

Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad

Bilaga 3: Planerings- och kunskapsunderlag

Bilaga till utställningshandling
Mars 2021

Dnr KS 2016-188



Innehåll

Inledning	3
Stadsutveckling enligt redan antagna delar av översiktsplanen	4
Ytterstadens befolkning och planområde i siffror	6
Tema: Hållbar utveckling	8
Vad innebär en hållbar utveckling?	8
Ett resilient samhälle	9
Klimatförändringar	10
Linköpings trafiksystem – en del av en hållbar utveckling	10
Tema: Stadsqualiteter	15
Ytterstaden – en historisk tillbakablick	15
Stadens karaktär och struktur	18
Arkitektur	20
Kulturmiljövärden	21
Dialog om ytterstadens kvaliteter	31
Tema: Grönstruktur	33
Ytterstadens gröna karaktär	33
Grön infrastruktur	33
Naturvärden och gröna samband	35
Ekosystemtjänster	36
Sociotopkartering för Linköpings tätort	39
Tema: Social sammanhållning	41
Segregation och integration	41
Linköpings rumsliga integration	42
Tema: Kommersiell och offentlig service	46
Ytterstadens stadsdelscentrum	46
Utveckling och lokalisering av service	49

Inledning

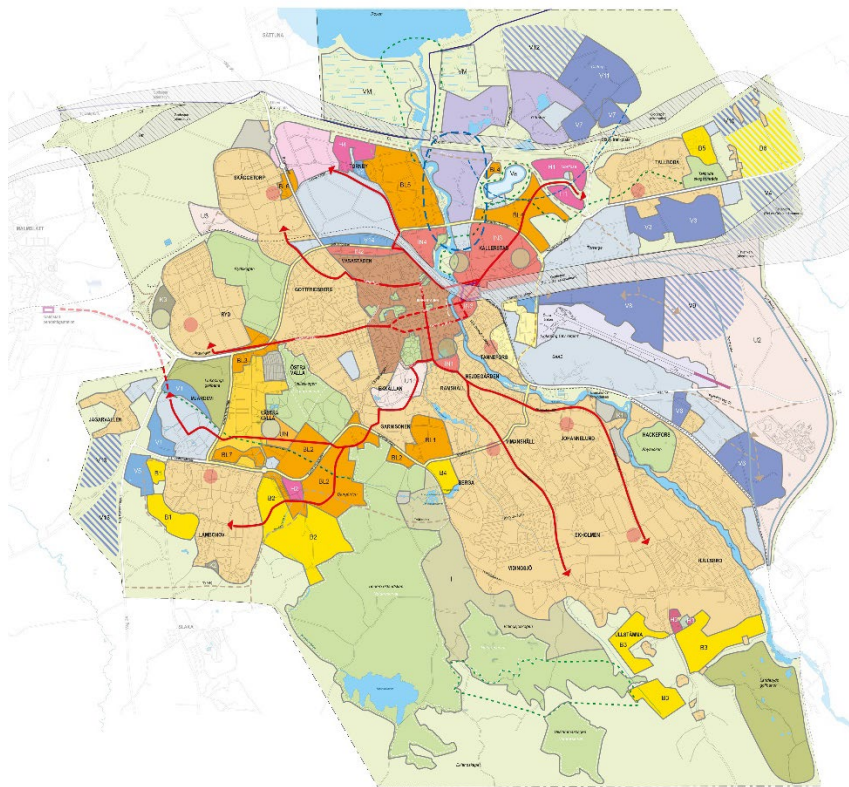
I detta dokument sammanfattas planerings- och kunskapsunderlag samt förutsättningar och befintliga förhållanden inom planområdet som legat till grund för utformningen av planförslaget Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad. En del av innehållet redovisades i utvecklingsplanens samrådshandling men har därefter lyfts ur till denna bilaga. Andra delar har tagits fram i de utredningar och kartläggningar som gjorts inom ramen för planarbetet.

Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad är ett tillägg till gällande Översiktsplan för staden Linköping. Detta dokument kompletterar således de planeringsförutsättningar som redovisats tillsammans med den gällande översiktsplanen. Tillsammans utgör de förutsättningar för fortsatt planering och utveckling av Linköpings ytterstad.

Utredningar och kunskapsunderlag i projektet har tagits fram i syfte att utveckla kunskapen om de utvecklingsteman som utvecklingsplanen har i uppdrag att belysa. Dessa är:

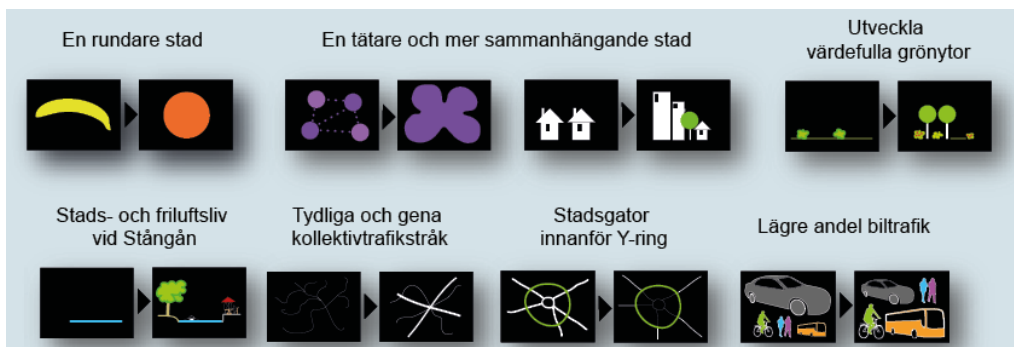
- Stadskvaliteter
- Grönstruktur
- Social sammanhållning
- Kommersiell och offentlig service
- Hållbar utveckling

Stadsutveckling enligt redan antagna delar av översiktsplanen



Figur 1 – Markanvändningskartan för Översiktsplan för staden Linköping (2010). Kartan finns också återgiven digitalt tillsammans med planförslagets kartor, samt i planbeskrivningen.

2010 antog Linköpings kommun två delar av den kommunövergripande översiktsplanen: *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping*, samt *Översiktsplan för staden Linköping*. Se figur 1. Båda planerna har i sin tur sin grund i ett inriktningsbeslut som Linköpings kommunfullmäktige fattade 2005, där besluten i huvudsak omfattade att skapa förutsättningar för regionförstoring genom infrastruktursatsningar och utbyggnad i orter med särskilt goda förutsättningar för kollektivtrafik, att utveckla Ortsstrukturen enligt en pärlbandsprincip, att utveckla staden Linköping och stadskärnan med fler bostäder och arbetsplatser samt att utveckla vattennära lägen för rekreation och bebyggelse. Inriktningsbeslutet vidareutvecklades i de två översiktsplanerna. För översiktsplan för staden Linköping mynnade arbetet ut i ett antal huvudstrategier, illustrerade i figur 2.



Figur 2 - Huvudstrategier i Översiktsplan för staden Linköping.

Översiktsplanen för staden utgår från perspektivet att kommunen folkmängd ska öka från cirka 143 000 invånare (då planen antogs) till ca 170 000 invånare, men planen har även en utblick mot en ökning till 200 000 invånare. Med samma befolkningsfördelning mellan staden och övriga kommunen motsvarar det en ökning från cirka 100 000 invånare i staden till 120 000 respektive 140 000 invånare. Tidsperspektivet vid översiktsplanens antagande antogs vara att 120 000 invånare skulle kunna vara uppnått ca år 2030, eller tidigare.

Tillkommande bebyggelsekompletteringar och utbyggnadsområden för bostäder och arbetsplatser lokaliseras inom eller i direkt anslutning till den befintliga staden, exempelvis i södra Ekkällan, Djurgården, Ullstämman, Harvestad och Kallerstad, eller genom omvandling av exempelvis östra Tornby. Därmed blir Linköping på sikt en tätare, rundare och mer sammanhållen stad jämfört med idag. I planen finns också förslag på kompletteringar och förnyelse i den befintliga staden, särskilt utmed kollektivtrafikstråk.

Huvudstrategierna anger att resor inom staden med kollektivtrafik, cykel eller till fots prioriteras framför bilresor. Genomfartsresor med bil genom centrala delar av staden föreslås minskas genom ombyggnation av fyrfältiga gator med höga tillåtna hastigheter innanför Y-ring, till tvåfältiga stadsgator med lägre hastighet, och med separata filer för kollektivtrafik. Planen beskriver också att ett högeffektivt kollektivtrafiksystem ska byggas i staden.

Stadens parker och naturområden som är viktiga för rekreation och/eller biologisk mångfald ska bevaras och förädlas. Särskilda insatser ska göras för att höja rekreations- och besöksvärdet längs Stångåstråket och i Tinnerö eklandskap.

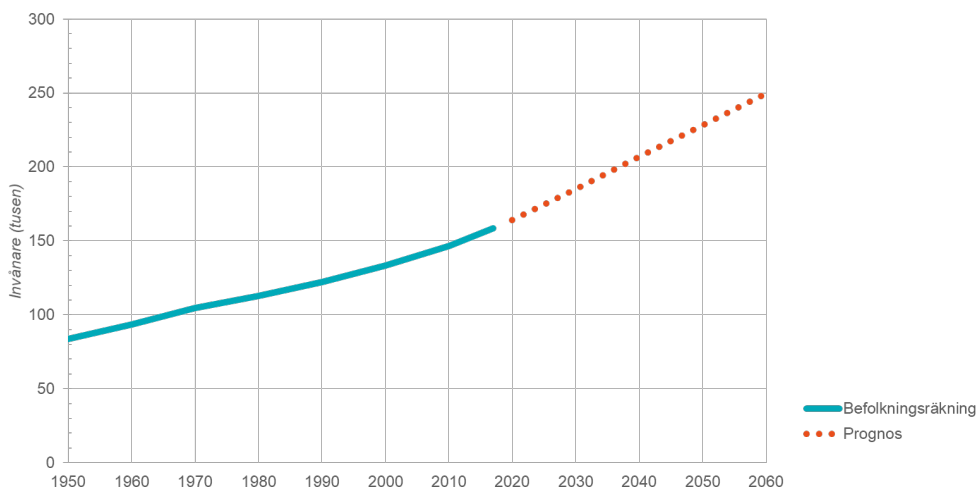
Översiktsplan för staden Linköping förutsätter att Ostlänken byggs och att ett nytt resecentrum lokaliseras på andra sidan Stångån. Innerstaden ska växa på östra sidan av Stångån på områden kring det nya resecentrumet. Den nya innerstaden ska bebyggas med bostäder, arbetsplatser, handel och lokaler för kultur och nöjen. Efter Översiktsplan för staden Linköpings antagande har strategierna för utvecklingen av innerstaden vidareutvecklats, först med *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* (2016), som anger huvudinriktningen för hur Linköpings innerstadskvaliteter ska

utvecklas. Därefter har *Arkitekturprogram för innerstaden* (2018) antagits, samt en strategisk plan för utvecklingen av innerstadens parker och torg, *Linköpings mötesplatser – innerstadens parker och torg* (2019). Arbetet pågår med *Trafikplan för Linköpings innerstad*.

En fördjupning av översiktsplanen för Mjärdevi och Västra Valla antogs 2019. Översiktsplanen anger hur de karaktärsfulla miljöerna som finns i området idag med bland annat Linköpings universitet och Linköping Science Park, ska ges möjlighet att utvecklas, kompletteras och växa samman till en mer stadsmässig miljö med en blandning av service, bostäder och verksamheter. Förslaget ger förutsättningar för såväl mer verksamhetsyta som nya bostäder inom stadsdelarna.

Ytterstadens befolkning och planområde i siffror

Linköpings befolkning ökar i snabb takt. En stark befolkningstillväxt är naturligtvis en positiv faktor, samtidigt som den ställer krav på att tillskapa nya bostäder för att inte öka den bostadsbrist som råder, liksom möta upp med annan social och teknisk infrastruktur i takt med den växande befolkningen. Befolkningen i ytterstaden uppgick 2018 till drygt 80 000 invånare. Det innebär att ungefär hälften av Linköpings kommuns befolkning är bosatt i ytterstaden. Framskrivningar av kommunens befolkningsprognoser visar att Linköpings kommun omkring år 2060 väntas ha vuxit till 250 000 invånare, en ökning på ca 90 000 människor, se också figur 3. Förutsatt att fördelningen mellan innerstad, ytterstad och övriga kommunen är densamma idag innebär det att ca 45 000 av dessa tillkommande kommer att bo i Linköpings ytterstad.

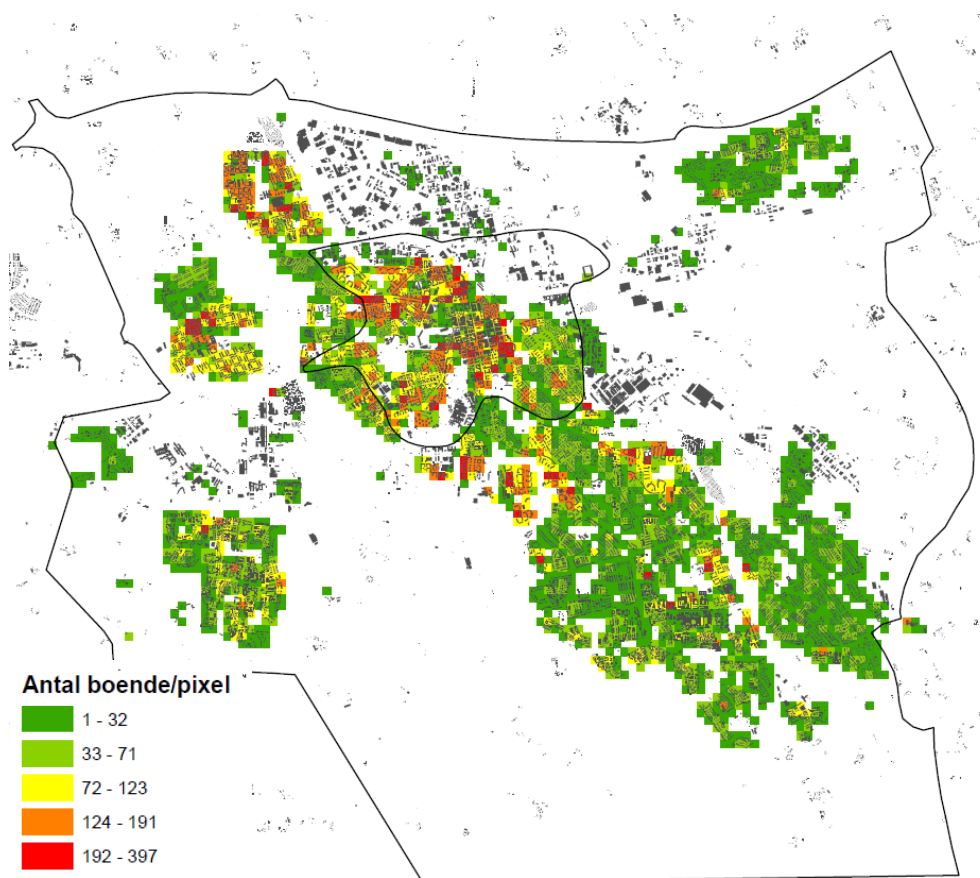


Figur 3 - Diagram över befolkningstillväxt och befolkningsprognos för Linköpings kommun åren 1950-2060

Planområdet ytterstaden upptar en yta på drygt 90 km². I jämförelse är stadsdelen innerstaden (innanför c-ring) 1,5 km² till ytan. Drygt hälften av planområdets yta utgörs av tätorten, resterande del är i huvudsak jordbruks- och naturmark i stadens omland.

År 1900 upptog Linköpings tätort en yta av ca 1,4 km², år 1960 hade staden vuxit till omkring 12 km² och idag omfattar staden en yta av ca 48 km². Under samma tid har Linköpings befolkning blivit ungefär tio gånger större. Trots att befolkningen har vuxit kraftigt har stadens ökade utbredning gjort att befolkningstätheten minskat, från ca 100 invånare/hektar i tätorten år 1900 till i genomsnitt ca 24 invånare/hektar inom tätorten. För enbart ytterstadens planområde är siffran lägre, med i genomsnitt en täthet på 14,5 invånare/hektar. Inom enskilda stadsdelar kan befolkningstätheten variera från väldigt låg i stadsdelar där stor del av marken används för annat ändamål än bostäder (exempelvis Hackefors 4,9 inv/ha, Jägarvallen 6,5 inv/ha och Västra Valla 8,7 inv/ha) till högre i stadsdelar med stor andel flerbostadshus (Skäggetorp 47,8 inv/ha, Garnisonen 37,5 inv/ha, Johannelund 36,9 inv/ha). Se också figur 4 som är en täthetskartering över hela tätorten.

Ytterstadens täthet kan jämföras med de principer som FNs initiativ UN-Habitat har tagit fram för hållbara städer. Principerna ska tillsammans bidra till att skapa städer som är kompakta, integrerade och sammanhängande. En av de fem principerna är ”hög täthet”, med riktvärdet att städer bör ha åtminstone 150 invånare/ha.



Figur 4 - Kartan visar tätheten (antal boende) i Linköpings tätort. Varje pixel motsvarar 100x100 meter, 1 hektar. Befolkningsstatistik från 2017.

Tema: Hållbar utveckling

Vad innebär en hållbar utveckling?

