

LINKÖPINGS KOMMUN Kultur- och fritidsförvaltningen	
2017 -03- 01	
Dnr:	KOF 2017-137
Hlg:	

Hej!

Linköpings kommun arbetar med en översiktsplan för Mjärdevi och Västra Valla. Samrådshandlingarna för yttrande finns under bifogad länk.

Syftet med översiktsplanen är att ange en inriktning för att skapa en långsiktig utveckling av Mjärdevi och Västra Valla som även bidrar till att Linköping blir en långsiktigt hållbar, attraktiv och konkurrenskraftig stad, kommun och regiondel.

Blandstadsbebyggelsen som föreslås i planförslaget innebär en förtätning i befintliga områden men också att nya delar tillkommer som sammanbinder dessa, både med varandra och kringliggande stadsdelar. På sikt möjliggör planförslaget för mellan 10 000 och 15 000 nya lägenheter, platser för verksamheter och service och en utveckling av kvalitativa offentliga miljöer, torg och parker.

Samråd om planen pågår från **27 februari till och med 30 april 2017**. Länk till samrådshandlingarna:

<http://www.linkoping.se/stadsplanering-och-trafik/oversiktsplanering/pagaende-oversiktsplaner/mjardevi-och-vastra-valla---fordjupad-oversiktsplan/>

Den tryckta planhandlingen finns att hämta på:

- Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, Drottninggatan 45, foajén
- Medborgarkontor City, stadsbiblioteket

Yttrande över planförslaget önskar vi **senast 30 april 2017**. Märk yttrandet ”Mjärdevi och Västra Valla” och skicka till:

Linköpings kommun
KS registrator
581 81 Linköping

Eller via e-post till:
kommun@linkoping.se

Anna Bertilson

Samhällsbyggnadsdirektör
Linköpings kommun

Wärnberg Malin

Från: Hjelm Birgitta
Skickat: den 28 februari 2017 16:10
Till: Kultur och fritidsnämndens kansli brevlåda
Ämne: Fördjupad översiktsplan för Mjärdevi och Västra Valla
Bifogade filer: E-post S1.pdf

Hej!

Här kommer fördjupad översiktsplan för Mjärdevi och Västra Valla för möjlighet till yttrande.
Se bifogad remiss med länk till planhandling på hemsidan.

Vänliga hälsningar

Birgitta Hjelm
Grafiker

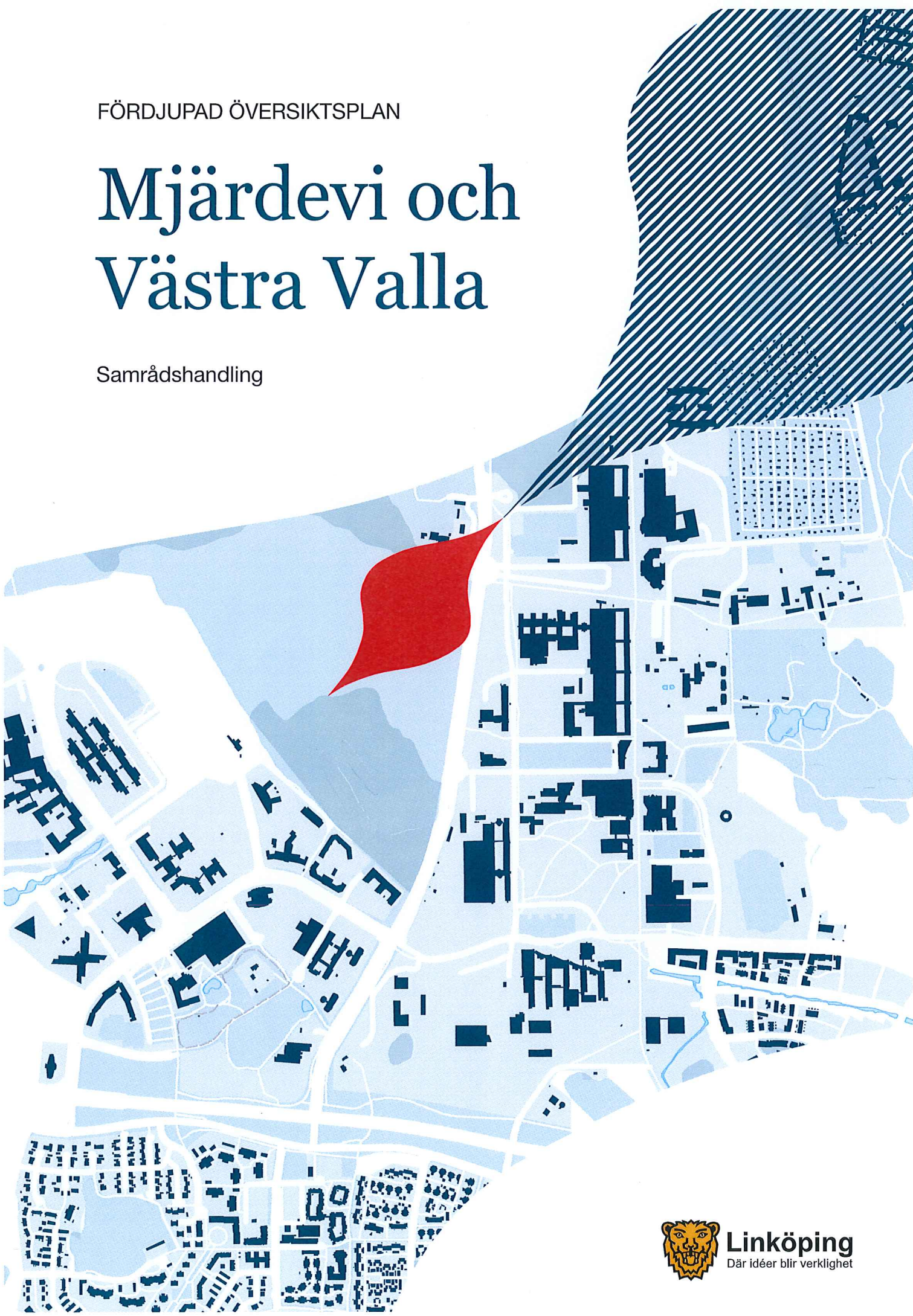
Linköpings kommun
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Teknik- och samhällsbyggnadskontoret
Översiktsplanering
581 81 Linköping
Besöksadress: Drottninggatan 45
Telefon 013-20 63 52
E-post: birgitta.hjelm@linkoping.se
www.linkoping.se

Linköping - där idéer blir verklighet

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

Mjärdevi och Västra Valla

Samrådshandling



Linköping
Där idéer blir verklighet

Innehåll

INLEDNING	3	PLANFÖRUTSÄTTNINGAR	45
Bakgrund	3	Planområdet i regionen och staden	45
Syfte	3	Historisk tillbakablick	45
Avgränsning	3	Bebyggelseområden	46
Planstatus och process	4	Trafik	50
Läsanvisning	5	Färdmedelsfördelning	51
Hållbarhet	5	Övergripande gatunät	51
VISION, INRIKTNINGAR OCH STRATEGIER	7	Kulturmiljövärden	52
Inriktningar och strategier	7	Naturmiljövärden och landskapsbild	54
Framtidens kunskapsmiljö finns i Linköping	10	Offentliga mötesplatser - torg och gröna miljöer ..	55
PLANKARTA	12	Pågående markanvändning	56
PLANFÖRSLAG	13	Planlagd mark och markägoförhållanden	60
Planens huvuddrag	13	Teknisk försörjning	61
Stadsstruktur	13	Geoteknik	62
Funktionsblandning	15	Hälsa och säkerhet	63
Delområdesbeskrivning	16	Riksintressen	65
Universitetsområdet	17	KONSEKVENSBEDÖMNINGAR	69
Science Park Mjärdevi	19	Miljökonsekvensbeskrivning	69
BI 1 Malmslättsvägen	22	Ekonomisk konsekvensbeskrivning	74
BI 2 Universitetsvägen	24	MEDVERKANDE	82
BI 3 Norra Mjärdevi	26		
BI 4 Lambohovsleden	28		
BI 5 Vallastaden	30		
Vallaskogen och Friluftsmuseet			
Gamla Linköping	31		
Valla koloniområde	33		
Nya Kalmarvägen	34		
Utbyggnadsetapper	34		
Trafik	35		
Offentlig service	39		
Mötesplatser - torg/platsbildningar och gröna miljöer	40		
Besöksnäring	42		
Teknisk försörjning	42		

Inledning

I detta inledande kapitel redogörs för bakgrunden till översiktsplanen för Mjärdevi och Västra Valla, syfte, avgränsning, planstatus och planprocess. Kapitlet avslutas med en läsanvisning till planhandlingen.

Bakgrund

Linköping växer och efterfrågan på mark, bostäder och verksamhetslokaler ökar. För att möta utveckling krävs en långsiktig planering för ett hållbart samhälle. Den här översiktsplanen är en del av den planeringen.

Översiktsplanen omfattar ett område i Linköping som rymmer många kvaliteter i form av fysiska förutsättningar och etablerade funktioner och verksamheter. Det finns ett behov av att stärka befintliga kvaliteter ytterligare, att tillföra nya och få de olika delarna inom planområdet att samspela. Detta är angeläget både för att stärka området i sig och för att bidra till en positiv utveckling av Linköping i stort. Genom sitt strategiskt viktiga läge i staden, verksamheter av regionalt och nationellt intresse samt stora natur- och kulturarv har området en central roll i utvecklingen av hela staden och kommunen.

Syfte

Planen till att pröva möjlig utveckling av planområdet med utgångspunkt i de strategier för utbyggnad av Linköping som redovisas i *Översiktsplan för staden Linköping* och ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen inom aktuellt planområde. Utvecklingen ska bidra till att Linköping blir en långsiktigt hållbar, attraktiv och konkurrenskraftig stad, kommun och regiondel.

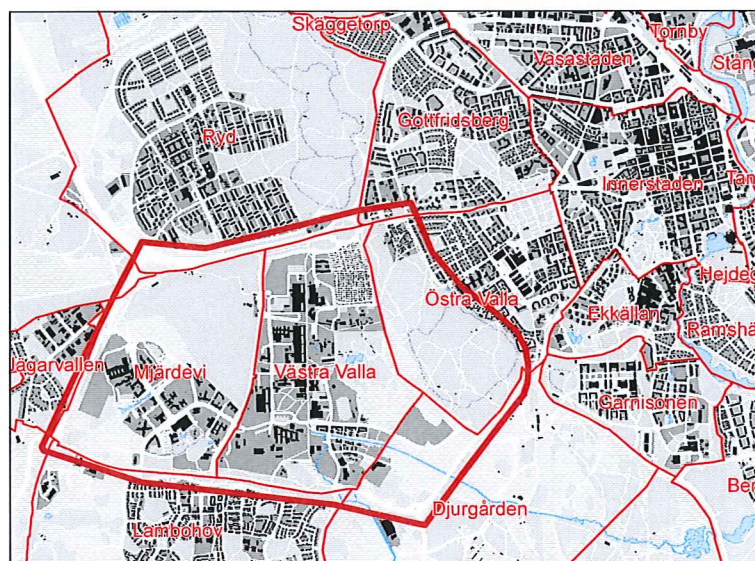
Avgränsning

Geografisk avgränsning

Översiktsplanen omfattar i huvudsak de administrativa stadsdelarna Mjärdevi och Västra Valla samt västra delen av Östra Valla och nordvästra delen av Djurgården. Planområdet är cirka 3 km i öst-västlig riktning och cirka 2 km i nord-sydlig riktning. Till ytan är planområdet cirka 540 hektar.

Detaljeringsnivå

En översiktsplan anger en övergripande vision och utvecklingsriktningar för ett område och behandlar därmed sakfrågor på en översiktlig nivå. Översiktsplanen ska ses som ett strategiskt instrument för fortsatt planering. Nästa detaljeringsnivå avses hanteras inom ramen för de utredningar, planprogram och detaljplaner som utarbetas parallellt eller efter antagande av översiktsplanen.



Tidsperspektiv

Översiktsplan för staden Linköping utgår från att Linköpings stads invånarantal ska växa från 100 000 till 120 000 invånare, med en utblick mot 140 000. Sedan år 2010 när *Översiktsplan för staden Linköping* antogs har utvecklingen emellertid gått snabbare än prognostiserat och enligt dagens prognoser kommer Linköping att ha 120 000 invånare redan år 2022. I den här översiktsplanen har tidsperspektivet därför flyttats fram och planen utgår från en befolkningsökning från dagens 110 000 invånare till 140 000 år 2036 med en utblick mot 175 000.

Planstatus och process

Översiktsplan för Mjärdevi och Västra Valla utgör en fördjupning av Linköpings kommunövergripande översiktsplan. Översiktsplanen uttrycker kommunens vilja men är inte juridiskt bindande.

Plan- och bygglagen redogör för hur en översiktsplan ska upprättas. Planförslaget ska vara föremål för insyn och synpunkter från allmänhet, myndigheter och andra som har intresse av arbetet, först under ett samrådsskede och sedan under ett utställningsskede. Inkomna synpunkter och eventuella ändringar av förslaget ska efter varje tillfälle visas i särskilda dokument. Översiktsplanen antas av kommunfullmäktige.

Denna plan utarbetas i enlighet med plan- och bygglagen. Den formella planprocessen visas i skissen nedan.

Planen skiljer sig i vissa avseenden från *Översiktsplan för staden Linköping*:

- Universitetsområdet har avgränsats till att omfatta ett campusområde med tydlig karaktär, dock med inslag av både bostäder och service. Delar av området som i *Översiktsplan för staden Linköping* tidigare benämnts som universitetsområde benämns nu som blandstad även om universitetet kan etablera verksamheter även där.
- De områden som tidigare, i *Översiktsplan för staden Linköping*, pekats ut som verksamhetsområden i anslutning till Science Park Mjärdevi benämns nu som blandstad. Även inom Science Park Mjärdevi föreslås i planen en större blandning av verksamheter, bostäder och service.
- Idrottsområdet i anslutning till friidrottsarenan tydliggörs.
- Området som idag utgörs av golfbana markeras som blandstad.
- Det övergripande vägnätet ses över och har i vissa fall fått ny sträckning/utformning.
- En pendlarparkering markeras vid Nya Kalmarvägen.



Föreliggande översiktsplan är nu i samrådsskedet.

Läsanvisning

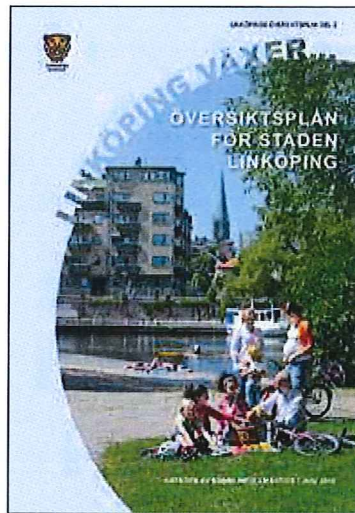
Översiktsplanen omfattar följande delar:

- Beskrivande texter (vision/inriktning, planförslag, förutsättningar)
- Plankarta
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Ekonomisk konsekvensbeskrivning

I planhandlingen refereras till Mjärdevi och Västra Valla. Oftast avses med detta hela planområdet, det vill säga även norra delen av stadsdelen Djurgården och västra delen av stadsdelen Östra Valla.

Hållbarhet

Den övergripande inriktningen för all planering i Linköpings kommun är att stadens framtida utbyggnad ska vara långsiktigt hållbart utifrån de tre dimensionerna miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet. Det kan också uttryckas som en utveckling som säkerställer god miljö och hälsa samt ekonomisk och social välfärd och rättvisa för både dagens och kommande generationer. Fördjupande texter finns i *Översiktsplan för staden Linköping*.



Översiktsplan för staden Linköping, antagen 2010.



Vision, inriktningar och strategier

Långsiktiga visioner, inriktningar och strategier är förutsättningar för planering för ett hållbart samhälle. I detta kapitel beskrivs visionen för utveckling av aktuellt planområde, liksom de inriktningar och strategier som behöver följas för att visionen ska kunna uppnås. Visionen för utveckling av planområdet grundar sig i ambitionen att skapa en hållbar, attraktiv och konkurrenskraftig stad.

Vision - Mjärdevi och Västra Valla - kontrastrikt, brokigt och levande

Mjärdevi och Västra Vallas olika delområden har starka bebyggelsekaraktärer och miljöer som kontrasterar mot varandra, från de pastorala miljöerna vid Valla gård till Science Park Mjärdevis högteknologiska och kunskapsintensiva miljöer. Kontrasterna ska tillvaratas, utvecklas och bidrar till områdets attraktivitet i ännu större utsträckning än i dag. Samtidigt vävs stadsdelarna samman vilket skapar förutsättningar för samverkan och utbyte mellan de olika delområdena. Det finns också ett behov av att skapa större variation både vad gäller bebyggelsen och dess innehåll, att utveckla en större lekfullhet och brokighet som skapar en livfull och detaljrik miljö som kontrast till de överordnade karaktärerna.

Mjärdevi och Västra Valla ska även bidra till att Linköping blir en rundare och mer sammanhängande stad.

För att åstadkomma detta krävs att miljöerna förtätas och befintliga funktioner inom området utvecklas och att nya tillförs. Det handlar bland annat om utvecklande kommunikationer, fler bostäder samt ökad service. Det handlar också om att skapa fler målpunkter och mötesplatser, ökade flöden av människor och att sträva efter en hög kvalitet i arkitekturen och de offentliga rummen inom området.

Inriktningar och strategier

Inriktningarna och strategierna syftar till att stödja de huvudstrategier som beskrivs i *Översiktsplan för staden Linköping*, som handlar om att skapa en rundare, tätare och mer sammanhållen stad samt tydliga och gena kollektivtrafikstråk, att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik och att utveckla värdefulla gröna miljöer.



Universitetsområdet.



Friluftsmuseet Gamla Linköping.

Inriktningarna rör faktorer som är möjliga att påverka genom stadsbyggande, såsom fysisk struktur, markanvändning och utformning av bebyggelse och offentliga rum.

Utvecklingen av Mjärdevi och Västra Valla ska ske med stöd i följande inriktningar och strategier:

Starka kopplingar

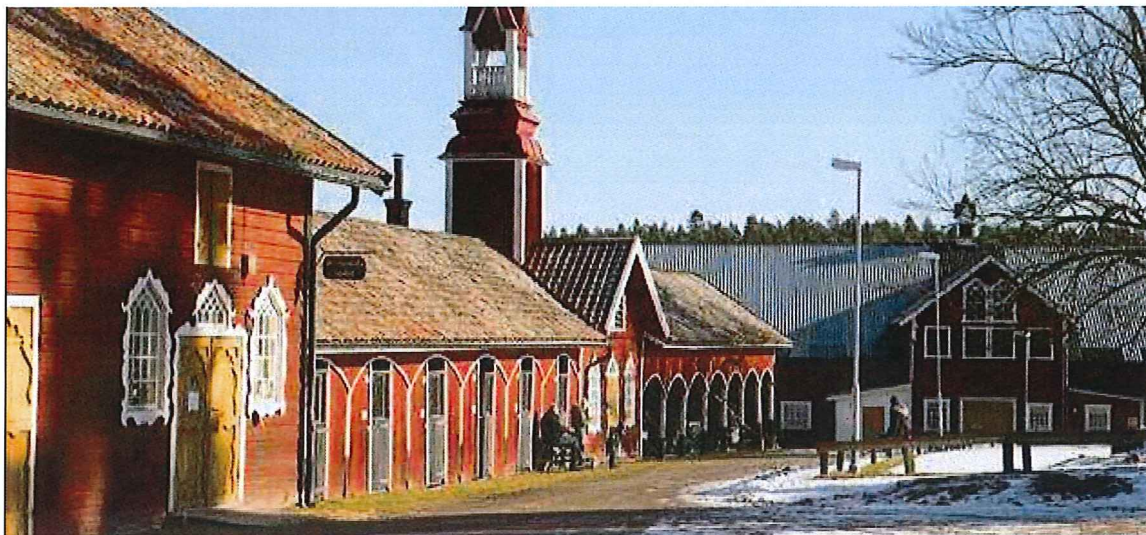
Inriktning: Skapa både sammanhängande bebyggelse- och grönstråk samt tydliga och gena gator för gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk inom, till och från planområdet.

