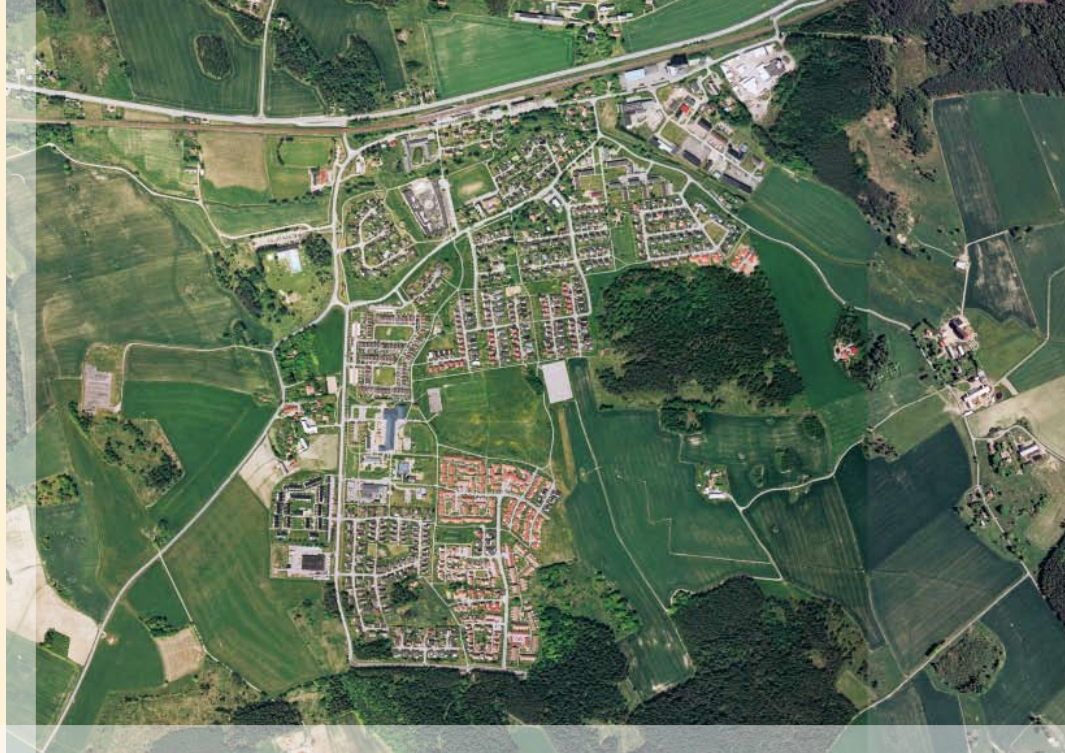




LINGHEM

FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN



Antagen av kommunfullmäktige i juni 2011



Linköpings
kommun

Vilka har deltagit i arbetet med översiktsplanen?

Medverkande från miljö och samhällsbyggnadsförvaltningen,
Linköpings kommun:

Viktoria Fagerlund - projektledare och planförfattare
Robin Andersson - projektledare utställningsskedet
Matilda Westling - projektledare antagandeskedet
Malin Cuclair - ekonomiska konsekvenser (samrådsskedet)
Björn Tjus - miljökonsekvenser (samrådsskedet)
Ulrika Svärdh - naturmiljö (samrådsskedet)
Roger Björk - miljöfrågor
Linda Wahlman - trafik (samrådsskedet)
Christer Nilsson - trafik (utställningsskedet)
Stefan Samuelsson - naturmiljö (utställningsskedet)
Robin Andersson - studie av det primära gc-stråket (utställningsskedet)

Övriga:

Gunnar Elfström - stadsantikvarie (utställningsskedet)
Anders Lindholm, WSP - trafik (samrådsskedet)
Gösta Hydén, Tekniska Verken - geoteknik
Mats Johansson, Tekniska Verken - vatten och avlopp
Lars Jönsson, Tekniska Verken - el
Anders Svensson, Tekniska Verken - dagvatten (utställningsskedet)
Bo-Göran Lindqvist, Tekniska Verken - dagvatten (utställningsskedet)
Håkan Strandner, DHI - dagvatten (utställningsskedet)
Ida Tölander, WSP - MKB (utställningsskedet)
Linda Wahlman, Vectura - trafik (utställningsskedet)

Tryck: Elanders i Sverige AB 2011

Innehåll

SAMMANFATTNING.....	s. 4
1. INLEDNING.....	s. 5
1.1 Vad är en fördjupning av översiktsplanen?	
1.2 Utgångspunkter för planeringen	
1.3 Tidigare planering i Lingham	
1.4 Syfte och ambition med planeringen	
1.5 Läge och avgränsning	
1.6 Riksintressen	
1.7 Ostlänken	
1.8 Ny tillfart/förbifart Lingham	
1.9 Förenklad ortsanalys i tidigt skede	
2. PLANFÖRSLAG	s. 13
2.1 Idé och huvudstruktur	
2.2 Utbyggnadsriktningar	
2.3 Ny bebyggelse	
2.4 Befolkning och service i framtiden	
2.5 Grönstruktur och rekreation	
2.6 Framtida trafik och kommunikationer	
3. GENOMFÖRANDE	s. 33
3.1 Etapputbyggnad	
4. KONSEKVENSER	s. 35
4.1 Sammanfattning	
4.2 Miljökonsekvenser	
4.3 Sociala konsekvenser	
4.4 Ekonomiska konsekvenser	
5. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	s. 49
5.1 Markägoförhållanden	
5.2 Landskapsbild	
5.3 Historik och bebyggelseutveckling	
5.4 Kulturmiljö och fornlämningar	
5.5 Naturmiljöer	
5.6 Jordbruksmark	
5.7 Geotekniska förutsättningar	
5.8 Befolkning och service	
5.9 Trafik och kommunikationer	
5.10 Teknisk försörjning	
5.11 Risker och skyddsavstånd	
5.12 Referenser	
Kommunfullmäktiges antagandebeslut	s. 65
Länsstyrelsens granskningsyttrande.....	s. 67

SAMMANFATTNING

Denna fördjupning av översiktsplanen avser Lingshems tätort. Den redovisar hur man kan förstärka den befintliga strukturen i samhället och hur man kan utveckla obebyggda markområden i anslutning till orten.

Förutom områden av intresse för förtätning i samhället redovisas två större utvecklingsområden för ny bebyggelse: A västerut och B österut. Dessa områden kan byggas ut oberoende av varandra och är placerade inom en radie av 1,5 km från pendeltågsstationen vilket har varit ett viktigt kriterium för planeringen. Det tar ca 15 – 20 minuter att promenera 1,5 km i lugn takt och utbyggnad inom den radien bedöms få ett bra gång- och cykelavstånd från stationen. Med en tät bebyggelsestruktur inom de nyplanerade områdena kombinerat med förtätningar i den befintliga strukturen bedöms Lingshem kunna öka sin befolkning med ca 3 000 invånare på längre sikt, vilket skulle kunna innebära sammanlagt 5 500-6 000 invånare i samhället. Stationsområdet och centrumrådet är Lingshems två viktigaste målpunkter. Gång- och cykelstråket mellan dessa platser är därför ett viktigt stråk i orten. I den fortsatta planeringen ska platserna och stråket förstärkas och utvecklas.

En viktig förutsättning för planarbetet har varit den planerade höghastighetsjärnvägen Ostlänken och dess spårkorridorer. I juni 2010 beslutade Trafikverket att röd korridor ska användas som planeringsunderlag för framtida planering av spårområdet. För Lingshems del innebär detta att järnvägen för höghastighetståg kommer att passera ca 1 km norr om samhället. Spårkorridoren påverkar ej Södra stambanan och stationsområdet i Lingshem.

Det i samrådshandlingen utpekade utvecklingsområdet norr om järnvägen har utgått. Istället är området utpekade som ett utredningsområde. Den barriäreffekt som järnvägen och väg 796 skapar samt de osäkerheter kring Ostlänkens slutliga närhet till området ger en osäkerhet kring hur lämplig bebyggelse inom detta område är. Trots detta har området stora värden i och med sin närhet till pendeltågsstationen, vilket gör att området inte bör utgå som objekt för framtida utveckling av Lingshem. Frågan kan komma att aktualiseras på lång sikt.

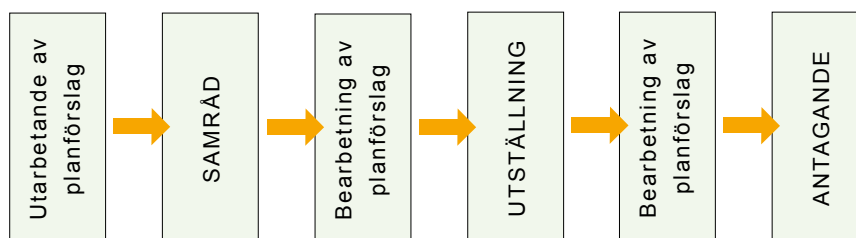
1.1 Vad är en fördjupning av översiktsplanen?

Denna plan för Lingham är en så kallad fördjupning av den kommunomfattande översiktsplanen. I planen redovisas grunddragen i användningen av mark- och vattenområden samt förslag till bebyggelseutveckling inom planområdet.

Planen upprättas i enlighet med de bestämmelser som är angivna i Plan- och bygglagen. Det innebär bl.a. att planförslaget ska vara föremål för dialog och remissbehandling, först under ett samrådsskede och sedan under ett utställningsskede.

Planen antas av kommunfullmäktige men är ändå inte bindande för kommunen. Om planeringsförutsättningarna förändras kan planen behöva ses över om några år. Även om planen inte är bindande ger den ett uttryck för kommunens vilja vad gäller den framtida användningen och utvecklingen av området.

Planen ligger till grund för den efterföljande detaljplaneringen inom området, för bygglovprövning samt för annan tillståndsgivning och andra beslut som berör mark- och vattenanvändningen. Om en detaljplan avviker från översiktsplanen skall detta anges i detaljplanen.

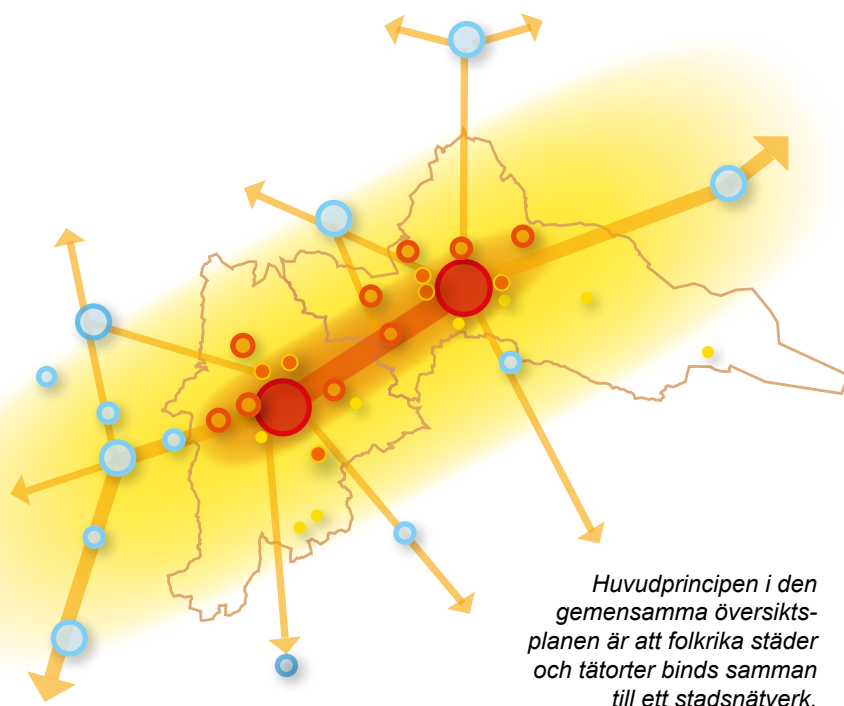


1.2 Utgångspunkter för planeringen

Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping

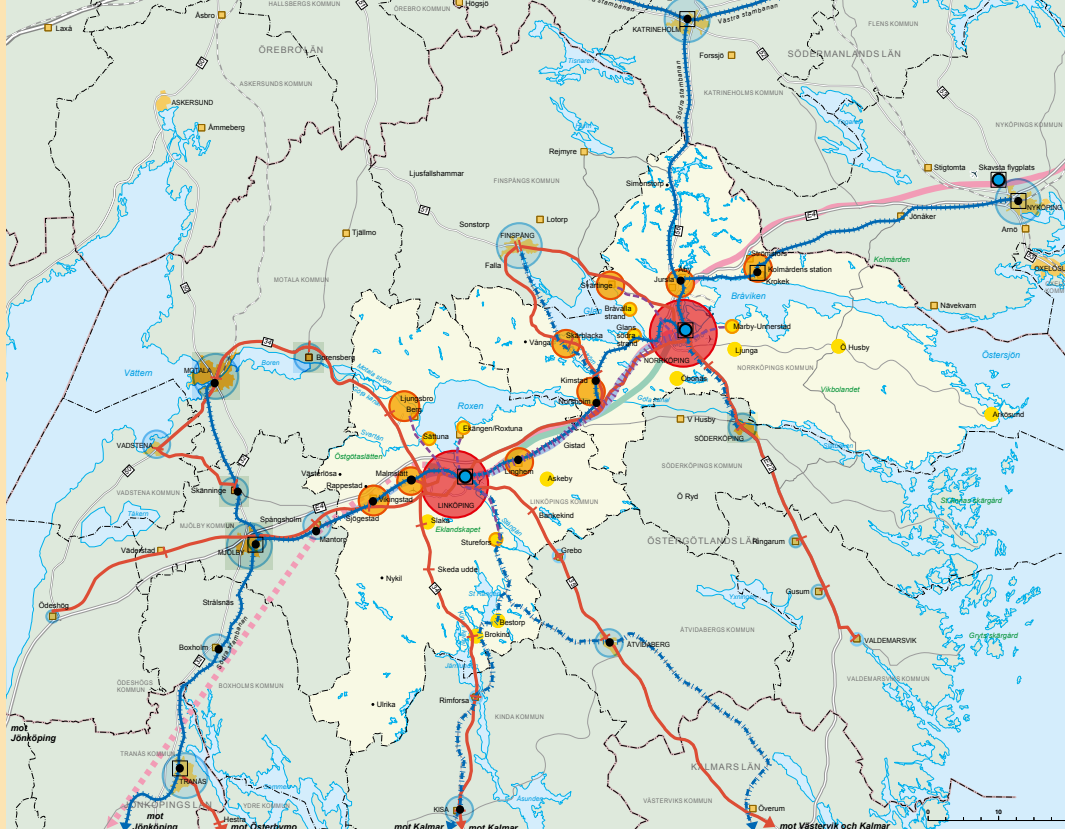
Den gemensamma översiktsplanen för Linköping och Norrköping (antagen juni 2010) genomsyras av tanken att bebyggelseutvecklingen ska gå hand i hand med transportsystemets utbyggnad. Tillgängligheten till och inom regionen ska bli betydligt bättre än idag och den ökade tillgängligheten ska tillvaratas på bästa sätt. Utveckling av infrastruktur och bebyggelse ska samordnas med särskild tonvikt på att åstadkomma:

- Koncentrerad bebyggelseutveckling och lokalisering av målpunkter för många människor i centrala Linköping och Norrköping.
- Utveckling av orter med goda förutsättningar för kollektivtrafik, s.k. prioriterade utvecklingsorter.
- Utveckling av industri- och logistikverksamheter i områden med hög tillgänglighet för nationella och internationella godstransporter med sjöfart och flyg, samt på vägar och järnvägar i det Transeuropeiska Transportnätet TEN-T.



Linghem är utpekad som en av de prioriterade utvecklingsorterna på grund av sin goda förutsättning för kollektivtrafik. I de prioriterade utvecklingsorterna föreslås en utveckling till småstäder. Orternas attraktivitet, förutsättningar för gång- cykel- och kollektivtrafik, arbetsplatser och allsidig service stärks. För att få en önskad servicenivå krävs ett tillräckligt stort befolkningsunderlag, uppskattningsvis minst 4 000-6 000 invånare. Orterna ska också fungera som stödjepunkter till omgivande landsbygd.

*Gemensam ortstruktur för
Linköpings och Norrköpings
kommuner.*



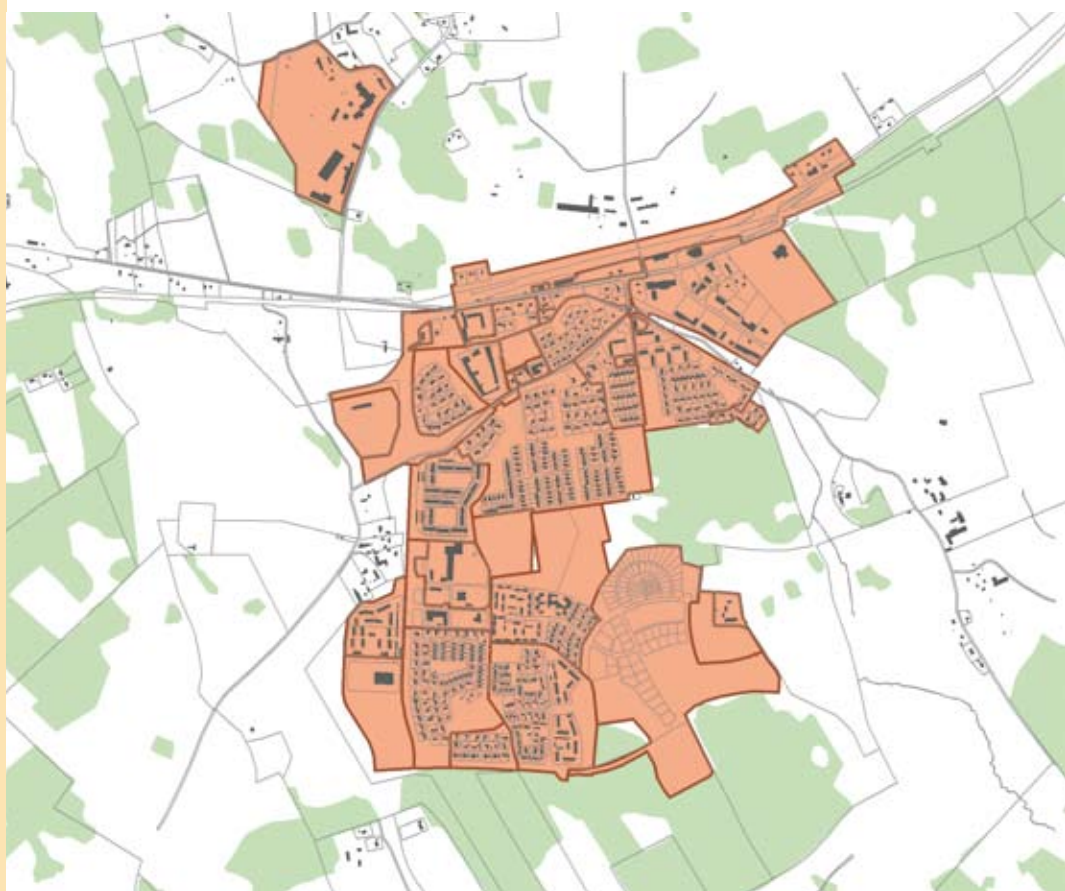
1.3 Tidigare planering i Lingham

Översiktliga planer

Utbyggnaden från 1970-talet och framåt har skett i enlighet med 1973 års dispositionsplan. I kommunens ej längre aktuella översiktsplan från 1998 redovisas schematiskt utbyggnadsområden i Lingham samt avgränsning av ett område som på lång sikt kan behövas för tätortsutbyggnad.

Detaljplaner

Stora delar av samhället är planlagt med detaljplaner. Se utdrag från kommunens hemsida nedan som visar planlagda delar av samhället.



1.4 Syfte och ambition med planeringen

Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att redovisa en långsiktigt hållbar tätortsutbyggnad för Lingham genom att visa

- huvudstrategi för utvecklingen av orten
- vilka markområden som bör användas för ny bostadsbebyggelse
- vilka markområden som bör användas för nya verksamheter
- ny infrastruktur
- vilka markområden som bör bevaras som grönområden
- konsekvenser av olika utbyggnadsalternativ och hur alternativen påverkar ortens sociala, ekonomiska och ekologiska robusthet

Ambitionen med den fördjupade översiktsplanen är att utveckla Lingham till en attraktiv boendeort med god kollektivtrafik och allsidig service. Lingham har en hög tillgänglighet till arbetsplatser i den växande regionen och ska även i framtiden kännas som ett bra boendealternativ för barnfamiljer som vill bo i en väl fungerande serviceort utanför den större staden.

1.5 Läge och avgränsning

Regionen runt Linköping och Norrköping kallas för Fjärde storstadsregionen. Här bor ca 420 000 invånare. Den integrerade arbetsmarknaden rymmer ca 190 000 arbetsplatser.

