytterstaden och kopplar ytterstad med innerstad. Lokala förutsättningar, kulturvärden och gröna samband, exempelvis befintlig allé längs delar av sträckningen behöver beaktas vid fortsatt planering och utveckling. I norr är Vistvägen del av det primära utryckningsnätet, vilket kan påverka gatusektionens utformning. På sikt är det möjligt att stråkets kapacitetstak för busstrafik nås, varför det sannolikt kan bli aktuellt att utveckla en kollektivtrafiklösning med ännu högre kapacitet och standard vilket behöver beaktas vid utvecklingen.

Söderleden utgör idag del av Y-ring vilket medför stora barriäreffekter. På sikt kan en flytt av Y-ring, begränsning av genomfartstrafik och en framtida

ringlinjefunktion för kollektivtrafik bli aktuell. Samtidigt behöver de gröna förbindelserna längs Tinnerbäcken bibehållas och stärkas. De västra och östra delarna av stråket är del av det primära utryckningsnätet vilket kan påverka gatusektionens utformning.

Brokindsleden pekas ut som del av ny sträckning för Y-ring, vilket ger en fortsatt viktig funktion för olika typer av trafikrörelser. Emmalundsförbindelsen kan på längre sikt innebära större möjligheter för utveckling av de mer innerstadsnära delarna av stråket. Dagvattenhantering och utpekade gröna samband behöver beaktas särskilt. Hänsyn till kulturmiljö kan behövas kring Johannelunds centrum. Det förekommer också farligt gods klass 3 (brandfarliga vätskor) längs Brokindsleden vilket behöver beaktas i vidare planering.

Längs **Ålerydsvägen** ska hög prioritet ges för nytt cykelstråk. Befintliga ekologiska och rekreativa kvaliteter behöver beaktas vid utveckling.

Haningeleden har en viktig funktion bl.a. för tillgänglighet till fritids- och rekreationsområdena kring Tinnerö, Vidingsjö och Smedstad dammar. Kring dessa delar behöver också viktiga gröna samband och funktioner beaktas, samt sammanlänkningen mellan Södra Ekkällan och utpekat

tillägg sydväst om Haningeleden. Delar av leden är idag del av Y-ring men föreslås i helhet utvecklas som ett stråk med Y-ringsfunktion. Haningeleden har därför en fortsatt viktig funktion för olika typer av trafikrörelser. Hela sträckan är också del av det primära utryckningsnätet vilket behöver beaktas i planeringen.

Malmslättsvägen (väster om Vallarondellen) är idag en större trafikled med statligt huvudmannaskap som trafikeras av farligt gods (sekundär led). Utvecklingen förutsätter en samlad strukturell förändring som är beskriven närmare i översiktsplanen för Mjärdevi och Västra Valla (2019). Hänsyn till kulturmiljö kan behövas i höjd med Gamla Linköping.

Olaus Magnus väg har idag en lokal karaktär underordnad Universitetsvägen, men betydelsen kommer öka vid genomförandet av översiktsplanen för Mjärdevi och Västra Valla (2019) Där är stråkets utveckling beskriven närmare.

Kunskapslänken har idag stomlinje för kollektivtrafik. På sikt är det möjligt att stråkets kapacitetstak för busstrafik nås, varför det på sikt sannolikt kan bli aktuellt att utveckla en kollektivtrafiklösning med ännu högre kapacitet och standard vilket behöver beaktas vid utveckling. Hög prioritet behöver ges för



stråkets funktion som kollektivtrafiklänk och cykelstråk också i framtiden, särskilt i mötet med Lambhovsleden och Hertig Johans allé. Utpekade viktiga gröna samband, utveckling av entréer mot Tinnerö eklandskap samt dagvattenhantering är faktorer som särskilt behöver beaktas och utvecklas vid utformning av gaturum och bebyggelse längs stråket.

Hertig Johans allé har idag stomlinje för kollektivtrafik. Hög prioritet behöver ges för stråkets funktion som kollektivtrafiklänk och cykelstråk också i framtiden. Utpekade viktiga gröna samband, utveckling av entréer mot Tinnerö eklandskap samt dagvattenhantering är faktorer som särskilt behöver beaktas och utvecklas vid utformning av gaturum och bebyggelse längs stråket.

Bergsvägen har en viktig roll i den tvåkärniga, sammanlänkade stadsnoden Tornby – Skäggetorp där en sammanhängande stadsväv behöver utvecklas. Vid planering och utveckling av södra Tornby behöver relationen mellan Bergsvägen och Roxtorpsgatan studeras vidare, särskilt om en förlängning och sammankoppling av Roxtorpsgatan med innerstaden kan bli aktuell i samband med utveckling av Ostlänken. Hela den utpekade sträckan är del av det primära uttryckningsnätet vilket kan påverka gatusektionens utformning.

Tornbyvägen kantas idag av många verksamheter men få inslag av bostäder och service. Tätheten i bebyggelsen är låg och betydande delar utgörs av ytkrävande markparkeringar, vilket på sikt också är del av potentialen för kompletterande bebyggelse. Tornbyvägen är del av uttryckningsvägnätet samt sekundär led för transport av farligt gods. Vid planering och utveckling av södra Tornby behöver den framtida relationen mellan Tornbyvägen och eventuella nya kopplingar inom södra Tornby studeras vidare. Områdena söder om stråket ligger inom planområdet för den fördjupning av översiktsplanen för Steninge/södra Tornby som är under framtagande.

Industrigatan utgör idag del av Y-ring, men en utflyttning av Y-ring föreslås som möjliggör en annan utveckling av Industrigatan. På sikt kan en begränsning av genomfartstrafik bli aktuell. I dagsläget är Industrigatan också del av uttryckningsnätet. Det behöver utredas om funktionen ska kvarstå när Y-ringsfunktionen flyttas. Vid utveckling av Industrigatan behöver viktiga gröna samband mellan Rydskogen och innerstaden beaktas och tillgängligheten till Rydskogen bevaras. Vid Industrigatans avslut i söder behöver grönstråket mellan Rydskogen, Vallaskogen och vidare mot Tinnerö förstärkas.

Norrköpingsvägen trafikeras av såväl uttryckningstrafik som farligt gods (primär led) En ny



Norrköpingsvägen, till höger i bild, är en gammal förbindelse mellan Linköping och omlandet med flera viktiga utblickar mot stadskärnan.

koppling från Norrköpingsvägen mot sydost, Torvingeleden, är utpekad i översiktsplanen. Funktionen för olika typer av trafikrörelser, gods- och persontransporter behöver beaktas vid planering och utveckling. Hög prioritet behöver ges för stråkets funktion som kollektivtrafiklänk. Vid planering och utveckling av Stångebro och Kallerstad behöver stråkets framtida roll balanseras i relation till andra möjliga kopplingar mellan innerstaden och nordöstra ytterstadens bebyggelseområden. Kulturvärden i form av utblickar mellan stadskärnan och stadens omland behöver beaktas vid bebyggelseutveckling längs Norrköpingsvägen. Kompletterande bebyggelse längs Norrköpingsvägen öster om Tallboda stadsdel-snod kan på sikt skapa underlag för stomlinje för kollektivtrafiken.

Kallerstadsleden utgör idag och i förslaget del av Y-ring och har en fortsatt viktig funktion olika typer av trafikrörelser mellan nordvästra och nordöstra ytterstaden men byggnation av Ullevileden kan påverka Kallerstadsledens roll i trafiksystemet. Kallerstadsleden har en viktig funktion för sammanlänkning mellan Stångebro och Kallerstad. Leden trafikeras idag av farligt gods (sekundär led) och är del av uttryckningsnätet. Det behöver utredas om funktionen behöver kvarstå vid ett genomförande av utpekade omvandlingsområden. Höga natur- och kulturvärden kring Kallerstad allé behöver beaktas och vidareutvecklas i den fortsatta planeringen. Områdena söder om stråket hör till den utvidgade innerstaden. Fortsatt planering och utveckling behöver studera eventuella nya kopplingar mellan Stångebro och Kallerstad.

Nya stadsdelar

Inriktning för nya stadsdelar

- De nya stadsdelarna rymmer även utveckling av stadsnoder, stadsdelsnoder och sammanlänkande urbana stråk. 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.
- Lokalisering och utformning av områdes- och infrastruktur ska bidra till att stärka stadens långsiktigt hållbara utveckling och ytterstadens attraktivitet och sammanlänkning med en mångfald i utbud av stadslivskvaliteter, service, näringsliv, kultur, idrott och rekreation.
- Utvecklingen ska bidra till att ta tillvara och utveckla områdenas ekosystemtjänster och viktiga funktioner och gröna samband. Nya stadsdelsparker och gröna stråk ska utvecklas i lämpliga lägen och stadsträd tillföras.
- Höga kultur- och naturvärden är viktiga identitetsskapande element som bör tas tillvara och beaktas vid placering och utformning av bebyggelse och stadsstrukturer.
- Framtidens tekniska försörjningssystem behöver särskilt belysas och beaktas i den fortsatta planeringen.

I ytterstaden finns två större områden, Djurgården och Kallerstad, som är lämpliga att utveckla som nya stadsdelar som viktiga steg i riktning mot en rundare mer sammahängande stad

Utvecklingen av Djurgården och Kallerstads mark- och vattenanvändning beskrivs närmare i Översiktsplan för staden Linköping (2010). 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, och upplåtelseformer.

Vid utveckling av nya stadsdelar är det viktigt att potentialen för hållbar stadsutveckling tas till vara i områdena som helhet, och särskilt i stations- och hållplatsnära lägen. Vid planering och utbyggnad av områdena behöver därför kollektivtrafik- och cykelnätet ges en strukturerande roll och samordnas med bebyggelsestrukturen med högre täthet invid stråk, bytespunkter och hållplatslägen. Service, offentliga platser och andra funktioner behöver planeras för att täcka behovet av den tillkommande befolkningen.

Det är viktigt att de nya stadsdelarna utvecklas som områden med tydliga egna identiteter, genomtänkta stadskvaliteter och strukturer samt starka

kopplingar till omgivande stadsdelar. Särskilt viktig är kopplingen mellan Kallerstad och Tallboda för att knyta Tallboda närmare övriga staden. Utvecklingen i Kallerstad ska även bidra till goda sammankopplingar mellan östra Tornby samt 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.

I den fortsatta planeringen av de nya stadsdelarna, behöver utveckling och utbyggnad av framtidens tekniska försörjningssystem särskilt belysas och beaktas för att möta framtida behov och krav

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.

Tillägg till befintliga stadsdelar

Inriktning för tillägg till befintliga stadsdelar

- Utpekade tillägg behöver tillvarata potentialen för hållbar stadsutveckling genom att tillföra täthet och underlag i kollektivtrafik- och servicenära lägen och komplettera med funktioner och boende- eller upplåtelseformer som inte finns i närområdet idag.
- Goda kopplingar till stadsdelens befintliga serviceutbud och offentliga platser behövs. Eventuell kompletterande service så som förskolor kan behövas och behöver beaktas tidigt i planeringen för att tillräckliga ytor ska kunna tillgodoses.
- Tilläggen rymmer även utveckling av stadsdelsnoder och urbana stråk, vars inriktningar kompletterar detta avsnitt.

Nya tillägg i anslutning till befintliga stadsdelar finns i Lambohov, Mjärdevi, Skäggetorp, Berga och väster om Haningeleden. Områdena har stöd i översiktsplanens mark- och vattenanvändningskartor (Översiktsplan för staden Linköping samt Översiktsplan för Mjärdevi och Västra Valla), med undantag för området väster om Skäggetorp, som pekats ut i Planprogram för Skäggetorp (2017).

Utpekade tillägg behöver tillvarata potentialen för hållbar stadsutveckling genom att tillföra täthet och underlag i kollektivtrafik- och servicenära lägen. **Tilläggen bör eftersträva att komplettera med funktioner och boende- eller upplåtelseformer som inte finns i närområdet idag.** Det är viktigt att de nya tilläggen utvecklas med tydliga kopplingar till den befintliga stadsdelen och knyter an till respektive områdes identitet och karaktär. **Goda kopplingar till stadsdelens befintliga serviceutbud och offentliga platser behövs. Eventuell kompletterande service så som förskolor kan behövas och behöver beaktas tidigt i planeringen för att tillräckliga ytor ska kunna tillgodoses.**

Tilläggen utgör på vissa platser även del i utvecklingen av urbana stråk, stadsnoder och stadsdelsnoder, se även inriktningar för dessa avsnitt.

Bebyggelseområden på lång sikt

Inriktning för bebyggelseområden på lång sikt

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

I Översiktsplan för staden Linköping föreslås nya bostadsområden på jordbruksmark i mer perifera lägen i staden, öster om Tallboda och söder om Ullstämman. Perifer bostadsbebyggelse ökar stadens utglesning och avstånden. 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 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.

Områden med potential för stadsomvandling

Inriktning för områden med potential för stadsomvandling

- Utpekade områden har på sikt ökande förutsättningar att omvandlas till blandad stadsbebyggelse med fler person- och kunskapsintensiva verksamheter/kontor samt större inslag av bostäder. Omvandlingen behöver beakta befintliga verksamheters förutsättningar och behov, samtidigt som områdenas lägespotential i staden tas tillvara.
- I takt med omvandlingen behöver ny mark för de verksamheter som med tiden behöver lokalisering i ett långsiktigt mer lämpligt läge säkerställas.
- Den nya bebyggelsen kompletteras med kommunikationer, offentlig och kommersiell service, grönstruktur och allmänna platser, torg och stråk.
- Större stadsomvandlingar bör i övrigt i stort följa inriktningarna för Nya stadsdelar, 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.

När staden och infrastrukturen successivt utvecklas har vissa områden i staden potential för nya lägesegenskaper som inte fullt ut tas tillvara med befintlig markanvändning. Dessa pekas här ut som **områden med potential för stadsomvandling**. Dessa är östra Tornby, södra Tornby och Torvinge. Potentialen behöver beaktas vid all förändring, utveckling och planering av områdena. En omvandling behöver dock studeras i fördjupning av översiktsplan eller motsvarande.

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.

Södra Tornby ligger mellan 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 stadsutveckling som länkar samman norra delen av Linköping med innerstaden.

Även **västra delarna av Torvinge** kan få ett mer centralt läge i staden och regionen genom närheten till ett nytt stationsläge och den tillhörande utveckling som tillsammans kommer skapa en knutpunkt i staden och regionen. Torvinge kan vara lämpligt att utveckla med blandstad med fortsatt tyngdpunkt på verksamheter som har nytta av ett strategiskt läge med närhet till innerstad, station och flygplats samt kringliggande verksamheter med liknande inriktning.

Potentialen till förändring är stor i omvandlingsområdena om parkeringslösningar kan effektiviseras eller behovet av parkering minskas. Höga kulturhistoriska värden och miljöer att tillvarata och utveckla till gröna mötesplatser och stråk behöver beaktas i planeringen, liksom den stora andelen hårdgjorda ytor som kan innebära utmaningar för dagvattenhantering.

Vid fortsatt planering och framtida omvandling behöver områdenas lägespotential i staden och en ändamålsenlig markanvändning främjas samtidigt som verksamheternas förutsättningar i form av t.ex. investeringar och långsiktig utveckling, behov av skyddsavstånd, transporter samt eventuella ersättningslägen beaktas. Det är viktigt att i kommande planering säkerställa ny mark för de verksamheter som med tiden behöver lokalisering i ett långsiktigt mer lämpligt läge.

Handelsområden

Inriktningar för handelsområden

- I handelsområden ska en effektivisering av markanvändningen och en utveckling av vistelse- och mötesplatskvaliteter i strategiska lägen eftersträvas.
- Delar av Tornby som inte omfattas av andra inriktningar i planförslaget, samt Mörtlösa, kan fortsätta utvecklas med i huvudsak utrymmeskrävande sällanköpshandel.
- Handelsområdena behöver ha god lokal och regional tillgänglighet. Förändringar i handelsområdena ska bidra till att förbättra för tillgänglighet och angöring med gång- cykel- och kollektivtrafik för besökare och arbetande. Laddinfrastruktur för elfordon (cykel, bil och lastbil) behöver byggas ut. Tillgängligheten med bil och leveranser till handelsområdena behöver fortsatt vara god, bilparkering ska så långt som möjligt anordnas i samlade parkeringsanläggningar.
- Förändringar ska bidra till att stärka och utveckla viktiga gröna funktioner och samband. Andelen grönytor för exempelvis klimatanpassning och andra ekosystemtjänster behöver öka.
- Platsernas roll som entrémiljöer till Linköping, samt viktiga prioriterade siktlinjer behöver beaktas vid utveckling, förändringar och tillägg

Handeln genomgår på ett övergripande plan 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, av att minska den totala mängden transportarbete 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.

Delar av Tornby föreslås utvecklas som mer komplett stadsnod med fler funktioner, service och bostäder tillsammans med Skäggetorp, se även avsnittet om Stadsnoder. Den föreslagna utvecklingen är en del av att möta den efterfrågade utvecklingen av externhandelsområden. I östra delen föreslås en samlad stadsomvandling, se Områden med potential för stadsomvandling. Övriga Tornby och Mörtlösa kan fortsätta utvecklas med sällanköpshandel. Områdenas läge vid E4:an innebär bra skyltläge för sällanköpshandel vilket stärker handelsområdenas regionala funktion. När fler etableringar lokaliseras är det dock viktigt att beakta vissa viktiga siktlinjer från E4:an mot staden och Linköpings domkyrka.

Utvecklingen av infrastrukturen i handelsområdena behöver ta höjd för en ökad andel cykel- och kollektivtrafik samt en ökad elektrifiering av fordonsflottan, liksom tillvarata en utveckling med ökad andel återanvändning, återförsäljning och återvinning av produkter och material.

Handelsområdets helhetsupplevelse är idag storskalig och byggnaderna är flacka och vidsträckta, med stora parkeringsytor. 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.

Handelsområdena har överlag låga vistelse- och mötesplatskvaliteter i det offentliga rummet. Dessa, liksom sammankopplingen och den upplevda närheten med den omgivande staden har utvecklingsbehov. Den stora andelen hårdgjorda ytor och platta mörka tak med låg andel grönska och träd kan bidra till ökade behov att tillföra energi för kyla/värme. Också andra negativa effekter kan uppstå till följd av klimatförändringarna. Hur 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.

Större besöksmål

Inriktning för evenemangsområden och kommunala/regionala besöksmål

- Evenemangsområdena ska fortsatt utvecklas som unika och identitetsbärande mötesplatser för hela staden.
- Kommunala/regionala besöksmål ska ges förutsättningar att fortsätta utvecklas.
- God tillgänglighet ska eftersträvas för samtliga trafikslag, men för evenemangsområden bör framförallt gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras.
- Evenemangsområden behöver ha tillräcklig storlek och en infrastruktur som möjliggör att anordna och rymma större evenemang.
- Kompletterande bebyggelse eller infrastruktur som krävs för att kunna ordna evenemang kan vara möjlig, förutsatt att rekreativa värden, befintlig karaktär och viktiga gröna samband inte försämras.