Strategi: Kopplingarna mellan Mjärdevi och Västra Valla stärks, liksom kopplingarna mellan Mjärdevi/Västra Valla och kringliggande stadsdelar samt innerstaden. Detta gäller såväl fysiska som visuella kopplingar.

Mänskliga stadsrum

Inriktning: Stadsrummen ges en mer mänsklig skala och gatunätet ska gynna gång- och cykeltrafik.

Strategi: Bebyggelsen har varierande höjd men bearbetas i gatuplan så att anslutande offentliga rum och gatusektioner får en mer varierande, brokig och kontrastrik karaktär.



Westmanska stallet.

God orienterbarhet

Inriktning: Skapa tydliga strukturer för gena gator, nya torg, gröna miljöer/parker.

Strategi: Orienterbarheten inom Mjärdevi och Västra Valla samt till och från stadsdelarna ökas. Detta åstadkoms genom att gatustrukturen blir mer kontinuerlig, att maskvidden i gatunätet minskar, att både stadsdelarna och delområdena inom dessa blir mer synliga från kringliggande gator, att relationen mellan gata och bebyggelse stärks och att entréerna till delområdena förtydligas.

Effektiv markanvändning

Inriktning: En effektiv markanvändning och ökad täthet eftersträvas.

Strategi: Marken inom Mjärdevi och Västra Valla bör nyttjas effektivt för att Linköping ska kunna utvecklas hållbart och för att öka attraktiviteten i området. Andelen restytor minskas genom att de används för bebyggelse och gator eller för parker och torg.

Blandstad

Inriktning: En levande och brokig stadsbebyggelse skapas genom en blandningen av funktioner i form av verksamheter, bostäder och handel/service, naturområden, idrotts-/rekreationsytor och mötesplatser.

Strategi: Innehållet i Mjärdevi och Västra Valla, det vill säga ändamålen för markanvändning, blir mer varierat. Varje delområde ska innehålla fler olika funktioner för att bli levande under större del av dygnet, veckan och året samt för att tillgodose behovet av service. Graden av variation kan vara olika i olika delar av planområdet.

Karaktärskapande mervärden

Inriktning: Arkitektonisk kvalitet i såväl bebyggelse som i stadsmiljön ska eftersträvas för att utveckla karaktär och ge stadsdelarna mervärde.

Strategi: Stadsdelarnas karaktär eller identitet förtydligas genom att befintliga kvaliteter förstärks och nya tillförs. Fokus bör läggas på sådana kvaliteter som gör platsen unikt, exempelvis kultur-, kunskaps- och innovationsberikande miljöer samt idrotts- och motionsmiljöer.



Mjärdevi Center.

Framtidens kunskapsmi

Starka kunskapsmiljöer är viktiga för utvecklingen av städer och regioner. Ett universitet kan på många sätt utgöra en motor, både genom att locka studenter och fler invånare till kommunen men också bidra med kvalificerad arbetskraft till regionens företag. Inom planområdet finns både Linköpings universitet och Science Park Mjärdevi som tillsammans är mycket viktiga för Linköpings utveckling.

I *Översiktsplan för staden Linköping*, pekas Universitetsområdet ut som en viktig utgångspunkt för stadens utveckling, med ett lokalt uppsatt mål om att stärka dess attraktionskraft och varumärke i konkurrensen med andra universitet. I *Översiktsplan för staden Linköping* belyses även vikten av att skapa goda förutsättningar för företagsamhet, där en intensifierad globalisering medför att det lokala näringslivet blir alltmer internationellt präglat. Science Park Mjärdevi beskrivs som en plats där Linköpings utbyten med den internationella omvärlden kommer att öka ytterligare, vilket kan tillkännas av att området i dagsläget redan har ett etablerat företagskuster med flertalet utlandsägda företag.

För att kunna konkurrera om arbetskraften och för att locka studenter har den fysiska miljön blivit allt viktigare, bland annat med attraktiva stadsmiljöer som skapar utrymme för möten och ett bredare serviceutbud en större del av dygnet

Linköpings kommun ser, med kommande stadsutveckling i Mjärdevi och Västra Valla, en stor potential i Universitetsområdet och Science Park Mjärdevi genom att skapa förutsättningar för ett ännu starkare kunskaps- och innovationscentrum där studenter och anställda erbjuds en kreativ, attraktiv och konkurrenskraftig studie- och arbetsmiljö. I kommunens planer för Universitetsområdet och Science Park Mjärdevi eftersträvas

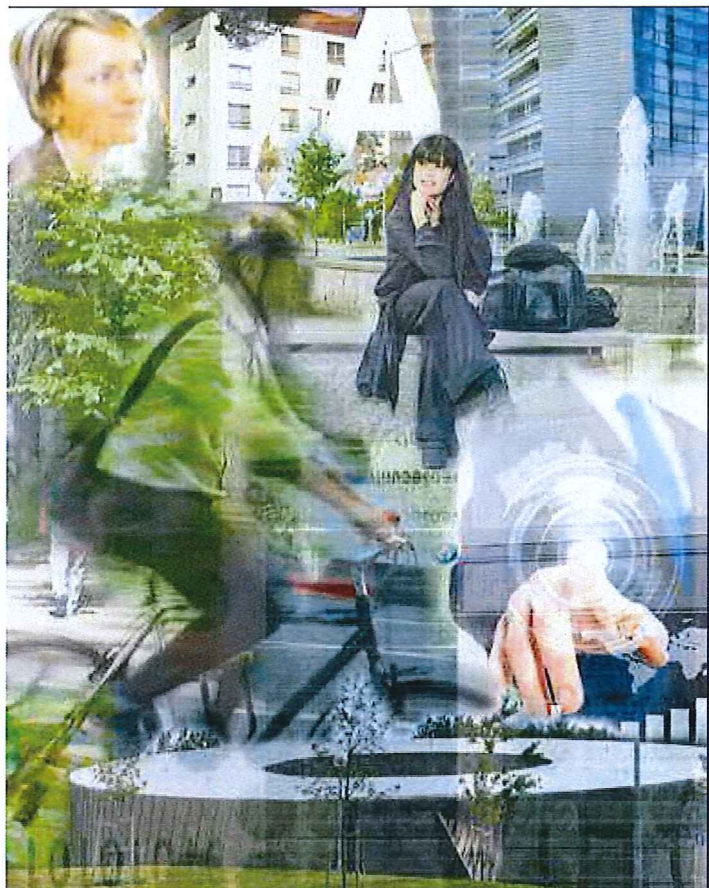


en vidareutveckling av de kunskapsintensiva miljöerna och att dessa integreras i den växande staden. För att tydliggöra kommunens ambitioner med utvecklingen av Universitetsområdet och företagsparken har ett antal stadsbyggnadsstrategier med direkt relevans för den fysiska planeringen formulerats, vilka kortfattat beskriver framtidens kunskapsmiljöer i Linköping.

Skapa förutsättningar till att studie- och forskningslivet möter stadslivet.

I syfte att integrera, förstärka och skapa nya kopplingar mellan Universitetsområdet, Science Park Mjärdevi och omgivningarna, är en strategi att med kompletterande bebyggelse låta campus och företagscentret växa samman och bli en integrerad del av staden Linköping. Detta ger förutsägnings för urbana och dynamiska stadsmiljöer, stadsmässiga och väldefinierade stråk. Detta bidrar till en hållbar stadsutveckling där stad, studier och forskning är naturligt integrerade.

Ljörer finns i Linköping!



Skapa förutsättningar för tidseffektiva och hållbara resor inom, till och från Mjärdevi och Västra Vallan. De korta avstånden, tillsammans med tydliga stråk och strategiska hållplatslägen, ska bidra till att göra det enklare för kollektiva resenärer, cyklister och gående att ta sig till och från Universitetsområdet/Science Park Mjärdevi. Genom kompletterande bebyggelse med en ny formgivning skapas en förbättrad orienterbarhet och en mer intressant miljö dels inom Mjärdevi och Västra Vallan men också mellan stadsdelen och övriga staden. Den fysiska utformningen skapar förutsättningar för hållbara resor genom stadsstruktur som bjuder in till promenader, cykling, eller bussresande.

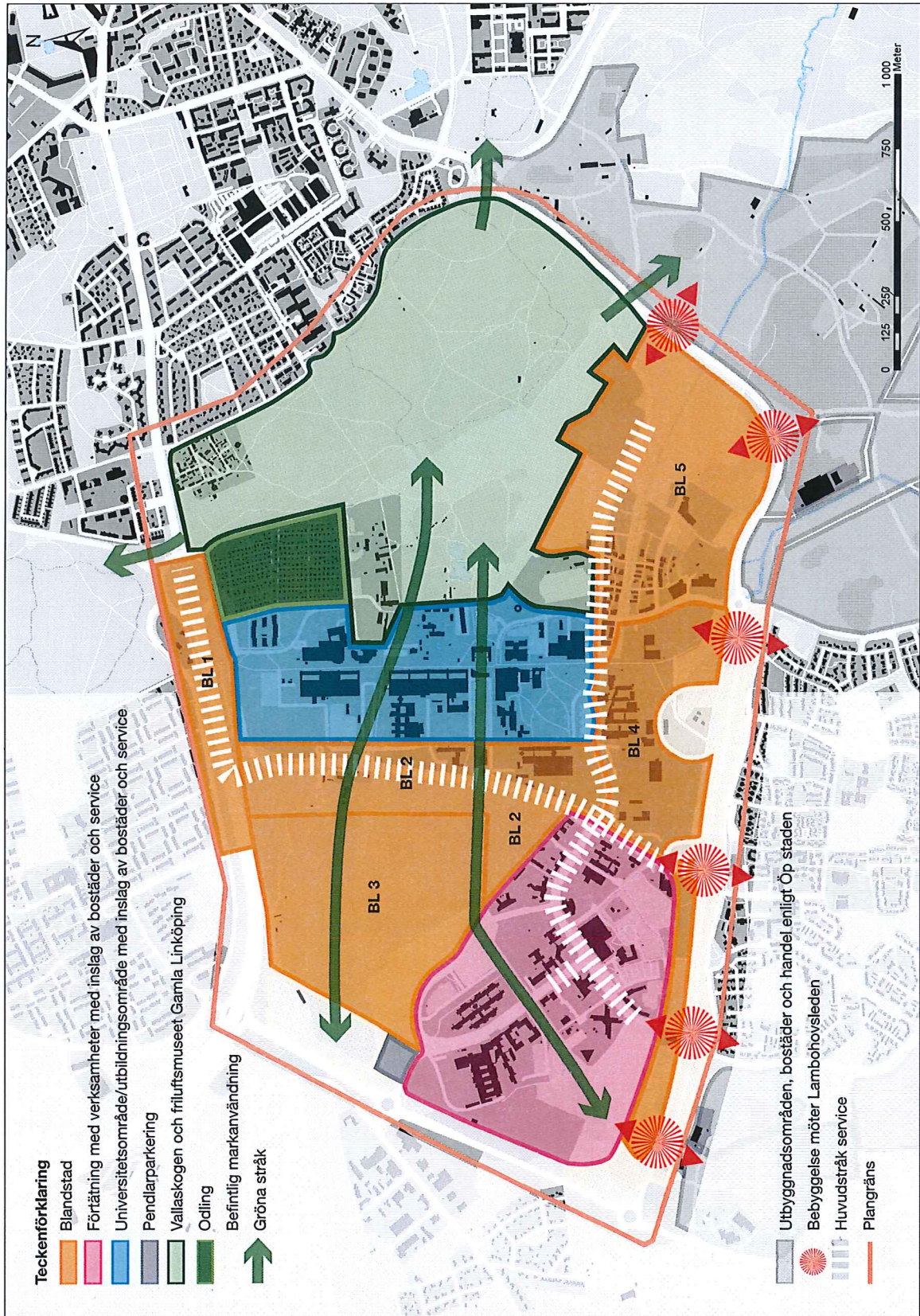
Skapa förutsättningar till en mer levande stadsdel. Dagens stora kvarter bryts ner till mindre enheter och ny bebyggelse bidrar till en skalförändring på platsen. Kvarterens bebyggelse föreslås på ett

distinkt sätt vända sig ut mot gaturummen för mer inbjudande och varierande gaturum. Med tillgången till en mer blandad bebyggelse inom stadsdelen, såsom bostäder och ett större serviceutbud, skapas goda förutsättningar för både dags- och kvällsaktiviteter, vilket leder till att Universitetsområdet och Science Park Mjärdevi upplevs som två livfulla och attraktiva platser att vistas på.

Skapa förutsättningar för att universitetets och Science Park Mjärdevis identiteter stärks. Både Science Park Mjärdevi och Universitetsområdet har även i framtiden starka identiteter men möter och bjuder in övriga staden. I Universitetsområdet finns gott om informella mötesplatser både inom- och utomhus och de kreativa studiemiljöerna breder ut sig och syns t.ex i bibliotek, parker och utställningshallar. Den som rör sig längs Corson bjuds in till många olika offentliga rum, avsedda för såväl studenter som för stadsbor.

Framtidens Mjärdevi associeras till stora delar med teknik, high-tech, innovation och kompetens, mycket tack vare en stark integration mellan näringsliv, offentlig verksamhet och akademi, både nationellt och internationellt. Närheten till universitet, dess studenter och forskare är en stark bidragande faktor till att Science Park Mjärdevi ses som en innovationsmiljö och en arena starkt präglad av framgångsrik affärsutveckling. Med tydliga entréer, synlig bebyggelse och tillgängliga verksamheter ska Universitetsområdet och Science Park Mjärdevi tillsammans möta och bjuda in hela staden till framtidens kunskapsmiljöer.

Plankarta



Planförslag

Planförslaget för Mjärdevi och Västra Valla utgår ifrån den vision och de strategier och inriktningar som beskrivits i föregående kapitel och innehåller förslag på framtida markanvändning och förslag till etapper för genomförande.

I detta kapitel beskrivs planförslagets huvuddrag tematiskt samt den specifika utvecklingen av planområdets olika delområden.

Planens huvuddrag

Planförslagets huvuddrag nedan utifrån följande tematiska rubriker:

- stadsstruktur,
- funktionsblandning,
- trafik,
- mötesplatser - torg/platsbildningar och gröna miljöer,
- offentlig service,
- besöksnäring samt
- beskrivning av delområden.

Stadsstruktur

Planområdet utvecklas och får en mer stadsmässig struktur och ett variationsrikare innehåll. Stadsdelarnas starka kärnor förstärks genom komplettering som lyfter kvaliteterna i respektive område. Samtidigt kopplas de olika stadsdelarna samman till en kontinuerlig stadsstruktur genom bebyggelsekomplettering mellan områdena och genom ett tydligt och kontinuerligt trafiknät. Trafiknätet länkar inte bara samman de olika delområdena med varandra utan även hela planområdet med omgivande stadsdelar och in mot staden.

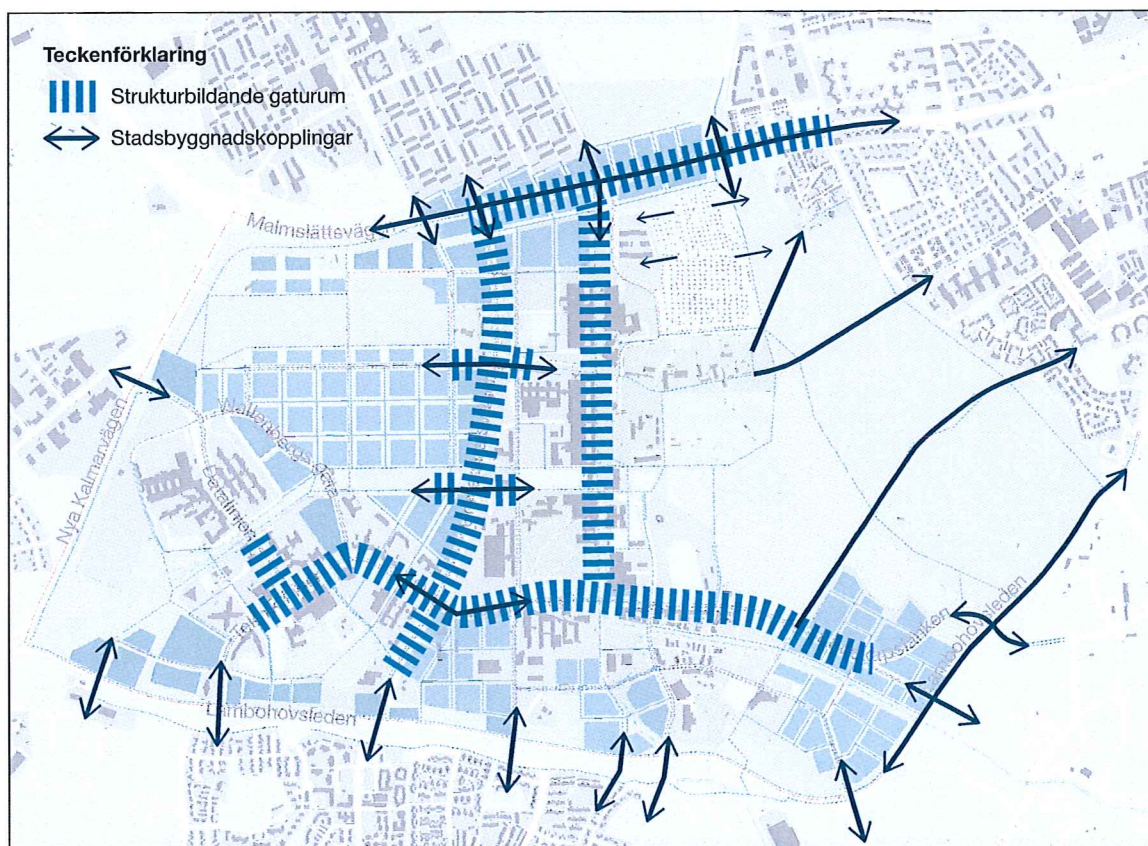
Stommen i planområdet utgörs av gator dit den övergripande kollektivtrafiken lokaliseras och dit även servicen med fördel hänvisas initialt innan den kan etableras i större delar av området. De olika delområdena knyts till den övergripande strukturen genom ett finmaskigare gatunät.