Lingham är en tätort med ca 2 700 invånare (år 2010) och är strategiskt placerad utmed järnvägen mellan Linköping och Norrköping. Avståndet till Linköping är ca 10 km och avståndet till Norrköping är ca 30 km. Pendeltågsstationen på orten innebär att den täta pendeltågstrafiken på sträckan Norrköping - Linköping - Mjölby - Tranås - Jönköping kan utnyttjas.

Ortens bebyggelsestruktur avgränsas i norr av de parallellgående transportlederna väg 796 (gamla E4) och Södra stambanan. Norr om järnvägen ligger ett sågverk samt Linghems gård med omgivande åkerlandskap. Väster om Lingham öppnar sig ett småbrutet åkerlandskap. De södra delarna gränsar till ett skogsområde med tillhörande motionsspår, Fågelsångens motionsområde. Österut finns några mindre skogsområden men i stora delar upplevs omgivningarna även här som ett småbrutet åkerlandskap med ett antal gårdsmiljöer.

Planområdets avgränsning består av Linghems tätort med närmaste omland enligt kartan till höger.

*Planområde: Lingham
med närmaste omland.*



1.6 Riksintressen

De riksintressen som berörs av planeringen kring Lingham är för järnvägar. Riksintresse hävdas för Södra stambanan och för Ostlänken, den planerade höghastighetsbanan mellan Järna och Linköping. De mark- och vattenområden som berörs av befintliga och planerade banor, terminaler och stationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

1.7 Ostlänken

När Ostlänken byggs blir det möjligt att utöka gods- och pendeltågstrafik på Södra stambanan. Tre spårkorridorer för Ostlänken fanns redovisade i det planeringsarbete som Banverket (numera Trafikverket) bedrev. Där korridorerna passerar Lingham låg två av dem en bit norrut närmre E4 (röda och gröna korridoren) och en korridor invid befintlig järnväg (blå korridoren).

Under juni 2010 beslutade Trafikverket att den röda korridoren som passerar drygt 1 km norr om Lingham ska gälla för järnvägssträckan genom Linköpings kommun. Korridoren är cirka 1 km bred i sin sträckning där den passerar Linghamstrakten. Placeringen av spårområdet inom korridoren blir avgörande för utvecklingen i områdets närhet.



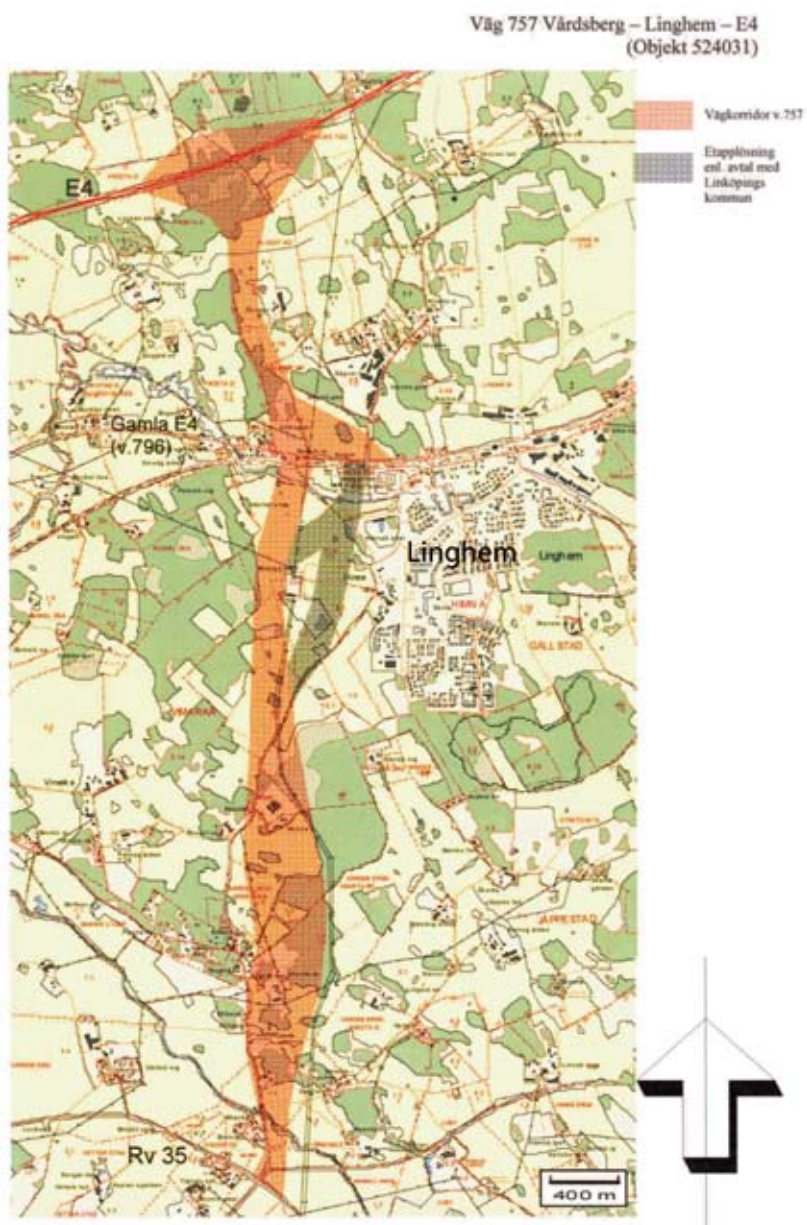
*Korridor för Ostlänken.
Det är inte beslutat var
spårområdet kommer att
placeras inom den 1 km
breda korridoren.*

1.8 Ny tillfart/förbifart Lingham

En viktig förutsättning för att kunna utveckla Lingham till en större tätort är en ny tillfart från Lingham till väg 796, gamla E4. Den befintliga järnvägstunneln i ortens nordvästra del samt bron över järnvägen till väg 796 i den nordöstra delen är båda undermåliga när det gäller standard för radier och sikt (se kartan i avsnitt 5.9). Ur trafiksäkerhetssynpunkt behövs därför minst en ny passage över eller under järnvägen för att nå väg 796.

På väg 757 som idag passerar rakt genom Lingham (vägen heter Tellbovägen genom samhället) går en hel del tunga transporter och även farligt gods. Därför är det även ur risksynpunkt mycket viktigt att få en tillfart/förbifart i anslutning till samhället.

Trafikverket har studerat en ny tillfart/förbifart i samband med en vägutredning för väg 757. En första etapp för utbyggnad av väg 757 samt tillfart till väg 796 redovisas i planförslaget, se avsnitt 5.9. I dagsläget ligger utbyggnad av vägsträckningen i länstransportplanen med byggstart 2016.



1.9 Förenklad ortsanalys i tidigt skede

Under inledningen av arbetet med den fördjupade översiktsplanen gjordes en förenklad ortsanalys. Hur man kan använda sig av denna analysmetod finns beskrivet i boken "Lär känna din ort", Boverket 2006.

En komplett ortsanalys grundar sig på en omfattande dialog med medborgarna och innebär att man startar lokala processer på platsen där planeringen skall ske. I detta arbete med den fördjupade översiktsplanen för Lingham har en förenklad ortsanalys gjorts.

Intervjuer med personer som har anknytning till Lingham

I det inledande arbetet med översiktsplanen har fem personer med anknytning till Lingham intervjuats om orten. Intervjupersonerna bor alla i Lingham eller i dess närmaste omland. Intervjuerna har bidragit till en bättre bild av vilka kvalitéer och brister orten har sett ur de boendes och förvärvsarbetandes synvinkel.

Allmänt beskrivs Lingham som ett tryggt och trivsamt samhälle. De flesta av intervjupersonerna flyttade till Lingham för att det kändes som en bra ort för deras barn att växa upp i. Tätorten upplevs som barnanpassad då det finns bra skolor, gott om gång- och cykelvägar, lekytor och sportanläggningar. För de boende på orten är det av stor betydelse att det finns bra service såsom dagligvaruaffär, vårdcentral och apotek. De två mindre skogsområdena, i direkt anslutning till tätorten, är av stor betydelse för både unga och äldre. Centralt i orten ligger Himnafjällen, som är ett grönområde med bl.a. två kullar. Det uppges vara uppskattat av barn och lekfulla vuxna, särskilt vintertid.

Byggnader och platser som ger Lingham identitet är enligt intervjuerna silon, Himnabadet och skogsområdena. Anmärkningsvärt är att silon med omnejd även nämndes som den "fulaste" byggnaden/platsen på orten. Fritidsgården vid Tulpanvägens dagis var inte attraktiv enligt några intervjupersoner.

Områden med "problem" verkar vara ganska få, men Gällstadvägen och dess trafik liksom fritidsgården (gamla kommunhuset) nämndes.

Centrumanläggningen med affär, vårdcentral m m beskrivs som den stora mötesplatsen i samhället. Här träffas både unga och äldre och det finns folk i rörelse från morgon till kväll. "Alla cykelvägar går till affären", som någon beskrev det. Även kyrkan med dess verksamheter (inte minst för barnen) är också en viktig plats för möten mellan boende i samhället.

Sammantaget beskrev intervjugruppen Lingham som en bra ort för barnfamiljer.

2.1 Idé och huvudstruktur

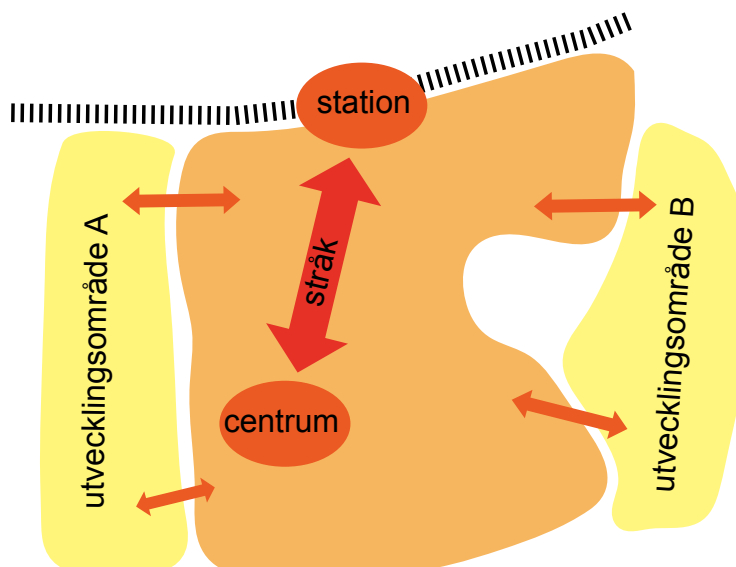
Linghem kan bli en attraktiv boendeort i regionen med på lång sikt ca 6000 invånare om föreslagna utvecklingsområden byggs ut. Pendeltågstrafiken är grunden för samhällets fortsatta utveckling.

Den befintliga strukturen i Linghem påverkas i hög grad av järnvägen och vägarna. En utveckling av orten har sin utgångspunkt i befintlig struktur. Utbyggnaden i Linghem bör ske etappvis och bidra till en tätare och mer sammanhållen ort. Förutom några mindre förtätningsområden i samhället så bör utbyggnaden ske i tätortens direkta omland. Huvudstrukturen bygger på en utbyggnad av samhället inom gång- och cykelavstånd från pendeltågsstationen. Utbyggnadsområden föreslås i första hand inom en radie av ca 1,5 km från stationen. Stor vikt har lagts vid utbyggnad och utformning av gång- och cykelvägar.

Obebyggda markområden på nära gång- och cykelavstånd från stationen bör utvecklas för att ta tillvara på de goda pendlingsmöjligheter som stationen innebär. Järnvägen kan dock tillsammans med väg 796 utgöra en för kraftig barriär för att området ska kunna integreras med övriga samhället. Planen tar därför bara ställning för utvecklingsområdena söder om järnvägen.

I närheten av stationsområdet och centrumområdet rekommenderas en tätare bebyggelsestruktur, i den mån det är möjligt. God tillgänglighet för gående och cyklister förutsätter korta avstånd. Det tar ca 15 – 20 minuter att promenera 1,5 km. De föreslagna utvecklingsområdena, öster och väster om samhället, ligger inom denna radie från pendeltågsstationen och bedöms få god tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Gång- och cykelstråket mellan de två målpunkterna stationen och centrum är mycket viktigt och bör vara vackert, tryggt och utformas så att det tydligt framgår att det är det viktigaste stråket i Linghem.



2.2 Utbyggnadsriktningar

Utvecklingsområde A - väster om Lingham

Väster om samhället finns markområden som till stora delar ägs av Linköpings kommun. En första etapputbyggnad rekommenderas inom det västra utvecklingsområdet. Tellbovägen, som väg 757 heter när den når samhället idag, kommer att omvandlas till en vanlig huvudgata med en mer lokal karaktär när den nya förbifarten är färdigbyggd.



Befintliga åkerholmar och träddungar sparas från ny bebyggelse i området. Sammanhängande grönstråk kan skapas genom att trädplantera efter nya gång- och cykelstråk. I anslutning till en större mottagningsstation för el som ligger på åkermarken rekommenderas både skyddsplantering och förändring av områdets topografi för att visuellt öka avståndet till anläggningen. En mobil fjärrvärmepanna som står placerad invid Himnabadet föreslås ligga kvar i samma läge.

En befintlig bymiljö (Himna by) som ligger på en kulle söder om Himnabadet bevaras i sin karaktär och de två mindre stallen föreslås ligga kvar. Bymiljön har en oregelbunden struktur med äldre hus och karaktären är viktig att bevara då den skiljer sig från de andra delarna av Lingham som i stora delar byggdes ut på 70-80 talet. Sparsam komplettering med ny bebyggelse i bymiljön bör tillåtas om den anpassar sig till områdets karaktär.

Linghedens sportanläggning och Himnabadet föreslås ligga kvar i sina befintliga lägen. Ett industrihotell i sydvästra delen av samhället bedöms kunna ligga kvar i befintligt läge med bibehållen karaktär av icke omgivningsstörande art.

Planförslaget möjliggör utbyggnad av ca 500-600 bostäder inom området. En större skoltomt på ca 3 ha reserveras i närheten av Himnabadet och nyplanerade gång- och cykelstråk. I området reserveras även ca 5 ha mark för icke störande verksamheter närmast järnvägen. Lösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten inom nya bebyggelseområden ska studeras i den kommande planeringen.

Skyddsavstånd till väg 757, mottagningsstation, m.m. behandlas i avsnitt 5.11.

Utvecklingsområde B - öster om Lingham

Mellan de befintliga skogskullarna öster om Lingham finns vackra miljöer för ett attraktivt boende. Utmed Askebyvägen ligger två större samt en mindre djuranläggning. Bedömningen är att anläggningarna måste flyttas om det östra utvecklingsområdet ska kunna byggas ut i sin helhet, på grund av de skyddsavstånd som rekommenderas mellan större djuranläggningar och bostäder. Större delen av marken i det östra utvecklingsområdet är privatägd. Ett mindre skogsområde, norr om Manstorp och öster om Himnafjällen, är ett viktigt rekreationsområde och bör bevaras.

En befintlig gård, Stratomtå, ligger på en kulle mitt i åkermarken och förslås bevaras i sin karaktär. Sparsam komplettering med ny bebyggelse bör tillåtas om den anpassar sig till områdets karaktär.

Markområdena öster om samhället får något sämre tillgänglighet till stationen än det västra, men gång- och cykelvägsavstånden bedöms ändå som goda. Askebyvägen kommer på längre sikt att uppgraderas till en huvudgata i Linghamens struktur vilket kan innebära en annan utformning på vissa sträckor. Befintliga åkerholmar och trädgångar sparas från ny bebyggelse i området. Hänsyn till dammen vid Stratomtå skall tas vid planeringen. Sammanhängande grönstråk kan skapas genom att trädplantera efter nya gång- och cykelstråk samt att utnyttja befintliga dungar och naturmiljöer.

Planförslaget möjliggör utbyggnad av ca 500-600 bostäder i den östra delen.

I den nordöstra delen av samhället finns ett befintligt småindustriområde. Enligt förslaget kan ca 15 ha mark sydost om det befintliga industriområdet användas till bostäder alternativt verksamheter av icke störande karaktär (område B6/V3). Även en kombination, där området närmast det befintliga industriområdet används för verksamheter och den andra delen används för bostadsbebyggelse, är möjlig.

Ca 200 meter nordost om område B6/V3 finns idag en skjutbana. En bullerutredning i detaljplaneskedet får avgöra hur nära ny bostadsbebyggelse får planeras i förhållande till skjutbanan.

Lösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten inom nya bebyggelseområden ska studeras i den kommande planeringen.



Norr om järnvägen/väg 796 - utredningsområde

Norr om järnvägen och väg 796 finns ett öppet åkerlandskap med inslag av skogsdungar. Linghems gård ligger nordöst om järnvägsstationen och dess vackra ladugårdsbyggnad ger karaktär till landskapet. Ett sågverk ligger i planområdets nordvästra del.

I anslutning till sågverksområdet reserveras mark för ytterligare verksamheter. Markområdet bedöms redan vara stört av den pågående verksamheten samt av angränsande och planerade trafikleder.

För pendeltågsstationens framtida behov reserveras mark för en pendlarparkering norr om järnvägen, i höjd med gångtunneln vid stationsområdet. En förutsättning för parkeringen är att befintlig gång- och cykelpassage under järnvägen förlängs för att även passera under väg 796. En utökning av befintlig pendlarparkering söder om järnvägen prioriteras dock i första hand.

Det som talar för en framtida utbyggnad norr om järnvägen är dess närhet till pendeltågsstationen. Barriäreffekterna som järnvägen tillsammans med väg 796 skapar bedöms dock bli stora, vilket gör att det kan vara svårt att skapa en trygg och god koppling till den befintliga orten. Det finns också en osäkerhet i hur pass nära Ostlänken kommer att gå i områdets norra del. Därför utgår det, i samrådshandlingen, utpekade utvecklingsområdet norr om järnvägen i denna plan. Planen anger istället området som utredningsområde. Detta innebär att översiktsplanen inte tar ställning till om området skall bebyggas eller ej. Frågan om bebyggelse norr om järnvägen kan dock komma att aktualiseras på lång sikt.

Från pendeltågsstationen har man utblick över det norra området. Ladugårdsbyggnaden till Linghems gård är mycket karaktärsgivande.



2.3 Ny bebyggelse

Bostäder

Det är bostäderna som står i fokus för utbyggnaden av orten. De valda utvecklingsområdena omfattar tillsammans ca 1200 nya lägenheter/bostäder vilket skulle kunna innebära ett tillskott på ca 3000-3500 invånare i Lingham på längre sikt. Exakta antalet bostäder beror på vilka hustyper man väljer vid exploateringen.

Lingham är en tätort med främst låg bostadsbebyggelse i 1-2 våningar och även i framtiden bör denna småstadskaraktär vara tongivande för ny bostadsbebyggelse. Däremot rekommenderas en tätare bebyggelsestruktur än dagens i de nyplanerade områdena. Tät småhusbebyggelse föreslås med varierade hustyper såsom radhus, parhus, kedjehus och villor. Även inslag av små flerfamiljshus rekommenderas. Bebyggelsestyperna kan med fördel blandas eller placeras i mindre grupper vilket medverkar till en mer levande och varierad boendemiljö.

Olika upplåtelseformer som t.ex. både hyresrätter och bostadsrätter rekommenderas för en bra social sammansättning av befolkningen i Lingham.



Exempel på bostadsområden med bra täthet i Lingham.

INRIKTNING

Område B1-B6: Bostäder med inslag av icke störande verksamheter. Främst småhusbebyggelse.

En småstadskaraktär bör vara tongivande för ny bostadsbebyggelse. En tätare och mer variationsrik bebyggelsestruktur än befintlig rekommenderas. Inslag av små flerfamiljshus välkomnas.

Verksamheter

Förslaget innebär en möjlighet till komplettering av befintliga verksamhetsområden liksom en utbyggnad av nya. Befintliga industriområdet i Lingshems nordöstra del kan kompletteras med icke störande verksamheter. Mer störande verksamheter förläggs med fördel i planens nordvästra del i närheten av sågverksområdet. Sammanlagt reserveras mark för minst 10 ha verksamhetsområden i planförslaget.

Det kan vara fördelaktigt om kontor och service lokaliseras i lokaler nära stationsområdet. Närheten till pendeln och de två motorerna i regionen, Linköping och Norrköping, skulle innebära att arbetsplatserna blev väl tillgängliga för många människor i regionen. Förtätningmöjligheterna kring stationen är dock mycket små och mark i nära anslutning till stationen reserveras främst för pendeltågsstationens behov. Ett alternativ kan vara att inrymma nya verksamheter i befintliga byggnader inom stationsområdet eller i dess närområde. Den kulturhistoriskt värdefulla stationsmiljön måste dock studeras närmre och skyddas i kommande planering innan åtgärder påbörjas som kan påverka miljön.

