



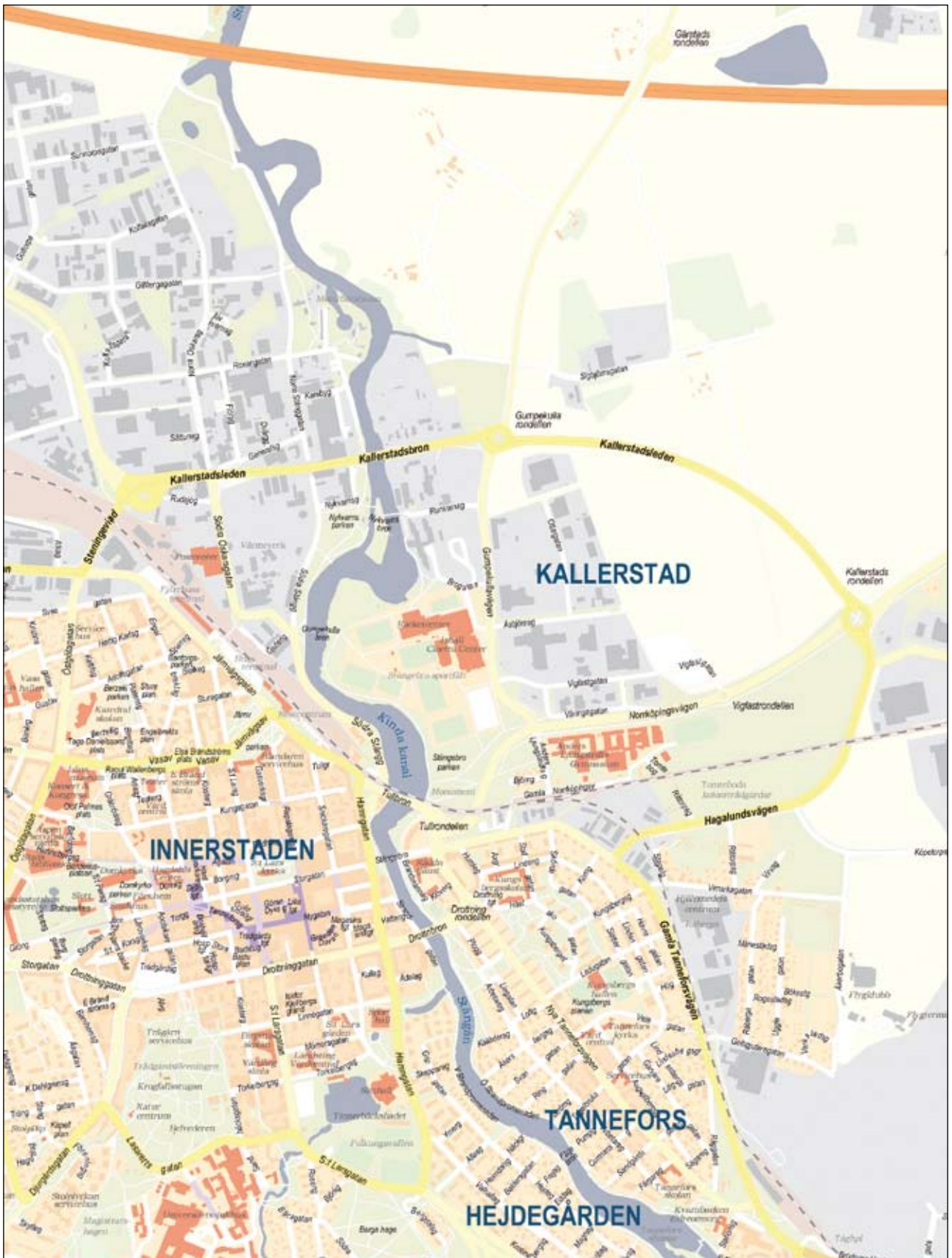
Linköpings
kommun

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE I LINKÖPING JUNI 2010



ÖVERSIKTSPLAN FÖR

Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum m m



Utsnitt från Linköpings turistkarta, utgiven 2007, Kommunlantmäteriet.

Innehåll

FÖRORD.....	4
SAMMANFATTNING.....	5
LÄSANVISNING.....	6
1 INLEDANDE DEL.....	7
Denna översiktsplan och förhållandet till annan planering.....	7
Planens syfte.....	9
Tidsperspektiv.....	9
Kort bakgrund.....	10
2 VIKTIGA MÅL OCH UTGÅNGSPUNKTER.....	11
Mål m m.....	11
Det regionala perspektivet.....	11
Riksintressen.....	12
Andra viktiga förutsättningar.....	12
Slutsatser för området.....	12
Mål- och intressekonflikter.....	13
3 PLANFÖRSLAG.....	15
3.1 PLANFÖRSLAG – HUVUDDRAG.....	15
Vision för området.....	15
Grundläggande idéer för utformning.....	16
Huvuddragen.....	16
3.2 PLANFÖRSLAG - BEGREPP.....	23
Blandad stadsbebyggelse.....	23
3.3 PLANFÖRSLAG – KULTURHISTORIA.....	24
3.4 PLANFÖRSLAG – GESTALTNINGSPRINCIPER.....	25
3.5 PLANFÖRSLAG – DELOMRÅDEN, MARKANVÄNDNING OCH KARAKTÄRER.....	29
3.6 PLANFÖRSLAG – GRÖNSTRUKTUR.....	42
3.7 PLANFÖRSLAG – OFFENTLIG OCH PRIVAT SERVICE.....	43
3.8 PLANFÖRSLAG – TRAFIKSYSTEM.....	45
Gångtrafik.....	45
Cykeltrafik.....	47
Kollektivtrafik.....	49
Biltrafik.....	50
Tung trafik och farligt gods.....	52
Utryckningsvägar.....	53
Parkeringsvägar.....	53
3.9 PLANFÖRSLAG – TEKNISK FÖRSÖRJNING, DAGVATTEN.....	56
3.10 Miljö- och riskfaktorer.....	60
4 ILLUSTRATIONER.....	65
Stångstråket.....	65
Livet i staden.....	66
Stångbroparken.....	72
5 GENOMFÖRANDESTRATEGIER.....	77
6 KONSEKVENSBESKRIVNINGAR.....	79
6.1 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING.....	80
A. Sammanfattning.....	80
B. Inledning.....	81
C. Redovisning av nollalternativ.....	81
D. Planens strategiska val i relation till den fördjupade översiktplanen för staden.....	82
E. Avgränsning av betydande miljökonsekvenser.....	82
F. Miljökvalitetsmål.....	82
G. Genomgång av miljöfaktorerna.....	83
H. Uppföljning av betydande miljökonsekvenser.....	88
Bilaga 1.....	88
Referenser.....	88
6.2 EKONOMISKA KONSEKVENSER.....	89
Områdesindelning.....	89
Förutsättningar.....	90
Sammanfattning.....	91
Översiktliga kalkyler.....	91
Känslighetsanalys.....	96
Kostnader och åtgärder som ej omfattas av kalkylen.....	96
6.3 SOCIALA KONSEKVENSER.....	98
7 REFERENSFÖRTECKNING.....	100
Bilaga Planeringsförutsättningar.....	102
Bilaga Exempel från andra kommuner på hantering av reningsverk och bostadsbebyggelse.....	107
Bilaga Kommunfullmäktiges antagandebeslut.....	109
Bilaga Länsstyrelsens granskningsyttrande.....	112

ÖVERSIKTSPLAN FÖR KALLERSTAD (STÅNG) OCH NYTT RESECENTRUM M M

Denna översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum m m är upprättad inom Miljö och samhällsbyggnadsförvaltningen, översiktsplaneavdelningen. Politisk ledningsgrupp för arbetet har varit kommunstyrelsens planeringsutskott. Ansvariga tjänstemän är kommundirektör Lena Rydin Hansson, samhällsbyggnadsdirektör Lars Hågbrandt och översiktsplanechef Karin Elfström.

Planarbetet har bedrivits i projektform där många - både inom och utom förvaltningen - har medverkat. Arbetsgruppen har bestått av: Jörgen Haslum, projektledare Robin Andersson Elinor Josefsson Björn Tjus Magnus Liljedahl Per Oldfelt

Ett antal konsulter har på olika sätt bidragit med material: SpaceScape AB, Alexander Stähle, Malin Dahlhielm och Tobias Nordström. White arkitekter AB, Bengt Winell och Camilla Smedeus. Thyrens AB, Helena Hasselberg och Lena Carlsson. GORA art&landscape ab, Monika Gora och Daniel Persson. NAI Svefa, Ola Brånäs. Tekniska Verken AB, Bo Göran Lindqvist. Stadspartner, Johnny Andersson. WSP, Jan-Ove Ragnarsson m fl.

Separat karta som hör till
Mark- och vattenanvändning

Bilaga - separat
Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun - underlag 2010.

Foto och illustrationer
L&L Flygbildteknik AB, White Arkitekter AB, SpaceScape, Erik G Svensson, Inger Persson, Cyclomedia, Kommunlantmäteriet, Jörgen Haslum, Göran Billeson, Tekniska Verkens bildarkiv, Tyréns, VegTec och Didrik von Essen.

Grafisk form
Birgitta Hjelm

Tryck
Larsson Offsettryck, Linköping, 2010.





Förord

Linköpings framtida utveckling är en fråga som berör oss alla. Hur ser staden ut som vi vill bo, arbeta, studera eller driva företag i? Hur ska den utformas för att vi ska trivas, må bra och känna oss trygga? Översiktsplaner är strategiska beslut om hur vi ska bygga framtiden.

Linköping växer och går en spännande framtid till mötes. Det nya Resecentrum och den kommande Höghastighetsjärnvägen Götalandsbanan/Ostlänken och samarbetet med Norrköping inom fjärde storstadsregionen ger Linköping och den större regionen ny växtkraft. Det är viktigt att vi i Linköping har en beredskap för framtiden och att vi kan erbjuda attraktiva bostäder att bo i och bra mark och lokaler till företagare att driva och utveckla verksamhet i. Linköping ska vara en attraktiv stad att bo och arbeta i och vara förebild för hållbar stadsplanering. Vi planerar för den attraktiva staden i den växande regionen!

Denna översiktsplan har som tema Innerstaden växer över ån. De nya förutsättningar som Ostlänken och nytt resecentrum ger innebär att vi kan se en helt ny stadsdel växa fram med bostäder, service och arbetsplatser i en ny och spännande innerstadsmiljö där också Stångån ges en central plats. En stadsdel som är en utvidgning av den nuvarande innerstaden. Utvecklingen är en del i att skapa ett Linköping som växer med mångfald, täthet, närhet och god kollektivtrafik och där hållbar samhällsutveckling är en självklar utgångspunkt. Den är också ett tydligt uttryck för den regionala tanken där Linköping tillsammans med Norrköping utgör kärnan i den region som nu växer fram.

Paul Lindvall (m)
Ordförande, kommunstyrelsen

Muharrem Demirok (c)
Samhällsbyggnadskommunalråd

Sammanfattning

Ostlänken är en ny höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Linköping. Den är en första etapp av Europa- och Götalandsbanan. Den innebär nya och spännande förutsättningar för Linköping och hela regionen. Möjligheten att resa långt men också regionalt kommer att öka – prognoserna för det framtida tågresandet indikerar att antalet resenärer vid Linköpings resecentrum kommer att bli två till tre gånger så många som i dag. Detta innebär att ett nytt resecentrum behövs och analyser har visat att bästa platsen för ett sådant är på östra sidan av Stångån.

Flödet av resenärer och den ökade närheten i regionen som de förbättrade pendlingsmöjligheterna innebär skapar gynnsamma förutsättningar för lokalisering av arbetsplatser för inpendlare till resecentrums närhet. Det skapar också goda förutsättningar för lokalisering av bostäder med tillgång till en vidgad regional arbetsmarknad. Att detta kan ske med kollektiva resor på järnväg är en del i en hållbar regional utveckling där en större arbetsmarknad leder till ökat välbefinnande.

För att utnyttja dessa förutsättningar föreslår planen en utvidgning av innerstaden österut över Stångån med det nya resecentrumet som nav och att området runt resecentrum utvecklas till en ny stadsdel av innerstadskaraktär. Planens vision är följaktligen ”Innerstaden växer över ån”. Denna utveckling innebär också att Stångån kan komma på rätt plats i staden – centralt. Att bygga ny innerstad är en utmaning i relation till vattor och regelverk. Men vi vet att en attraktiv innerstadsmiljö är en efterfrågad kvalitet och något som är viktigt för att kommunen skall vara attraktiv som bostättnings- och arbetsplats.

I en framtid när området är fullt utbyggt enligt planen kommer området att - förutom ett nytt stort resecentrum, Cloetta Center och en ny fotbollsarena, torg och parker m m – att innehålla minst 5 000 bostäder och 15 - 20 000 arbetsplatser. Visionen om en ny innerstadsstadsdel innebär att de flesta av de industriverksamheter som finns i området i dag måste flytta. Detta är naturligtvis en process som måste få ta tid, och planens tidsperspektiv är därför långt. Samtidigt har planen det korta tidsperspektiv som behövs för att förbereda byggandet av Ostlänken och nytt resecentrum. Tidplanen för detta är inte bestämd, men kommunens ambition är att möjliggöra en tidig byggstart.

Planen bygger på och utgår från samma förutsättningar som *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping* och *Översiktsplan för staden Linköping*.

Övergripande viktigt i den fortsatta planeringen av området är:

- Att områdets plats i regionen tas tillvara.
- Att det bildas en sammanhängande stadsstruktur som inkluderar nuvarande innerstad och den nya innerstaden öster om Stångån.
- Att den offentliga miljön är attraktiv och understödjer stadens funktioner.

Läsanvisning

Kapitel 2, Viktiga mål och utgångspunkter redovisar kommunens syn på viktiga utgångspunkter och vad detta bör innebära för en plan för området.

Kapitel 3, Planförslag redovisar kommunens syn på hur markanvändningen och bebyggelse inom området bör utvecklas. **Det är bara texter och bilder/kartor som är angivna som inriktning som är ställningstaganden.** Övrig text och bilder/kartor är motiv, bakgrund eller illustrationer.

En viktig faktor i denna plan är förslag till ny järnvägssträckning genom östra delarna av Linköping. Det område som redovisas i planen för järnväg bygger på resultat av pågående järnvägsutredning. En järnvägsutredning syftar till att lokalisera en korridor för järnvägen, konkreta spårsträckningar och höjdlägen fastställs alltså inte i detta skede, det sker först i senare järnvägsplan. De plan- och profillägen som redovisas är avsedda att illustrera möjliga spårlägen.

Plankartan är schematisk och visar den avsedda användningen av mark och vatten. Den visar också en struktur för kvartersindelning. Den redovisade strukturen är så långt möjligt anpassad till befintliga gator och andra rådande förhållanden. Kartan skall inte tolkas så att den styr de precisa måtten på alla kvarteren, det är den visade strukturen som är viktig. Beroende på innehåll m m kan det vara lämpligt att dela vissa av kvarteren och på så sätt förtäta gatustrukturen med lokalgator eller gränder.

Denna översiktsplan har andra förutsättningar för planområdet och därmed en annan inriktning än översiktsplanen för Kallerstad - Mörtlösa från 1992. Den planen ersätts inom planområdet av denna plan.

Översiktsplanen för innerstaden och denna plan överlappar i viss mån varandra. Det finns dock inga motsättningar mellan planernas principiella innehåll.

Planen för koloniområden i Linköping anger att Tomtebodas koloniområde ska upphöra. Detta är också konsekvenserna av denna plan.

Kommunfullmäktige har i juni 2010 fattat beslut om vilka fördjupningar av översiktsplaner som är aktuella.

Den pågående översiktsplaneringen innehåller olika planer och dokument, men den är en sammanhållen process. Denna plan hänvisar därför i vissa frågor till underlag som redovisas i de andra planerna, bland annat *Miljö- och riskfaktorer i Linköping kommun, underlag 2010* och kommunens redovisning av riksintressen.