Genom att genomgående arbeta med gaturummets utformning, både i skala och i variationsrikedom genom tightare gatusektioner, tydligare struktur, mindre kvarter, väl gestaltade miljöer men också yteffektivare markanvändning skapas en stadsmässighet och en mänsklig skala.

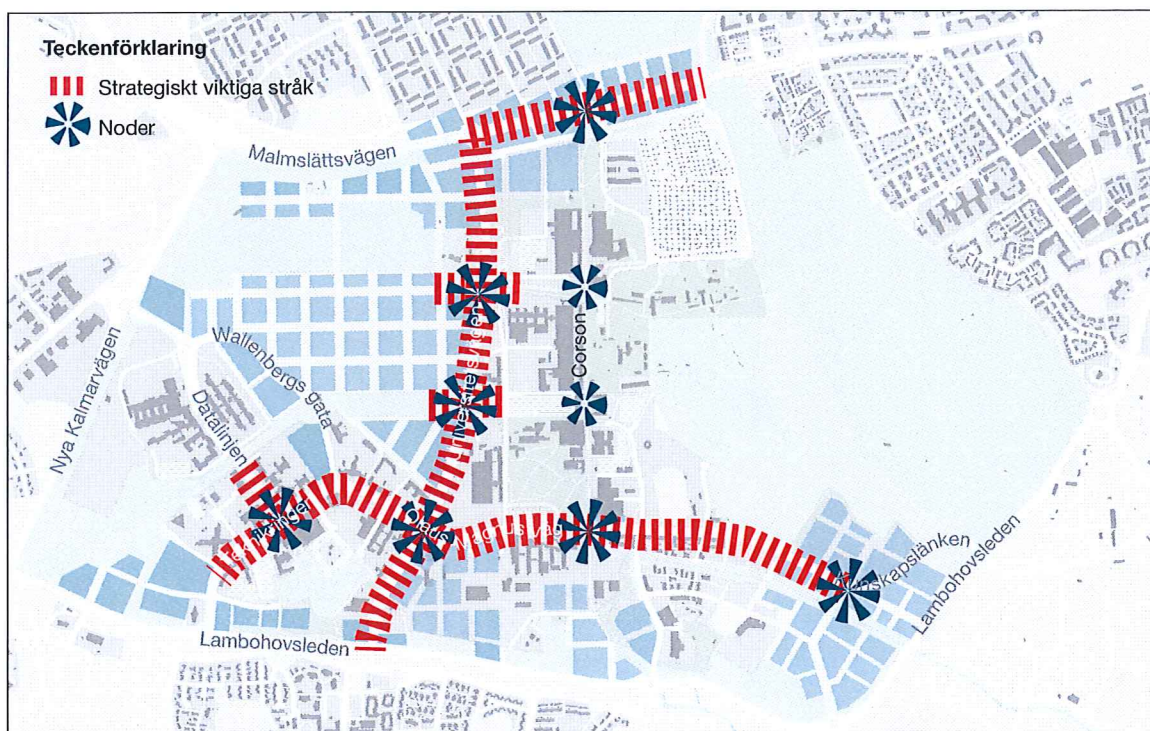
Bebyggelsekaraktären varierar mellan de olika delområdena men präglas av en täthet som förknippas med en innerstadsmiljö. Nya större sammanhängande bebyggelseområden uppförs i planområdets sydöstra del, en fortsättning på Vallastaden samt i området som idag utgör golfbana. Nya bebyggelseområden tillkommer också mellan Science Park Mjärdevi, Universitetsområdet och Lambohovsleden, samt i planområdets norra del, mellan Universitetsområdet och Malmslättsvägen. I övrigt förtätas befintliga bebyggelsemiljöer. För en effektivare markanvändning,

bör främst parkeringsplatser samt restytor kring vägar och mellan byggnader tas i anspråk för exploatering.

Sammantaget bidrar kompletterande bebyggelse och det tydligare och finmaskigare trafiknätet till ett effektivt nyttjande av marken, en småskalig struktur och ett varierat innehåll. Stadsdelarna synliggörs även i större utsträckning från kringliggande gatunät genom nya dragningar av gator och uppförande av ny bebyggelse. För beskrivning av varje delområde se *Beskrivning av delområden*, sid. 16.



Området präglas av en tydlig kvartersstruktur som skapar förutsättningar för en variationsrik miljö. Trafiknätets utformning skapar knyter de olika delområdena till varandra men också hela planområdet till omgivande stadsdelar och till innerstaden.



Huvudstråk i området dit servicen med fördel hänvisas initialt, innan den kan etableras i större delar av området. Noderna sammanfaller med hållplatser/bytespunkter för kollektivtrafiken som kan bidra till ett underlag för service.

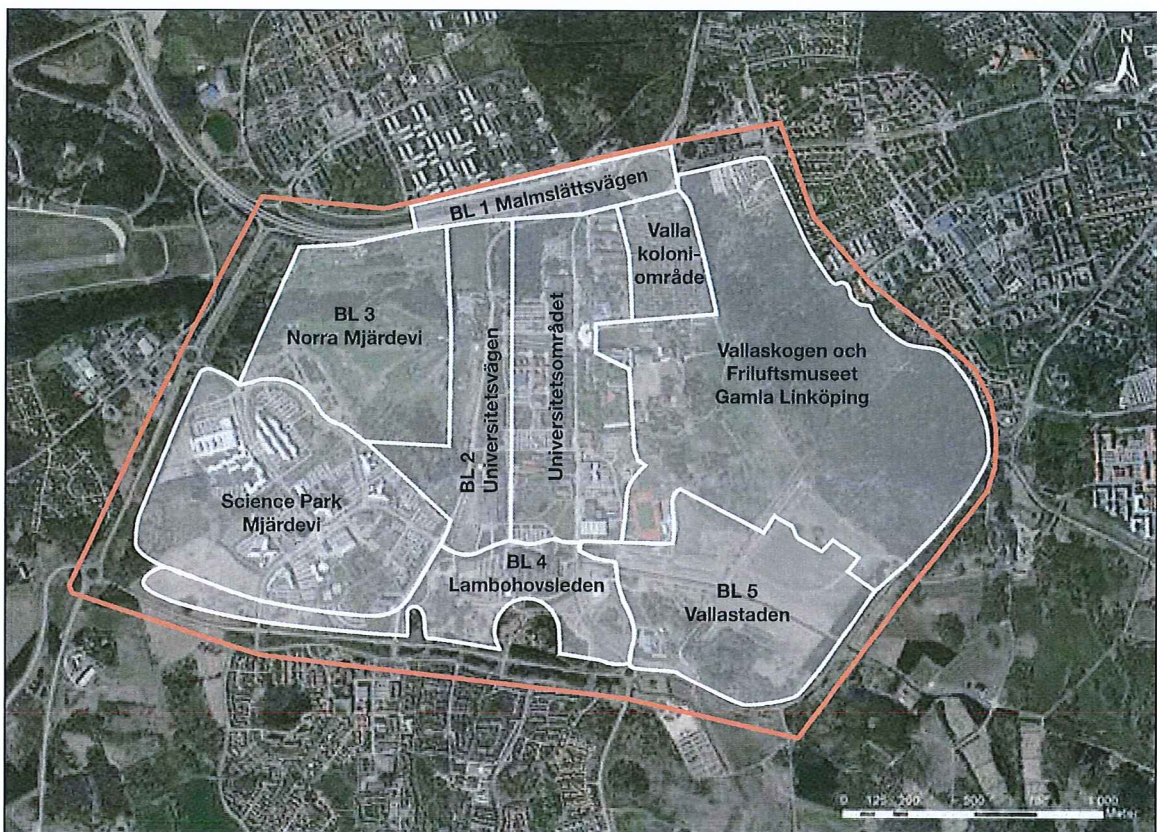
Funktionsblandning

En mer blandad stadsbebyggelse – en blandstad – bidrar till en mer sammanhållen stad.

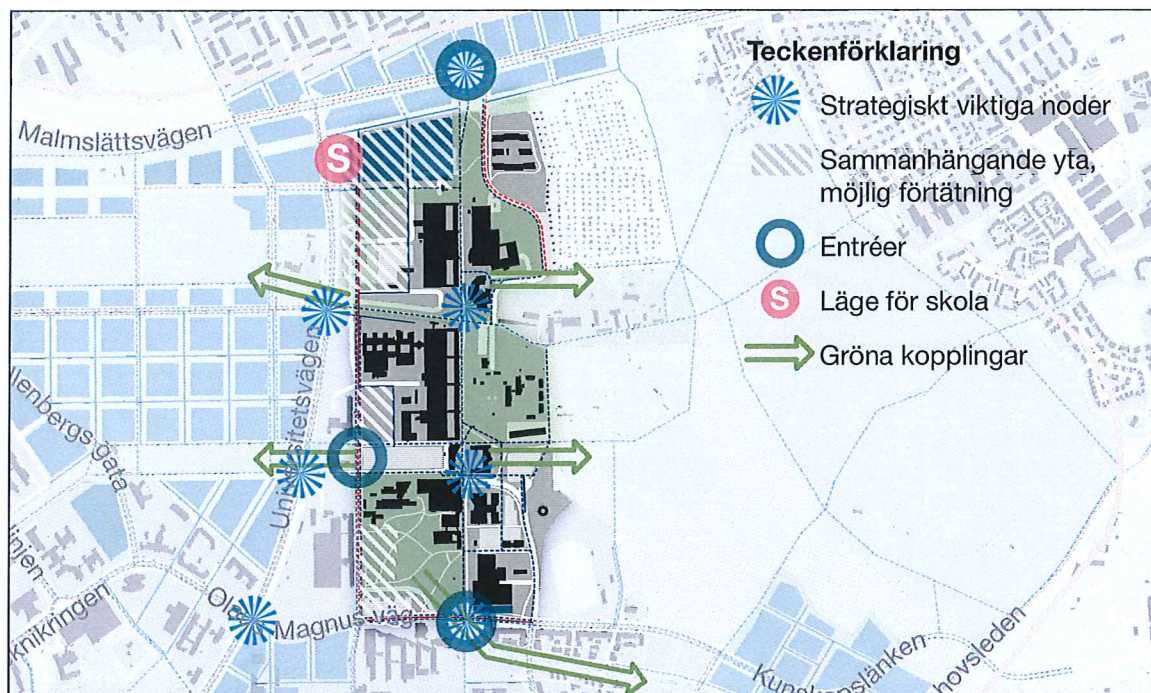
En större variation av funktioner möjliggörs inom planområdet. Detta innebär att bostäder medges även inom verksamhetsområdena och vice versa. Handel och service tillåts i samtliga delområden. För att underlätta etableringen av service kan den initialt lokaliseras till större hållplatser och bytespunkter för kollektivtrafiken där det finns ett flöde av människor. På sikt kan servicen successivt spridas ut längs huvudstråken och i övriga delar av planområdet.

Delområdesbeskrivning

Varje delområde beskrivs på följande sidor. Indelningen i olika delområdena bottenar i den övergripande stadsbyggnadsidén för respektive område.



Universitetsområdet



Större sammanhängande ytor mot större gator skrafferas där en alternativ markanvändning skulle stärka den övergripande strukturen. Andra ytor kan också vara intressanta att studera för kompletterande bebyggelse.

[Stadsbyggnadskarakteristik] Det område som rymmer Linköpings universitet, fortsättningsvis kallat Universitetsområdet, är i huvudsak en kunskapsmiljö och bör vid framtida utveckling förstärkas som sådan. Området har i grunden en robust struktur, vilken med fördel kan befästas ytterligare för att skapa ett sammanhållet campus med goda kopplingar till omgivande områden och ökad intern orienterbarhet. Med hjälp av kompletterande bebyggelse och bearbetning av kringliggande gator markeras Universitetsområdet tydligare mot omgivningarna än idag och entréerna till området tydliggörs.

[Gatustruktur och kopplingar] Som både lokal och regional målpunkt är det viktigt att Universitetsområdet har tydliga och effektiva kollektivtrafikförbindelser till och från området men också att det möter och kopplar till anslutande stadsstruktur.

Inom Universitetsområdet bekräftas det centrala gång- och cykelstråket, kallat Corson, som ryggraden i området. Stråket behöver ges en annan utformning än idag för att lösa de konflikter mellan cyklister och gående som nu finns. Stråket rätas också upp i norr,

så att det på ett tydligare sätt möter Malmslättsvägen. Mötet med Malmslättsvägen utgör en viktig entré till Universitetsområdet med en ny busshållplats och en platsbildning som möter Märkesbacken. Busshållplatsen blir en större bytespunkt för kollektivtrafiken vilket bör tillvaratas genom en platsbildning med möjlighet till etablering av service.

Den primära korsningen mellan Malmslättsvägen och Corson bör kunna vara både i plan och planskild. Det senare för att kunna upprätthålla en kontinuitet i de stora flöden av gående och cyklister mellan Universitetet och Ryd. Utformningen av en tunnel bör utmärkas av luftighet och upplevas som en öppen och trygg förbindelse. En passage under Malmslättsvägen förstärker Märkesbacken som landskapselement.

Vid busshållplatsen bör det även finnas ett trafikreglerat övergångsställe vilken bör samordnas med passagen i plan. Korsningen i plan är också kopplad till den gång- och cykelväg som löper utmed Malmslättsvägen österut, mot innerstaden. En förstudie kring en förändrad utformning av Malmslättsvägen pågår där frågorna kring specifika lösningar studeras närmare.

I söder skapas ett tydligt avslut på Corson vid ett nytt torg vid Campushallen. Söder om torget övergår Corson idag till en ordinarie gång- och cykelväg. Sträckningen mellan torget och Lambohovsleden kan med fördel rätas upp för att skapa ökad tydlighet i gång- och cykelstråket och mer effektiva ytor för exploatering.

För att stärka det fysiska sambandet mellan Universitetsområdet och Science Park Mjärdevi samt mellan Universitetsområdet och det nya bebyggelseområdet Norra Mjärdevi förstärks de tre parallella kopplingarna i öst-västlig riktning; via Hans Meijers väg, via Mäster Mattias väg och via Olaus Magnus väg. Kopplingarna bidrar också till ökad orienterbarhet genom att entréerna till Universitetsområdet förtydligas. Kopplingen via Olaus Magnus väg avses bli ett stråk med handel och service tillgängligt för samtliga trafikslag. Över torgytan tillåts dock ej biltrafik. Stråket har en centrumpunkt i vardera riktningen: Torget söder om Campushallen i öster och Mjärdevi Center i väster. Kopplingen via Mäster Mattias väg avses bli ett stråk från universitets nya studentcentrum öster om Corson till Mjärdevi Center via ett parkområde. Detta är i huvudsak ett gång- och cykelstråk. Kopplingen norr om Mäster Mattias väg förbinder Universitetsområdet med det nya bebyggelseområdet Norra Mjärdevi.

[Bebyggelse och funktioner] Ny bebyggelse inom Universitetsområdet uppförs som tillägg i befintlig struktur och rymmer i huvudsak universitetsverksamheter. Bebyggelsen bör placeras och utformas med hänsyn till befintlig bebyggelse, men samtidigt bidra till att skapa tydligare kopplingar inom området och till kringliggande områden samt ökad orienterbarhet. Ur ett kulturhistoriskt perspektiv har universitetets tidiga struktur ett värde som bör tillvaratas vid kompletteringar.

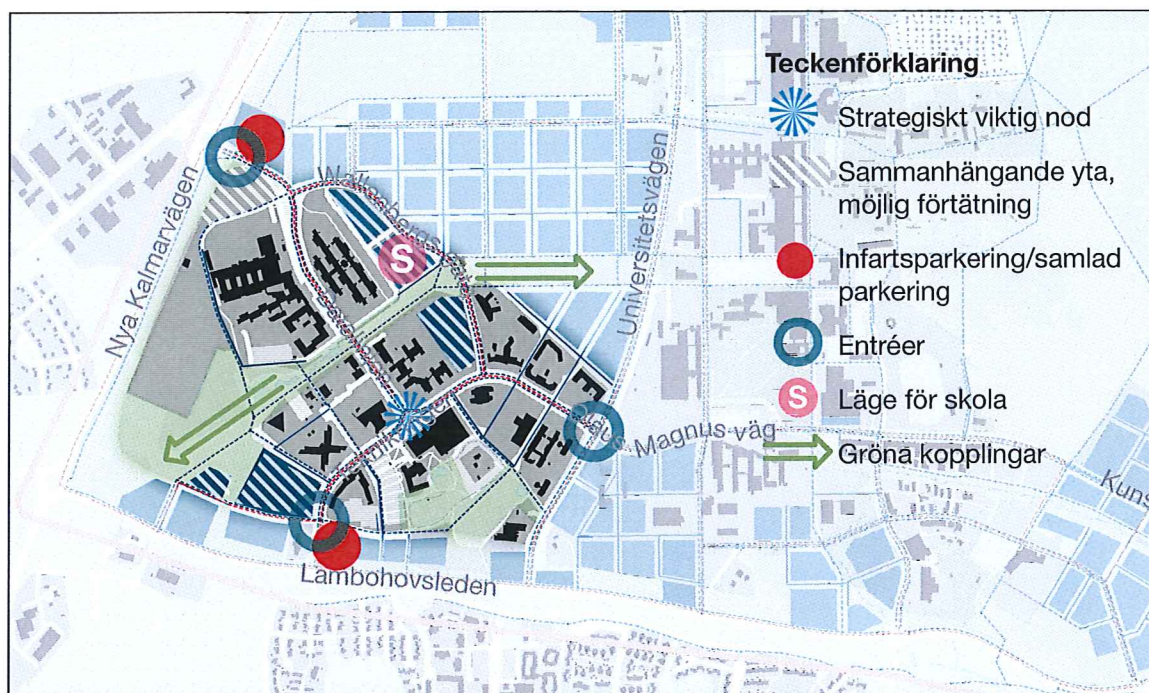
Bebyggelsen i söder, utmed Olaus Magnus väg innehåller med fördel både bostäder och verksamheter för att stärka serviceunderlaget för torget samt servicestråket. Vid komplettering av bostäder längs Malmslättsvägen finns behov av skola. Ett bra läge skulle kunna vara inom norra delen av Universitetsområdet i anslutning till skogsdungen som i delar skulle kunna bevaras. Vidare utredning sker i nästa planeringsstadium.

Framtida utveckling av Valla folkhögskola sker i huvudsak inom befintligt verksamhetsområde men mötet med Universitetsområdet längs Corson kan utvecklas. Miljöernas kontrasterande karaktär med bebyggelse från olika tidsepoker, kan skapa intressanta miljöer. Området runt Valla folkhögskola och allén åt nordväst till gårdsbebyggelsen väster om Universitetsvägen har kulturhistoriska värden, se *Kulturmiljöunderlag för Mjärdevi och Västra Valla, integrerad landskapskaraktersanalys* för vidare information.

[Grönstruktur och mötesplatser] Gröna miljöer och mötesplatser är viktiga element inom Universitetsområdet eftersom de har såväl ekologiska som sociala värden och är en del av den övergripande strukturen. Universitetsparken är områdets större park som kan utvecklas ytterligare, bland annat genom att få målpunkter och stadga i omgivande miljöer, exempelvis genom kompletterande bebyggelse. Som komplement till Universitetsparken kan fickparker och mindre torgmiljöer utvecklas inom området. Vallaskogens närhet med rekreativa miljöer är en stor tillgång som skulle kunna nyttjas mer.