Komplettering av service i anslutning till centrum är också önskvärt då det kan bidra till att ytterligare stärka denna målpunkt.



INRIKTNING

Område V1-V2: I samhällets nordvästra del möjliggörs planering för mer störande verksamheter.

Område V3: Befintliga verksamhetsområdet i Lingshems nordöstra del kompletteras med icke störande verksamheter.

Inslag av icke störande verksamheter som exempelvis kontor och frisör integreras med bostadsbebyggelsen.

Förtätning inom det befintliga samhället

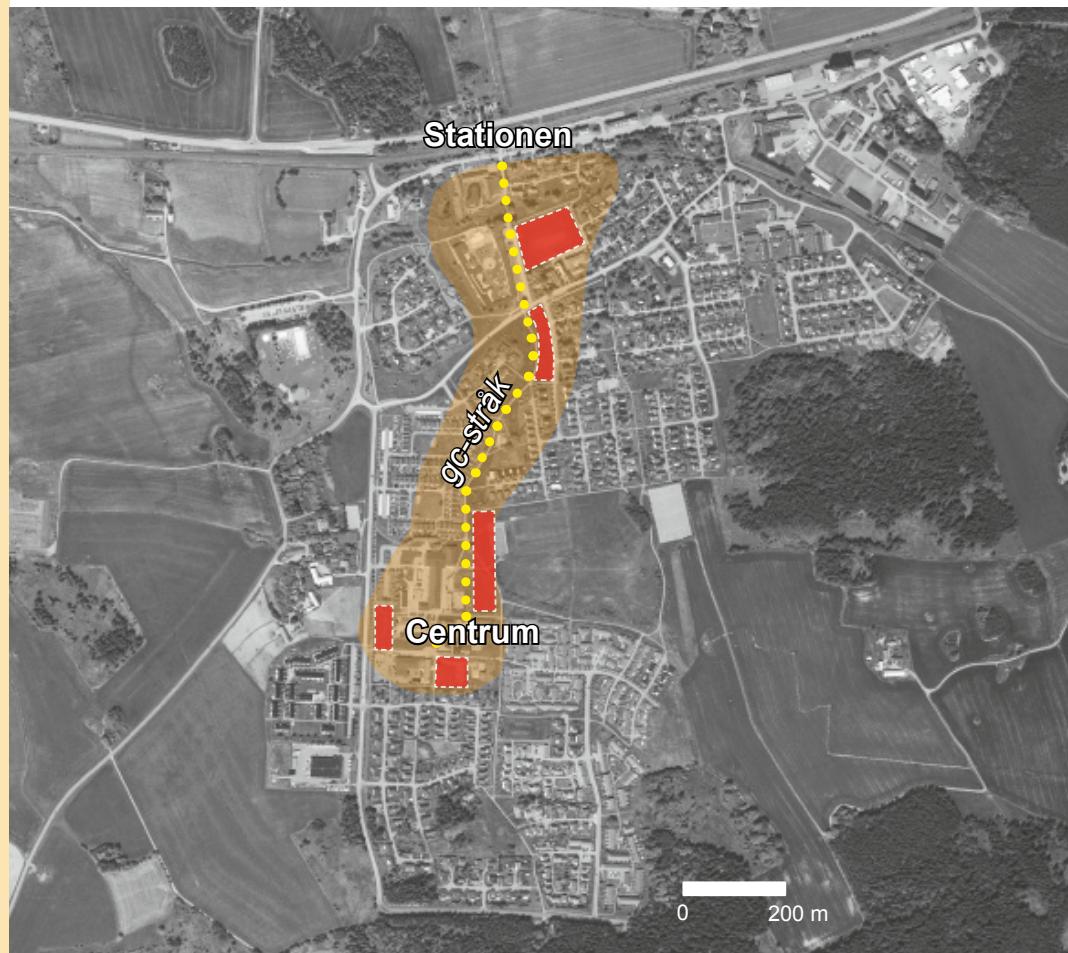
Förtätning av befintliga bebyggelsemiljöer rekommenderas generellt i samhället. Särskilt angeläget är det att skapa en tätare bebyggelsestruktur i anslutning till pendeltågsstationen, centrumområdet samt det primära gång- och cykelstråket däremellan. Förtätning innebär oftast att man exploaterar obebyggda och/eller dåligt utnyttjade ytor. Det kan även innebära att man vid ombyggnation bygger till befintliga hus med fler våningsantal, vilket i planförslaget särskilt rekommenderas för centrumområdets lokaler.

I anslutning till det viktiga gång- och cykelstråket mellan de två målpunkterna föreslås bebyggelsekompletteringar i strategiska lägen på obebyggda ytor.

Förtätningens möjligheter kring stationen är små idag på grund av utrymmesbrist, då själva stationsmiljön måste reserveras för pendeltågsstationens framtida utveckling. Det finns dock några obebyggda ytor i närområdet där förtätning är möjlig. Det är viktigt att värna om stationsmiljön, med den välbevarade och kulturhistoriskt värdefulla stationsbyggnaden från 1873. Även andra byggnader i närmiljön, som silon och ladugården vid Lingshems gård, är viktiga ur kulturhistorisk synvinkel.

Centrumområdet bedöms ha goda möjligheter till förtätning på obebyggda ytor, i nära anslutning till centrumhuset. Det vore också positivt om byggnaderna gick upp lite i höjd vid denna viktiga målpunkt. Det är önskvärt att centrum utökas med fler servicefunktioner, såsom affärer, bankomat och café. Även bostäder/servicelägenheter föreslås komplettera centrumområdet.

Exempel på ytor av särskilt intresse för förtätning utmed det prioriterade gång- och cykelstråket.



De befintliga by- och gårdsmiljöerna, Himna by och Stratomta gårdsmiljö bevaras med sina unika karaktärer. Miljöerna har en mer oregelbunden struktur med äldre hus och karaktären är viktig att bevara då den skiljer sig från de andra delarna av Lingham som i stora delar byggdes ut på 70-80-talet. Sparsam komplettering med ny bebyggelse i miljöerna bör tillåtas om den anpassar sig till områdets karaktär.



Sparsam komplettering i bymiljöerna kan tillåtas om den anpassar sig till den äldre karaktären.



Vid centrumområdet finns ytor av särskilt intresse för förtätning.



Utmed det primära gång- och cykelstråket finns ytor av särskilt intresse för förtätning.

INRIKTNING

Förtätning av den befintliga bebyggelsestrukturen rekommenderas särskilt på obebyggda ytor i anslutning till stationen, centrum och det primära gång- och cykelstråket däremellan (se exempel på föregående sida).

Sparsam komplettering av by- och gårdsmiljöerna är möjlig om karaktären bevaras.

2.4 Befolkning och service i framtiden

Förslaget visar hur Linghem år 2030 kan inrymma mellan 5 000-6 000 invånare. Inom utvecklingsområdena kan ca 1200 nya lägenheter/ bostäder byggas. Bedömningen är att Linghem även på sikt kommer att vara en populär boendeort för främst barnfamiljer vilket medför att man kan räkna 3 personer/hushåll i medeltal i de nya bostäderna. Ett rimlig antagande är att utvecklingsområdena ger ett tillskott på ca 3 000 -3 500 invånare i Linghem.

Utbyggnaden inom utvecklingsområdena medför att ortens serviceutbud kan utökas ytterligare i framtiden.

Hela centrumområdet bör rustas upp för att skapa en mer levande mötesplats. Centrumbyggnaden skulle kunna kompletteras med två våningar varav de två övre våningarna kan användas som servicelägenheter. Utomhusmiljön kring centrum bör kompletteras med lekfull konst, sittplatser och grönska för att skapa en mer inspirerande och rekreativ miljö som stimulerar till möten mellan människor.

Skolverksamheten kommer att behöva fler lokaler i framtiden. I det västra utvecklingsområdet behöver man reservera en tomt på 30 000 kvm för framtida skoländamål. På tomten skall det kunna inrymmas kombinerade förskole-/skolbyggnader som konverteras allt eftersom nya behov uppstår. Även en fullstor idrottshall bör planeras vid den nya



Himna centrum har förutsättningarna att utvecklas till en vacker och levande mötesplats.



skoltomten. Vid placering av skoltomten har närheten till befintliga skolor, tillgängligheten till gång- och cykelvägar samt tillgång till grönområden varit viktiga önskemål. En skoltomt har i planen reserverats i nära anslutning till Himnabadet där dessa önskemål kan tillgodoses. Linghamsskolan har idag ingen idrottshall och skulle då kunna nyttja den nya skolans idrottslokaler.

Ett antal separata förskolor som kan konverteras till bostäder kommer att behövas inom det västra (A) och det östra utvecklingsområdet (B). Lokalisering av dessa sker under detaljplaneskedet.

INRIKTNING

Serviceutbudet bör stärkas vid de två viktiga målpunkterna stationen och centrumområdet. Centrumområdet och dess närmiljö bör utvecklas till en attraktiv och stimulerande mötesplats.

Område S: Tomt för framtida skoländamål reserveras i det västra utvecklingsområdet. Skolbyggnader som kan kombineras och konverteras vid behov samt en fullstor idrottshall ska kunna inrymmas inom området.

2.5 Grönstruktur och rekreation

Linghemsbornas grön- och rekreationsområden utgörs av de mindre tätortsnära skogsområdena med motionsspår, större sport- och rekreationsanläggningar som t ex Lingheden och Himnabadet, ett antal fotbollsplaner samt mindre gräsytor för spontanlek och idrott. Grönstrukturen behöver förstärkas och kompletteras för att invånarna ska få en vackrare och mer upplevelserik närmiljö.

Det är ingen brist på gröna ytor i Lingham. Däremot behövs det mer kvalitativa grönytor. Med en god gestaltning kan gång- och cykelvägarna och dess närmiljö bli sammanhängande kvalitativa grönstråk för motion och rekreation.

De impediment som finns i anslutning till gång- och cykelvägar kan uppgraderas eller bebyggas. Nya trädplanteringar, parkbänkar och trevlig belysning är exempel på åtgärder som skulle öka attraktiviteten både för platserna och för gång- och cykelstråken. De större impedimenten skulle kunna bebyggas med bostäder för att öka tryggheten längs med gång- och cykelstråken.

Grönstrukturens uppbyggnad och utformning genom samhället bör studeras omsorgsfullt så att grönytorna både blir funktionella och trygga. Nya gång- och cykelvägar bör passera både boendemiljöer och upplevelserik grönska.

Skogsområdena består främst av barrblandskogar. I det södra skogsområdet finns motionsspår, vandringsleder och rastplatser. Här växer även den rödlistade svampen bombmurkla. Under de senaste årens stormar har en del granskog blåst ner, framför allt söder om samhället. Målsättningen bör vara att öka andelen lövträd i skogsmiljöerna vilket med fördel kan göras i de partier där skogen blåst ner.



Himnafjällsområdet är centralt beläget och har goda förutsättningar att utvecklas för idrott och rekreation.

Himnafjällsområdet är ett centralt rekreationsområde i Lingham med stor potential att utvecklas. Idag består området av två gräsbeväxta kullar, en lekplats, ytor för idrott samt en del impedimentmark. Området är välförsett med gång- och cykelstråk i alla väderstreck och dess läge i samhället med närheten till centrum, Himnaskolan och en lokal rekreationsskog gör området mycket tillgängligt. Området föreslås en utveckling för ökade möjligheter till idrott och andra rekreationsaktiviteter. Exempel på utvecklingsmöjligheter inom området är spontanidrottsplats, fler anlagda fotbollsplaner med tillhörande anläggningar såsom omklädningsrum, kiosk och parkering etc. Förslagsvis kan man nyttja den västra delen av Himnafjällsområdet till byggnader och anläggningar som kan stödja rekreationsområdet. Detta skulle även förstärka det viktiga primärstråket för gång- och cykel som passerar Himnafjällsområdet i sin sträckning pendeltågsstationen - centrum. Vid utveckling av området bör parkeringsmöjligheter tillskapas. Förslag på möjliga lägen är på impedimentmarken öster om grusplanen alternativt i västra delen av rekreationsområdet vid isbanan.

Stratombäckens/Linghembäckens är det enda naturliga vattendraget i samhället. Bäckens samlar upp mycket dagvatten och för att minska belastningen och förbättra vattenkvaliteten bör andelen lokalt omhändertagande av dagvatten öka i de nya bebyggelseområdena. I den kommande planeringen bör man utreda hur man kan utnyttja bäcken. De dammar och småvatten som finns i det omkringliggande jordbrukslandskapet är värdefulla för den biologiska mångfalden och kan bli trevliga rekreationsmiljöer för kommande utbyggnadsområden.

INRIKTNING

Befintliga grönområden behöver utvecklas och nya grönområden av hög kvalitet behöver tillföras Lingham för en upplevelserik och vacker närmiljö. Gång- och cykelstråk genom samhället kan med fördel trädplanteras på vissa sträckor och gestaltas så att de skapar sammanbindande gröna stråk för motion och rekreation.

Andelen lövträdsmiljöer bör öka i barrskogarna.

Inför kommande planering bör man studera hur man kan ta tillvara på dagvatten på ett bättre sätt för att öka den biologiska mångfalden.

Område I: Utveckling av Himnafjällen till ett attraktiv idrotts- och rekreationsområde. Byggnader och andra anläggningar som kompletteras till rekreationsområdena kan med fördel anläggas i anslutning till det primära gång- och cykelstråket.



Större rekreationsområden och gröna miljöer. Gång- och cykelvägarna kan gestaltas så att de blir en del av den gröna strukturen i samhället.

2.6 Framtida trafik och kommunikationer

Gator och trafik

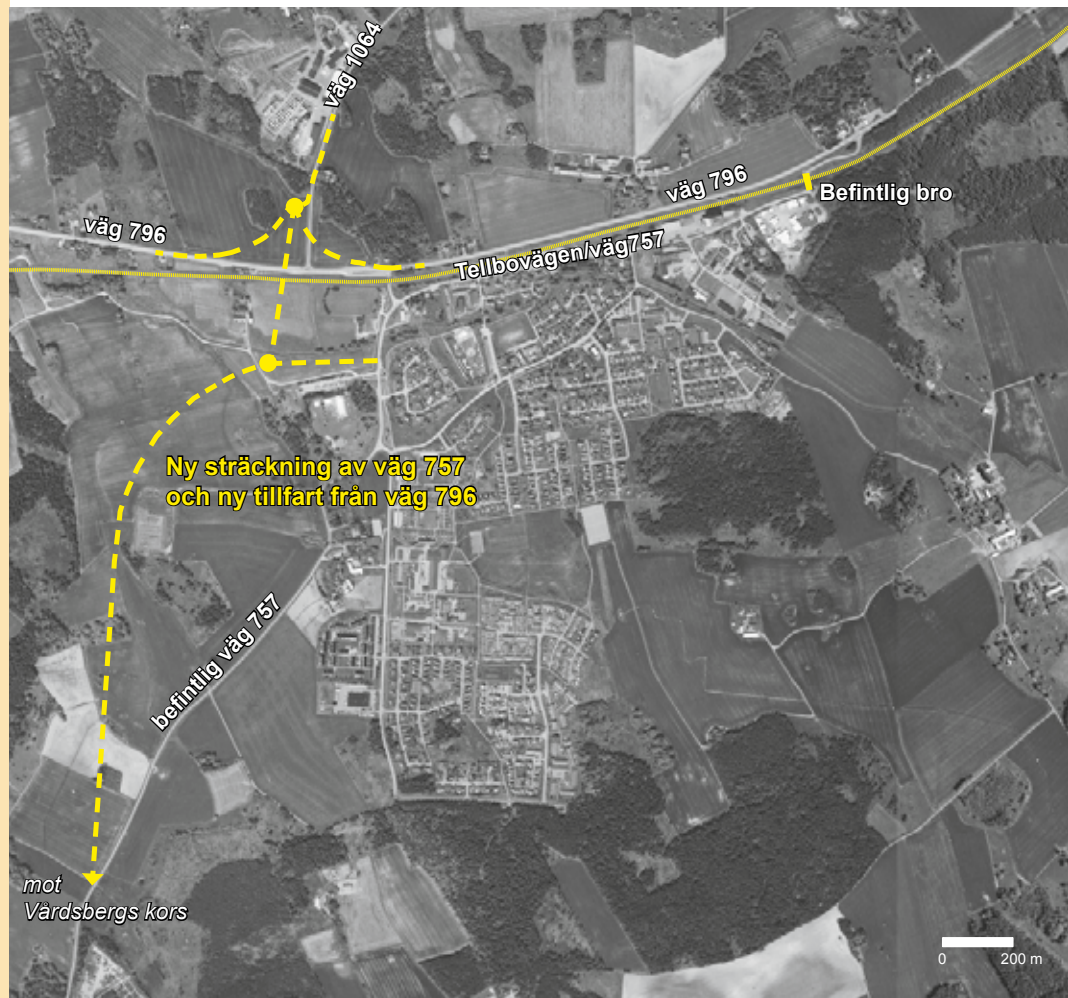
Ombyggnad av väg 757

För att kunna utveckla Lingham så krävs en ny tillfart till orten från väg 796 (gamla E4). Dessutom krävs åtgärder för att få bort farliga godstransporter som idag passerar genom samhället.

Den nya tillfarten till Lingham kommer till i samband med att väg 757 byggs om och kopplas till väg 796. Detta sker i enlighet med Trafikverkets vägutredning för vägen. I förslaget ingår en ombyggnad av korsningen mellan väg 757 och väg 796 till en cirkulationsplats. Den nya sträckningen av väg 757 innebär att genomfartstrafiken med tung trafik minskar drastiskt på Tellbovägen (som väg 757 heter när den når samhället). Den medför också att transporter med farligt gods kan ledas utanför samhället. Detta innebär att risker och störningar för de boende nära Tellbovägen minskar. Den befintliga bron i öster kan på sikt komma att användas endast för personbilar.

Ombyggnationen av väg 757 kommer att ske i flera etapper. Etappindelningen är inte helt klar. En trolig indelning skulle innebära en första etapp med en ny tillfart till Lingham samt en förbifart utanför samhället. Etapp två skulle omfatta sträckan mellan Lingham och Vårdsbergskors och den tredje etappen inkluderar en sträckning mellan Lingham och E4. Den tredje etappen kan utformas på två olika sätt, båda redovisas i planen. Det ena alternativet innebär en helt ny sträckning väster om samhället, inklusive en ny bro över järnvägen. Alternativ två är en mindre utbyggnad och innebär att kopplingen mellan väg 757 och E4 sker via den planerade cirkulationsplatsen norr om järnvägen, på väg 796. Etapp tre bedöms

Den första etappen av ombyggnaden för väg 757 innebär troligen en ny sträckning utanför samhället samt en ny tillfart från väg 796.



dock som ett mycket långsiktigt projekt men illustreras i planen för att inte omöjliggöras i framtiden.

I söder ger översiktsplanen möjlighet till en gata mellan Himnavägen och den nya sträckningen av väg 757. Den första etappen av ombyggnaden av väg 757 finns med i Länstransportplanen för Östergötlands län 2010-2021 med planerad byggstart 2016. På sikt innebär detta att väg 757, i den nuvarande sträckningen som berör samhället, kan omvandlas till en gata av mer lokal karaktär.