En levande och attraktiv stad behöver plats för evenemang och kultur. Det offentliga rummet spelar generellt en stor roll som arena för kultur-, idrott-, och fritidsutövning i olika skala. Mötesplatser av värde för hela staden och regionen är viktiga att tillvarata och utveckla. Bland annat behövs evenemangsområden, platser vars storlek och utformning gör att de tål ett högre besöksstryck

och därmed möjliggör större evenemang såsom firanden, utomhuskonserter, motionsarrangemang etc. Evenemangsområdena ligger i områden med rekreativa gröna kvaliteter som gör dem till målpunkter av kommunal/regional karaktär. Det finns också platser i staden som är eller kan utvecklas som viktiga kommunala/regionala besöksmål.

Ytterstadens utpekade evenemangsområden är Ryds motionscentrum, Valla gård och Vidingsjö motionscentrum och Johannelunds badplats med intilliggande idrottsområde. Kompletterande bebyggelse och infrastruktur som krävs för att ordna evenemang kan vara möjlig, förutsatt att rekreativa värden och viktiga gröna samband inte försämras.

Friluftsmuseet Gamla Linköping (bestående av stadskvarteren, Vallaskogen och Valla gård) och Lambohovs säteri är platser som ska ges förutsättningar att fortsätta utvecklas som viktiga kommunala/regionala besöksmål.

Det är av stor vikt att tillgängligheten till evenemangsområden och kommunala/regionala besöksmål är fortsatt god för samtliga trafikslag. För evenemangsområden bör framförallt gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras.

Anläggningar för idrott och fritid

Inriktning för utveckling av anläggningar för idrott och fritid

- Inom utpekat område är det lämpligt med ersättningsanläggningar för befintliga idrottsanläggningar som behöver omlokaliseras, eller att etablera nya målpunkter som bidrar till att utveckla Linköpings idrotts- och fritidsverksamhet..
- Nya anläggningar och platser behöver utvecklas med hänsyn och anpassning till landskapskaraktären och befintliga naturvärden.

Området mellan Tinnerö eklandskap, Vidingsjö motionscentrum och Vidingsjö naturreservat och Haningeleden har ett strategiskt läge som är lämpligt att fortsätta utveckla med målpunkter och verksamheter för idrott, fritid, turism eller natur- och friluftsliv. Här finns möjlighet att etablera ersättningsanläggningar för befintliga idrottsanläggningar som behöver omlokaliseras, eller etablera nya målpunkter som bidrar till att utveckla Linköpings idrotts- och fritidsverksamhet. Nya anläggningar och platser behöver utvecklas med hänsyn och anpassning till landskapskaraktären och befintliga naturvärden.

Även vid utveckling av befintliga och nya stadsdelar behöver den lokala tillgången på ytor för idrotts- och fritidsändamål beaktas.

Utvecklingsstrategi för gröna platser och stråk

Huvudinriktning för gröna platser och stråk

- Grönstrukturen som resurs för biologisk mångfald, klimatanpassning, rekreation och andra ekosystemtjänster ska tillvaratas genom strategisk lokalisering och utveckling av mångfunktionella grönytor.
- Utpekade nya och befintliga grönområden och gröna stråk ska tillvaratas och vidareutvecklas utifrån stadens behov av rekreation, gröna mötesplatser och gröna samband för biologisk mångfald för att förstärka, tillgängliggöra och synliggöra ytterstadens gröna kvaliteter.
- I nya stadsdelar och stadsomvandlingsområden behöver beaktande och säkerställande av tillräckliga ytor 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.
- Kommunens kompensationsmodell ska användas för att minska negativa konsekvenser om park- eller naturmark i ytterstaden tas i anspråk för förtätning.
- Linköpingsbornas möjlighet att vara delaktiga i utvecklingen av ytterstadens parker och naturområden ska öka.



När Linköpings befolkning ökar behöver ytterstadens befintliga gröna kvaliteter tillvaratas och nya utvecklas, liksom nya gröna platser och stråk tillkomma. Den generella inriktningen är att ytterstadens gröna platser och stråk i stor utsträckning ska bevaras och utvecklas för att tillvarata den gröna karaktär som är tongivande för stora delar av planområdet. Utvecklingsplanens förslag om en bebyggelsekoncentration i noder och stråk möjliggör 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.

Grönstrukturen är en viktig resurs för biologisk mångfald, klimatanpassning, rekreation och andra ekosystemtjänster, vilka behöver tillvaratas i yttersta-

dens utveckling. Ett utvecklat friluftsliv och tillgängliga platser för rekreation ger ökade möjligheter att ta del av natur- och kulturupplevelser.

Strategisk lokalisering och ökad mångfunktionalitet gör att samma plats på sikt kan uppfylla flera behov och bidra till smart hushållning, användning och utveckling av Linköpings offentliga rum. För en varierad stadsmiljö behöver ytterstaden även fortsatt innehålla olika typer av gröna platser; platser för närrекреation, gröna mötesplatser för en större bredd av målgrupper liksom målpunkter för hela staden och större evenemang. Samband i form av gröna stråk eller spridningslänkar för biologisk mångfald binder samman de olika delarna och bidrar till att förstärka, tillgängliggöra och synliggöra ytterstadens gröna värden.









Ytterstadens utpekade gröna miljöer förnyas och vidareutvecklas med hög arkitektonisk kvalitet. Tillägg och kompletteringar av de gröna miljöerna bör sträva efter att ta tillvara och vidareutveckla platsernas identitet och karaktär samt tillföra kvalitet i de nya kapitlen som adderas till ytterstadens berättelser. 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.

Ökad delaktighet bidrar till känslan av tillhörighet och ökad användning av platserna. Människor ska ges möjlighet att vara delaktiga i ytterstadens parker, exempelvis genom dialog vid större omgestaltningar eller nyanläggningar, eller genom att ge möjlighet till medskapande och delaktighet i exempelvis stadsodling och andra tillfälliga förändringar. Vid förnyelse och upprustning av parker i ytterstaden bör plats- och identitetsskapande åtgärder, gestaltning som stärker och tydliggör det offentliga rummet, samt namnsättning av platser och stråk som bidrar till ökad tillhörighet och knyter an till ett områdes karaktär eller historia beaktas.




Den övergripande utvecklingsstrategin för gröna platser och stråk i ytterstaden fördjupas genom inriktningar på följande sidor.

Utvecklingsstrategi för gröna platser och stråk

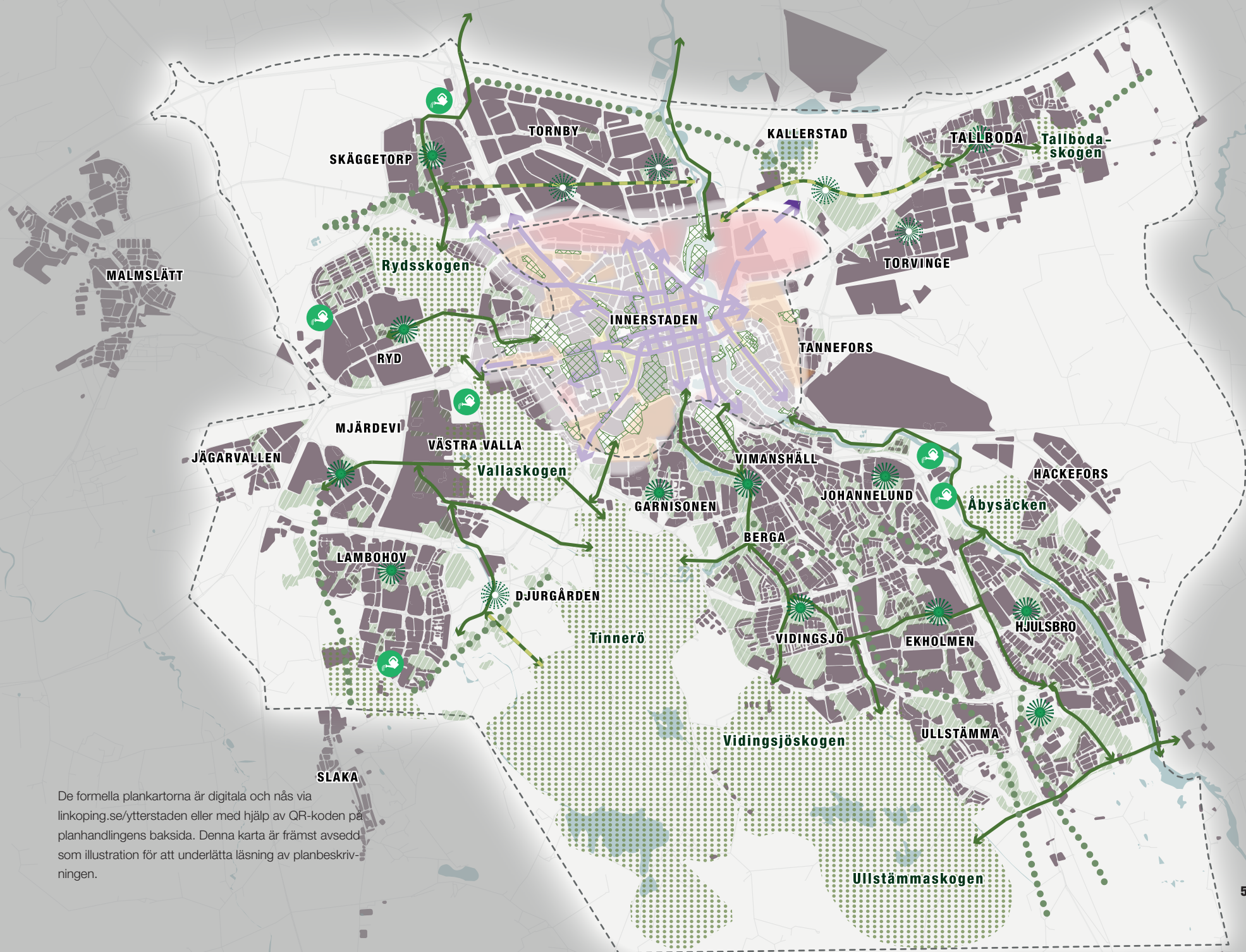
Grönområden

-  Stadsdelspark
-  Ny stadsdelspark, schematiskt läge
-  Närpark, närnatur och gröna mellanrum
-  Stadsnära natur- och friluftsområden
-  Koloniområden
-  Gröna mötesplatser i Utvecklingsplan för Linköpings innerstad (2019)

Gröna stråk och spridningslänkar

-  Gröna stråk
-  Nya gröna stråk, schematisk sträckning
-  Spridningslänkar





De formella plankartorna är digitala och nås via linkoping.se/ytterstaden eller med hjälp av QR-koden på planhandlingens baksida. Denna karta är främst avsedd som illustration för att underlätta läsning av planbeskrivningen.

Gröna stråk och spridningslänkar

Inriktning för gröna stråk och spridningslänkar

- De gröna stråken ska vidareutvecklas med rekreativa och biologiska värden genom att stärka sammanhangen med de stadsnära natur- och friluftsområdena och andra kopplingar ut i det omgivande landskapet.
- Kring gröna stråk längs vattendragen Stångån, Tinnerbäcken och Smedstadbäcken bör tillgänglighet och rekreativa samband utvecklas.
- Gång- och cykelvägars sträckning längs gröna stråk samt anslutningar till viktiga målpunkter bör utvecklas för att öka stråkens kontinuitet och orienterbarhet. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder bör genomföras där gröna stråk korsas av trafikbarriärer.
- Spridningslänkar ska vidareutvecklas för att också fortsatt stärka viktiga ekologiska samband.
- Kunskapen om luckor, brister och förbättringsåtgärder i den gröna infrastrukturen behöver öka genom landskapsekologiska analyser.
- Vid korsningar med gröna stråk/spridningslänkar och urbana stråk eller stads- och stadsdelsnoder behöver de rekreativa och biologiska värdenas spridningsfunktion beaktas. Gaturummet måste därför utformas med överlagrade funktioner i dessa korsningspunkter.

Gröna stråk

Linköpings gröna stråk ger värdefulla möjligheter för människor i olika delar av staden att nyttja utbudet av grönska och naturmiljöer. Visionen om att ytterstaden ska utvecklas i en hållbar riktning stärker vikten av gröna stråk både som brobyggare över stadsdelsgränser och för rekreation och motion. Stråken är dessutom betydelsefulla som spridningsvägar för växter, insekter och djur och har samma biologiska funktion som utpekade spridningslänkar. 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.

Inriktningen för de gröna stråken är att de rekreativa och biologiska värdena bör vidareutvecklas genom att stärka hur stråken hänger samman och ansluter till de stadsnära natur- och friluftsområdenas entréer och andra viktiga kopplingar ut i det omgivande landskapet. De gröna stråken bör stärkas och utvecklas där orienterbarheten brister eller där de rekreativa och biologiska sambanden är svaga. Det finns behov av att öka kunskapen om de ekologiska sambanden, och identifiera förbättringsåtgärder i ytterstadens fortsatta utveckling. Detta bör göras genom exempelvis övergripande landskapsekologiska analyser.

De gröna stråkens karaktär varierar i samspel med den kringliggande bebyggelsekaraktären och utifrån vilka värden det gröna stråket behöver bära. Det innebär att ett sammanhängande grönstråk ibland kan behöva utgöras av större park- eller naturmiljöer, och i andra fall av gator med funktionella gröna inslag i form av planteringar och träd, eller något däremellan. Vid exploatering i anslutning till ett grönt stråk är det viktigt att beakta hur projektet kan tillvarata befintliga och tillföra nya gröna värden.

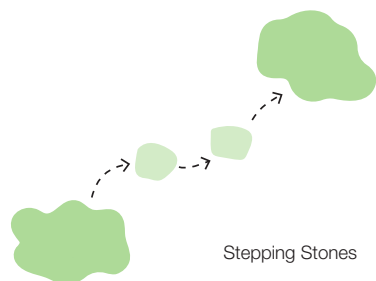
De gröna stråken i utvecklingsstrategin överensstämmer i stort med de som pekas ut i Översiktsplan för staden Linköping (2010). Ytterligare gröna stråk föreslås i norr mellan Skäggetorp och Stångån samt Skäggetorp och Roxen, och i söder mellan Vidingsjö och Stångån samt Ullstämmaskogen och Stångån. I stadsdelen Djurgården föreslås ett grönt stråk utvecklas längs befintligt vattendrag i stadsdelens västra delar med anslutning mot såväl Västra Valla i norr som Lambohov och Tinnerö eklandskap i söder. De nya sträckningar som särskilt behöver studeras i samband med att framtida stadsstrukturer planeras är markerade schematiskt.

Stångån, Tinnerbäcken och Smedstadbäcken är viktiga karaktärsbärande vattendrag. Dessa gröna stråks utveckling bör prioriteras särskilt med ökad tillgänglighet och stärkta rekreativa samband.



Principiell illustration av hur de biologiska värdena behöver beaktas och förbli funktionella när gröna stråk eller spridningslänkar möter urbana stråk och noder. Platserna måste därmed utformas med överlagrade funktioner i dessa korsningspunkter.

Staden och dess bebyggelse utgör ofta barriärer för många djur, och insekter som har behov av att röra sig över större avstånd. Stepping stones eller trampstenar är grönområden med gynnsamma förhållanden för dessa arter, som gör det lättare för dem att förflytta sig till mellan större naturområden.



Spridningslänkar

Spridningslänkar är stråk av grönytor eller naturmark som utgör en oumbärlig miljö för spridning av vissa arter. Dessa länkar bör eftersträvas att hävdas som sammanhängande stråk men kan även bildas genom s.k. *trampstenar/stepping stones* i systemekologisk bemärkelse. Spridningslänkarna

kan sammanfalla med gröna stråk, och kan med sina biologiska värden bidra till den rekreativa upplevelsen, men funktionen spridningslänk har i sig inga behov att utveckla rekreativa värden.

Det finns behov av att stärka de ekologiska sambanden längs spridningslänkarna, men också att öka kunskapen om luckor och brister i den gröna infrastrukturen och identifiera förbättringsåtgärder. Detta kan göras genom landskapsekologiska analyser. Vid korsningar med spridningslänkar och urbana stråk eller stads- och stadsdelsnoder behö-



ver de biologiska värdena beaktas och förbli funktionella. Gaturummet måste därmed utformas med överlagrade funktioner i dessa korsningspunkter.

Spridningslänkarna i utvecklingsstrategin överensstämmer i stort med de som pekas ut i Översiktsplan för staden Linköping (2010). Några har i denna plan pekats ut som gröna stråk. Nya viktiga spridningslänkar pekas ut i norr för samband mel-

lan Tornby och Mörtlösa samt med förtydligade kopplingar ut i det omgivande landskapet från Skäggetorp västerut mot Gyltinge, respektive från Tallboda österut mot Staby/Beatelund. Allt eftersom kunskapen om ekologiska spridningssamband ökar kan spridningslänkarnas sträckning preciseras alternativt nya tillkomma och behöva beaktas i framtida planering.

Stadsdelsparker

Inriktning för stadsdelsparker

- Stadsdelsparken är varje stadsdels viktigaste gröna mötesplats och behöver ha kvaliteter som gör den attraktiv för många målgrupper med möjlighet till spontanidrott och aktivitet såväl som rekreation och gröna upplevelser, bidra till biologisk mångfald och kunna rymma klimatsäkrande åtgärder.
- Stadsdelsparkerna publika stråk och entréområden utformas med en tydligt ofentlig gestaltning. Inbjudande och tillgängliggörande visuella kopplingar utvecklas till intilliggande noder eller urbana stråk.
- Utveckling och gestaltning ska göras med hänsyn till varje stadsdels särart och karaktär.
- Nya stadsdelsparker ska ha en storlek om minst 1 ha, men större storlek kan krävas utifrån stadsdelens befolkningsmängd, bebyggelsestruktur och täthet samt vilka andra funktioner än vistelsekvaliteter som behöver rymmas.
- Befintliga större stadsdelsparker bör bevaras i storlek.

Stadsdelsparken är varje stadsdels viktigaste gröna mötesplats och behöver ha kvaliteter som gör den attraktiv för många målgrupper. Utveckling av ytterstadens stadsdelsparker ska göras med

ett mångfunktionellt perspektiv i grunden. Här behöver finnas möjlighet till spontanidrott och aktivitet såväl som rekreation och gröna upplevelser. Parken bör bidra till biologisk mångfald och vid behov kunna rymma klimatsäkrande åtgärder som ytor för att omhänderta dagvatten vid skyfall.

Stadsdelsparkerna är mycket betydelsefulla i utvecklingen av Linköping som en sammanhållen stad. Stadsdelsparkerna förmedlar en del av varje områdes identitet och berättelse och utveckling och gestaltning behöver göras med hänsyn till varje områdes särart och karaktär. Den offentliga känslan i stadsdelsparkerna är viktig och kan åstadkommas via exempelvis publika stråk eller gestaltning som kräver en mer intensiv skötselinsats i entréområden. Inbjudande och tillgängliggörande visuella kopplingar till intilliggande noder eller urbana stråk där dessa sammanfaller bidrar till att stärka den offentliga karaktären. Närhet till hållplatsläge och möjlighet för cykelparkering bör finnas för god tillgänglighet.