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

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

En hållbar utveckling bygger på tre dimensioner: det sociala, miljön och ekonomin. De Globala målen innefattar alla tre dimensioner. Linköpings kommun har ställt sig bakom Agenda 2030 genom *Hållbarhetspolicy för Linköpings kommunkoncern*, fastställd 2018-06-18. Policyn innebär att kommunen delar definitionen av hållbar utveckling. Utgångspunkten för hållbarhetsarbetet i Linköpings kommun är att genom lokala insatser bidra både till en hållbar utveckling i kommunen och till att uppnå de globala målen.

Hur kan fysisk planering bidra till en hållbar utveckling?

Genom fysisk planering kan kommunen skapa förutsättningar för en hållbar utveckling genom att stadens och samhällets utformning ger mer eller mindre bra förutsättningar för människor att leva hållbart.

Det finns ingen entydig definition av vad en hållbar livsstil är, då livsstilar som anses hållbara kan vara väldigt olika. Viktiga delkomponenter är exempelvis *konsumtion och livskvalitet, hälsa och välmående* och *gemensamt ansvar*. Hållbara livsstilar handlar om individens personliga val och agerande i kombination med förutsättningar och sammanhang, vilka underlättar livsstilen, enligt forsknings- och kunscapscentret Mistra Urban Futures, 2016.

I aktuell forskning publicerad i tidskriften *Land Use Policy* 2016 undersöks kopplingen mellan urban form och hållbart beteende, alltså beteenden av miljömässiga anledningar i motsats till att en individ råkar leva hållbart av ekonomiska anledningar eller att det förenklar vardagen. I artikeln konkluderas att hållbart beteende i vardagen främst är beroende av personliga faktorer såsom socioekonomisk status och det personliga engagemanget i miljöfrågor. Stadens fysiska form i förhållande till de personliga faktorerna har blygsam påverkan på hållbart beteende. Två faktorer som dock lyfts fram avseende relationen mellan individers hållbara beteende och urban form är tillgång till natur- och grönområden samt täthet (främst befolknings-). Enligt forskning finns koppling mellan tillgång till kvalitativa grönområden av tillräcklig storlek och hållbara livsstilar. Orsakssambandet är dock oklart. Dels ses ett samband i att människor som redan har ett hållbarhetstänk väljer att bosätta sig med närhet till kvalitativa naturområden och dels att generös tillgång till kvalitativa grönområden har

potential till att stärka hållbara beteenden. Kopplingen mellan täthet och hållbart beteende beskriver Lo i artikeln beror på att ju bättre underlaget är (antal personer) för exempelvis återvinningsstationer, ekologiska matmarknader, kollektivtrafik etc., desto mer benägna är människor att också aktivt anamma hållbara beteenden just för att de erbjuds fler smarta lösningar i sitt närområde. På så sätt krävs det inte lika stora personliga ansträngningar att omvandla värderingar till livsstil. Intressant är dock dessa två faktorerers förhållande till varandra. Ofta behandlas täthet och grönområden som konkurrerande användningar av mark. En bra balans mellan faktorerna är alltså att eftersträva i hållbar stadsplanering, vilket har varit en utgångspunkt i arbetet med planförslaget.

Ett resilient samhälle

Ett systems, exempelvis ett jordbruks eller en tätorts, resiliens är dess förmåga att ta smällar och förbli fungerande (Rockström & Klum, 2015). I samrådshandlingen för Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 (2016) definieras resiliens som "ett systems långsiktiga förmåga att hantera väntade och oväntade störningar och förändringar, samt att återuppbygga viktiga funktioner och vidareutvecklas, utan att systemet kollapsar. För ett samhällssystem kan det exempelvis handla om förmågan att hantera naturkatastrofer, världsoro eller större olyckor".

Hållbarhet och resiliens är inte synonyma. Skillnaden från hållbar utveckling är att resiliensbegreppet inte förutsätter en linjär utveckling (Stockholms läns landsting, 2016) utan också behöver vara förberedd för plötsliga förändringar i ett eller flera system som påverkar staden. Resiliens torde kunna ses som en förutsättning för hållbarhet med en acceptans för att vi inte kan veta vad systemet staden kommer att utsättas för i framtiden. Exempelvis behövs både dämpande åtgärder av klimatförändringarnas effekter men också anpassningsåtgärder till dess oundvikliga effekter (IPCC, 2014). För att inte tappa siktet på hållbarhetsmål behöver staden ha egenskaper att anpassa sig till ett förändrat klimat och ändå fortsatta utvecklas i en hållbar riktning.

Välutvecklade ekosystemtjänster kan bidra till en stads resiliens exempelvis genom att mildra effekterna av skyfall m.m., alltså plötsliga händelser. Dock handlar resiliens i en stads avseende inte bara om ekosystem utan också sociala och ekonomiska system. Resiliens är systemets förmåga att stå emot kraftiga svängningar vilket för staden kan vara ekonomiska rubbningar, politiska förändringar, social oro eller konsekvenser av ett förändrat klimat.

Hur kan fysisk planering bidra till en mer resilient ytterstad?

Resilient stadsbyggande kan kopplas till både ekologi, ekonomi och sociala frågor. Vad som anses kunna vara en resurseffektiv och resilient region i framtiden är en som har en effektiv energi- och resursanvändning, välutvecklade ekosystemtjänster, väl utvecklad förmåga till förebyggande och hanterande av kriser, och sist men inte minst social sammanhållning i samhället där alla bidrar med resurser och erfarenheter.

Social sammanhållning är en förutsättning för att mycket annat i samhället ska fungera. Ur ett hållbarhetsperspektiv innebär det att ekonomin tjänar samhället och samhällsutvecklingen sker inom ett utrymme som definieras av de ekologiska ramarna.

Resiliens handlar också om systemtänk. Inom ett system finns massvis av kopplingar på olika nivåer och ett flexibelt systemtänk är viktigt för att inte delar av systemet utesluts och därmed skadar systemet som helhet. Avgörande kopplingar finns mellan ekosystem och människor, kopplingar och beroenden som ofta underskattas. Det finns nästan inga ekosystem där människan inte är inblandad och vi människor är beroende av ekosystemen.

Ett system som består av ett stort antal beståndsdelar är generellt mer resilient än ett som består av många likartade beståndsdelar. Detta talar för att variation och mångfald även i fysisk planering är att föredra. För att staden ska ha utrymme att klara rubbningar och ha möjlighet att återhämta sig behövs alltså en flexibilitet, en mångfald och *redundans*, med det menat ett visst överskott eller säkerhet. Redundans ger en form av försäkring i ett system då det finns möjlighet till kompensation för en förlust. Särskilt viktig blir redundans i system som är beroende av nyckelarter eller nyckelaktörer.

Klimatförändringar

Enligt den senaste IPCC-rapporten (SR15) behöver koldioxidutsläppen halveras efter år 2030 för att nå noll omkring 2050 om maximalt 1,5 graders uppvärmning ska kunna nås. Transportsektorn står i nuläget för ca 40 % av Sveriges koldioxidutsläpp. Trafiksystemet spelar en mycket viktig roll i att begränsa Sveriges framtida utsläpp. Sverige har antagit nationella miljömål för att reducera koldioxidutsläppen, två av dessa är att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av koldioxid samt att fordonsflottan senast 2030 skall vara fossilfri. Linköpings kommun har dessutom antagit målet att vara koldioxidneutral år 2025. En viktig faktor för att nå målet är att målet om en förändrad färdmedelsfördelning uppnås (antaget i samband med Översiktsplan för staden Linköpings antagande 2010).

Den globala uppvärmningen medför konsekvenser som påverkar den befintliga miljön, exempelvis genom högre temperaturer och förändrade nederbörds mängder. Det är svårt att veta hur omfattande konsekvenser klimatförändringarna kommer att leda till men det är väsentligt att skapa förutsättningar för att hantera dessa konsekvenser i ytterstadens fysiska miljö.

Linköpings trafiksystem – en del av en hållbar utveckling

Trafiknäten

Linköping växte snabbt framförallt under den andra halvan av 1900-talet. I och med motorfordonens stora intåg i samhället började staden utvidgas och utglesas. Med bil kunde invånarna förflytta sig tiofaldigt snabbare än till fots och det blev plötsligt

möjligt att bosätta sig i större bostäder i stadens utkant, utan att restiderna för den sakens skull blev längre trots ökade avstånd. För att till fullo kunna utnyttja bilens potential som snabbt transportmedel gjordes också omfattande utbyggnader av stadens infrastruktur.

Ytterstadens trafikseparerade infrastruktur, byggd enligt SCAFT-modellen¹ är idag kännetecknande för stora delar av planområdet. Fördelar som trygga, tysta och barnvänliga insidor av stadsdelarna behöver ses i relation till de strukturella utmaningar som också medförs. Avstånden är ofta långa mellan stadens olika delar då bilen skulle vara det främsta transportmedlet i vardagen. Avstånden orsakas också dels av att trafiksystemet byggts ut med breda och utrymmeskrävande vägar, dels av den trafikseparerade hierarkin där mycket mark också används som buffertzoner mellan exempelvis en trafikled och en matargata. De stora trafikytorna delar upp stadsväven och bidrar till barriäreffekter och rumslig segregation stadsdelar emellan.

Linköpings tradition som cykelstad är lång. Med tanke på den stadigt ökande arbetspendlingen med cykel, elcykelns stigande popularitet och ett bredare utbud av fordonstyper som trafikerar cykelvägarna finns dock fortsatt behov av att utveckla cykelnätet avseende bredd och utformning för att kunna omhänderta en framtida ökning av cykeltrafiken. Högre hastigheter och bredare fordon innebär också att risken för otrygga situationer i samspel med gångtrafik kan väntas öka. Det är därför av stor vikt att hantera gång- och cykeltrafik som två separata trafikslag, framförallt i stråk där höga flöden är att förvänta.

Kollektivtrafiken i Linköping trafikerar ett relativt stort och omfattande nät i förhållande till stadens storlek men är dock generellt ofta ett långsamt alternativ jämfört med andra transportslag. Det finns utvecklingsmöjligheter framförallt vad gäller linjernas genhet och snabbhet, dvs. medelhastigheten längs sträckan.

Resvanor och målet om en förändrad färdmedelsfördelning

Stadens form och bebyggelsestruktur samspelar med transportnätet och avspeglas därmed också i resvanorna i en stad. En gles, utspridd och uppdelad stad ger bland annat stora avstånd till många vardagsfunktioner samt svagt underlag till lokalt näringsliv, service och kollektivtrafik. Det ger också större behov av resor, inte minst med bil, vilket påverkar den samlade trafikbelastningen på stadens gatusystem i allmänhet, och särskilt vid uppsamlade stråk och korsningar. Detta i sin tur påverkar såväl stadsmiljön, sambanden i staden, utsläppsnivåer som behovet av mark och kommunala investeringar för trafiklösningar.

Enligt kommunens senaste resvaneundersökning görs i Linköpings kommun ca 340 000 privata personresor per dygn, vilket motsvarar ungefär 2,3 resor per person. Bilen

¹ SCAFT (Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet) var en modell för stadsplanering som utvecklades på 1960-talet, där separering av gående, cyklister och bilister är ett av kännetecknen. Gång- och cykelbanor skulle skiljas från bilvägar och bilvägarna skulle ha olika ändamål.

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

Genomsnittsbilen används ca 4 % av dygnet och står parkerad resten av tiden. För samhället innebär en låg utnyttjandegrad ett ökat behov av ytor för parkeringsplatser, t.ex. både vid bostaden och vid arbetet eller övriga målpunkter. Att äga en bil inklusive parkeringsplats är dessutom ofta en betydande kostnad för ett hushåll, vilket utestänger många från att ha tillgång till bil. Gratis parkering vid arbetsplatsen är också en av de faktorer som påverkar resandet med bil allra mest och minskar de hållbara transportmedlens konkurrenskraft (WSP 2018b).

Framtidsscenario, om färdmedelsfördelningen inte förändras

I arbetet med Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad har kommunen låtit simulera framtidsscenarioer med utgångspunkten att befolkningen ökar men en lika stor andel av resorna (ca 60 %) skulle ske med bil som i dagsläget. Simuleringarna visar att behov då uppstår av att bygga ut vägnätet för att klara de ökade trafikmängderna. Kostnaderna för att bygga nya trafikleder, bredda befintliga leder, bygga nya planskildheta korsningar, tunnlar, och parkeringsanläggningar beräknades, i samband med att kommunens trafikstrategi antogs 2010 uppgå till ca 3 miljarder kronor. Ökade kostnader för drift och underhåll av vägnätet tillkommer utöver detta.

Även om trafiksystemet byggs ut visar samma simuleringar att den ökade mängden biltrafik skulle medföra ökade restider med bil i staden i framtiden jämfört med idag. En stor del av stadens gator är dessutom inte möjliga att bygga om eller bredda för ökad framkomlighet. En större utbyggnad av bilvägnätet för att öka bilens framkomlighet riskerar därför att slå tillbaka och förvärpa trafiksituationen eftersom den ökade biltrafik det skulle leda till inte kan hanteras i de övriga delarna av vägnätet som inte enkelt kan byggas ut.

Framtidsscenario med en förändrad färdmedelsfördelning

I de simuleringar som gjorts enligt Trafikstrategins mål om en minskad andel biltrafik och ökade andelar resor med kollektivtrafik och cykel blir restiderna med bil² inte lika mycket längre som i ovanstående scenario, där en större utbyggnad av bilvägnätet

² Analyserna har gjorts från respektive stadsdel till ett antal större målpunkter i staden.

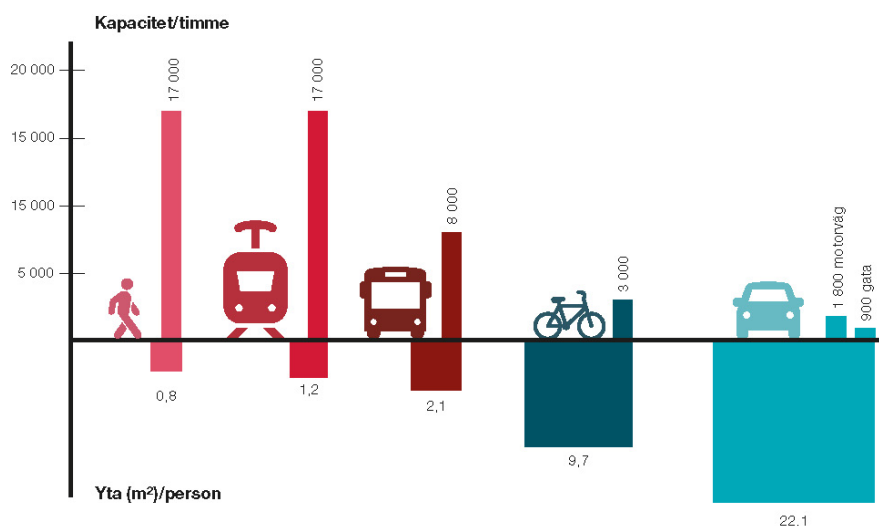
genomförs. De något längre restiderna uppstår framför allt av lägre hastighet eller en längre körsträcka och inte på grund av köbildningar i rusningstid.

Kostnadseffektiv trafik

Biltrafiken kräver ett stort gatunät som kommunen måste sköta och underhålla. Kommunen ansvarar för drift och underhåll av drygt 440 hektar gata för motorfordonstrafik. Ytan motsvaras av att stadsdelarna Innerstaden, Vasastaden och Gottfridsberg endast skulle bestå av asfalt. Som jämförelse omfattade gatunätet år 1900 uppskattningsvis 18 hektar gata. Det innebär att samtidigt som befolkningen ökat ca 10 gånger så har gatunätet blivit nästan 25 gånger större.

Cykeln är efter gång ett av de mest miljövänliga transportmedlen i staden eftersom den är energieffektiv och har liten negativ påverkan på omgivningen. I en tät stad är cykeln även ofta ett snabbt transportmedel. Cykeln kräver dock också ett relativt stort och ytkrävande cykelvägnät som behöver byggas, skötas och underhållas; kommunens cykelvägnät är till ytan ca 140 hektar. Det är dock bara knappt hälften av den yta som behövs för biltrafik, räknat per person. Nybyggnation och vägunderhåll av cykelvägar är dock betydligt billigare än för biltrafik. I nuläget kostar drift och underhåll av en kvadratmeter cykelväg ca 7 kr/år, vilket kan jämföras med 19 kr/år för en bilväg.

Drift och underhåll av samtliga kommunala bilvägar har de senaste åren kostat i genomsnitt ca 85 miljoner kronor per år. Motsvarande driftskostnad för samtliga kommunala cykelvägar är ca 9 miljoner kronor per år. Om man därtill beaktar att cykelvägen har dubbelt så hög transportkapacitet som bilvägen, (se figur 5,) blir cykelvägen drygt 5 gånger mer kostnadseffektiv än bilvägen.



Figur 5 – Diagrammet visar flödeskapacitet per timme och den yta som krävs per person, för olika trafikslag. Ytkravet innefattar de ytor som krävs för förflyttningar, gator och körbanor, samt parkering.

Det finns också andra ekonomiska fördelar med ökad cykeltrafik. Utöver minskade kostnader för infrastrukturen innebär exempelvis cyklisternas förbättrade hälsa, på

grund av den ökade motion det ger, att samhällets kostnader för sjukvård blir lägre. Om andelen cykelresor i kommunen skulle öka från dagens ca 28 % till 40 %, som är målet enligt kommunens trafikstrategi, beräknas den samhällsekonomiska vinsten i Linköping bli ca 230 miljoner kr/år i form av minskad förtida död hos befolkningen.³

Framtidsspaning

Enligt en framtidsspaning gjord på uppdrag av Linköpings kommun (WSP 2018a) kan dagens trafiksystem stå inför fyra större förändringar som kan komma att revolutionera sättet vi förflyttar oss på; självkörande (autonoma) fordon, uppkopplade fordon, elektrifiering samt delningsekonomi.