Funktionsindelning av gator och vägar

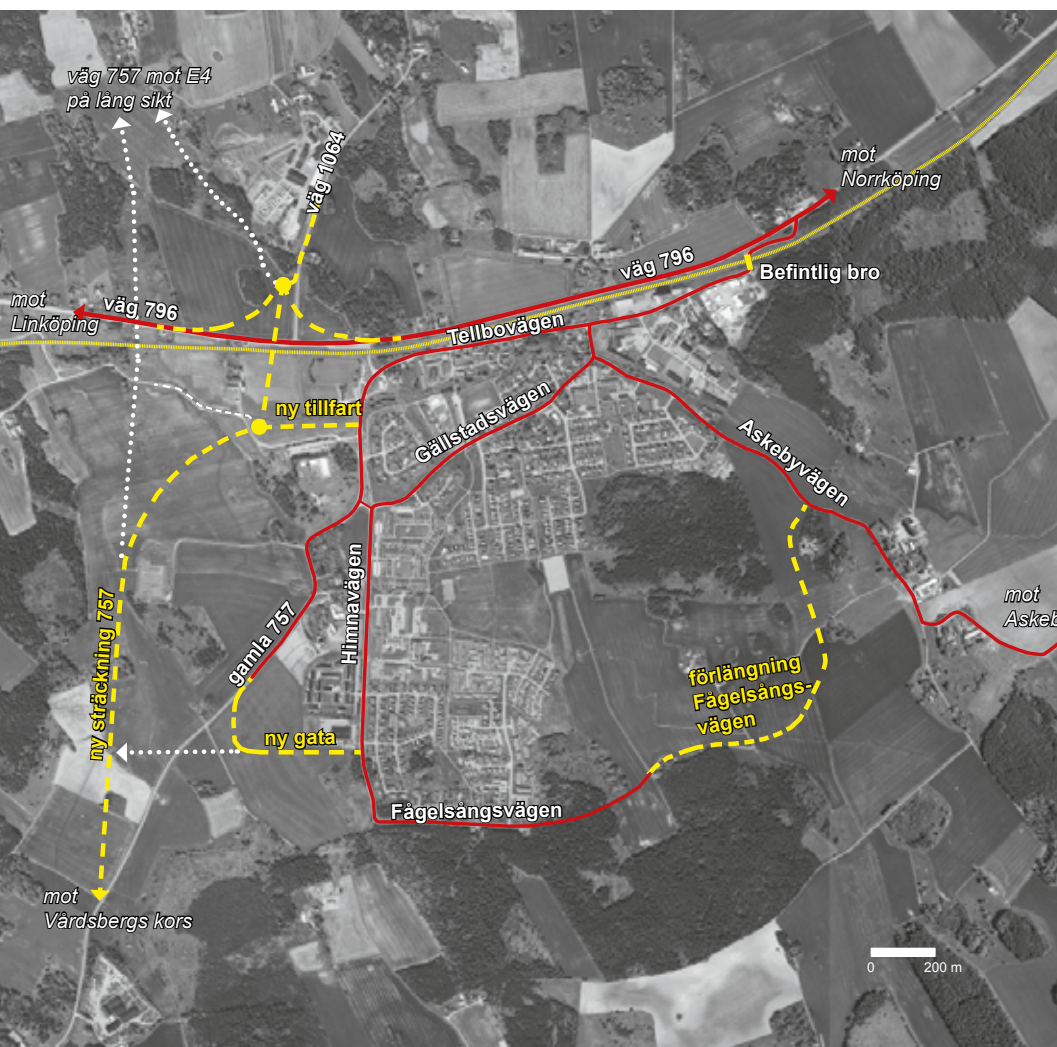
Gatusystemet i Lingham är indelat i fyra nivåer av gator med hänsyn till vilken funktion de har. Nedan redovisas dessa med en förklaring till varje gatutyp.

Genomfarts- och infartsgator

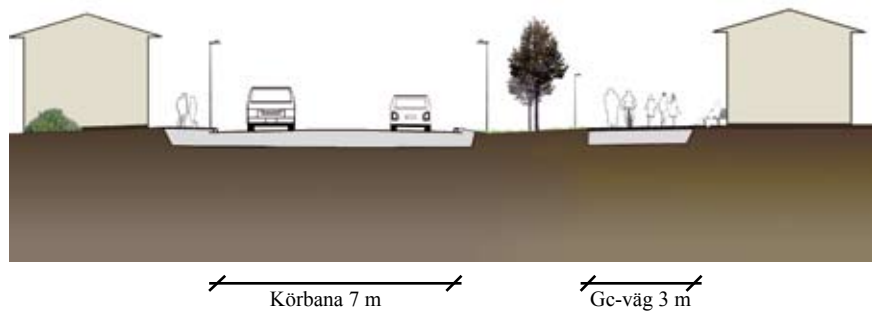
Genomfart- och infartsgator är samlingsnamnet för gator som används för genomfartstrafik och infarterna till tätorten. I Lingham är det endast två gator som tillhör denna kategori, de är väg 796 samt den planerade väg 757.

Huvudgator

I Lingham finns ett antal gator med en övergripande funktion i trafiksystemet, dessa benämns huvudgator. Huvudgator är gator som förbinder områden i tätorten. Karaktären på de olika huvudgatorna kan skilja sig åt, dock har det de gemensamt att de ska ha separerad gång- och cykeltrafik och ska kunna hantera lite större trafikmängder. Där plats finns bör träd planeras längs med huvudgatorna för att skapa ett trevligare gaturum samt förtydliga strukturen. Till huvudgator räknas Himnavägen,



Befintliga och planerade gator och vägar i Lingham.



Tellbovägen och Askebyvägen. Fågelsångsvägen förlängs förbi det nyplanerade planområdet vid Manstorp ända ut mot Askebyvägen, norr om Stratomtå i östra delen, och fungerar då som huvudgata.

Uppsamlingsgator

Uppsamlingsgata är en nivå lägre än huvudgata. Funktionen för en uppsamlingsgata är att den binder samman mindre områden och lokalgator i samhället. Karaktären och utformningen ska dock påminna om en lokalgata och hastighetsgränsen ska vara densamma. Trädplantering utmed uppsamlingsgatan kan försköna och ge riktning. I Lingham tillhör Gällstadsvägen och den nuvarande väg 757 efter att den nya sträckningen är byggd uppsamlingsgata.

Lokalgator

Övriga gator i samhället tillhör nivån lokalgator. På lokalgatorna sker cykling i blandtrafik.

Den planerade bebyggelsen väster om nuvarande beräknas uppgå till drygt 500 lägenheter. Området öster om nuvarande Lingham omfattar också drygt 500 lägenheter. Alstringen bedöms till ca 2 500 fordon per dygn för respektive område. Den beräknade alstringen utgår från schablonvärden som har sin bakgrund i nuvarande färdmedelsfördelning. Kommunen har ambitionen att ändra färdmedelsfördelningen mot ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. En sådan förändring skulle minska den bedömda biltrafikbelastningen från området.



Gamla sträckningen av väg 757 byggs om till en uppsamlingsgata och får en mer lokal karaktär på utformningen.

Kollektivtrafik

Vid utbyggnad av en ny höghastighetsbana (Ostlänken) öppnas på längre sikt möjligheter för ett ökat trafikutbud med regionalståg och pendeltåg mellan Linköping och Norrköping. För Lingham innebär detta förbättrad pendeltågstrafik med utökad trafik och tätare turer. För en pendeltågsstation kan upp till 1,5 km långt gång- och cykelavstånd anses acceptabelt vilket gör att större delen av Linghamens tätort täcks in.

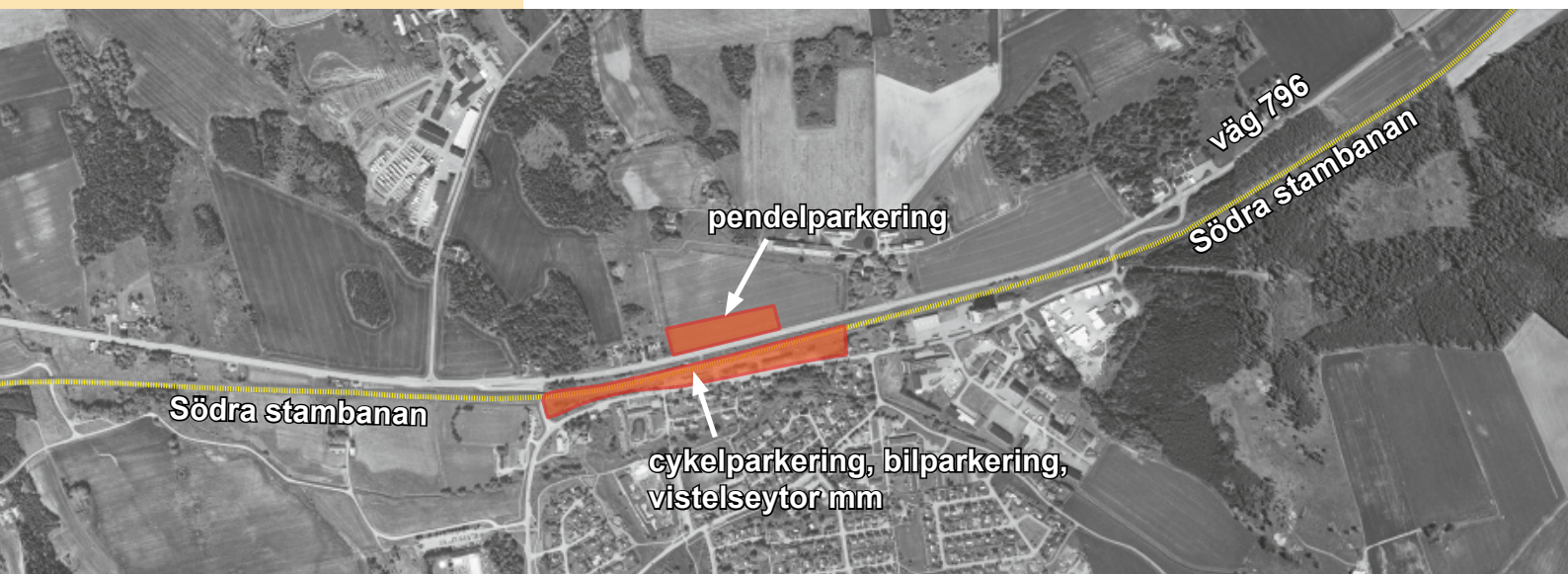
Stationen är en strategisk punkt i samhället som får ökad betydelse i och med framtida utökade tågförbindelser. De goda möjligheterna att utveckla samhället med utgångspunkt från pendeltågstrafiken tas tillvara genom att sambandet mellan stationen och bostadsområden stärks ytterligare. Planförslaget föreslår därför en förstärkning av gång- och cykelstråk mellan stationen, centrum och bostadsområden. Planeringen för utökad tågtrafik innebär att fler resenärer kommer att byta mellan tåg, cykel eller bil vid stationen. Det kan även antas att Linghamens station har ett relativt stort upptagningsområde. Stationsområdet utvecklas med utgångspunkt från dessa förutsättningar och för att tillgodose de behov som olika resenärsgupper har, bl.a. vad gäller tillgänglighet, säkerhet, trygghet och bekvämlighet.

För cykel- och biltrafik planeras utökade ytor för angöring och parkering. Enligt planförslaget ges det möjlighet att anlägga ytterligare parkeringsplatser för bilar både norr och söder om spårområdet och väg 796. Beroende på hur utredningsområdet utvecklas kan parkeringen norr om spårområdet på sikt, eventuellt matas via väg 1064. Passagen vid pendeltågsstationen kan förlängas under väg 796 och därmed skapas en trafiksäker passage för de som väljer att parkera på norra sidan av vägen. Innan ställningstaganden gjorts för utredningsområdet är parkeringen beroende av en direkt anslutning till väg 796. En sådan lösning kräver samråd med Trafikverket som väghållare och omsorg måste läggas vid utformningen av anslutningen med tanke på väg 796 är en länsväg. Arbetet med att utöka parkeringsplatserna söder om spårområdet pågår och bör prioriteras före nya parkeringar norr om järnvägen.

2010 genomförs en förlängning av perrongerna på pendeltågsstationen för att kunna ta emot längre tågset. Ombyggnaden kommer också att innebära större vistelseytor, utökade sittmöjligheter, fler vindskydd och en utökad trafikantinformation på perrongerna.



Det finns ett behov av ökade parkeringsytor för bilar och cyklar vid pendeltågsstationen.



*Ytor reserveras för
pendeltägsstationens
utvecklingsbehov.*

*Passagen under Södra
stambanan måste
förlängas under väg 796
för att nå den föreslagna
pendelparkeringen.*

*Stationens perronger
förlängdes under 2010 för
att kunna ta emot längre
pendeltåg.*



Gång- och cykeltrafik

Cykelväg Lingham-Linköping

Linköping är en viktig målpunkt för Linghamborna och separata cykelvägar längs väg 796 och väg 757 bör prioriteras och få hög kvalitet. Även möjligheten att cykla mellan Lingham och närliggande småorter bör förbättras. I samband med ombyggnation av väg 757 kan befintlig biltunnel vid Lingham omvandlas till en gång- och cykeltunnel. Tunneln kan på sikt vara länken mellan samhället och cykelvägen utmed väg 796.

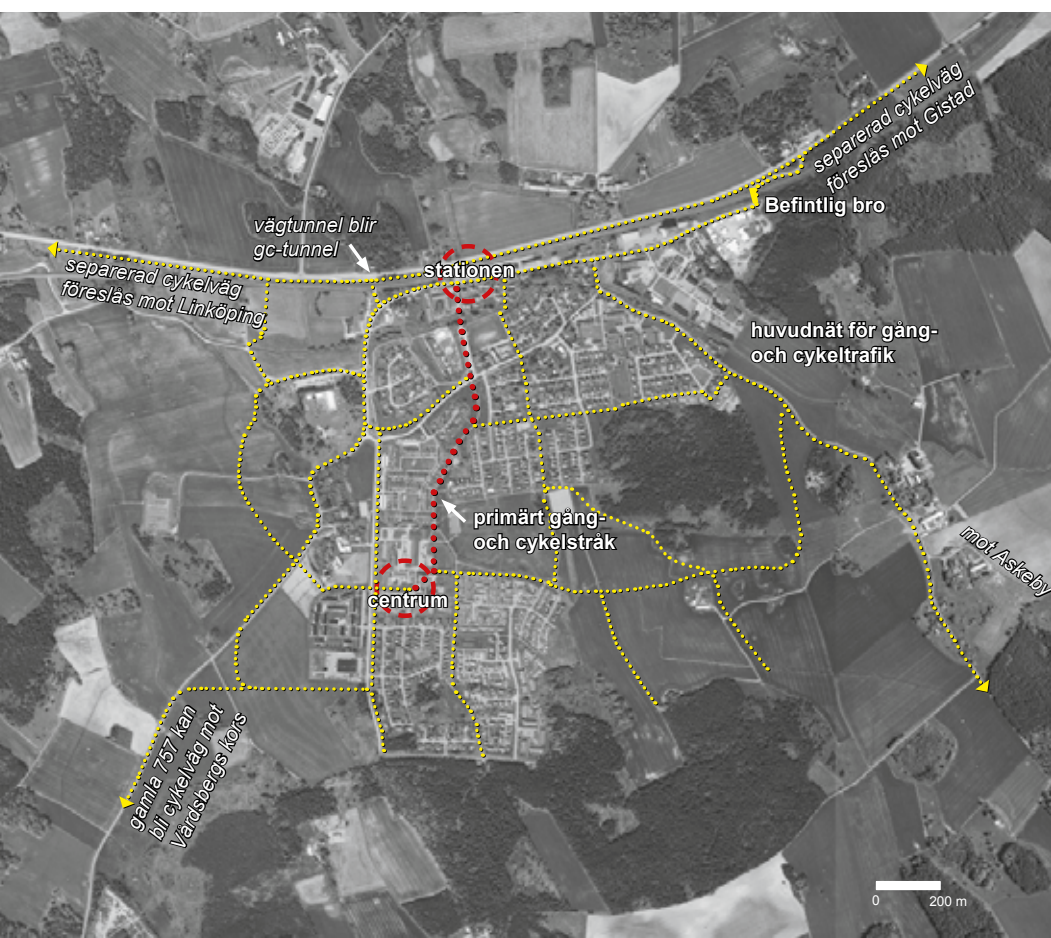
Primärt gång- och cykelstråk i Lingham

Planförslaget föreslår en förstärkning av det primära gång- och cykelstråket som utgår från stationen och passerar de båda skolorna ner mot centrumområdet. Huvudstråket bör tydliggöras genom en god gestaltning. Vinterväghållningen av huvudstråket bör hålla mycket god kvalitet.

Exempel på förbättringsåtgärder i gång- och cykelstråket kan vara en genare sträckning, upphöjd gång- och cykelbana i korsningar för att prioritera gående och cyklister, bättre belysning, utökade sittmöjligheter längs med stråket, alléplantering för att förtydliga stråkets riktning, bra skyltning samt allmän försköning i form av grönska som kan skapa rumslighet och karaktär utan att det blir otryggt.

Huvudnät för gång- och cykeltrafik

Det är viktigt att hela orten får korta, gena och attraktiva gång- och cykelstråk till pendeltågsstationen och till centrum. Planförslaget föreslår att det befintliga gång- och cykelvägnätet förstärks och kompletteras för att skapa ett huvudnät för gång- och cykeltrafik. Huvudnätet binder samman de nya utbyggnadsområdena med det befintliga samhället, samt bidrar till goda gång- och cykelmöjligheter för hela orten till stationen och centrum.



Huvudnät för gång- och cykeltrafik. Det prioriterade stråket mellan stationen och centrum har en mycket viktig funktion.

Nya gång- och cykelvägar bör passera både boendemiljöer och upplevelserik grönska för att skapa trygga och funktionella stråk som även kan användas i rekreativa syften.

Cykelparkering

För att kunna använda cykeln som ett transportmedel krävs att goda parkeringsmöjligheter erbjuds vid målpunkter som t.ex. arbetsplatser, skolor, stationer och hållplatser, serviceanläggningar, kommersiella centra och fritidsanläggningar. Det är viktigt att ytor för expansion av cykelparkering reserveras i målpunktens närhet. Vid stationen krävs cykelparkeringar av hög kvalitet, exempelvis cykelgarage, som ger väderskydd och är läsbara.

Det primära gång- och cykelstråket föreslås en tydligare utformning och skyltning. Stråkets startpunkt vid stationen är mycket anonym.



Stråket bör tillföras fler sittbänkar, vacker belysning och andra kvaliteter.



Det finns ytor i anslutning till gång- och cykelstråket som bör få en effektivare användning.





*Vägtunneln under väg 796
omvandlas till gång- och
cykeltunnel på sikt.*

INRIKTNING

Väg 757 får en ny sträckning utanför Linghem och i samband med ombyggnaden skapas en ny tillfart från väg 796. Befintlig vägtunnel omvandlas till gång- och cykeltunnel. Gamla sträckningen av väg 757 får en mer lokal karaktär genom orten.

Pendeltågsstationsområdet utvecklas för kollektivtrafikens framtida behov som t ex utökad parkering för cyklar och bilar. Ny pendlarparkering föreslås norr om väg 796 vilket innebär en förlängning av gång- och cykelpassagen vid stationsområdet.

Det primära gång- och cykelstråket mellan stationen och centrum gestaltas för att skapa ett tydligt och vackert huvudstråk. Goda gång- och cykelförbindelser skapas från bostadsområdena till de två målpunkterna stationen och centrum.

Förbättrade cykelmöjligheter skapas mellan Linköping och Norsholm, via Linghem.

3.1 Etapputbyggnad

En grundförutsättning för att kunna utveckla stora delar av Lingham är att det behövs en ny tillfart/förbifart till orten. De båda tillfarterna från väg 796 är undermåliga och väg 757, som har både tunga transporter och farligt gods, passerar idag rakt igenom samhället.

Möjligheten att bygga om hela väg 757 från Vårdsbergs kors har av Trafikverket studerats i en vägutredning (Väg 757 Vårdsberg - Lingham - E4). Förbifart Lingham samt en ny tillfart till samhället från väg 796 rekommenderas som en första etapp av det större vägutbyggnadsprojektet.

Allmänt om utbyggnaden av Lingham

Utbyggnaden av Lingham kan förväntas pågå under en längre tid. Att färdigställa ett område innan utbyggnad av ett annat område påbörjas kan vara ett sätt att undvika att boendemiljöerna upplevs som ofärdiga.

Planen föreslår att det västra utvecklingsområdet byggs ut först, men en annan utbyggnadsordning är möjlig. Planering och utbyggnad av två mindre delar av det västra utvecklingsområdet (områdena 1a) kan påbörjas innan ombyggnaden av väg 757 då de områdena ej påverkas av vägombyggnaden nämnvärt.

Förtätning inom samhället kan ske oberoende av när andra markområden byggs ut. Det är särskilt angeläget med förtätning i anslutning till pendeltågsstationen, centrumområdet och det prioriterade huvudstråket för gång och cykel däremellan. Nya gång- och cykelvägars anslutning till befintligt system är mycket viktigt när utbyggnaden sker.

Utbyggnad av verksamheter bör ske efter efterfrågan och utbyggnadsordning styrs av vilken typ av verksamhet som man ska planlägga för.

Rekommenderad utbyggnadsordning

Etapp 1a – västra utvecklingsområdet

Det finns två bostadsområden i det sydvästra utvecklingsområdet där detaljplaneläggning kan påbörjas innan utbyggnad av ny förbifart och tillfart till Lingham är klara. Trafikmatning till dessa områden sker från Himnavägen och påverkas därför ej av ombyggnaden av väg 757.

Etapp 1 b – västra utvecklingsområdet

Övriga bostäder samt skolområdet i det västra utvecklingsområdet kan byggas ut när ny förbifart och tillfart till Lingham är färdigbyggd.



*Rekommenderad
etappindelning av
utbyggnaden.*

Etapp 2 – östra utvecklingsområdet

Flera faktorer pekar på att de västra utvecklingsområdena bör påbörjas före det östra, även om en annan utbyggnadsordning kan vara möjlig. Utbyggnad av det östra utvecklingsområdet medför bl. a. omfattande krav på ny infrastruktur och på skyddsavstånd till gård med djurhållning.