Nya stadsdelsparker ska ha en storlek om minst 1 hektar för att rymma önskade vistelsevärden. Storleken behöver också relateras till stadsdelens befolkningsmängd, bebyggelsestruktur och täthet samt vilka andra funktioner och kvaliteter som behöver rymmas varför en större storlek ofta



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

är nödvändig i mer folkrika stadsdelar. Det bör eftersträvas att befintliga större stadsdelsparker bevaras i storlek och ses som en resurs och mötesplats i staden.

Ekologisk kompensation innebär att funktioner och värden som försvinner vid en exploatering kompenseras. Det betraktas som "sista steget" enligt en s.k. skadelindringshierarki, som anger att påverkan på naturvärden ska

1. Undvikas
2. Minimeras
3. Kompenseras på plats
4. Kompenseras på annan plats

Läs mer om sociotopvärden, ekosystemtjänster och särskilt värdefulla bebyggelseområden i Bilaga 3: Planerings- och kunskapsunderlag

Närparker, närnatur och gröna mellanrum

Inriktning för närparker, närnatur och gröna mellanrum

- Lokala platser för lek och rekreation ska inom markerade områden pekats ut för utveckling i kommunens fortsatta planering.
- Inom utpekade områden behöver kunskapen fördjupas om åtgärder för klimatanpassning, stärkta ekologiska samband och rekreation.
- Vissa ytor inom de utpekade områdena kan i framtiden övervägas för annan markanvändning, Grönrytans funktion och ersättningsbehov behöver då klarläggas. Kompensationsåtgärder och eventuella förändringar ska hanteras i plan- och exploaterings-skedet.

Närparker och närnatur är grönytor med identifierade höga naturvärden, eller vistelsevärden, sk. *sociotopvärden*, för rekreation eller lek på anlagd lekplats eller i varierad och inbjudande naturmiljö. Det är platser för den vardagliga, bostadsnära rekreationen. Flera av ytterstadens modernistiska stadsdelar är också karakteristiskt planerade med stora grönytor som gröna mellanrum främst mellan olika bostadsmiljöer. De är betydelsefulla ur kulturmiljösynpunkt och är ibland också utpekade som del av ytterstadens särskilt värdefulla bebyggelseområden. De gröna mellanrummen utgör ofta också sprid-

ningslänkar, och kan tillsammans med närparker och närnatur dessutom även ha en rent teknisk funktion för staden, exempelvis för snöupplag eller dagvattenhantering.

De utpekade områdena är stora, ibland odefinierade i sin utbredning, och har behov av fördjupade analyser i det efterföljande arbetet. Utvecklingsbehoven är knutna till klimatanpassning och reglerande ekosystemtjänster (t.ex. rening av luft och vatten, temperatur- och vindreglering, dagvattenhantering), biologisk mångfald och rekreation.

Inriktningen är att i den fortsatta grönplaneringen öka kunskapen och planera för områdenas utvecklingsbehov, exempelvis lokala strategiska platser för lek och rekreation, spridningsvägar för olika arter och artgrupper, samt lämpliga rinnvägar och ytor för fördröjning och rening av dagvatten. Bedömningen är också att vissa delar av de utpekade grönområdena i framtiden också kan övervägas för annan markanvändning, särskilt om de är knutna till strategiska områden så som urbana stråk och stads- och stadsdelsnoder eller på annat sätt bedöms bidra till att uppnå ytterstadens övergripande utvecklingsinriktning, principer och ledord.

Vid ett ianspråktagande ska grönytans funktion och ersättningsbehov inom ovan nämnda områden klar-

läggas. Principen om den sk. *skadelindringshierarkin* ska råda, ett förhållningssätt som bör tillämpas även för höga rekreativa och kulturhistoriska värden. Naturvärdekärnor av riksintresse ska så långt som möjligt undantas från ny bebyggelse och infrastruktur. Kommunens riktlinjer för *ekologisk kompensation* ska följas och eventuella kompensationsåtgärder och förändringar hanteras i plan- och exploaterings-skedet.

För att utveckla grönytornas rekreativa värden och underlätta bedömningen om annan markanvändning ska följande riktvärden tillämpas:

- Närparker/närnatur bör vara minst 2000 m², men storleken behöver också relateras till när-områdets befolkningsmängd, struktur och täthet samt de andra funktioner som behöver rymmas.
- Mindre grönytor kan accepteras där tillgången till privata gröna miljöer är god, förutsatt att övriga kvaliteter uppnås.
- Riktvärdet 10 m² grönyta/person på stadsdelsnivå ska inte understigas, för att säkerställa att god närbarhet och tillgång till grönytor bibehålls i den växande staden.
- Människor bör nå närpark/närnatur inom 300 meter, eller ca 5 minuters promenad (för barn, äldre och människor med funktionsnedsättningar.) Sträckan bör kunna nås utan att behöva passera över större trafikbarriärer.

Stadsnära natur- och friluftsområden

Inriktning för stadsnära natur- och friluftsområden

- Höga naturvärden inom utpekade områden ska skyddas från påtaglig skada och stärkas genom utveckling av naturvärden, stärkta gröna samband och ökade värden kopplat till turism, friluftsliv, fritid, kultur, rekreation och motion.
- Områdenas entréer och kopplingar och samband sinsemellan ska stärkas och förtydligas.
- Områdena ska vara tillgängliga som utflyktsmål och ha tydliga och inbjudande entréer, god tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik, samt vid strategiska platser även ha goda parkeringsmöjligheter för de som behöver använda bil.

I ytterstaden finns stora sammanhängande stadsnära natur- och friluftsområden som är viktiga komplement till de områden som är mer integrerade i stadsbebyggelsen. Mest utmärkande är den gröna kil som sträcker sig diagonalt genom Linköping, via Rydskogen, Vallaskogen, Tinnerö eklandskap och vidare söderut med Änggårdshagen samt Ullstämman och Vidingsjöskogarna. I norr och öster om Stångån är grönområdena färre och mer avgränsade, vilket gör de befintliga områdena Åbysäcken och Tallbodaskogen viktiga att bevara och hålla tillgängliga. I norr

kan ett nytt område utvecklas vid den f.d. lertakten i Kallerstad.

Inom utpekade stadsnära natur- och friluftsområden i ytterstaden finns idag flera skogsområden med motionsspår och utflyktsmål, och stora delar utgörs också av områden med höga naturvärden. Utöver att vara betydande områden för den gröna infrastrukturen utgör de noder för utveckling av idrott och motionsaktiviteter. Områdena har därför stor betydelse lokalt och i många fall också regionalt. Utvecklingsstrategin är att höga naturvärden inom utpekade områden ska skyddas från påtaglig skada och stärkas genom utveckling av naturvärden och stärkta gröna samband. Områdena bör också ges förutsättningar att fortsätta utvecklas med värden kopplat till turism, friluftsliv, fritid, kultur, rekreation och motion. Genom att förstärka entréer och mellanrummen mellan områdena med kopplande gröna stråk kan sambanden stärkas och användningen av områdena öka.

De stadsnära natur- och friluftsområdena ska vara tillgängliga som utflyktsmål och ha tydliga och inbjudande entréer, god tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik, samt vid strategiska platser även ha goda parkeringsmöjligheter för de som behöver använda bil.



Ett antal av ytterstadens naturområden anses så värdefulla att de är av riksintresse. En samlad beskrivning av ytterstadens riksintressen ges i avsnittet Riksintressen i ytterstaden, där kartor över riksintresse för naturvärden, Natura 2000-områden m.m. presenteras.

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.

Koloniområden och stadsodling

Inriktning för koloniområden

- Områdesbestämmelserna för Linköpings koloniområden ska fortsätta gälla.
- Koloniområdena i Ullevi, Valla, Emmalund och Ådala, samt de i Översiktsplan för staden Linköping utpekade framtida områdena för koloniområde/odlingslotter bör bevaras för detta ändamål.
- Koloniområdena bör i högre utsträckning öppnas upp med gångvägar och integreras med kringliggande bebyggelse.
- Nya koloniområden ska planeras med goda gång- cykel- och kollektivtrafikförbindelser. Tillgängligheten till befintliga koloniområden bör beaktas vid planering av exempelvis hållplatser för kollektivtrafikens stomlinjer.
- Stadsodling bör också fortsatt kunna förekomma i ytterstadens parker och grönområden.

Koloniområden är en del av det svenska kulturarvet, bra för folkhälsa och den sociala sammanhållningen och bidrar också till den biologiska mångfalden.

Koloniområdena i Ullevi, Valla, Emmalund och Ådala, samt de i Översiktsplan för staden Linköping utpekade framtida områdena för koloniområde/odlingslotter bör bevaras för detta ändamål.

För Linköpings koloniområden finns områdes-



bestämmelser 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.

Koloniområden och områden med odlingslotter kan upplevas som barriärer i sin närmiljö i de fall de är inhägnade och/eller låsta. För att minska barriäreffekterna är inriktningen att ytterstadens koloniområden bör öppnas upp i större omfattning, exempelvis genom lägre staket runt områdena, fler öppningar och grindar som ansluter gångvägar med 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. Befintliga koloniområden är viktiga målpunkter att beakta vid planeringen av framtida stomlinjestråk för kollektivtrafiken.

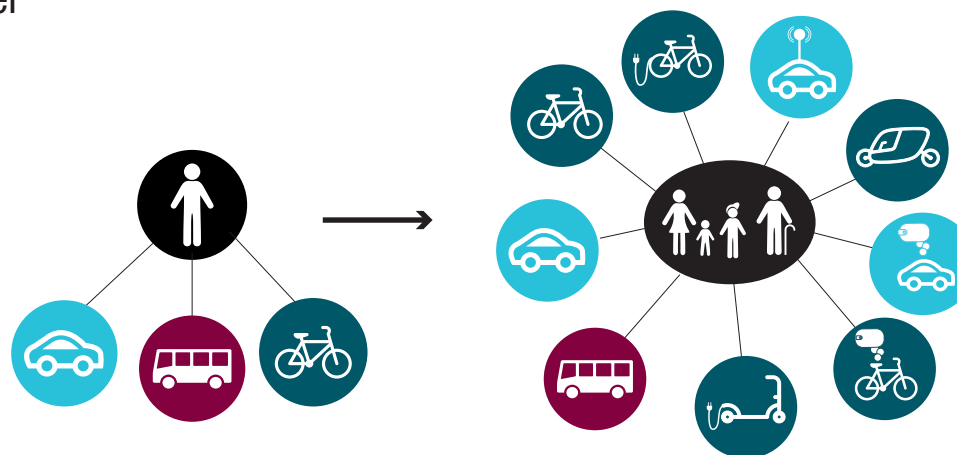
I rätt lägen bör ytterstadens parker även fortsatt kunna användas för stadsodling. Förutsättningarna för detta är bland annat att det kan göras på ett sådant sätt att inte hela grönområdet ianspråkats för odling, så att ytor för andra värden och aktiviteter fortsatt ryms, och att området kan hållas allmänt tillgängligt och inte hägnas in.

Utvecklingsstrategi för kommunikationer

Huvudinriktning för kommunikationer

- 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 bidra till att förbättra medborgarnas hälsa.
- Kommunen ska verka för att minska parkeringsbehovet genom att stimulera och skapa förutsättningar för delade mobilitetstjänster och marknadsmässiga parkeringsavgifter.

Den generella inriktningen för ytterstadens kommunikationssystem är att skapa förutsättningar för ett hållbart och resurseffektivt trafiksystem som kan hantera den växande befolkningens resor och erbjuda fler valmöjligheter än idag för att möta invånarnas varierade behov och förutsättningar, samtidigt som staden knyts ihop till en bättre sammanhängande helhet. För att klara kapaciteten i trafiksystemet utan att behöva ta betydande och attraktiva ytor i anspråk för nya vägar behövs en omställning, dels till en mer praktisk stad som förtäts med bebyggelse, resurser och funktioner



Figuren illustrerar utvecklingen mot ett mer mångsidigt trafiksystem som kan hantera den växande befolkningens resor och erbjuda fler valmöjligheter än idag för att möta invånarnas varierade behov och förutsättningar.

för att minska behovet av långa resor, dels med en omstrukturering av de färdmedel med vilka personer väljer att resa.

Ökade valmöjligheter skapar möjlighet till ett mer effektivt nyttjande av trafiksystemet och kan bättre stimulera till ett hållbart resande än om man endast är hänvisad till ett enda transportslag. De olika trafikslagen behöver därför utvecklas utifrån ett systemperspektiv. Kollektivtrafiken ska kunna erbjuda snabba och bekväma resor från ytterstaden till innerstaden och stadens större målpunkter och arbetsplatser. 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. Bilresor är fortsatt viktiga för exempelvis transporter som inte kan lösas på annat sätt, eller för personer som behöver bil för sin mobilitet eller där andra transportslag inte är konkurrenskraftiga eller rimliga. 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.


Utvecklingsstrategi för kommunikationer

Cykeltrafik

 Cykellänken

Kollektivtrafik


 Nytt resecentrum, schematiskt läge

 Knutpunkt, schematiskt läge

 Stomlinjer för kollektivtrafik


Biltrafik

 Huvudstråk för biltrafik (Y-ring)

 Framtida huvudstråk för biltrafik (Y-ring)


 Förändringar i befintliga huvudstråk för biltrafik

Regionala kommunikationer

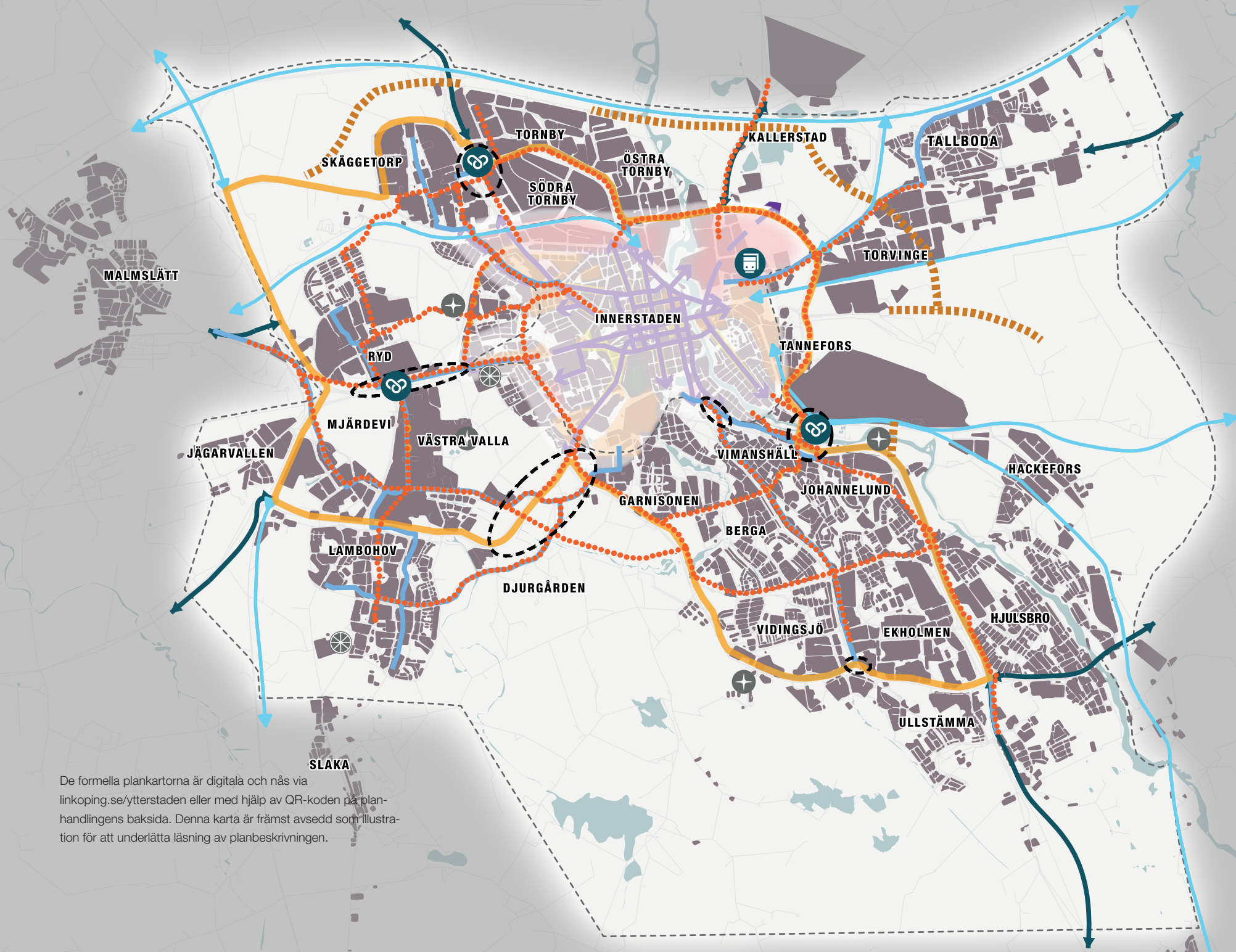
 Regionala förbindelser

 Omlandets kopplingar

Strukturömvandlingar

 Utredningsområde





De formella plankartorna är digitala och nås via linkoping.se/ytterstaden eller med hjälp av QR-koden på planhandlingens baksida. Denna karta är främst avsedd som illustration för att underlätta läsning av planbeskrivningen.

Kopplade resor innebär att resenären gör ett eller flera byten mellan olika fordon under sin färd från start till mål.

En grön resplan är en handlingsplan för att öka andelen hållbara och effektiva pendlingsresor till arbetsplatser, med syftet att minska utsläpp av koldioxid.

För ökad regional tillgänglighet behöver så kallade *kopplade resor* underlättas. 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 större urval av alternativa transportmedel vara bättre. Kommunen kan främja kopplade resor genom att utveckla bytesnoder, knutpunkter för byten mellan olika trafikslag.

En stor andel av ytterstadens utbyggnadspotential består av markparkeringar i strategiska lägen längs urbana stråk och i stads- och stadselsnoder. Genom att minska parkeringsbehovet skulle dessa markområden kunna användas på ett mer effektivt sätt för nya bostäder och andra verksamheter. Platser för bil- och cykelpooler samt samåkning, framförallt i ytterstadens stads- och stadselsnoder kan bidra till att stimulera detta. Även parkeringsavgifter inom boendeparkeringssystem och på allmän platsmark bör justeras regelbundet för att bidra till att uppfylla färdmedelsfördelningsmålet i Trafikstrategin. Kommunen kan också arbeta med fler *gröna resplaner* för att på så vis verka för marknadsmässiga avgifter även hos privata arbetsgivare.

Eftersom Linköping växer och en stor del av den framtida befolkningsökningen planeras ske i yt-

terstaden kommer också högre krav på minskad miljöpåverkan från trafiksystemet. Utgångspunkten är att ett ökat antal resor inte får leda till en sämre miljö för stadens invånare. Trafiksystemet måste istället genom en omfördelning av de olika färdmedlens andelar bidra till förbättrad hälsa och välbefinnande genom mindre buller, bättre luftkvalitet och färre barriärer som begränsar invånarnas rörelser. De negativa effekterna behöver minimeras på såväl global som lokal nivå och transportsystemet har en avgörande roll för att nå uppsatta mål.