Sammantaget kan dessa trender leda till ett högre resursutnyttjande av trafiksystemet genom delning av transporttjänster och optimering av vägnätet. Genom delning kan fordon också utnyttjas mer effektivt och jämnt. Elektrifieringen kan ge mer energieffektiva fordon och mindre utsläpp i stadsmiljön. Helt självkörande fordon skulle kunna ge en enorm påverkan på trafiksystemet om de främst nyttjas som allmänna taxifordon. Enligt vissa studier skulle fordonen då kunna utnyttjas så effektivt att endast en tiondel av dagens fordonsflotta skulle behövas för att utföra samma antal resor i en stad. En framtid där autonoma bilar används som taxitjänst i Linköping kommer att påverka kollektivtrafiken. De kapacitetsstarka stomlinjestråken kommer sannolikt inte ersättas av autonoma fordon utan tvärtom troligtvis få ökad betydelse som ryggraden i ett framtida, mer flexibelt mobilitetssystem. Mer lågtrafikerade kollektivtrafiklinjer skulle på sikt kunna ersättas alltmer av autonoma taxitjänster när dessa introduceras. Autonoma bilar förändrar troligen inte kraven på bilvägnätet i någon större omfattning inom utvecklingsplanens planperiod. Dock skulle behovet av parkeringsplatser kunna komma att minska dramatiskt och behovet av hållplatser/zoner för hämta och lämna istället öka. På lång sikt är det möjligt att även självkörande bilar kan bidra till ett mer effektivt utnyttjande av bilflottan. Ett stort, allmänt införande av helt självkörande fordon bedöms dock ännu vara flera decennier bort enligt de flesta experter.

Dialogmaterial om trafik

Den tidiga dialog som genomfördes i arbetet med att ta fram ett samrådsförslag visade att ytterstadsborna är splittrade i trafikfrågan. Synpunkter som framfördes gällande trafik visar att trafiken i vissa fall anses problematisk på grund av dålig framkomlighet för bil eller bristfällig kollektivtrafik, medan andra anser att biltrafiken behöver minska eller begränsas då den utgör en fara, bullrar och bidrar till en dålig miljö och oattraktiv och otrygg stadsmiljö, framförallt när det gäller barns skolvägar.

³ Trivector, PM 2018:43, Cyklingens hälsoeffekter i Linköpings kommun – beräkning av effekter med ökad cykelandel-

Tema: Stadskvaliteter

Ytterstaden – en historisk tillbakablick

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

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



**Figur 6 – Linköpings ungefärliga utbredning år 1960 markerat med vit linje.
Foto: Lantmäteriets historiska ortofoton.**

Inflyttningen till staden och de stora barnkullarna på 1950- och 1960-talet ökade trycket på att bygga nya bostäder. Nya storskaliga stadsdelar planerades på obebyggd mark utanför staden. Bostadsområdena byggdes som friliggande och inbäddade i grönska, och försågs med stadsdelscentrum där visionen var att skapa förutsättningar för gemenskap och den vardagliga servicen. Johannelunds centrum, invigt 1960, blev

stadens första riktiga stadsdelscentrum. Det blev en karaktäristisk del av den moderna staden och en nationellt uppmärksammas referens.

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



**Figur 7 - Linköpings ungefärliga utbredning år 1975 markerat med vit linje.
Foto: Lantmäteriets historiska ortofoton.**

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



Figur 8 – Ryds Centrum. Foto: Alexandru Babos

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

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

I slutet av 1970-talet påbörjades etableringen av externhandel på Tornby. I samband med att E4:an drogs förbi Linköping fick området ett starkt skyltläge och hög tillgänglighet för Östergötlands invånare. Tornbys handelsområde har sedan fortsatt

växa och utvecklas än idag. Samspelet med innerstadens utbud är en viktig utvecklingsfråga.

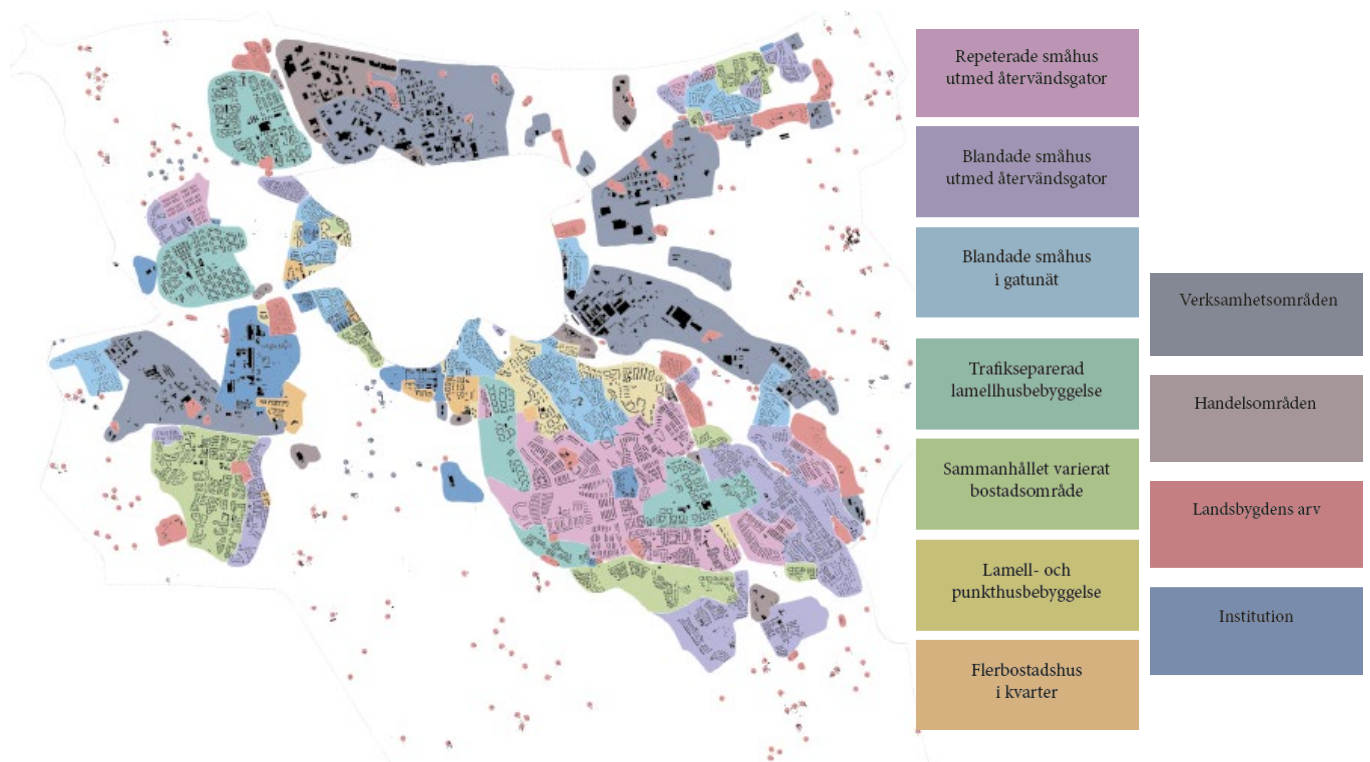
En stark flygindustri och militär närvaro i Linköping har varit betydelsefullt för Linköpings utveckling och starka tillväxt, men präglar också den form staden har idag, med två ”ben” åt sydväst och sydost, vilket bland annat skapar långa avstånd. Under 1900-talets sista decennier har ytterstaden vuxit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

Stadens karaktär och struktur

I *Översiktsplan för staden Linköping* från 2010 beskrivs stadens form som en banan. Den utdragna formen har staden fått utifrån hur det historiskt sett har varit möjligt att bygga. De begränsningar som har funnits och även finns idag med en flygplats på vardera sidan om staden och deras påverkan i form av militära områdesanspråk, bullerpåverkan och inflygningsområden har format ytterstadens utbyggnad. I söder har det före detta övningsfältet på Tinnerö, därefter reservat och Natura 2000-område begränsat utbyggnadsmöjligheterna. Utöver denna påverkan har 1900-talets stadsbyggnadsideal med bland annat en långt driven funktionsuppdelning och trafikseparering påverkat hur dagens Linköping ser ut och fungerar. En bieffekt av dessa förutsättningar och planeringsideal är att många stadsdelar utvecklats som avskärmade enklaver, separerade av trafikleder.

Linköpings ytterstad domineras av bostäder, med enstaka inslag av större verksamhetsområden. Sammantaget finns en stor variation av bebyggelsekaraktärer med småhus, flerfamiljshus, institutions-, verksamhets-, och handelsområden. Hög byggtakt under framförallt miljonprogramsåren har bidragit till att stora områden byggdes likartade under kort tid varför variationen ofta upplevs mindre inom många av de respektive stadsdelarna. Avstånden är generellt långa mellan områden med mycket bostäder, områden med många arbetsplatser och utbudet av handel, fritidsområden och mötesplatser, samt från ytterstaden till innerstaden.

Som komplement till det kunskapsunderlag om *Stadskaraktärer* som togs fram i samband med att *Översiktsplan för staden Linköping* utarbetades, har ytterstadens bebyggelse karterats i ett antal typologier baserat på deras rumsliga struktur, bebyggelseuttryck och tillgång till offentliga miljöer, samt analyserats utifrån vilka utmaningar, styrkor och identitetsskapande drag det ger för utveckling.



Figur 9 - Översiktlig kartering av ytterstadens stadskaraktärer.

Underlaget, illustrerat i figur 9, visar bland annat ytterstadens fördelning av småhus och flerfamiljshus. Till ytan består större delen av ytterstadens bostadsmiljöer av småhus, men större sammanhängande områden med flerfamiljshus finns i framförallt Skäggetorp, Ryd, Berga, Ekholmen och Lambohov. En stor del av både bostads- och verksamhetsområdena ligger i en trafikseparerad struktur alternativt utmed återvändsgator.

Ytterstadens många småhus har i tidiga dialoger varit ett av de oftast nämnda skälen till planområdets attraktionskraft som boendemiljö. Möjligheten att bo med äganderätt och i många fall med egen trädgård, ger exempelvis större utrymme för personlig handlingsfrihet i att utforma det egna boendet. Boendemiljöer avskilda från, eller med väldigt lite biltrafik ger fördelar som mindre buller och större rörelsefrihet för barn.

Ytterstadens trafiksystem är i huvudsak uppbyggt efter SCAFT-principen, som var vanlig från 1960-talet och framåt. Principen bygger på trafikseparering och strikt hierarki mellan olika typer av vägar. I ytterstaden finns således stora trafikleder som binder samman ytterstaden med innerstaden samt den regionala infrastrukturen. Längs dessa leder finns stora och ibland väl tilltagna gröna skyddsområden. Dessa skyddsområden bildar tillsammans med själva trafiklederna påtagliga barriärer mellan stadsdelar. Skyddsområdena har tillkommit bland annat på grund av restriktioner från buller-, luft- och farligt godsaspekter. Ibland är skyddszonerna nödvändiga, men i många fall har de en i överkant tilltagen bredd och delar av dem skulle i takt med att transportsystemet förändras, kunna få en annan användning.

Arkitektur

Arkitekturbegreppet är centralt för att beskriva stadens kvaliteter och hur de kan bidra till en positiv utveckling av Linköpings ytterstad. Arkitekturens kvalitet kan vara svår att mäta, men bedömningen bör grundas på ett samspel inom den arkitektoniska helheten. Den romerska arkitekten Vitruvius, som levde under det sista århundradet f. Kr identifierade arkitekturens tre grundegenskaper, *Venustas*, *Firmitas* och *Utilitas*. Med moderna begrepp kan det översättas till att arkitektur är **berörande**, **robust** och **användbar** vilket betyder 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.

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

Frågan om arkitekturens robusta egenskap är mångfacetterad. Det handlar dels om att det som byggs inte får rasa och att det ska stå emot väder och vind. Men också frågan om långsiktig hållbarhet och miljöaspekter vägs in i begreppet. Flexibla byggnader kan användas för olika behov över tid utan stora och resurskrävande ombyggnader. Det kan också handla om att använda förnyelsebara och giftfria material med liten miljöpåverkan både vid uttag och produktion. Robusthet kan också innebära att utforma byggnaden, parken eller gatan för att klara ett förändrat klimat. Allt byggande påverkar klimatet i någon grad, vilket bör vägas in när den arkitektoniska kvaliteten hos en byggnad ska bedömas.

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

Linköpings kommun har i och med antagandet av *Arkitekturprogram för Linköpings innerstad* (antagen i kommunfullmäktige 2018) skapat ett ramverk och tre strategier för arkitektonisk kvalitet, som branschens aktörer kan fylla ut med idéer och projekt. Utgångspunkten är att varje förslag till projekt som presenteras ska diskuteras utifrån dem. Ramverksfunktionen har valts som ett medel för att sprida initiativ och ansvar för byggandet och byggandets kvalitet till alla i hela kedjan. Samma förhållningssätt bör gälla i Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad som för innerstaden.

Kulturmiljövärden

Med kulturmiljö menas av människan påverkade spår i landskapet från historiska skeenden och processer som lett fram till dagens landskap. Människors förutsättningar, verksamheter, estetiska ideal, tekniska förutsättningar och livsmönster under olika tider kan följas i bebyggelsekultur och landskapets fysiska strukturer, samband och rörelsemönster. Det kan gälla allt från enskilda objekt till större sammanhängande landskapsavsnitt eller bebyggelsemiljöer, och tidsmässigt spänna från förhistoriska lämningar till dagens bebyggelsemönster.

Begreppet kulturhistoriskt värde definieras i Riksantikvarieämbetets plattform för värdering och urval som ”de möjligheter materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang – samt därigenom människor livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag.” Det innebär att det kulturhistoriska värdet avgörs av hur väl en miljö, byggnad eller anläggning återspeglar ett -på lokal/regional eller nationellt plan – relevant skeende. Det kulturhistoriska värdet är beroende av de fysiska egenskaper – karaktärsdrag, samband och rumsligheter, byggnader och bebyggelse detaljer eller andra fysiska uttryck – som uttrycker det kulturhistoriska värdet. Det kulturhistoriska värdet kan, men behöver inte, sammanfalla med andra typer av värden som omnämns i Plan- och bygglagen, t.ex. sociala och estetiska värden.

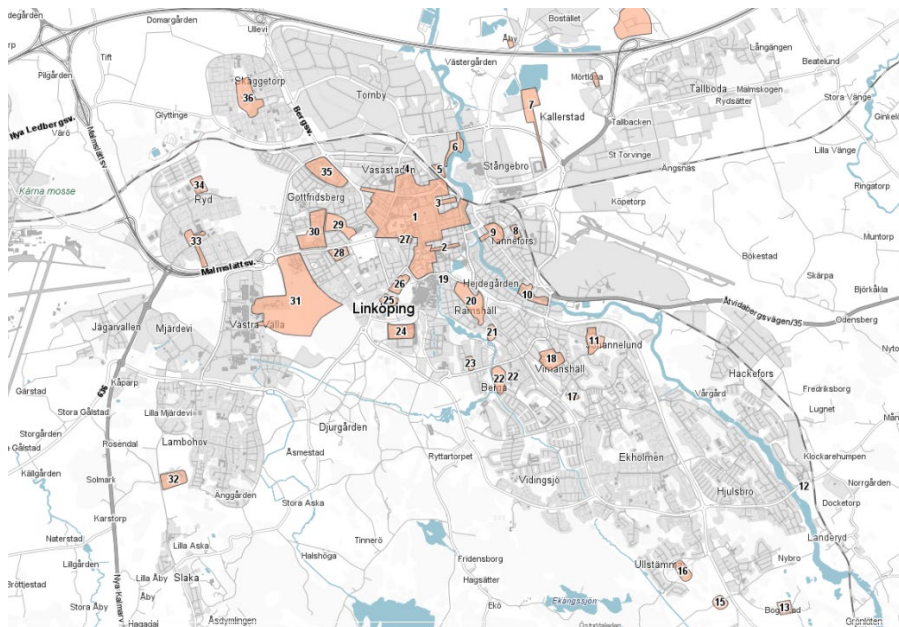
Linköpings ytterstad rymmer flera kulturhistoriskt värdefulla landskaps- och bebyggelsemiljöer samt forn- och kulturlämningar. Ytterstadens bostadsområden utgörs till stora delar av områden som tillkommit som ett resultat av en samlad planering där bostäder, anläggningar för det allmänna, grön- och parkområden samt infrastruktur har planerats och byggts som en helhetsmiljö. Samtidigt finns det i områdenas grönområden och med viss bevarad bebyggelse spår av äldre tiders liv och. I ytterstadens olika områden finns stadsmiljömässiga kvaliteter och kulturhistoriska värden som kan fortsätta att ge tillhörighet, igenkänning och trivsel till de människor som bor där idag, men också till dem som i framtiden kommer att bosätta sig där.

Underlag

I samband med framtagande av Översiktsplan för staden Linköping (2010) togs ett kulturhistoriskt underlag fram⁴. Underlaget behandlade i första hand den bebyggda miljön. I underlaget pekades områdena i figur 10 ut som kulturhistoriskt värdefulla, med en samlad rekommendation om att särskild stor hänsyn bör tas till dessa värden vid eventuella förändringar och förtätningar. Detta gäller såväl förändringar av byggnaderna som i dessas närmiljö såsom träd och annan vegetation. Byggnaderna bör behålla sin exteriöra karaktär. Inför eventuella förändringar och förtätningar inom de redovisade områdena skall samråd ske med stadsantikvarien eller motsvarande

⁴ Se *Kulturhistoriskt underlag till Översiktsplan för staden Linköping* (2009).

kulturhistorisk kompetens. I underlaget angavs också ett behov av att fördjupa kunskapen för de sydöstra stadsdelarna.