4.1 Sammanfattning

Konsekvenser av olika alternativ har utretts under planprocessen. Fram till och med samrådsskedet fanns tre utbyggnadsriktningar för Lingham framtida tillväxt - västerut, österut samt norrut. Den sammanvägda bedömningen av de olika alternativen och dess konsekvenser (miljömässiga, sociala och ekonomiska) innebär att stora delar av det norra utvecklingsalternativet är borttaget från utställningsförslaget och ersatt med ett utredningsområde.

4.2 Miljökonsekvenser

I ett första skede gjordes en avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen. Avgränsningen har legat till grund för den fristående miljökonsekvensbeskrivningen som är en bilaga till fördjupningen av översiktsplanen för Lingham.

Sammanfattning och slutsatser av miljökonsekvensbeskrivningen (från bilaga)

Att utveckla Lingham till en större ort anses som god hushållning med mark i kommunen. Lingham ligger i det viktiga regionala stråket mellan Linköping och Norrköping och kan nyttja den goda pendeltågstrafiken på Södra Stambanan. De tre föreslagna utvecklingsområdena har alla för- och nackdelar. Inget av områdena bedöms innebära så stora negativa miljökonsekvenser att det i ett tidigt skede ska slopas som alternativ. Nollalternativet i denna miljökonsekvensbeskrivning utgörs av att Lingham inte byggs ut och att ingen översiktsplan som tillåter motsvarande typ av bebyggelse kommer till stånd inom den närmsta framtiden.

Inom Linköpings kommun finns en efterfrågan på tomter för småhusbebyggelse. Om kommunen inte uppfyller behovet av mark för bostadsbebyggelse i tätorter så kommer det sannolikt bli ett större tryck på bostäder i områden med sämre förutsättningar för hållbara transporter.

Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning

Miljöbedömning

I enlighet med bestämmelserna i Plan- och bygglagen, Miljöbalken och förordningen om Miljökonsekvensbeskrivningar skall planer och program som kan antas leda till en betydande miljöpåverkan miljöbedömas. Alla översiktsplaner ska miljöbedömas.

Planens syfte och innehåll

Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att redovisa en långsiktigt hållbar tätortsutbyggnad för Lingham.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att kommunen troligtvis väljer att utveckla perifera delar av staden eller någon annan mindre ort i kommunen. Lingham har mycket goda kollektivtrafikförutsättningar och om man väljer att utveckla ett område eller en ort med sämre kollektivtrafikmöjligheter så innebär det sämre förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling.

Utbyggnadsalternativ som ska undersökas

I planförslaget presenteras tre utvecklingsområden. Dessa områden skall konsekvensbedömas och jämföras för att hitta den mest långsiktigt hållbara utvecklingen för samhället.

I förslaget redovisas även alternativa utvecklingsmöjligheter för orten som grundar sig på vilken spårkorridor för Ostlänken (högastighetsjärnvägen) som väljs.

Checklista för miljöpåverkan

Beskrivning av planområdet :

Linghem är ett samhälle med ca 2 700 invånare (2010) som ligger i ett kuperat jordbrukslandskap i östra delen av kommunen.

Den fördjupade översiktsplanen visar nya bebyggelseområden på obebyggd mark väster, öster och norr om samhället. Markområdena utgörs av relativt flack terräng med övervägande jordbruksmark med inslag av hagar, åkerholmar och skog. Hela området är rikt på fornlämningar.

Befintliga förhållanden inom planområdet:			
	Kan påverkas	Påverkas ej	Kommentarer
Nuvarande markanvändning inom föreslagna utbyggnadsområden	X		Landsbygden kring Linghem består av till stora delar högkvalitativ jordbruksmark.
Markens, vattnets och andra resursers förekomst, kvalitet och förnyelseförmåga i området	X		Linghems dagvatten fördelas ut i Stratombäck/Linghemsbäcken (som sedan utgår i Sviestadsån/Vårdsbergsån och slutligen Roxen).
Intensiv markanvändning		X	Området bedöms ej vara föremål för intensiv markanvändning.
Överskridna miljökvalitetsnormer		X	Miljökvalitetsnormerna bedöms inte överskridas i området.
Befintlig bullerpåverkan	X		Området ligger inom flygbullerzonen med maxbullervärden mellan 70-80 dBA. Endast ett fåtal överflygningar är på dessa nivåer. Delar av området är utsatt för järnvägsbuller från Södra Stambanan. Delar av området är utsatt för vägbuller. Främst från väg 796 och väg 757. Sågverket norr om Linghem innebär bullerstörningar för omgivningen. Skjutbanan nordost om samhället kan innebära bullerstörningar.

	<i>Kan påverkas</i>	<i>Påverkas ej</i>	<i>Kommentarer</i>
Andra risker och störningar kopplade till befintlig markanvändning	X		Olycksrisker med farligt gods utmed järnväg och väg. Förorenad mark bedöms finnas vid skjutbanan (skjutvall), i området där sågverket ligger och inom småindustriområdet. En mottagningsstation för el samt större kraftledningar (130kV) finns direkt väster om samhället. Mindre stallverksamhet i västra delen av Lingham innebär skyddsavstånd p g a av allergirisker. Två större djuranläggningar öster om samhället (med över 100 djurenheter per anläggning) innebär skyddsavstånd p g a av allergirisker. Mindre djurhållning med ett fåtal djur finns vid Manstorp.
Kulturarv	X		Områdena kring Lingham är rika på fornlämningar.
Särdrag i naturen		X	Omlandet består av ett kuperat jordbrukslandskap som är visuellt påverkat av människan. Landskapet bedöms inte vara känsligt för visuella ingrepp förutom där vida siktlinjer förekommer. De två mindre rekreationsområdena (skogsområden) vid Lingham är viktiga för samhället och kommer att bevaras.

	<i>Kan påverkas</i>	<i>Påverkas ej</i>	<i>Kommentarer</i>
Skyddade områden	X		Södra stambanan och Ostlänken är av riksintresse. Naturvårdsobjekt som finns redovisade i naturvårdsprogrammet finns inom planområdet. Flertalet biotopskyddade områden i form av åkerholmar, odlingsrösen etc finns inom området.
Översiktsplanens bedömda påverkan:			
	<i>Kan påverkas</i>	<i>Påverkas ej</i>	<i>Kommentarer</i>
Omfattning och förenlighet med andra projekt	X		Den fördjupade översiktsplanen omfattar stora obebyggda markområden. Planen anpassas till Trafikverkets planering för ny sträckning av väg 757 samt ny tillfart till Lingham från väg 796 (vägutredning). Planen anpassas till Banverkets planering för Ostlänken (två nya spår för höghastighetståg) som kommer att passera Lingham.
Utnyttjande av mark, vatten och andra resurser	X		Lingham ligger i ett viktigt kollektivtrafikstråk mellan Linköping och Norrköping och utvecklingsområdena får god tillgänglighet till pendeltågsstationen. Landskapsbilden bedöms ej vara känslig men förändras lite om planen genomförs. Djurlivet i närområdet påverkas om planen genomförs. Fornlämningar kommer att påverkas. Biologiskt värdefulla områden kommer sannolikt inte att påverkas nämnvärt.

	<i>Kan påverkas</i>	<i>Påverkas ej</i>	<i>Kommentarer</i>
Alstrande av föroreningar och störningar	X		Fler bostäder och vägar innebär mer biltrafik och ett tillskott av emissioner. Tillgång till pendeltåg ger förutsättningar att begränsa biltrafiken. Tekniska Verkens mottagningsstation för el samt kraftledningar väster om samhället innebär elektromagnetiska fält i deras närområden. Skyddsavstånd krävs till närmaste bebyggelse.
Effekternas omfattning och avhjälpbarhet			De totala transporterna kommer att öka i samhället då befolkningen ökar och då arbetspendling är nödvändig för många. Biltrafiken begränsas genom tillgången till pendeltåg och att servicen på orten är så pass välutvecklad. Olycksrisker och bullerstörningar utmed väg och järnväg bör hanteras med hjälp av försiktighetsåtgärder i detaljplaneringen.
Planens karaktäristiska egenskaper:			
	<i>Kan påverkas</i>	<i>Påverkas ej</i>	<i>Kommentarer</i>
Ny bebyggelse och ny infrastruktur	X		Planen anger nya bostadsområden väster och öster om samhället. Totalt innebär det två delområdena att ca 1200 nya lägenheter skulle kunna byggas i samhället. Icke störande verksamheter bör tillåtas inom bostadsbebyggelsen med en tyngdpunkt kring målpunkterna stationen och centrum. Nya områden för verksamheter (småindustriområden) finns redovisade i planförslaget. Nya gator finns redovisade som sammanbinder de nya bebyggelseområdena med befintliga Lingham. Ostlänkens korridor finns redovisad i planförslaget.

Planens karaktäristiska egenskaper:			
	Kan påverkas	Påverkas ej	Kommentarer
Planens betydelse för bedömningen av andra planers miljöpåverkan	X		Översiktsplanen ger en samlad bedömning av ortens långsiktiga utveckling. Planen underlättar bedömningen av miljöpåverkan för kommande detaljplaner i området.
Integreringen av miljöaspekter och nationella, regionala och kommunala miljömål.	X		Att utveckla Lingham till en större ort anses som god hushållning med mark i kommunen. Lingham ligger i det viktiga regionala stråket mellan Linköping och Norrköping och kan nyttja den goda pendeltågstrafiken på Södra Stambanan. Om de boende på orten väljer pendeltåg för sin arbetspendling bedöms planeringen bli ett steg i rätt riktning för att uppnå miljömålen. Planens intentioner är i linje med översiktsplanen från 1998 och inriktningsbeslutet för den fortsatta översiktliga planeringen från 2005.

Avgränsning av innehållet i kommande MKB

Den miljökonsekvensbeskrivning som upprättas för översiktsplanen ska i första hand fokusera på nedanstående planeringsfrågor:

- Planens påverkan på den högvärdiga jordbruksmarken
- Planens påverkan på kulturmiljövärden
- Elmottagningsstationens och kraftledningarnas påverkan på planerad bebyggelse
- Olycksrisker med farligt gods utmed järnväg och väg
- Buller kopplat till järnväg och väg
- Buller kopplat till flygverksamhet

Underlag för bedömningen

Inriktning i det fortsatta översiktsplanearbetet (2005-06-07)

Linköpings översiktsplan 1998

Kommunens naturvårdsprogram

Nationella fornlämningsregistret

Vägverkets vägutredning för väg 757

Banverkets material om Ostlänken

Nationella, regionala och kommunala miljömål

Samråd med Länsstyrelsen om avgränsningen

Samråd om avgränsningen genomfördes 2007-04-03.

4.3 Sociala konsekvenser

I samrådsskedet gjordes en bedömning av vilka sociala konsekvenser planförslaget och de olika utbyggnadsriktningarna innebär.

Goda kommunikationer

Linghems strategiska läge vid Södra Stambanan och gamla E4 mellan Linköping och Norrköping erbjuder ett attraktivt boende med goda kommunikationer. Byggandet av Ostlänken (järnväg för höghastighetståg) innebär att Södra Stambanan avlastas och fler pendeltåg kan trafikera sträckan Jönköping-Norrköping.

Linghem får då ännu bättre tillgänglighet till de andra orterna i regionen och därmed ett större utbud av arbetsplatser, kultur, fritidsaktiviteter och service.

Föreslagen bostadsbebyggelse ligger inom 1,5 km från pendeltågsstationen vilket innebär goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik i samhället. Ett primärt cykelstråk mellan stationen och centrumområdet (med affär, apotek) föreslås få en förtätning samt kompletterande trädplantering, sittbänkar, skyltning och belysning. Nya gång- och cykelvägar från den planerade bebyggelsen föreslås i riktning mot de två målpunkterna stationen och centrum.

Med goda gång- och cykelmöjligheter i orten ökar tillgängligheten till service och kollektivtrafik.

Möjlighet till ökad service skapas

Linghem har redan idag en välutvecklad service med skolor, äldreboende, vårdcentral, apotek, mataffär mm. De två skolorna Linghemskolan och Himnaskolan ligger strategiskt placerade vid det primära cykelstråket. Om Linghems invånarantal fördubblas behövs en ny större skoltomt där skolbyggnaderna kan konverteras för olika typer av ändamål beroende på hur stora årskullarna av barn blir. Den nya skoltomten planeras i närheten av de befintliga skolorna så att lokaler som t ex en nybyggd idrottshall kan samutnyttjas.

Utbyggnaden av Linghem kommer att förstärka underlaget till den befintliga servicen men även möjliggöra ett utökat utbud.

Möjlighet till fler verksamheter skapas

En stor andel av Linghems förvärvsarbetande invånare arbetar på en annan ort. De största arbetsplatserna idag är skolorna och sågverket. I framtiden finns förhoppning om att fler arbetsplatser skapas på orten i form av kontorsverksamhet, icke störande småindustri och ytterligare serviceutbud. Planförslaget anger att man bör förtäta områdena kring stationen och kring centrum med ytterligare verksamheter (icke störande) och service. Planförslaget föreslår även att bostadsbebyggelsen kan kompletteras med icke störande verksamheter

inom hela samhället om det anses lämpligt (exempelvis kombinerad bostad och frisörsalong).

Ett ökat inslag av verksamheter i Lingham kan bidra till en större aktivitet i orten under en större del av dygnet, vilket bland annat bidrar till en ökad trygghetskänsla.

Möjlighet till fler boendeanternativ skapas

Lingham är ett homogent samhälle. De flesta invånarna i samhället har svensk bakgrund, är från samma samhällsklass och har liknande medelinkomster. Planeringen bör medverka till en större mångfald i samhället. Den nya bostadsbebyggelsen planeras bli mer varierad än i dagens Lingham. Småhus i form av villor, radhus och kedjehus blandas med små flerfamiljshus. Husen byggs lämpligen med en blandning av olika upplåtelseformer med både äganderätter, hyresrätter och bostadsrätter.

Med en ökad variation på bostadsutbudet får fler möjlighet att bosätta sig i Lingham. Dessutom ökar möjligheten till kvarboende på orten. Därför ökar sannolikt mångfalden på orten.

Utveckling av grönstruktur, rekreation och idrott

De två skogsområden som främst används för rekreation ska finnas kvar. Idag finns det brist på kvalitativa grönstråk och attraktiva rekreatiionsstråk genom samhället. De största gång- och cykelvägarna kantas till stor del av impedimentmark. Förslagsvis bör gång- och cykelstråk kompletteras med trädplanteringar och annan kvalitetshöjande utformning. Befintliga platsbildningar bör gestaltas med mer naturmiljö för att öka attraktiviteten. Träd ett bra sätt att både höja grönstråkens kvalité och gestaltning. Träddungar skapar rumslighet och en trädrad kan ange riktning. Ur trygghetssynpunkt är träd bättre än större buskageplanteringar som kan upplevas som otäcka gömställen i mörker.

Upprustning av de offentliga miljöerna medför att Lingham blir tryggare och attraktivare.

Fotbollsföreningen Lingham SK är viktig för samhället och har ett idrottsområde, Linghamen, strategiskt placerat i nordvästra delen av orten nära pendeltågsstationen. Om samhället utvecklas så att fler verksamheter vill placera sig på orten kan Linghamen få flytta till ett annat läge med anledning av att tomten kan bli mycket attraktiv för verksamheter som vill ha god tillgänglighet till transportsystemen. Vid en eventuell flytt bör idrottsverksamheten få en större tomt så att föreningen kan utvecklas på lång sikt. Ett alternativ kan vara en tomt i närheten av motionsspåret. Sannolikheten till att denna flytt blir av är dock mycket liten.

Möjligheten för idrottsföreningen att bedriva idrottsverksamheten på längre sikt säkerställs därmed. Idrotten bidrar till folkhälsan och skapar gemenskap på orten.

Utvecklingsområde väster

När väg 757 byggs om och dras i ny sträckning västerut blir den gamla sträckningen, som när den når samhället kallas Tellbovägen, omvandlad till vanlig lokalgata. Då får bebyggelseområdena god tillgänglighet till både stationen och centrumområdet vilket förstärks med ny gång- och cykelvägar. I detta område nära Himnabadet planeras en större skoltomt. Bristen på sammanhängande grönstråk i den västra delen ska motverkas genom nyplanteringar. Förslagsvis bör gång- och cykelstråken få trädplanteringar i sina sträckningar mot målpunkterna.

Utvecklingsområde öster

Landskapet öster om samhället är mycket vackert med en fler inslag av skogsbeklädda kullar. Bebyggelseområden i denna del bedöms bli mycket attraktiva och natursköna. Det som har talat emot bebyggelse i denna del är att detta område inte har samma närhet till de viktigaste målpunkterna som det västra utvecklingsområdet har. Nya gång- och cykelstråk ska dock medverka till att området binds samman med den befintliga strukturen på ett bra sätt.

Eventuellt framtida utvecklingsområde norr

Norra utvecklingsområdet får mycket nära till pendeltågsstationen. Om delområdet byggs föreslås två planskilda gång- och cykeltunnlar (eller möjligtvis övergångar) under järnvägsspåren och gamla E4 som kan komplettera den befintliga tunneln vid fotbollsplanen Lingsheden som förvandlas från biltunnel till en gång- och cykeltunnel. Tunnlarna ska motverka den barriäreffekt som det innebär att bygga in en större väg och järnvägsspår i ett samhälle. Ur trygghetssynpunkt och tillgänglighetssynpunkt känns det dock inte tillfredställande att bygga in en barriär i samhället.

Trygghet och jämställdhet

Planförslaget ger goda förutsättningar till trygghet och jämställdhet i samhället.

Varierade hustyper rekommenderas liksom att husen placeras i mindre grupper vilket medverkar till en mer levande och varierad boendemiljö. Planförslaget medger att man kan blanda icke störande verksamheter med bostadsbebyggelsen eftersom då bostadsområdena blir mer levande dagtid.

Sammanhängande grönstråk av god kvalitet för människor att promenera och vistas i saknas genom samhället i dag. Grönstrukturens uppbyggnad och utformning bör studeras omsorgsfullt i detaljplaneprocessen så att grönytorna både blir funktionella och trygga.

Nya gång- och cykelvägar bör passera både boendemiljöer och upplevelserik grönska. De nya stråken bör förses med belysning och trädplantering eller annan kompletterande grönska som kan skapa rumslighet och karaktär utan att det blir otryggt.

Ny och kompletterande bebyggelse invid det primära gång- och cykelstråket bidrar med en ökad trygghetskänsla längs med stråket.

Om det norra utredningsområdet byggs ut är utformningen av de planskilda passagerna en knäckfråga för den fortsatta planeringen.

4.4 Ekonomiska konsekvenser

Kalkyleringen av de ekonomiska konsekvenserna gjordes under samrådsskedet. I det skedet fanns det norra exploateringsområdet med som ett utvecklingsalternativ. I utställningshandlingens planförslag är större delen av utbyggnadsområdet norrut borttaget men det bedöms ej påverka de ekonomiska förutsättningarna negativt.

Allmänt om exploateringen

Linghem blir en viktig bostadsort i det strategiska läget mellan Linköping och Norrköping och utbyggnaden bedöms utgöra en väsentlig del av Linköpings bostadsutbud under lång tid framöver. Exploateringsmarken inom planområdet förväntas bära sina egna investeringar genom kommande tomtpriser.

Exploateringskostnader kan bestå av:

Inom kvarter

- Gatukostnader inklusive belysning
- Gång- och cykelvägar inklusive belysning
- Planläggning
- Arkeologi
- Park
- Lekpark
- Geoteknik
- Markförvärv
- Ersättningsmark
- Fastighetsbildning

Kostnader för vatten- och avloppsnätet tar man inte med då dessa normalt bekostas genom taxor.

Utom kvarter

- Nya matargator
- Nya cirkulationer/korsningar
- Nya planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik
- Grönområdet (området runt dagvattenmagasinet)
- Kompletteringsplantering av spridningskorridorer

Kostnader för ny allmän väg samt vissa cirkulationer/korsningar och gång- och cykeltunnlar tas inte med då dessa hänförs till utbyggnad av ny allmän väg.



Etappkartan från kap 3 i samrådshandlingen.

Kalkyler

Två olika översiktliga kalkyler gjordes under samrådsskedet. I kalkyl A är det 20% villor och i kalkyl B 50% villor. Resterande delen av bostäderna är en blandning av kedjehus, radhus och flerfamiljshus.

Hela den planerade utbyggnaden av Linghem omfattar totalt ca 123 ha inom vilket det är planerat ca 2 000 lägenheter i form av friliggande villor, radhus, kedjehus och flerfamiljshus i kalkyl A och ca 1 700 lägenheter i kalkyl B.

Den västra delen omfattar totalt ca 46 ha inom vilket det är planerat ca 760 lägenheter i kalkyl A och 670 lägenheter i kalkyl B i form av friliggande villor, radhus, kedjehus och flerfamiljshus. I kalkyl B är det planerat för flerfamiljshus endast i det västra området. Endast en liten del mark behöver förvärvas inom området. Två mindre områden strax söder om järnvägen är avsatta för verksamheter. Mark är även avsatt för en skola.