PLANERINGSPROCESSEN

Översiktlig planering är en kontinuerlig process där de enskilda planprojekten beskriver kommunens syn på nuläge och framtid vid det aktuella tillfället. Planeringsprocessen för nytt resecentrum och utveckling av anslutande områden har pågått en tid. Banverket, kommunen med flera har genomfört olika studier och genomfört olika samråd. Banverkets förstudie för Linköping C - Mantorp har varit en del i processen. Järnvägsutredningen för Ostlänken en annan.

Som en inledande del av översiktsplaneringen enligt PBL så genomförde kommunen en studie av konsekvenserna av de två alternativa stationslägena - nuvarande och stångåläget. Efter omfattande analyser och samråd med linköpingsborna så fattade kommunfullmäktige mars 2007 inriktningsbeslutet att den fortsatta planeringen skulle inriktas på stångåläget.

ANGRÄNSANDE PLANERING - ANSVARSFÖRDELNING

Planeringen för själva järnvägen – Ostlänken med tillhörande stationer – genomförs av Banverket, numera Trafikverket, och hanteras enligt lagen om byggande av järn-



Bilden visar de två alternativa lägena för ett nytt resecentrum. Efter utredningar och samråd valdes stångåläget. I tidigare skeden har ytterligare lägen analyserats.

väg. För Ostlänken pågår en järnvägsutredning. Den har varit utställd för samråd under slutet av 2008. Och arbete pågår med underlag för regeringens tillåtlighetsprövning. Banverket har också tagit fram en förstudie för Götalandsbanan – delen Linköping – Borås. Banverket har i mars 2010 beslutat att sträckan kan drivas vidare i en järnvägsutredning. Linköpings kommun ansvarar för planeringen av Resecentrum och omgivande områden bland annat visionsarbete, utrednings- och idéuppdrag, översiktsplaner, arkitektävling och detaljplaner. Trafikverkets huvudansvar är lokalisering av nya spår och plattformar.

Arbete pågår med såväl nationell som regional planering av infrastruktur för perioden 2010-2021. Som del i detta finns en offentlig utredning SOU 2009:74, Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft. Utredningen förelär att ett höghastighetsnät skall byggas i Sverige och att Ostlänken tillsammans med ett avsnitt i västra Sverige skall vara de första etapperna. Ostlänken är en gemensam del både för Götalandsbanan och för höghastighetsbanan till Skåne. Beslut om åtgärdsprogram är taget våren 2010. Beslut om fortsatt planering för höghastighetsbanor förväntas senare.

Nationell infrastrukturplanering <i>Ansv.: Regering och trafikverken</i>		Nationell och regional infrastrukturplanering			
Göteborgsbanan Borås – Linköping <i>Ansv.: Banverket och regionförbunden</i>		Förstudie			
Ostlänken <i>Ansv.: Banverket</i>	Järnvägsutredning	Utställn. och korridorbeslut	Tillåtlighetsprövn. <i>Regeringen</i>	Järnvägsplan	
Översiktsplan för staden Linköping <i>Ansv.: Linköpings kommun</i>		Samråd	Utställn.	Antagande	
Översiktsplan för Linköping och Norrköping (gemensam) <i>Ansv.: Linköpings och Norrköpings kommun</i>		Samråd	Utställn.	Antagande	
Denna översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum <i>Ansv.: Linköpings kommun</i>		Samråd	Utställn.	Antagande	
Internationell arkitekttävling om nytt resecentrum <i>Ansv.: Linköpings och Norrköpings kommun</i>					
	2007	2008	2009	2010	2011

Figuren visar översiktligt och ungefärligt pågående planering som har samband med nytt resecentrum i Linköping och stadsutveckling i angränsande områden. Det bör observeras att det i vissa fall finns betydande osäkerheter när det gäller tider. Detta gäller framför allt Ostlänken och den nationella infrastrukturplaneringen där frågor om investeringsvolym och finansiering inte är klara men har en stor betydelse.

Planens syfte

Huvudsyftet med denna översiktsplan är att ge en tydligare bild av hur ett nytt resecentrum i Linköping och utveckling av omgivande område ska ske på ett sådant sätt att det gynnar stadens och regionens utveckling. Det regionala perspektivet är väsentligt. Ett nytt resecentrum är ett stort projekt som kommer att påverka hela Linköping och planen ska stödja förändring av både form och innehåll i staden. Visionen i planen är att skapa förutsättningar för en utvidgning av stadskärnan över Stångån så att Stångån kommer i stadens hjärta och med resecentrum som ett nav i en framtida utvidgad stadskärna.

Planen har flera delsyften, bland annat dessa:

- Utvecklingen av området kommer att pågå under lång tid. Planen ska kunna fungera som vägledning under lång tid. En hållbar plan för en hållbar utveckling av denna del av staden behöver ha varierande detaljeringsgrad för olika områden och frågor men ändå

tydligt redovisar väsentliga förhållanden.

- Planen ska i så stor utsträckning som möjligt kunna fungera som program för kommande detaljplanering.
- Planen ska skapa en gemensam framtidsbild som också skall fungera som signal till omvärlden om kommunens avsikter.

Tidsperspektiv

Denna översiktplan är både genomförandeariktad och strategisk. Tidsperspektivet blir därmed från och med nu till om cirka 50 år. Det korta perspektivet för att vara beredd att börja bygga Ostlänken, nytt resecentrum och starta inledande stadsutvecklingsprojekt, det långa perspektivet för etablering av stadsstrukturer som det kommer att ta många år innan de är färdigbyggda. I det långa tidsperspektivet kan man dock se att sammanhängande områden med ny stadsmiljö kommer att stå färdiga långt tidigare. Beroende på efterfrågan kommer tempot i utvecklingen

att variera och även det långa tidsperspektivet kan komma att krympa.

Kort bakgrund

Järnvägen kom till Linköping under 1800-talets andra hälft. Invigningen av den nuvarande stationen 1872 var en stor händelse. Dåtidens järnvägsbyggande innebar stora satsningar och ett språng i samhällsutvecklingen.

I dag sker det en ny utveckling av järnvägen i Sverige som ett modernt, snabbt och hållbart transportsätt. En del av detta är Götalandsbanan, en ny snabbtågsförbindelse från Stockholm via Norrköping - Linköping - Jönköping till Göteborg. En annan del är höghastighetsbana till Skåne. Ostlänken är en del i båda dessa stråk.

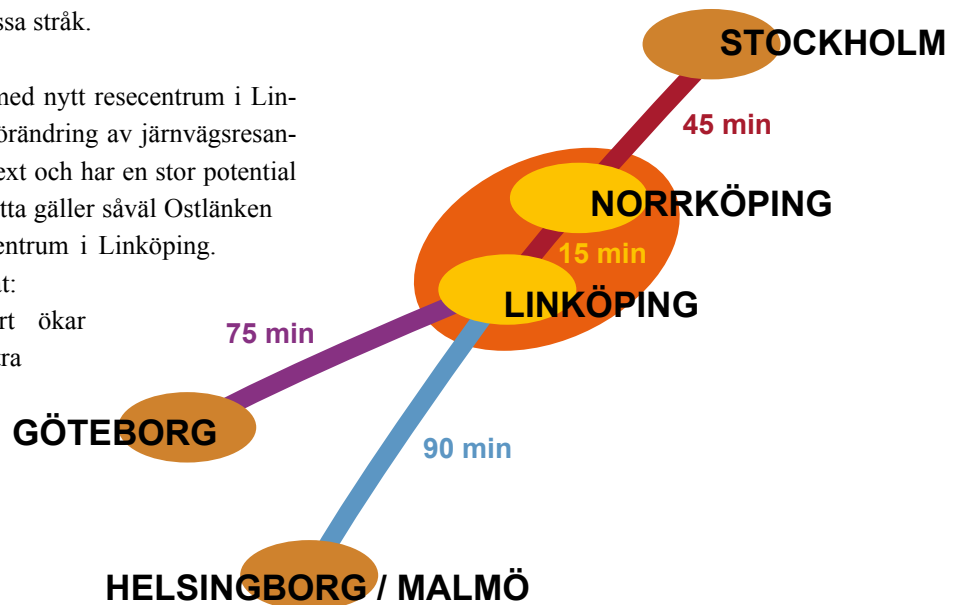
Utbyggnaden av Ostlänken med nytt resecentrum i Linköping innebär en kraftfull förändring av järnvägsresandet. Projektet är stort, komplext och har en stor potential för stadens utveckling och detta gäller såväl Ostlänken som trafiksystem som resecentrum i Linköping.

Ostlänken innebär bland annat:

- Nya spår som avsevärt ökar järnvägskapaciteten i östra Sverige.

- Stambanan avlastas vilket möjliggör ökad regional pendling och därmed regionförstoring.
- Nya spår som möjliggör högre hastigheter för tåg på längre distanser, restiden till Stockholm, Skåne och Göteborg kortas avsevärt.

Linköping är en växande kommun och planeringsmålet är 170-tusen invånare i kommunen, med en utblick mot 200-tusen invånare i kommunen. Tillgång på välbelägen mark för bostäder, arbetsplatser och service är väsentlig för stadens utveckling. Staden behöver en mångfald av områden med olika karaktär för att möta skiftande behov och önskemål. Förslaget till översiktsplan för staden pekar därför ut området kring framtidens resecentrum som ett område för utveckling av innerstaden.



Framtida restider med snabbtåg.

2 Viktiga mål och utgångspunkter

Kapitlet redovisar de mål med mera som finns och som kan tänkas påverka synen på området och dess utveckling samt de slutsatser som i detta fall kan dras.

Mål m m

Det finns gott om mål av olika sorter för planering och samhällsbyggande, en alldeles exakt avgränsning av vilka mål som är relevanta är inte helt möjlig. Innehållet i målen redovisas i planeringsförutsättningar. De mål m m som är av störst betydelse för området är:

- Kommunens strategiska plan och övergripande mål.
- Kommunfullmäktiges inriktningsbeslut för den översiktliga planeringen (kommunfullmäktige 2005).
- Inriktningsbeslut resecentrum (kommunfullmäktige mars 2007).
- Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping
- Översiktsplan för staden Linköping
- De nationella och regionala miljömålen.
- De transportpolitiska målen.
- Plan- och bygglagen (PBL).
- Miljöbalken.

Det regionala perspektivet

Linköping är en del i en region. Staden är en av regionens kärnor. Målen för utvecklingen av regionen handlar om hållbarhet, tillväxt och välbefinnande. För att uppnå detta så är det väsentligt att utnyttja de olika fördelar som olika platser eller lokaliseringar har. En mångfald av möjligheter och miljöer ger attraktion och skapar konkurrenskraft för hela regionen. De ekonomiska sammanhangen är belysta i rapporten "Linköping – Norrköping: gemensam marknad och framtid". Den ingår som ett underlag i



Denna plan är en länk i kedjan mellan idé och verklighet. För att de övergripande målen om välbefinnande och fler boende och arbetande i regionen ska bli verklighet så måste de goda idéerna som leder mot målen bli verklighet.

den gemensamma översiktsplanen. Området runt resecentrum - både nuvarande och det planerade nya, och både i Linköping och i Norrköping – har regionens bästa tillgänglighet med kollektiva kommunikationer. Denna kvalitet hos planområdet är en av de grundläggande utgångspunkterna för planen. För att idéerna om regional utveckling skall bli verklighet måste det regionala perspektivet vara levande även i den planering som kommer efter översiktsplanen.

Riksintressen

Följande riksintressen berör området:

- Nationella stam- och riksvägar samt följande järnvägar utgör riksintressen: Södra stambanan, regionbanan Linköping-Hultsfred och Linköping-Västervik inklusive terminalanläggningar och bangårdar. Götalandsbanan med resecentrum är förklarad som riksintresse.
- Kinda kanal är av riksintresse för kulturmiljövården.
- Stångån/Kinda kanal är av riksintresse för friluftslivet.
- Stångån nedströms Nykvarn är av riksintresse för naturvården (Västra Roxen) och är också ett ramsarområde.
- Linköpings stadskärna är av riksintresse för kulturmiljövården.
- SAABs flygfält är av riksintresse för luftfarten.

Avgränsning, beskrivning och motivering av riksintressena och hur kommunen i avser att tillgodose dem framgår av bilaga till förslaget till *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping*. I denna plan för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum m m belyses de specifika frågor som uppstår i området.

Andra viktiga förutsättningar

Planen bygger på och utgår från samma förutsättningar som *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping* och *Översiktsplan för staden Linköping*. En viktig förutsättning är att Ostlänken kommer att genomföras. Det är dock så att stora delar av planen kan genomföras utan att Ostlänken byggs. En annan viktig förutsättning är ett balanserat förhållningssätt till flygbuller. Kommunen anser att Boverkets allmänna råd om flygbuller kan ligga till grund för den fortsatta planeringen.

Slutsatser för området

Området skall självklart byggas på ett sätt som bidrar till en hållbar utveckling av kommunen, i det ligger många perspektiv. En analys av målen, området och dess förutsättningar samt planeringssituationen leder till följande slutsatser för inriktning av planeringen av området:

• REGIONALT PERSPEKTIV

Linköping är en kärna i regionen och planområdet är – och kommer att bli ännu mer – lättillgängligt i regionen. Vad som händer inom området är ingen lokal fråga utan måste ses i ett perspektiv med hela staden och regionen.

• EFFEKTIV BYTESPUNKT

Resecentrum skall planeras så att det blir en effektiv bytespunkt som underlättar resande och därmed bidrar till regional utveckling och en regionförstoring med miljövänliga transporter. Detta innebär bland annat att det bör skapas förutsättningar för en stark lokal kollektivtrafik och att byten mellan olika trafikslag i resecentrum är snabba och smidiga.

• UTVIDGNING AV INNERSTAD OCH STADSKÄRNA

Området bör utvecklas med sammanhållen blandad bebyggelse på ett sådant sätt att stadskärnan stärks och utvidgas över Stångån och bidrar till en tätare och rundare stad. Utformningen av själva resecentrum och området närmast runt Stångån är mycket viktigt för sammanhanget över Stångån. Detta innebär också att kvalitén på de offentliga miljöerna är utomordentligt viktig.

• UTVECKLING AV STÅNGEBROOMRÅDET MED CLOETTA CENTER M M

Cloetta Center, Stångebroomhallen m m är en anläggning för sport och evenemang. Planeringen bör bidra till en fortsatt utveckling av Linköping som sport- och evenemangstad.

• PLANERINGEN AV OMRÅDET SKA OCKSÅ BIDRA TILL:

- Linköpings attraktivitet som bosättnings- och arbetsplats.
- Att de miljöer som skapas är trygga.
- Att det skapas mötesplatser.
- Att miljön längs Stångån tas tillvara och integreras i staden.

Utvecklingen av området skall kunna genomföras stegvis i ekonomiskt rimliga etapper.

Mål- och intressekonflikter

Planering är bland annat till för att i ordnade former göra avvägningar mellan olika mål och intressen. Varje plan av någon dignitet innehåller ett antal mer eller mindre motstridiga intressen. I detta område finns några tydliga frågor där olika intressen pekar i olika riktningar.

Från småstad till stor stad

Linköping är en växande stad och staden håller på att förvandlas från en småstad till en stor stad. Denna omställning rymmer många olika delprocesser och förändringar. Lika väl som det kan upplevas positivt så kan negativ friktion uppstå.

Stångebroområdet, Cloetta Center och ytor för idrott och evenemang

Cloetta Center är en evenemangsarena med plats för elitidrott och underhållning för en stor publik. Anläggningen rymmer också verksamheter för mer vardaglig och amatörutövad verksamhet för olika åldrar. Här finns också Stångebroomhallen, racketcenter och bandybana. Omgivande obebyggda markområden är formellt planlagda för idrottsändamål och har karaktär av sportfält som också delvis kan utnyttjas som allmänna grönytor. Området används också till och från för olika utomhusevenemang och det finns gott om markparkeringar. Området längs Stån-



Översikt Nykvarnsverket mot norr. Biogasanläggningen vid Åby i bakgrunden.

gå är intressant för alla linköpingsbor som rekreationsstråk. Stadens framtida utveckling österut över Stångån innebär att det är fler som kommer att vilja nyttja området för rekreation. Området kan inte fullt ut härbärga de samlade anspråken, utan en avvägning mellan anspråken måste göras.