Figur 10 - Kulturhistoriskt värdefulla områden i Kulturhistoriskt underlag till Översiktsplan för staden Linköping (2009).

För att komplettera befintligt underlag inom planområdet har därför flera översiktliga kulturmiljöutredningar genomförts för Berga, södra stadsdelarna (Vidingsjö, Ekholmen, Hjulsbro) samt västra stadsdelarna (Lambohov, Mjärdevi, Jägarvallen, Ryd, Skäggetorp)⁵. Avgränsningar för de kompletterande utredningarna har gjorts i samråd med stadsantikvarie. Resultaten sammanfattas i det här dokumentet och i miljökonsekvensbeskrivningen. I planbeskrivningen Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad ges generella principer för hänsyn till kulturmiljövärden som syftar till de särskilt värdefulla bebyggelseområden som redovisas här eller i kommande utredningar.

Värdering av kulturmiljöer

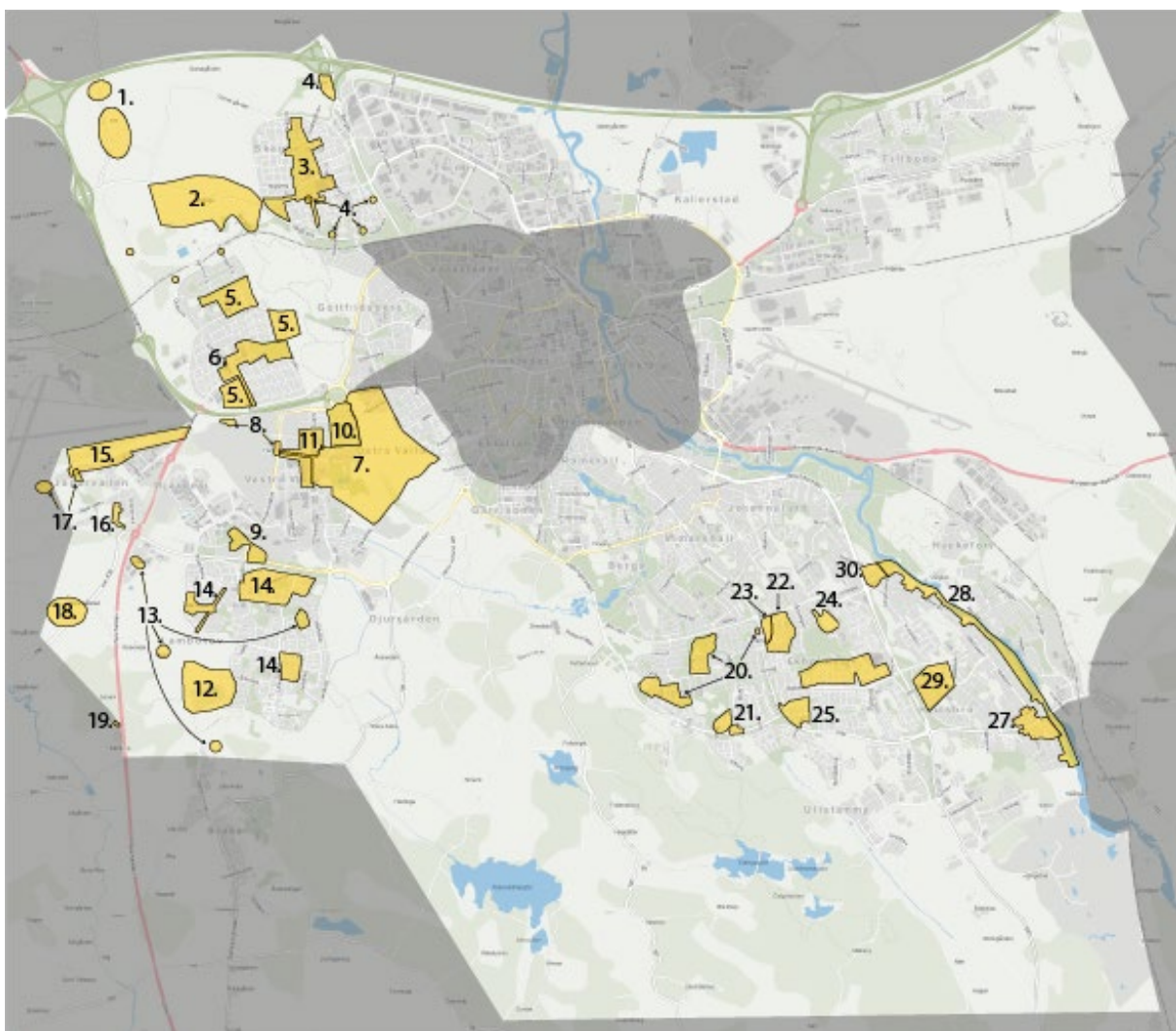
Den kulturhistoriska värderingen följer en värderingsskala där särskilt värdefulla områden har pekats ut. De utpekade bebyggelseområdena och allmänna platserna har ett sådant värde som kan motsvara plan och bygglagens begrepp särskilt värdefullt. Slutgiltig bedömning görs av kommunen inom ramen för en detaljplane- eller bygglovsprocess. Särskilt värdefulla kulturmiljöer skyddas av Plan- och bygglagen genom förvanskningförbudet (8 kap § 13). Utöver de särskilt värdefulla områdena har kulturhistoriska värden kopplade till respektive karaktärsområde identifieras. Dessa

⁵ Se listade utredningar i planbeskrivningen *Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad*, utställningshandling.

ska hanteras varsamt i planering och lovgivning, särskilda varsamhetsbestämmelser kan formuleras i kommande detaljplanering.

Särskilt värdefulla bebyggelseområden

De utpekade bebyggelseområdena och allmänna platserna bedöms ha höga kulturhistoriska värden vilket kan motsvara plan- och bygglagens begrepp särskilt värdefull (8 kap 13 §). Detta innebär att områdena behöver skyddas mot förvanskning. Slutgiltig bedömning i frågan görs av kommunen inom ramen för en detaljplane- eller bygglovsprocess. Här ges en summering av respektive områdes värdebeskrivning.



Figur 11 - Sammanställning av de redovisade särskilt värdefulla bebyggelseområdena.

Skäggetorp

- 1. Tift:** Tift är ett gott exempel på en by på Östgötaslätten. Byn är skiftad med utflyttade gårdar men har behållit sin samlade karaktär vid det gamla byläget. Flera av byggnaderna är mycket välbevarade till sin karaktär. I och omkring miljön finns flera välbevarade strukturer så som äldre vägar och läsbara ägostrukturer. Genom det stora gravfältet ges området ett särskilt tidsdjup. Gravfältet utgör riksintresse för kulturmiljövården.

2. **Glyttinge:** Glyttinge utgör ett tydligt exempel på en skiftad by på Östgötaslätten. Gårdarna har utflyttats längs vägen och den gamla bykärnan utgörs idag i huvudsak av en gård. Flera av byggnaderna är mycket välbevarade till sin karaktär, med typiska element så som alléer. I och omkring miljön finns flera välbevarade strukturer så som äldre vägar och läsbara ägostrukturer. Södralund är ett välbevarat torp med tydliga kulturhistoriska samband till odlingslandskapet kring Wärö.
3. **Skäggetorpsparken:** Grönmiljön var en central del av rekordårens stadsbyggande, där parken skulle vara mötesplatsen och arenan för invånarna. Det är även i parken man hittar flera av de viktiga funktionerna som kyrkan och skolor och i direkt angränsning till parken ligger centrumanläggningen. Den centrala parken i Skäggetorp är ett ovanligt tydligt exempel på rekordårens parker med servicefunktioner. Det är parken som utgör stadsdelens naturliga kärna, samlingsplats, och är välfungerande än idag.
4. **Skäggetorps agrara bebyggelse:** De äldre byggnaderna som finns bevarade i Skäggetorp visar på den agrara historia och den agrara miljön som fanns här innan stadsdelen uppfördes, och ger därmed stadsdelen ett visuellt tidsdjup. Miljön visar även på modernismens historiesyn, där monument bevarades på ett sakligt och rationellt sätt.

Ryd

5. **Rekordårens bostadsbebyggelse:** Ryd är en tydligt avgränsad stadsdel som planerades på 1970-talet, ett resultat av miljonprogrammets omfattande bostadsbyggande. Ryd är Linköpings bäst bevarade exempel på en stadsdel som planerades under rekordåren som har alla komponenter för en komplett stadsdel bestående av flerbostadshus, småhus, studentbostäder, förskole- och skolverksamhet, centrumanläggning, idrottsplats och parkmiljö. Bebyggelsen arkitektoniska utformning och volymverkan är välbevarad sedan uppförandet med små förändringar.
6. **Ryds herrgård:** Ryds herrgård med mangårdsbyggnad och magasin från 17009-talet tillsammans med bevarad infartsväg kantad av allé, ekdunge och parkmiljön mot gårdens entré- och baksida är sista resten efter platsens tidigare historia som en agrar miljö, en ståndsmässig herrgårdsmiljö. Byggnaderna är välbevarade och visar tydligt på tidens byggnadsideal. Vidare berättar herrgården om etableringen av Linköpings universitet och om Linköpings studentkårers första kårhus.

Mjärdevi och Västra Valla

7. **Valla gård med Vallaskogen och Gamla Linköping:** Valla friluftsområde med Valla gård, Vallaskogen och de museala miljöerna, där både stadsbebyggelsen inom Gamla Linköping och äldre agrara miljöer ingår, berättar om donationen av Valla Gård till staden som fått oerhört stor

betydelse för Linköping. Området bedöms som helhet ha ett mycket högt kulturhistoriskt värde, både genom att byggnader och gårdsmiljöer har ett mycket högt kulturhistoriskt värde i sig, men också för att Valla är en mycket viktig del av efterkrigstidens utveckling av staden med omsorg om invånarnas rekreation och lärande. Inte minst speglar de museala miljöerna tanken om friluftsmuseet som ett sätt att bevara gångna tiders miljöer i en tid då de äldre stadskärnorna revs och ersattes av modern bebyggelse. Gamla Linköping är ett mycket viktigt och älskat besöksmål både för Linköpingsbor och besökare och en viktig del av stadens och områdets identitet.

- 8. Agrar bebyggelse kopplad till Valla gård:** Kvisterum är en av få bevarade bebyggelsemiljöer från Vallas tid som mönsterjordbruk utanför själva gårdsmiljön, då många av de tidigare torp eller andra enklare äldre bebyggelsemiljöer rivits. Kvisterum berättar tillsammans med den äldre bebyggelsen vid den tidigare Västergården och Valla gård och om tidigare agrara strukturer och funktioner med särskilda arbetarbostäder för det rationella storjordbruket under 1800-talet.
- 9. Gårdsbebyggelse Mjärdevi by:** Mjärdevis äldre gårdsbebyggelse och det närmast omgivande tidigare jordbrukslandskapet utgör en sista rest av Mjärdevi by, som givit namn till företagsparken. Även om delar av bymiljön har försvunnit under 1900-talets senare del och 2000-tal utgör miljön på båda sidorna om Universitetsvägen en miljö som är av avgörande betydelse för att kunna förstå platsens tidsdjup, med Mjärdevi by, som sannolikt har ett förhistoriskt ursprung och med samma byläge åtminstone sedan medeltid. Den bevarade bebyggelsen bevarar i stort en äldre karaktär, där de enskilda byggnaderna är av stor betydelse för läsbarheten av miljön och möjligheten att förstå platsens historia.
- 10. Valla koloniområde:** Valla koloniområde utgör en del i berättelsen om utbyggnaden av koloniträdgårdar i Linköping där den första tillkom 1908 och där tiden för världskrigen innebar ett ökat behov av att kunna odla egna grönsaker. Valla koloniområde är ett av de områden som tillkom vid tiden för andra världskriget, fortfarande i en tid då nyttoodlingen var ett viktigt komplement i hushållet. Trots att koloniområdet naggats i kanten har det huvudsakligen bevarad plan- och bebyggelsestruktur och berättar på ett tydligt sätt om kolonirörelsen i Linköping och utgör ett särskilt tydligt exempel på koloniområde från 1940-talet.
- 11. Linköpings universitet:** Första fasen i universitetsbebyggelsen berättar om universitetets tillkomst, en viktig milstolpe i Linköpings utveckling som lärdomsstad och om Universitetsutvecklingen på ett nationellt plan under 1960- och 1970-talet. Den strama, geometriska och upprepande arkitekturen speglar tron på teknik och rationalitet i byggandet och utgör också exempel på en typ av arkitektur som tidigt kritiserades. Denna bebyggelse, utlagt kring

universitets huvudstråk utgör kärnan i universitetsområdet. Flera av de byggnader som tillkommit efter den första universitetsbebyggelsen berättar om universitets utveckling och är av stor betydelse för att förstå hela universitetets utbyggnad. Av dessa utgör Kårallen med sin postmodernistiska arkitektur ett särskilt intressant tillägg, som en representant för sin tid och en motpol till den modernistiska bebyggelsen.

Lambohov

- 12. Lambohovs säterimiljö:** Lambohovs säterimiljö är en tydlig och välbevarad representant för en herrgårdsmiljö från 1700-talet. Miljön som helhet, med mangårdsbyggnaden ritad av en av tidens mest kända arkitekter Jean Eric Rehn, tillsammans med omgivande enhetligt och ståndsmässigt utformade och välbevarade byggnadsbeståndet och parkmiljö med en för herrgårdar typisk engelsk park. Hela Lambohovs säterimiljö är byggnadsminne (KML) och en tydlig del av uttrycket för riksintresset Slaka-Lambohov [KE 31].
- 13. Agrar bebyggelse:** Bevarad agrar bebyggelse med Lambohovs säterimiljö med underlydande torp i form av bl.a. Boarp tillsammans med områdets by- och gårdsmiljöer utgör en viktig del för att läsa platsen långa historia som agrar miljö och för att uppleva områdets kulturlandskap. Både Slestad, Kåparp och Boarp har bebyggelse som tydligt och på ett pedagogiskt sätt kan berätta om traditionell byggnadstradition. Även om delar av området idag är bebyggt är gårdslägen fortsatt bevarade med bebyggelse vilka ofta har tidsdjup tillbaka till 1600-talet, och där flera går ner i förhistorisk tid.
- 14. 1970- till 1990-talets Lambohov:** Lambohovs stadsdel, som är uppförd mellan 1975-1991, är en avgränsad stadsdel som är ett mycket tydligt och nyskapande exempel på ett socialt stadsplaneideal med speciell arkitektur, delvis till synes inspirerad av den antroposofiska. Området är en del av den idémässiga utvecklingen under 1970-talet där planeringen började gå över från systemtänkande till ett mer småstadsinspirerat ideal. Området är mycket välbevarat från uppförandet där bebyggelsen på ett mycket tydligt och pedagogiskt sätt visar på variation från den mer fria gestaltningen med varierad volymverkan, men även de för postmodernismens särskiljande särdrag som går mer mot det historiserande hållet. Inom området finns enskilt intressanta miljöer och byggnader såsom Lambohovs kyrka och centrumanläggning, bevarade grannskaphus och leklador. Vidare grönstrukturer i form av parkmiljöer, där särskilt den klassicistiskt inspirerade parken längs gamla Kalmarvägen i Lilla Mjärdevi kan nämnas, detta tillsammans med områdets planerade grönstruktur med anlagda parker, allmänna platser och sparad natur, vilket varit en viktig del vid planeringen av området. Det går tydligt att utläsa områdets utbyggnadsfaser, vilket är ett resultat av planeringen och den centrala sociala vinkeln med Linköpingsmodellen.

Jägarvallen

- 15. Malmskogsvägen och Malmskogen:** Malmskogen och Malmskogsvägen med sin bebyggelse och Björklundsgården berättar tydligt om samhället Jägarvallens utveckling, ett av de tidiga exemplen på exemplen på egnahemsbebyggelse, mestadels för en arbetarbefolkning, där torp integrerades i villabebyggelsen. Skogen bildar gräns mellan bostadsområdet och Malmens flygplats, men har också tidigt fått betydelse som rekreativområde, där Björklundsgården med olika aktiviteter blivit en samlingspunkt som bidragit till en lokal identitet. Malmskogsvägen är en äldre vägsträckning som också berättar om det agrara landskapets strukturer, där vägen utgjort bygräns och sockengräns. Området visar även hur Malmens verksamhet påverkat utvecklingen av området, först då bebyggelsen växte fram och senare begränsat den genom inlösen och rivningar i västra delen av området.
- 16. Tingsvägens södra del:** Bebyggelsen utmed Tingsvägen och den äldre sträckningen visar både på äldre agrara strukturer, hur utbyggnaden av villaområdet byggt vidare på befintliga vägar och hur Jägarvallen utvecklats med en harmonisk och välgestaltad villa- och radhusbebyggelse. Stora delar av ursprungliga byggnadsvolymer och fasader kan fortfarande utläsas i de äldre bebyggelsemiljöerna, även om förändringar skett. Radhus och villor utbyggda enligt planerna från 1958 bevarar sin karaktär och visar särskilt tydligt på en omsorg i gestaltningen.
- 17. Torpmiljöer söder om Malmen - Gröndalen och Piltorp:** Torpmiljöerna utmed Malmskogsvägen utgör en sista rest av Gärstads agrara bebyggelse, samtidigt som de är en del av berättelsen om det militära området vid Malmen. Bebyggelsemiljöerna i sin helhet, byggnader och den gröna miljön, bevarar en lantlig karaktär som är värdefull för kontinuiteten från tiden före laga skifte. Torpens koppling till det militära kulturarvet bidrar till Malmens mycket höga värden på riks nivå genom att illustrera militärernas levnadsvillkor utanför kaserner och övningsområden. Medan bebyggelsen vid Piltorp genomgått vissa förändringar, men ändå bevarar sin huvudkaraktär har Gröndalen bebyggelse en mycket välbevarad äldre karaktär.
- 18. Stora Gålstad - bymiljö med omgivande jordbrukslandskap:** Den agrara bebyggelsen, där gårdsbebyggelsen i det gamla byläget har en kontinuitet på platsen åtminstone till medeltid utgör mycket viktiga element för att förstå och uppleva hur Kärnas kulturlandskap under seklen innan stadens och flygfältets expansion såg ut. Miljön i form av bebyggelsens placering inom bytomten och äldre mangårds- och ekonomibyggnader har en hög bevarandegrad och berättar tillsammans med omgivande odlingslandskapet med äldre småskaliga vägar på ett särskilt tydligt sätt både om det agrara landskapet som omger Linköping generellt och om platsen specifikt.