Trafiksystemet behöver också ta höjd för framtiden genom ökad resiliens i hänseende till potentiella framtida risker från ett osäkert omvärldsläge eller vid en klimatkris, samt en ny och mer diversifierad fordonsflotta. Ett yt- och energieffektivt trafiksystem med en välutbyggd cykelinfrastruktur och ett kollektivtrafiksystem som i hög grad kan drivas med lokalproducerade drivmedel så som biogas eller el bidrar till detta. Lägre hastighetsgränser i det lokala bilvägnätet samt bredare cykelstråk som tillåter högre kapacitet är ett sätt att möta framtida stadsfordons behov.

Den övergripande utvecklingsstrategin för kommuniker i ytterstaden fördjupas genom inriktningar på följande sidor.





Kollektivtrafik

Inriktning för stomlinjer för 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 snabbare linjer. På sikt bör det utredas om stråk med särskilt hög turtäthet har förutsättningar för att utvecklas med spårbunden kollektivtrafik.
- Stomlinjestråken utvecklas för en rak och effektiv linjedragning med hög prioritet för busstrafiken i körfält och korsningspunkter, samt väl avvägda hållplatslägen.
- Stomlinjenätets hållplatser bör förses med förhöjd servicenivå med exempelvis väderskydd och realtidsinformation om trafiken samt cykelparkering.
- Trafikmiljöer kring stomlinjestråken ska utformas för att minska barriäreffekter.
- Kollektivtrafikens betydelse för att tillgängliggöra ytterstadens målpunkter för bebyggelse och rekreation och fritid ska beaktas vid utveckling av hållplatslägen.
- Behov och möjliga sträckningar för en kollektiv stomringlinje bör utredas.

Linköpings kollektivtrafik behöver bli snabbare i ett effektivt nätverk med hög turtäthet för att kunna konkurrera med och komplettera andra trafikslag. **Dagens busslinjer föreslås på sikt ersättas med ett utökat nätverk av stomlinjer och ett antal kompletterande linjer.** För att stärka kollektivtrafikens kundunderlag samtidigt som en majoritet av ytterstadens resenärer får närhet till god kollektivtrafik behöver bebyggelseutvecklingen i urbana stråk, nya stadsdelar, tillägg och omvandlingsområden koncentreras kring stomlinjestråken. På sikt bör det också utredas om stråk med särskilt hög turtäthet har förutsättningar för att utvecklas med spårbunden kollektivtrafik.

Längs stomlinjerna ställs stora krav på en rak och effektiv linjedragning med hög prioritet för busstrafiken i körfält och korsningspunkter och att det inte är för tätt mellan hållplatser. 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 och infartsleder bör stomlinjerna alltid trafikera egna körfält. Den fortsatta utvecklingen av de utpekade stomlinjestråken behöver göras i nära samarbete med Östgötatrafiken och med utgångspunkten att åstadkomma såväl attraktiva stadsrum och trafiksäkra miljöer för oskyddade trafikanter, som kapacitetsstark kollektivtrafik.

En separat vägledning för kollektivtrafikstråk som tagits fram i samarbete mellan Linköpings kommun och Östgötatrafiken ger ytterligare stöd för utvecklingen av stomlinjestråken, utformning av hållplatslägen och korsningspunkter.

Stomlinjernas hållplatser är viktiga offentliga miljöer och noder längs de urbana stråken. Hållplatsernas servicegrad (exempelvis väderskydd, trafikinformation, cykelparkering) behöver utökas och platserna integreras med kringliggande bebyggelse. Vid stads- och stadsdelsnoder ska hållplatserna ligga nära och ha en god koppling till den kommersiella och offentliga servicen. Kollektivtrafiken har också stor betydelse för att öka tillgängligheten till rekreativmöjligheter i Linköping. Hållplatslägen bör om möjligt planeras i nära anslutning till viktiga målpunkter för rekreation och fritid.

Stomlinjenätsförslaget uppnår syftet att binda samman innerstaden med ytterstadens olika delar. Det är i dessa radiella stråk den största efterfrågan på resor finns. På sikt, i takt med utvecklingen mot en mer flerkärnig ytterstad kan även underlag för en ringlinje som knyter ihop bostadsmiljöer med större målpunkter, arbetsplatser och viktiga regionala knutpunkter uppstå. Ingen ringlinje föreslås i utvecklingsstrategin men de delar av dagens y-ring där genomfartstrafik för biltrafik föreslås begränsas skulle kunna ingå i en sådan ringlinje.

Knutpunkter

Inriktning för knutpunkter

- Knutpunkter föreslås på strategiska platser för att minska belastningen på resecentrum och underlätta kopplade resor för byten mellan olika trafikslag och från regional till lokal kollektivtrafik.
- Knutpunkter utvecklas i anslutning till stomlinjer och cykellänkar eller huvudcykelstråk samt förses med bra och tillräcklig cykelparkering.
- Knutpunkter ska utformas så att byten kan göras enkelt, snabbt och säkert.
- Knutpunkterna ska kunna utgöra lokalisering för vissa servicefunktioner vilket behöver beaktas vid utveckling och utformning.
- Utvecklingen av knutpunkter ska stödja förutsättningarna för framtida hyr- och poolfordonssystem.

Knutpunkter är viktiga platser i trafiksystemet som inte sammanfaller med stads- eller stadsdelsnoder men vars läge ligger strategiskt till där olika typer av infartsstråk och trafikslag möts. Knutpunkterna är primärt platser för byten mellan olika trafikslag eller för byten inom kollektivtrafikens regionala och lokala linjer. Beroende av knutpunktens storlek och genomflöde av resenärer kan det också finnas underlag för ett visst utbud av service. Genom att

utveckla fler knutpunkter kan resecentrum och vägnätet i ytter- och innerstad avlastas samtidigt som resenärerna kan få kortare restider och en bättre service.

Knutpunkter föreslås på strategiska platser i staden vid Malmslättsvägen, Braskens bro samt Tornby. Lägena är schematiskt markerade i kartan och exakt lokalisering behöver utredas närmare. Ett nytt resecentrum på Stångebro utgör en fjärde, och stadens viktigaste knutpunkt. Stationsläget faller dock inom innerstadens avgränsning och inriktningarna i denna utvecklingsplan omfattar inte det nya resecentrumet.

Knutpunkter utformas så att byten kan göras enkelt, snabbt och säkert. De behöver vara kopplade till cykellänkar eller huvudcykelstråk samt förses med bra och tillräcklig cykelparkering och andra mobilitetstjänster. Det bör också finnas möjlighet till byte från bil till annat trafikslag. Hyr- och poolfordonssystem bör också utvecklas med stationer vid lämpliga knutpunkter. Om knutpunkten ligger utmed en starkt trafikerad gata är det viktigt att utformningen görs med målsättningen att minimera barriäreffekterna för gångtrafiken vid byten.

Gångtrafik

Inriktning för gångtrafik

- Det ska vara lätt, tryggt och bekvämt att gå i Linköping. Förutsättningarna för attraktiv gångtrafik ska förbättras genom minskade barriäreffekter, funktionsblandning och förtätning av staden.
- Gångtrafik ska särskilt prioriteras kring stads- och stadsdelsnoder, skolor och förskolor samt större busshållplatser.
- Gångtrafik ska separeras från cykeltrafik längs cykellänkar och huvudcykelstråk.
- 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 i strategiska lägen. Goda gångmöjligheter betyder att det är lätt att ta rakaste vägen mellan två målpunkter och att det finns många alternativa vägval. Täta passager över starkt trafikerade gator, vattendrag etc. bidrar till att minska barriäreffekterna.

I ytterstaden är det särskilt viktigt att skapa goda gångmöjligheter kring stads- och stadsdelsnoder,



skolor och förskolor samt knutpunkter och hållplatser för kollektivtrafiken.

För ökad trygghet och mer attraktiva gångmiljöer bör större gångstråk planeras där många människor normalt rör sig under stora delar av dygnet och anpassas till en mänsklig skala med en händelserik och varierande omgivning. En annan utgångspunkt är att utvecklingen av stråk för gångtrafik ska bidra till ökad tillgänglighet för alla, oavsett funktionsvariation.

På sträckor med hög andel cykeltrafik eller där höga hastigheter är möjliga, framförallt cykellänkar och

huvudcykelstråk, är det viktigt att gång- och cykeltrafik separeras från varandra. Även längs skolvägar eller andra ställen där många barn förväntas gå kan det finnas anledning att separera gång- och cykeltrafik. Vid korsningspunkter där gång- och cykeltrafik blandas måste utformningen bidra till att gångtrafikanterna kan känna sig trygga och säkra i förhållande till cykeltrafiken. Vid låga cykelflöden kan gemensamma gång- och cykelbanor nyttjas.



Cykellänken är ett koncept för cykelvägar i Linköping som innebär snabba stråk med hög kapacitet.

Cykeltrafik

Inriktning för cykeltrafik

- Linköpings cykelvägnät ska bestå av cykellänkar, huvudcykelstråk samt lokala cykelstråk
- Ytterstadens cykelnät utvecklas med fler kapacitetsstarka och gena cykellänkar i viktiga stråk med hög prioritet för cykel, separerade från andra trafikslag.
- Cykelvägnätet ska upplevas gent och effektivt samt ha en strukturerande roll vid stads- och bebyggelseutveckling.
- Cykellänkars bredd ska anpassas för ökad kapacitet och som förberedelse för ökad användning av bredare cykelfordon och andra typer av fordon för mikromobilitet.
- Attraktiva cykelparkeringar ska anordnas vid ytterstadens stora målpunkter, så som stads- och stadsdelsnoder, stadsdelsparker, skolor, arbetsplatser samt hållplatser och målpunkter för rekreation och fritid.

För att öka cyklingens attraktivitet i Linköping behöver cykelvägnätet utformas gent och lättorienterat. Längs starka cykelstråk bör cykelvägen ha en strukturbildande funktion med bebyggelse som vänder sig mot stråket. Utvecklingsstrategin innebär att ytterstadens cykelnät utvecklas med fler kapa-

” Cykellänkar ska framför allt koppla ihop stads- och stadsdelsnoderna med innerstaden och starka målpunkter och arbetsplatser.

citetsstarka och gena cykelvägar. Utgångspunkten för utvecklingen är konceptet för cykellänkar, som sedan 2018 byggts på ett par platser i Linköping.

Cykellänkar ska framför allt koppla ihop stads- och stadsdelsnoderna med innerstaden och starka målpunkter och arbetsplatser. Längs cykellänkarna ska cykel vara prioriterat trafikslag, och separeras från både bil-, kollektiv-, och gångtrafik. I korsningar med kollektivtrafikens stomlinjestråk prioriteras dock kollektivtrafiken framför cykel. I den fortsatta planeringen av cykellänkens stråk behöver kapacitet och utformning anpassas så att högre hastigheter och större/bredare cykelfordon kan klaras med bibehållet trafiksäkerhet för andra trafikanter. Utvecklingen kan kräva en omfördelning av gatusektioners utrymme när bredare cykelstråk ska planeras i befintliga gaturum och längs befintliga cykelstråk. I takt med utvecklingen av cykelfordon som möjliggör längre cykelavstånd behöver även cykelkopplingar mellan staden och omlandets närliggande orter fortsätta utvecklas.

Även längs skolvägar på bostadsgator eller andra ställen där många barn förväntas cykla, samt på gator med kollektivtrafik eller gator med hastighetsgräns över 30 km/h, bör cykeltrafiken där så är möjligt gå längs cykelbana separerad från andra trafikslag.

God cykelparkering är en viktig del av cykelvägnätet. Vid ytterstadens målpunkter som stads- och stadsdelsnoder, arbetsplatser, skolor, hållplatser, stadsdelsparker och rekreativområden är det viktigt att attraktiva cykelparkeringar anordnas. God cykelparkering ska också finnas vid stombuss-hållplatser och knutpunkter, och planeras nära bostadscentréer för tillkommande bostadsbebyggelse. Vädskydd, möjlighet att låsa fast cykelns ram, nära gångavstånd till målpunkten och hög synlighet är exempel som gör cykelparkeringen attraktiv. Vid utformning av cykelparkeringsplatser måste hänsyn även tas till större cykelfordon som t.ex. lådcyklar.



Biltrafik

Inriktning för biltrafik

- För att säkerställa Y-rings långsiktiga funktion och möjliggöra bostadsbyggnation och fortsatt utveckling av staden behöver y-ring på sikt flyttas utåt. En begränsning av genomfartstrafik på vissa delar av nuvarande y-ring bedöms vara nödvändig efterhand som y-ringsfunktionen flyttas utåt
- Mellan Nya Ledbergsvägen och Ullevi trafikplats, mellan Mörtlösarondellen och väg 35 öster om flygplatsen, samt mellan Brokindsleden och väg 35 reserveras plats för eventuella framtida trafikförbindelser.
- Hastighetsbegränsningen innanför den utvidgade y-ringen ska justeras till 40 km/h. Bostadsgator utformas och anpassas till låg hastighet från cykelfart till 30 km/tim beroende på typ av bostadsgata.

Huvudstråken för biltrafik är fortsatt viktiga förbindelser för de som reser till och från Linköping men också för resor som inte lätt kan överflyttas till cykel, kollektivtrafik samt godstransporter. Planförslaget innebär en förändring av huvudstråk för biltrafik, den så kallade Y-ring (Yttre ring). Syftet är att nå målet om en förändrad och mer hållbar färdmedelsfördelning samtidigt som en fortsatt god tillgänglighet ska finnas för de resor som också fortsatt behöver ske med bil. Målet om en förändrad

färdmedelsfördelning är särskilt viktigt att nå med en växande befolkning och ett därmed ökat antal resor. Ökad andel hållbart resande kommer gynna staden och dess invånare i form av en bättre miljö, minskat behov av trafikytor och ett attraktivare stadsrum, men också ge bättre förutsättningar för de kvarvarande, nödvändiga bilresorna i form av mindre trängsel i bilvägnätet.

I biltrafikens huvudstråk ska den fysiska utformningen bidra till att hålla angivna hastigheter och skapa trafiksäkra miljöer för alla trafikanter samtidigt som biltrafikens framkomlighet beaktas. Utformningen av huvudstråken ska även syfta till att minska biltrafikens negativa effekter så som barriäreffekter och buller. Hastighetsbegränsningen på 40 km/h som introducerades i Översiktsplanen för staden Linköping (2010), föreslås även gälla innanför den utvidgade y-ring vilket innebär att flergator än tidigare omfattas. Bostadsgator utformas och anpassas till låg hastighet, från cykelfart till 30 km/tim beroende på typ av bostadsgata.

Förändringar i huvudstråk för biltrafik:

För att möjliggöra bostadsbyggnation och fortsatt utveckling av staden, och samtidigt säkerställa god tillgänglighet i vägnätet behöver Y-ring på sikt flyttas utåt i takt med att ytterstaden utvecklas och innerstaden växer. För att säkerställa en god stadsmiljö och tillgänglighet inom staden i stort kan också

förändringar längs vissa befintliga delar av Y-ring vara nödvändig efter hand som funktionen flyttas utåt. Planförslaget innebär en begränsning av genomfartstrafik på Universitetsvägen/Olaus Magnus väg, Söderleden mellan Vistvägen och Ödegårdsgatan samt Industrigatan mellan Vallarondellen och Grenadjärgatan.

Nya förbindelser kan bli aktuella för att stötta framtida stadsutveckling. Torvingleden mellan Mörtlösarondellen och väg 35 öster om flygplatsen kan bli aktuell vid framtida utveckling av området kring Råbergaleden och Stångebro. Emmalundsförbindelsen mellan Brokindsleden och väg 35 kan bli aktuell i samband med utveckling av Johannelunds stadsdel-snod och Braskens bro. Mellan Nya Ledbergsvägen och Ullevi trafikplats kan en framtida trafikled bli aktuell för att avlasta E4:an om genomfartstrafiken begränsas längs del av Industrigatan och området väster om Skäggetorp bebyggs.

I samband med att framtida förbindelser byggs kan en utvidgning av Y-ring ske till dessa. Utvecklingen av nya huvudstråk bör göras på ett långsiktigt strategiskt sätt som gynnar stadsutveckling och så långt som möjligt håller nere barriäreffekter och fragmentering av jordbrukslandskapet.

Behovet av övriga möjliga nya huvudgator/förbindelser som pekats ut i Översiktsplan för staden Linköping bedöms i dagsläget som litet.

Regionala kommunikationer

Inriktning för regionala förbindelser och omlandets kopplingar

- Regionala förbindelser ska säkerställa god tillgänglighet till hela ytterstaden för regional bil- och kollektivtrafik.
- Behov och möjliga lägen för pendlarparkeringar bör utredas i anslutning till regionala förbindelser och huvudstråk för kollektivtrafik.
- Omlandets tillgänglighet och angöring till stads- eller stadsdelsnoder och utpekade knutpunkter behöver beaktas i den fortsatta planeringen.
- Till omlandets tätorter bör goda och trygga förbindelser för såväl bil-, cykel- som kollektivtrafik tillvaratas och vidareutvecklas.

Linköping utgör kärnan i det lokala arbetsmarknadsområdet kring Linköping och god tillgänglighet regionalt är av stor vikt för fortsatt attraktivitet.

Regionala förbindelser och mer lokala kopplingar till omlandet är utpekade i planförslaget. Den regionala kollektivtrafiken samt goda omstigningsmöjligheter till lokal kollektivtrafik är viktiga för att bibehålla och utveckla den regionala tillgängligheten. Anslutningar till det föreslagna huvudstråket för biltrafik (Y-ring) syftar till att säkerställa god tillgänglighet till ytterstaden för regional bil- och busstrafik.

”” *Kopplingarna med stadens omland utgörs av mer lokalt viktiga stråk för boende i boende i ytterstadens omland eller kringliggande orter.*

I framtiden bör behov och möjliga lägen för pendlarparkeringar utredas i anslutning till de regionala förbindelserna och huvudstråk för kollektivtrafiken, i de fall att utpekade knutpunkter inte kan tillgoda detta.

Södra stambanan och Tjust-/Stångådalsbanan är viktiga stråk för pendeltågstrafik som bidrar till att stärka regionen. Linköping är en viktig tillväxtmotor i Östergötland och den regionala tillgängligheten till stadens arbetsplatstäta målpunkter behöver bibehållas och utvecklas genom att också utveckla stadens stomlinjer och knutpunkter. Planförslaget innebär inga nya ställningstaganden för den regionala pendeltågstrafiken jämfört med tidigare planer (framförallt Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping, samt Översiktsplan för staden Linköping). I Översiktsplan för staden Linköping pekas alternativa sträckningar för Stångådals-/Tjustbanan ut öster om flygplatsen. (Se kartan under rubrik "Översiktsplan för staden Linköping".) Inriktningen för detta kvarstår. Frågan om ny

sträckning behöver behandlas i det fortsatta arbetet med järnvägsfrågor kopplat till Ostlänken.