Träningsplaner i anslutning till ny fotbollsarena

En fotbollsarena för upp till 12 000 åskådare ska lokaliseras i östra delen av planområdet. Arenan låter sig väl inordnas i en utbyggd innerstad genom att några kvarter används. I anslutning till arenan behöver det finnas åtminstone en uppvärmnings- och träningsplan. Ur idrottsynpunkt är det dock önskvärt med flera träningsplaner i området, detta är dock inte önskvärt i en utbyggd innerstad. Önskemål finns också om plats för evenemang i anslutning till arenan.

Anläggningar för teknisk försörjning och stadsutveckling

Norr om Kallerstadsleden utmed Stångån ligger Nykvarns reningsverk, och norr om detta Biogasanläggningen. Dessa båda anläggningar har omgivningspåverkan genom lukt och delvis genom risk för smittspridning. Reningsverket har genom sin direkta närhet en stor påverkan på rekreationskvaliteten på Stångåstråket norr om Kallerstadsleden. Inverkan på markanvändningen inom planområdet är mindre. Studier har genomförts för att kartlägga spridning av lukt mm och för att se vilka åtgärder som kan genomföras för att minska omgivningspåverkan.

I södra delen av Tornby ligger kraftvärmeverket. Verket är en stor och viktig del av försörjningen med värme mm i Linköping, men området är också mycket intressant för stadsutveckling.

Det är tekniskt möjligt att flytta eller förändra dessa anläggningar, de avvägningar och mål- och intressekonflikter som kan finnas handlar i

stor utsträckning om ekonomi. Olika uppfattningar finns också om vilka avstånd som är rimliga mellan anläggningarna och bostäder.

Planen utgår från inriktningen att omgivningspåverkan från reningsverket och biogasanläggningen är begränsad i riktning mot sydost - och kan om så behövs begränsas ytterligare - så att bostäder m m kan byggas på ca 200 - 300 meters avstånd från reningsverket. Med nuvarande förhållanden påverkar reningsverk och biogasanläggning delar av omgivningen. Stångåstråket som är ett väsentligt rekreativstråk för hela staden längs med stadens enda större vatten påverkas negativt.

Kraftvärmeverket har en betydande inverkan på markanvändning och miljö på platsen och i de närmaste omgivningarna. För stadsutvecklingen inom Kallerstad öster om Gumpekullavägen är påverkan liten, men för framtida utveckling i andra delar av Tornby och längs med Stångån är utvecklingen av verket viktigt. Området väster om Stångån, där kraftvärmeverket är beläget, har idag en industriell karaktär. Ambitionen är att omvandla hela området till en del av innerstaden med blandad stadsbyggelse. Förändringen är långsiktig och vid beslut om markanvändning i området skall hänsyn tas till verket så länge det finns kvar. Innan genomförandebeslut kommer ytterligare utredningar att genomföras om ekonomi, konsekvenser och tidplan m m.

Kinda kanal/Stångån och seglingsfri höjd

Nuvarande lägsta seglingsfria höjd i Kinda kanal/Stångån är 3,09 meter. För att utveckla båtturen på kanalen är det ett önskemål från kanalbolaget om att den seglingsfria höjden bör var högre, minst 5,5 meter. Detta skulle gynna båtlivet och turismen. För att genomföra detta behöver bland annat E4-bron över Stångån byggas om. Vid passagen genom centrala Linköping (Stångebro) är en högre höjd på bron än i dag inte acceptabelt i stadsbilden. Norr om Stångebro bör höjder mer än 3,09 kunna prövas. Öppningsbara broar kan vara ett alternativ för ökad segelfri höjd. Planen föreslår att högre höjd används där det är möjligt och att det i övrigt – där så är möjligt - ordnas öppningsbara broar. Vid Tullbron och nytt resecentrum behöver frågan studeras ytterligare. Frågan om brohöjder mellan Stångebro och Roxen innehåller många aspekter och utreds separat. Planens inriktning om brohöjder är därför preliminär.

Några av broarna över Stångån inom planområdet



Kallerstadsbron.



Nykvarnsbron.



Gumpekullabron.

3.1 Planförslag – Huvuddrag

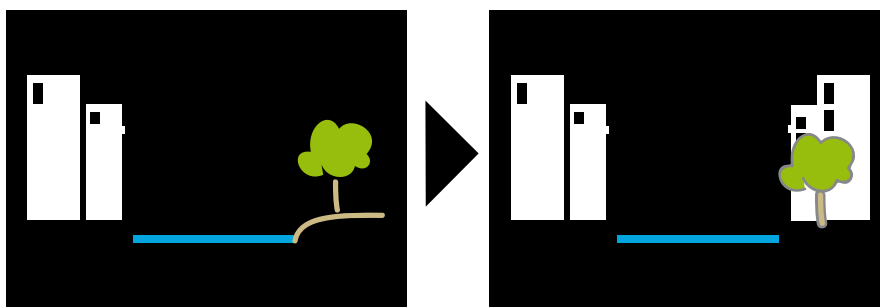
Detta avsnitt beskriver planens idéer och huvudinnehåll

Vision för området



Innerstaden växer över ån.

Linköping växer och är en nod i en växande region. Ett nytt resecentrum tar plats på östra sidan av Stångån och är en nod i regionen och i den växande innerstaden. Innerstaden växer över ån och Kallerstad blir en stadsdel med företagande, boende, handel och service i en tät och tilltalande innerstadsmiljö. Stråk med handel och folkliv, stråk med kultur och evenemang förenar den gamla och den nya innerstaden. Den växande innerstaden omfamnar Stångån med torg, stadspark och gröna stråk.



Grundläggande idéer för utformning

Området är en del av regionen, kommunen och staden. Utvecklingen av området skall ses i det perspektivet och det är en integrerad del av principerna och idéerna för utvecklingen av Linköpings stad. Dessa beskrivs i *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping* och i *Översiktsplan för staden Linköping*.

I en framtid när området är fullt bebyggt enligt planen kommer området förutom ett stort resecentrum, sportanläggningar och parker med mera att innehålla minst 5 000 bostäder och 15 - 20 000 arbetsplatser.

Den grundläggande stadsbyggnadsidén är att en utvidgad innerstad med en kvartersstruktur och en sammanhållande diagonal esplanad etableras öster om Stångån. En innerstad med blandat innehåll och en karaktär som tar sin inspiration från dagens linköpingska innerstad. Genom att utvidga innerstaden så flyttas Stångån från innerstadens periferi till dess hjärta. Den struktur för gatunät och andra offentliga rum som planen föreslår bygger på en analys av vilket mönster som ger bäst sammanhang med nuvarande innerstad.

För att uppnå en attraktiv innerstad som fyller sin roll i den regionala strukturen så behöver de stadsmiljöer som skapas karaktäriseras av:

- Nya och omvandlade områden ska bilda en sammanhängande stadsväv med blandat innehåll.
- De offentliga miljöerna i området ska utformas så att de uppmuntrar till användning och bidrar till kontakt mellan människor som bor, är verksamma i, eller besöker området.
- Stadsmiljöerna ska bidra till att företag och andra aktörer vill utvecklas i området.
- Det ska finnas karaktär och känsla. Som varierar mellan olika delar men som ändå är del av en helhet. Och det skall vara linköpingskt.
- Utveckling och förändring kommer att pågå under lång tid. Gatunät, kvarter och gröna strukturer ska vara robusta och medge förändrade anspråk över tiden samtidigt som de skall erbjuda en stabilitet som skapar pålitlighet och hållbarhet.
- Resecentrumanläggningen ska vara en nod, lättillgänglig och lätt uppfattbar i stadens struktur. Anläggningen med närmaste omgivning bör ges en karaktä-



ristisk utformning som tydliggör dess betydelse.

- Stångån skall vara tillgänglig, längs stränderna men också med förbindelser som gör att det finns stråk ner till stränderna.

Övergripande viktigt i den fortsatta planeringen av området är:

- Beaktandet av områdets plats i regionen.
- Att det bildas en sammanhängande stadsstruktur som inkluderar nuvarande innerstad och den nya innerstaden öster om Stångån.
- Att den offentliga miljön är attraktiv och understödjer stadens funktioner.

Huvuddragen

Planen har några huvudfokus:

- Ostlänken – en ny järnväg
- Nytt resecentrum



- Stadsutveckling
- Stråk för stadsliv m m
- Utveckling av miljön runt Stångån

OSTLÄNKEN - EN NY JÄRNVÄG

Ostlänken – en första etapp av Götalandsbanan – och Europabanan. Den innebär två nya spår, parallellt med nuvarande stambana eller i separat korridor. Det område som redovisas i planen för järnväg bygger på resultat av pågående järnvägsutredning. En järnvägsutredning syftar till att lokalisera en korridor för järnvägen. Konkreta spårsträckningar och höjdlägen fastställs alltså inte i detta skede, det sker först i senare järnvägsplan. De plan- och profillägen som redovisas är illustrationer och avsedda att visa möjliga spårlägen. Passagen genom Linköping bjuder dock inte på så många frihetsgrader i utformning av järnvägen.

Även om de flesta tågen kommer att stanna i Linköping så kommer enstaka tåg att passera utan att stanna. En viktig

Illustration. Järnvägen genom Linköping. Underlag, utredningsskiss från Banverkets pågående järnvägsutredning. Kartan visar en (1) möjlig utformning av spårstrukturen i Linköping, och är alltså inte säkert den slutliga utformningen. De två norra spåren är Ostlänken som enbart kommer att trafikeras av snabba persontåg. De två södra spåren är Södra stambanan som kommer att trafikeras av långsammare persontåg och godståg. Österut finns också ett femte spår som är ett anslutande industrispår. I stationsområdet är de två norra perrongerna för tåg på Götalandsbanan och de två södra för tåg på Södra stambanan. Den snedställda perrongen längst söderut är för tågen på Stångådalsbanan

förutsättning för järnvägens utformning är den totala restiden mellan Stockholm och Göteborg. För att denna skall vara kort är järnvägens geometri utformad så att snabbtågen kan passera genom Linköping med 160 km/timme. Den nya järnvägssträckningen genom Linköping följer i huvudsak den nuvarande, men bron över Stångån ligger norr om den nuvarande och järnvägen passerar preliminärt cirka 11 meter över Stångån. Sträckningen öster om Anders Ljungstedts Gymnasium ligger i en båge söder om nuvarande järnväg.

En järnväg är alltid en kraftig barriär. Barriärer kan vara både fysiska och visuella. Planen förutsätter att järnvä-



Illustration. Järnvägen, resecentrumområdet symboliserad som ett rektangulärt område med ett symboliskt skärmtak över perrongerna och den nya Tullbron.

gens bro över Stångån sträcker sig från Anders Ljungstedts Gymnasium till nuvarande järnvägsstation. Detta möjliggör fri passage under järnvägen öster om Stångån och en koppling mellan Norrköpingsvägen och Gamla Tanneforsvägen. På västra sidan av ån skapas förutsättningar för en bra kontakt mellan Järnvägsgatans sydöstra del och Stångån. Utformningen av järnvägsbron kommer att vara mycket betydelsefullt för om bron kommer att uppfattas som en visuell barriär eller inte.

Från nuvarande resecentrum och västerut redovisar planen att nuvarande två passager under järnvägen vid resecentrum bevaras och förbättras samt att en ny planskildhet skapas vid nuvarande fjärrbussterminal.

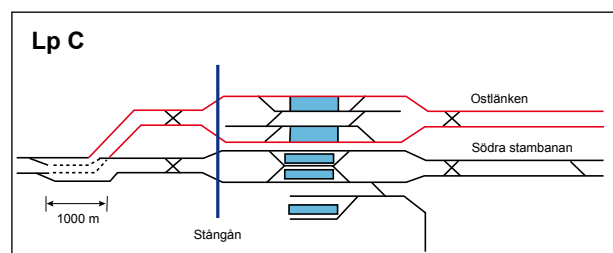
NYTT RESECENTRUM

De möjligheter till resande som Ostlänken och Götalandsbanan kommer att erbjuda kommer att öka antalet resenärer högst väsentligt. I dag är det cirka 5 miljoner passagerare per år som kliver av eller på tågen i Linköping. Prognoserna för framtiden indikerar att antalet resenärer – när Götalandsbanan är utbyggd – kommer att bli två till tre gånger så många som i dag. Den utvidgade trafiken innebär också fler spår och plattformar än dagens station.

Med dessa förutsättningar är inte dagens station användbar och alternativet att bygga om nuvarande resecentrum är inget bra alternativ.

Även om de långväga resorna med tåg är viktiga – de kommer att bli snabbare och kommer därför att kunna konkurrera med flyget – så kommer den största delen av resenärerna även i framtiden att vara någon form av regionala pendlare. För en resenär är järnvägsstationen/resecentrum bara en del av resan – en bytespunkt. Sett i perspektivet hela resan är därför bytespunktens effektivitet väsentlig.

För komfort och effektivitet för resenärerna behövs utrymme. Korta bytestider – högst tre minuter är målet – för



Principiell utformning av spår och perronger vid nytt resecentrum i Linköping.

byte mellan tåg och lokal kollektivtrafik m m. För att detta skall vara möjligt behövs planskildhet mellan järnvägen och den lokala kollektivtrafiken. Terminal för lokal och regional kollektivtrafik (bussar och eventuell spårväg) ska placeras centralt under spåren.

Förutom själva resefunktionerna ska området innehålla resenärsservice och kompletterande kommersiell och offentlig verksamhet som tar vara på de möjligheter till möten m m som resecentrum ger. Här kan finnas handel, kontor och offentlig service (med högt kontaktbehov), restauranger, caféer, barer, lokaler för kvalificerad utbildning och forskning, hotell m m. För att göra resecentrum komplett bör också en koppling till flygplatsen ske. Det mer precisa innehållet i resecentrumområdet kräver ytterligare analyser som kommer att ske inom ramen för resecentrumprojektet. I läget öster om Stångån är det möjligt att utveckla dessa funktioner.

En välfungerande utformning och en tilltalande gestaltning av själva resecentrum med närmaste omgivning är ytterst betydelsefullt. Ett stort antal funktioner skall samverka och gestaltningen skall tilltala och vägleda användare. Utformningen kommer att utvecklas i en internationell arkitektävling.



Illustration. Övre bild dagens innerstad med kärna, undre bild en bild av hur den utvidgade innerstaden skulle kunna fungera. De verksamhetscentréer som redovisas är: Restauranger, kiosker, frisörer, klädfaffärer. I dagens innerstad enligt Eniro. I den utvidgade innerstaden visas hur sådana verksamheter bör placeras i strategiska lägen.