19. Torp - Naterstad Roslund: Torpet berättar om äldre strukturer och om soldattorp - pen som företeelse i det agrara landskapet. Byggnaden är ett soldattorp, en typ av boställen som byggdes åt och användes av en indelt soldat i det ständiga knekte - hållet genom indelningsverket från 1680-talets början till år 1901 då allmänna värnplikten infördes. I och med de förändringar som gjorts i närmiljön ligger värdet främst i den enskilda byggnaden.

Vidingsjö

20. Vidingsjö by, Vidingsjö skola och Lilla Ånestad: När Vidingsjöes modernistiska bostadsområden och skola skapades i början av 1970-talet poängterades vikten av att bevara fornlämningsmiljöerna och bebyggelsen i Vidingsjö by som en tillgång för de boende. På detta sätt bevarades ett antal äldre gårdsmiljöer och de gröna kulturmiljöerna blev mycket betydelsefulla för Vidingsjöes karaktär. Genom uppförandet av en förskola samt senare även en kyrka vid Vidingsjö gamla bytomt har platsen fått en ny funktion som en mötesplats för stadsdelen. På en höjd norr om byn som inte var lämplig för de serieproducerade småhusen, ligger en rad individuellt utformade villor som uppförts för en mer bemedlad samhällsklass. Den svastikaformade förskolan av specifik linköpingstyp är, trots fasadförändringar, av stort lokalhistoriskt intresse. Vidingsjö skola, med central trafikseparerad placering invid Rävullen och dess rekreativa och historiska värden, utgör ett tydligt exempel på tidens pedagogiska planeringsideal.

21. Haningegårdarna med Strågatan: Strågatan är ett representativt exempel på lamellhuskvarter i mexitegel från mitten av 1970-talet. Det trafikseparerade bostadsområdet med balkongloftgångshus som står orienterade i parallella rader breder ut sig söder om ett större grönområde med fornlämningar. Husen har bevarat sin ursprungliga karaktär väl trots fönsterbyte. Gräsgatans servicebostäder är ett bra exempel på de mindre boendeenheterna för personer med särskilda behov som uppfördes som kompletteringar i anslutning till befintliga bostadsområden i slutet av 1980-talet. Bebyggelsen har med sin lekfulla planform och arkitektur ett omisskännligt postmodernistiskt formspråk. Bebyggelsen har behållit sin karaktär väl. Den bevarade mangårdsbyggnaden vid östra gården i Haninge by är ett lokalhistoriskt intressant exempel på de äldre byggnader och gårdar som bevarades vid utbyggnaden av Linköpings ytterstad för att sedan inkorporeras i nya bostadsområden

Ekholmen

22. Åleryds vårdboende: Åleryds institutionsboende från 1950-talet med komplettering från 1980-talet karaktäriseras av en lågmäld arkitektur och varsam inpassning i ett grönområde med bevarade fornlämningar. Formspråket är typiskt för sin tid och bebyggelsen har behållit sin karaktär

väl. Hela miljön vittnar om samhällets ambitioner att skapa bra boendemiljöer för alla.

- 23. Lilla Åleryd:** Bostadsområdets solfjäderform med parallella och något förskjutna huskroppar, tillsammans med de anpassat svängda garagelängorna visar på en varsam anpassning till befintlig miljö. Husens överlag låga höjder, de gula träfasader samt respektavståndet till befintlig bebyggelse visar en medveten och lyckad gestaltning som beaktar befintliga kulturhistoriska värden. Radhusen och parhusen har en tidstypisk, lekfull och väl genomarbetad arkitektur.
- 24. Radhus vid Fredriksbergsknölen:** Radhusen längs Fredriksbergsvägen har en väl genomtänkt gestaltning. Husen skiljer sig ifrån de massproducerade typhusen som dominerar i den södra ytterstaden. Detaljer som de höga skorstenarna i rött tegel och de svagt sluttande, asymmetriska taken med kopparskoning ger husen ett eget starkt uttryck. Fasaderna är ovanligt välbevarade med hög andel ursprungliga garageportar, entrédörrar och fönster. Byggnaderna ligger i en svag sluttning ner från den fornlämningstäta Fredriksbergsknölen som med sin grönska utgör en fond för radhuslängan. Grönområdet har bevarade lämningar i form av rester av egnahem, förhistoriska gravsättningar och stensträngar (förhistoriska boskapshägnader). Spåren från den äldre historien är tydliga och avläsbara.
- 25. Blästad gård:** Blästads välbevarade gårdsanläggning med mangårdsbyggnader, ekonomibygnader och omgivande park har på ett intrikat sätt införlivats i det nya bostadsområdet, bland annat genom att man låtit gårdens axelmotiv förlängas in i det nya området. Anläggningen som helhet är ett bra exempel på en äldre gårdsanläggning som kompletterats med ett bostadsområde i postmodernistisk anda.
- 26. Centrala Ekholmen:** Flerbostadsområdet väster om Ekholmens centrum uppfördes under de expansiva åren på 1960- och 70-talet och är ett tydligt exempel på de stadsplaneideal som fastslagits i Linköpings Generalplan 1967. Planstrukturen, integreringen av det gröna och den arkitektoniska utformningen visar på ett pedagogiskt sätt hur flerbostadsbyggandet planerades såväl lokalt som i hela landet. Sankt Hans kyrka och Ekholmskolan uppfördes några år efter bostadsområdet och visar på de höga sociala ambitionerna som präglade utvecklingen. Räknestickans tidstypiskt gestaltade servicehus är ett tydligt uttryck för 1980-talets ambitioner att skapa goda boendemiljöer även för människor med särskilda behov, som till exempel samhällets äldre invånare.

Hjulsbro

- 27. Hjulsbros egnahemssamhälle:** Hjulsbros och Möjetorps bevarade egnahemsvillor och centrumbildning berättar om ortens tidiga historia innan

den blev en stadsdel i Linköping. En period när jordbruket och industrierna fortfarande präglade samhället. Efter starten för hela den svenska egnahemsrörelsen i Motala år 1892, var Hjulsbro och Möjetorp ett av de allra första områdena i landet att bebyggas med egnahem år 1901. Det samlade bebyggelseområdet har trots förändringar ett mycket stort lokalhistoriskt värde och de bevarade äldsta egnahemmen är av intresse även ur ett nationellt perspektiv

28. Stångåns årum och kanalmiljöer: Stångådalen har sedan långt tillbaka spelat en viktig roll för kommunikationer, vilket bland annat fornborgen på Uveberget vittnar om. Utbyggnaden av Kinda kanal visar på vattenvägarnas stora betydelse för industrialismen under 1700-1800-talen. Kanalen tillsammans med Stångåns dalgång bildar en kommunikationsmiljö med slussar, broar och typritade tjänstebostäder som till stora delar har behållit sin utformning från 1800-talets mitt. Årummet har även ett stort värde som rekreativmiljö, medvetet skapad vid planläggningen av ytterstaden.

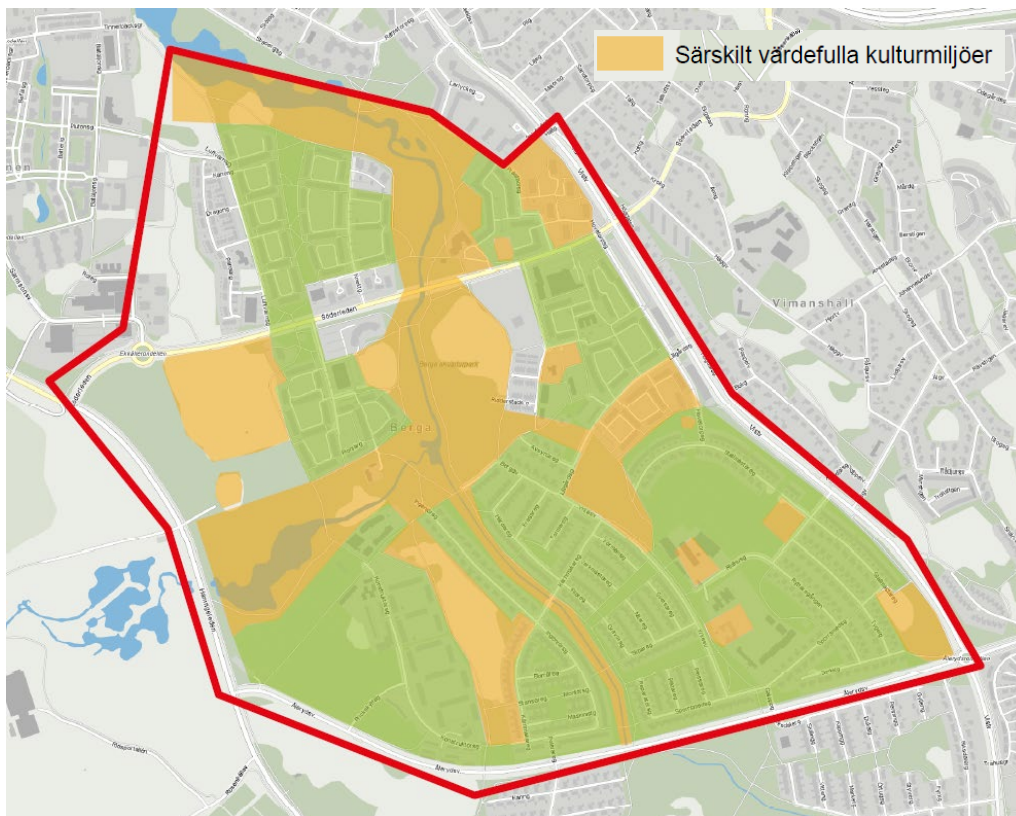
29. KB-villorna: KB-villorna är enligt Linköpings Översiktsplan 2010 ”Linköpingsspecifika och äger ett stort lokalhistoriskt intresse”. Den fribärande takstolen som innebar stor flexibilitet vid val av planlösning gör KB-villan byggnadshistoriskt intressant. Utnämmandet till ”Årets hus” i tidningen Allt i Hemmet 1972 visar på typvillans stora popularitet. Det stora lokalhistoriska och samhällshistoriska intresset innebär att villaområdet, trots förändringar, bedöms som särskilt värdefullt. Den norra delen av området bedöms på grund av den stadsbildsmässigt viktiga vyn från Ekholmsvägen i norr som särskilt viktig att värna. De lite större villorna i slutningen ner mot Kvinnebyvägen i öster är ett intressant exempel på hur mindre områden, ofta i mer kuperad terräng med utsiktsmöjligheter, planerades med tanke för en mer bemedlad samhällsklass.

30. Jakobsdal: Flerbostadshusområdet i Jakobsdal från sent 1980-tal är ett exempel på genomtänkt anpassning till terrängen. De gula tegelhusen ger ett gediget intryck och har en mycket tidstypisk gestaltning. Området har en sammanhållen och välbevarad karaktär samt uppvisar stor omsorg vad gäller planering av gemensamma grönytor samt lekplats.

Berga

Underlaget visar att Bergas grönstruktur med bland annat Tinnerbäcken, Smedstadbäcken och Berga skulpturpark, miljöerna kring Berga slott, Berga kyrka och stallet i Stora Ånestad samt vissa bebyggelsestrukturer (Kärnmakaregatans radhus, kv Lagerkransen, kv Labyrinten 1-3) bedömts som särskilt värdefulla kulturmiljöer. Dessa områden är markerade i figur 12. Den antikvariska utredningen för stadsdelen Berga är dock gjord med en metodik och värderingsmodell som skiljer sig från övriga stadsdelar. Kommunen bedömer att det finns behov av att i framtiden ytterligare

fördjupa och värdera stadsdelen enligt samma värderingsmodell som övriga stadsdelar.



Figur 12 - Särskilt värdefulla kulturmiljöer i Berga, markerade i gult.

Dialog om ytterstadens kvaliteter

Under våren 2018 hölls ett tidigt samråd där enkäter och workshops genomfördes med syfte att skapa delaktighet och att genom dialog få hjälp att identifiera ytterstadens styrkor och utmaningar. Enkäten, som var webbaserad, besvarades av 840 personer som bor och/eller är verksamma i ytterstaden. Under de tre workshoparna deltog totalt drygt 100 personer. I en del av enkäten ombads deltagarna att beskriva sin stadsdel. Ordmolnet i figur 13 visar resultatet per stadsdel.

”Lugnt” är det vanligaste ordet när ytterstaden ska beskrivas av ytterstadsborna själva. Ordet ”lugnt” tas dock inte upp alls så ofta som något som behöver bevaras när ytterstaden ska utvecklas. Under det tidiga samrådet uppgav många av de svarande ytterstadsborna att de saknar butiker, restauranger, kaféer, träningsanläggningar, apotek och viss offentlig service så som vårdcentral och återvinningscentral i sitt närområde. En slutsats från det tidiga samrådet kan därför vara att ytterstaden upplevs som lugn idag, men skulle gynnas av mer aktiva verksamheter och stadsliv så länge det inte är på bekostnad av lugna, gröna miljöer och trygga platser och stråk för barn. I underlaget *PM tidigt samråd* beskrivs det tidiga samrådet och vilket stöd det gett i arbetet mer utförligt.

Tema: Grönstruktur

Ytterstadens gröna karaktär

Den gröna karaktären är överlag tydlig i ytterstaden. Söder om Linköping finns det unika eklandskapet vars värdekärnor, ofta gamla åkerholmar, ligger insprängda långt in i staden. Under den kraftiga tillväxt och expansion som präglade Linköping under senare halvan av 1900-talet, byggdes stadsdelarna i en gles struktur med generösa grönområden mellan husen och ofta med en större park centralt placerad i respektive stadsdel. Dessa stadsdelar har idag uppnått en ålder där grönskan mognat och starkt bidrar till Linköpings uppskattade gröna karaktär. Detta är tydligast i bostads- och institutionsmiljöer, medan handels- och verksamhetsområden präglas av en annan typ av grönska, ofta med färre trädbevuxna områden och mer extensivt skötta miljöer.

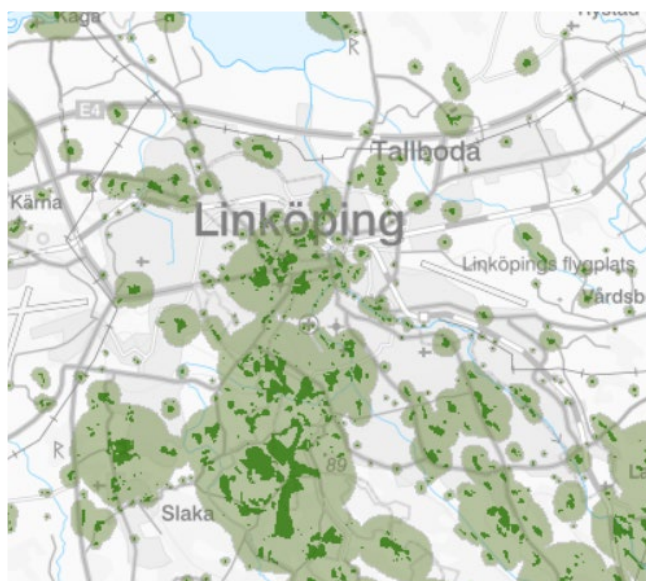
Linköping har länge varit en av de städer i Sverige som kunnat erbjuda mest grönyta per person. Linköpings gröna karaktär kommer bland annat av den gröna kil som via Rydskogen, Vallaskogen och Tinnerö eklandskap löper diagonalt genom staden. Tinnerbäcken och Stångån är två viktiga strukturbildande vattendrag längs vilka flera viktiga park- och naturmiljöer bevarats eller utvecklats i takt med att staden vuxit och utvecklats.