Naturvärden inom delområdet är främst lokaliserade till miljön runt Valla folkhögskola med de äldre träden som hyser rödlistade lavar och insekter. Miljöerna i anslutning till folkhögskolan bevaras och utvecklas varsamt.

Science Park Mjärdevi



Större sammanhängande ytor mot större gator skrafferas där en alternativ markanvändning skulle stärka den övergripande strukturen. Även andra, mindre ytor, kan också vara intressanta att studera för kompletterande bebyggelse.

[Stadsbyggnadskarakteristik] Science Park Mjärdevi är i huvudsak en kunskaps- och innovationsmiljö, vilket bör vara den huvudsakliga utgångspunkten för framtida utveckling av området. Området är planerat utifrån den etablerade stadsbyggnadsidéen om hus i park, det vill säga friliggande byggnader i uppbrutna kvarter, ett slutet gatunät och grönska som ett starkt rumsbildande element. Stadsbyggnadsidéen har dock inte fullföljts vid uppbyggnad av området. Stora parkeringsytor, breda vägområden och en otydlig grönstruktur gör att området upplevs som storskaligt och svårorienterat. Idag är det dessutom delvis andra egenskaper som efterfrågas i kunskapsmiljöer, jämfört med när området etablerades. De kvaliteter som behöver tillföras Science Park Mjärdevi är på ett övergripande plan ökad aktivitet, större utbud av service, fler mötesplatser och en tydligare identitet.

[Gatustruktur och kopplingar] De två större gatorna inom området, Datalinjen och Teknikringen, förblir ryggraden i Science Park Mjärdevi tillsammans med det gröna stråket inklusive dess gång- och cykelstråk. Wallenbergs gata får ökad betydelse i och med att ny bebyggelse uppförs utmed denna. Mindre gator i området binds samman med nya gator och på

så sätt skapas ett kontinuerligt och självförklarande gatunät. För att öka effektiviteten i markanvändningen och orienterbarheten i området, samt främja ökad aktivitet kan matargator som löper parallellt med de större gatorna med fördel tas bort. Området anpassas efter gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta görs både genom bearbetning av befintliga gatusektioner och genom anläggande av nya gator.

Två starka kopplingar till Universitetsområdet skapas genom utveckling av befintliga stråk och anläggande av nya. Den starkaste och befintliga kopplingen utgörs av Teknikringen och Olaus Magnus väg och den nya kopplingen innebär en förlängning av Mäster Mattias väg som övergår i ett gång- och cykelstråk som förbinder Universitetsområdet med Science Park Mjärdevi.

Med hjälp av kompletterande bebyggelse och bearbetning av kringliggande gator annonseras Science Park Mjärdevi mot omgivningarna i större utsträckning än idag och entréerna till området tydliggörs.

[Bebyggelse och funktioner] Ny bebyggelse inom Science Park Mjärdevi uppförs som tillägg i befintlig struktur utifrån stadsbyggnadsidéen hus i park. Miljön

är tillåtande och byggnaderna kan variera i höjd och form. Viktigt är dock att kompletterande bebyggelse och satsningar på utomhusmiljön stärker och utvecklar kvalitén hus i park med en kvalitativ utomhusmiljö, både på kvartersmark och i det offentliga rummet.

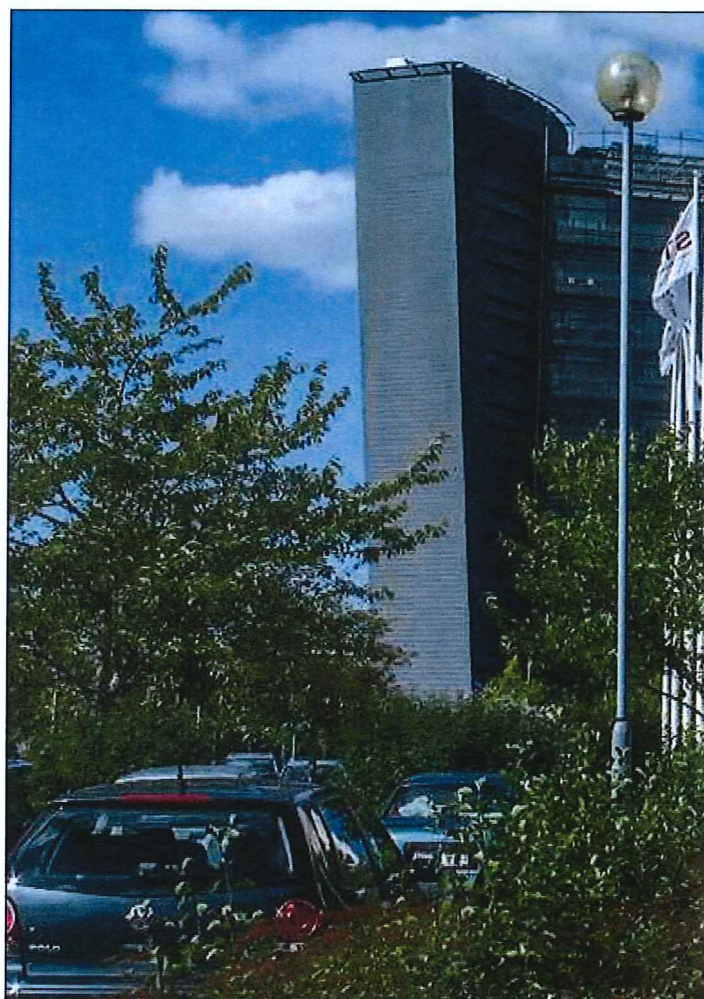
Ny bebyggelse placeras och utformas så att relationen till gatan tydliggörs och främjar en aktiv, livfull gatumiljö men även tydliggör vilka ytor som är privata eller offentliga för att undvika outnyttjade ytor. Platsbildningar vid entréerna bör anpassas till cyklister och gående.

Inom området finns identitetsskapande byggnader, gångstråk och värdefulla parkmiljöer som utgör viktiga karaktärsdrag för området. Symbolbyggnaden Mjärdevi Center är exempelvis viktig för förståelsen av området men är även intressant ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Likaså har Mjärdevis gamla gårdsmiljö, integrerad i en parkmiljö bakom Collegium, höga kulturhistoriska värden som bevaras och vävs in i utvecklingen av området.

Kompletteringsbebyggelse lokaliseras i första hand till de ytor som idag utgör markparkering för bil samt till restytor mellan befintliga byggnader och mellan befintliga byggnader och gator.

För att effektivisera parkeringen och därmed kunna exploatera marken kan parkeringshus med fördel uppföras i strategiska lägen, se avsnitt Trafik – parkering sid. 17. I de fall markparkering även fortsättningsvis är nödvändig bör denna placeras bakom bebyggelsen, sett från gata.

Inom Science Park Mjärdevi medges idag primärt forsknings- och utvecklingsindustri. Vid fortsatt utveckling av området möjliggörs också handel, service,



Mjärdevi Center.

skola och bostäder samtidigt som det är viktigt att bibehålla områdets karaktär men också att befintliga verksamheter ska kunna vara kvar och utvecklas. De nya funktionerna koncentreras i första hand längs Teknikringen, från Mjärdevi Center till Universitetsvägen. Initialt stärks noderna men servicen kan på sikt utvecklas längs stråket. Bostäder kan på sikt lokaliseras även till andra platser inom området. Lämplig lokalisering utreds då i varje enskilt fall. Generellt bör bostäder och skola, förskola förläggas där de inte riskerar att störa eller störas av befintliga verksamheter och där det finns boendekvaliteter i form av gröna miljöer och närhet till kollektivtrafik. För att möjliggöra nya funktioner i området krävs en översyn av gällande detaljplaner.

[Grönstruktur och mötesplatser] Grönstrukturen inom Science Park Mjärdevi utvecklas genom att befintligt parkstråk i sydvästlig-nordöstlig riktning till-



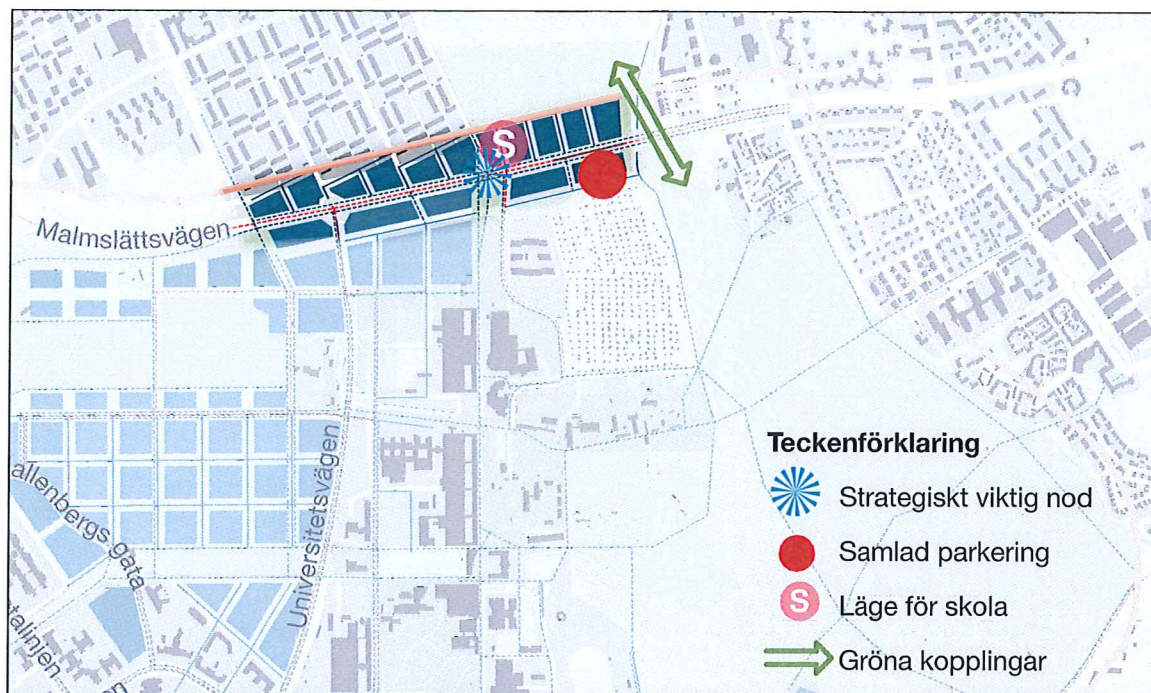
gängliggörs i ökad utsträckning och kopplas samman med ett nytt parkstråk mellan Science Park Mjärdevi och Universitetsområdet. Naturvärden inom området är främst lokaliserade till stråket. Höga naturvärden återfinns i stråkets sydvästra del i form av ett hävdat kalkkärr. Angränsade fuktäng kan utvecklas med hävd. Området i stråkets sydvästra del är dessutom värdefullt för ett antal rödlistade arter. I anslutning till höjden i stråkets östra del vid Universitetsvägen, finns partier med äldre tallar samt dammar med bland annat Större- och Mindre vattensalamander. Befintliga gröna miljöer innehåller en del naturvärden som kan utvecklas med skötsel och bli en tillgång även ur ett upplevelseperspektiv. Stråket mellan Science Park Mjärdevi och Universitetsområdet kan utvecklas till ett rekreativt stråk med varierade naturupplevelser.

Det är dock viktigt att Mjärdeviparken kompletteras med fler iordningställda parkmiljöer och aktivitetsytor

för att stärka stadskaraktären i området. Bland annat föreslås norra delen av parkstråket kunna utgöra en del av en ny stadsdelspark, se *Offentliga mötesplatser - torg och gröna miljöer* sid. 55. Parken skulle kunna utgöra en viktig gemensam grön miljö för Universitetsområdet, Science Park Mjärdevi och intilliggande områden. Området behöver även närparker, se karta sid 40. Lokaliseringen är beroende på var bostäderna placeras.

De gröna inslagen i gaturummen är karaktäristiskt för Science Park Mjärdevi idag och bör vara en utgångspunkt även vid fortsatt utveckling av området. Inom kvartersmark kan mindre parker med fördel anläggas, i form av exempelvis fickparker.

Bl 1 Malmslättsvägen



[Stadsbyggnadskarakteristik] Norr och söder om Malmslättsvägen, mellan Ryds allé och Vallarondellen, finns outnyttjade markområden som kan bebyggas med bostäder och verksamheter. I samband med detta omvandlas Malmslättsvägen från väg med karaktär av motortrafikled till en stadsgata. Idag utgör Malmslättsvägen led för transporter av farligt gods vilket påverkar möjligheten att bygga i anslutning till vägen. En förstudie kring en förändrad utformning av Malmslättsvägen och anslutande markområden pågår och frågorna kring specifika lösningar studeras närmare inom ramen för denna. I samband med förstudien utreds behovet av en eventuell riskanalys avseende farligtgodstransporter.

[Gatustruktur och kopplingar] Malmslättsvägens sektion bearbetas och ges olika utformning och funktion på olika sträckor. Närmas innerstaden skapas en passage mellan Rydsskogen och Vallaskogen. Passagen är viktig både ur ett rekreativt och ett ekologiskt perspektiv. Antalet barriärer mellan rekreationsområdena, över/under gator bör minimeras.

Det är även viktigt att stärka den stadsmässiga kopplingen längs Malmslättsvägen för att binda samman universitetet och stadsdelarna med innerstaden.

Övergripande föreslås att Vallarondellen ersätts med en mindre cirkulationsplats och att Universitetsvägen rätas ut och ansluter till Malmslättsvägen i ny korsningspunkt. Även Studievägen ansluter till Malmslättsvägen i en ny korsning. Kopplingarna mellan Ryd och Mjärdevi och Universitetsområdet stärks också genom attraktiva och gena gång- och cykelstråk, förslagsvis vid Ryds allé och vid entrén till Universitetsområdet vid Corsons förlängning. Önskvärt vore om Ryds allé kan återställas till sin ursprungliga längd och sträckning. Om gång- och cykelvägens passage ska anordnas i plan eller under Malmslättsvägen avses detaljstuderas i ett senare planeringsskede.

Corsons möte med Malmslättsvägen utgör Universitetsområdets huvudentré med en ny busshållplats och en platsbildning som möter Märkesbacken. Busshållplatsen blir en större bytespunkt för kollektivtrafiken vilket bör tillvaratas genom en platsbildning med möjlighet till etablering av service. Den primära korsningen mellan Malmslättsvägen och Corson bör kunna vara både i plan och planskild. Det senare för att kunna upprätthålla en kontinuitet i de stora flödena av gående och cyklister mellan Universitetet och Ryd. Utformningen av en tunnel bör utmärkas av en luftighet och upplevas som en öppen och trygg förbindelse. En

passage under Malmslättsvägen förstärker Märkesbacken som landskapselement.

Vid busshållplatsen bör det även finnas ett trafikreglerat övergångsställe vilken bör samordnas med passagen i plan. Korsningen i plan är också kopplad till den gång- och cykelväg som löper utmed Malmslättsvägen österut, mot innerstaden.

[Bebyggelse och funktioner] Utmed Malmslättsvägens norra sida uppförs ny bebyggelse, i huvudsak för bostadsändamål men med möjlighet till inslag av verksamheter. Om skola/förskola behöver anläggas placeras den med fördel mot Rydskogen. Ett alternativt läge skulle kunna vara i norra Universitetsområdet, se beskrivning för *Universitetsområdet*, sid. 17. Bebyggelsen bör knyta an till befintlig gatu- och bebyggelsestruktur i Ryd men också relatera till Malmslättsvägen och bebyggelsen söder om denna.

Utmed Malmslättsvägens södra sida uppförs ny bebyggelse för bostads- och verksamhetsändamål. Bebyggelsen bör knyta an till befintlig gatustruktur i Universitetsområdet samt till gatu- och bebyggelsestrukturen norr om Malmslättsvägen och väster om Universitetsvägen.

Vid utbyggnad av området mellan Ryd, Rydskogen och Malmslättsvägen kan det på sikt bli nödvändigt att hitta en annan lokalisering för de bensinstationer som ligger där idag. Anledningen är att bensinstationer kan vara svåra att infoga i en tätare stadsstruktur på grund av riskfaktorer.

[Grönstruktur och mötesplatser] I områdets östra del finns möjligheter att förbättra passagen och den gröna kopplingen mellan Ryd- och Vallaskogen. En förbättrad passage mellan rekreationsområdena

förbättrar den ekologiska kopplingen. Målet bör även vara att i passagen minimera antalet korsande vägar och stärka orienterbarheten för gående och cyklister. Hur denna koppling ska utformas studeras närmare i fortsatt planering.

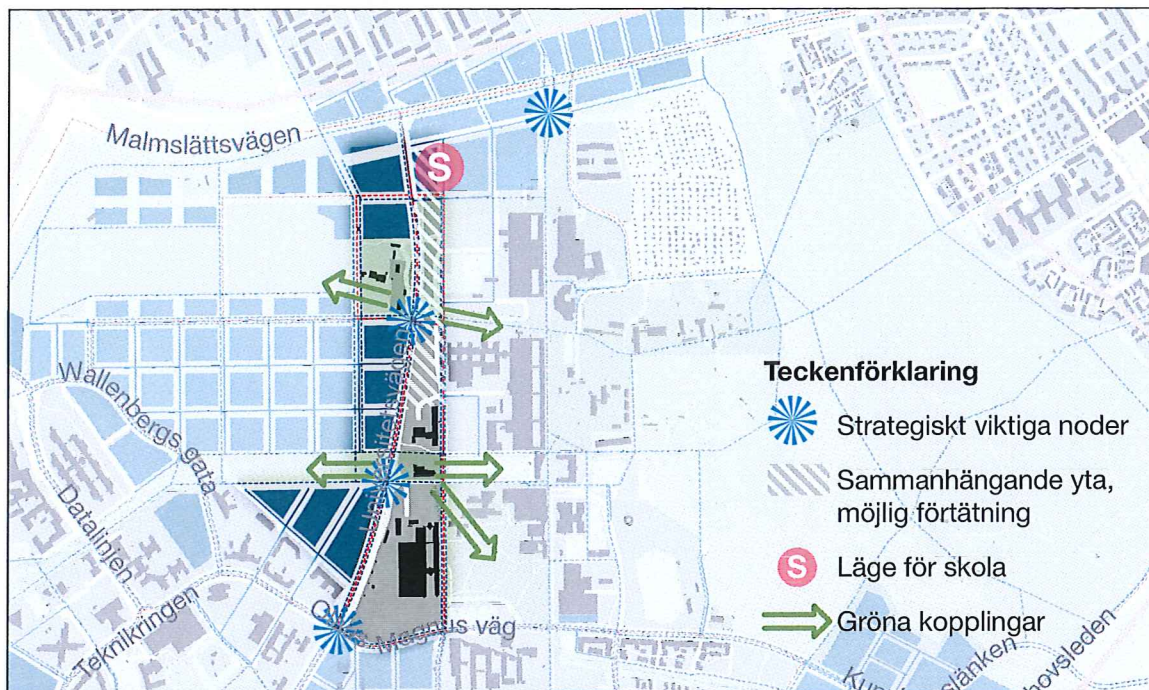


Gång- och cykelväg mellan Ryd och Universitetsområdet.



Märkesbacken, passage under Universitetsvägen.