STADSUTVECKLING

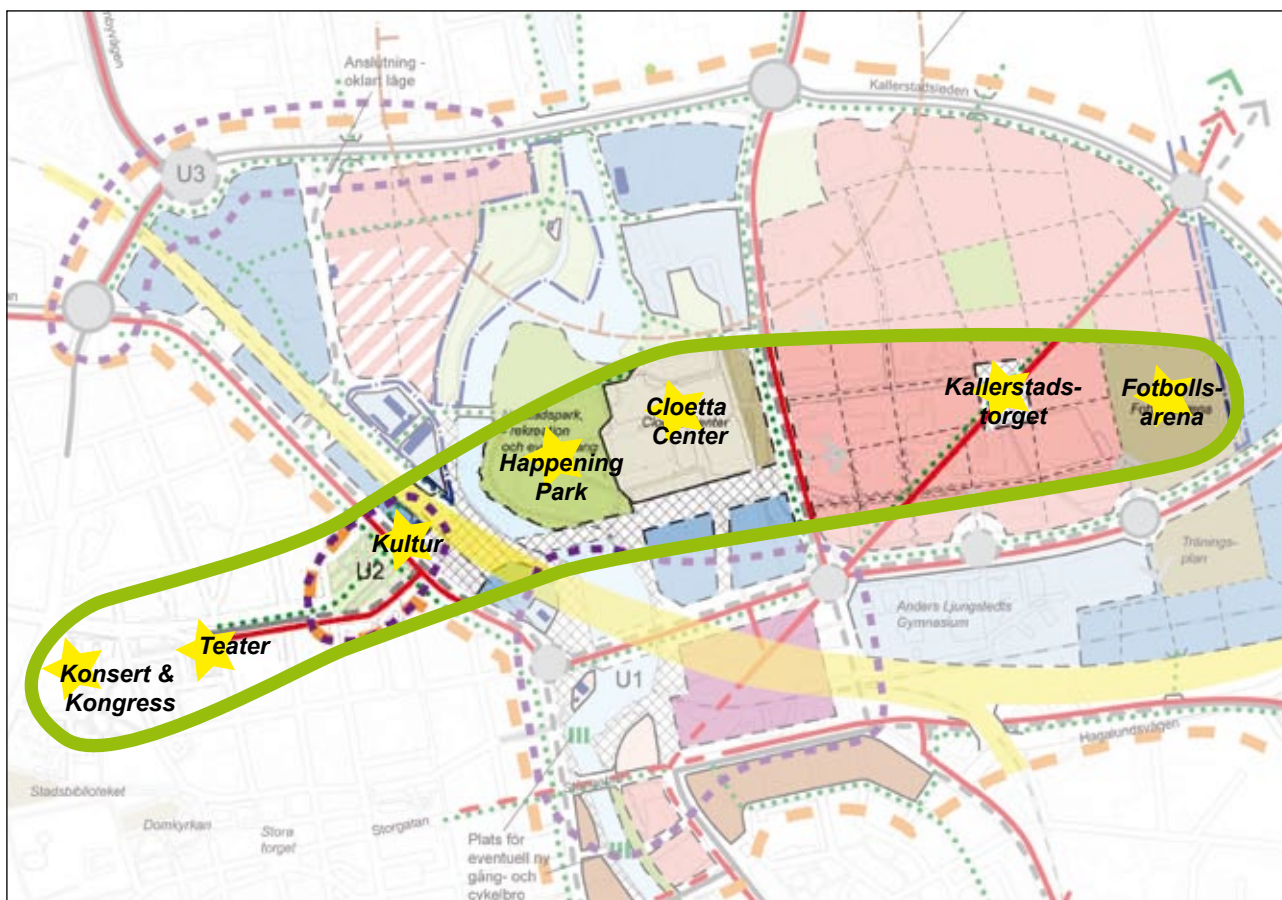
I enlighet med intentionerna i översiktsplanen för staden så skapar planen förutsättningar och pekar ut stadsutveckling av olika karaktär. Det innebär sammanfattat:

- De närmaste omgivningarna i Tannerfors runt resecentrum bör utvecklas till att ta vara på närheten till resecentrum.
- Kallerstad förändras från lågintensivt verksamhetsområde till att bli en del av Linköpings innerstad.
- Tornby öster om Södra Oskarsgatan. Ambitionen är att kraftvärmeverket på sikt skall flytta och området övergår till blandad stadsbebyggelse.

- Tornby väster om Södra Oskarsgatan. Verksamhetsområde som bör utvecklas till en mer stadsmässig karaktär.
- Området mellan Järnväggsgatan och järnvägen. Får nya förutsättningar och används för verksamheter.

STRÅK – FÖR STADSLIV OCH HANDEL M M

Storgatan är det historiska centralstråket i Linköping – och det är även i dag en huvudaxel som har en potential för vidareutveckling. För att nå målet en sammanhängande stad som tar Stångån till sitt hjärta behövs tydliga och sammanhängande stråk för fotgängare och stadsliv.



Inriktning. Ett kultur- och evenemangsstråk skapas från Konsert och kongress längs Vasavägen, förbi nuvarande järnvägsstation till Cloetta Center och den nya fotbollsarenan.

Storgatan binder ihop nuvarande centrum med resecentrum och fortsätter till det centrala diagonala stråket genom Kallerstad.

Norrköpingsvägen, Järnväggsgatan och Hamngatan får genom förändringen av stadens trafiknät möjligheter att utvecklas till stadsgator som binder samman staden väster om Stångån med den växande staden öster om ån. Nya Tanneforsvägen är ett etablerat stråk som får sin fortsättning till torget framför resecentrum.

Det är väsentligt att den vidare planeringen och utvecklingen stöder stråken genom att lokalisera verksamheter och annat som genererar stadsliv.

STRÅK – FÖR KULTUR- OCH EVENEMANG

Utmed Vasavägen finns kulturinstitutionerna Konsert och kongress och teatern. I omedelbar närhet finns stadsbiblioteket och domkyrkomiljön. Med järnvägen i nytt höjdläge kan detta stråk förlängas under järnvägen och över

Stångån fram till den nya stadsparken, till torget framför Cloetta Center och vidare bort till den nya fotbollsarenan. Den nuvarande stationen behöver ny användning när funktionen som station upphör. Byggnaden som i sig själv är en kulturbyggnad skulle kunna användas för kultur och konst.

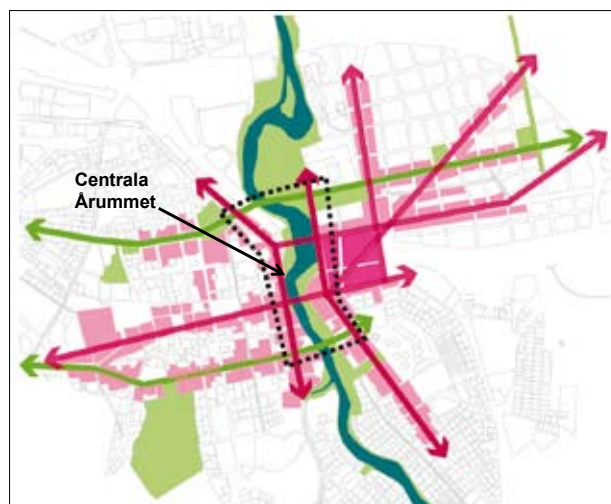
På västra sidan av Stångån i nära anslutning till stråket finns även andra kulturbyggnader som Gamla tullhuset och kvarteren Gesällen och Gjuteriet. Bron över Stångån kan i sig utformas som en kulturhändelse. På östra sidan kan stråket förutom att knyta an till stadspark, Cloetta Center och fotbollsarena också vara en möjlig plats för till exempel Nya Stångebromonumentet och annan offentlig konst. I den nya stadsdelen Kallerstad finns dessutom ytterligare möjligheter att utveckla kultur- och evenemang utmed stråket, till exempel vid torget i Kallerstad.

UTVECKLING AV MILJÖN RUNT STÅNGÅN

I dag karakteriseras området av att Stångån är en gräns

mellan innerstaden i väster och Tannefors i öster. Scandic hotell kan ses som ett första steg i försöket att kliva över ån med innerstaden. En grundläggande tanke i planen är att integrera Stångån i den centrala staden. Begreppet "Det centrala årummet" står för området utmed Stångån från och med Drottningbron till och med Vasavägens förlängning. Detta område är kärnan i kontakten mellan staden öster och väster om Stångån. Utformningen och gestaltningen av detta område är väsentlig.

Brandstationen som ligger strategiskt i området ska flyttas och det frigjorda utrymmet erbjuder på detta sätt en storartad möjlighet till stadsutveckling. Detaljplanearbete för området pågår. Området bör ges en innerstadskarakter och möjligheter att erbjuda attraktiva publika lokaler längs Storgatans fortsättning över Stångån. Nygatan på västra sidan av ån är ett annat frekventerat stråk. För att stärka sambanden bör också möjligheten att infoga en



Inriktning. Storgatan, Hamngatan och Järnvägsgatan på västra sidan Stångån knyts ihop med nya och befintliga stadsgator öster om Stångån till en sammanhängande helhet. Vasavägen knyts ihop med entrétorget framför Cloetta Center Kallerstad och bildar ett kultur- och evenemangsstråk.

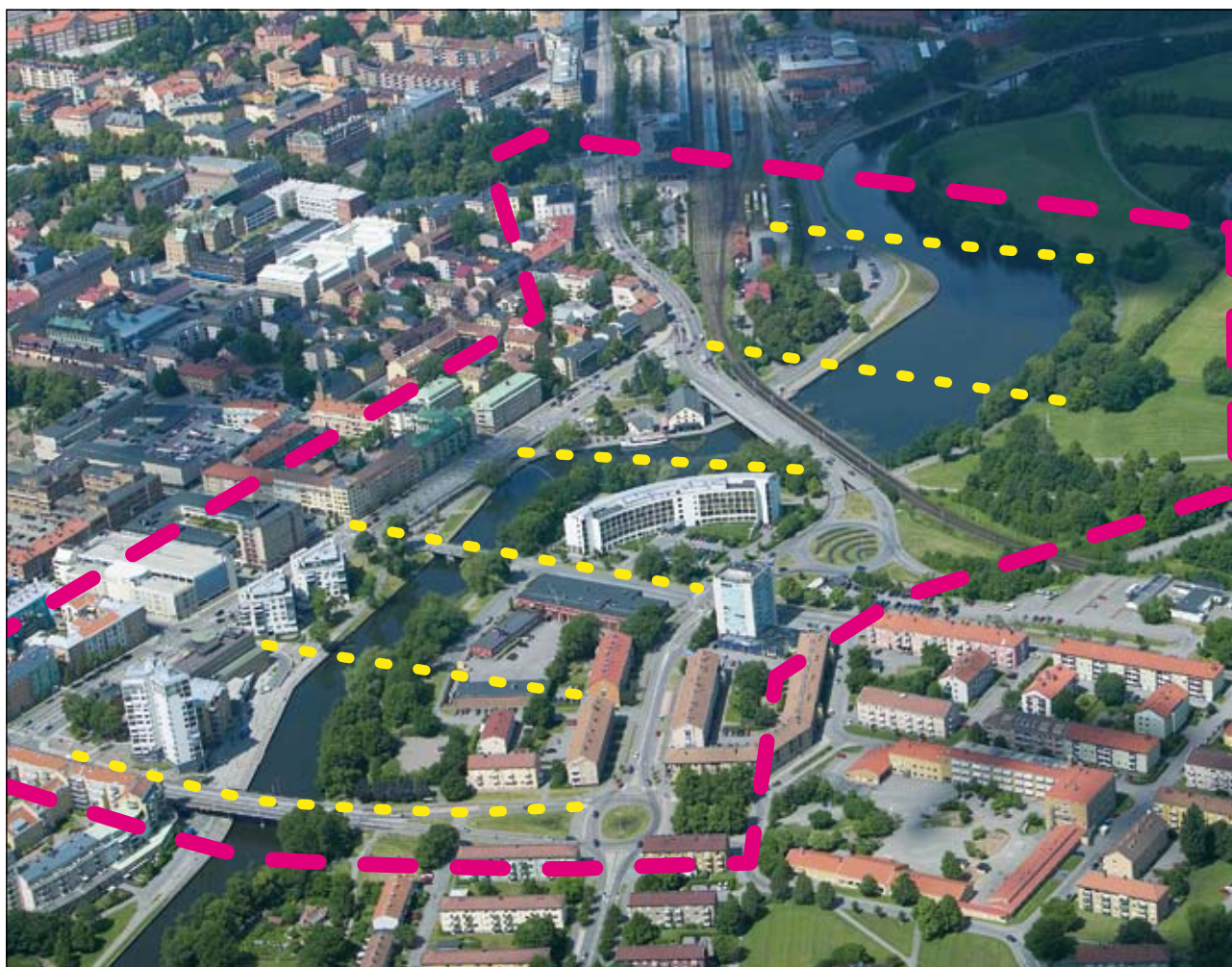


Illustration. Stångån genom centrala Linköping. De gulstreckade linjerna markerar önskvärda eller diskuterade förbindelser över ån. Nedifrån vänster räknat, Drottningbron, eventuell gång- och cykelbro i Nygatans förlängning, Stångebro, eventuell gång- och cykelbro i Ågatans förlängning, Tullbron i nytt läge, gång- och cykelbro i Vasavägens förlängning. I området kommer också den nya järnvägsbron att finnas och en samlad gestaltning av miljön är viktig.

gångbro över Stångån i Nygatans förlängning prövas som en del av projektet. För känslan av sammanhang över ån behöver de offentliga miljöerna längs ån också ges en urban (stadsmässig) karaktär med torg och parker.

RIKSINTRESSEN – HUR DE TILLGODOSES I PLANEN

Kommunikationer järnväg. Tillgodoses genom planering för utvidgad järnvägstrafik med Ostlänken samt plats för nytt resecentrum med tillhörande funktioner. Samtidigt som Södra Stambanan och regionbanan Jönköping Hultsfred/Västervik bevaras.

Kommunikationer väg. Riksväg 35 finns inom planområdet kommer att kunna utvecklas.

Kinda kanal - kulturmiljö. Kajer, Gamla Tullhuset, Stångs Magasin och gästhamnsbyggnaden bevaras liksom slussmiljön vid Nykvarn. De nya broar och nya stadsbebyggelser som planen föreslår kan påverka men kommer inte att skada riksintresset.

Stångån/Kinda kanal - friluftsliv. Planen utformas så att möjligheterna att röra sig utmed stränderna, t ex genom strandpromenader, bibehålls och utvecklas. Framkomligheten för båttrafiken bibehålls eller förbättras. De nya broar och den nya stadsbebyggelse som planen föreslår kan påverka men kommer inte att skada riksintresset.

Linköpings stadskärna berörs av planen genom att nuvarande stationsbyggnad och Järnvägsparken samt Hamngatan och Stångs magasin ingår i planområdet. Intresset tillgodoses genom att förutsättningar ges för bevarande av byggnaderna, och att gatustrukturen inte förändras på ett sådant sätt att riksintresset påtagligt skadas.

Kommunikationer luftfart (SAABs flygfält) tillgodoses genom att planen tillämpar de rekommendationer för flygbuller, hinderfrihet och risker som redovisas i *Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, underlag 2010*.

Kring Stångån möts flera riksintressen. Utgångspunkten är att de går att förena. Om det skulle uppstå motsättningar mellan riksintresset järnväg och riksintresset Stångån/Kinda kanal anser kommunen att järnvägen är ett tyngre nationellt intresse. Men platsen innebär också att mycket stora krav ställs på utformningen av järnvägsanläggningen.

Genom sin utformning visar planen på en övergripande nivå hur bebyggelse och miljö är avsedd att utformas och bidrar på detta vis till redovisningen av hur riksintressena tillgodoses.

TRAFIKSYSTEMET

Planen bygger på samma förutsättningar och principer för trafiksystemet som redovisas i *Översiktsplan för staden Linköping*. En av förutsättningarna är omläggning av Tullbron till ett nytt läge. Tullbron är en viktig del av stadens trafiksystem och förslaget att flytta bron innebär ingen ändring i värderingen av hur viktig kopplingen mellan Norrköpingvägen – Järnvägs-gatan/Hamngatan är. Sambandet mellan Nya/Gamla Tanneforsvägen och Norrköpingsvägen förändras genom att nuvarande anslutning vid tullrondellen försvinner och ersätts med en ny koppling via Anders Ljungstedts gata.

Planområdet avgränsas i norr och öster av Kallerstadsleden och Östra länken. Dessa miljöer är trafikleder som ingår i stadens yttre ring. Trafiksystemet innanför består av stadsgator i olika dignitet och karaktäriseras av lägre hastigheter och prioritering av gång- cykel- och kollektivtrafik.

3.2 Planförslag – Begrepp

Blandad stadsbebyggelse

Begreppet blandad stadsbebyggelse är centralt för beskrivningen av markanvändningen. Med begreppet menas:

1. *Stadsbebyggelse*. Det vill säga det skall vara bebyggelse i ordnade kvartersmönster med byggnaderna i princip i kvartersgräns och med tydliga gaturum. Sammanhållna delstråk med förgårdsmark mellan byggnad och gata förekommer.
2. *Blandad*. Det vill säga att det skall vara ett blandat innehåll. Inte i varje byggnad och inte heller självklart i vartenda kvarter, men karaktären skall vara blandad, och det blir den inte om det inte finns olika användningar.