Kopplingarna med stadens omland utgörs av mer lokalt viktiga stråk för boende i boende i ytterstadens omland eller kringliggande orter. Tillgänglighet och angöringsmöjligheter från omlandets kopplingar till närmaste stads- eller stadsdelsnod och knutpunkt behöver beaktas i den fortsatta planeringen för att stärka möjligheterna för kopplade resor, med omstigning till annat färdmedel. Här finns också en viktig potential att utöver bilförbindelse också tillvarata och vidareutveckla goda kollektivtrafik- och cykelkopplingar till tätorterna i omlandet. Mot Malmslätt och Ekängen som är de mest närliggande tätorterna finns föreslagna cykel-länkar. I takt med utvecklingen av cykelfordon som möjliggör längre cykelavstånd behöver även befintliga och nya cykelkopplingar mellan staden och omlandets övriga närliggande orter fortsätta utvecklas

Strukturomvandlingar i trafiksystemet

Inriktning för utredningsområden

- Utpekade områden behöver utredas vidare utifrån möjligheten att förbättra sambanden och sammanlänkningen av staden, tillvarata potentialen för bebyggelseutveckling samt beakta platsens roll i det framtida trafiksystemet.

I vissa delar av trafiksystemet kan strukturella omvandlingar behövas för att bättre stödja utvecklingen mot en hållbar färdmedelsfördelning och möjliggöra en bättre sammanlänkning av stadsväven. I den fortsatta planeringen behöver dessa lägen avgränsas och utredas vidare utifrån möjligheten att förbättra kopplingarna inom staden, tillvarata potentialen för bebyggelseutveckling och skapa en mer ändamålsenlig stadsstruktur. Områdenas avgränsningar i kartan är schematiska.

Norra Djurgården: Utredningsområdet utgår från Översiktsplan för stadens inriktning om en ombyggnation där Lambhovsleden möter Haningeleden. En översyn av ett större område inklusive en alternativ dragning av Kunskapslänken kan ge möjlighet för mer effektiv kollektivtrafik och sammanlänkning av bebyggelsen i Vallastaden och Djurgården med innerstaden, samtidigt som ledens roll i trafiksystemet omhändertas.

Norra Vistvägen/Brokindsleden: En omvandling av trafikplatsen skulle kunna minska barriäreffekter, understödja utvecklingen av kollektivtrafikens stomlinjer såväl som cykellänkar, samtidigt som mötet med innerstaden förbättras.

Södra Vistvägen/Haningeleden: Vid en utflyttning av Y-ringsfunktionen kan korsningen behövas ses över för att understödja ett bättre flöde, samtidigt som möjligheten för kompletterande bebyggelse på impediment och lågt nyttjade ytor bättre kan tas tillvara.

Malmslättsvägen/Universitetsvägen/Rydsvägen: Vid en flytt av Y-ringsfunktionen kan områdets storskaliga struktur med flera parallella vägar behövas ses över för att minska barriäreffekter och möjliggöra sammanlänkande stadsutveckling.

Bergsvägen/Tornbyvägen: En översyn av hur den storskaliga trafikstrukturen kan anpassas för att beakta platsens framtida roll i trafiksystemet och stadsutvecklingen behöver göras i samband med att utveckling kring Bergsvägen påbörjas.

Braskens Bro: Platsen kan få en förändrad roll i och med de förändringar som föreslås i trafiksystemet. Dagens storskaliga struktur med starka barriärer behöver då anpassas för att stödja nya kopplingar och potentialen för bebyggelseutveckling.





Inriktning för omgestaltning av urbana stråk

Se också inriktningar under Bebyggelse

- Utpekade urbana stråk omgestaltas till antingen stadsboulevarder för bil- och kollektivtrafik, eller stadsgator med antingen kollektivtrafik eller biltrafik.
- Störnings- och hälsoaspekter liksom tillgänglighet och en långsiktig förbättring av stadsmiljön behöver beaktas i samband med utveckling av urbana stråk.
- Efterhand som omvandlingen av stadens trafikleder genomförs behöver behov och lämpligt läge för de enskilda sekundära lederna för farligt gods utredas närmare.

Huvudinriktningen för omgestaltning av de urbana stråken är att dagens större infartsleder (Brokindsleden, Malmslättsvägen, Bergsvägen och Norrköpingsvägen) omgestaltas till stadsboulevarder som inrymmer både kollektivtrafik och biltrafik, medan de något mindre trafiklederna föreslås omvandlas till stadsgator med ett smalare gaturum och två körfält för antingen biltrafik eller kollektivtrafik.

Tidpunkten för när en omgestaltning kan vara aktuell skiljer sig mycket åt mellan de olika stråken, i vissa fall kan förändringen behövas mer i närtid men fler fall föreslås förändringen ske först på lite längre sikt, se även under kapitel 6, Genomförandebeskrivning.

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. Här behöver också, när omvandling ska ske, behovet av de enskilda lederna för farligt gods utredas närmare.

5 Riksintressen i ytterstaden



Särskilda områden eller anläggningar som bedöms ha så höga värden att de är av vikt för hela landet kallas riksintressen. Dessa regleras enligt 3 och 4 kap miljöbalken. Översiktsplanen ska redovisa hur kommunen har tagit hänsyn till riksintressena så att dessa inte påtagligt skadas, 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 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 (mellan Linköping och Norrköping, sträckan genom Linköping pågår) samt 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 som numera benämns Stångåns vattensystem och Göta kanals vattensystem. Dessutom har riksintresse för dricksvattenförsörjning tillkommit. Under 2020 fick också flera myndigheter i uppdrag av regeringen att se över sina riksintressen, i syfte att minska riksintressena både vad gäller antal och sammantagen area.

I Aktualitetsförklaring av kommunens översiktsplaner (2020) anser Linköpings kommun att de ställningstaganden som gjordes 2010 fortfarande är aktuella. Länsstyrelsen anser att nya rekommendationer behövs med tanke på att riksintressena har uppdaterats. Linköpings kommun kommer att ta ställning till det fortsatta arbetet med riksintressen efter att en översyn av nuvarande riksintresseområden har genomförts och ökad klarhet i frågan nåtts.

Inom planområdet för ytterstaden finns ett flertal utpekade riksintresseanspråk. Nedan beskrivs hur Linköpings kommun förhåller sig till berörda riksintressen i samband med inriktningarna för ytterstadens utveckling. Riksintressen som ligger inom Linköpings kommun, men inte berör planområdet redovisas inte här.

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. Totalt har påträffats flera hundra rödlistade arter, varav drygt 350 arter bara i Tinnerö eklandskap. Huvuddelen är knuten till ek och då speciellt de grova, ihåliga ekarna. Bland arterna kan nämnas läderbagge, gammelekslav, rosa eklav, ekoxe och därgräsfjäril. 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

Kommunen bedömer att förutsättningarna för att bibehålla och stärka riksintresset vid genomförandet av utvecklingsplanen är goda. Eklandskapet är en viktig del av ytterstadens karaktär och planförslaget lyfter behovet av att vidareutveckla och stärka naturvårderna inom planområdets naturområden samt längs gröna stråk och spridningslänkar inom den sammanhängande bebyggelsen, vilket bedöms bidra till att stärka riksintresset.

Kartor över riksintressen redovisas tillsammans med planförslagets övriga kartor på webben, se planhandlingen baksida för mer information.

Föreslagen bebyggelseutveckling längs vissa urbana stråk (Brokindsleden, Vistvägen, Haningeleden, Söderleden, Kunskapslänken, Hertig Johans allé) och stadsnoder (Ekholmen, Djurgården) samt inom stadsdelen Djurgården berör riksintressets värdekärnor. Värdekärnorna ska så långt som möjligt undantas från ny bebyggelse och infrastruktur, skäl för avsteg kan dock finnas inom stadsnodernas 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 kommer att krävas i efterföljande planerings- och lovsleden. 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, förbättra sambanden mellan ytterstad och innerstad samt beakta platsens funktion i trafiksystemet. Vid ett genomförande av projekten krävs att naturvärden och ekologiska samband i området studeras närmare.

Västra Roxen

Riksintresseområdet omfattar översvänningsmarkerna kring Svartåmyningen, 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. 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 eller ge negativ påverkan på fågellivet inom riksintresseområdet. I utvecklingsplanen föreslås en stadsomvandling av Östra Tornby som ligger väster om Stångån. Omvandling av Östra Tornbys verksamhetsområde bedöms kunna leda till potential för förbättrad vattenkvalitet jämfört med dagens situation. Fortsatta avvägningar behöver dock göras mellan riksintressets utpekade värden, möjligheten för bostadsförsörjning samt att stärka respektive stadsdels utbud och underlag. Vidare utredning kommer att krävas i kommande planerings- och lovsleden.

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

- Tinnerö eklandskap
- Ullstämmaskogen
- Vidingsjöskogen

Strax utanför planområdet finns också Natura 2000-områdena Kärna mosse och Västra Roxen. Bevarandeplaner för Natura 2000-områden fastställs av länsstyrelsen. För de aktuella Natura 2000-områdena är bevarandeplanerna integrerade i skötselplanerna för områdena som också är kommunala naturreservat.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Bevarandeplaner för Natura 2000-områden finns hos Länsstyrelsen Östergötland. Inom Natura 2000-områdena är det förbjudet att utan tillstånd bedriva verksamheter eller åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön inom eller utanför området eller 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 innebära

” *Inom Natura 2000-områdena är det förbjudet att utan tillstånd bedriva verksamheter eller åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön inom eller utanför området eller skada områdenas bevarandestatus.*

skada vilket ska beaktas vid tillståndsprövning. Föreslagen bebyggelseutveckling i stadsdelen Djurgården samt den föreslagna cykelkopplingen genom Tinnerö eklandskap berör Natura 2000-området Tinnerö. Inriktningarna för gröna platser och stråk beskriver förhållandet mellan den byggda miljön och ytterstadens närparker, närnatur och gröna mellanrum och ger förutsättningar för att tillvarata och skydda de höga naturvärdena. Vidare utredning kommer att krävas i efterföljande planerings- och lovsleden för Djurgården. Vid ett genomförande av cykelkopplingen krävs att naturvärden och ekologiska samband i området studeras närmare. Kommunen bedömer att planförslagets inriktningar inte riskerar att skada Tinnerö eklandskap, om frågan utreds noggrant i nästkommande skeden.



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 vårdas och bevaras. Riksintresset får dock inte innebära generellt förbud mot nya byggnader eller förbud mot varsamma förändringar. Kulturmiljöerna vårdas bäst genom att de får brukas och leva. Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsens bedömning av riksintresseområdena delas med några undantag, av kommunen. Statens avgränsningar av riksintressen redovisas i den digitala kartan. Kommunen anser att de föreslagna avgränsningarna i några fall är alltför omfattande och att de bör ses över i samband med att detaljplaneläggning eller andra åtgärder aktualiseras. Vissa preciseringar har gjorts i överenskommelse mellan Länsstyrelsen och kommunen, beträffande riksintresset Linköpings stadskärna samt för Kinda kanal, sträckan Kallerstadsbron-Tannefors Kvarnby. Dessa ligger dock i innerstaden, utanför planområdet.

Utvecklingsplanens utgår delvis från ledord, däribland *tillvarata*. Principen att koncentrera tillkommande bebyggelse i kring noder och stråk gör att mycket av ytterstadens och planområdets befintliga kvaliteter kan tillvaratas och utvecklas. I detta ligger också att de kulturhistoriska värdena ska brukas och ses som en tillgång. I många fall

ges förutsättningar för att stärka riksintresset för kulturmiljövården. Även andra kulturvärden (såsom särskilt värdefulla bebyggelseområden) ges förutsättningar att stärkas.

Kinda kanal

Riksintresset utgörs av Kinda kanal och kanalmiljön genom Linköpings kommun med omgivande landskap och bebyggelse, sluss- och brovaktarboställen samt slussrappor 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. Säkerställande ska ske genom byggnadsminnesförklaring eller planläggning. Flera områden har inventerats och pekats i kommunens interna databas ut som särskilt värdefulla inför fortsatt arbete.

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

Utvecklingsstrategin beskriver en utbyggnad av hela den nya stadsdelen Djurgården som till viss del berör riksintresseområdet för Tinnerö odlingslandskap. Området finns med i översiktlig planering sedan tidigt 2000-tal och utvecklingsplanen ändrar inte dessa inriktningar. Kommunens syn på hänsyn till riksintresset för kulturmiljövård finns redovisat i översiktsplanen för övningsområdet (2003).

En ny cykelkoppling genom Tinnerö ekländskap 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 Lambhovsleden och Kunskapslänkens sträckning i anslutning till den utvidgade innerstaden för att ta till-



Vårdsberg kyrka i bakgrunden. Foto: Alexandru Babos

vara den stora potentialen för bebyggelseutveckling, förbättra sambanden mellan ytterstad och innerstad samt beakta platsens funktion i trafiksystemet.

Vidare utredningar av hänsyn till kulturmiljön kommer att krävas i efterföljande planerings- och lovsleden för utbyggnad av Djurgården samt genomförande av infrastrukturprojekten. Fornlämningarna inom området är skyddade enligt Kulturminneslagen. Området är också naturreservat och Natura 2000-område. 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 fyrsidiga förekommer. Vidare troliga kammargravar, domarringar, treuddar samt ett antal högar.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Området ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. Fornlämningarna är skyddade enligt Kulturminneslagen.

Utvecklingsplanen föreslår inga åtgärder som bedöms påverka riksintresset negativt. Utvecklingen av gröna samband mellan Skäggetorp, Rydskogen 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

Planområdet för ytterstaden gränsar 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 övergången mellan stadsbygd och landsbygd, bedöms bidra till att stärka riksintresset.

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 friluftsentresset.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Utvecklingsplanen föreslår att stråket samt platser längs med Stångån Kinda kanal ska utvecklas, 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 och längs vattnet inte försämras.



Anläggningar för vattenförsörjning

Linköpings dricksvattenanläggningar

Linköpings dricksvattenanläggningar med tillhörande infrastruktur samt Ljungsjön/Motala ström samt Stångån är av Havs- och vattenmyndigheten utpekade områden som bedöms vara av riksintresse för vattenförsörjning. Det innebär att dessa områden ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värden eller försvåra möjligheterna att använda områdena för avsett ändamål. I riksintresset ingår både Berggårdens och Råberga vattenverk med tillhörande infrastruktur, samt intagspunkt och närområde vid Ljungsjön/Motala ström. Då de båda vattenverken är sammankopplade och kan fungera som reserv för varandra, ska de betraktas som ett riksintresse.

I riksintresset ingår också ett område för möjlig framtida expansion av Berggårdens vattenverk. Linköpings kommun har i avsaknad av digitala underlag från Länsstyrelsen tagit fram ett eget schematiskt kartunderlag för Råberga vattenverk med råvattenintag, Berggårdens vattenverk med anläggningar samt intagspunkt, infrastruktur och vattenområde i Ljungsjön/ Motala ström (utanför planområdet). Av säkerhetsskäl redovisas inte hela riksintressets exakta utbredning i karta.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Inga åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av riksintresseområdet bör tillåtas. Även verksamheter utanför själva området av riksintresse kan innebära påtaglig skada på riksintresseanspråket genom att föroreningar i vattnet när intagspunkterna vid anläggningarna i sådan omfattning att beredningen av dricksvatten vid vattenverket påtagligt försvåras. Det är således av stor vikt att vattenkvaliteten inom respektive vattentäkt beaktas i kommande planering, förhandsbesked och lovgivning.

Havs- och vattenmyndigheten har inte preciserat något område för omgivningspåverkan, utan bedömning av verksamhetens påverkan på riksintresseanspråket behöver göras från fall till fall. Linköpings kommun ställer sig bakom denna bedömning.

Värdefulla ämnen och mineral

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 innehåller 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

Länsstyrelsen har framfört att lerfyndigheten vid E4:an och Mörtlösa nu är utvunnen och därför inte länge är av betydelse för planeringen.

Anläggningar för 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 närbarhet 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 tillgänglighetsbehovet 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 Tjust-/Stångåldalsbanan inklusive terminalanläggningar och ban-

gårdar, samt planerade och framtida 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 Göta-landsbanan som för befintliga järnvägar, vilka innebär att själva banan samt tillhörande terminalanläggningar och bangårdar utgör riksintresse.

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 riksintresseområdet även omgivande influensområden skyddas. Influensområdet består av området för hinderfrihet och det område som påverkas av flygbuller.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Inga åtgärder som hindrar flygtrafik enligt gällande tillstånd tillåts inom riksintresseområdet (mark som direkt används för luftfartens behov). För influensområdet avseende flygbuller, tillämpas Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader 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 (2019) samt i utvecklingsplanens digitala karta. Vid avsteg från hinderfrihetsnivåerna ska en särskild riskbedömning göras och samråd ske med Transportstyrelsen och Saab/Linköping City Airport. Samråd ska också ske med Luftfartsverket vid alla ärenden om höga objekt högre än 20 meter över marken eller vattenytan.

Kommunen delar statens synsätt på avgränsning av influensområden för luftfarten kring Saab/Linköping City Airport enligt beslut 2010 samt enligt det nu gällande miljötillståndet för flygplatsen, men har inte fattat nytt beslut om sin syn på avgränsning av själva riksintresseområdet sedan 2010, då ett mindre område var utpekad som anspråk. Linköpings kommun avvaktar ökad klarhet i riksintressefrågan innan ett samlat grepp beträffande riksintressena på nytt kan tas. Kommunen kommer då att se över och fatta beslut om sin syn på aktuella riksintressen. Tills vidare redovisas både kommunens och Trafikverkets syn.

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. De senare har ofta koppling till spanings-, kommunikations- och undermåttssystem.

Inom planområdet finns Malmens flottilflygplats. På Tinnerö finns också ett s.k. Övrigt påverkansområde. Dessutom är FOI:s anläggning i Västra Valla utpekad som ett område av betydelse.

Malmens flottilflygplats

Väster om Linköping finns Malmens flottilflygplats redovisat som riksintresse för totalförsvaret. För att säkerställa att funktionen för totalförsvarets anläggning vid Malmen inte skadas ska utöver riksintresseområdet även omgivande påverkansområden, dvs. hinderfrihets- och flygbullerområden skyddas. Delar av riksintresseområdet (mark som direkt används för flygverksamheten) ligger inom det geografiska området för Linköpings ytterstad. Delar av planområdet är också beläget inom Försvarsmaktens anspråk på påverkansområde kring Malmens flottilflygplats. Kommunen delar statens synsätt gällande avgränsning av riksintresseområdet, men inte synsättet gällande påverkansområdet, enligt beslut i översiktsplanen 2010.

Kring Malmen är ett område med en radie om 40 km också utpekade som generellt stoppområde för höga objekt. Detta 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 Försvarsmakten. Kommunen har inte accepterat att hela kommunen är påverkansområde för höga objekt.

Hänsyn och bedömning av påverkan

Plan- och bygglovsärenden som rör höga objekt eller som är lokaliserade inom de av Försvarsmakten utpekade påverkansområdena ska remitteras till Försvarsmakten. Inga åtgärder som hindrar den militära flygverksamheten vid Malmen (enligt gällande tillstånd) bör tillåtas inom riksintresseområdet. För påverkansområdet kommer Boverkets allmänna råd (2009:1) att tillämpas beträffande flygbuller. 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.