Grön infrastruktur

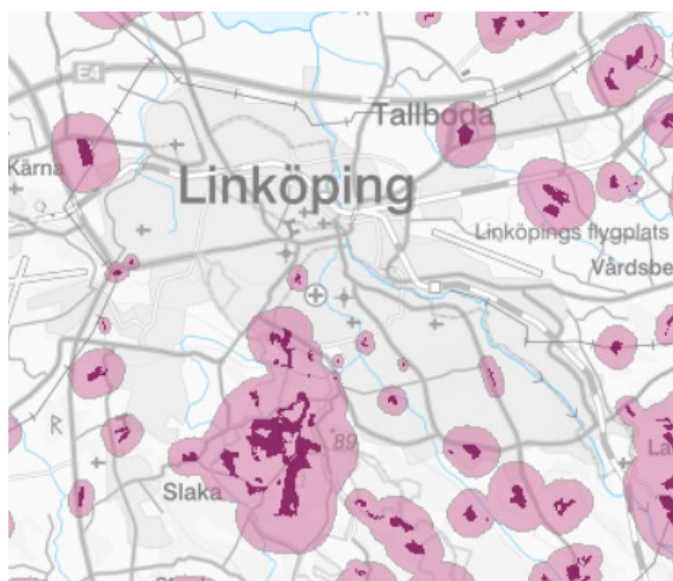
Grön infrastruktur definieras som ekologiskt funktionella nätverk av livsmiljöer och strukturer, naturområden samt anlagda element som utformas, brukas och förvaltas på ett sätt så att biologisk mångfald bevaras och för samhället viktiga ekosystemtjänster främjas i hela landskapet.

Länsstyrelsen Östergötland har tagit fram analyser och digitalt kartunderlag över grön infrastruktur i Östergötland. Olika ekologiska samband har analyserats på tre olika geografiska skalor – värdestråk, värdenätverk och värdekärnor. Nedan återges värdenätverk och värdekärnor som är relevanta för Linköpings ytterstad.

Södra delarna av Linköping har ett starkt och viktig värdenätverk för ädellövsmiljöer, knutet till det riksintressanta eklandskapet. Värdenätverket sträcker sig mellan värdekärnor söderifrån och in till de centrala delarna av Linköpings stad. Det finns även ett viktigt spridningsstråk i väst- östlig riktning från Lambohov till Berga. Analysen visar dock att sambandet brister mellan värdekärnor i Ekholmen och Ullstämman och det nord-sydliga värdenätverket. Se figur 14.



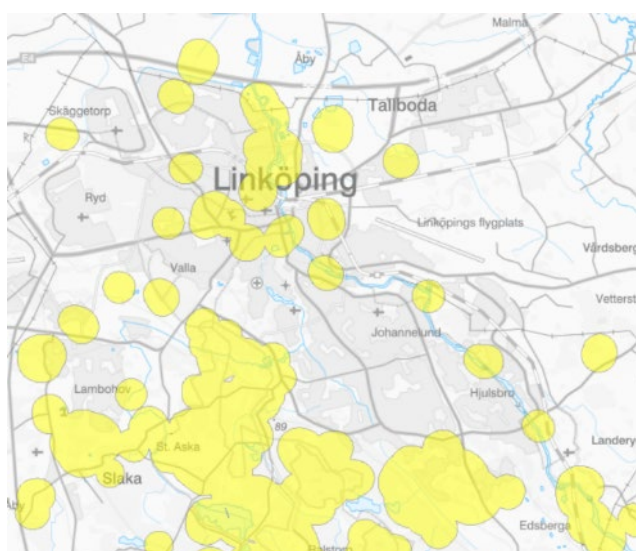
Figur 9 - Värdekärnor och värdenätverk för ädellövsmiljöer.
Källa: Länsstyrelsen Östergötland.



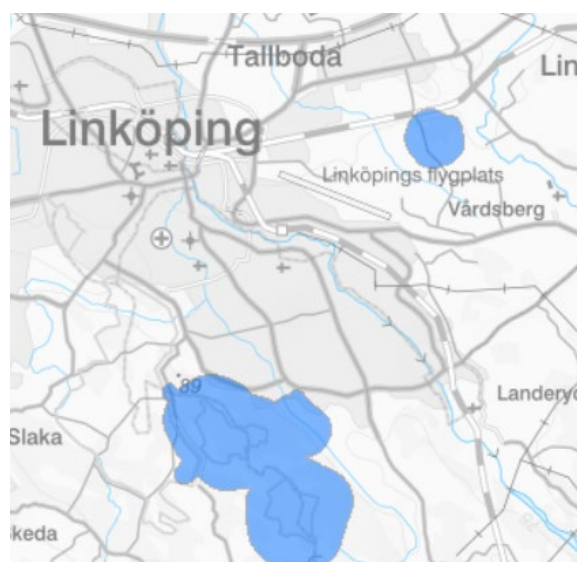
Figur 85 - Värdekärnor och värdenätverk för gräsmarksmiljöer.
Källa: Länsstyrelsen Östergötland

Värdenätverk för hagmarksmiljöer och triviallöv sammanfaller i stor utsträckning med ädellövsnätverket men sträcker sig av naturliga skäl inte lika långt in i Linköpings stad. Se figur 15.

Triviallövsnätverket är ensamt dominerande längs Stångåns norra del, mellan Tullbron och E4:an. Se figur 16. I södra delen av tätorten, i Vidingsjöskogen, finns även ett värdenätverk för tallskogar. Se figur 17.



Figur 10 - Värdekärnor och värdenätverk för triviallövmiljöer.
Källa: Länsstyrelsen Östergötland.

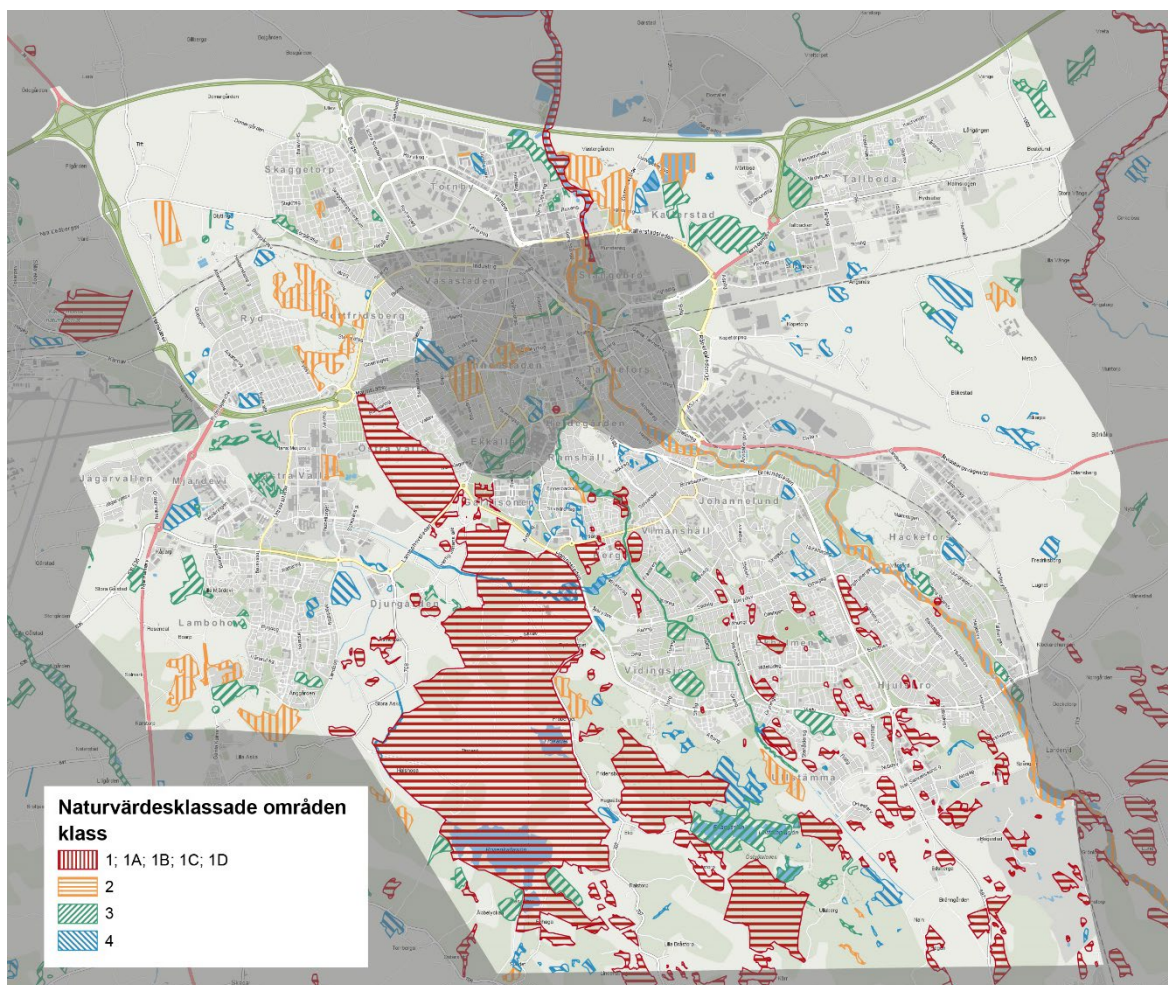


Figur 17 - Värdenätverk för tallmiljöer. Källa: Länsstyrelsen Östergötland.

Naturvärden och gröna samband

Ett antal av ytterstadens naturområden anses så värdefulla att de är av riksintresse. Eklandskapet Linköping-Åtvidaberg söder om Linköping har sammantaget värden som gör det unikt för Nordeuropa. Tinnerö eklandskap är ett större sammanhängande naturområde, men även värdekärnor inom stadsmiljön utgör del av riksintresset. Vissa områden ingår även i EU:s nätverk av ekologiskt värdefulla områden, Natura2000. Vallaskogen, Tinnerö, Vidingsjöskogen och Ullstämmaskogen är naturreservat inom planområdet.

Linköpings kommun har i Naturdatabasens objektskatalog kartlagt värdefulla naturområden inom kommunen. Objekten utgör tillsammans de naturområden som bedömts ha särskild betydelse för biologisk mångfald. Den fyrgradiga skalan speglar objektens värden från klass 1 med nationellt värde till klass 4 med lokalt värde. Naturdatabasen uppdateras fortlöpande genom ny kunskap från inventeringar och artfynd och genomgår en samlad översyn vart tionde år. Den finns tillgänglig för allmänheten via *Linköpings karta* via kommunens webbsida linkoping.se. Figur 18 visar ett utsnitt ur naturdatabasen för ytterstadens planområde.



Figur 18 – Värdefull natur inom ytterstadens planområde.

De starka nord-sydliga strukturerna med Stångån/Tinnerbäcken och den gröna kilen gör att gröna samband i öst-västlig riktning generellt sett är mindre utvecklade eller självklara i Linköping. Det kan också konstateras att stadens norra delar i hög utsträckning saknar gröna stråk, vilket är möjligt att åtgärda vid utbyggnad av nya stadsdelar och samlad stadsomvandling i exempelvis södra och östra Tornby och Kallerstad.

Ekosystemtjänster

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

- **Stödjande** ekosystemtjänster levererar främst indirekta nyttor till samhället och människan, men är grundförutsättningar för alla andra ekosystemtjänster. Biologisk mångfald och fotosyntes och näringsrik jord är exempel på stödjande ekosystemtjänster.
- **Kulturella** ekosystemtjänster är immateriella funktioner som naturen tillhandahåller, som upplevelsevärden, nyttan för människors hälsa, rekreation, turism och friluftsliv.
- **Försörjande** ekosystemtjänster är fysiska tjänster och produkter som kommer av naturens arbete, exempelvis mat, färskvatten och förnyelsebara bränslen.
- **Reglerande** ekosystemtjänster behandlar naturens förmåga att reglera och mildra oönskade effekter i vår miljö, exempelvis rening av luft och vatten, temperatur- och vindreglering och att fördröja och reducera dagvatten.

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

Förutsättningar för stödjande ekosystemtjänster

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

av biologiskt värdefulla miljöer, ”öar”. Arternas spridning längs korridorerna möjliggörs genom att avståndet mellan de gröna kärnområdena inte blir för långt.

Förutsättningar för reglerande ekosystemtjänster

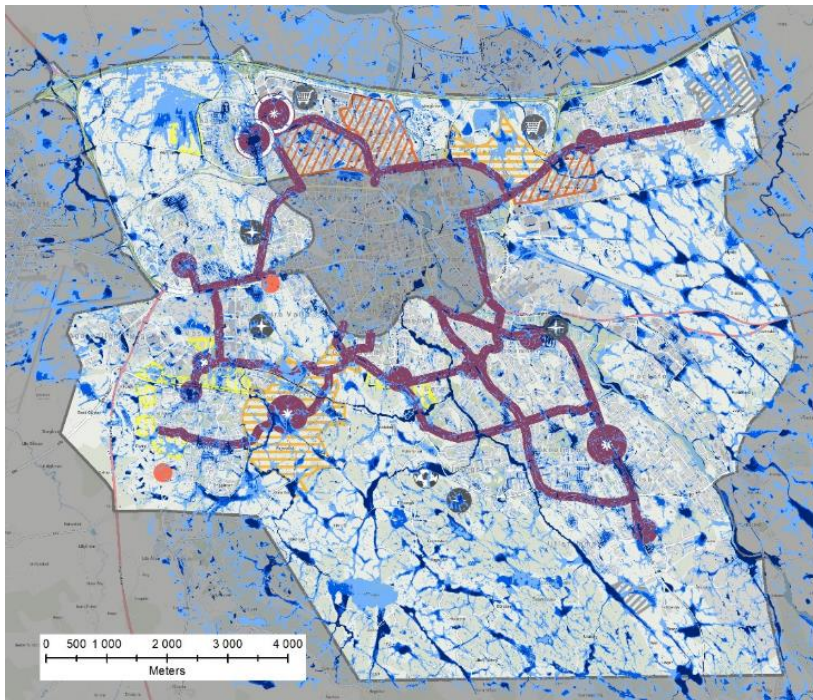
Mycket pekar på att högre temperaturer och ökade nederbördsmängder i framtiden kommer påverka den byggda miljön i än högre grad än idag. Om det regnar så kraftigt att vattnet inte kan ta upp av dagvattennätet utan istället rinner på markytan kan det innebära stora skador på bebyggelsen. Högre temperaturer som förstärks av urbana värmeö-effekter* kan leda till negativa hälsoeffekter för exempelvis äldre, barn och sjuka, men innebär också i allmänhet en högre energiförbrukning för att kyla byggnader.

Ytterstaden har som redan beskrivits generellt en grön karaktär och gott om grönytor. I stora delar av ytterstaden finns mycket småhus med tillhörande privata gröna trädgårdar. Tillgången till offentliga grönområden är också generellt god, men många ligger ofta sparade där terrängen gjort det svårt eller dyrt att bygga. De karaktärsfulla kullarna med ekar och andra träd som lämnats insprängda i bebyggelsen gör att många av bostadsmiljöerna i ytterstaden, byggda på flackare åkermark blir instängda lågpunkter som är sårbara för stora vattenmängder. Det gör att platser för att omhänderta stora regnvattenmängder kan behöva ordnas också där tillgången till grönstruktur i övrigt är god.

De största problemen av både skyfall och värmeböljor uppstår också ofta på eller i anslutning till stora sammanhängande hårdgjorda ytor. I ytterstadens norra delar finns verksamhets- och handelsområden som idag utgörs av mycket hårdgjorda ytor. Också i stadsdelscentrumen finns stora hårdgjorda parkeringsytor och få vistelseytor.

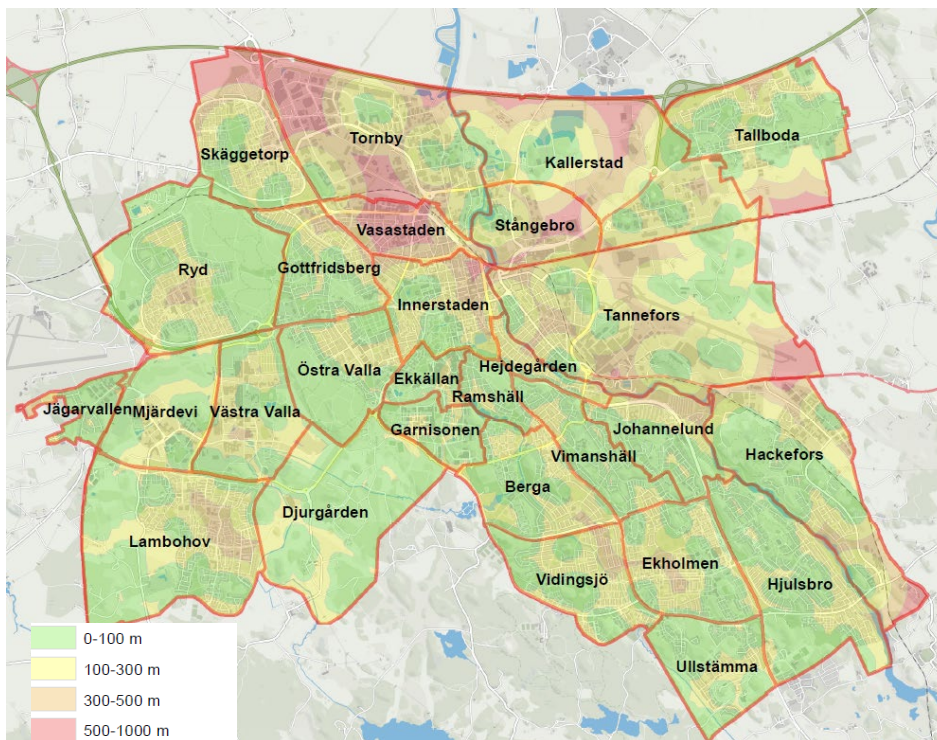
Linköpings kommun har låtit utföra en översiktlig skyfallskartering som beskriver var vatten blir stående vid ett kraftigt skyfall⁶, se figur 19. Det skyfallsregn som simulerats beräknas inträffa en gång var hundra år med klimatfaktor och är dimensionerande för Linköpings kommuns planering.