Markanvändningen i centrala staden kan grovt sorteras i tre sorter;

- handel, service kultur och nöjen,
- bostäder,
- verksamheter typ kontor och andra personintensiva och icke störande arbetsplatser.

Det som skiljer dem åt är hur besöksintensiva och publika de är. Handel, service, caféer m m är det som mest direkt skapar gatuliv. Kontor m m kan ha besökare under dagtid. Bostäder är mest bebodda nattetid.

I den blandade staden kan det oblandade kvarteret finnas som undantag. För att möjliggöra etablering av verksamheter i entréplanen behöver dessa ha en högre våningshöjd. Om inte detta finns så omöjliggörs etableringar som inte finns på plats redan när huset byggs. För att medge utveckling och flexibilitet bör högre våningshöjd i entréplanen alltså vara huvudregel.

INRIKTNINGEN BLANDAD ANVÄNDNING INNEBÄR FÖLJANDE PRINCIPER

- I bostadsdominerade kvarter bör utåtriktad/publik användning i bottenvåningarna i kvartershörnen prioriteras om det inte är möjligt att fylla hela bottenvåningen.
- Kvarter dominerade av arbetsplatser bör ha publika entréplan med samma prioriteringsordning som bostadsdominerade kvarter.

- Kvarter som domineras av handel och service bör innehålla arbetsplatser och/eller bostäder.
- Lokaler för utåtriktad/publik användning bör i första hand placeras utmed huvudstråk.
- Entréplan/ bottenvåningar ska som huvudregel byggas med våningshöjd som medger etablering av verksamheter och service.
- Blandat innebär också en mångfald i upplåtelseformer och storlekar på bostäder och lokaler.

3.3 Planförslag – Kulturhistoria

Detta avsnitt redovisar kulturhistoriskt intressanta områden i planområdet och den hänsyn som bör tas. Riksintressena för kulturhistoria redovisas tillsammans med andra riksintressen.

BAKGRUND OCH MOTIV

Ett kulturhistoriskt underlag finns framtaget för staden. Det är att se som det första steget för att ta fram ett kulturmiljöprogram för Linköpings kommun och behandlar i första hand den bebyggda miljön. Urvalet präglas av restriktivitet både vad gäller antalet utpekade områden som de avgränsningar som görs. Det medför att prioriteringar skett. Det sker i förvisningen om att detta förhållnings-sätt gör det möjligt att skapa trovärdighet kring urvalet och därmed ge de kulturhistoriska värdena ett varaktigt skydd. Den restriktivitet som här föreslås förutsätter att områdena ges ett tillräckligt skydd. Riksintressena för kulturmiljövåden redovisas tillsammans med övriga riksintressen.

Fornlämningar förekommer rikligt inom planområdet och de arkeologiska värdena bör uppmärksammas tidigt i kommande planering.

Inom planområdet finns tre miljöer:

Gjuteriet m fl

Området berättar om stadens önskan att skapa ett industriområde invid järnvägstationen och hamnen. Läget var således ur transportsynvinkel förstklassigt. Såväl järnvägen som Kinda kanal togs i bruk i början av 1870-talet. Området domineras av industribyggnader i för det sena 1800-talet typisk tegelarkitektur.

Nykvarnsparken

Nykvarnsparken äger ett betydande kulturhistoriskt värde. Den är sannolikt, vid sidan om parkerna kring kyrkorna, stadens äldsta park. Parken skapades i mitten av 1800-talet för att ge resande till Linköping ett positivt första intryck av staden. På 1877 års karta är parken tydligt angiven. Det är önskvärt att Nykvarnsparkens historia klarläggs.

Kallerstad Gård och allé

Kallerstad var tidigare en av de större gårdarna kring Linköping. Även om de två gamla huvudbyggnaderna är borta så äger den kvarvarande miljön i form av herrgårds-

INRIKTNING

- De utpekade områdena äger ett sådant högt kulturhistoriskt värde att särskild stor hänsyn bör tas till dessa värden vid eventuella förändringar och förtätningar. Detta gäller såväl förändringar av byggnaderna som i dessas närmiljö såsom träd och annan vegetation. Byggnaderna bör behålla sin exteriöra karaktär.
- Inför eventuella förändringar och förtätningar inom de redovisade områdena skall samråd ske med stadsantikvarien eller motsvarande kulturhistorisk kompetens.
- Redovisade separata äldre byggnader bör bevaras.
- De arkeologiska värdena bör klarläggas tidigt i kommande planeringsprocesser.

parken och de bevarande arbetare/statarlängorna samt den karaktärsgivande allén ett betydande kulturhistoriskt värde. Linköpings stad köpte Kallerstad gård 1949.

Inom planområdet finns också enstaka äldre byggnader med kulturhistoriskt värde som inte ligger inom ovan redovisade områden. Byggnaderna är av olika karaktär med olika historiska bakgrunder. Byggnaderna redovisas på plankartan, dessa är:

- Industrihuset Parollen vid Stångåns östra strand i norra delen av området.
- ”Gula huset” inom värmeverksområdet vid Södra Oskarsgatan
- Stångs magasin.
- Stationshuset (byggnadsminne).
- Gamla tullhuset.

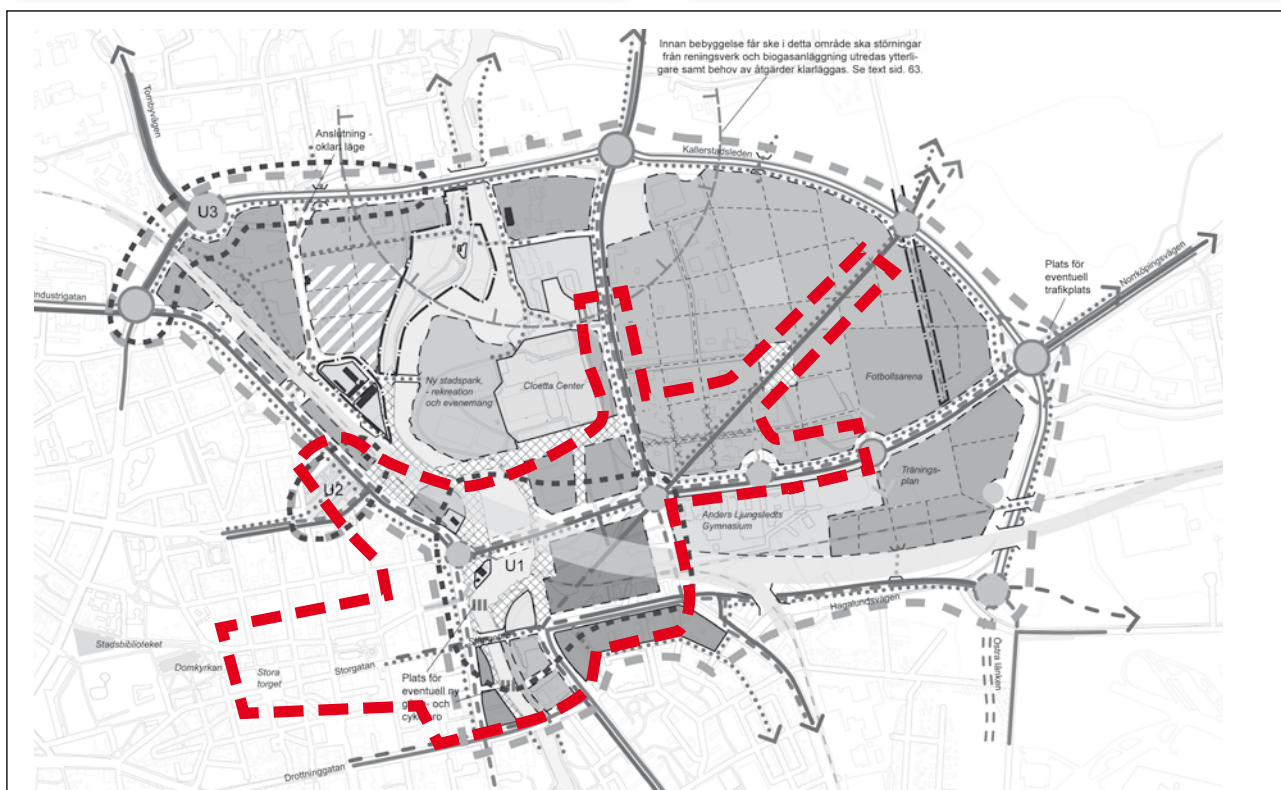
3.4 Planförslag – Gestaltungsprinciper

Detta avsnitt redovisar principerna för gestaltning av området

INRIKTNING

- Området skall byggas upp som en kvartersstad och som en utvidgning av nuvarande innerstad.
- Området skall ges offentliga miljöer med hög kvalitet som bidrar till stadens attraktivitet och att området fungerar väl som en regional mötes-, arbets- och boendemiljö.
- Stångårumsrummet är en central del av staden och skall utformas med yttersta omsorg. Broar och andra stadsbyggnadselement är viktiga.
- Den linköpingska innerstaden ska vara förebild för utvidgningen av innerstaden. Detta innebär dock inte att den gamla staden skall kopieras, men det nya ska kännas linköpingskt.

- Byggnader längs huvudstråk bör genomgående ha aktiva, utåtriktade och publika entréplan.
- Närområdet runt resecentrum samt lägen längs huvudstråk bör ges högre exploatering (se figur).
- Byggnader som reser sig i höjd över omgivningen bör prövas i området runt resecentrum, längs diagonalen, vid Kallerstadsrondellen och i tornbydelen mot Kallerstadsleden (se figur). Eftersom området ligger i närheten av flygplatsen måste flyghinderhöjden observeras och utredas.



Inriktning. Områden där högre exploatering är önskvärd.



St Larsgatan



Sparregatan



Klostergatan



Platensgatan

Karaktäristiska innerstadsmiljöer i Linköping.

- Platser och torg. Stråken för stadsliv binder ihop torgen. Platserna har precis som gatorna en hierarki mellan stora och små. Det finns vatten på torgen.
- Relationen mellan huset och gatan. I innerstaden står husen längs med gatorna i gatulinjen. Förgårdsmark är ovanlig. Förutom ut med Storgatan så är det vanligt att det finns gluggar mellan husen där träd från gårdsmiljön visar sig ut i gaturummet. Entréer till husen är genomgående och leder in till gården.
- Husen. Är stilfulla och allvarliga – lugna och rediga. Fasaderna har en stående karaktär som ger huset resning. Uppbygganden är klassisk med tydlig sockel, vägg och en markerad takfot. Puts är vanlig och förekommer ofta som flerfärgade fält. Fasaden innehåller inga stora utskjutande partier. De mer ovanliga husen, de med en annorlunda karaktär ligger inte vid gatorna bland de andra husen utan finns vid speciella platser.

Det nya

Det nya ska inte kopiera det gamla, men väl hämta inspiration och näring. Men också tillföra nytt som är speciellt för platsen och för tiden. Man kan notera att stadsbygget som många andra företeelser är mycket modetrendigt - man hittar samma hus i alla städer. Detta går inte helt att undvika men för att vårda identiteten så måste det lokala få företräde. Det är bara städer utan självförtroende som kopierar andra platser. Det nya som skulle kunna vara speciellt för Kallerstad (Stång) är trädplanterade gator och till exempel portar som konstverk längs kultur- och evenemangsstråket. Skalan – hushöjden kan också bli högre än den gamla relativt lågskaliga bebyggelsen i centrala Linköping.

Linköpings innerstad karaktäriseras av att det finns en blandning av lägen med olika kvalitéer (a-, b- och c-lägen/stråk), detta förhållande är viktigt att bevara och om möjligt plantera in i de nya områdena. I en gammal stadskärna är fenomenet en naturlig följd av byggnader med olika ålder m m. I ett nybyggt område finns inte detta förhållande varför det inte är lika enkelt att skapa dessa skillnader.

Byggnader inom stadsdelen bör som medelvärde vara 4-6 våningar och så organiserade att kvarteren har högre byggnader mot huvudgator som till exempel den diagonala esplanaden. Kvarteren har generellt lägre byggnadshöjder mot söder och väster än övriga väderstreck, för bra sol och ljusförhållanden. Principer för höjdskillnader inom kvarteren bör vidareutvecklas i kommande planering.

En tilltalande och lättorienterad stad artikulerar stråk och platser med bland annat högre och innehållsrikare byggnader. Möjligheten att lokalisera nya karaktärsbyggnader i området på strategiska platser bör prövas. Vid de entréer till staden som föreslås kunna ha byggnader med högre höjd än den genomsnittliga för stadsdelen, ska byggnadshöjden på ett medvetet sätt samverka till en god helhetsbild för området. Domkyrkan som identitetsbyggnad för Linköping får inte riskera att förändras. De höjder som kan vara passande i dessa delar av området kan antagligen vara bebyggelse i 10-12 våningar, antalet våningar kräver ytterligare studier/utredningar.



Gamla Stångebromonumentet.

Stångebromonumentet

Platserna där Stångebromonumentet står i dag kommer att förändras avsevärt och monumenten behöver nya platser. Med de torg- och parkytor som planen innehåller utmed östra sidan av Stångån finns förutsättningar att hitta nya platser som är minst lika bra som de nuvarande.



Nya Stångebromonumentet.

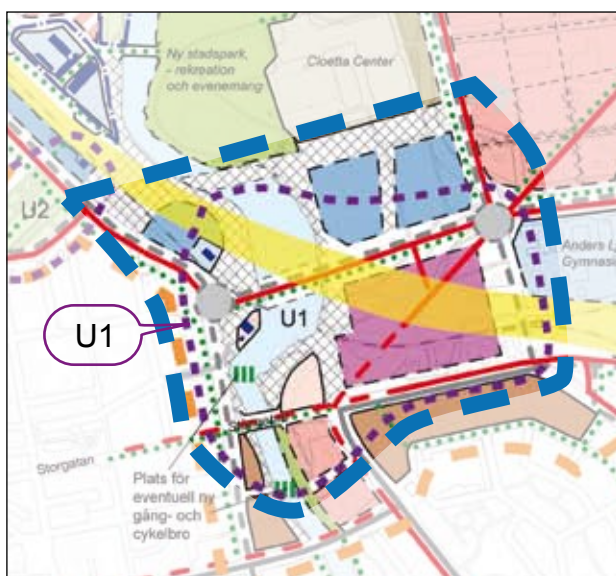


Monument och konstnärlig utsmyckning är naturliga delar i den offentliga miljön. De placeras ofta med stor omsorg. Tiden förändrar ibland förutsättningarna. Innan Stångebromonumentet kom på plats 1898 diskuterades ett antal olika placeringar. Ett viktigt argument för den valda placeringen var förutom närheten till slagfältet att det låg i blickfånget från Kungsgatan – en dåtida paradgata. Placeringen i foden av Kungsgatan kan anas på vidstående bild från 1910-talet (foto John Bergkvist). I dag är inte vyn utmed Kungsgatan densamma; monumentet syns inte.

3.5 Planförslag – Delområden, markanvändning och karaktärer

Detta avsnitt anger inriktning, beskriver och motiverar markanvändning m m för planens olika delområden

Nytt resecentrum med närmaste omgivelningar och en del av centrala årummet – utrednings- och tävlingsområde



Utdrag ur plankartan. Den nya resecentrumanläggningen med omgivelningar är ett mycket komplext område där mycket är beroende av detaljutformningen. Området kommer att bli studerat och utrett i en internationell arkitekttävling. Översiktsplanens roll i det sammanhanget är bland annat att redovisa de omgivande förutsättningarna. Området redovisas därför som utredningsområde i planen.