Viss bostadsbebyggelse föreslås i planförslaget kunna tillkomma inom Försvarsmaktens anspråk på påverkansområde kring Malmens flottflygplats. Kommunen bedömer dock inte att all form av störningskän-

” *Kring Malmen är ett område med en radie av 40 km också utpekade som generellt stoppområde för höga objekt vilket inkluderar hela planområdet.*

lig bebyggelse inom det av Försvarsmakten utpekade påverkansområdet 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, kommunens bostadsförsörjningsuppdrag och hållbar utveckling av staden Linköping. Ingen ny bostadsbebyggelse föreslås inom avgränsningen för FBN 55 dBA.

Övrigt påverkansområde

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.

Område av betydelse för totalförsvaret

Försvarsmakten beslutade i december 2018 om nya anspråk för riksintressen och områden av betydelse för totalförsvarets militära del. Beslutet innebar att ett nytt område av betydelse tillkom inom planområdet, FOI Verksamhetsområde. Området bedöms av Försvarsmakten utgöra område av betydelse med anledning av den verksamhet som bedrivs på platsen och som svårigen kan omlokaliseras.

Påverkansområdet berör utvecklingen av stadsdelen Djurgården samt områden kring universitetet i Västra Valla. Vid frågor om planläggning, förhandsbesked eller lov enligt Plan- och bygglagen som berör påverkansområdet har kommunen haft, och avser även i framtiden att ha samråd med verksamhetsutövaren.



6. Genomförande- beskrivning

Genomförande av utvecklingsplanen - en del av en kontinuerlig och innovativ process

Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad är en del av kommunens kontinuerliga översiktsplanering, och kan tillsammans med andra styrdokument och policys ge förtydliganden och visa riktningförändringar inför framtiden. För att successivt kunna nå önskad struktur och övergripande mål kan och behöver många olika aktörer bidra samt insatser och investeringar samordnas. Följande avsnitt utgör ytterligare stöd för att underlätta prioriteringar och samordning av insatser över tid. För att lyckas med utvecklingen behövs både samverkan och innovativa arbetssätt och lösningar.

Innovation i genomförandestrategier

Ett affärsmässigt förhållningssätt till genomförande behövs för att ge bra förutsättningar för att många aktörer ska kunna och vilja vara med och bidra till Linköpings utveckling. Vallastaden är ett exempel på en stadsdel där en stor grupp av marknadens aktörer erbjöds att vara med och bygga i en given, tät struktur. Erfarenheterna från Vallastaden visar att det är möjligt att vända ett område som ansetts marknadsmässigt svagt till ett attraktivt område att bosätta sig i.

Genomförandeavsnittet i utvecklingsplanen fördjupas genom framtagande av en *marknadsstrategi* för vissa strategiska områden i ytterstaden som prioriteras under det första utvecklingssteget.

Tillsammans bäddar det för samordning av investeringar och skapandet av synergier.

Innovation i detaljplan och markanvisning

Linköpings kommuns modell för planering, markanvisning och genomförande i större stadsbyggnadsprojekt bygger på erfarenheterna från Vallastaden. Modellen utgår från ambitionen om högre kvalitet i stadsbyggandet och innebär medvetet arbete med att skapa goda idéer, tydlighet och följa förslag från idé till verklighet inom planerad tid.

Innovativa dialogprocesser

I genomförandet av utvecklingsplanen bör nya arbetssätt prövas i strategiska skeden och stadsutvecklingsprojekt. Nya former av dialog, samtal och medskapande med invånare, aktörer, kulturutövare, barn och unga, intresseföreningar o.s.v. kan öka intresset och deltagandet inom ramen för den lagstadgade samrådsprocessen och även ge projekt en bredare bild där nya aspekter, synsätt och idéer får komma in i processerna och berika resultatet.

Innovativ formgivning av staden

Framtidens stadsbyggande ställs inför både tekniska och utformningsmässiga krav. Innovativ formgivning av ytterstadens tillägg innebär både en strävan efter såväl klassiska kvaliteter som lösningar för nya funktionskrav, men också ett ny-

tänkande för kompletteringar i befintlig bebyggelse och hur de ska bidra för att möta ytterstadsplanens målsättningar. Tekniska innovationer kommer att vara avgörande för att klara många av ytterstadens utmaningar.

Översiktsplanen och dess tillägg har en viktig roll i att ange riktningen, vikten och behoven av att skapa tekniska innovativa lösningar för att möta framtidens behov, även om utveckling av olika lösningar inte styrs av eller görs inom ramen för översiktsplanen.

Marknadsstrategin kommer tillsammans med detta avsnitt ge stöd för var och hur kommunen prioriterar insatser för att stödja och stimulera till utbyggnad. Där utvecklingsplanen ger en övergripande bild av utvecklingssteg och insatser samt inriktning för utvecklingen av noder, stråk och andra områden, fördjupar marknadsstrategin utvecklingen inom strategiskt viktiga områden.

Stegvis utveckling, prioritering och samordning behövs

I en snabbt växande stad uppstår behov av såväl nya bostäder och arbetsplatser som av teknisk och social infrastruktur för att bibehålla och stärka stadens attraktivitet och kvaliteter. För att nå önskad struktur samt övergripande mål behöver utvecklingen av staden och ytterstaden ske stegvis med tydliga prioriteringar och samordning mellan olika delsteg, projekt och insatser. När, var och hur mycket det byggs påverkar såväl behov av kapacitetsförstärkningar, möjligheten att samordna och bära investeringar samt vilka mervärden som kan tillskapas.

För att skapa bra förutsättningar för synergier och mervärden samt få en ekonomisk balans i stadsutvecklingen behöver huvuddelen av utvecklingen kraftsamlas till vissa delar av staden och ytterstaden under olika tidsperioder, samtidigt som utvecklingen ändå kan fortsätta ske i olika delar av staden. Det är viktigt att de delsteg och projekt som genomförs inte försvårar eller omöjliggör, utan snarare möjliggör, att efterföljande steg kan tas i önskad riktning. Om flera successiva eller större steg tas som inte har riktning mot önskad struktur eller övergripande mål kan detta bli svårt eller rent av omöjligt att nå.

I följande avsnitt beskrivs en möjlig utbyggnadsordning och huvudinriktning för utvecklingssteg i ytterstaden som kan möta behoven i ett snabbt växande Linköping.

” *Det är viktigt att de delsteg och projekt som genomförs inte försvårar eller omöjliggör, utan snarare möjliggör, att efterföljande steg kan tas i önskad riktning.*

Tematiska fokusområden för insatser

Följande tematiska aspekter bedöms särskilt viktiga att hantera i stadsutvecklingen överlag under utvecklingsplanens genomförandeperiod, och kan kräva särskilt fokus eller insatser i den utveckling som beskrivs under utbyggnadsordningen. Listan är utan inbördes ordning.

- Möta det stora behovet av bostäder, inte minst vad det gäller prisrimliga bostäder i olika lägen.
- I tidigt skede och med aktuella prognoser identifiera långsiktiga behov och reservera lämpliga och tillräckliga ytor för etablering av nya förskolor och skolor.
- Satsningar på utbyggnad av infrastruktur för cykel, mikromobilitet och kollektivtrafik för fortsatt utveckling av tillgänglig och hållbar mobilitet och en mer sammanlänkad stad.
- Insatser och stadsutveckling för en klimatsmart stad vars läge, utformning och innehåll långsiktigt gynnar ekosystemtjänster.
- Övergripande insatser och utredningar för att med framförhållning kunna utveckla en långsiktigt hållbar grönstuktur med mötesplatser och gröonstråk.
- Nya verksamhetsområden som möjliggör stadsomvandling samt etablering och omflyttning av nya och befintliga verksamheter.
- Möta och ta till vara de strukturomvandlingar som sker i handel och beteendemönster för att fortsätta skapa ett attraktivt och mer hållbart Linköping.
- Skapa inriktning och förutsättningar för utveckling av framtidens tekniska försörjningssystem för den växande stadens behov.

Utbyggnadsordning till 2060

Bostadsbehovet i kommunen, staden och ytterstaden

Linköping beräknas enligt befolkningsprognoser nå en befolkning på ca 250 000 invånare kring år 2060. Det innebär en ökning med ca +90 000 invånare under de 40 kommande åren, eller i snitt drygt 2000 invånare per år. Utvecklingen kan beroende på olika omvärldsfaktorer, konjunkturförändringar m.m. både ta längre tid eller gå snabbare.

Bedömningen är att ca 1000-1200 bostäder behöver byggas per år i kommunen för att möta denna utveckling, med något fler bostäder per år (ca 1 500) de första åren från 2021 för att hantera befintligt underskott i bostadsutbudet.

För ytterstaden kan detta innebära uppemot +45 000 nya invånare under perioden vilket totalt sett innebär att omkring 20 000-25 000 nya bostäder behöver tillskapas inom planområdet under hela planperioden. Över tid motsvarar detta en utbyggnad av ca 500-600 bostäder per år. Takten kommer att variera beroende bland annat på inriktning och omfattning på aktuella projekt samt rådande förutsättningar. Det behöver också finnas beredskap i planeringen för nära dubbelt så många bostäder, i snitt ca 800-1000 bostäder per år. Beredskapen behövs för att se till att tillräckligt många bostäder kan byggas ut, även om vissa planerade projekt inte kan förverkligas fullt ut eller försenas.

En högre beredskap behövs också för att vid behov kunna möjliggöra en snabbare utvecklingstakt.

Tre övergripande steg

Det finns både utrymme och potential för att täcka behovet av nya bostäder inom stadens befintliga gränser, men det kräver en stegvis utbyggnad med avvägda prioriteringar. På följande sidor beskrivs ett sätt att nå den önskade utvecklingen och visionen för ytterstaden och skapar förutsättningar för en hög och jämn byggtakt i den snabbt växande staden. Visionen kan nås på flera olika sätt, utbyggnadsordningen beskriver ett möjligt huvudspår.

Utvecklingen fram mot år 2060 har delats in i tre övergripande utvecklingssteg som redovisas i följande avsnitt. Varje steg motsvarar ca 10-15 års utveckling och anger övergripande bostadsbehov och en rekommenderat fokus för ytterstadens successiva utveckling. För varje utvecklingssteg ges en övergripande beskrivning av viktiga områden för stadsutveckling, det övergripande behovet av bostäder och investeringar som bedöms som särskilt betydelsefulla för ytterstadens och Linköpings utveckling inom respektive tidsperiod.

Beskrivningarna under de olika delstegen baseras på rådande lägesbild inklusive kända förutsättningar, samt arbetet med kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning.

Alternativ till huvudinriktningen

Den långa horisonten för utvecklingsplanen, ca 40 år, gör att omvärldsfaktorer och lokala förutsättnings utveckling inte fullt ut kan förutses. Om större förändringar sker, exempelvis om nya förutsättningar försenar utbyggnaden av något område, eller om potential till snabbare eller nödvändig utveckling uppstår i ett annat område, kan det behövas alternativ till huvudspåret för utveckling.

Initiativ för bostadsutveckling som uppstår på platser i ytterstaden som inte ligger inom föreslagna utvecklingsområden eller i de fokusområden som föreslås prioriteras i respektive steg kan behöva prövas om de bedöms bidra till övergripande utvecklingsinriktning, principer och ledord, se kapitel 3. En stor omfattning av såna projekt kan dock påverka utbyggnadstakten inom prioriterade områden i huvudinriktningen.

Samordning mellan projekt inom varje steg och med andra initiativ är nödvändigt för att hantera och anpassa utvecklingstakten i stadens olika delområden. Framförhållning genom planering och utredning av större projekt och infrastrukturinvesteringar är också en förutsättning som tar höjd för justeringar mellan och inom de olika stegen.

Steg 1

Under perioden förbereds Linköping för Ostlänken, en ny station och anslutande bebyggelse. Parallellt med ytterstaden utvecklas innerstaden och stadskärnan utifrån antagna och pågående planer.

Utbyggnaden av Ostlänken kommer innebära behov av anpassningar av befintlig trafikinfrastruktur i stora delar av staden. Sådana frågor behandlas samlat inom de projekt som kommunen och Trafikverket bedriver för Ostlänken. Särskilda infrastrukturåtgärder och utveckling som behöver utredas i relation till Ostlänken är bland annat:

- Planering och utbyggnad av Staby trafikplats och verksamhetsområden vid Gärstad-Distorp för att skapa förutsättningar för Ostlänken, långsiktig stadsomvandling samt bra förutsättningar för näringslivets utveckling. (OL-1)
- Planering och möjlig utbyggnad av Torvingeleden med ny sträckning för väg 35 öster om Linköpings flygplats. Sträckningen kommer påverka framtida bebyggelsestrukturer i exempelvis Torvinge och Kallerstad. (OL-2)
- Stångådalsbanan, nuvarande och framtida sträckning. Vid omdragning öster om staden bör samordning ske mellan sträckningen av Stångådalsbanan samt framtida läge för väg 35/Torvingeleden. (OL-3)

Bostadsutveckling

Nedan ges en beskrivning av uppskattat behov och möjlighet till bostads- och bebyggelseutveckling under steg 1.

Bostadsbehov i ytterstaden under steg 1

I ytterstaden behövs kapacitet i bostäder och tillhörande system för upp mot 15 000 nya invånare under denna period. Tillsammans med befintligt underskott i bostadsutbudet är bedömningen att det totala behovet av bostäder är ca 9 000-12 000 under tidsperioden, motsvarande i genomsnitt ca 600-800 nya bostäder per år.

Pågående detaljplaner och befintliga/planerade planuppdrag inom ytterstaden omfattar en betydande del av det ovan redovisade bostadsbehovet under steg 1. Utöver dessa planer, samt för att ta höjd för de projekt som av olika anledningar inte förverkligas fullt ut, är bedömningen att ytterligare planering för ca 3000-6000 bostäder kommer behövas.

Potential i fokusområden samt övriga delar av ytterstaden

De redovisade fokusområdena för bostadsutveckling under period 1 bedöms ha potential för ca 12000-13000 bostäder. Därutöver finns ytterligare utrymme för planering av bostäder, vilka till del utgörs av redan

påbörjade eller tillänkta planprojekt och i andra fall av andra områden med utvecklingspotential inom planområdet, vilket behöver balanseras mot utpekade fokusområden.

Fokusområden för ytterstadens utveckling under steg 1

Västra ytterstaden

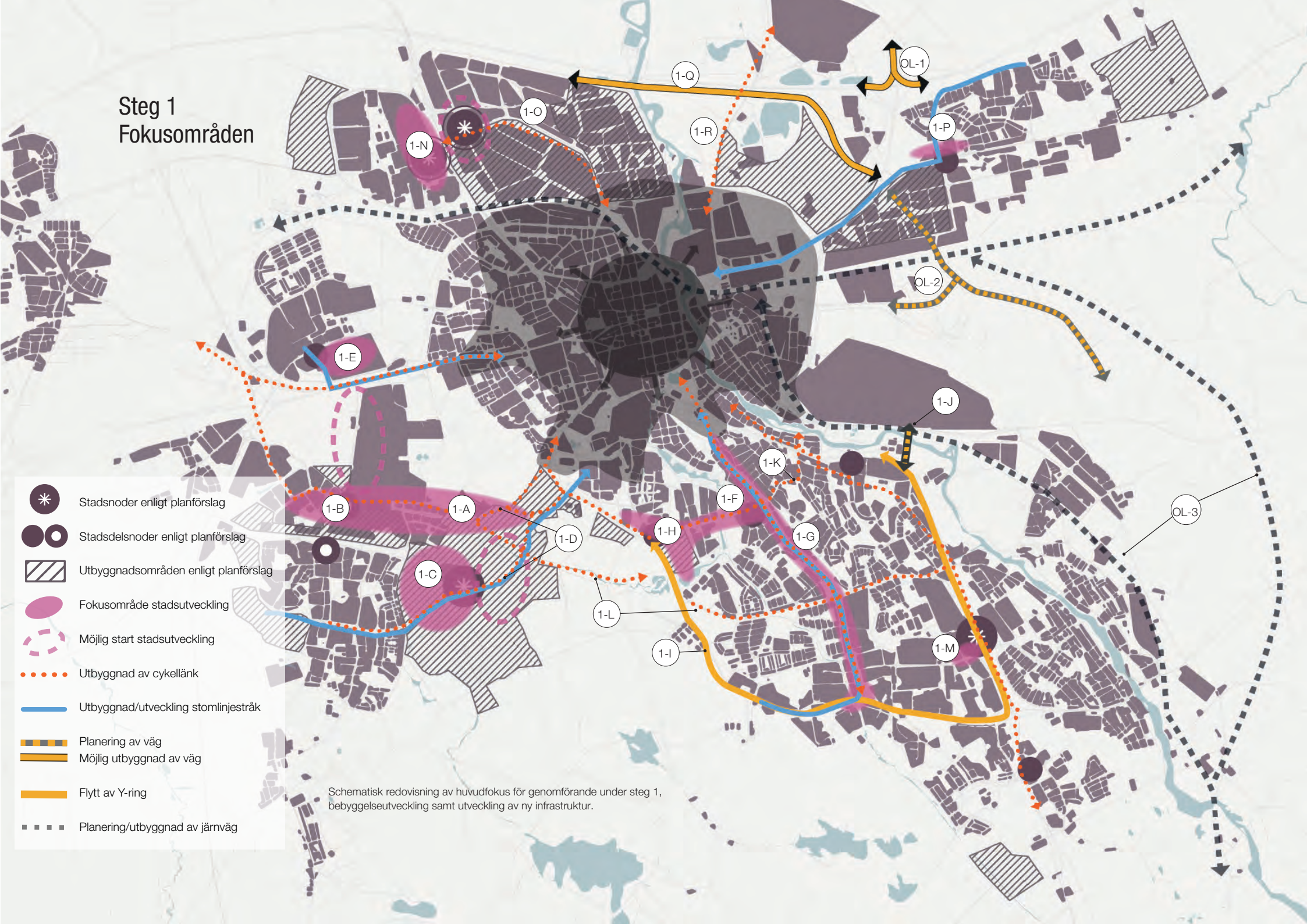
Fortsatt utveckling av Mjärdevi och Västra Valla, först med fokus kring Kunskapslänken i Östra Vallastaden (1-A), följt av om- och nybyggnationer kring Universitetsvägen och Olaus Magnus väg (1-B). De första etapperna av Djurgården byggs ut kring Djurgårdens stadsnod (1-C) där detaljplanering redan pågår. Cykelstråken längs Kunskapslänken och Hertig Johans allé (1-D) utvecklas till cykel-länksstandard. Utvecklingen kring Kunskapslänken behöver ta höjd för och samordnas med planering för utvecklade stomlinjer för kollektivtrafik. Längs Hertig Johans allé kan utvecklad stomlinjetrafik byggas ut i samband med byggnationerna kring Djurgårdens centrum.