⁶ DHI, 2016



Figur 11 - Skyfallskartering över planområdet, överlagrat med planförslaget.

Träd är en värdefull resurs i stadsmiljön som både bidrar med skugga och avdunstning samt kan ta upp regnvatten via rötter och bladverk. Tillgången till större trädbevuxna områden skiljer sig dock åt mellan ytterstadens norra och södra delar, där de södra stadsdelarna generellt sett har en bättre tillgång än de norra. Kartan i figur 20 visar en analys av hur långt varje plats i Linköping har till närmaste större trädområde (över 1 hektar i storlek).



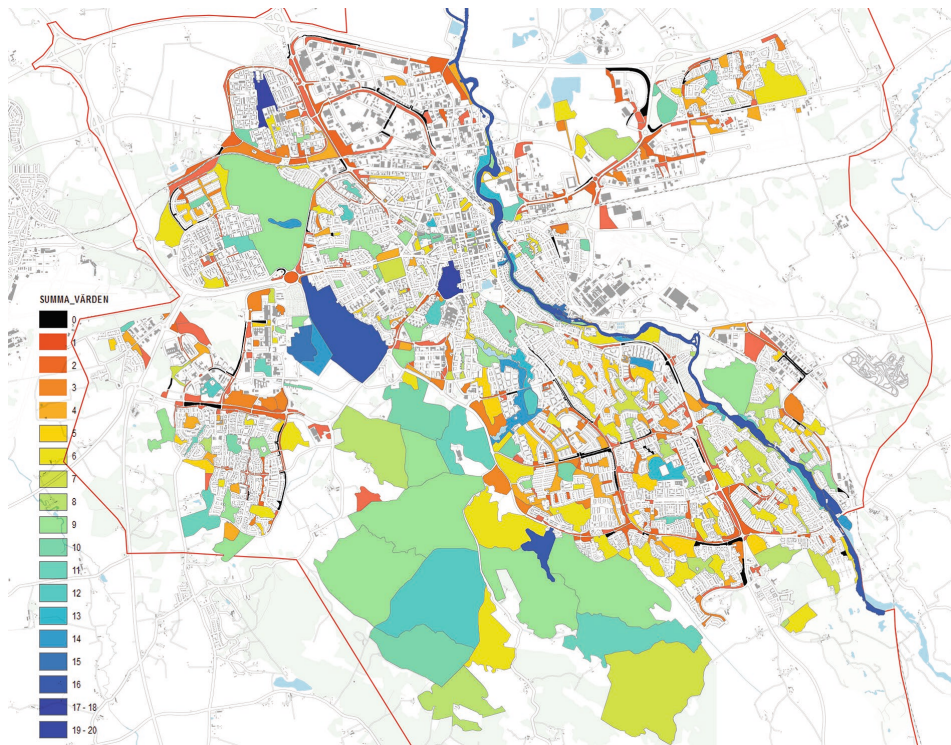
Figur 20 - Avståndet till närmaste större trädområde (över 1 hektar i storlek).

Sociotopkartering för Linköpings tätort

Flera olika saker påverkar hur offentliga platser och stråk upplevs, används och nyttjas och grönstrukturen bidrar med såväl natur-, kultur-, som vistelse- eller rekreativa värden. Ett sätt att beskriva grönstrukturens sociala betydelse för människan är genom kartläggningen av sociotoper. Ordet sociotop beskriver en avgränsad plats med viss social betydelse; en plats för människors aktiviteter och upplevelser.

Sociotopbegreppet kan jämföras med biotop; den värld i vilken ett visst växt- eller djursamhälle hör hemma, och där biotopens egenskaper bestämmer vilket samhälle som kommer att finnas där. På liknande vis bestämmer den offentliga platsens (sociotopens) egenskaper vilka sociala aktiviteter som förekommer där.

I samband med framtagandet av planen *Linköpings mötesplatser – innerstadens parker och torg* (2019) identifierades ett behov av att kartlägga Linköpings allmänt tillgängliga grönstruktur utifrån ett socialt perspektiv. Detta gjordes genom en sociotopkartering. Sociotopkartering som metod bygger på att värdera friytor utifrån två perspektiv: en expert- och en brukarvärdering som sedan vägs samman. Resultatet av brukarvärdering och expertvärdering har vägts samman till en gemensam bild, en sociotopkarta. Med hjälp av Linköpingsbornas upplevelser och värderingar fördjupades kunskapen om vilka platser och vilka kvaliteter som är särskilt viktiga i våra gemensamma utemiljöer och stadsrum.



Figur 21 - Sociotopkartering för Linköpings tätort. Sociotoperna har markerats efter det antal värden de bedömts hysa.

Karteringen i figur 21 ger en grönstrukturens sociotopvärden, eller vilka förutsättningar olika platser har för sociala aktiviteter. Generellt hyser större

grönområden fler kvaliteter, där exempelvis parkerna i Skäggetorp, Johannelund, Vallaskogen och såväl Tinnerbäcksstråket som Stångåstråket har fått höga värden. Låga värden finns generellt längs de större trafiklederna, medan grönområden som ligger djupare in i stadsdelarna ofta har ett bra grundutbud av sociala kvaliteter som grönska, rofylldhet samt möjlighet att sitta ner i en grön miljö.

Tema: 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, d.v.s. ett samhälle som är tåligt för förändringar. Social sammanhållning som begrepp berör en bredd i av olika områden så som integration, lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter, förtroende, tillhörighet, delaktighet i samhället och tillit och tolerans till andra individer och grupper.

Segregation och integration

Segregation betyder åtskillnad eller ett rumsligt åtskiljande av befolkningsgrupper. I många fall är det boendesegregation som syftas på vid användandet av begreppet. Lite slarvigt benämns oftare underprivilegierade eller utsatta områden som segregerade områden, formulerat som att problemet då ligger i området och hos de som bor där. Segregation är dock av relationell art, är en stadsdel segregerad betyder det att hela staden är segregerad och inte bara ett område.

Segregation visar sig på olika slags arenor och det är via den förståelsen som det går att dela in segregation i exempelvis boendesegregation, skolsegregation, bibliotekssegregation osv. Segregation knutet till en arena handlar inte bara om att själva arenorna av samma art är åtskilda utan också att det kan finnas olika ”kvalitet” på arenor av samma art vilket i sig kan bidra till segregation.

Angående definition av begreppet segregation bör det påpekas att begreppet integration inte är det självklara motsatsen till segregation, åtminstone inte i alla lägen. Inom stadsplanering tolkas ofta begreppen som varandras motsatser när stadens stadsdelar och områden beskrivs, rent fysiskt kan de ju vara segregerade eller integrerade i övriga stadsstrukturen på det sätt som går att tolka av en översiktlig karta. Det behöver dock inte självklart innebära att en fysiskt integrerad plats är socialt integrerad, även om den fysiska integrationen ger bättre förutsättningar för social integration genom att ge förutsättningar för exempelvis integrerade och överlappade rörelsemönster.

Hur kan fysisk planering påverka segregation?

Segregation, social sammanhållning och de effekter som detta i förlängningen kan ha på människors hälsa och livsmöjligheter, påverkas naturligtvis av många fler faktorer än den byggda miljön varför den fysiska planeringens påverkan på segregation kan anses begränsad. Som ramverk och bas för de sociala interaktioner som sker i en stad har utvecklingen av den dock en viss roll att spela.

Bostadssegregation är till viss del ett symptom av faktorer som rör politik, ekonomi och samhället i stort. I utvärderingen av den så kallade Storstadssatsningen (SOU 2005:29) drogs bland annat slutsatsen att förståelsen för segregationsfenomenet inte kan koncentreras till de utsatta eller sårbara områdena. Att det finns ett innanför, alltså stadsdelen eller området som anses vara segregerat, innebär också att det finns ett

utanför och ett sammanhang som gör att det första området anses utsatt. Problematiken behöver i stadsplaneringssammanhang hanteras i den större skalan och med fokus på jämlikhet mellan områden av olika social status.

Bostadssegregation bidrar till segregation också på andra arenor. Bosatta i ett segregerat område, och då på den del av skalan som benämns som ”utsatt”, kan ha ett större behov att ta del av de resurser som staden genererar och har därför också ett större behov av röra sig mellan exempelvis bostaden och innerstaden. Boende i ett mer privilegierat segregerat område har generellt också resurser att transportera sig längre sträckor för att nå stadens utbud. En slutsats kan vara att stadsplanering för att motverka och förebygga segregation bör se till både boendesegregation och de arenor det påverkar (så som skola etc.), och då med fokus på socioekonomisk segregation, samt på segregation i det offentliga rummet, alltså kopplingen till hur stadens resurser fördelas.

I en rapport från Sveriges kommuner och regioner (dåvarande Sveriges kommuner och landsting, SKL) från 2012, *Att främja integration och social sammanhållning* står det att det huvudsakligen finns fem kategorier eller teman för åtgärder som syftar till att öka integration och social sammanhållning. Dessa är dialog för inflytande och samverkan, mötesplatser, identitetsskapande, arbete och utbildning samt funktionsblandning.

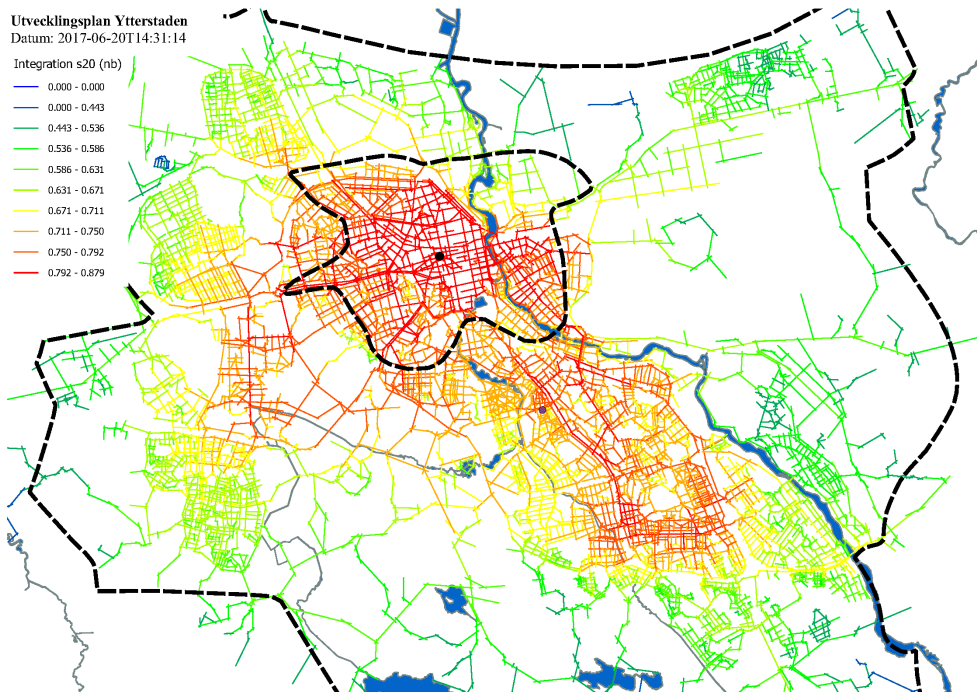
Att ha bra dialog med medborgarna under genomförande av olika projekt och skapa arenor för faktiskt deltagande kan vara relevant. Avseende vikten av mötesplatser kan det vara lämpligt att tänka på samlande flöden, attraktiva miljöer i integrerade lägen samt att se behovet av offentliga mötesplatser också inomhus. Då ytterstaden till stor del består av redan byggda miljöer kan begreppet identitetsförstärkande vara mer relevant är identitetsskapande i att öka den sociala sammanhållningen. SKL (2012) skriver att det oftast redan finns en vi-känsla i många områden och att identiteten och karaktären på platsen bidrar till det som kallas ”sense of place”, platsens känsla. Att i utvecklingen av ytterstaden lyfta och förstärka olika karaktärer kan hjälpa till att stärka en positiv identitet.

Vad gäller arbete och utbildning är syftet med insatser kopplat till sysselsättning att få individer att vara del av ett sammanhang. Relevant för den fysiska planeringen kan dels vara att se till tillgängligheten till arbetsplatser samt att vara medveten om exempelvis hur lokalisering av offentlig service får effekter på segregationen. Funktionsblandning handlar i stort om att inte bygga nya monokulturer, vare sig det handlar om funktion i byggnaden eller prisnivåer och storlekar på bostäder.

Linköpings rumsliga integration

I Linköping finns relativt tydliga socioekonomiska skillnader mellan olika stadsdelar. De senaste årens statistik visar att Linköping uppvisar ett av landets högsta boendesegregationsindex, vilket bland annat innebär att den geografiska uppdelningen i boende mellan inrikes och utrikes födda är stor. Stadens form och de barriäreffekter

som skapas av storskalig infrastruktur och få kopplingar gör också att utbytet mellan stadsdelar försvåras och att de upplevda avstånden kan kännas stora.



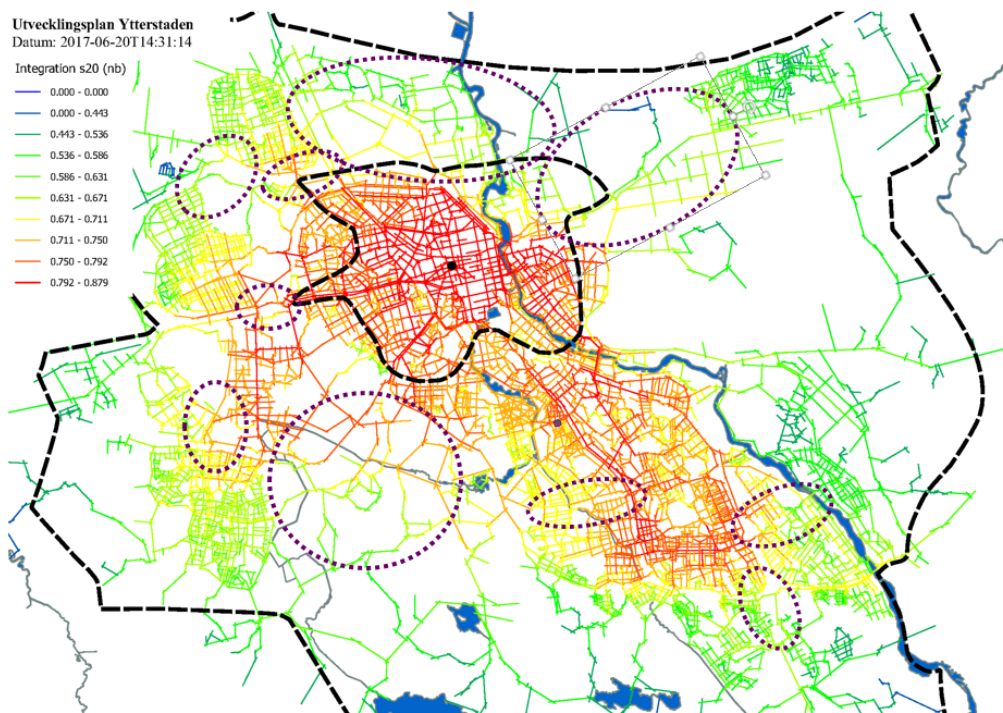
Figur 22 - Integrationsanalys, s.k. Space syntax. Varje linje representerar en tillgänglig gata eller gångväg. Ju högre värde (ju rödare) en linje är, desto bättre hänger den samman med övriga linjer i systemet.

Analysen som gjorts av de stadsrum som Linköpings gator och gångvägar utgör visar stora skillnader i hur väl olika delar av Linköpings ytterstad är sammankopplade med resten av staden. Kartan i figur 22 visar exempelvis hur sydöstra ytterstaden relativt väl hänger samman med innerstadens gatunät, tack vare ett finmaskigt och ofta kontinuerligt gatunät, där bland annat Vistvägen är en viktig länk. Kopplingarna till nordvästra, sydvästra och nordöstra delarna utgörs av färre valmöjligheter vilket ger lägre integrationsvärden. Detta kan översättas med att det krävs ett större antal riktningförändringar för att nå blå, gröna eller gula linjer, än de röda. Enligt teorin kring Space syntaxmetodiken har stråk med höga värden större sannolikhet att befolkas och användas för transporter.

De delar av ytterstaden som generellt har lägre integrationsvärden, Skäggetorp, Talboda, Lambohov, Hackefors har ofta fysiska barriärer mellan sig och mer centrala och välintegrerade delar, vilket påverkar rörelsemöjligheterna. Järnvägen, större naturområden och Stångån är exempel på sådana barriärer, men också annan storskalig infrastruktur som trafikleder utan möjlighet att passera till fots.