Den östra omfattar totalt ca 35 ha inom vilket det är planerat ca 560 lägenheter i kalkyl A i form av och ca 450 lägenheter i kalkyl B. Stora markområden behöver förvärvas för att bygga ut det östra området. I nordligaste delen av området är mark avsatt för verksamheter.

Det norra området ligger norr om järnvägen och omfattar totalt ca 43 ha inom vilket det är planerat ca 680 i kalkyl A och ca 615 lägenheter i kalkyl B. All mark för utbyggnaden behöver förvärvas. Ett mindre område är avsatt för verksamheter.

Bedömning

Sammantaget bedöms en exploatering ge ett överskott i både kalkyl A och B för de tre områdena. Gemensamt för västra, östra och norra området är att kalkyl B med 50% villor ger större vinst än kalkyl A med 20% villor. Kostnaderna kan komma att ändras om området visar sig vara svårare att exploatera än förväntat eller om mer vägar behöver byggas. Arkeologi och marksanering är kostnadsposter som kan påverka utfallet. Stora kostnader ligger även i anläggandet av trafikanläggningar, här framförallt i form av cirkulationer/korsningar och planskildheter.

Kalkyl A

Parametrar för beräkning:

Etappkartan från kap 3 i samrådshandlingen används som grund.

Beräkningen bygger på ungefär 20% villor 80% radhus/kedjehus/
flerfamiljshus inom hela planområdet

Fördelning radhus/villor 50-50

Fördelning radhus/flerfamiljshus 60-40

Utvecklingsområde väster:

Delområde	Areal ha	Täthet	Hustyp	Antal lgh
A	1,6	18	Radhus/flerfamiljshus	28
B	7	15	Radhus/villor	105
C	11,3	18	Radhus/flerfamiljshus	203
D	6,2	18	Radhus/flerfamiljshus	112
E	4,9	18	Radhus/flerfamiljshus	88
F	9,6	15	Radhus/villor	144
G	5,6	15	Radhus/villor	84
Summa:				764

Utvecklingsområde öster:

Delområde	Areal ha	Täthet	Hustyp	Antal lgh
H	3	15	Radhus/villor	45
I	5,2	15	Radhus/villor	78
J	12,6	18	Radhus/flerfamiljshus	227
K	4,6	15	Radhus/villor	69
L	9,6	15	Radhus/villor	144
Summa:				563

Utvecklingsområde norr:

Delområde	Areal ha	Täthet	Hustyp	Antal lgh
M	7	18	Radhus/flerfamiljshus	126
N	8,9	15	Radhus/villor	134
O	6,2	18	Radhus/flerfamiljshus	112
P	3,8	15	Radhus/villor	57
Q	14	15	Radhus/villor	210
R	1,7	15	Radhus/villor	26
S	0,9	15	Radhus/villor	16
Summa:				681

SAMMANLAGD SUMMA:

2 008

Kalkyl B

Parametrar för beräkning:

Etappkartan från kap 3 i samrådshandlingen används som grund.

Beräkningen bygger på ungefär 50% villor 50% radhus/kedjehus/
flerfamiljshus inom hela planområdet

Fördelning radhus/villor 50-50

Fördelning radhus/flerfamiljshus 60-40

Utvecklingsområde väster:

Delområde	Areal ha	Täthet	Hustyp	Antal lgh
A	1,6	15	Radhus/villor	24
B	7	15	Radhus/villor	105
C	11,3	18	Radhus/flerfamiljshus	203
D	6,2	18	Radhus/flerfamiljshus	112
E	4,9	15	Radhus/villor	74
F	9,6	10	Villor	96
G	5,6	10	Villor	56
Summa:				670

Utvecklingsområde öster:

Delområde	Areal ha	Täthet	Hustyp	Antal lgh
H	3	15	Radhus/villor	45
I	5,2	15	Radhus/villor	78
J	12,6	15	Radhus/villor	189
K	4,6	10	Villor	46
L	9,6	10	Villor	96
Summa:				454

Utvecklingsområde norr:

Delområde	Areal ha	Täthet	Hustyp	Antal lgh
M	7	15	Radhus/villor	105
N	8,9	15	Radhus/villor	134
O	6,2	15	Radhus/villor	93
P	3,8	10	Villor	38
Q	14	15	Radhus/villor	210
R	1,7	15	Radhus/villor	26
S	0,9	10	Villor	9
Summa:				615

SAMMANLAGD SUMMA: 1 739

FÖRUTSÄTTNINGAR 5

5.1 Markägförhållanden

Stora delar av markområdena väster om samhället ägs av Linköpings kommun. I övriga delar ägs marken av privata fastighetsägare.

De rödfärgade områdena visar vad som är kommunalägd mark. Obebyggd kommunalägd mark finns främst väster om Lingham.



5.2 Landskapsbild

Omlandet kring Lingham ingår i det kuperade jordbrukslandskapet som präglas av åkermark med sporadiskt uppstickande berg i dagen och grusåsar. Landskapet är visuellt påverkat av människan som har brukat markerna sedan äldre tider. Vegetation förekommer som solitärer eller dungar på åkerholmar.

Söder och öster om Lingham finns mindre skogsområden för rekreation som är viktiga för ortens karaktär.

Silon och den större ladugården norr om Södra stambanan är två byggnader som ger Lingham identitet.

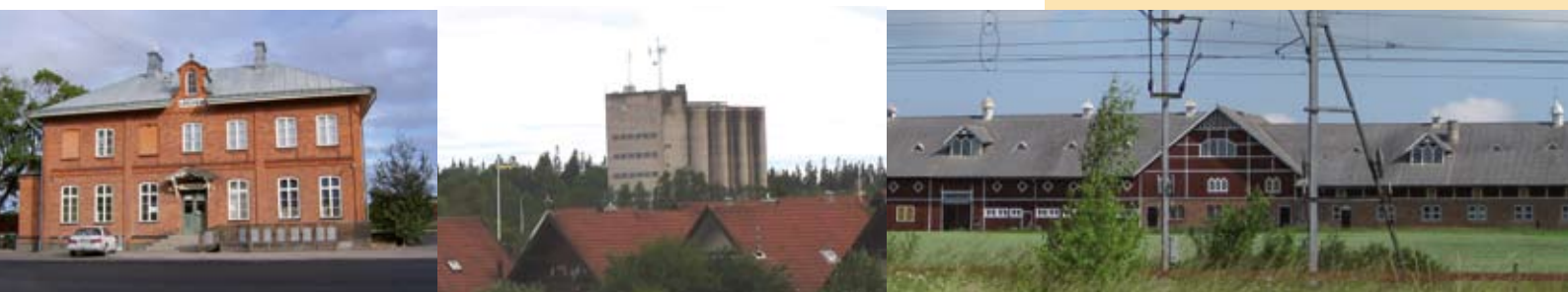
5.3 Historik och bebyggelseutveckling

Lingham var i början av 1800-talet en stor bondby, bestående av 11-12 gårdar. Samhället har vuxit fram omkring Linghems gård, som omtalas i

dokument första gången 1315, och Gällstad by i Törnevalla socken och under senare tid Himna by i Vårdsbergs socken.

Fram till mitten av 1960-talet skedde utbyggnaden i mycket långsam takt. Efter kommunsammanläggningen 1971 har orten expanderat kraftigt. Fyra femtedelar av bostadsbeståndet har tillkommit efter år 1971. Utbyggnaden från 1970-talet och framåt har hitintills huvudsakligen skett i enlighet med 1973 års dispositionsplan.

Bebyggelsen består idag till övervägande del av småhus. Totalt fanns det vid årsskiftet 2009/2010 1004 lägenheter, varav 77% i småhus (villor, radhus och kedjehus). Linghems mest kända byggnad är dess stationshus byggt 1870 som var stationshuset i den svenska TV-serien Hedebyborna.



5.4 Kulturmiljö och fornlämningar

Fornlämningar är objekt som är skyddade enligt Kulturminneslagen, KML och skall så långt som möjligt bevaras. Kulturlämningar är lämningar som härstammar från senare tider och bland annat skyddas av hänsynsregler i Skogsvårdslagen. Lagen anger att hänsyn skall tas för att bevara lämningarna som juridiskt inte har något bestämt skydd. Enligt miljöbalken 3 kap. 6§ ska mark och vattenområden av betydelse för natur- eller kulturmiljön skyddas från påtaglig skada.

Värdefull kulturmiljö

Det är i första hand järnvägsstationen med tillhörande byggnader samt Linghems gårdsmiljö som är av kulturhistoriskt värde. Stationsmiljön i Linghem är välbevarad och har ett högt kulturhistoriskt värde. Linghems stationsbyggnad är från 1873 och byggd enligt den så kallade Boxholmsmodellen, i historiserande stil med fasader i rött tegel med valmat sadeltak. Modellen, som ursprungligen ritades av arkitekten Adolf W. Edelsvärd, var tidigare ganska vanlig längs med Södra Stambanan. Nu har dock flera av de ursprungliga stationshusen rivits. Stationshuset uppfördes av byggmästarna Jonas Jonsson och Anders Lundqvist från Linköping.

Invid järnvägsstationen ligger ett större spannmålsmagasin uppfört omkring 1890 samt en silo, båda illustrerande att Linghem ligger i en bördig jordbruksbygd.

Huvudbyggnaden på Linghems gård är en karaktäristisk manbyggnad

på en större östgötsk slättgård. Den imponerande ekonomibyggnaden är uppförd vid sekelskiftet 1900. Att gården är samhällets ursprung och namngivare ger den en identitetsskapande betydelse.

Fornlämningar

Inom planområdet finns riklig förekomst av fornlämningar. Ett flertal arkeologiska utredningar har gjorts för planering och nybebyggelse i Lingshems närområde. Antalet registrerade fornlämningar ger indikation på att det finns betydligt fler i närområdet. Det är fler lämningar i de högre skogsbeväxta partierna än i de lägre åkerjordarna.

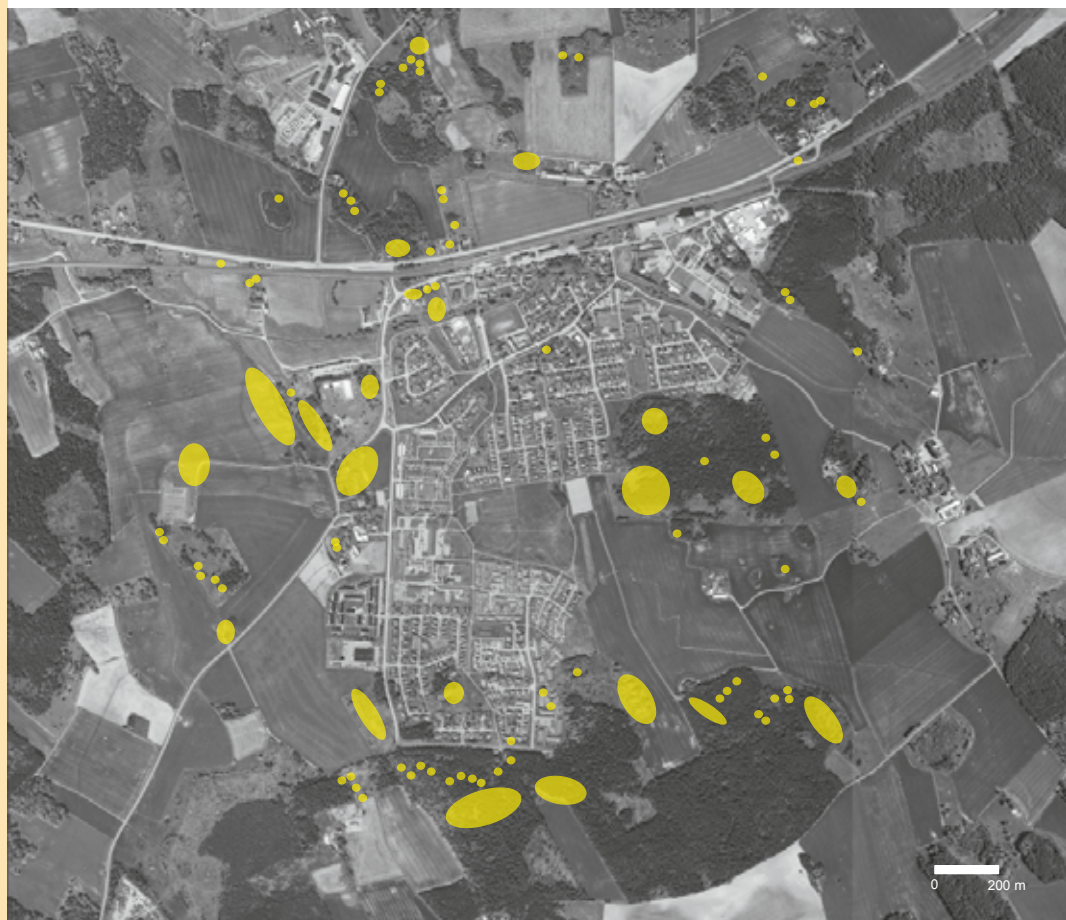
Fortsatta arkeologiska utredningar kan visa att utbyggnaden inom vissa delområden måste begränsas eller flyttas i förhållande till de bebyggelseområden som redovisas i översiktsplanen. Nedan redogörs för några av de fornlämningar som finns inom respektive utbyggnadsområde samt norr om järnvägen.

Utvecklingsområde A – väster om Lingshem

Området strax väster om Lingshems tätort består i dagsläget huvudsakligen av jordbruksmark med enstaka träd och holmar. Strax intill befintlig bebyggelse löper väg 757. Området har undersökts med avseende på fornlämningar i samband med anläggandet av vägen samt Södra Stambanan.

I områdets centrala delar finns tre sammanhängande områden bestående av tidigare bosättningar och gravplatser (Vårdsberg 281:1 m.fl., Vårdsberg 137:1 m.fl. samt Vårdsberg 278:1 m.fl.). De två förstnämnda dateras från stenålder – järnålder och den senare från medeltid – nyare tid. Strax söder om mottagningsstationen finns en hållristning från stenålder/bronsålder som utgör fast fornlämning

Förekomst av registrerade fornlämningar i anslutning till tätorten. De högre skogsbeklädda partierna har flest lämningar.



(Vårdsberg 198:1). Utspritt över hela områden finns ett större antal stensättningar/hägnader från medeltid – nyare tid som påminner om områdets långa jordbrukstradition.

Utvecklingsområde B – öster om Lingham

Skogspartiet strax öster om Lingham tättort innehåller en stor mängd fornlämningar, bland annat ett gravfält från stenålder – järnålder som består av tio stycken stensättningar/gravar (Törnevalla 30:1 m.fl.) Ytterligare cirka 50 meter österut finns en runsten från järnålder/medeltid (Törnevalla 27:2). Denna står sannolikt kvar på sin ursprungliga plats och är en minnessten efter en man vid namn Halvdan. Det finns endast cirka 250 runstenar i hela Östergötland, de flesta i trakterna kring Skänninge och på Vikbolandet.

Norr om järnvägen

Strax norr om järnvägsspåret finns ett långsmalt sammanhängande fornlämningsområde bestående av stensättningar och hägnadssystem, lämningar efter jordbruk med lång kontinuitet (Törnevalla 288:1 m.fl.). Inom området finns också två gravfält från stenålder – järnålder samt boplatslämningar (Törnevalla 20:1 och Törnevalla 66:1).

5.5 Naturmiljöer

Naturvårdsobjekt

Kring Lingham finns ett antal värdefulla naturområden som är utpekade i naturvårdsprogrammet för Linköpings kommun. I naturvårdsprogrammet delas objekten in i fyra klasser utifrån dess biologiska värden – nationellt intresse/riksintresse (klass 1), regionalt intresse/länsintresse (klass 2), kommunalt intresse (klass 3) och lokalt intresse (klass 4).

Skillnaden mellan områden av nationellt intresse enligt kommunens naturvårdsprogram och områden av riksintresse är att riksintressen för naturvården fastställs av Naturvårdsverket. När ett område pekas ut som riksintresse får det ett skydd mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön. Skyddet regleras i miljöbalken. Inom planområdet finns totalt nio objekt som ingår i naturvårdsprogrammet, varav ett bedöms vara av nationellt intresse men ej är fastställt som ett riksintresse.

Naturvärden av nationellt intresse i naturvårdsprogrammet (ej riksintresse)

I skogsområdet söder om Fågelsångsvägen finns ett objekt i naturvärdesklass 1 (objekt 865181). Området ingår i ett större stråk av ändmoräner och isälvsavlagringar, som sträcker sig i öst-västligt riktning. Delar av detta stråk är av riksintresse för naturvården, och anses utgöra en mycket värdefull och skyddsvärd naturmiljö utan motsvarighet i Östergötlands län. Det aktuella objektet inom planområdet ingår dock inte, i dagsläget, i riksintresset, men bedöms i naturvårdsprogrammet vara av nationellt värde för naturvården.

Naturvärden av regionalt intresse

Norr om väg 796 finns en värdefull hage med rik hagmarksflora (objekt

Naturvårdsobjekt
i kommunens
naturvårdsprogram.



855956). I området finns också två dammar med förekomst av bland annat den rödlistade våtmarksväxten spetsnate. Spetsnate är en mycket sällsynt växt, och en stor del av de kända lokalerna finns i Östergötland, främst kring Linköping, Norrköping och på Vikbolandet. Spetsnate betraktas därför som en kommunal ansvarsart för Linköpings kommun.

Naturvärden av kommunalt intresse

Väster om Fågelsångsvägen, i de sydvästra delarna av samhället, ligger Himnahagen, som är en liten betesmark med rester av hävdgynnad flora (objekt 855975). I området finns också en damm som restaurerades under 2009.

I sydöstra delen av samhället finns en betad hage med stora vidkroniga ekar (objekt 855958). Ekarna är ännu inte tillräckligt gamla för att hysa rödlistade arter, men har ett stort framtidsvärde.

I nordvästra delen av planområdet finns ett område (objekt 855957) där Linghamsbäcken meandrar kraftigt, och där bäckens stränder dessutom betas.

I östra delen av planområdet, vid Stratomta, finns en damm med förekomst av den rödlistade våtmarksväxten spetsnate (objekt 865066).

Väster om sågverket, i den norra delen av planområdet, finns en värdefull ekmiljö (objekt 855903). Här finns äldre vidkroniga ekar som hyser en intressant lavflora, samt yngre ekar med framtida naturvärden.

Naturvärden av lokalt intresse

I den sydvästra delen av planområdet finns två objekt av lokalt intresse för naturvärden. Det är dels en liten ekhage med rik hagmarksflora (objekt 855972), och dels en öppen hage med tämligen välbevarad hedartad hagmarksflora (objekt 855971).

Övriga naturvärden

Norr om sågverket, i planområdets norra del, finns en nyligen restaurerad kalktorräng, med en hävdgynnad flora. Inom planområdet finns också ett antal ekmiljöer, som i dagsläget inte hyser sådana naturvärden att de finns upptagna i kommunens naturvårdsprogram. På sikt kan dock dessa områden utveckla betydande kvalitéer - såväl biologiska som rekreationsmässiga och estetiska.

Skogsområden

Linghem omges huvudsakligen av ett jordbrukslandskap, men söder och öster om orten finns skogsområden som utgör en viktig resurs för rekreation och naturupplevelser. Dessa skogsområden består främst av virkesrika barrblandskogar, med en relativt hög medelålder. Lövmiljöer utgör i dagsläget endast en liten del av skogsarealen. Under de senaste årens stormar har dock flera områden med äldre granskog blåst ner, framförallt söder om samhället. På dessa ytor finns nu ett stort uppslag av lövsly, vilket gör det möjligt att på sikt öka andelen lövskog i området.

Skogarna kring Linghem har en stor betydelse som rekreationsområde för ortens invånare. Här finns, förutom motionsspår, en mängd större och mindre stigar, samt vandringsleder och rastplatser. I Policy för Linköpings kommuns skogsinnehav har i princip all skog i anslutning till Linghems tätort klassats som rekreationsskog, eller rekreationsskog där viss skogsproduktion kan tillåtas. Skogarna fyller också en viktig funktion för den biologiska mångfalden. I det kalkrika skogsområdet söder om samhället finns exempelvis den rödlistade svamparten bombmurkla.

Vattenmiljöer

Linghemsbäcken/Stratombäcken, som passerar genom den norra delen av Linghem, är det enda naturliga vattendrag som finns inom planområdet. Bäckens är recipient för en stor del av samhällets dagvatten. I dagsläget är kunskapsnivån om Linghemsbäcken otillräcklig, varför man bör utreda hur bäckmiljön kan förstärkas med avseende på vattenkvalitet, naturvärden och rekreation. I jordbrukslandskapet kring Linghem finns ett antal dammar och småvatten med ett stort värde för den biologiska mångfalden. Fler av dessa är restaurerade på senare tid.