BAKGRUND OCH MOTIV

Det nya resecentrumet skall vara en ny pärla i Linköping och förena många uttryck och funktioner som är både symboliska och praktiska. Funktionellt är resecentrum en bytestpunkt för resenärer med tåg, men också för resenärer med regional- och fjärrbussar. För komfort och effektivitet för resenärerna behövs utrymme och effektiva flöden. Korta bytestider – högst tre minuter - är målet för byte mellan tåg och lokal kollektivtrafik m m. För att detta skall vara möjligt behövs planskildhet mellan järnvägen och den lokala kollektivtrafiken. Terminal för lokal och regional kollektivtrafik (bussar och eventuell spårväg) ska placeras centralt under spåren.

Intrycket av att vara välkommen till Linköping är viktigt. Lika viktigt för den som kommer varje dag som för den som kommer till Linköping för första gången i sitt liv.

Området bör också utformas så att det blir ett besöksmål i sig och bidrar till utvecklingen av staden och stadslivet. Förutom själva resefunktionerna ska området innehålla rese- och kompletterande kommersiell och offentlig verksamhet som tar vara på de möjligheter till möten m m som resecentrum ger. Här kan finnas handel, kontor och offentlig service (med högt kontaktbehov), restauranger, caféer, barer, lokaler för kvalificerad utbildning och forskning, hotell m m. Ett mer precist innehåll kommer att tas fram som del av resecentrumprojektet och till programmet för arkitekttävlingen.

Det markerade tävlingsområdet har en kärna där gestaltningen av själva anläggningen är huvudfrågan, och ett yttre område där frågeställningarna handlar om gestaltning av broar, sammanhangen över ån och hur resecentrumområdet hänger ihop med omgivningen.

Utbyggnaden av området kan komma att ta många år och behoven kan komma att skifta. Lösningar bör sökas som medger långsiktig flexibilitet och möjligheter till stegvis utveckling.

Bland annat följande frågor behöver belysas och klarläggas som förutsättning för arkitekttävlingen, respektive utredas i den:

- Kan Tullbron ges högre seglingsfri höjd än dagens 3,09 meter?
- Den arkitektoniska gestaltningen av själva resecentrumområdet. Tydlig, karaktärsfull och vägledande för besökare.
- Planeringen utgår från att bussar m m rör sig i ett plan under järnvägen, men den närmare organisationen inom området av flöden för resenärer, kollektivtrafik m m behöver studeras och gestaltas.

- Placering och utformning av broar. Den nya järnvägsbron över Stångån är bred och spåren befinner sig enligt järnvägsutredningen cirka 11 meter över Stångån. Den nya Tullbron som planen visar delvis placerad under järnvägsbron ska ha fri höjd under för båtar och strandpromenad och för bilar och bussar över. Denna korsning i flera plan är ytterst beroende av detaljutformningen och alternativ behöver utredas.

INRIKTNING

- Området som helhet ska ges en högklassig gestaltning och resecentrum ska kunna fungera som nod mellan staden öster och väster om Stångån.
- Resecentrum ska vara en väl fungerande och effektiv bytespunkt.
- Internationell arkitekttävling skall genomföras för att belysa olika sätt att gestalta och organisera området.



Exempel på en station med upphöjda spår, Amsterdam Bijlmer Arena. En förortsstation med station för metro och regionaltåg (samt passerande godståg). Vid stationen finns ett stort avlångt torg som passerar under spåren och som binder ihop den stora arenan, där Ajax spelar, med ett stadsdelstorg. Handel och service finns i anslutning till torget liksom en bussterminal.

Området längs Stångån



Ett utdrag ur plankartan.

BAKGRUND OCH MOTIV

Stångåstråket – det vill säga själva Stångån och området längs den – är en del av huvudstrukturen för rekreation och grönstruktur i staden. Utbyggnad av staden åt nordost innebär att Stångån kommer att få en än mer central plats i staden. Planen stärker Stångån som faktor för rekreation och friluftsliv. Möjligheterna att kunna röra sig till och längs Stångån förstärks med nya broar. Nykvarnsparken bevaras och utvecklas. Halvön väster om Cloetta Center upphör som sportfält och utvecklas till ny stadspark med plats för rekreation och evenemang. I denna användning inryms också anläggningar som är förenliga med ändamålet. Den önskvärda blandningen av rekreation och evenemang bör styra parkens utformning. Strandstråken

INRIKTNING

- Möjligheten att röra sig utmed Stångån ska utvecklas.
- Gångstråk utvecklas även längs åns östra del norr om Runstensgatan och fortsätter norrut längs Stångåns östra strand.
- Halvön på åns östra sida mitt för Cloetta Center omvandlas från sportområde till en central stadspark med plats för rekreation, friluftsliv och tillfälliga evenemang.
- Området framför resecentrum mot Stångån formas till ett attraktivt torg med sikte på att skapa en plats för stadsliv och möten som tar vara på resenärsflödet och attraktionen av en plats vid vattnet

utvecklas i de centrala delarna och ges en mer stadsmässig karaktär. Den nya järnvägsbron medger kontakt mellan östra delen av Järnvägsgatan och Stångån. I och med att den befintliga Tullbron tas bort och trafiken på Hamngatan begränsas så öppnas stora möjligheter att vidareutveckla kontakten med Stångån på den västra sidan.

Planen förändrar inte förutsättningarna för flödena i ån. De nya broarna/brolägena kan komma att påverka ljuset ner i vattnet. Utformningen av broarna bör därför också beakta detta. Detaljutformning av broar och antal stöd i vattnet m m får studeras i fortsatt planering.



Stångebro.

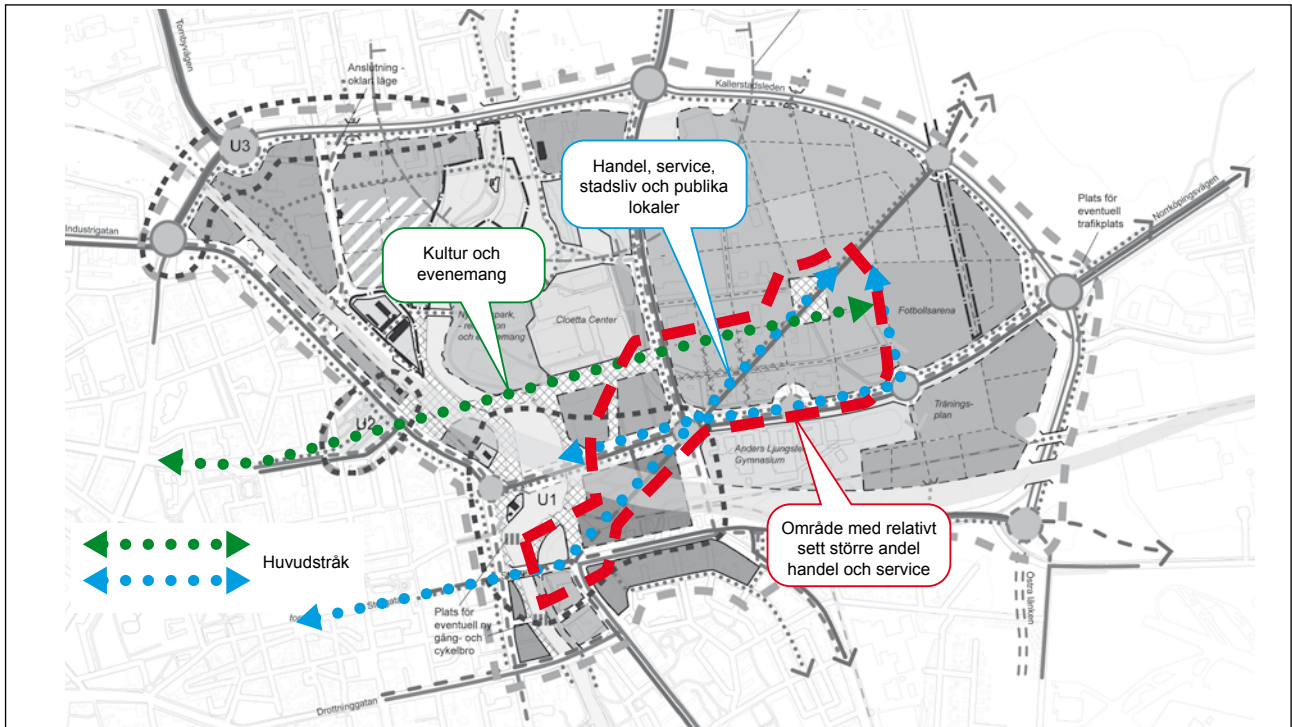
Kallerstad öster Gumpekullavägen (Stång) och sydvästra delen av Kallerstad



Ett utdrag ur plankartan.

INRIKTNING

- Området öster om Gumpekullavägen utvecklas till en stadsdel av innerstadskaraktär med en blandning av verksamheter, handel, bostäder, offentlig och privat service.
- Strukturen anpassas så att befintlig allé som riktar sig mot Kallerstad gård kan bevaras.
- I området längs Norrköpingsvägen och längs diagonalen, framför allt de västra delarna, bör möjligheter till handel och service av innerstadskaraktär tas tillvara (se karta).
- Bör provas möjligheten att placera en offentlig karaktärsbyggnad – till exempel ny teater – vid torget i Kallerstad.
- Området vid Kallerstadsronden utformas så att Norrköpingsvägens funktion som entré till staden görs tydlig.
- Norrköpingsvägen omvandlas från trafikled till stadsgata.
- Planeringen av fotbollsarenan inriktas på i första hand fotboll, men också att själva arenaområdet skall kunna användas för vissa evenemang som är förenliga med platsen och omgivningarna. Uppvärmnings- och träningsplan etableras söder om Norrköpingsvägen. Anläggningen förutsätts på sikt bli omgiven av en blandad stadsbebyggelse.
- Torgområdet söder om Cloetta Center utvecklas till del av ett kultur- och evenemangsstråk från Vasavägen till fotbollsarenan.
- Gumpekullavägen flyttas österut för att skapa friområde kring Cloetta Center och ges en stadsmässig utformning.
- Innan bebyggelse sker i nordvästra delen av området bör behovet av åtgärder i reningsverket klarläggas.



Inriktning. Även i den blandade staden så måste en prioritering ske över vilka stråk och platser som är prioriterade för placering av handel, service och publika lokaler. Dessa bör i första hand placeras utmed huvudstråken.



Inriktning. Huvudstråk inom området som bör ges större mått

BAKGRUND OCH MOTIV**Öster om Gumpekullavägen**

Området består för närvarande av två delar, den västra med lågskalig industribebyggelse med verksamheter, bilverkstäder, bilhandel m m, den östra med en obebyggd åker. Kvarteren i den västra är stora, delvis mycket stora, och måste delas för att fungera för ny bebyggelse.

Plankartans redovisning av gatustrukturen är schematisk och redovisar den övergripande principen. Den struktur för gatunät och andra offentliga rum som planen föreslår

bygger på en analys av vilket mönster som ger bäst sammanhang med nuvarande innerstad. Vissa gatusträckningar är dock styrda beroende på befintliga gator, ledningssträckningar mm. Tillkommande gator bör alltså anpassa sig till de förutsättningar för kvartersmönster som finns. För att skapa en fattbar struktur i området bör vissa gaturum formas som huvudstråk och därför ges större dimensioner. Det redovisade torget bör lokaliseras till redovisad plats i området. Storlek och utformning bör studeras vidare i kommande planering.



Gaturum som av olika anledningar är styrda till bestämda lägen.

Sydvästra delen av Kallerstad

Området domineras idag av Cloetta Center med Racketstadion, bandybana m m och de omgivande sportfälten. Den nya lokaliseringen av resecentrum och den förändrade vägstrukturen innebär att området får ett mycket mer centralt läge än i dag. Den södra delen av området – som kommer att ligga mycket nära resecentrum – är mycket intressant för etablering av personintensiv verksamhet

med stort kontaktbehov och har dessutom en betydande kommersiell potential. Stadens expansion skapar behov av mera parker för rekreation och nöje.

Kultur, idrott och evenemang

Stångebrofältet med Cloetta Center m m är bland annat en plats för idrott och evenemang. En ny fotbollsarena skall etableras i östra delen av Kallerstad. Ett evenemangstråk

skapas från Vasavägen via Cloetta Center till fotbollsarenan. Plats kan skapas för evenemang, men det torde vara väsentligt att ge olika delområden en profil som fokuserar hur olika delområden bör användas och som tydliggör användningen men också begränsar den.

Det finns en inbyggd målkonflikt mellan önskemålet att

bygga en tät och sammanhängande stad och önskan att ha fria markytor för parkering och tillfälliga evenemang. Planen föreslår som huvudprincip en tät stad. Utformningen av kvarter och markområden beror också på vilka typer av evenemang som ska kunna få plats. Ett separat beslut bör fattas om inriktningen för evenemang för de olika anläggningarna.



Stångebro och delar av Kallerstad

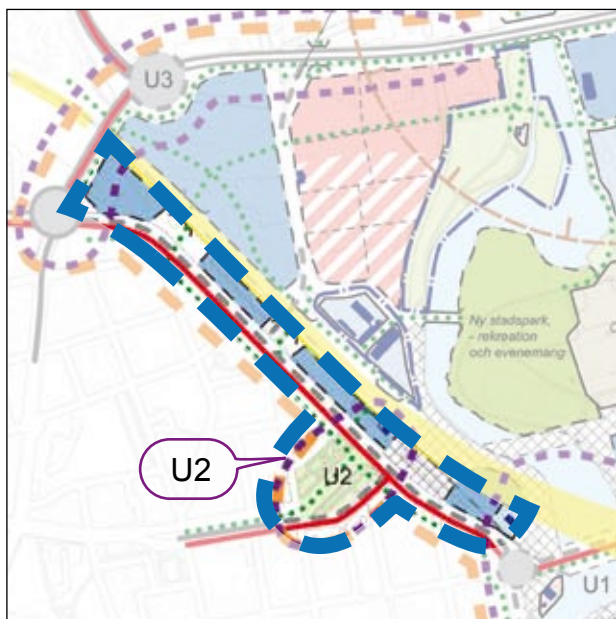


Illustration. Modellen över Kallerstad och nytt resecentrum m m placerad på ett plant flygfoto.



Illustration. Vy från väster. I förgrunden området för den nya stadsparken (se skisser sid 72 och 73). Till höger järnvägens nya sträckning med ny bro över Stångån.

Området mellan järnvägen och Järnvägsgatan och Järnvägsparken (område U2)



Ett utdrag ur plankartan.

BAKGRUND OCH MOTIV

Området bär tydliga spår från olika epoker. Den ursprungliga järnvägsstationen med Järnvägsparken och omgivande bebyggelse är ett tydligt uttryck för 1870-talets framtidstro och vilja att ta emot besökare till Linköping med en praktfull entré. Järnvägsgatan har i dag samma utformning som då den var del av riksvägen /E4 genom Linköping. Den nya bebyggelsen i kvarteren väster om Järnvägsparken uttrycker vår tids vilja att återupprätta den urbana stadsformen. Resecentrum med utformning från 1990-talet berättar om en nyorientering mot resenärspanpassat kollektivt resande. Till dessa grunddrag har tiden satt sina spår med tillägg och förändringar.

Flyttningen av resecentrum ger området nya förutsättningar. Funktionen som järnvägsstation kommer att upphöra. Men järnvägen och byggnaden finns kvar. Järnvägsgatan som ingår i stadens huvudgatunät varken behöver eller bör se ut som i dag. *Översiktsplanen för staden Linköping* grundar för en annan och mer stadsmässig utformning som ger mer plats för människor och kollektivtrafik.