Redan framtagna eller pågående detaljplaner bidrar till att öka bostadsutbudet i Ryd. Det största bebyggelsestillskottet sker enligt nyligen framtagna detaljplan för de sydöstra delarna av Ryd (1-E).

Steg 1 Fokusområden

-  Stadsnoder enligt planförslag
-  Stadsdelsnoder enligt planförslag
-  Utbyggnadsområden enligt planförslag
-  Fokusområde stadsutveckling
-  Möjlig start stadsutveckling
-  Utbyggnad av cykellänk
-  Utbyggnad/utveckling stomlinjestråk
-  Planering av väg
-  Möjlig utbyggnad av väg
-  Flytt av Y-ring
-  Planering/utbyggnad av järnväg

Schematisk redovisning av huvudfokus för genomförande under steg 1, bebyggelseutveckling samt utveckling av ny infrastruktur.



Södra ytterstaden

Berga (1-F) bör utvecklas genom satsningar på nya bostäder och utveckling av centrumet med tillhörande ytor och funktioner. Utvecklingen samordnas med planering och ombyggnation av Vistvägen som urbant stråk med utvecklad stomlinje för kollektivtrafik och cykellänk (1-G). Tillskott av ny bebyggelse längs Vistvägen bedöms endast möjligt i vissa lägen, det blir därför viktigt att dessa och andra strategiska platser längs stråket nyttjas genomtänkt och samordnas med planering och utveckling av stomlinjen och dess hållplatser.

Bebyggelseutveckling kring Södra Ekkällans stadsdelsnod (1-H) fortsätter och behöver samordnas med utvecklingen i Berga. I samband med detta flyttas Y-ringsfunktionen från Söderleden till Haningeleden (1-I), som är bättre anpassad för den typen av biltrafik. I samband med detta bör behovet av Emmalundsförbindelsen (1-J) utredas. Genomfartstrafik begränsas på en del av Söderleden vilket ger förbättrade boendemiljöer och möjlighet att utveckla stadskvaliteter och en ny cykellänk längs Söderleden (1-K). Detta bör i görligaste mån samordnas med utvecklingen av Berga stadsdelsnod. Dessa delar av staden förses med bättre koppling mot västra Linköping genom att den redan planerade cykellänken längs Ålerydsvägen förlängs genom Tinnerö och ansluts mot Mjärdevi (1-L).



Redan framtagna, pågående samt vissa nya detaljplaner bidrar till att öka bostadsutbudet i Ekholmen (1-M). Kring Ekholmens stadsnod ligger fokus under perioden på kompletteringar på västra sidan om Brokindsleden.

Norra ytterstaden

Detaljplaner i linje med intentionerna i Planprogram för Skäggetorp tas fram med fokus inom stadens nuvarande utbredning (1-N). De första stegen i att bättre länka samman Skäggetorp och Tornby kan tas under i slutet av perioden, framförallt genom bebyggelse-tillskott invid Bergsvägen.

Utvecklingen bör samordnas med byggnation av cykellänk längs Tornbyvägen från Skäggetorp mot innerstaden (1-O).

Pågående planer för ny bebyggelse i närheten av befintligt centrum i Tallboda norr om Norrköpingsvägen byggs och bidrar till att öka Tallbodas bostadsutbud och underlag för närservice (1-P).

I norr byggs också Ullevileden under perioden (1-Q), och en cykellänk som förbinder Linköping med Ekängen kan också vara aktuell nu och samordnas med detta (1-R).

Steg 2

Under steg 2 kommer sannolikt ett stort fokus ligga på fortsatt innerstadsutveckling kring stadens nya resecentrum. Detta kan påverka förutsättningarna för stads- och bostadsutveckling även i ytterstaden som behöver balanseras med utvecklingen kring nytt resecentrum. Ostlänken öppnar även möjligheter för stadsutveckling kring tidigare spårområden i ytterstad och innerstad. Under den andra utvecklingsperioden görs förberedelser för att fortsatt ta tillvara att dessa möjligheter genomförs.

I samband med att Ostlänken färdigställs:

- kan Tjust-/Stångådalsbanan flyttas öster om staden, förutsatt att en sådan lösning valts och finansierats i samband med tidigare planering. Vid en dragning öster om staden bör sträckningen av järnvägen samordnas med framtida läge för väg 35/Torvingeleden så långt som möjligt. Om Tjust-/Stångådalsbanan ligger kvar genom staden uppstår andra behov av åtgärder som sannolikt behöver utföras senast under denna period. (OL-2,OL-3)
- kan förutsättningar skapas för Gamla Tanneforsvägen att utvecklas som ett urbant stråk som binder samman viktiga målpunkter kring Braskens bro och Saab med det nya resecentrumet. (OL-4)

Bostadsutveckling

Vid början av steg 2 kommer sannolikt de flesta av de detaljplaner som var pågående eller planerade kring år 2020/21 att vara utbyggda. Kapacitet för fortsatt bebyggelseutveckling i ytterstaden under steg 2 bedöms dock kvarstå i vissa av dagens antagna och pågående fördjupningar av översiktsplanen samt godkända planprogram (se s. 11). Nedan beskrivs övergripande ett uppskattat behov och möjlighet till bostads- och bebyggelseutveckling under steg 2.

Bostadsbehov i ytterstaden under steg 2

I likhet med steg 1 behövs i ytterstaden kapacitet i bostäder och tillhörande system för upp mot 15 000 nya invånare under denna period. Det innebär att ca 7000-8000 nya bostäder behöver byggas i ytterstaden under perioden. Om bostadsbyggandet kunnat upprätthålla en högre takt de närmsta åren efter 2020 kan behovet av nya bostäder nu antas stabiliseras kring i snitt ca 500-600 bostäder per år i ytterstaden.

För att säkra att tillräckligt antal bostäder kan byggas är bedömningen att det totala planeringsbehovet för en god beredskap under steg 2 är upp mot 10-15 000 bostäder.

Potential i fokusområden samt övriga delar av ytterstaden

De redovisade fokusområdena för bostadsutveckling i ytterstaden under steg 2 bedöms ha potential att ge ett tillskott på ca 13-14 000 bostäder, vilket motsvarar i princip hela det uppskattade planeringsbehovet.

Om behov uppstår av att prioritera mellan de olika fokusområdena är områdenas strategiska betydelse för stadens och bostadsbeståndets utveckling samt deras förmåga att bära och möjliggöra nödvändiga följdinvesteringar viktiga aspekter att väga in. Om bebyggelse- och bostadsutvecklingen går snabbare i övriga delar av staden kan utbyggnadstakten i huvudfokusområdena också behöva påverkas i olika omfattning.

Fokusområden för ytterstadens utveckling under steg 2

Västra ytterstaden

Utvecklingen i Djurgården står även under steg 2 för en betydande och viktig del av bostads- och bebyggelseutvecklingen i staden. Efter att detaljplanerna för de två första etapperna byggts ut fortsätter utbyggnaden med tyngdpunkt kring Djurgården stadsnod samt vidare norrut. (2-A) Kunskapslänken kan under perioden byggas ut med utvecklad kapacitetsstark stomlinje (2-A). En förlängning av stomlinjen mot en pendeltågstation i Malmslätt blir en viktig del i utvecklingen av stadens och regionens samlade transportsystem.

Utvecklingen av Mjärdevi fortsätter med fokus som successivt förskjuts från Östra Vallastaden mot Universitetsvägen/Olaus Magnus väg. En omDispositionering och ombyggnation av Olaus Magnus väg och Universitetsvägen bör göras nu om den inte skett under steg 1, vilket skapar förutsättningar för bebyggelseutveckling kring det urbana stråk (2-C) som kopplar samman Ryd, Mjärdevi, universitetet och Lambohov. I samband med detta flyttas Y-ringsfunktionen från Universitetsvägen till Nya Kalmarvägen (2-D), som är bättre anpassad för den typen av biltrafik. Längs stråket byggs stomlinje för kollektivtrafiken samt en ny cykellänk mellan Lambohov-Mjärdevi/universitetet och vidare mot

Ryd-Skäggetorp (2-E). I väster fortsätter också Linköping Science Park (2-F) att utvecklas.

Ryds stadsdelsnod (2-G) kan under steg 2 utvecklas och stärkas med utveckling av ny bebyggelse samt bättre vistelseytor genom omdisponering av extensiva parkeringsytor till parkeringshus.

Lambohovs centrum (2-H) kan kompletteras med ny bebyggelse på obebyggda ytor samt om-/tillbyggnationer av befintliga centrumbyggnader. Utvecklingen samordnas och balanseras med utvecklingen av centrumfunktioner i Mjärdevi.

Nordvästra ytterstaden

När Ostlänken byggs finns förutsättningar att utveckla ytor kring Bergsvägen (2-I) med bebyggelse som bidrar till att förbättra kopplingarna med innerstaden, samt utvecklar Bergsvägen som sammanlänkande urbant stråk med ny cykellänk. Fokus för utveckling av Tornby/Skäggetorp stadsnod (2-J) ligger sannolikt väster om Bergsvägen, men de första stegen till att utveckla delar av Tornby med förstärkta vistelsekvaliteter, stadsnodsfunktioner och bostäder kan eventuellt ske under steg 2.

Under perioden kan utveckling med stadsförnyelse med kompletterande bebyggelse ske i de södra delarna av östra Tornby (2-K) samtidigt som valda

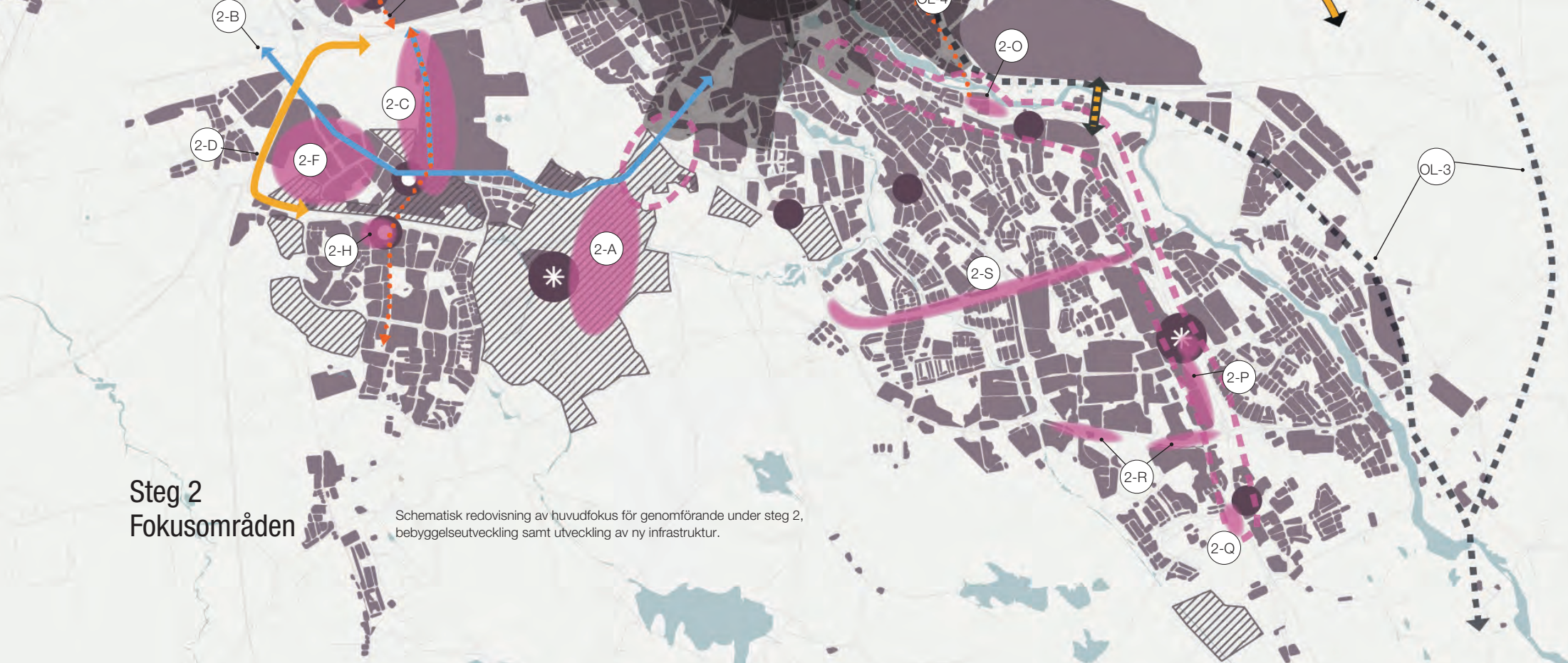
delar av befintliga byggnader, ytor och funktioner sparas och fortsatt utgör en kvalitet och resurs för staden, dess invånare och aktörer. Utvecklingen kan dra nytta av, men är inte helt beroende av den samtida utvecklingen på Stångebro

Nordöstra ytterstaden

Kring Tallboda stadsdelsnod (2-L) kan om-/tillbyggnationer av befintlig centrumbebyggelse samt kompletteringar på omgivande öppna ytor kring Norrköpingsvägen bidra till stadsdelsnodens utveckling under steg 2. Utvecklingen behöver också samspela med planeringsarbete för Torvinge och Torvingeleden. Bebyggelsestillskott kan även prövas öster om noden, främst söder om Norrköpingsvägen (2-M). Det kan i samband med det vara aktuellt att se över stomlinjens sträckning efter Tallboda centrum.

Mer innerstadsnära områden kring Norrköpingsvägen är beroende av innerstadsutveckling på Stångebro och nytt resecentrum. Första stegen i ett urbant stråk kring Norrköpingsvägen kan eventuellt vara aktuellt under slutet av steg 2. En ny cykellänk mellan nya resecentrum och Tallboda/Torvinge/Östra Malmskogen kan vara en del av den utveckling som påbörjas nu (2-N).

-  Stadsnoder enligt planförslag
-  Stadsdelsnoder enligt planförslag
-  Utbyggnadsområden enligt planförslag
-  Fokusområde stadsutveckling
-  Möjlig start stadsutveckling
-  Utbyggnad av cykellänk
-  Utbyggnad/utveckling stominjestråk
-  Planering av väg
-  Möjlig utbyggnad av väg
-  Flytt av Y-ring
-  Planering/utbyggnad av järnväg



Steg 2 Fokusområden

Schematisk redovisning av huvudfokus för genomförande under steg 2, bebyggelseutveckling samt utveckling av ny infrastruktur.

Södra ytterstaden

Braskens bro (2-O) kan utvecklas med ny bebyggelse samt anpassning av trafikstrukturer för att stärka platsen som en viktig knutpunkt i staden. Utvecklingen sker i huvudsak mellan Stångån och Brokindsleden som en del utvecklingen av Johannelund stadsdelsnod, men även kompletteringar på östra sidan om Stångån kan bidra till att skapa en bra sammankoppling mellan de södra delarna av Linköping upp mot nytt resecentrum.

Söderledens cykellänk kan nu få en fortsatt utveckling upp mot ett nytt resecentrum. Om behovet och utbyggnaden av Emmalundsförbindelsen inte utretts i steg 1 bör det göras nu.

Utveckling kring Ekholmen stadsnod (2-P) kan fortsätta med om/-tillbyggnader av befintligt centrum och kompletteringar på ytor kring Järdalavägen söderut mot Ullstämmarondellen, samt öster om Brokindsleden vid korsningen med Ekholmsvägen. Denna utveckling behöver ske med förutsättningar för Brokindsledens fortsatta utveckling och funktion, vilken i huvudsak antas ske först i steg 3. Längs sträckor som inte är lämpliga för ny bebyggelse görs andra åtgärder för att höja stads- och vistelsekvaliteter i det urbana stråket.

Kring Möjetorp stadsdelsnod (2-Q) kan utvecklingen av ny flerbostadsbebyggelse väster om Brokinds-

leden bidra till ett kompletterande bostadsutbud i området. Den utveckling som under steg 1 skett av Vistvägen kan under steg 2 fortsätta i de södra delarna av Vistvägen (2-R). Ålerydsvägen (2-S)

som under steg 1 utvecklats med en ny cykellänk kan nu kompletteras med ny bebyggelse på vissa strategiska platser.



Steg 3

Under tidsperioden kommer sannolikt ett visst fortsatt fokus ligga på innerstadsutveckling på Stångebro, men utvecklingstrycket börjar nu mer påtagligt sprida sig till angränsande områden. Stomlinjer, cykellänkar och andra viktiga stråk ansluter resecentrumet med omgivande stadsdelar och ytterstaden. I och med att stora delar av Stångebro antas vara bebyggt, ökar möjligheterna och trycket på utveckling och omvandling i de anslutande områdena i ytterstaden vilket gör att ytterstadens utveckling i slutet av steg 2 och under steg 3 förskjuts från stadens sydvästra del till de norra delarna. Steget ligger i slutet av planperioden, fram till ca år 2060 då Linköpings kommun beräknas nå omkring 250 000 invånare. Hur prioriteringarna av åtgärder och utbyggnad gjorts under de föregående utvecklingsstegen kan antas ha stor betydelse för stadens utvecklingsförutsättningar under steg 3.

Bostadsutveckling

Vid inledningen av den tredje utvecklingsperioden har sannolikt stora delar av den kapacitet för bebyggelseutveckling som finns i befintliga och pågående översiktsplaner och program byggts ut i ytterstaden. Större delen av utvecklingspotentialen i området inom Översiktsplan för Steninge/södra Tornby, som vid 2021 är under framtagande, kvarstår troligen att börja utveckla under steg 3.

Bostadsbehov i ytterstaden under steg 3

Även under steg 3 behövs kapacitet i bostäder och tillhörande system för minst 15 000 nya invånare i ytterstaden vilket innebär att ca 7000-8000 nya bostäder behöver byggas.

För att säkra tillräckligt många bostäder under de inledande två utvecklingsstegen bör planering ha skett för fler bostäder än det faktiska behovet. Beroende på hur stor del av dessa som byggts ut, och fortfarande är aktuella att bygga, kan behovet och förutsättningarna för utveckling inom övriga delar av ytterstaden under steg 3 komma att påverkas. Bedömningen är att det i ytterstaden finns behov av att planera för ca 10-15 000 bostäder även under utvecklingssteg 3.

Potential i fokusområden samt övriga delar av ytterstaden

De områden som utgör fokusområden för bostadsutvecklingen i ytterstaden under steg 3 bedöms totalt kunna ge ett tillskott på ca 12-14 000 bostäder, vilket motsvarar en stor andel av periodens uppskattade planeringsbehov av bostäder i ytterstaden.

Om behov uppstår av att prioritera mellan de olika fokusområdena är områdenas strategiska betydelse för stadens och bostadsbeståndets utveckling samt deras förmåga att bära och möjliggöra nödvändiga

följdinvesteringar viktiga aspekter att väga in. Om bebyggelse- och bostadsutvecklingen går snabbare i övriga delar av staden kan utbyggnadstakten i huvudfokusområdena också behöva påverkas i olika omfattning.

Fokusområden för ytterstadens utveckling under steg 3

Nordöstra ytterstaden

Under steg 3 kan den nya stadsdelen Kallerstad (3-A) börja byggas ut med bostäder samt andra (i vissa fall ytkrävande) funktioner som behövs i staden, men som inte ryms i de mest centrala och stationsnära lägena. Förändring i delar av Torvinge (3-B) kan eventuellt också påbörjas nu, detta i samklang med de befintliga verksamheternas och fastighetsägarnas utvecklingsbehov.