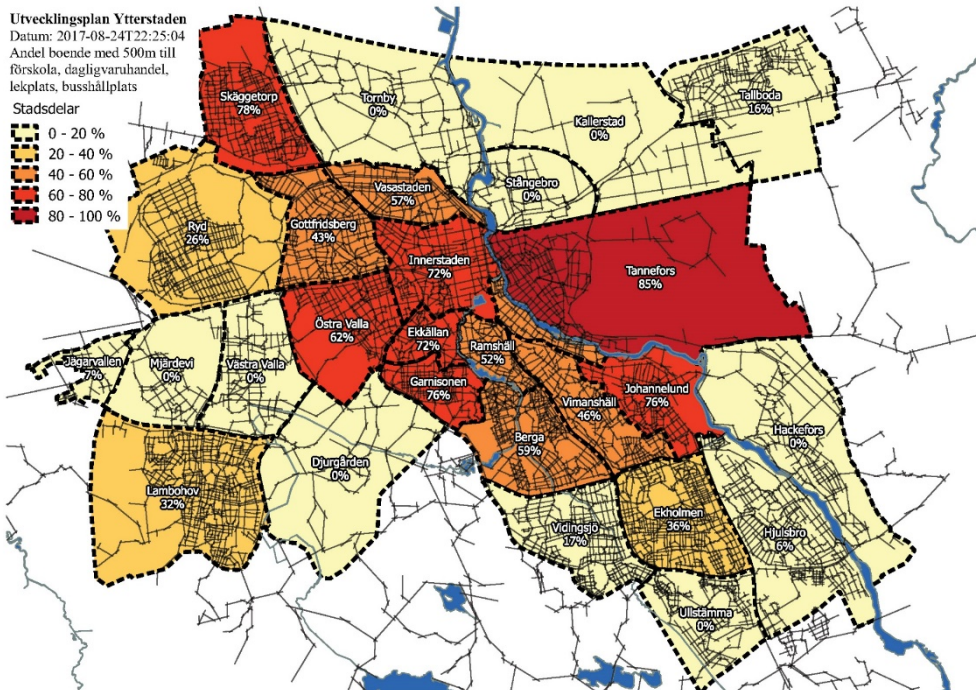
Utifrån analyserna kan en slutsats vara att vissa delar av staden, generellt sett de med högre värden på linjerna, kan upplevas ligga närmare eller vara lättare att ta sig till än andra, fast det metriska avståndet är detsamma. Det kan i förlängningen också ha

betydelse för huruvida människor upplever sig tillhöra staden Linköping, eller främst sin egen stadsdel, och även hur människors sociala sfärer ser ut. För att öka den fysiska integrationen finns vissa områden där bedömningen är att ny eller bättre sammanlänkad stadsväv skulle kunna bidra till att förbättra stadens rumsliga integration. Se figur 23 där dessa områden har markerats schematiskt.



Figur 2312 - Områden med behov av ny eller bättre sammanlänkad stadsväv, schematiskt utritat.

Analys har också gjorts av tillgång/närhet till sociala resurser (förskola, lekplats, dagligvaruhandel, fritidsgård, grundskola, samlingslokaler) inom den egna stadsdelen. I en sammanställning i figur 24 visas hur stor andel av befolkningen i respektive stadsdel som har lekplats, förskola, dagligvaruhandel samt busshållplats inom 500 meter från sin bostad. Resultatet kan ses dels som stadsdelens ”självförsörjandegrad” och ett mått på hur enkelt det är att uträtta vanliga ärenden inom gångavstånd. I kombination med stadens fysiska integration kan det dock påverka sannolikheten att röra sig utanför stadsdelen och möta andra.



Figur 24 - Andel av befolkningen inom respektive stadsdel som har tillgång till förskola, lekplats, busshållplats och dagligvaruhandel inom 500 meter från sin bostad. I Ryd, Lambhov Tallboda, Vidingsjö, Ekholmen, Hackefors, Hjulsbro och Ullstämna är andelen lägre än 40 %.

Tema: Kommersiell och offentlig service

I Översiktsplan för staden Linköping pekades åtta stadsdelscentrum ut som komplement till innerstaden: Skäggetorp, Ryd, Lambohov, Berga, Ekholmen, Johannelund, Tallboda och Tannefors. Tannefors stadsdelscentrum ingår i den utvidgade innerstadens planområde, men övriga hör till ytterstaden. Dessutom finns utpekade handelsområden i Tornby, Mörtlösa, Möjetorp samt Djurgården. Sedan översiktsplanen antogs 2010 har också Södra Ekkällan byggts ut med livsmedelsbutik och andra funktioner som ger karaktären av lokalt centrum. I ytterstaden finns också flera mindre serviceställen med närlivs, paketutlämning eller liknande. Översiktsplan för staden Linköping tar ställning till att de befintliga stadsdelscentrumen bör bibehållas och stärkas. En stad med korta avstånd till vardagsservice är en praktisk stad som gynnar hållbara färdmedel och är viktig ur rättvise- och jämlikhetssynpunkt.

I dialog och kartläggningar i arbetet med Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad som handlar om bristande närhet till service, utbud och målpunkter framkommit. Många anser sig vara beroende av bilen i sin vardag, vilket tyder på stora upplevda avstånd, och det uttrycks också en önskan om ökat serviceutbud, bättre kollektivtrafik och tillgänglighet till innerstaden.

Att många av ytterstadens stadsdelar har en låg persontäthet, ofta med småhus, medför ett sämre underlag för exempelvis butiker och kollektivtrafik och långa avstånd till befintlig handel och service. Att skapa förutsättningar för att stärka underlaget till de befintliga stadsdelscentrumen skulle kunna gynna både boende och näringslivets aktörer.

Ytterstadens stadsdelscentrum

Historik

Efter andra världskriget började Linköping växa i rasande fart utanför stadskärnan. Staden växte under 1950-talet med mindre grannskapsenheter dominerade av bostadshus försedda med närliggande kommersiella centra, offentliga platsbildningar, skolor och i direkt kontakt med grönområden. Abisko centrum planerades 1953 som det första större centrumet utanför city, lokaliserat i en viktig korsning mellan Vasastaden, Åbylund och Gottfridsberg. Det dimensionerades i ett mellanformat för handel och verkstäder kring två torgplatser.

Inflyttningen till staden, arbetskraftinvandringen och de stora barnkullarna ökade trycket på byggandet av nya bostäder efter 1950. Nya stadsdelar planerades i stadens utkanter som grannskapsenheter i storskaletformat. Dessa försågs med stadsdelcentra, där visionen var att skapa modernitet, gemenskap och tillhörighet genom en tät blandning av funktioner. I dessa arkitektoniskt väl markerade stadsdelcentrum blandades boende med handel, service, nöje, kultur, skolor, kyrkor och fritidslokaler kring offentliga torg och längs gångstråk, i närhet av grönområden³. Johannelund blev det första riktiga stadsdelcentrumet i staden, planerat och ritat 1954 av arkitekterna

Jon Höjer och Sture Ljungqvist. Efter invigningen 1960 blev det en kännetecknande del av den moderna staden och en nationellt uppmärksammas referens. Efter succén med Johannelund accelererade staden sina planer för nya storskaliga stadsdelar med egna centrum för sociala, handels- och fritidsaktiviteter.

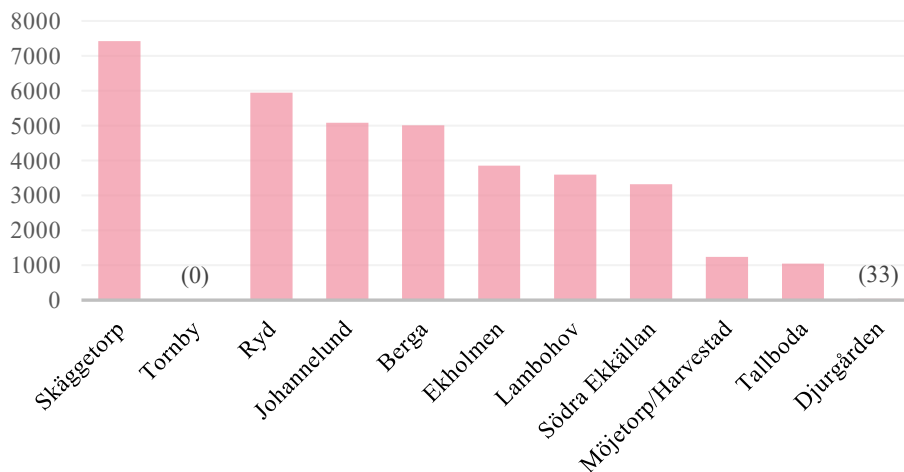
Samtidigt som staden växte började detaljhandeln spridas till bilvänliga centra utanför stadskärnan, för att tillmötesgå det ökade behoven i och utanför staden. Under den expansiva perioden som följde, i det s.k. miljonprogrammet 1965-1974, projekterades och uppfördes nya stadsdelcentrum i Berga 1966, Skäggetorp 1971, Ryd 1972 och Ekholmen 1972. Med erfarenheter från miljonprogrammet arbetades en ny stadsdelmodell fram i Lambohov, där det tilltänkta sociala nätverket och gemenskapen planerades mer integrerat och på olika nivåer i stadsdelen. I denna stadsdel nedtonades stadsdelcentrumets betydelse genom att de olika sociala funktionerna spreds på delområdesnivå. Stadsdelens centrum växte i etapper, där det första delen stod färdigt 1983 och omfattade handel- och servicetjänster. Ytterligare ett nedtonat centrum uppfördes i Tallboda 1990.

Stadsdelscentrumen idag

Dagens stadsdelscentrum och handelsetableringar i ytterstaden har olika styrkor och svagheter. Det som förenar flertalet är att de marknadsmässigt överlag fungerar väl i sin lokala kontext, även om de konkurrensmässigt inte är särskilt starka i jämförelse med innerstadens och externhandelsområdenas utbud. Det stadsliv och de aktiviteter som förekommer i innerstaden och externhandelsområdena utöver handel, exempelvis att promenera, fika eller fönstershoppa, förekommer i princip inte i Linköpings stadsdelscentrum vilket kan härledas till bland annat ett mindre och inte lika varierat utbud samt bristen på upplevelser och attraktiva mötesplatser. Vissa stadsdelscentrum, exempelvis Ekholmen och Djurgården bedöms dock ha bra förutsättningar genom sitt integrerade läge i ytterstadens struktur och goda kommunikationer, en relativt bra bredd av utbud och goda framtidsutsikter, enligt de handelsanalyser som kommunen låtit ta fram under de senaste åren. I och med detta anses de kunna ha särskilt goda möjligheter för utveckling.

Stadsdelscentrumen anses i planeringssammanhang dels vara viktiga för det lokala näringslivet och för den vardagliga servicen, men även som lokal mötesplats. Den lokala betydelsen stärks av ett gott befolkningsunderlag i centrumens närområde. Tätheten kring ytterstadens stadsdelscentrum varierar dock i hög grad. Diagrammet i figur 25 visar antalet boende inom 500 meter från en centrumpunkt som placerats i respektive centrumets dagligvaruhandel.

Boende inom gångavstånd (500 m)



Figur 25 - Diagrammet visar antal boende inom en 500 m radie från respektive stadsdelscentrum. Befolkningsstatistiken är från 2017.

Det finns viss otydlighet i hierarkin mellan de olika centrumen samt övriga handelsetableringar, vilket kan ge sämre beslutsunderlag för nyetableringar och utveckling. Avstånden mellan Lambohov, Djurgården, Södra Ekkällan och Bergas etableringar är alla relativt korta vilket också påverkar utvecklingsmöjligheterna. Vissa centrum, exempelvis (Skäggetorp, Ryd, Johannelund) har starkare klusterverkan mellan kommersiell och offentlig service vilket bedöms stärka centrumens roll som målpunkt. I andra centrum/handelsetableringar saknas den offentliga servicen helt i närhet till handeln (Möjeto) eller är utspridd (Lambohov, Berga, Tallboda)

De offentliga yttre miljöerna i stadsdelscentrumen har ofta planerats och gestaltats med ett tidstypiskt, tydligt bilorienterat fokus. Utemiljön är generellt fattig på vistelsevärden. I Johannelunds centrum finns en gångprioriterad utemiljö med gestaltad torgyta och högre bebyggelse som signalerar platsens betydelse, medan de övriga centrumens offentliga miljöer behöver förstärkas med torgytor och en bebyggelse som ökar orienterbarheten mot omgivningen. I Ryd och Berga finns behov av upprustning av utemiljön för att tydliggör de ursprungliga gestaltningsidéerna. Ekholmen och Skäggetorp har båda karaktären av köpcentrum med betydligt mer liv inomhus än i den omgivande miljön. I centrumen finns en viss atmosfär och kultur men centrumet ger inte särskilt mycket till sin omgivning. Tallboda och Lambohov är småskaliga butiker och restauranger som båda ligger i utkanten av postmodernistiska områden och kopplingarna till respektive stadsdel är svaga. Möjeto och Djurgården är båda senare etablerade centrum och platsernas karaktär har likheter med externhandeln i Tornby. Byggnaderna är stora med stor skyltning och trafikytorna för bil är väl tilltagna.

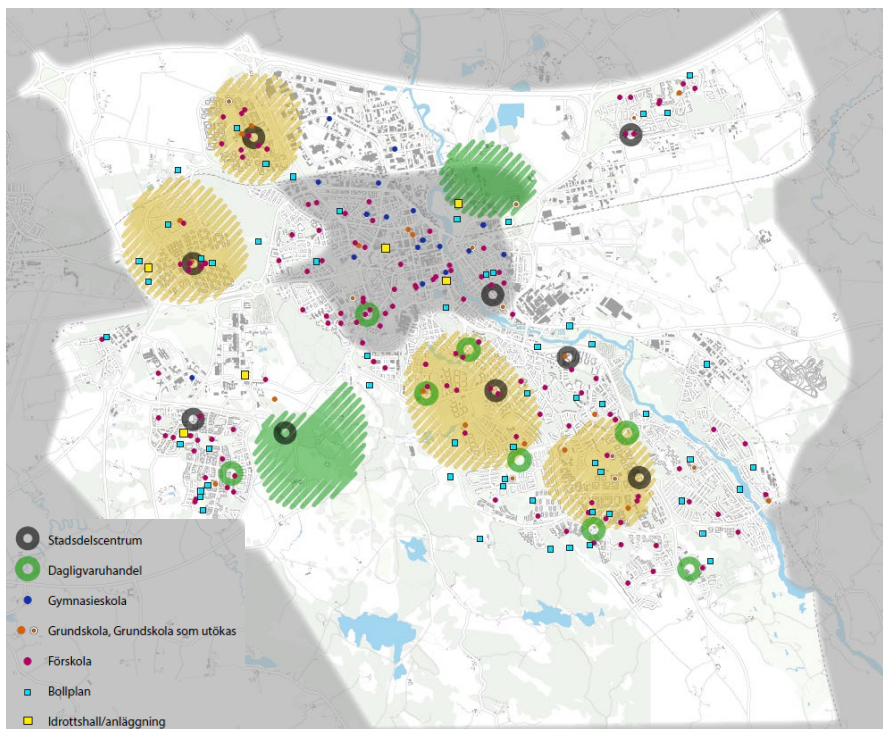
De utmaningar som framkommit med ensartat eller bristande serviceutbud (såväl offentlig som kommersiell service) leder fram till inriktningen om att utveckla

stadsdelcentrumen, samt vissa handelsområden med bostäder i närområdet, till noder med ett mer heltäckande utbud och komplement till innerstaden. Detta för att understödja utvecklingen av en mer praktisk och nära stad. De noder med bäst förutsättningar för ett stärkt befolkningsunderlag, goda kommunikationer och strategiska lägen bör stärkas med ett utbud och utformning som också blir den närmaste serviceplatsen för delar av omlandet.

Utveckling och lokalisering av service

Som ett underlag till arbetet med utvecklingsplanen har utvecklingen av viss offentlig och kommersiell service kartlagts. Fokus låg på den förväntade utvecklingen av anläggningar och verksamheter inom tätorten, under en kommande period på ca 10-15 år. Även lokaliseringsprinciper för olika typer av service ingick i kartläggningen. Kartläggningen visar en ytterstad som väntas växa stort på flera håll. Planerade förändringar följer, vilket var förväntat, den utbyggnad som Linköpings översiktsplaner, planprogram och detaljplaner ger inriktningar för.

Kunskapsunderlaget lyfter vikten av att samlokalisera olika servicefunktioner med varandra för att möjliggöra hållbart resande, samnyttjande, flexibilitet över tid. Närheten till Linköpings stadsdelscentrum lyfts ofta som en positiv aspekt av samtliga serviceaktörer. Stadsdelscentrumets funktion som daglig målpunkt och nod gör den lämplig att utnyttja för samlokalisering av det övriga serviceutbudet. Underlaget lyfter också behovet av att koppla skolor, förskolor och kultur- och fritidsverksamhet till cykelvägar och kollektivtrafikstråk.



Figur 26 - Kartläggning av befintlig service, samt summering av de kommande årens förväntade servicebehov.

Befintlig service och förväntat servicebehov summeras i figur 26. Större delen av den tillkommande servicen planeras i nya stadsdelar så som Djurgården och Stångebro (gröna ytor), där kommunens alla förvaltningar ser tillkommande servicebehov. I delar av staden som till stor del redan är utbyggda framstår Ryd, Skäggetorp, Berga och Ekholmen (gula ytor) som tyngdpunkter. Stadens västra delar (med bland annat Ryd och Skäggetorp) pekas ut i flera lokalförsörjningsplaner och är tyngdpunkter både vad gäller tillkommande förskolor, grundskolor och kultur- och fritidsverksamhet. Södra stadsdelarna (med bland annat Berga och Ekholmen) pekas också ut för framförallt förskole- och grundskoleutbyggnad, men också äldreomsorg och kultur- och fritidsverksamhet. Även i Harvestad planeras tillkommande serviceutbud, i linje med planerad fortsatt utbyggnad av stadsdelen.

TA DEL AV HELA PLANFÖRSLAGET!

Mer information om planförslaget, samt länkar till planbeskrivning och kartor hittar du på:
www.linkoping.se/ytterstaden