Bl 2 Universitetsvägen



Större sammanhängande ytor mot större gator skrafferas där en alternativ markanvändning skulle stärka den övergripande strukturen. Andra ytor kan också vara intressanta att studera för kompletterande bebyggelse.

[Stadsbyggnadskaraktär] Universitetsvägen utgör en del av stadens yttre ring och kommer även fortsättningsvis att vara det. För att minimera upplevelsen av barriär och tona ner trafikledsutformningen omvandlas vägen till en stadsgata och blir – när barriäreffekten minskat – den sammanhållande länken mellan planområdets östra och västra del. Vägen utgör även ett huvudstråk för kollektivtrafiken och ett huvudstråk för handel och service inom området.

[Gatustruktur och kopplingar] Universitetsvägen sträckning i norr rätas upp, så att den ansluter till Malmslättsvägen öster om Ryds allé. På så sätt ökar orienterbarheten och kopplingen till såväl Ryd som till Linköpings innerstad stärks. Universitetsvägens sektion bearbetas och ges olika utformning och funktion på olika sträckor. Genomgående föreslås kollektivtrafiken få separata körfält för att stärka framkomligheten.

Som en del av utbyggnaden kring Universitetsvägen och som ett led i att stärka sambanden mellan Universitetsområdet och Mjärdevi skapas fler kopplingar över vägen. Dessa utgår från befintlig struktur i Universitetsområdet och kopplas samman med de nya strukturerna väster om Universitetsvägen. Tre kors-

ningspunkter, noder förstärks till mindre platsbildningar. Nodernas läge sammanfaller med hållplatser för kollektivtrafiken.

För kollektivtrafiken bör korsningarna om möjligt vara signalprioriterade till kollektivtrafikens fördel.

[Bebyggelse och funktioner] Utmed Universitetsvägen kompletteras strukturen med ny bebyggelse med målet att skapa en mer stadsmässig karaktär. I området finns pågående verksamheter som eventuell komplettering anpassas till. Innehållsmässigt bör eftersträvas en blandning av bostäder och verksamheter, en del med koppling till universitetet. Den nya bebyggelsen bör i den utsträckning det är möjligt, adresseras mot både Olaus Magnus väg och Universitetsvägen. Detta bidrar till att ge Universitetsvägen en karaktär av stadsgata och förstärka Olaus Magnus väg som ett internt stråk för Universitetsområdet.

Framförallt södra delen av området mellan Mäster Mattias väg och Olaus Magnus väg, utgör ett viktigt möte mellan universitetet och Science Park Mjärdevi vilket tas till vara i utformning och innehåll av området. Exempelvis skulle gemensamma konferens-



Universitetsvägen.

anläggningar eller andra möteslokaler lokaliseras hit. Övergripande ska området dock präglas av en stadsmässighet och starka gaturummen.

I norr, på Universitetsvägens västra sida, bibehålls Driving rangen så länge det finns en 9-håls golfbana, se *Norra Mjärdevi* sid.26. Driving rangen utgör tillsammans med golfrestaurangen en mötesplats. Dess offentlighet i förhållande till det övriga golfbaneområdet tydliggörs av gång- och cykelstråket från Ryd som passerar mellan dem.

Utmed Universitetsvägen bör det ges utrymme för handel och service i byggnadernas bottenvåningar. Initialt koncentreras servicen förslagsvis till de tre noderna för att sedan successivt kunna etableras längs större delar av stråket.

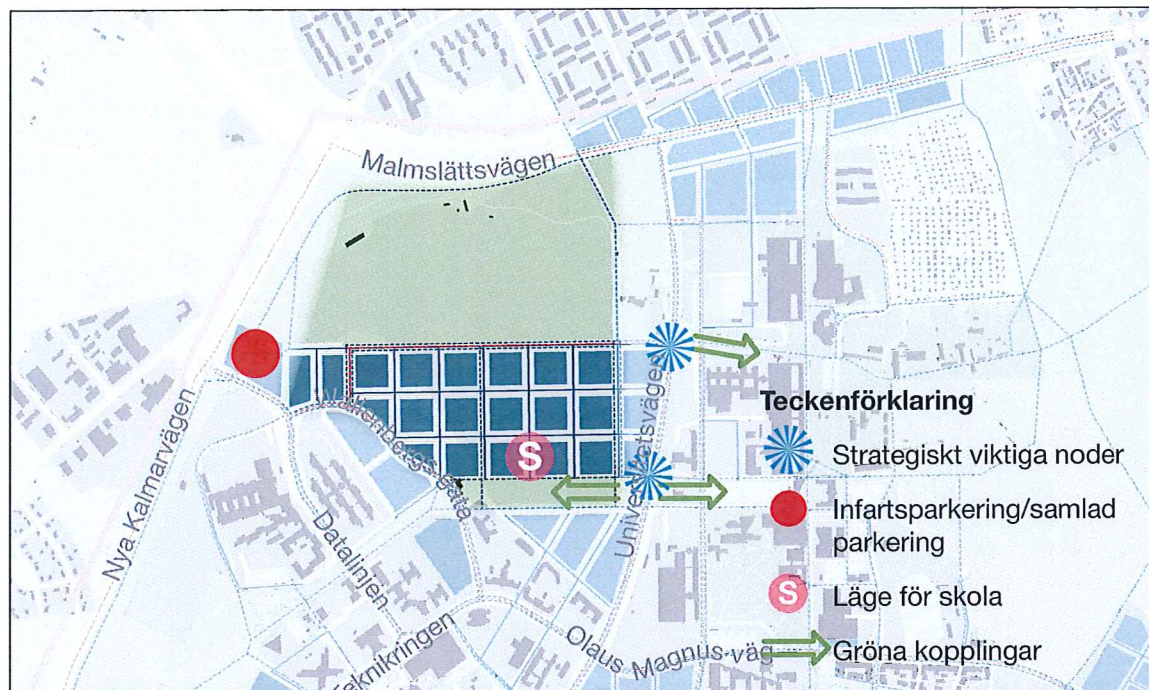
[Grönstruktur och mötesplatser] Två större gröna stråk med en öst-västlig utbredning passerar genom området. Det norra stråket kopplar samman av befintliga skogsdungar av gamla tallar i väster och sträcker sig åt öster över Universitetsvägen. På östra sidan fortsätter stråket via allén mot Valla gård och Vallaskogen. Strax norr om stråket, på Universitets-

vägens östra sida, finns även ett område med höga naturvärden, också det bestående av gamla tallar. Flera av träden är mellan 150 och 200 år. Stråket utgör en grön koppling mellan Norra Mjärdevi och Universitetsområdet. Det södra stråket ingår i parkstråket mellan Universitetsområdet och Science Park Mjärdevi. Parkstråket utformas med gång- och cykelvägar på båda sidor, se även *Science Park Mjärdevi*, sid. 19.



Skyddsvärda gamla tallar öster om Universitetsvägen.

Bl 3 Norra Mjärdevi



Etapp ett i Norra Mjärdevi.

[Stadsbyggnadskaraktär] Området norr om Science Park Mjärdevi, som idag utgör golfbana, bebyggs och kallas fortsättningsvis Norra Mjärdevi. Utbyggnaden kan ske i etapper. Genom att dela upp byggnationen i två etapper där den södra delen av området bebyggs i en första etapp kan den norra delen inklusive Driving rangen utgöra en 9-håls golfbana och fungerar som en stadsbana. I en senare utbyggnadsetapp bebyggs också den norra delen.

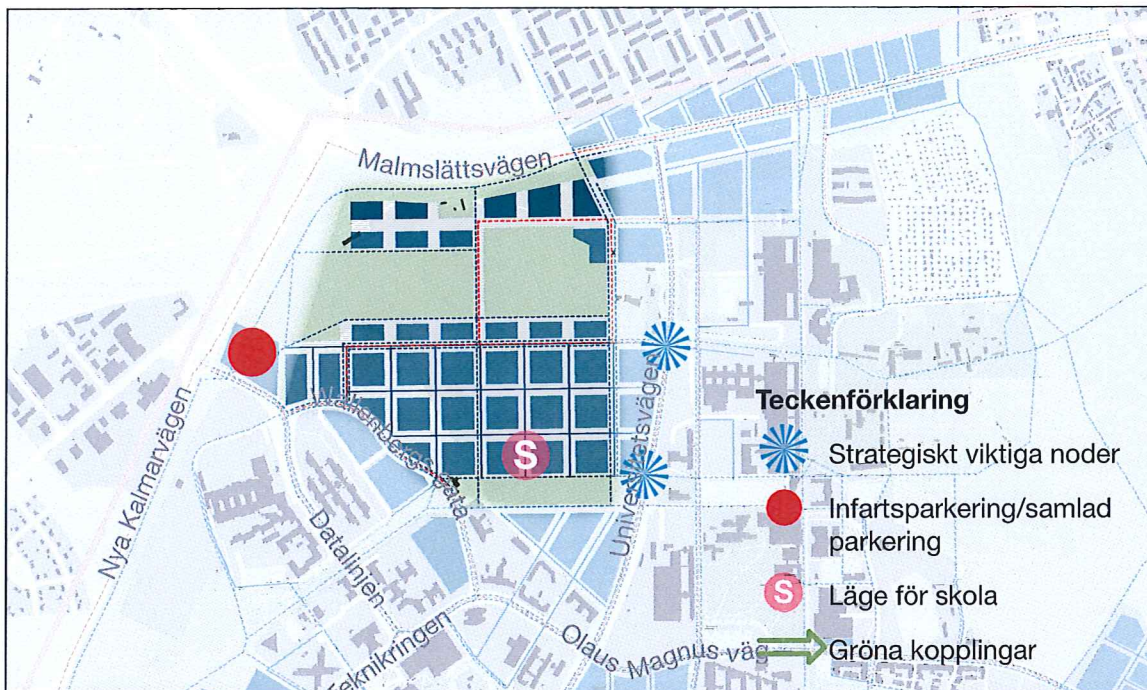
Delområdet bör ges en stadsmässig karaktär men med inslag av grönska. De gröna inslagen blir både karaktärskapande och utgör rekreationsområden för boende i området, verksamma i Science Park Mjärdevi och på universitetet.

[Gatustruktur och kopplingar] Strukturen utgår från befintliga strukturer i Science Park Mjärdevi och i Universitetsområdet samt de natur- och kulturvärden och den topografi som finns i området. Två öst-västliga stråk förbinder Norra Mjärdevi med Universitetsområdet och i förlängningen med Vallaskogen och Linköpings innerstad.

Genom bebyggelse utmed Universitetsvägen och Malmslättsvägen skapas också samband mellan Norra

Mjärdevi, Universitetsområdet, Ryd och Linköpings innerstad. Sträckningen för Ryds allé ses över liksom passagen över/under Malmslättsvägen. Om passagen för gång- och cykelvägen ska anordnas i plan eller under vägen detaljstuderas i ett senare planeringsskede.

[Bebyggelse och funktioner] Norra Mjärdevi bebyggs i huvudsak med bostäder med inslag av verksamheter. För att Norra Mjärdevi ska bli en attraktiv stadsdel, som är väl integrerad i staden, krävs att bebyggelsen placeras och utformas så att den samspelar med kringliggande områden och platsens förutsättningar. På ett övergripande plan bör en blandning av bebyggelse-typer och boendeformer eftersträvas. Norra Mjärdevi utvecklas med en tydlig kvartersstruktur inom vilken en blandning av slutna kvarter, täta stadsradhus och inslag av punkthus kan tillskapas. Strukturen inom området avses utredas vidare i senare planeringsskeden. Inom området placeras en skola. Lämpligt läge skulle kunna vara mot det södra grönstråket. Behövs ytterligare en skola kan den lokaliseras väster om Wallenbergs gata. För Norra Mjärdevi, inklusive stråket längs Universitetsvägen behövs troligen ca 2-4 förskolor a 160 platser. Lämpliga lägen studeras i detaljplaneskedet.



Ettap två i Norra Mjärdevi.

[Grönstruktur och mötesplatser] Två större gröna miljöer med en öst-västlig utbredning ansluter till området, se karta på sid. 40. Det norra området utgörs av befintliga skogsdungar av gamla tallar och sträcker sig åt öster över Universitetsvägen. På östra sidan fortsätter stråket via allén mot Valla gård och Vallaskogen. Stråket utgör en grön koppling mellan Norra Mjärdevi och Universitetsområdet. Det södra stråket ingår i parkstråket mellan Universitetsområdet och Science Park Mjärdevi.

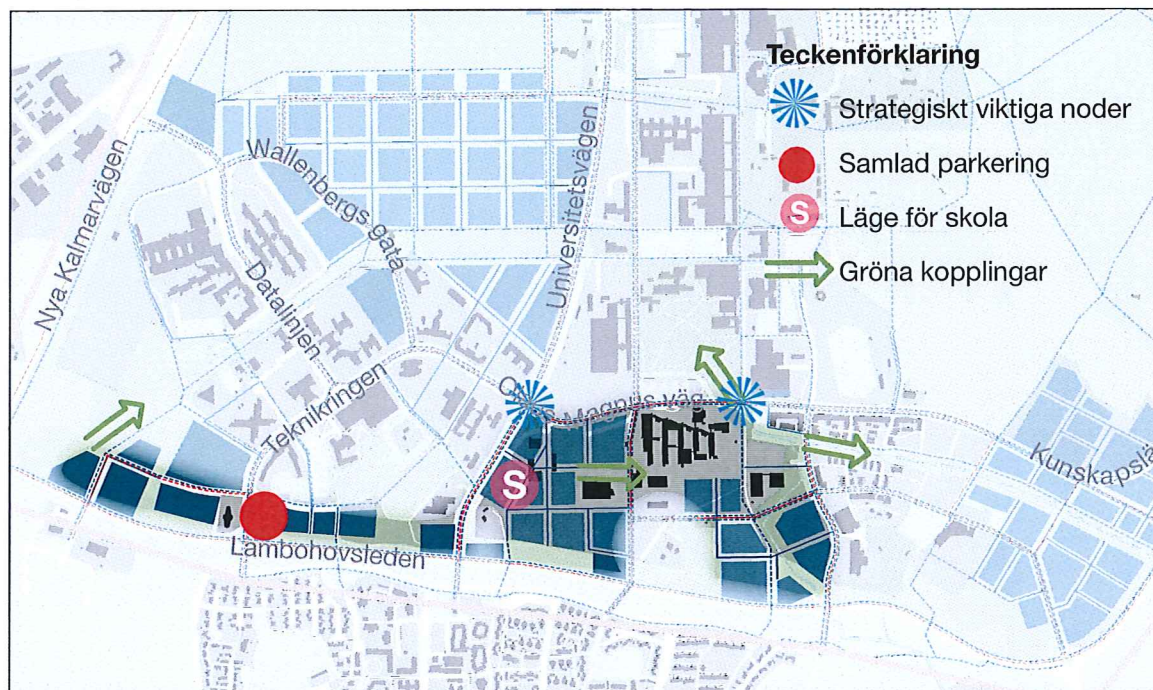
Parkstråket utformas med gång- och cykelvägar på båda sidor, se även *Science Park Mjärdevi*, sid. 19.

Längs båda stråken bör mötet mellan bebyggelse och den gröna miljön stärkas genom tankesättet ”kajer mot det gröna”, vilket innebär att gränssnittet mellan grönområdena och bebyggelsen bearbetas på liknande sätt som om det varit ett gränssnitt mellan vatten och bebyggelse. Se även sid. 40.



Utanför området, väster om Wallenbergs gata, finns idag ett stort parkerings- och grönområde.

Bl 4 Lambohovsleden



[Stadsbyggnadskaraktär] Lambohovsleden utgör en del av stadens yttre ring och kommer även fortsättningsvis att vara en viktig förbindelse i öst- västlig riktning för södra Linköping. Leden kommer därmed ha en hög trafikbelastning och på sikt kan den behöva byggas om till fyra körfält. Trafikmängderna med bullerstörningar och transporter med farligt gods påverkar möjligheterna att bygga längs vägen. Avsikten är ändå att tona ner upplevelsen av trafikled genom att möta med bebyggelse nya och befintliga korsningspunkter. En riskanalys kan behöva genomföras för att se vilken typ av bebyggelse och vilka avstånd som kan vara lämplig med hänsyn till farligtgodstransporterna. I övriga delar av delområdet är målsättningen att skapa en blandstad där verksamheter och service blandas med bostäder i en tydlig kvartersstruktur.

[Gatustruktur och kopplingar] Längs Lambohovsleden skapas ett par nya korsningspunkter för att få ett tydligare trafiknät i området och för att tydligare knyta det till Lambohov och innerstaden. För att tona ner upplevelsen av trafikled förändras vägens gröna karaktär genom att befintliga naturområden i anslutning till vägen utvecklas till stadsmässig grönska. På så sätt skapas en starkare identitet för vägen och samspelen mellan staden och närliggande naturområden

tydliggörs. Vid omgestaltningen bör även en gång- och cykelväg förläggas längs vägens norra sida.

Området omgärdas av starka karaktärsområden med Science Park Mjärdevi i väster, Universitetsområdet i norr och Vallastaden i öster. I området vävs dessa karaktärer samman i en blandad kvartersstad. Universitetsvägen och Olaus Magnus väg är viktiga stråk som på sikt också kan förstärkas med service. För att stärka stråkens stadsmässighet och attraktivitet är det viktigt att tillkommande bebyggelse i anslutning till gatorna stärker gaturummet.

Den nord-sydliga sträckningen av Olaus Magnus väg förlängs mot söder och kopplas ihop med Lambohovsleden. Den nya anslutningen blir infart till området söder om Olaus Magnus väg.

[Bebyggelse och funktioner] Strukturen kompletteras med ny bebyggelse med målet att skapa en mer stadsmässig karaktär. I området finns pågående verksamheter med särskilda förutsättningar som kompletterande bebyggelse behöver anpassas till.

Vid korsningspunkterna mot Lambohovsleden uppförs ny bebyggelse för verksamhetsändamål. Där det är

möjligt kan liknande förtätningar kring Lambohovsledens tvärgator med fördel göras även på södra sidan av vägen. Längre ifrån Lambohovsleden bör målsättningen vara att skapa en blandstad där verksamheter och service blandas med bostäder i en tydlig kvartersstruktur. Den kulturhistoriskt intressanta miljön vid Mjärdevi Västergård bevaras och vävs in i den nya strukturen.

Service lokaliseras främst till stråken Universitetsvägen och Olaus Magnus väg i Kunskapslänkens förlängning. Initialt bör servicen placeras vid korsningspunkterna, noderna, och hållplatserna vid Universitetsvägen/Olaus Magnus väg samt vid torget söder om Campushallen för att dra nytta av flödet av människor. Inom området placeras en skola. Lämpligt läge skulle kunna vara mitt i området.

För att bland annat frigöra mark för exploatering i Mjärdevi föreslås ett parkeringshus vid korsningen Universitetsvägen/Lambohovsleden.