5.6 Jordbruksmark

Den svenska åkermarken är en naturresurs vars betydelse växer i takt med klimatförändringen. Östergötland har åkermark av högsta kvalitet. Samtidigt är det avgörande för den regionala utvecklingen att städerna både förtätas och har möjlighet att expandera. Att bygga tätt och att koncentrera ny bebyggelse i anslutning till vissa utvalda tätorter med goda kollektivtrafikförbindelser är ett bra sätt att hushålla med jordbruksmark. Kommunen anser därför att det är väl motiverat att utbyggnad prioriteras framför bevarande av jordbruksmark inom eller i anslutning till Linköpings tätort, Linghem och övriga prioriterade utvecklingsorter samt i attraktivt belägna boendemiljöer (enligt "Gemensam översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2010).

5.7 Geotekniska förutsättningar

En översiktlig geoteknisk bedömning, över markens lämplighet för exploatering i Linghamns närområde, gjordes under hösten 2006. Utredningar visar att närområdet i stora drag består av tre marktyper:

Marktyp 1



Fastmark av friktionsjord med morän/berg i dagen eller täckt av ett tunt lager torrskorpelera (fast lera). Ytlig grundläggning av byggnader bedöms kunna ske upp till 3-5 våningar. Marktypen är ej känslig för uppfyllnader.

Marktyp 2



Torrskorpa ca 1,5-2 m på halvfasta finsediment av silt/lera. Ytlig grundläggning av lättare byggnader bedöms kunna ske upp till 2-3 våningar. Marken bedöms kunna tåla mindre uppfyllnader.

Marktyp 3



Torrskorpa ca 1,5-2 m på halvfasta till lösa finsediment av silt/lera. Ytlig grundläggning av lättare byggnader bedöms kunna ske upp till 1-2 våningar. Marken tål bara begränsade uppfyllnader under hus.

Grundvattenförekomsterna och grundvattennivåerna i området bedöms vara normala. Grundvattennivåerna ligger i fastmarkspartierna mellan 2-3 meter under mark och i lägre lerområden mellan 1-1,5 meter under mark.



Marktyper inom
planområdet.

5.8 Befolkning och Service

I tätorten bor det ca 2 700 personer och i omlandet kring orten bor det drygt 1 000 personer. Linghem är ett homogent samhälle där befolkningen främst består av svenska medelklassfamiljer. Disponibel familjeinkomst är i medeltal ca 400 000/år (statistik från 2009).

Linghem är serviceort för hela Åkerbo kommun. Orten har en centrumanläggning med dagligvarubutik med postservice och bank i butik samt apotek. Vid centrumområdet finns även vårdcentral, distriktssköterskemottagning, barnavårdscentral och folktandvård. En biblioteksfilial finns också vid centrumanläggningen. Ytterligare en dagligvarubutik finns i norra delen av tätorten.

Himnaskolan har utbildning från förskoleklass t.o.m. årskurs 5 samt skolbarnsomsorg. Linghemsskolan har grundskoleutbildning för årskurs 6-9. Sammanlagt tar skolorna emot nästan 800 elever (siffror från vårterminen 2010).

Det finns 16 servicelägenheter, 6 platser i gruppbostad för demenssjuka och 17 platser på ålderdomshem (år 2010).

Bostäder

Större delen av Linghems invånare bor i egnahembostäder i form av småhus (villor, radhus och kedjehus).

Arbetsplatser

Linghem är en ort med "sovstadskaraktär" vilket innebär att en stor andel (ca 90%) av de förvärvsarbetande på orten är utpendlare.

De arbetstillfällen som finns i närområdet består främst av arbete inom utbildning och omsorg, handel samt tillverknings- och energiproduktion.

En utmärkande byggnad på orten är silon, som idag ägs av Lantmännen. Silon används endast som en driftreserv vilket innebär lagring av spannmål på lång sikt. På lång sikt finns möjligheten att silon skulle kunna byggas om till exempelvis bostäder eller kontor.



Centrumområdet med affär, vårdcentral, folktandvård etc.

5.9 Trafik och kommunikationer

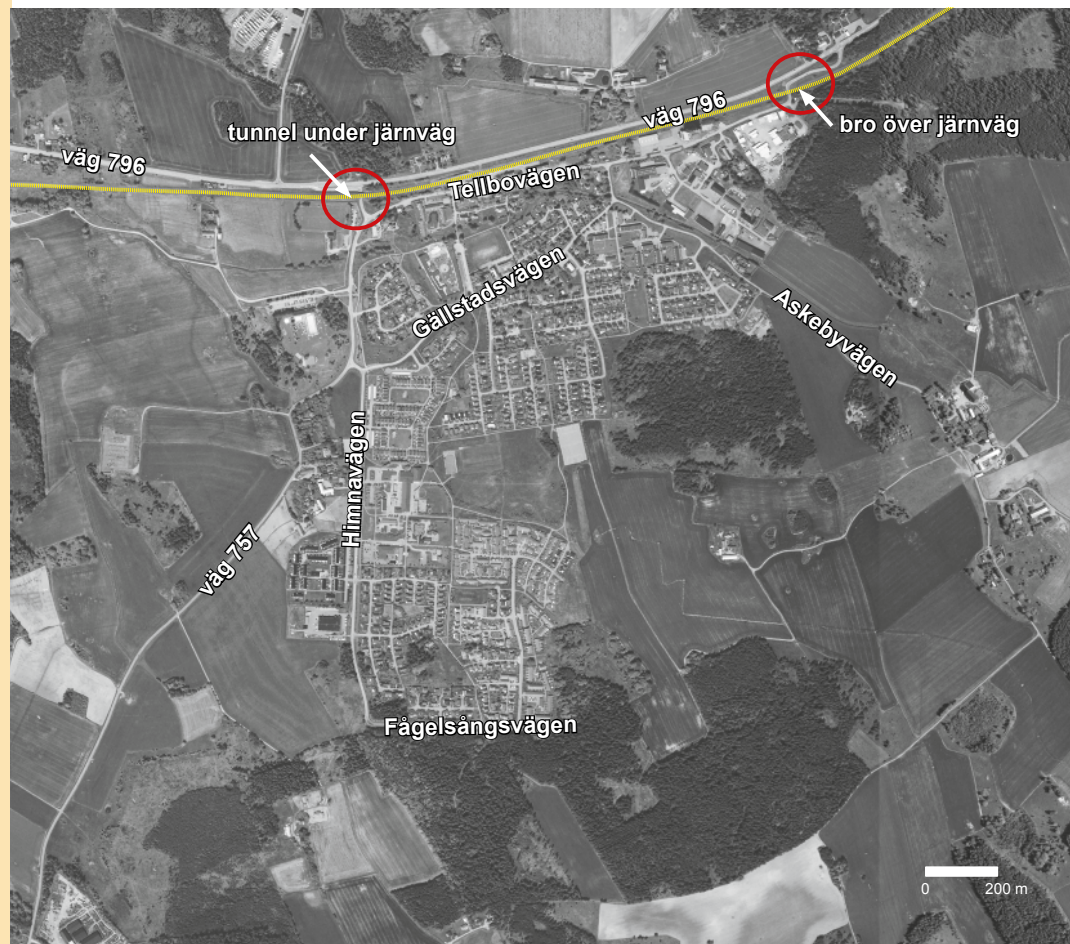
Vägavståndet till Linköpings centrum är 10 km och restiden med buss är ca 20 minuter. Södra stambanan, som förbinder Stockholm med Malmö, är av riksintresse. Pendeltåg, som trafikerar sträckan Norrköping - Linköping - Mjölby - Tranås - Jönköping, stannar i Linghem. Med pendeln tar det 6 min till Linköping.

Biltrafik

Norr om tätorten finns gamla E4:an (länsväg 796) som förbinder Linghem med Linköping. Länsväg 796 är ursprungligen en 12 meter bred väg med vägrenar som numera är målade som cykelfält. Ungefär 2 980 fordon varav ca 320 lastbilar passerade på vägen vid Linghem samhälle under ett årsmedeldygn (mätår 2004). Linghem ligger söder om järnvägen och anslutningen till väg 796 sker via två planskilda passager; en vägtunnel och en vägbro. Båda passagera har en låg standard när det gäller radier och sikt och är därför dåliga ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Väster om tätorten finns väg 757 som har en mer lokal betydelse som tillfart, vägen används också för arbetspendling mellan Linköpings södra delar och Norrköping via Linghem. Väg 757 förmedlar trafiken mellan riksväg 35 och E4 norrut samt väg 210 mot Söderköping. Enligt trafikmätningar från 1999 passerade ungefär 3 340 fordon varav ca 190 lastbilar på vägen (vid Himnabadet) under ett årsmedeldygn. Från en trafikmätning gjord 2004 på sträckan utanför pendeltågsstationen (där väg 757 heter Tellbovägen) passerade ungefär 2 470 fordon, varav ca 200 lastbilar, per årsmedeldygn. Enligt trafikmätning på Tellbovägen, öster om Askebyvägen, passerar det 2 400 fordon per årsmedeldygn, varav 210 lastbilar.

Större vägar och gator
i Linghem.

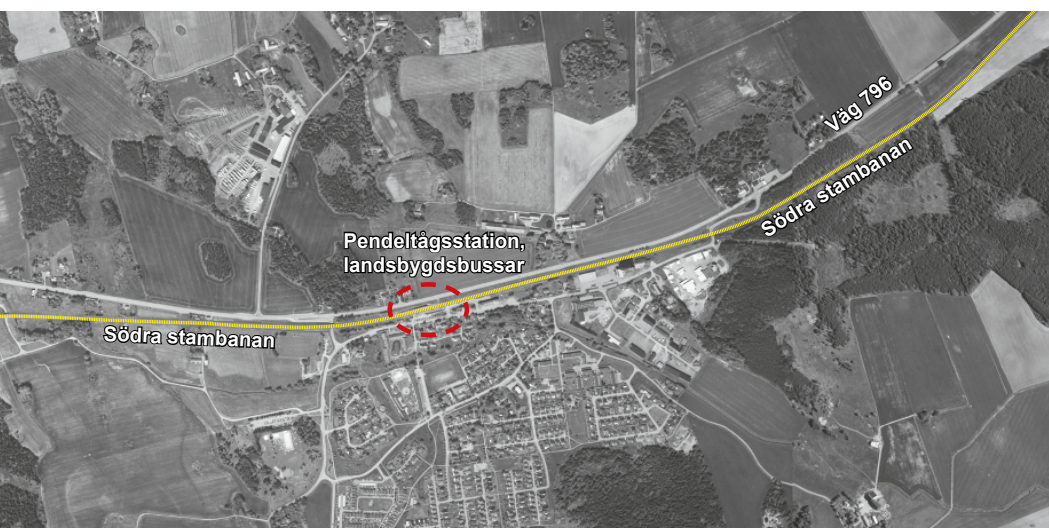


Öster om Lingham finns väg 763, Askebyvägen. Enligt trafikmätning från år 2000 passerade ca 160 fordon varav ca 5 lastbilar per årsmedeldygn.

På kommunens vägnät finns mätningar från 2007. På Himnavägen var trafiken 1 060 fordon per vardagsmedeldygn år 2007 och medelhastigheten uppmättes till 43 km/timme. Gällstadsvägen hade samma år 817 fordon per vardagsmedeldygn, och medelhastigheten var 40 km/timme.

Kollektivtrafik

Pendeltåget, som trafikerar sträckan Norrköping - Linköping - Mjölby - Tranås - Jönköping, stannar i Lingham. Med pendeln tar det 6 min till Linköping och tågen är ortens viktigaste kollektivtrafik. Landsbygdsbussar (506, 509, 513, 515) trafikerar sträckor mellan Lingham och Linköping samt småorterna i Linghamens närhet. Busstrafiken utgår från pendeltågsstationen.



Stationsområdet utmed järnvägen i norra delen av samhället.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet i Lingham är väl utbyggt i samhället med stråk från bostadsområdena till pendeltågsstationen och centrumområdet. Cykelport för passage av väg 757 finns norr om badet.

Pendeltågsstationen i norra delen av samhället är en naturlig knutpunkt för kombinationsresor och arbetspendling. För att nå pendeltågsstationen som fotgängare eller cyklist måste man korsa Tellbovägen via passager i plan. På den berörda delen av Tellbovägen vid stationen finns avsmalningar och hastigheten är sänkt till 30 km/h.

Cykelvägar saknas längs väg 757 söder om Lingham. Längs väg 796 mot Linköping finns cykelfält på vägrenarna. En gång- och cykelväg längs 796 till Tallboda finns med i den framtida planeringen på sikt.

*Gång- och cykelvägnätet
är väl utbyggt i samhället.*

*Det som saknas är
prioritering av de
viktigaste sträckningarna
och tydligare gestaltning.*



*Cykelpassagen under
väg 757 vid Himnabadet
kan få en mer attraktiv
utformning.*



*Gång- och cykelstråket
som mynnar vid
stationen har en otydlig
utformning.*



5.10 Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Tätorten är ansluten till Linköpings vattenverk och avloppsreningsverk via förbindelseledningar. Dricksvattnet tryckhöjs i en tryckstegringsstation väster om planområdet vid Västra Lund. I detta läge finns även en lågreservoar som fungerar som utjämningsmagasin och avbrottsreserv. Förutom Lingham försörjs även orterna Askeby, Örtomta, Törnevalla och Gistad via detta system. Samma orter pumpar även sitt spillvatten till Lingham där det pumpas vidare in till Linköping via en större spillvattenpumpstation vid Västra Lund.

Det finns förutsättningar att bygga ut det allmänna VA-ledningsnätet västerut och österut om det befintliga verksamhetsområdet. En utbyggnad av ledningsnätet norrut, på andra sidan järnvägen och väg 796, kan bli mer besvärligt och kostsamt då förutsättningarna är betydligt ogynnsammare.

Dagvatten

Dagvattnet från samhället och de kringliggande markerna avleds till Stratombäcken/Linghemsbäcken, som är belägen i samhällets östra och norra delar. Även Himnabäcken avleder dagvatten från samhället och stora markområden söder om Lingham ända ner till Askeby. Himnabäcken har efterhand som samhället byggts ut blivit kulverterad och ingår i det allmänna dagvattenledningsnätet i samhällets södra delar. Himnabäcken mynnar i Linghemsbäcken drygt 100 meter öster om Tellbovägen.

DHI har gjort en dagvattenutredning för Lingham och dess tillkommande avrinningsområde. Två mätpunkter har studerats när det gäller om dagvattensystemet klarar 10 års regn, 30 års regn och 100 års regn:

Mätpunkt 1 Stratombäcken (diket) genom Lingham till
Linghemsbäcken

Mätpunkt 2: Himnabäcken (stora delar kulverterad) genom Lingham till
Linghemsbäcken

Alla befintliga mindre dagvattenledningar är kopplade till dessa två större som samlar upp dagvattnet och leder det vidare till slutrecipienten Sviestadsån.

Förutom den befintliga bebyggelsen i Lingham har man i beräkningsmodellen lagt till kompletterande bebyggelse och hårdgjorda ytor enligt "Plankarta 1" i FÖP Lingham samrådshandling, dvs. de tre utredningsområdena: öst, väst och norr om järnvägen. I utredningen har man även lagt till det vatten som kommer från det stora avrinningsområdet söderut som sträcker sig till Askeby.

Resultatet visar att dagvattensystemet ska tåla även ett 100-årsregn utan alltför stora konsekvenser, under förutsättning att den profilen i mätpunkterna stämmer med den antagna i modellen och

att vägtrummmorna nedströms Lingham (särskilt området mellan den smala vägtunneln och där Linghamsbäcken går under gamla E4) har dimensionen 2 500 mm. Självklart blir det ett antal mindre lokala översvämningar (särskilt i lågpunkter) men inte av den digniteten att det föranleder till förändringar av planförslagets exploateringsområden.

Den nämnda delsträckan av Linghamsbäcken vid Linghamen verkar vara den mest utsatta delen och fysiska åtgärder kan vara nödvändiga i framtiden. Över huvudtaget bör man i den kommande planeringen studera flödessvackor för dagvattenavrinning i de tillkommande områdena.

Fjärrvärme

År 2007 började fjärrvärmeutbyggnaden av Lingham. Utbyggnaden har skett successivt under 2008-2009 och troligtvis kommer stora delar av bostadsbeståndet i Lingham vara anslutet i slutet av 2010. En mobil fjärrvärmepanna finns placerad väster om Himnabadet. På sikt beräknas fjärrvärmen komma via anslutningsledningar från fjärrvärmenätet i Linköping.

Nya bebyggelseområden kan anslutas till det befintliga fjärrvärmenätet.

El

En mottagningsstation med anslutande elledningar (bland annat 130 kV luftledningar) finns väster om samhället. Stationen är en av de punkter som försörjer Linköpings tätort med el. Erforderligt skyddsavstånd till bebyggelse ska tillskapas runt anläggningen.

Nya bebyggelseområden kan anslutas till det befintliga elnätet. Troligtvis behöver man gräva ner en ny kabel direkt från mottagningsstationen och österut för att förstärka försörjningen till det östra utbyggnadsområdet. Mark ska reserveras för transformatorstationer och eventuell fördelningsstation i samband med detaljplanläggning. Planförslaget föreslår ett skyddsavstånd på 75 meter från mottagningsstationen till närmaste bebyggelse. Skyddsavstånd ska säkerställas i detaljplaneskedet.

Opto/bredband

Lingham är välförsörjt med optoledningar/bredband. Större ledningsstråk följer väg 757 i dess sträckning in i samhället och vidare österut via väg 796. Inga problem att ansluta till dagens optonät samtidigt som det finns trådlösa lösningar som alternativ.

Avfall

I samband med detaljplanläggning inom planområdet ska avfallsfrågor och hämtningssystem studeras närmre samt erforderlig mark för anläggningar, behållare, transporter etc. reserveras.

5.11 Risker och skyddsavstånd

Nedan beskrivs översiktligt de befintliga riskfaktorer som Lingham berörs av idag. I den till översiktsplanen bifogade miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs riskerna mer ingående med angivna rekommenderade skyddsåtgärder och/eller skyddsavstånd. "Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, underlag 2010", antagen av kommunfullmäktige 2010, är underlag för värden, nivåer och skyddsavstånd.

Buller

I Lingham orsakar trafiken på Södra stambanan, väg 796 och väg 757 mest störningar. Flygverksamheten vid SAAB:s flygfält innebär 1-3 överflygningar/dag som genererar maxbullernivåer mellan 70-80 dBA. Boverkets nya allmänna råd för byggande av bostäder i områden som är störda av flygbuller innebär att nybyggnation i Linghamens närområde är möjlig.

Nya bostadsområden bör förläggas så att risken för bullerstörningar minimeras. Försiktighetsåtgärder i form av skyddsavstånd, bullerskydd samt bebyggelseutformning bör studeras under detaljplanearbetet inom områden som ligger i anslutning till Södra Stambanan, Ostlänken samt väg 796 och väg 757.

I Linghamens nordöstra utkant finns idag en skjutbana placerad. En bullerutredning för ny bebyggelse i närheten av skjutbanan bör genomföras i detaljplaneskedet. Bostadsbebyggelse inom B6/V3-området kan komma att begränsas.

Transporter av farligt gods

En stor mängd farligt gods transporteras på Södra stambanan, väg 796 och väg 757. Idag passerar godstransporter som åker mellan väg 757 och väg 796 rakt genom Linghamens samhälle. När Trafikverkets ombyggnad av väg 757 är klar leds godstrafiken istället förbi samhället.

Hinderfrihet

Delar av planområdet berörs av reglerna kring hinderfrihet i anslutning till Linköpings flygplats som är av riksintresse för luftfarten. Detta innebär att en särskild riskbedömning måste göras för projekt som bryter nivåerna för hinderfrihet. Se "Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, underlag 2010" för utbredningsområde och mer ingående beskrivningar.

Skyddsavstånd från väg och järnväg

Linköpings kommun tillämpar följande rekommendationer vad gäller byggnation utmed transportleder med farligt gods (väg 757, väg 796 och järnvägen):

- < 50 m bebyggelsefri zon
- > 50 m arbetsplatser och kommunikationscentra
- > 100 m bostäder, hotell, köpcentrum, mindre samlingslokaler
- > 200 m skolor, idrottsanläggningar, större samlingslokaler.

Kartan visar objekt till vilka skyddsavstånd krävs i planeringen.



Kortare avstånd kan accepteras efter åtgärder och om en riskanalys visar att risken är acceptabel. För järnväg gäller dessutom en rekommendation om att ett bebyggelsefritt avstånd på 30 m ska hållas med hänsyn till ursprånsrisken

Förorenad mark

Förorenad mark finns vid skjutbanan (dess skjutvall). I området där sågverket ligger och inom småindustriområdet finns föroreningar orsakade av både tidigare och pågående markanvändning.