INRIKTNING

- Stationshuset bevaras och ges ny användning, det bör befrias från senare tiders fula tillbyggnader. Bör prövas om det kan byggas till med nya moderna tillägg av hög kvalitet som stödjer ny användning och den kulturhistoriska identiteten.
- Järnvägsgatan byggs om till stadsgata med Tempo-40.
- Området mellan Järnvägsgatan och spårområdet används för verksamheter. Fraktgodsmagasinet har ett historiskt värde och i första hand bör en alternativ användning sökas. Om detta inte är möjligt så bör det kunna ersättas av ny bebyggelse.
- Stråket Vasavägen förlängs över Järnvägsgatan och under järnvägen till ny gång- och cykelbro över Stångån som tar sikte på torget framför Cloetta Center. Den visuella kontakten (under järnvägen) mellan Järnvägsgatans östra del och Stångårummet är väsentlig.
- Kontakten för gång- och cykel med Tornby på andra sidan järnvägen stärks. Förutom bevarande och upprustning av befintliga passager skapas en ny förbindelse vid nuvarande fjärrbussterminal. Tunnlar skall utformas så att miljön uppfattas trygg och behaglig.
- Järnvägsparkens utformning bör studeras och utredas vidare. Mittaxeln från stationen domineras i dag av biltrafiken. Parkens utformning och funktion bör utredas där målet bör vara att ta tillvara mittaxeln för gångtrafik, minska biltrafikens dominerande roll, för yngre trädbeståndet m m.

Området mellan Järnvägsgatan och järnvägen blir delvis ledigt när resecentrums bussar flyttar. Järnvägens nya sträckning i sydöstra delen av området kommer också att frigöra mark som kan användas för bebyggelse. Läget mellan järnvägen och Järnvägsgatan kräver dock särskild uppmärksamhet. Den ändrade markanvändningen i området från järnväg till stadsmiljö förutsätter att marken saneras. Delar av området under den nya järnvägsbron järnvägen bör också användas för till exempel parkeringshus.

Det gamla tullhuset är en byggnad som också berättar om Linköpings historia. När järnvägen får en ny sträckning kommer huset att vara tillgängligt från Järnvägsgatan och kommer på det sättet att kunna ingå i staden.



Järnvägsstationen, byggd 1872. Här ser vi hur stationsmiljön såg ut 1904



När järnvägsstationen byggdes var tanken att domkyrkan skulle vara fondmotiv när man klev ut genom stationen i Linköping. Så blev det inte riktigt, men tornet kan anas bakom Frimis.



Järnvägsgatan i dag, en miljö för bilar. Möjligheten till stadsliv på den smala trottoaren är mycket begränsat. Korttidsparkering utmed gatan som kan vara till fördel för service och handel är inte möjlig.



Mittaxeln från stationen domineras i dag av biltrafiken.

Nordvästra delen av Kallerstad (Stång)



Ett utdrag ur plankartan.

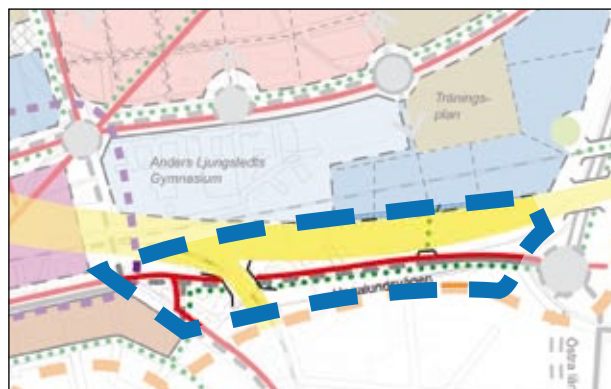
BAKGRUND OCH MOTIV

Området inrymmer Tekniska Verkens huvudkontor och i den norra delen ett extensivt industri- och verkstadsområde för Tekniska Verkens verksamhet. Närmast Stångån finns ett äldre industrihus (industrihotellet Parollen) med historiska värden. Området har potential för nybyggande för verksamheter och bör utnyttjas mer intensivt. Plats skall ges för breddning av Kallerstadsleden.

INRIKTNING

- Norra delen av området bör förtätas med högre exploatering och intensivare användning för verksamheter. Utrymme lämnas för breddning av Kallerstadsleden. Utseendet mot vägen är viktigt.
- Gångstråk etableras längs Stångåns östra sida.
- Möjligheterna till förtätning och mer verksamhet inom området med Tekniska Verkens kontor tas tillvara.

Området mellan järnvägen och Hagalundsvägen



Ett utdrag ur plankartan.

BAKGRUND OCH MOTIV

Västra delen av området innehåller verksamheter med trävaror m m. Östra delen av området används för kolonilotter. Stångådalsbanan passerar genom västra delen av området.

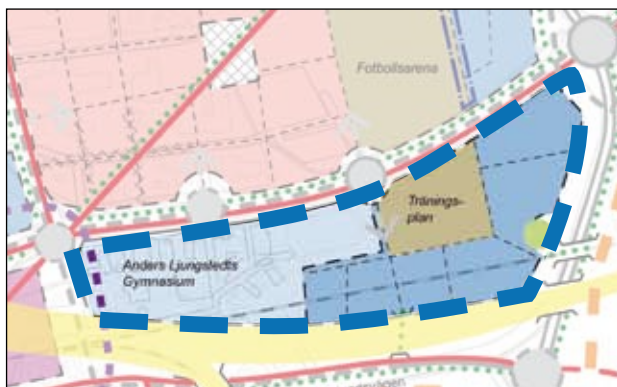
Den nya järnvägen kommer att ha en sträckning söder om den nuvarande och ta i anspråk största delen av området. Mycket begränsade markområden kommer att bli kvar. Den nya järnvägen och Stångådalsbanan kommer att ligga över nuvarande marknivå.

Terminalen för flygplatsen planeras flyttas till området norr om landningsbanan. Kontakten mellan resecentrum och flygplatsens terminal är viktig och bör utvecklas. Hagalundsvägen fyller här en viktig funktion som ett tydligt och prydligt stråk.

INRIKTNING

- Koloniområdet avvecklas. Ersättningsplatser finns i andra delar av staden.
- De möjligt användbara västra delarna av området används för verksamheter som kan dra nytta av närheten till resecentrum.
- Hagalundsvägen får delvis ny sträckning och utvecklas till ett tydligt stråk från resecentrum till flygplatsen.

Kallerstad (Stång) söder om Norrköpingsvägen



Ett utdrag ur plankartan.

BAKGRUND OCH MOTIV

Området avgränsas i söder av järnvägen och innehåller i dag Anders Ljungstedts Gymnasium, en yrkesinriktad gymnasieskola med cirka 2 000 elever. Skolverksamheten bedöms komma att bestå, men kan komma att förändras. Östra delen av området är obebyggt.

Den nya järnvägen kommer att delvis ha en sträckning

söder om den nuvarande och på detta sätt delvis vidga området söderut. I den västra delen kommer järnvägen att delvis att inkräkta på skolans område. Den nya järnvägssträckningen kommer också att befinna sig över nuvarande marknivå, särskilt i den västra delen av området. Den ändrade markanvändningen i området från järnväg till stadsmiljö förutsätter att marken saneras. Med hänsyn till närhet till järnväg, riksväg 35 och flygbuller bör området inte användas för bostäder.

INRIKTNING

- Skolan kan bestå och utvecklas och förändras. Det bör också vara möjligt att använda delar av lokalerna för annan verksamhet. Uppmärksamhet bör fästas vid det intryck av entrén till staden som tågresenärerna får när de ser verksamheten.
- Östra delen av området utvecklas för verksamheter.
- Området vid Kallerstadsrundellen utformas så att Norrköpingsvägens funktion som entré till staden görs tydlig.



Tornby väster om Södra Oskarsgatan



Ett utdrag ur plankartan.

BAKGRUND OCH MOTIV

Området innehåller i dag verksamheter i före detta post-terminal med viss logistik m m och annan småskalig industriell verksamhet. Inom järnvägsområdet finns underhålls- och serviceverkstad för pendeltåg. Denna an-

läggning kommer inte att kunna vara kvar när Ostlänken byggs. De gamla lokstallarna med vändskiva m m kan komma att påverkas av de nya spåren. Dessa bör om möjligt bevaras och ges ny användning. Längs spårområdet går en nybyggd gång- och cykelväg mellan resecentrum och Tornby.

INRIKTNING

- Området bör kvarstå som verksamhetsområde men bör delas upp i en finmaskigare struktur och ges en stadsmässigare utformning.
- En öst-västlig genomgående gång- och cykelväg bör skapas som, via en ny tunnel under järnvägen, förbinder området med Järnvägsgatan och Vasastaden.

Tornby öster om Södra Oskarsgatan



Ett utdrag ur plankartan.

BAKGRUND OCH MOTIV

Detta område domineras i dag av kraftvärmeverket. I området finns också bland annat en nedlagd siloanläggning. Området är mycket centralt beläget och ligger nära Nykvarnsparken och Stångån. Om hela området omvandlas kan det rymma 1 500 lägenheter och 1 500 – 4 000 arbetsplatser.

De gamla tegelbyggnaderna i kvarteret Gjuteriet (kv

Gesällen heter numera också Gjuteriet) representerar ett stycke av Linköping industrihistoria, de är värda att bevara och utveckla. Miljön i kvarteren är också sådan att det skulle vara lämpligt med viss ny kompletterande bebyggelse för att skapa en helhet.

INRIKTNING

Området har idag en industriell karaktär. Ambitionen är att omvandla hela området till en del av innerstaden med blandad stadsbebyggelse.

- Förändringen är långsiktig och vid beslut om markanvändning i området skall hänsyn tas till kraftvärmeverket så länge det finns kvar. Innan genomförandebeslut kommer ytterligare utredningar att genomföras om ekonomi, konsekvenser och tidplan m m.
- Den gamla bebyggelsen i kvarteret Gjuteriet bevaras och det bör prövas om den kan kompletteras med ny bebyggelse som förstärker helheten.
- Innan bebyggelse sker i nordöstra delen av området bör behovet av åtgärder i reningsverket klarläggas.



Kallerstad och södra delen av Tornby. I förgrunden Tekniska Verkens kontor.

Kallerstadsleden genom Tornby (U3)



Ett utdrag ur plankartan.

BAKGRUND OCH MOTIV

Kallerstadsleden ingår i stadens yttre ring och kommer i framtiden att ha ännu mer trafik än idag. Vägen kommer att behöva byggas ut till fyra körfält. Södra Oskarsgatan

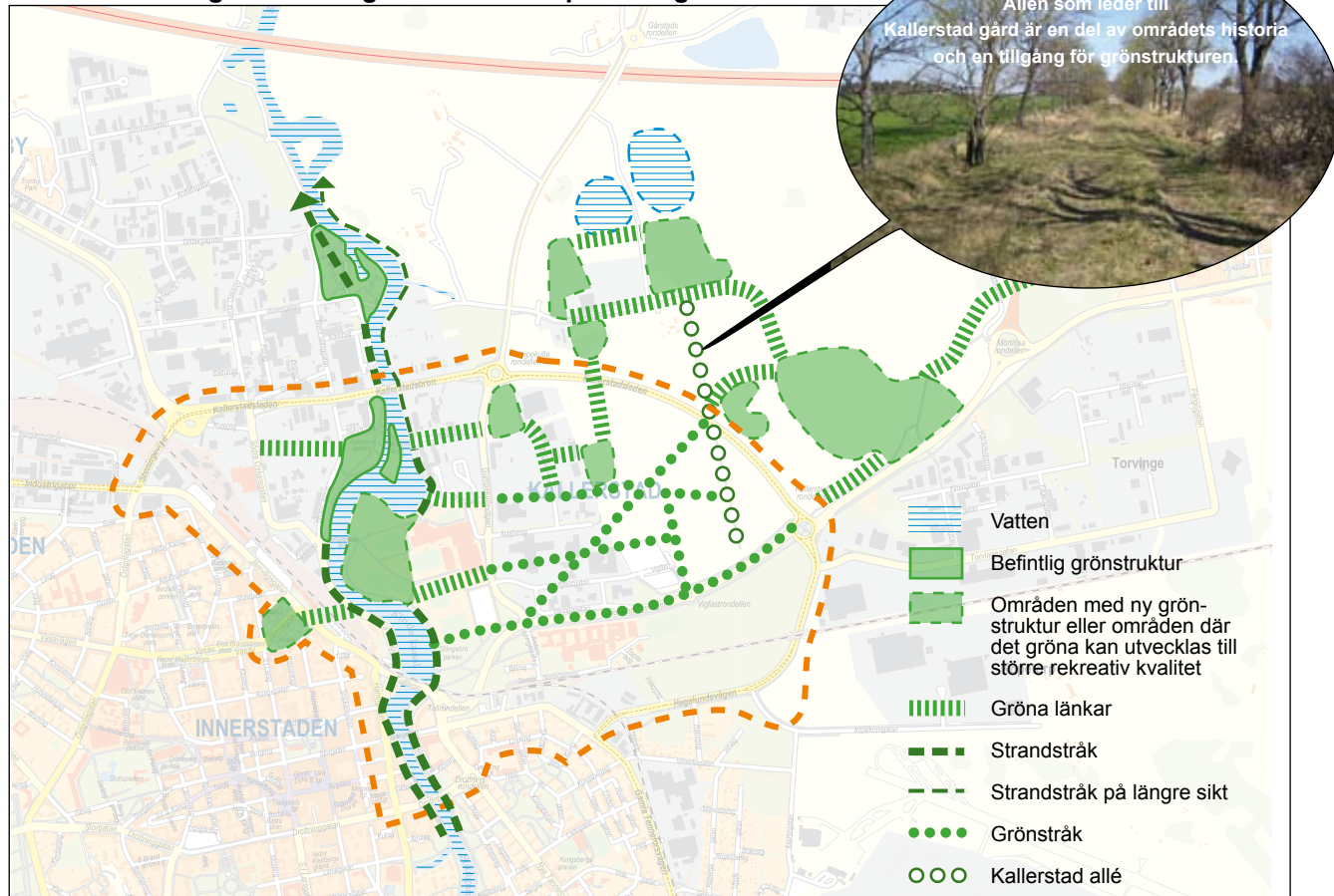
är i dag enkelsidigt ansluten till leden, men korsningen ligger för nära den komplicerade trafikplatsen med Tornbyvägen. Denna bör byggas om. Anslutningar såväl söderut som norrut till Tornby behöver utredas.

INRIKTNING

- Kallerstadsleden ingår i Y-ring där det är viktigt att framkomlighets- och hastighetsstandarden är god samtidigt som det är önskvärt med en mer stadsmässig utformning som samspelar med framtida användning av omgivande områden.
- För framtiden bör det finnas en förbindelse mellan Kallerstadsleden och Södra Oskarsgatan / Södra Stånggatan. Trafikstrukturen i området bör utformas på ett sådant sätt att Nykvarnsparken inte onödigtvis störs av biltrafik.

3.6 Planförslag – Grönstruktur

Detta avsnitt anger inriktning och beskriver planens grönstruktur.



Inriktning. Översiktlig målbild för grönstrukturen inom området. Förutom det som syns på kartan så kommer det också att finnas gröna gårdsmiljöer och små gröna ytor (pocket parks).

INRIKTNING

- Området utformas på sådant sätt att de gröna kvaliteterna inom området bidrar till områdets attraktivitet.
- Grönstrukturen i området ska utformas så att det ger kontakt med omgivande områden med rekreativa kvalitéer.