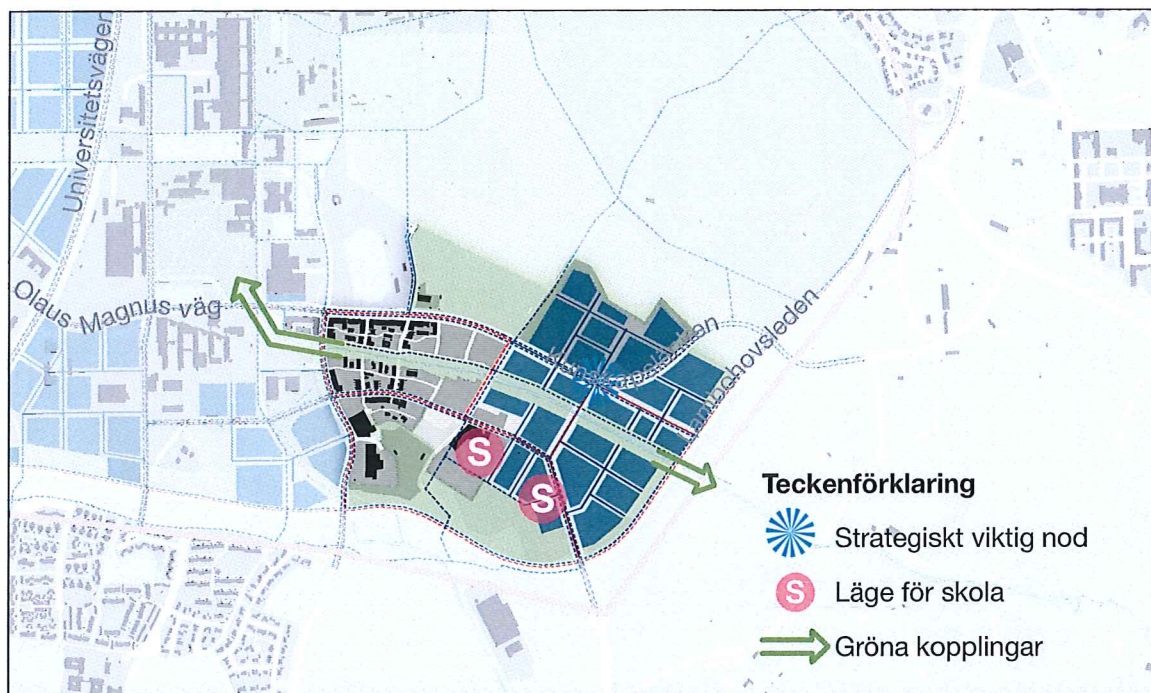
Hetvattencentralen i området har ett skyddsavstånd, se sid. 64, *Observationsavstånd till hälso- och miljöpåverkande verksamhet*.

[Grönstruktur och mötesplatser] Inom området finns ett par områden med olika naturvärden av klass 3, påtagligt naturvärde. I den mån det går infogas naturvärdena i bebyggelsestrukturen. Närmast Lambohovsleden löper en bullervall vilken till stora delar kommer att bevaras. För att tona ner upplevelsen av led bör bullervallen, vid en ombyggnation av Lambohovsleden, bearbetas för att få en mer stadsmässig inramning av vägen.



Strategiskt viktig nod utmed Olaus Magnus väg, vid torget söder om Campushallen.

Bl 5 Vallastaden



[Stadsbyggnadskaraktär] Området utgör ett utbyggnadsområde för blandad bebyggelse och utgör en fortsättning på befintligt bebyggelseområde. Tillkommande bebyggelse bör eftersträva en blandstadsstruktur och innehålla bostäder, verksamheter och service.

[Gatustruktur och kopplingar] Området bör utformas så att gatustruktur, bebyggelsestruktur och grönstruktur på ett tydligt sätt samspelar med övriga Vallastaden. Även kopplingen till Linköpings innerstad samt till Djurgården på södra sidan av Lambohovsleden bör vara tydlig. Djurgården utgör också ett utbyggnadsområde för blandad bebyggelse och har en viktig roll för att stärka kopplingen mellan Vallastaden och Linköpings innerstad.

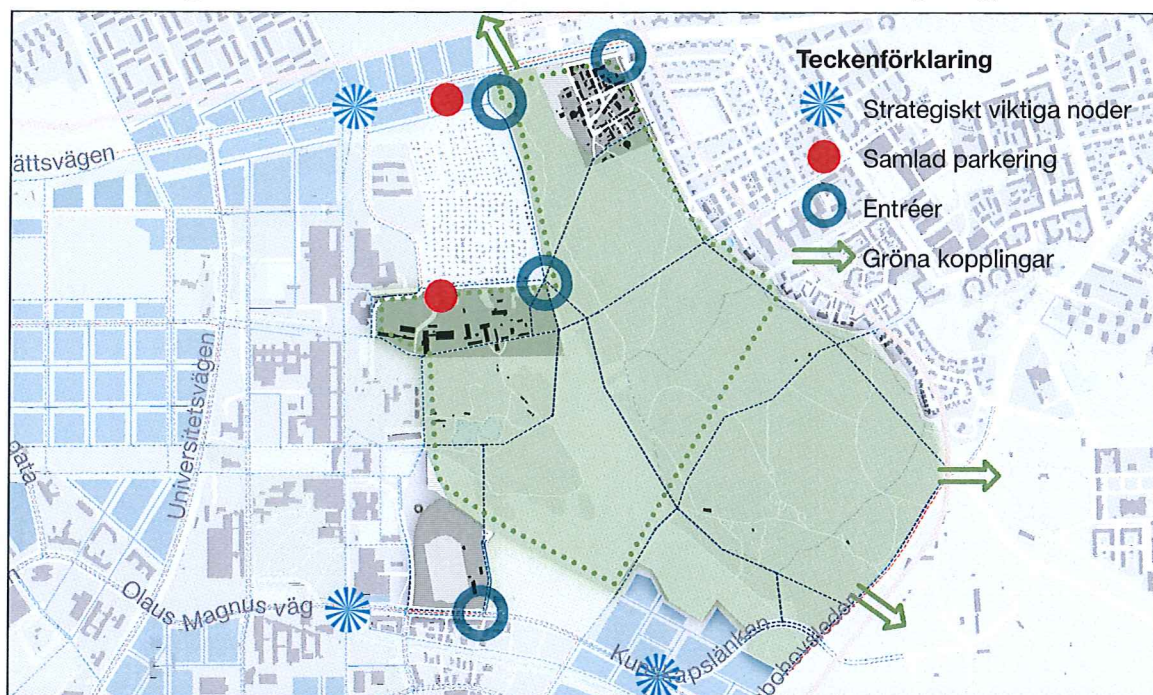
Vallastaden ansluts till Lambohovsleden dels genom en ny gata från Åsmestadsrundellen, dels genom en ny cirkulationsplats norr om Smedstadsbäcken. Mötet med bäckstråket, Lambohovsleden och den anslutande gatan kommer studeras närmare under samrådsskedet.

Centralt i området längs Kunskapslänken skapas en hållplats och nod för service.

[Bebyggelse och funktioner] Området är en fortsättning på Vallastaden och utvecklas till en tät och varierad kvartersstad. Befintlig skola i området kompletteras med ytterligare en skola.

[Grönstruktur och mötesplatser] Värdefulla naturområden finns i anslutning till området. I sydväst består de av två dammar och en lövskog och i nordväst av ett sammanhängande system av dammar för Större vattensalamander. Strax norr om området ligger Vallaskogen och i nordväst ligger öppna hagmarker. Naturmiljöerna tillgängliggörs genom gång- och cykelvägar ut från området. Närheten och utblickarna över gröna miljöer kan stärkas genom tankesättet ”kajer mot det gröna”, vilket innebär att gränssnittet mellan grönområdena och bebyggelsen bearbetas på liknande sätt som om det varit ett gränssnitt mellan vatten och bebyggelse, se även sid. 40.

Vallaskogen och Friluftsmuseet Gamla Linköping



Vallaskogen och Friluftsmuseet Gamla Linköping (här inom den grönprickade linjen).

[Vallaskogen] Vallaskogen tillsammans med angränsande idrotts- och motionsområde och friluftsmuseet Gamla Linköping utgör den gröna lungan i planområdet och är ett viktigt stadsnära rekreationsområde för närliggande stadsdelar och en målpunkt för hela Linköping.

I och med att norra delen av skogsområdet utgör naturreservat och har skötts på ett annorlunda sätt än den södra har de olika uttryck. Den pågående reservatsbildningen för de södra delarna av skogen ger möjligheter att utveckla även den södra skogsdelen ytterligare både avseende natur- kultur- och upplevelsevärden. På så sätt, samt genom omvandling av Malmslättsvägen, bearbetning av Lambohovsleden och utveckling av gång- och cykelvägnätet inom planområdet, minskar den barriäreffekt som Vallaskogen tenderar att ha idag.

Vallaskogens kopplingar till Rydskogen i norr och Tinnerö eklandskap i söder bör ses över och stärkas, både ur ett rekreativt syfte och ur ett ekologiskt perspektiv. Oavsett hur passagerna utformas är det viktigt att både de gröna och de stadsmässiga sammanhangen stärks. De gröna sambanden mellan naturområdena tydliggörs genom att de fysiskt hänger samman och genom

gröna visuella kopplingar. I möjligaste mån bör även antalet vägar som behöver korsas i respektive passage minimeras. Detta behöver samordnas med behovet av att bibehålla och stärka den stadsmässiga kopplingen längs respektive gata, mellan innerstaden och de olika stadsdelarna.

Utmed Vallaskogens östra och västra sidor anläggs nya gång- och cykelstråk. Stråket på den västra sidan länkar samman Vallaskogen med Rydskogen. Hur passagen vid Malmslättsvägen kan utformas utreds vidare inom ramen för pågående förstudie för Malmslättsvägen. I samband med Vallastadens utbyggnad förstärks och tydliggörs ytterligare en gång- och cykelkoppling genom Vallaskogen mellan Vallastaden och Westmansgatan. Både det stråket och det befintliga stråket som möter Majgatan i Östra Valla bör stärkas som huvudcykelstråk genom skogen. Stråket som leder upp mot friluftsmuseet bör tonas ner som cykelstråk eftersom det kan uppstå intressekonflikter mellan snabba cyklister och friluftsmuseets besökare.

[Friluftsmuseet Gamla Linköping] Friluftsmuseet Gamla Linköping består av tre delområden: Stads-kvarteren, Vallaskogen och Valla gård. Vid utveckling av friluftsmuseet bör varje enskilt delområde värnas



Stadskvarteren i Gamla Linköping.

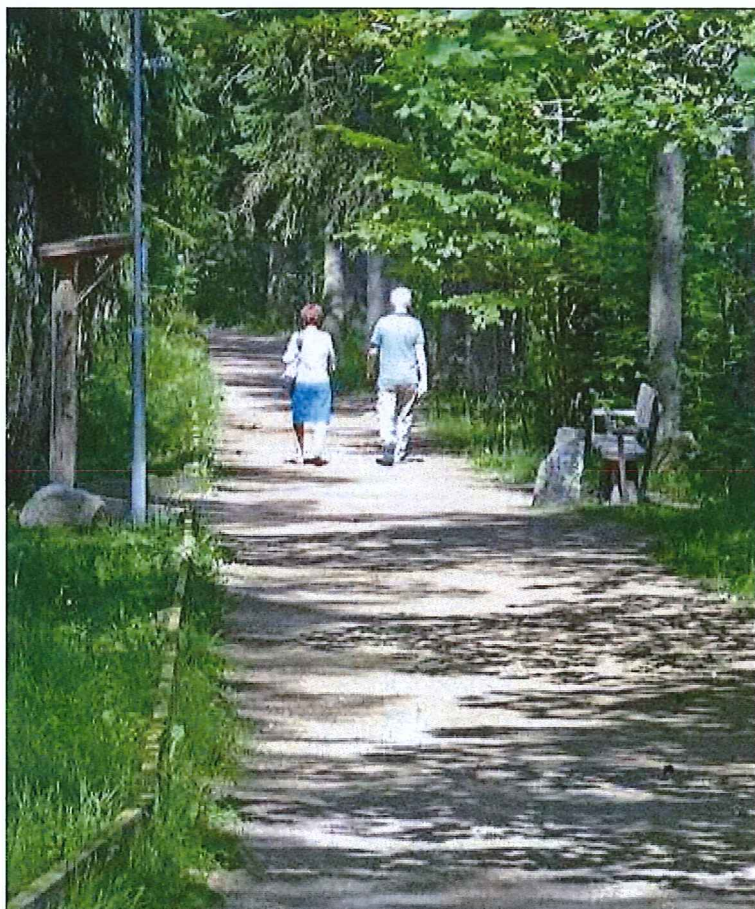
men samtidigt kopplas till övriga delområden på ett tydligare sätt än idag.

Ambitionen är att antalet besökare ökar, och framför allt finns det potential för en ökning av antalet långväga besökare. Detta innebär ett ökat behov av parkeringsmöjligheter både för bil och buss samt uppställningsplatser för husbilar. Delar av friluftsmuseets parkeringsbehov kan lösas genom ett nytt parkeringshus intill Malmslättsvägen, vilket kan samordnas för bostäder och/eller verksamheter i närområdet. Med

ett nytt läge för parkering skapas möjligheter för en ny entré och ett besökscentrum. Från parkeringen skulle en vacker promenadväg kunna anordnas genom Vallaskogen fram till Stadskvarteren. Befintliga stråk kan användas till Vallaskogen och Valla gård. Besökscentrumet kan lokaliseras antingen vid nya entrén eller i anslutning till Valla gård. Nuvarande parkeringsyta väster om Stadskvarteren kan fortsättningsvis användas som parkering för bussar eller som expansionsyta för museibygnader. För att få en bättre helhetsbild över parkeringsbehovet kommer frågan studeras närmare under samrådet.

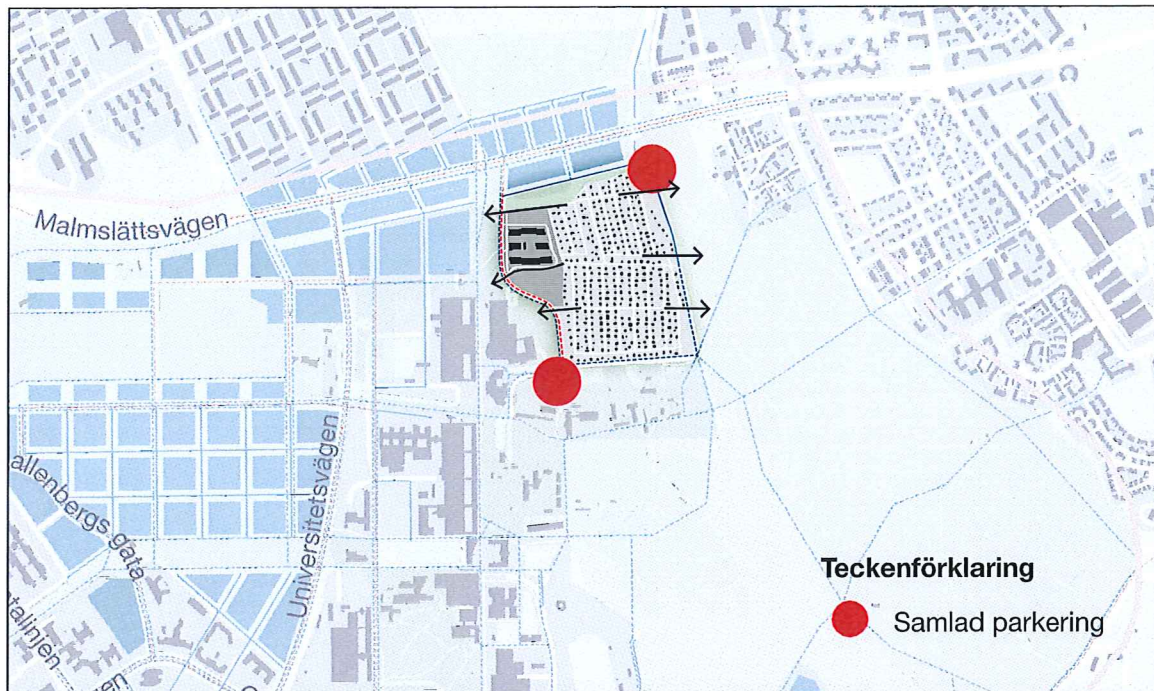
Den södra delen av Stratomtavägen stängs av för biltrafik vilket öppnar upp för ett rekreativt stråk som också kan användas för att binda samman Vallaskogen med Rydskogen. Valla koloniområde, som också i viss mån utgör en barriär, öppnas upp så att det blir mer tillgängligt för passage. Biltrafik till Valla gård hänvisas till Studievägen för att inte påverka miljön för friluftsmuseet och naturreservatet. Den norra delen av Stratomtavägen blir även fortsättningsvis tillgänglig för biltrafik till och från koloniområdet för att parkeringen i områdets östra del ska kunna nås.

Det finns även en naturlig koppling till Valla gårds mangårdsbyggnader, park och allé som är viktig att bevara och utveckla. Även ytorna söder och sydost om Valla gård har en landsbygdskaraktär som ur ett kulturhistoriskt perspektiv är viktiga att bevara för samspelet med Valla gård. Ytorna behöver dock kunna vara multifunktionella och området utvecklas för idrotts- och rekreationsändamål. Kanske skulle även friluftsmuseets verksamhet kunna utökas med friluftsbibliotek i anslutning till ett nytt besökscenter. Några väderskydd i området skulle göra det tillgängligt också vid sämre väder och ge fler möjlighet att nyttja området.



Vallaskogen.

Valla koloniområde



Valla koloniområde ligger kvar i sin nuvarande utsträckning. För att minska den barriäreffekt som området delvis har idag och för att området ska kunna bli en tillgång för fler människor bör det öppnas upp i större omfattning. Detta kan exempelvis åstadkommas genom ett lägre staket runt området, fler grindar och mer generösa öppettider. Goda exempel finns bland annat i Stockholm där koloniområdena är en tillgång där allmänheten är välkommen att strosa i område-

na vilket skapar möjligheter för olika aktiviteter som höstmarknad, skördefester osv.

Stratomtavägens norra del blir även fortsättningsvis tillgänglig för biltrafik till och från koloniområdet för att parkeringen i områdets östra del ska kunna nås. Den södra delen av Stratomtavägen stängs av för biltrafik. Tillfart med bil till koloniområdets södra delar sker istället via Studievägen.