Norrköpingsvägen (3-C) kan nu utvecklas med ny bebyggelse och anpassning av gaturummet mellan ovanstående områden, vilket tillsammans med utvecklingen på Stångebro ger en ny entré till Linköping. Sträckan blir del av ett urbant stråk med stomlinjetrafik, som knyter samman Tallboda och Torvinge med innerstaden och Kallerstad. Utvecklingen förutsätter att beskrivna åtgärder i steg 1 och 2 (exempelvis utbyggnad av Torvingeleden/väg 35) genomförts och minskat trafikmängden på Norrköpingsvägen. Beroende på vilka val som görs

för gatu- och bebyggelsestruktur i området kan det urbana stråket komma att följa Norrköpingsvägens nuvarande sträckning eller anpassas till en annan sträckning i den framtida strukturen.

Norra ytterstaden

Den utveckling som skett till följd av Ostlänken och innerstadsutveckling, samt i delar av Skäggetorp/Tornby under steg 1 och 2 har tillsammans med handelns förändringar skapat förutsättningar och behov av att utveckla Tornby (3-D) med större inslag av bostäder. Vistelsekvaliteterna i Tornby utvecklas genom bland annat fler och bättre sammankopplade torg- och grönytor, vilket även bidrar till att hantera klimatförändringar i området.

Den omvandling och komplettering med ny bebyggelse som påbörjades i södra delarna av östra Tornby under steg 2 fortsätter under steg 3 längs Tornbyvägen (3-E) samt i viss omfattning även norrut. Delar av befintlig bebyggelse sparas och skapar förutsättningar för mindre verksamheter att utvecklas i samklang med inslag av nya bostäder.

Västra ytterstaden

Den dominans som sydvästra/västra ytterstaden hittills haft i tillskottet av ytterstadens nya bebyggelse kan antas minska under steg 3 även om utveckling av norra Djurgården (3-F) kan kvarstå.

Innerstaden och den sydvästra ytterstaden kan nu länkas samman på ett sätt som de aldrig varit tidigare, samtidigt som två av stadens viktigaste naturområden, Tinnerö eklandskap och Vallaskogen, ges en förbättrad sammankoppling som en central del av områdets utveckling.

I Mjärdevi fortsätter under steg 3 utvecklingen kring Universitetsvägen och Olaus Magnus väg samt i delar av Linköping Science Park. En viktig del är att genom tillskott av ny bebyggelse stärka sammanlänkningen mellan Mjärdevi och Lambohov (3-G).

Områdena kring Malmslättsvägen och Industrigatan (3-H) kan under steg 3 kan utvecklas med ny bebyggelse och anpassning av gaturummens funktion och sektion. I samband med detta flyttas Y-ring från dessa sträckor till väg 34 och vidare runt staden (3-I), och kan i samband med det kopplas med Ullevileden i norr. Detta bidrar till att möjliggöra utveckling längs Tornbyvägen och Kallerstadleden (3-J). Den exakta sträckningen behöver utredas i samband med en eventuell utveckling av området väster om Skäggetorp. (3-K)

Industrigatans (3-L) sektion anpassas och ger förutsättningar för utbyggnad av en ny cykellänk samt en eventuell utveckling av ringlinje för kollektivtrafiken.

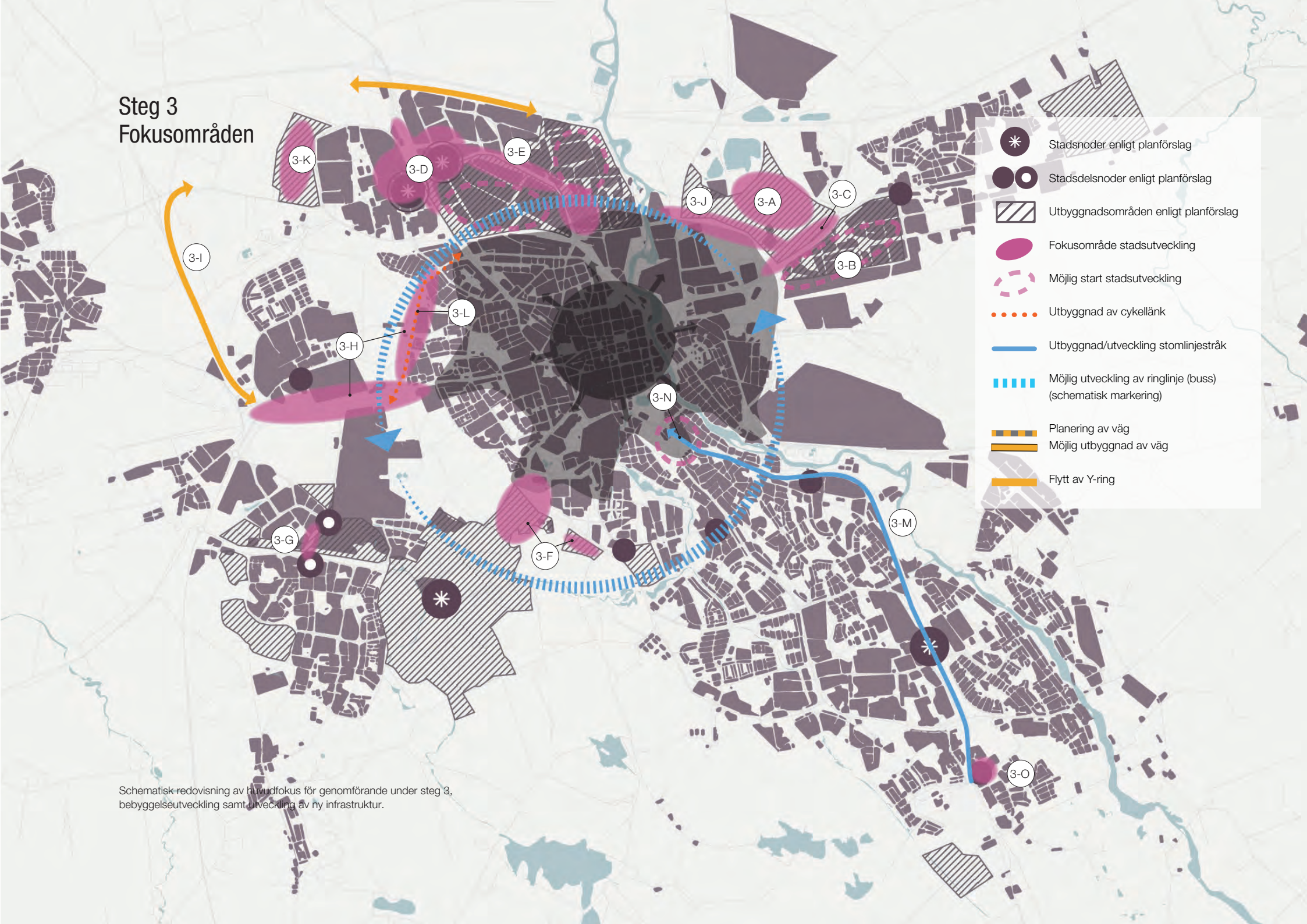
Södra ytterstaden

Satsningarna på tillgänglighet och hållbara transporter fortsätter under utvecklingssteg 3. Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken längs Brokindsleden (3-M) utvecklas under steg 3, eller påbörjas möjligen redan i slutet av steg 2, och därmed omvandlas sträckan till ett urbant stråk. De bebyggelsestillskott som gjorts under föregående utvecklingssteg bidrar till detta. Åtgärder behöver stärka stråkets förnyade roll i staden samt dess fortsatta roll för olika typer av trafik. En viktig fråga blir bland annat hur den ytkrävande trafikplatsen i mötet med Vistvägen/Folkungavallen (3-N) behöver anpassas. Om förändringar inte gjorts under tidigare steg kan de behövas under steg 3.

Handelsetableringarna i Möjetorp (3-O) har nu funnits flera decennier. I takt med att behov av förnyelse och utveckling av byggnader och verksamheter uppstår tar utveckling av stadsdelsnoden också fart med ett större inslag av bostäder, breddat serviceutbud samt bättre stads- och vistelsekvaliteter.

Steg 3 Fokusområden

- Stadsnoder enligt planförslag
- Stadsdelsnoder enligt planförslag
- Utbyggnadsområden enligt planförslag
- Fokusområde stadsutveckling
- Möjlig start stadsutveckling
- Utbyggnad av cykellänk
- Utbyggnad/utveckling stomlinjestråk
- Möjlig utveckling av ringlinje (buss) (schematisk markering)
- Planering av väg
- Möjlig utbyggnad av väg
- Flytt av Y-ring



Schematisk redovisning av huvudfokus för genomförande under steg 3, bebyggelseutveckling samt utveckling av ny infrastruktur.

Handlingsprogram med särskilda insatser de kommande åren

Föregående avsnitt ger vägledning till en möjlig utvecklingsordning för ytterstaden. Nästa planeringsnivå handlar i huvudsak om detaljplanering, utredningar och program för detaljplaner samt utredningar för exempelvis större infrastruktur-omvandlingar. För att genomföra de inriktningar som utvecklingsplanen ger behöver kommunen och andra aktörer göra aktiva insatser inom en rad områden. Insatserna kan handla både om att ge stöd för fysisk förändring men innebär ofta också utvecklade arbetssätt och samarbeten. Många av insatserna bör göras med samverkan mellan olika aktörer.

Nedan listas utredningar och program som bedöms viktiga att arbeta med för ett genomförande av Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad de närmaste åren och på längre sikt. Först listas program för **geografiska delområden**, där strukturutredningar, urbana stråk med stomlinjer och cykellänkar, utredningar inför flytt av Y-ring samt andra infrastrukturella utredningar ingår. Därefter listas **tematiska utredningar och program**. Hänvisning ges också till i vilket utvecklingssteg utredningarna bör genomföras för att klara den utvecklingsordning som beskrivs i föregående avsnitt.

Program för urbana stråk (med stomlinjer, cykellänkar och Y-ring)

Det förslag till nytt stomlinjenät som tagits fram i samarbete mellan Region Östergötland och Linköpings kommun utgör en viktig del för utvecklingen av flera av planförslagets urbana stråk. Förberedande utredningar kring utvalda sträckor säkrar ett samordnat och bra genomförande av både stomlinjestråk och stadsutveckling. Viktiga gemensamma frågor att utreda inför genomförande är exempelvis typ av kollektivtrafiksystem på respektive stråk, utformning av gaturummet, passager vid hållplatser och andra strategiska lägen som samspelar med bebyggelseutvecklingen, gatukonstruktion samt ledningsdragningar, etc.

Utvecklingen av urbana stråk behöver också samordnas med utveckling av nya cykellänkar eller med andra infrastrukturåtgärder så som omflytt av Y-ring, eller konsekvenser av annan ny infrastruktur.

Utredningar inför flytt av Y-ring

Listade utredningar behöver föregå den föreslagna flytten av Y-ring. Gemensamma frågor att utreda är eventuellt behov av ombyggnationer i ny sträckning för att möjliggöra flytt, omskytning och eventuella andra åtgärder i ny och gammal sträckning. Även eventuella behov av ombyggnation av gatusektion i den gamla sträckningen för att möjliggöra ett ut-

vecklat urbant stråk, kan utgöra del av utredningen, eller hanteras som gränssnitt.

Övriga utredningar för delområden

Med hänvisning till den möjliga utbyggnadsordning som redovisats tidigare finns behov av att studera flera delområden närmare. Det rör sig både om utredningar inför utbyggnad av ny infrastruktur liksom övergripande strukturutredningar samt planarbeten inom ramen för PBL.

Kommunstyrelsen, samhällsbyggnadsnämnden och Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för framtagande av fördjupade översiktsplaner och program för delområden. Utöver de kommunala nämnderna är bland annat fastighetsägare, verksamhetsutövare och bolag, statliga och regionala myndigheter samt boende i områdena viktiga nyckelaktörer som bör engageras i olika delar av de fortsatta utredningarna.

Delområde för fortsatt utredning	Beskrivning	Stomlinje	Cykellänk	Övr. infrastruktur	Strukturutredning	Steg
Kunskapslänken	Urbant stråk	X	X		X	1
Vistvägen	Urbant stråk	X	X		X	1
Hertig Johans allé	Urbant stråk	X	X			1
Universitetsvägen, Nya Kalmarvägen	Flytt Y-ring, Urbant stråk	X	X	X	(Fördjupning av ÖP finns)	1
Söderleden, Haningeleden, del av Vistvägen och Brokindsleden	Flytt Y-ring, Urbant stråk		X	X	X	1
Torvingeleden/väg 35	Annan infrastrukturutveckling			X	X	1
Emmalundsförbindelsen	Annan infrastrukturutveckling			X		1 alt. 2
Stångådalsbanan	Annan infrastrukturutveckling			X		1
Norra Djurgården	Delområde	X	X	X	X	1
Lambohov/Mjärdevi stadsdelsnod	Delområde				X	1
Skäggetorp/Tornby stadsnod	Delområde				X	1
Braskens Bro	Delområde				X	1
Torvinge	Fördjupning av översiktsplanen				X	1
Östra Tornby	Fördjupning av översiktsplanen				X	1
Steninge/Södra Tornby	Fördjupning av översiktsplanen				X	1
Brokindsleden	Urbant stråk, Y-ring	X		X	X	2
Norrköpingsvägen	Urbant stråk	X			X	2
Tornbyvägen	Urbant stråk	X			X	2
Malmslättsvägen, Industrigatan och väg 34 och vidare runt staden	Flytt Y-ring, Urbant stråk		X	X	X	2
Kallerstadsleden	Urbant stråk				X	2

Tematiska utredningar och program

För genomförande av Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad och dess utvecklingsstrategi, som ligger på en övergripande principiell nivå, behöver ett antal tematiska utredningar och program tas fram. Ansvar, upplägg och nyckelintressenter för dessa skiljer sig åt beroende på frågeställning. I tabellen beskrivs övergripande de olika program och utredningar som bedöms behövas för att säkra genomförande.

Listade program och utredningar bör påbörjas under det första utvecklingssteget.

Tematiska utredningar	Nyckelfrågor
Utveckling av ytterstadens närparker och närnatur	Fortsatta prioriteringar och detaljerad utveckling av ytterstadens grönområden.
Landskapsekologiska samband	Fördjupat underlag för Linköpings gröna infrastruktur som ger stöd för utveckling och avvägningar kring gröna stråk och spridningslänkar.
Framtidens tekniska försörjningssystem	Skapa inriktning för framtidens tekniska försörjningssystem som tar höjd för befolkningsutvecklingen och behov av att nå långsiktiga mål, bidrar med en genomtänkt strategi för lösningar i de större nya bebyggelseområdena samt skapar förutsättningar för nödvändiga investeringar i befintliga system.
Strukturplan för dagvattenhantering	Övergripande plan för avrinningsvägar och platser för uppsamling och fördröjning.



Referenser och medverkande

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 Paul Håkansson, samhällsbyggnadsdirektör Leif Lindberg och översiktsplanechef Fanny Wahlqvist.

Projektledare

Christina Lagneby, översiktsplanerare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen (september 2017–december 2017, samt januari 2019 och framåt)

Caroline Johansson, översiktsplanerare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen (januari – december 2018)

Oscar Lindgren, översiktsplanerare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen (från projektets start – augusti 2017)

Arbetet har i huvudsak bedrivits av projektledare samt planförfattare

Robert Engblom, översiktsplanerare, biträdande projektledare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Jonas Sjöholm, trafikplanerare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Mikael Norman, översiktsplanerare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Julia Appelgren, översiktsplanerare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Björn Tjus, översiktsplanerare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

I projektgrupp och referensgrupp har följande kompetenser deltagit bland kommunens förvaltningar

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Bygglovarkitekt, driftingenjör, exploateringsingenjör, exploateringsstrateg, förrättningslantmätare, kommunekolog, kommunikatör, landskapsarkitekt, miljöplanerare, miljösamordnare, miljöskyddsinspektör, planarkitekt, projektledare, stadsantikvarie, stadsarkitekt/strateg arkitektur, stadsträdgårdsmästare, trafikingenjör, trafikplanerare.

Kommunledningsförvaltningen

Hållbarhetsstrateg, miljöstrateg, näringslivsutvecklare, lokalstrateg, utvecklingschef, utvecklingsstrateg.

Kultur- och fritidsförvaltningen

Idrottsutvecklingschef, kulturutvecklingschef, sakkunniga.

Utbildnings- och arbetsmarknadsförvaltningen

Lokalsamordnare, lokalutredare, sakkunniga

Social- och omsorgsförvaltningen

Lokalsamordnare, planeringsledare.

Samt representanter från följande organisationer och kommunala bolag

- Räddningstjänsten Östra Götaland
- Tekniska verken
- Visit Linköping
- Östgötatrafiken

Layout, kartor och illustrationer

Malin Wilhelmsen, grafisk formgivare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Birgitta Hjelm, grafisk formgivare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Foto

Där ingen annan information anges kommer bilderna från Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens bildarkiv.

Tryck

Elanders Sverige AB 2021

Särskilt framtagna underlag och utredningar, medverkande konsulter

Ecosoci 2019, Samlad konsekvensbeskrivning (inför samråd).

KMV Forum 2020, Kulturmiljöutredning Vidingsjö, Ekholmen, Hjulbro.

Linköpings kommun 2018a, PM Kulturmiljö.

Linköpings kommun 2018b, PM Tidigt samråd.

Linköpings kommun 2019a, PM01 Trafiksimuleringar för Ytterstadsplanen.

Linköpings kommun 2019b, RVU-2018 Resvaneundersökning i Linköpings kommun 2018.

Linköpings kommun 2020, PM Genomförande.

Linköpings kommun 2021, PM Cykelpotentialanalys.

Mandaworks 2017, Potential för urbana kvaliteter.

NAI Svefa 2017, Markvärdesanalys.

Reuter Metelius Kulturmiljöspecialister 2018, Kulturmiljöutredning Berga.

Warm in the winter & URBIO 2020, Idé-/principskisser till Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad.

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.

WSP 2021, Kulturmiljöutredning Skäggetorp, Ryd, Mjärdevi, Jägarvallen, Lambohov.

Synpunkter på planförslaget välkomnas!

VI VILL HA DINA SYNPUNKTER SENAST SÖNDAG DEN 29 AUGUSTI 2021

Märk synpunkterna **UTVECKLINGSPLAN FÖR LINKÖPINGS YTTERSTAD** och skicka dem till:

Linköpings kommun
KS Registrator
581 81 Linköping

eller med e-post till:

kommunledningsforvaltningen@linkoping.se

Upplysningar lämnas av:

Kontakt Linköping, telefon 013-20 60 00
Översiktsplanerare Christina Lagneby, christina.lagneby@linkoping.se



LÄNK TILL DIGITAL KARTA

Plankartorna till **Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad** finns tillgängliga via länk på:
www.linkoping.se/ytterstaden. QR-koden tar dig direkt till kartorna.