Djurhållning

I direkt anslutning till västra delen Lingshems samhälle ligger Himna bymiljö med två stall med sammanlagt drygt 10 hästar. Öster om samhället finns det betydligt större djuranläggningar. Två mjölkkoanläggningar med fler än 100 djur i varje ligger vid Askebyvägen. Vid gården Manstorp (nära det nyplanerade bostadsområdet Manstorp) finns ett fåtal djur.

Djurhållningen kan ge upphov till störningar i form av lukt, ansamling av flugor och spridning av allergener. Skyddsavstånd alternativt flytt av djuranläggningarna kommer att erfordras i samband med utbyggnad. Djuranläggningarnas storlek samt lokala förhållanden är avgörande för vilka skyddsavstånd som rekommenderas.

”Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, underlag 2010” (kommunfullmäktigebeslut i juni 2010) ger inriktning beträffande skyddsavstånd mellan bostadsbebyggelse och djurhållning av olika omfattning. Linköpings inriktning följer Länsstyrelsen i Skåne läns riktlinjer för hästar och bebyggelse. När det gäller avstånd mellan bostäder och häststall på 1 - 10 hästar rekommenderas ett skyddsavstånd på minst 100 meter från stall och gödselhantering och minst 50 meter mellan bostäder och område där hästar vistas. För större hästanläggningar krävs större avstånd. För nötkreatur rekommenderas omkring 200 meters skyddsavstånd mellan bostadsbebyggelse och djurstallar.

Exakt skyddsavstånd till varje enskild djuranläggning bör bedömas i detaljplane- eller bygglövsskedet där hänsyn tas till de lokala förhållandena.

Verksamheter

Till vissa verksamheter som t ex sågverket norr om Lingham bör man hålla ett relativt långt skyddsavstånd till nyplanerad bostadsbebyggelse på grund av störningar från verksamheten.

Även till det mindre störande småindustriområdet i Lingham nordöstra del bör man hålla ett skyddsavstånd till nyplanerade bostäder.

Exakt skyddsavstånd mellan bostäder och verksamheter bör avgöras i detaljplaneskedet. Fördelaktiga lokala förhållanden kan innebära att ett kortare avstånd än rekommenderat kan användas.

Tekniska anläggningar

En mottagningsstation för el samt kraftledningar (130kV) finns direkt väster om samhället. Enligt rekommendationer från SSI gällande magnetiska fält bör byggnation normalt ej placeras närmare än 50 meter från 130 kV luftledning eller öppet ställverk. De magnetiska fälten bör ej överstiga 2 mikrotelsla. En mobil fjärrvärmepanna står placerad invid Himnabadet.

Rekommenderat skyddsavstånd från mottagningsstationen för el och 130 kV luftledningar:

> 50 m bostäder

Rekommenderat skyddsavstånd till mobil fjärrvärmepanna:

> 50 m bostäder

Exakt skyddsavstånd mellan bostäder och verksamheter bör avgöras i detaljplaneskedet.

5.12 Referenser

Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping (juni 2010)
Gång- och cykelstråk i Lingham, underlag till FÖP, Robin Andersson (2009)
Lär känna din ort, Boverket (2006)
Vägutredning för väg 757 Vårdsberg - Lingham - E4, Trafikverket (2002-02-01)



Kf § 127.

Dnr. KS 2007-280

Linghem, förslag till fördjupad översiktsplan

ÄRENDE

Arbetet med en översiktsplan för Linghem påbörjades 2006. Under 28 maj till 14 september 2007 var förslaget ute på samråd. Sedan dess har planen avvaktat Trafikverkets beslut om korridor för Ostlänken. Beslutet att röd korridor för Ostlänken ska gälla togs av Trafikverket under juni 2010. Därmed kunde ett utställningsförslag upprättas utifrån de nya förutsättningarna. Planförslaget ställdes ut 1 november 2010 till 15 januari 2011.

I skrivelse daterad den 9 maj 2011, redogör Kommunledningskontoret för att planförslaget innebär att Linghem ges förutsättningar för en omfattande utveckling med ca 3000 nya invånare. Vikt har lagts vid att Linghem utvecklas på ett hållbart sätt, med goda förutsättningar för gång-, cykel och kollektivtrafik och för ett bibehållet eller förbättrat serviceutbud. Ny bebyggelse i Linghem föreslås både som förtätning av det befintliga samhället samt genom utbyggnad i de två utvecklingsområdena väster och öster om nuvarande bebyggelseområden.

Paul Lindvall uppmärksammar Kommunstyrelsen på att finns ett förslag till ändrad text i antagande handlingen i förhållande till utställningshandling under rubriken Djurhållning på sidan 65-66 utdelat inför dagens sammanträde.

Matilda Westling, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen föredrar ärendet.

YRKANDE

Muharrem Demirok (C) yrkar bifall till förslaget med en justering i texten som innebär att det i fjärde stycket under rubriken Djurhållning sätts punkt efter ...lokala förhållanden.

KOMMUNSTYRELSENS BESLUT DEN 24 MAJ 2011, § 205

- 1. Miljö och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag tillstyrks med den justering Muharrem Demirok (C) föreslår.**

KOMMUNSTYRELSENS FÖRSLAG DEN 10 MAJ 2011, § 205

1. Den fördjupade översiktsplanen för Linghem antas.



YRKANDEN I KOMMUNFULLMÄKTIGE

Muharrem Demirok (C), yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag att anta detaljplanen och riktar ett tack till tjänstemännen för ett förtjänstfullt arbete.

KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

1. Den fördjupade översiktsplanen för Lingham antas.

Exp;
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Exp 17/6-11 J.L.K.



Linköpings kommun
Kommunstyrelsen
581 81 Linköping

Fördjupning av översiktsplanen för Linghem, Linköpings kommun

Rubricerat förslag har insänts till Länsstyrelsen under utställning enligt PBL 4:7. Handlingarna utgörs av en fördjupning av översiktsplanen med planbeskrivning och plankarta, miljökonsekvensbeskrivning samt samrådsredogörelse. Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 4 kap 9 § plan- och bygglagen (PBL). Yttrandet är en del av översiktsplanen och ska därför fogas till planen då den antagits.

LÄNSSTYRELSENS SYNPUNKTER

Allmänt och övergripande

Länsstyrelsen ser det som mycket positivt att en ny fördjupning av översiktsplanen tas fram för Linghem. Åtgärderna stärker den transport- och bebyggelsestruktur som har lagts fast i den gemensamma översiktsplan för Linköping och Norrköping som antogs i juni 2010 och är därför av regional betydelse i ett långsiktigt utvecklingsperspektiv. Planen beaktar också på ett bra sätt de långsiktiga utvecklingsförutsättningarna för den övergripande transportinfrastrukturen som finns i närområdet, främst Östra stambanan och Ostlänken men också länsväg 757.

Enligt Länsstyrelsens bedömning uppfyller planförslaget de krav som ställs i 4 kap PBL om översiktsplaners innehåll och tydlighet.

Riksintressen

Kommunikationer

De riksintressen som berörs av planen är Östra stambanan samt markreservat för en kommande utbyggnad av Ostlänken, vilka båda har pekats ut av trafikverket som riksintresseanspråk för järnvägskommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. (Trafikverkets beslut 2010-07-02)

Den planeringsinriktning som föreslås för väg 757 har också långsiktigt en betydelse för vägnas riksintresse, eftersom detta transportstråk i framtiden kan komma att bli en sammanlänkning mellan riksväg 35 och E4, som båda är vägar av riksintresse.

Trafikverket har inkommit med ett yttrande. Länsstyrelsen delar trafikverkets synpunkter och ser det som angeläget att dessa beaktas i det fortsatta planarbetet.

Länsstyrelsen har inget att erinra mot hur dessa riksintressen beaktas i planen. Inför kommande eventuell planläggning utmed järnvägen är det dock viktigt att noggrant följa utvecklingen vad gäller Östra stambanans omgivningspåverkan och behoven av att beakta förekommande störningar och risker i bebyggelseplaneringen. Otillräcklig hänsyn till sådan omgivningspåverkan får inte leda till att järnvägens långsiktiga funktion onödigtvis begränsas.

I övrigt påverkas inga riksintressen av planen.

Miljökvalitetsnormer

Planförslaget berör inte direkt några statusklassade vattenförekomster med miljö-kvalitetsnormer för vatten. Indirekt sker dock en påverkan på vattenmiljön via lokala vattendrag till Sviestadsån/Vårdsbergsån som senare rinner ut i Roxen, båda starkt påverkade av miljögifter och övergödning. Senast 2021 ska dessa vattenmiljöer enligt miljökvalitetsnormerna ha uppnått en god ekologisk status vilket innebär att ansträngningar måste göras för att minska belastningen av närsalter och andra föroreningar från tätorter och landsbygdsområden. Planens intentioner är att ta tillvara dagvattnet på ett bättre sätt i syfte att öka den biologiska mångfalden. Detta är positivt med hänsyn till behovet att följa miljökvalitetsnormerna för vatten. Länsstyrelsen bedömer att dessa miljökvalitetsnormer inte bör utgöra hinder för ett genomförande av planen men frågan behöver fortlöpande uppmärksammas vid kommande planläggning.

Mellankommunala frågor

Länsstyrelsen har inget att erinra mot förslaget vad avser mellankommunal samordning.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen anser att frågor om skydd för människors hälsa och säkerhet har uppmärksamats på ett bra sätt i planen. I det kommande planeringsarbete är det, så som framgår av förslaget, särskilt viktigt att närmare studera förutsättningarna vad gäller störningar och risker utmed förekommande transportleder, särskilt Östra stambanan, samt hänsynstaganden till befintlig djurhållningsverksamhet som kan påverka de boendes hälsa.

Olyckor, översvämningar och erosion

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget tillräckligt har utrett och beaktat frågor om olyckor, översvämningar och erosion. I ett långsiktigt klimatanpassningsperspektiv är det dock viktigt att fortsatt studera och anpassa bebyggelsemiljön och de tekniska systemen till effekterna av framtida förhöjda vattenflöden som kan påverka viktiga samhällsfunktioner.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen

Översiktsplanen innehåller inga områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen.

Övrigt

Miljökonsekvensbeskrivningen

Översiktsplanens konsekvenser ska enligt 4 kap 1 § plan- och bygglagen kunna utläsas utan svårighet. Vidare ska bestämmelserna i 6 kap miljöbalken om miljöbedömning av planer och program tillämpas. I planförslaget redovisas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som översiktligt beskriver konsekvenserna av planen i ett miljöperspektiv. Samråd om avgränsningen av MKB har skett med Länsstyrelsen år 2007.

Länsstyrelsen vill utöver den avgränsning som då föreslogs tillägga även vattenkvalitetsfrågorna med hänvisning till Vattenmyndighetens beslut 2009-12-15 om förvaltningsplan och miljökvalitetsnormer för Södra Östersjöns vattendistrikt. I uppföljningen av planens kommande miljöpåverkan samt vid kommande planläggning för genomförande av översiktsplanen behöver därför påverkan på vattenmiljön uppmärksammas i förhållande till de mål och åtgärdsbehov som har satts upp för berörda vattenförekomster. (se ovan under ”*miljökvalitetsnormer för vatten*”).

Länsstyrelsen bedömer att den MKB som fogats till planen uppfyller de krav på innehåll och tydlighet som kan ställas i samband med en översiktsplan av detta slag. De miljökonsekvenser som kan förväntas på grund av framtida infrastrukturanläggningar, Ostlänken samt omläggning av länsväg 757, får utredas närmare vid planläggningen av dessa projekt.

Lantbruk

Planförslaget innebär en mycket stor påverkan för den lokala lantbruksnäringen i form av förluster av viktiga odlingsarealer och risk för framtida begränsning av befintliga djurhållningsverksamheter på grund av planläggning för bostadsändamål. Mot bakgrund av de kommunala och regionala behoven av bebyggelseutveckling och intresset av att motverka mer spridda bostadsetableringar på landsbygden anser Länsstyrelsen att planen totalt sett är rimlig. I takt med planens förverkligande är det ändå viktigt att så långt det är möjligt försöka beakta lantbrukets intressen i området.

I följande delar av planen är det särskilt viktigt att lantbruksfrågorna närmare beaktas inför kommande detaljplanläggning:

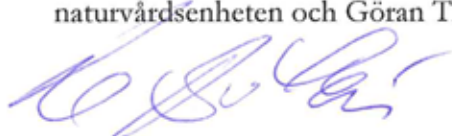
Strax öster om planområdet på fastigheterna Stratonta 2:1 respektive 4:1 finns två moderna djurhållningsanläggningar som är viktiga ekonomiskt och för beteshävd i trakten. För att trygga förutsättningarna för en fortsatt modern och rationell djurhållning här är det önskvärt att kommande bostadsbebyggelse begränsas så att rimliga skyddsavstånd kan upprätthållas. Alternativt bör den östra utbyggnadsetappen ligga sent under plangenomförandet.

Parkeringsytan norr om gamla E4:an innebär en ur markhushållningssynpunkt olämplig lokalisering som onödigtvis inkräktar på värdefulla odlingsarealer. Även områdena V1 och V2 är tveksamma från hushållningssynpunkt, i vart fall innan närmare beslut finns om en vägdragning norrut för väg 757. Från lantbrukssynpunkt är det önskvärt att hela området norr om E4 tillsvidare avsätts som utredningsområde.

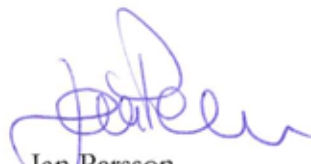
Natur- och kulturmiljöfrågor

Förekommande natur- och kulturmiljöer i området har utretts och redovisats i översiktsplanen. Länsstyrelsen vill inför plangenomförandet påminna om att åtgärder som kräver särskilda tillstånd eller andra myndighetsbeslut, som arkeologiska utredningar/undersökningar, eventuella biotopskyddsdispenser och anmälningar om vattenverksamhet m m bör förebredas i god tid så att de kan utredas och beslutas samordnat med de kommande detaljplanerna.

I handläggningen av detta yttrande har förutom undertecknade deltagit antikvarie Cecilia Lindqvist, lantbrukskonsulent Anders Eliasson, samt byrådirektörerna Ulrika Larsson vid naturvårdsenheten och Göran Thunberg vid miljöskyddsenheten.



Bo Silén
Tf Samhällsbyggnadsdirektör



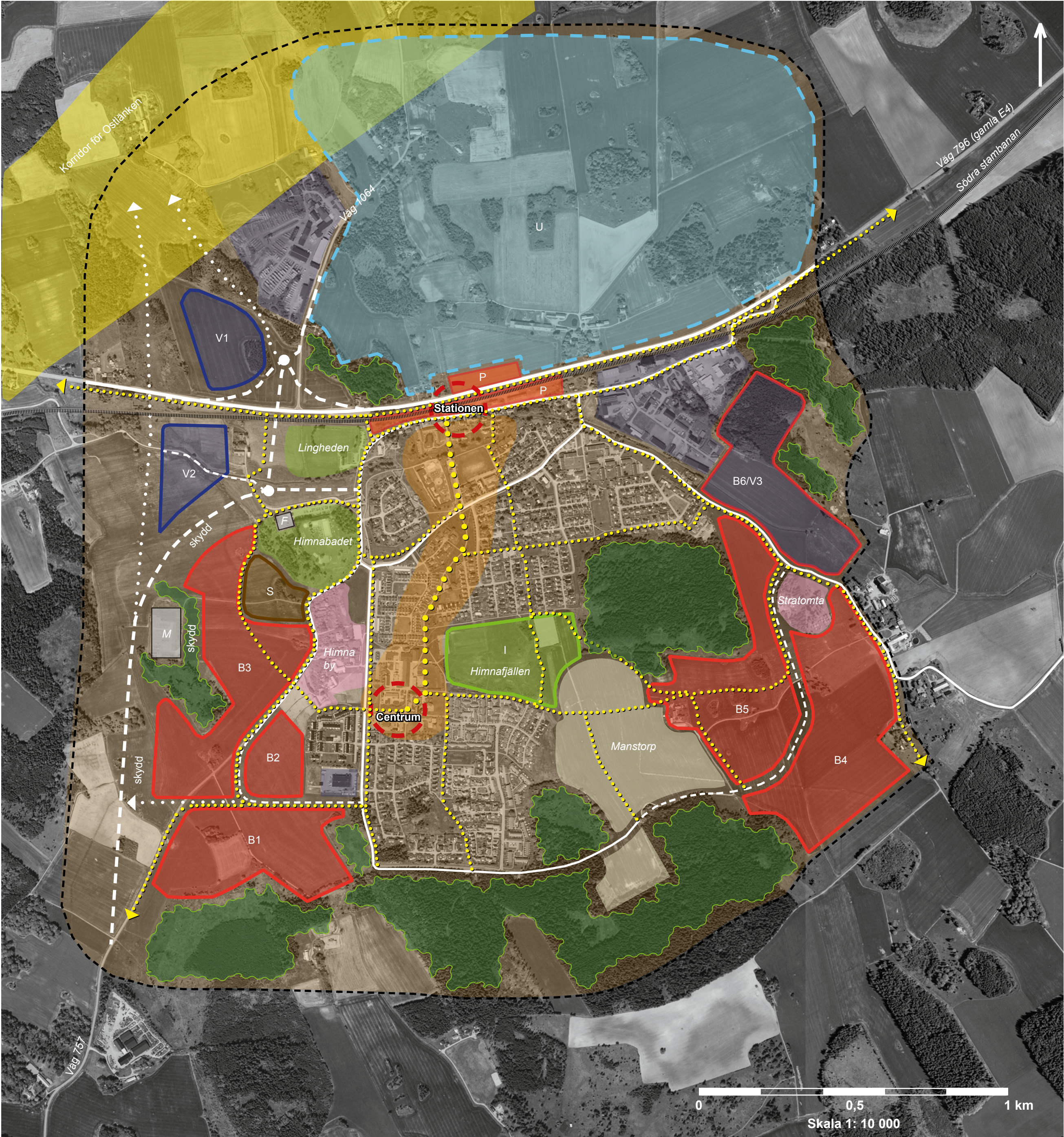
Jan Persson
Tf länsarkitekt

Bilaga:

Trafikverkets yttrande 2010-10-19
Försvarmaktens yttrande 2010-12-06
Skogsstyrelsens yttrande 2010-11-26

Kopia till:

Försvarmakten
Trafikverket
Skogsstyrelsen
MSE
NVE
LBE
KSE

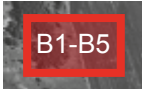


LINGHEM

FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN

Mark- och vattenanvändningskarta

Antagen av kommunfullmäktige i juni 2011



Bostäder med inslag av icke störande verksamheter. Främst småhusbebyggelse.



Verksamheter



Bostäder och/eller icke störande verksamheter.



Idrott/rekreation



Skoländamål



Område för pendeltågsstationens utveckling, ökade ytor för cykel- och bilparkering mm.



Utredningsområde



Viktiga målpunkter. Tillkommande service bör planeras i anslutning till dessa.



Område av särskilt intresse för förtätning.



Befintligt bebyggelseområde bibehålls. Viss förtätning är önskvärd.



Befintliga verksamhetsområden bibehålls.



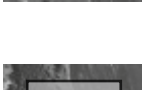
Befintliga områden för idrott/rekreation bibehålls.



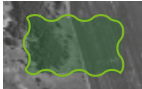
Bymiljö/gårdsmiljö. Karaktären bevaras. Sparsam komplettering med ny bebyggelse.



Planlagd mark för bostäder. (Manstorp, detaljplan antagen 2006-02-23.)



Område för teknisk försörjning M - mottagningsstation för el F - fjärrvärmepanna



Skog/natur/park



Korridor för Ostlänken



Ny väg, förbifart/infart/genomfart i anslutning till Lingham.



Ny huvudgata i Lingham



Befintlig huvudgata



Ny väg på mycket lång sikt



Primärt gång- och cykelstråk. Stråkets betydelse ska tydliggöras genom särskild gestaltning.



Gång- och cykelstråk, huvudnät av god standard.



Södra stambanan



Planområde

Skyddsavstånd på plankartan
Linköpings kommun tillämpar följande rekommendationer vad gäller byggnation utmed transportleder med farligt gods (väg 757, väg 796 och järnvägen):

- < 50 m bebyggelsefri zon
- > 50 m arbetsplatser och kommunikationscentra
- > 100 m bostäder, hotell, köpcentrum, mindre samlingslokaler
- > 200 m skolor, idrottsanläggningar, större samlingslokaler.

Rekommenderat skyddsavstånd till mottagningsstation för el och luftledning:

> 50 m bostäder

Rekommenderat skyddsavstånd till mobil fjärrvärmepanna:

> 50 m bostäder

Kortare avstånd kan accepteras efter åtgärder och om en riskanalys visar att risken är acceptabel. För järnväg gäller dessutom en rekommendation om att ett bebyggelsefritt avstånd på 30 m ska hållas med hänsyn till urspårningsrisken.