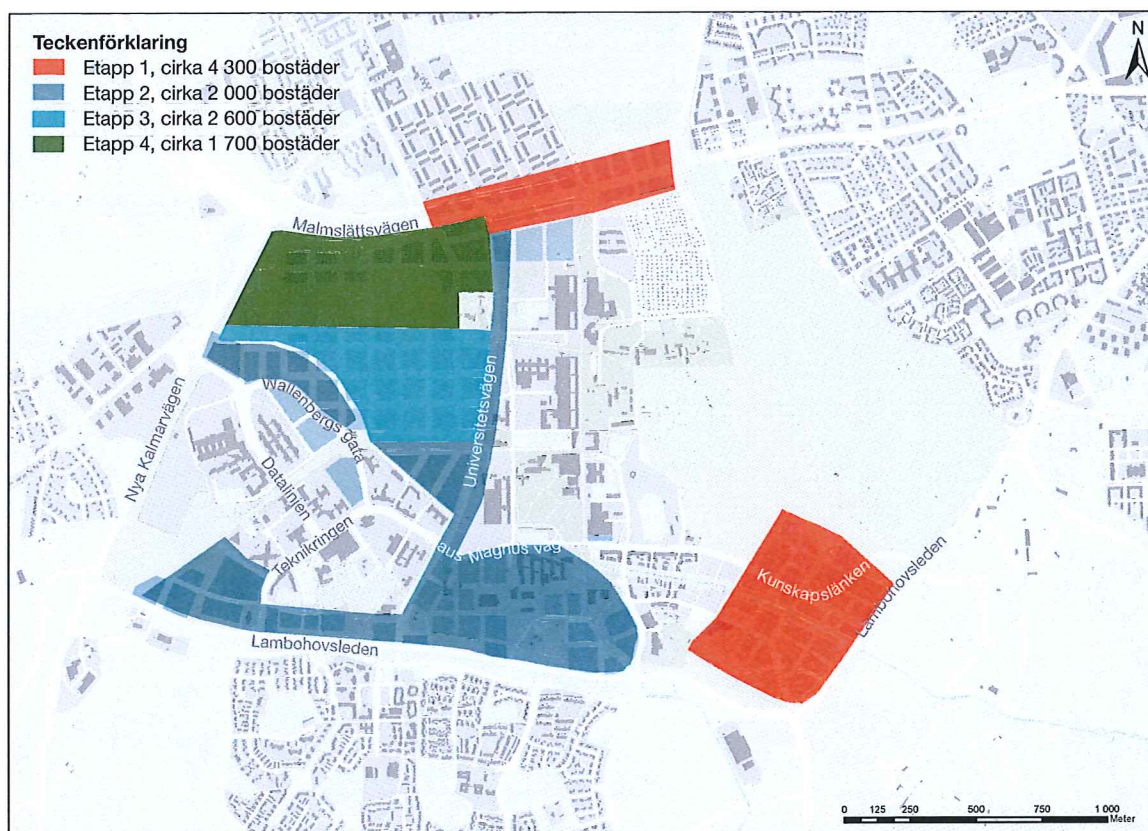


Lägre staket runt området och fler grindar med generösa öppettider skulle göra området tillgängligt för fler.

Nya Kalmarvägen

I direkt anslutning till Nya Kalmarvägen föreslås inga förändringar eftersom vägen utgör rekommenderad färdväg för farligt gods och för att vägens närområden är utsatta för trafikbuller.

Med anledning av de förändringar som det aktuella planförslaget innebär i övrigt kan trafiken på Nya Kalmarvägen antas öka.



Utbyggnadsetapper

Det är många faktorer som påverkar en etapputbyggnad av området. Det kommer även ske en kontinuerlig utbyggnad/komplettering inom delområdena, parallellt med alla etapper.

Vidare utredningar under samrådet avseende dagvatten kan exempelvis komma att påverka vilken utbyggnadsordning som är mest lämplig. Nedan redovisas ett förslag på etapputbyggnad, lämplig ur ett stadsbyggnadsperspektiv.

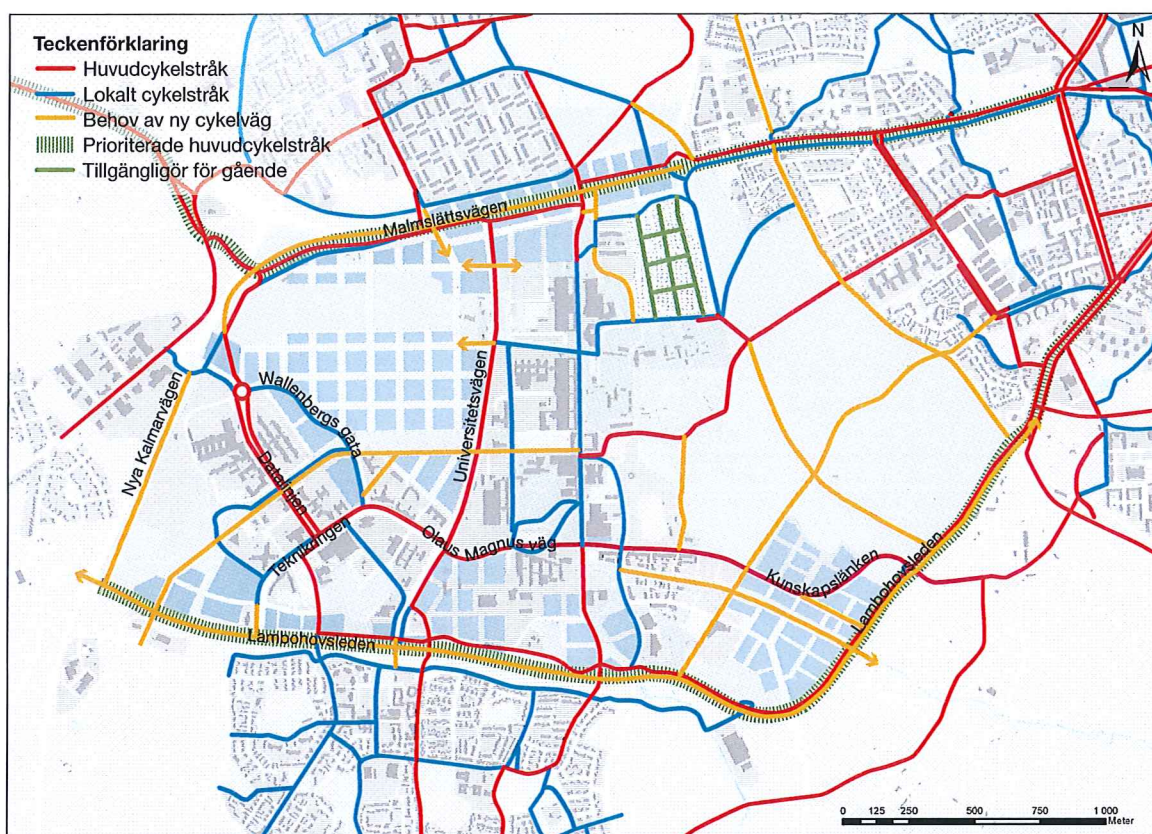
I etapp 1 stärks kopplingen mellan området och Linköpings innerstad genom en bearbetning av Malmslättsvägen för att skapa en mer stadsmässig karaktär med ny gatusektion och kompletterande bebyggelse. I områdets östra del kopplas Vallastaden mot

Lambohovsleden för att möta bebyggelsen i Djurgården och stärka kopplingen mot innerstaden.

I etapp 2 sker en allmän förtätning av området och kopplingen mellan Universitetsområdet och Norra Mjärdevi stärks. Universitetsvägen stärks som gata genom en omgestaltning och med stödjande bebyggelse. Likaså förstärks planområdets möte med Lambohovsleden.

I etapp 3 stärks kopplingen ytterligare mellan Universitetsområdet och Norra Mjärdevi. Norra delen av banan bibehålls som en 9-håls stadsbana vilken liksom Driving rangen, klubbhuset och restaurangen utgör en mötesplats i området.

I etapp 4 bebyggs även hela Norra Mjärdevi.



Cykelvägnät. Befintligt cykelnät och förslag på tillkommande, övergripande huvudcykelnät.

Trafik

Fler människor kommer leda till fler resor. Mjärdevi och Västar Valla har dock ett centralt läge i staden samt förutsättningar med god kollektivtrafikförsörjning och ett bra cykelnät att bygga vidare på vilket skapar bra grundförutsättningar för ett hållbart resande.

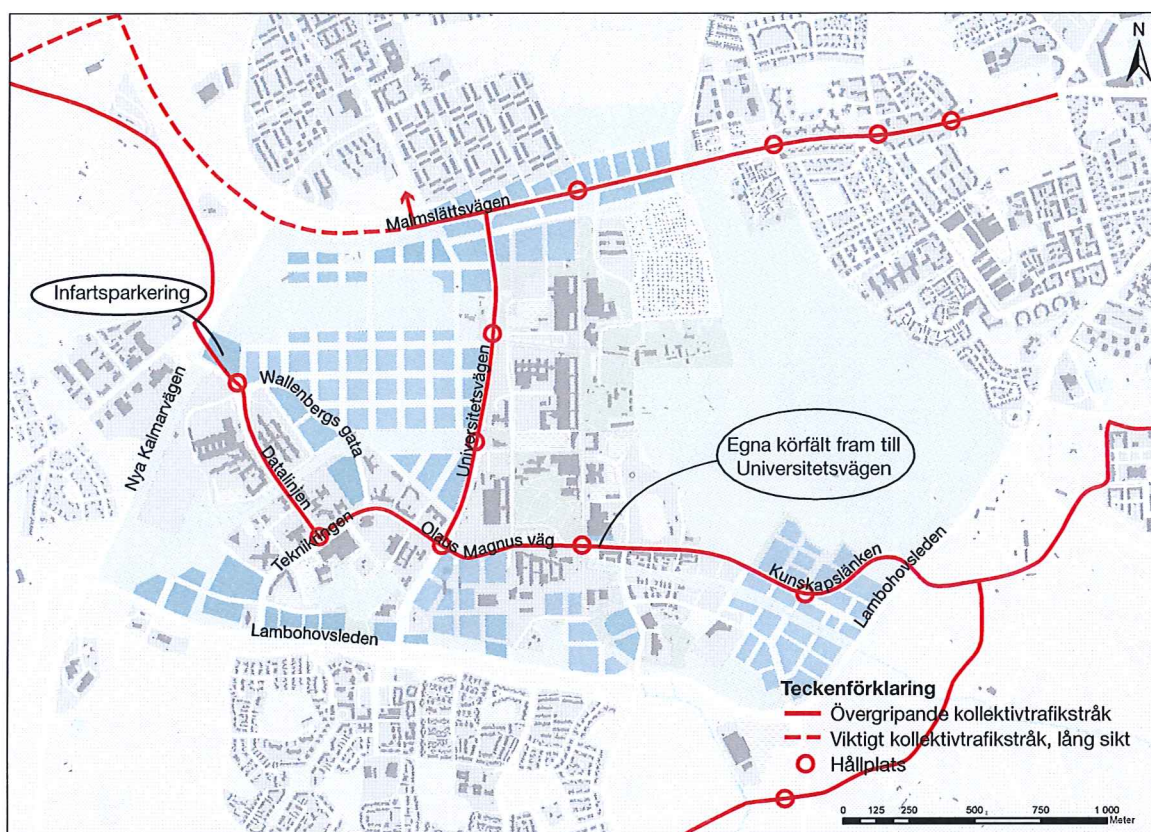
Kollektivtrafikstråken kopplar samman området med staden och regionen. Stråken strukturerar området och ökar orienterbarheten samt kontakten med innerstaden. Ett mer finmaskigt gång- och cykelnät integrerar Mjärdevi och Västra Valla med intilliggande stadsdelar och gör planområdet till en mer naturlig del av staden Linköping. Det stora gång- och cykelflöde som finns i delar av området tas till vara och utvecklas. Det naturliga sättet att ta sig till och från stadsdelarna ska vara med hållbara färdmedel.

Vägtrafikens dominerande och storskaliga karaktär inom planområdet neutraliseras och blir ett mer naturligt inslag i den sammanlänkande stadsstrukturen. Trafiktempot anpassas till stadens rytm och behov. Barriäreffekter minskar genom lägre hastigheter och tillskapandet av fler korsningspunkter. Längs stadens

yttre ringled ska dock antalet korsningspunkter hållas nere och i de övergripande kollektivtrafikstråken ska framkomligheten för kollektivtrafiken prioriteras, exempelvis genom ljusregleringar i korsningspunkter. Ambitionen är att anlägga ett kontinuerligt självförklarande trafiknät som upplevs som en naturlig del av staden.

Gång- och cykelvägnät

Gång- och cykelvägnätet inom planområdet bygger på befintliga sträckningar, men utvecklas så att nätet blir mer gent och finmaskigt. Huvudcykelnätet lokaliseras längs det bärande huvudvägnätet för att öka tryggheten och bidra till stadslivet. I nord-sydlig riktning utgörs den bärande strukturen av Universitetsvägen, Corson och det nya stråket i brynet på Vallaskogen. I öst-västlig riktning ingår flera stråk i den bärande strukturen, både längs Malmslättsvägen och Lambhovsleden men också genom Vallaskogen och längs Kungskapslänken. Detta bidrar till starkare kopplingar inom samt till och från planområdet, ett mer naturligt flöde genom området av gående och cyklister, god orienterbarhet och en småskalig struktur.



Övergripande kollektivtrafik.

Cykelvägnätet bör utformas så att det upplevs som snabbare och mer gent än bilvägnätet och därigenom bidrar till en ökad andel cykeltrafik. Längs de flesta större vägar och gator inom området föreslås gång- och cykelbana på båda sidor om gatan. Gräsytor mellan gata och gång- och cykelbana undviks så att karaktären blir mer stadsmässig. Ombyggnad sker lämpligen i samband med exploatering i anslutning till huvudgatorna. På sikt, om en ombyggnad till fyra körfält av Lambohovsleden krävs bör en gång- och cykelbanan byggas i anslutning till gatan.

För att tillgängliggöra koloniområdet och minska dess barriäreffekter föreslås området öppnas upp med inbjudande gångstråk genom.

Inom planområdet föreslås två framtida prioriterade huvudecykelstråk som är tydligt anpassade till den pendlande cyklistens behov. De prioriterade huvudecykelstråken utgör en viktig och tydlig struktur som kopplar planområdet till Linköpings innerstad.

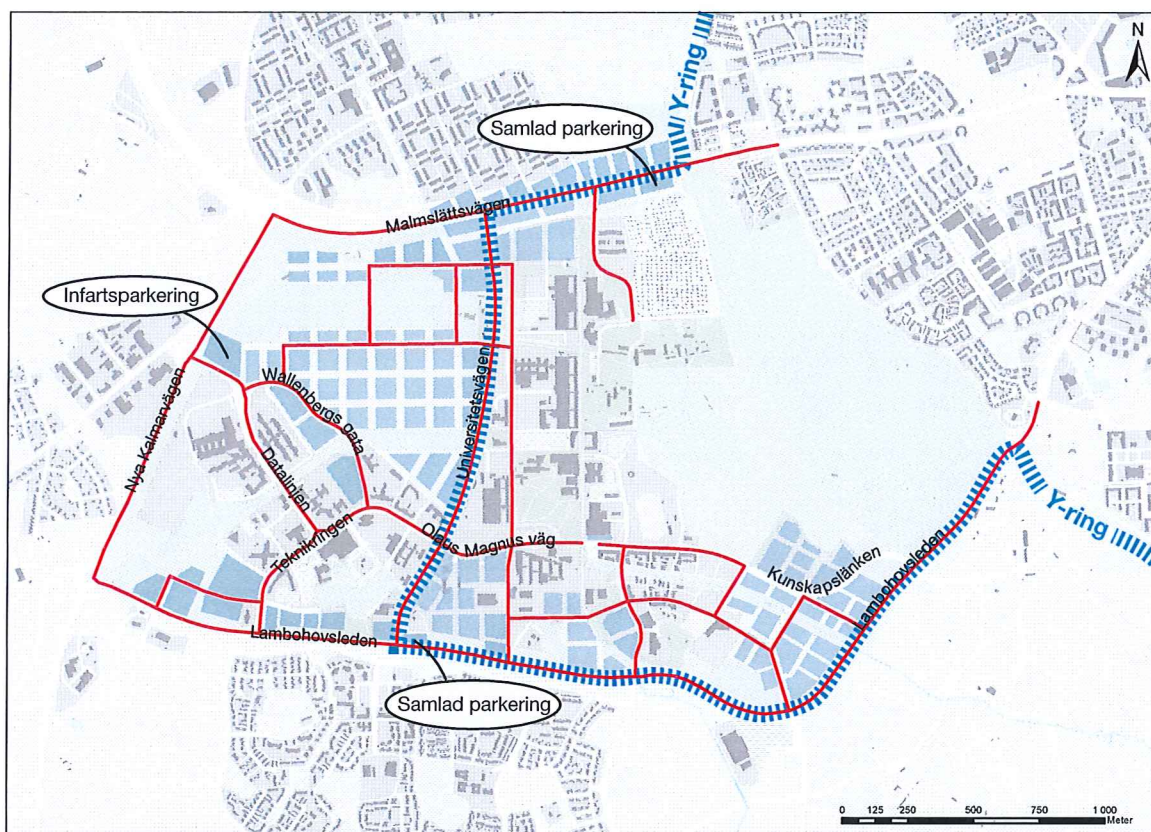
Kollektivtrafik

Förslaget presenterar inte enskilda linjer utan de vik-

tigaste stråken och ungefärliga hållplatslägen. Stråken möjliggör högprioriterad kollektivtrafik som i framtiden kan utgöras av exempelvis spårbunden trafik.

Kollektivtrafikförsörjningen av området bygger på tre tydliga huvudstråk: Malmslättsvägen och Kunskaöslänken med en fortsättning väster ut genom Mjärdevi till en eventuell framtida pendeltågsstation i den västra delen av Linköping. Ett tredje stråk sammanlänkar dessa via Universitetsvägen. Kollektivtrafikstråken har en viktig uppgift i att stärka områdets kopplingar till innerstaden, kommunen och regionen. Förslaget bygger vidare på den struktur som redan finns idag för kollektivtrafiken i området.

Kollektivtrafiken har behov av korta restider vilket skapas genom egna körfält på Universitetsvägen, Malmslättsvägen och på Kunskaöslänken med en fortsättning med egna körfält ända ut till Universitetsvägen. Kunskaöslänkens passage under Lambohovsleden bör även ses över för att möjliggöra mötande kollektivtrafik. Inom Mjärdevi åstadkoms korta restider genom andra åtgärder som t.ex. signalprioritering. Utöver åtgärder i den fysiska miljön kan restiderna kortas på



Huvudvägnät och y-ring. Den schematiskt illustrerade stadsstrukturen visar ett underliggande lokalgatunät.

andra sätt, exempelvis genom en hög turtäthet, isteg i alla dörrar och förtidsavisering av biljetter.

För att åstadkomma en mer stadsmässig karaktär inom planområdet krävs en finmaskigare gatustruktur med fler korsningspunkter. För att bibehålla framkomligheten i de övergripande kollektivtrafikstråken bör signalprioritering användas i dessa stråk. Hållplatserna lokaliseras på tydliga platser i stadsstrukturen och tillåts ta plats och ska enkelt kunna nås via gång- och cykelnätet.

Gatunät – huvudgatu- och lokalnät

Målet är att skapa ett kontinuerligt vägnät och minskad barriäreffekt av befintliga vägar. Huvudvägnätet utgör den övergripande strukturen som länkar samman de olika delområdena med varandra och kopplar planområdet med omgivande stadsdelar. Strukturen är relativt gles och beror på att antalet korsningspunkter på den yttre ringleden behöver hållas nere.

Det övriga, finmaskigare lokala gatunätet skapas genom att befintliga gator inom planområdet binds samman och nya gator kopplas ihop med befintliga ga-

tor. Länkarna kan vara till för alla trafikslag eller bara för gång- och cyklister. Detta bidrar till att skapa ett kontinuerligt och gent gatunät. Kontinuiteten består i första hand av möjligheten att röra sig utan avbrott, det vill säga utan att komma till återvändsgränder. Det bidrar också till god orienterbarhet inom området och en skala som är anpassad till gående och cyklister.

Planområdets större trafikleder

De största vägarna med en hög trafikbelastning inom planområdet är idag Nya Kalmarvägen, Malmslättsvägen, Lambhovsleden och Universitetsvägen där de tre sista utgör en del av stadens yttre ringled (y-ring). Dessa vägar har en stor barriäreffekt och den höga trafikbelastningen försvårar möjligheten att skapa fler korsningspunkter.

För att minska de största gatornas barriäreffekt bearbetas respektive gata genom att vägsektionerna ändras, bebyggelse uppförs utmed gatorna och grönska med stadsmässig karaktär anläggs i anslutning till gatorna. Med en omgestaltning kan upplevelsen av mötet med staden respektive innerstaden flyttas ut längs Malmslättsvägen respektive Lambhovsleden.

Varje gata kan behöva utformas på olika sätt utmed olika sträckor. Malmslättsvägen och Universitetsvägen föreslås i första hand få en mer stadsmässig karaktär genom att ny bebyggelse lokaliseras längs gatorna och skapar ett stadsrum. En förstudie för Malmslättsvägen genomförs som studerar möjlig utformning och antal körfält. Universitetsvägen bedöms behöva två körfält för bil plus två för buss. Anslutande gator till Malmslättsvägen får genare linjedragningar.

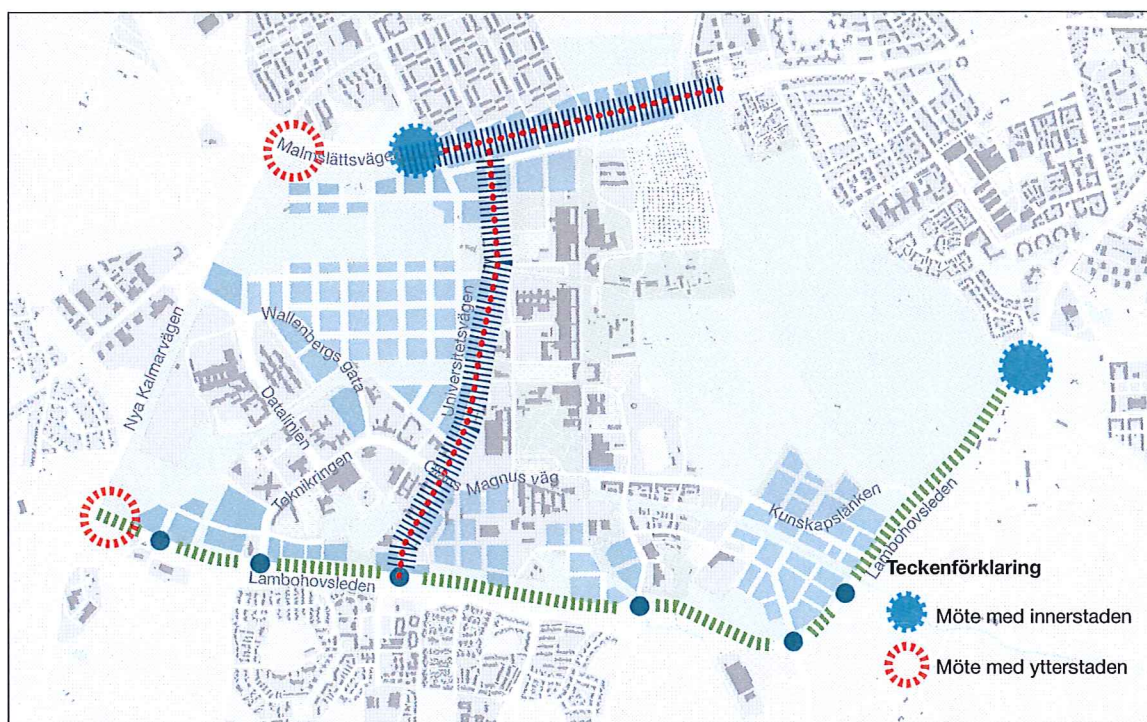
Lambohovsleden är en viktig koppling till innerstaden och Linköpings sydöstra stadsdelar. Bilister på Lambohovsleden har färre alternativa färdvägar till sina målpunkter och därför kommer leden att behöva hantera stora trafikmängder även i framtiden. Längs

leden lokaliseras därför endast bebyggelse vid vägens korsningspunkter. I Översiktsplan för staden lyfts behovet att eventuellt att på sikt möjliggöra för fyra körfält.

Nya Kalmarvägen kommer även fortsättningsvis vara en viktig regional koppling och utgör del av riksväg 34 och 23. Inga nya anslutningar eller ombyggnader föreslås.

Parkering

För att markanvändningen ska bli mer effektiv kommer parkeringsanläggningar behövas i takt med en ökad exploatering inom Mjärdevi och Universitetsområdet. De placeras i närheten av huvudentréerna för respektive delområde. När parkeringsbehovet



Malmslättsvägen och Universitetsvägen får en mer stadsmässig karaktär med anslutande bebyggelse och ett snävare gaturum medan Lambohovsleden endast möts av bebyggelse i korsningspunkterna.



Schematiska lägen för nya skolor. Exakta lägen studeras i nästa planeringsskede.

tillgodoses i utkanten av ett område kan attraktiva- re miljöer inom området skapas där fler vill vistas. Friluftsmuseets behov av besöksparkering ska beaktas under kommande exploatering i närområdet och längs Malmsslättsvägen. All parkering ska samutnyttjas så långt det är möjligt.

En ny pendelparkering inklusive parkeringsanläggning för närområdet föreslås lokaliseras i anslutning till riksväg 23 och 34 och en framtida stomlinje för kollektivtrafiken i nordöstra Mjärdevi. Här ska det vara lätt att ta sig vidare på cykel eller med kollektivtrafik. Här skulle pendlaren exempelvis även kunna ha sin privata cykel förvarad för att möjliggöra kombinationsresor med olika trafikslag.

Offentlig service

Idag bor det relativt få i området men med ökad befolkning kommer behovet av olika typer av kommunal service att öka. Vanligtvis görs bedömningen av behov och lägen för olika former av service i detaljplaneskedet. För skolor och förskolor som är mest utrymme-krävande ges en indikation på hur många som behövs och förslag på lägen. Omsorgsbostäder bedöms kunna integreras i stadsstrukturen och därför görs bedömningen i varje detaljplan.

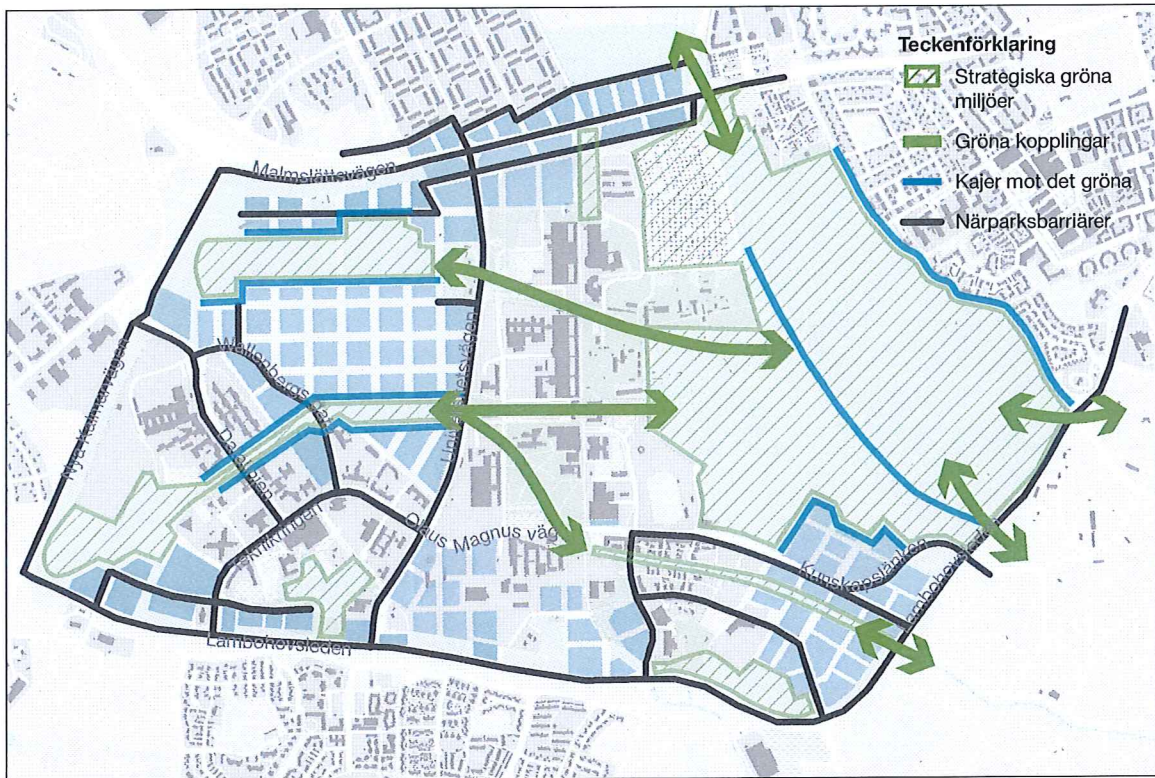
Generellt bör om möjligt kommunens lokaler utformas så att de kan samutnyttjas så att allmänheten kan nyttja lokalerna under de perioder när ordinarie verksamhet inte bedrivs.

Omsorg

Eftersom det idag inte finns något större antal boende i området finns i dagsläget inga uttalade behov. Målet är skapa en blandstad med en blandning av boendemiljöer och vid detaljpaneläggning bör det prövas om det bland annat behövs olika typer av gruppboendestäder som kan integreras i övrig bebyggelsestruktur.

Skola

Föreslagen utveckling av området innebär att ytterligare skolor, med förskoleklass och låg- och mellanstadieklasser, en högstadieskola samt eventuellt en gymnasieskola behöver byggas. Inom planområdet bedöms behovet av grundskolor uppgå till cirka 5-6 stycken, av varierande storlek. Spannet beror på att det är svårt att förutse hur tät strukturen blir och hur stora lägenheterna kommer att vara, två faktorer som påverkar behovet av antalet skol- och förskoleplatser. I kartan över lägen redovisas ett alternativ med större lägenheter. Det scenariot ger ett större behov av skol- och förskoleplatser och därför pekas fler lägen ut.



Kartan visar strategiskt viktiga gröna miljöer, rekreativa och ekologiska kopplingar samt vilka gator som beräknas utgöra trafikbarriärer ur ett närparksperspektiv (mer än 30 km/h och/eller mer än 3 000 fordon vardagsmedeldygn). Gränserna är schematiskt illustrerade.

Skolor placeras i anslutning till huvudstråk för cykel men även till huvudvägnätet för bil eftersom skolorna och tillhörande idrottshallar utgör stora målpunkter som kan alstra trafik. Placeringen bör också möjliggöra säkra och trygga skolvägar och närhet till gröna miljöer.

Förskolor

För att utomhusmiljön ska upplevas som stimulerande är närhet till grönområden viktigt. När stora enheter etableras placeras de i anslutning till huvudstråk för cykel och huvudvägnätet för bil för att underlätta angöring.

Mötesplatser – torg/platsbildningar och gröna miljöer

Inom planområdet tydliggörs och förbättras befintliga mötesplatser och nya mötesplatser anläggs. Mötesplatserna bör lokaliseras till strategiskt viktiga punkter och stråk samt variera vad gäller innehåll och karaktär. Exakta lägen för mindre parker, torg/och platsbildningar studeras i nästa planskede.

Torg och platsbildningar

Utpekade torg och noder förstärkas som tydligare

platsbildningar genom medveten utformning som mötesplatser och där det är möjligt skapas förutsättningar för service i form av mindre handels- eller verksamhetsetableringar. I nästa planeringssskede bedöms behov av mindre platsbildningar.

Parker och naturområden

De gröna miljöerna inom området utvecklas för att skapa kontraster och variation. Det innebär att det krävs en mångfald av olika gröna miljöer, både avseende storlek och innehåll. Storleken spänner från små fickparker till Vallaskogens rekreationsområde. Innehållsmässigt bör det finnas både väl gestaltade parker till mer naturlika områden. Den övergripande idén är att grönstrukturen ska möta gatue- och bebyggelsestrukturen, vara variationsrik gällande skala, karaktär och funktion samt vara nåbar och tillgänglig.

Naturvärdesinventeringen som genomförts för området ligger till grund för vilka områden som föreslås sparas utifrån ett naturvårdsperspektiv, se strategiska gröna stråk på karta ovan.. Naturvärdesobjekt klassade 1 och 2 bevaras och utvecklas, medan klass 3 bevaras och utvecklas i den mån det går, vilket stude-

ras närmare i nästa planeringsskede när den specifika utformningen görs (se karta sid. 55). Höga ekologiska- och kulturmiljövärden ökar oftast även de rekreativa värdena.

Stora mervärden skapas genom att länka samman flera områden till rekreativa gröna promenadstråk vilka också är positiva ur ett ekologiskt perspektiv. Där det är möjligt sammankopplas därför befintliga gröna miljöer så att det skapas en tydlig grönstruktur i området. Grönstrukturen länkas också till närliggande grönområden utanför planområdet.

Kajer mot det gröna

Mötet mellan parker/natur och bebyggelsen eller gaturummet är viktigt. I flera lägen i förslaget angränsar både befintlig och ny bebyggelse till gröna miljöer. För att stärka och höja de gröna miljöernas värde och utnyttja marken effektivt med tydliga gränser kan de gröna

miljöerna likställas vid vatten. Tankemässigt behandlas, designas och efterhålls gränsen mellan bebyggelse och de gröna miljöerna likt en kaj mot vatten i en urban miljö.

Kajer mot det gröna karaktäriseras av att riktig stad möter riktig park/natur samt av en tydlig offentlighet. Kontrasten i mötet mellan grönskan och det byggda skapar intressanta platser och mervärden. Kajer utgörs av offentliga stråk, tydligt offentliga platser för vila och umgänge - med öppna utblickar mot det gröna, gärna i sköna solbelysta lägen.

Rekreativa gröna miljöer

Ur ett socialt perspektiv bör alla inom området ha en närpark inom cirka 5 minuters promenad och en stadsdelspark inom cirka 15 minuter promenad utan att behöva korsa en trafikbarriär, se *Offentliga mötesplatser – torg och gröna miljöer*, sid. 55.



Kaj mot grönområde.

Kartan visar vilka gator som enligt trafikprognoser för planområdet kommer att utgöra trafikbarriärer. Detta ger en indikation på var det behöver skapas parker. Vid nästa planeringsskede när förväntat invånarantal blir tydligare, är det även viktigt att även tillse att det finns tillräcklig mängd yta park/natur per person för att tillse att inte slitaget blir för stort.

Inom planområdet bedöms det behövas två stadsdelsparker för att uppnå god nåbarhet och tillgänglighet. Universitetsvägen utgör en trafikbarriär och därför behövs åtminstone en park på var sida om vägen. Stadsdelsparkerna lokaliseras förslagsvis till de befintliga gröna miljöerna. Väster om Universitetsvägen skulle en lämplig placering kunna vara i anslutning till parkstråket som anläggs mellan Universitetsområdet och Science Park Mjärdevi. Öster om Universitetsvägen kan Lillvalla utgöra stadsdelspark om det i anslutning till parken även skapas/bibehålls fria ytor för mer ytkrävande lekar och aktiviteter som tex fotboll.



I anslutning till Valla gård finns stora grönområden.

Besöksnäring

Området har en speciell särart med kontrast mellan det lantliga och det högteknologiska och kunskapsintensiva.

Besöksverksamheten inom planområdet skulle kunna stärkas ytterligare med nya attraktioner som stärker och kopplar till befintliga verksamheter i området, exempelvis pedagogisk experimentverkstad med koppling både till kunskaps- och teknikmiljöerna. Kopplingarna till närliggande befintliga besöksmål skulle också kunna stärkas, exempelvis till Flygvapenmuseet. Både universitetet och Science Park Mjärdevi har ett relativt stor antal besökare från utlandet, vilka särskilt kan tänkas uppskatta kontrasterna. Övernattningsmöjligheter, där det går att uppleva det gamla Sverige i friluftsmuseets miljö, kan upplevas som exotiskt eller en konferensanläggning med närhet till både Science Park Mjärdevi och universitetet kan få utsikt över beteslandskapet. En övergripande analys bör genomföras över områdets utvecklingspotential avseende besöksverksamheten.

Teknisk försörjning

El

Inom planområdet är elnätet väl utbyggt för distribution av el via mottagnings- och lokala nätstationer samt distributionsnät. En vidare utbyggnad av området utgör inga problem.

Bredband

En utbyggnad av området, som påverkar läget för befintligt stamnät, skapar driftsstörningar. I nästa planeringsskede, när områdena studeras mer i detalj, bör om möjligt flytt av nätet undvikas för att minimera störningar och tillkomst av skarvbrunnar. Eftersträvansvärt är att hitta långsiktigt robusta ledningsstråk för att minimera en framtida flytt.

Fjärrvärme och fjärrkyla

Kapaciteten på hetvattencentralen i området behöver på sikt kunna utökas. En ökning kan ske inom befintlig tomt och genererar inte ett ökat observationsavstånd. Kullarna som omgärdar anläggningen bör om möjligt vara kvar som skydd för omgivningen.

I detaljplanen för anläggningen anges idag 100 meters skyddsavstånd till kontor och högre utbildning. Observationsavståndet är dock 300 m varför det inom det avståndet från anläggningen bör göras en bedömning av lämpligheten för eventuell tillkommande verksamhet. I Ullstämman finns en motsvarande anläggning där 100 meter till bostadsbebyggelse bedömts vara rimligt, samma avstånd bör kunna utgöra riktmärke även för den här anläggningen. För att minska störningsrisken bör verksamheter lokaliseras närmast anläggningen.

När det gäller fjärrkyla kan det på sikt bli aktuellt att utöka nätet och koppla samman det med nätet centralt i staden. Ytterligare anläggningar placeras med fördel i anslutning till Nya Kalmarvägen.

Vatten och avlopp

En exploatering enligt planförslaget innebär en kraftigt ökad belastning på vatten- och avloppsnätet.

Det behövs utredningar som belyser hur planförslagets omfattande bebyggelse ska kunna va-försörjas. Bland annat behöver det utredas vilken kapacitet som finns i dagens spillvattennät inom planområdet och från planområdet till Nykvarns avloppsreningsverk samt till Lambohovs pumpstation. Kompletterande utredningar görs under samrådsskedet.

Dagvatten

Planförslaget innebär fler hårdgjorda ytor och nya anläggningar för hantering av dagvatten behöver därför

etableras. Generellt ska dagvattnet omhändertas lokalt och/eller fördröjas så nära källan som möjligt. Inom planområdet bör dagvattnet omhändertas genom tekniska och estetiska lösningar som är väl integrerade i övriga strukturer. Exempelvis kan dagvattenhanteringen tillföra mervärden till området i form av rekreativa miljöer, ekologiskt värdefulla miljöer och miljöer som bidrar till att stärka områdets identitet/karaktär. Befintliga öppna vattendrag utvecklas där det är möjligt med hänsyn till nya bebyggelseområden och förtätningar i befintliga strukturer.

En dagvattenutredning behöver genomföras som belyser hur dagvattenhanteringen inom planområdet kan lösas. Kompletterande utredningar görs under samrådsskedet.