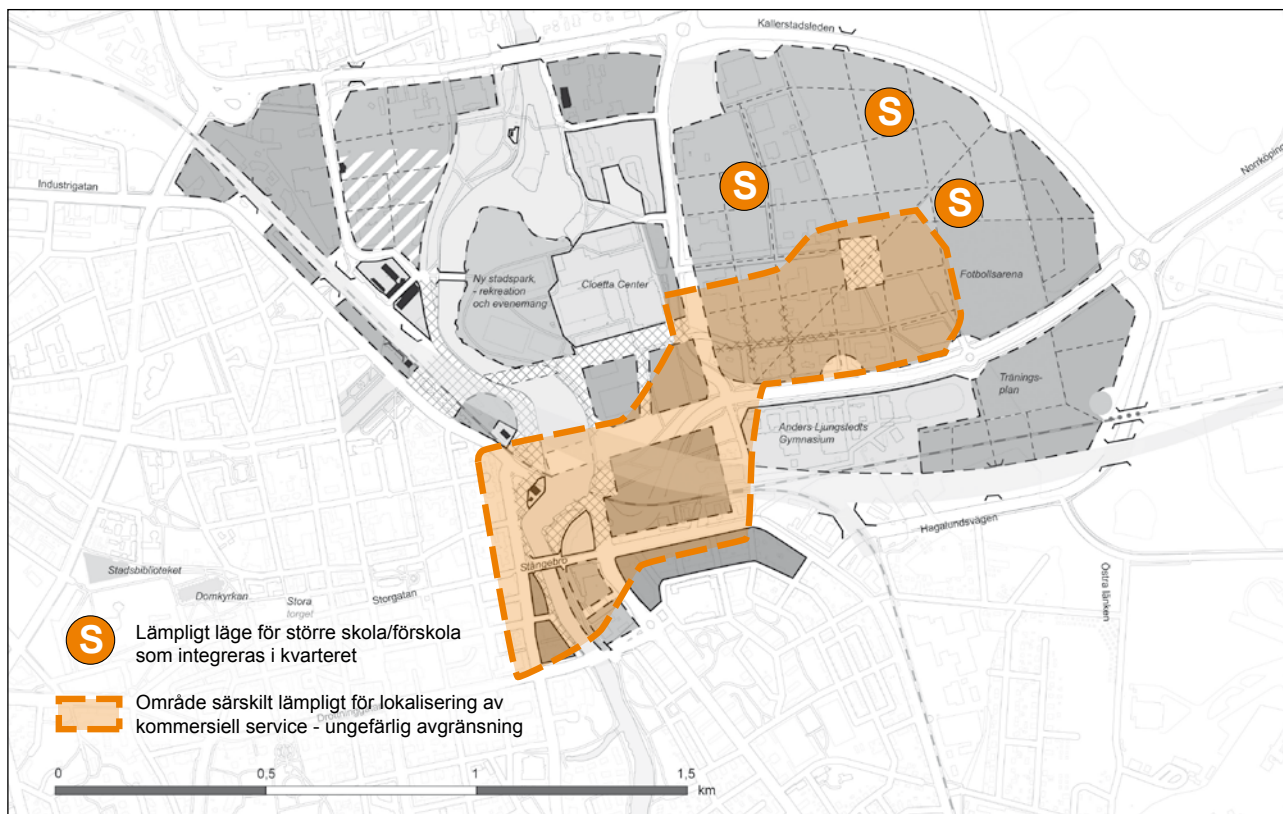
BAKGRUND OCH MOTIV

Området är en del av centrala Linköping. Avsikten är att området skall utvecklas till att bli en del av Linköpings innerstad. Olika delar av staden har olika kvalitéer. Som en del av innerstaden har området som karaktär framför allt kvalitéer i form av närhet och täthet. Skogen finns i andra

delar av staden. Grönstrukturen i området ingår i den sammanhängande grönstrukturen i staden och i området är kvalité viktigare än mängd. De stora tillgångarna för grönstrukturen i området är Stångåstråket med sitt vatten, Nykvarnsparken och föreslagen ny stadspark. Området i övrigt har få grönstruktur tillgångar och gröna kvalitéer måste därför skapas i samband med att området byggs ut. Gatumiljöerna är viktiga. Grönstråken i området är generösa trädplanterade gator som binder ihop olika områden med gröna kvalitéer. Angränsande områden i nordost har också höga kvalitéer som kan utvecklas för rekreation. Förutom den grönstruktur som syns på kartan så ger planens inriktning med kvartersbebyggelse mycket goda förutsättningar för att skapa trivsamma gröna gårdsmiljöer och små men inbjudande parker (pocket parks). Detta är särskilt viktigt i de delar av området som kommer att innehålla en stor mängd bostäder.

3.7 Planförslag – Offentlig och privat service

Detta avsnitt visar på lämpliga lägen för lokalisering av service till området.



Servicefunktioner och vardagsmiljö i området

När området är fullt utbyggt så kommer det öster om Gumpekullavägen att bo drygt 10 000 personer. Erfarenheten från andra delar av innerstaden pekar på att andelen barnfamiljer blir färre än genomsnittet. Andelen medelålders och äldre kan eventuellt bli fler. Detta beror dock på utformningen av bostäder och boendemiljö. Med tanke på genomförandetiden och att förutsättningar och vanor ändras, så bör planeringen av området ge spelrum för olika framtidsbilder av befolkningen. Planeringen av området ska ske utifrån en långsiktig hållbar utveckling utifrån sociala, ekologiska och ekonomiska aspekter.

Vid planeringen av skolor och förskolor skall utgångspunkten vara att bygga och driva verksamhet för en social hållbarhet, mångkultur, jämställdhet och miljötankande. Skolor och förskolor kan integreras i kvartersstrukturen

och med fördel integreras med annan verksamhet i området och förutsätts kunna utgöra delar av kvarter. Utformningen bör också vara sån att grönytor och friytor kan samnyttjas med andra inom området. Kartskissen ovan visar tre lämpliga lägen i området för en större skola/förskola. Hur många som kommer att behövas får avgöras när bilden av antalet barn i området blir tydligare. Avsikten är att enheterna skall vara flexibla och rymma ca 120 förskoleplatser alternativt 120 - 140 elever, vilket innebär c:a 1 800 m² bruttoarea. Eftersom området kommer att innehålla många arbetsplatser och att resecentrum kommer att vara ett mål för många är det också sannolikt att förskolorna kommer att vara attraktiva för boende från exempelvis Ekängen och Tallboda. De föreslagna platserna är därför valda också för att de är lättillgängliga med kollektivtrafik eller med bil från huvudvägnätet. Ambitionen är att västra delen av området där kraftvärmeverket



Sjöstadsskolan i Hammarby Sjöstad i Stockholm är ett modernt exempel på en nybyggd skola integrerad i en innerstadsmiljö. Bilder från skolans hemsida och broschyr om skolan.

ligger på längre sikt ska omvandlas till innerstadsmiljö för boende och verksamheter. Frågan ska utredas ytterligare. Behovet av offentlig service till området får bedömas när omvandlingen är närmare förestående.

Dagligvaror och annan handelsservice för boende och besökare kan tillgodoses genom att det finns goda förutsättningar för etablering av handel av stadskärnkaraktär i södra delen av området.

Miljöer för lek och utevistelse finns, i den lilla skalan på kvartersnivå, i den lite större som stadsdelspark, och i stadens nivå genom tillgången på bland annat grönstråket utmed Stångån. Se avsnitt 3.6 grönstruktur. Kultur- och fritidsverksamheter samt särskilda boenden med olika inriktning kan integreras i kvarteren. Viktiga utgångspunkter för att bygga och driva verksamhet är social hållbarhet, mångkultur, jämställdhet och miljötänkande.

Att bygga en ny hållbar stadsdel, handlar om att skapa förutsättningar för att utveckla och säkerställa ”det goda samhället” i den nya stadsdelen. Kallerstad ska byggas som en socialt hållbar stadsdel ur ett brett perspektiv. Det är viktigt att säkerställa att det skapas ett bra utbud avseende social service, kultur, förutsättningar för idrott och fysisk aktivitet, och naturliga mötesplatser. Allt för att skapa förutsättningar för gemenskap, trivsel, trygghet och en god folkhälsa.

Planeringen ska utgå från att skapa ett område som är integrerat både åldersmässigt och socioekonomiskt. Detta ställer då krav på att det även skapas ett utbud av billigare lägenheter och att området har god tillgänglighet för såväl småbarnsfamiljer som för äldre och funktionshindrade. Det är viktigt att olika former av sysselsättning finns i stadsdelen. Handel och offentlig service ger ett bra underlag för olika arbetstillfällen. Genom samverkan med olika intressenter eller genom planering kan då även sysselsättning/daglig verksamhet erbjudas för både äldre och yngre funktionshindrade.

Inom det sociala området bör verksamhet tillskapas såsom:

- Trygghetsbostäder för äldre och vårbostäder
- Gruppboendestäder för personer med särskilda behov
- Mötesplatser, träffpunkter
- Sysselsättning, aktiviteter, daglig verksamhet för personer med särskilda behov

Verksamheter i området bör samordnas och integreras så långt möjligt.

3.8 Planförslag – Trafiksystem

Översiktsplan för staden Linköping och Trafikstrategi för Linköping innehåller de huvudinriktningar och grundtankar, formulerade i ett antal strategier, som måste gälla för att ett hållbart och attraktivt trafiksystem ska uppnås. En förändrad färdmedelsfördelning, med högre resandandelar för kollektivtrafik och cykel och lägre andel biltrafik, är en nyckelfråga i ambitionen att skapa långsiktig hållbarhet. Genom en mängd olika åtgärder, såsom en kraftfull satsning på cykel- och kollektivtrafik tillsammans med begränsningsåtgärder för biltrafiken, görs bedömningen att en färdmedelsfördelning enligt nedanstående tabell kan uppnås. Jämförelsesiffrorna baseras på den resvaneundersökning som gjordes hösten 2008.

	Trafiknätsförslag	Resvaneundersökning 2008
Färdmedelsfördelning		
Cykeltrafik	40 %	27 %
Kollektivtrafik	20 %	13 %
Biltrafik	40 %	61 %

Denna ambition gäller självklart även för *Översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum m m*. Kallerstadsområdets närhet till ett nytt resecentrum öster om Stångån samt till befintliga stadskärnan ger goda möjligheter för boende och anställda i området att resa på annat sätt än med bil. Kollektivtrafikutbudet kommer att vara stort och de korta avstånden talar för gång- och cykeltrafik.

Gångtrafik

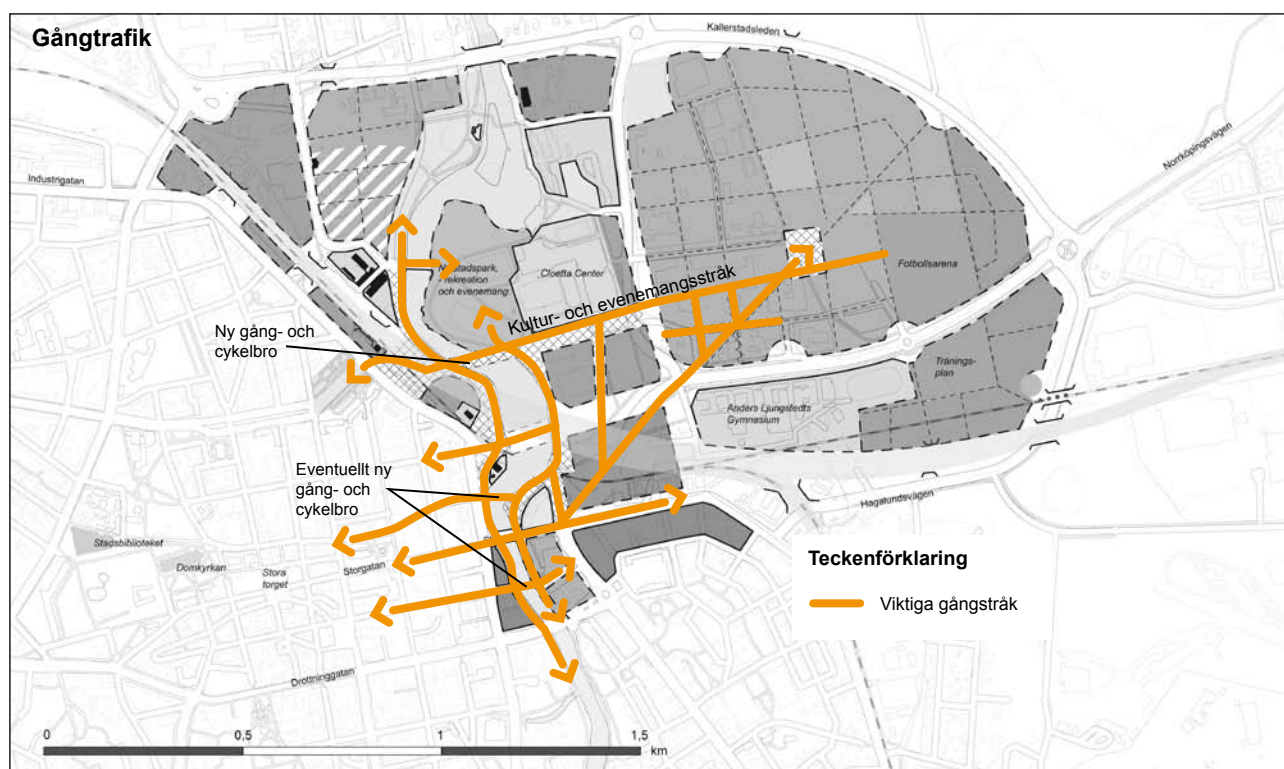
Det mest naturliga sättet att förflytta sig är till fots. I stadens centrala delar där det är tätt mellan olika målpunkter förflyttar man sig oftast både enklast och snabbast till fots. Planområdet innebär en utvidgning av Linköpings innerstad och innehåller flera stora publika målpunkter, såsom resecentrum, Cloetta Center och fotbollsarena. Områdets innehåll tillsammans med närheten till den befintliga stadskärnan ger goda möjligheter till gångtrafik, både inom området och till kringliggande målpunkter. Arbetspendlare via ett nytt resecentrum kommer att nå ett stort antal arbetsplatser i stadens centrala delar och Kallerstad inom ett rimligt gångavstånd (se kartsbild med av-

INRIKTNING

- Trafiksystemet ska planeras utifrån ambitionen att skapa ett hållbart och attraktivt Linköping. Planens trafiksystem ska bidra till en hållbar och attraktiv helhet i området och i staden.
- Boende, anställda och besökare i området ska ges goda möjligheter att färdas med kollektivtrafik, cykel och till fots.
- Gångvägar ska bilda ett lättillgängligt och småmaskigt nät av trygga och säkra förbindelser.
- Cyklister ska erbjudas gena och säkra cykelförbindelser till, från och inom planområdet samt mellan målpunkter. Tillgången till cykelparkering ska vara god, inte minst i nära anslutning till stora besöksmål.
- Utbudet av kollektivtrafik kommer att bli stort och ska ges mycket hög prioritet, bl a avseende framkomlighet och ytbehov.
- Biltrafik färdas främst på Y-ring. Planeringen ska verka för att minimera genomfartstrafiken.
- Parkeringsplaneringen är ett viktigt verktyg i arbetet med att uppnå en förändrad färdmedelsfördelning, med en lägre bilandel. Möjligheten till samutnyttjande, områdets närhet till stadskärnan och resecentrum samt ett stort kollektivtrafikutbud påverkar parkeringsbehovet.
- För att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik mellan stadskärnan och resecentrum krävs en avlastning och omdaning av Hamngatan vilket också bidrar till att kontakten mellan västra och östra sidan av Stångån ökar.

ståndscirklar nästa uppslag).

Fotgängare behöver ett lättillgängligt och tätt nät av gångvägar, som är trygga och säkra under hela dygnet. Närhet till andra trafikanter, korsningsutformning och belysning är några viktiga faktorer i gångtrafikplaneringen. Ett resecentrum innebär mycket folk i rörelse. Det ställer krav på välplanerade gångmiljöer, både i själva resecentrum och



Inriktning. Viktiga gångstråk och miljöer för fotgängare. Ej exakta dragningar, utan schematiska riktningar.

i dess närområde, i den befintliga staden och i Kallerstad. Med en ny innerstadsstadsdel i Linköping kommer behovet av att ta sig över Stångån öka. Det nya resecentrumet kommer att bli en viktig målpunkt på östra sidan av ån. För fotgängare blir Storgatans förlängning/Stångebro huvudstråket mellan befintliga stadskärnan och det nya resecentrumet samt Kallerstad. För att möjliggöra stora gångtrafikflöden på Storgatan/Stångebro krävs åtgärder i korsningspunkten med Hamngatan. Genom att Östra länken byggs öster om Tannefors kommer bli Hamngatan att avlastas från trafik. Detta, tillsammans med ambitionen att nå en lägre bilandel, innebär att Hamngatan föreslås få en nedtonad och mer stadsmässig utformning och karaktär.

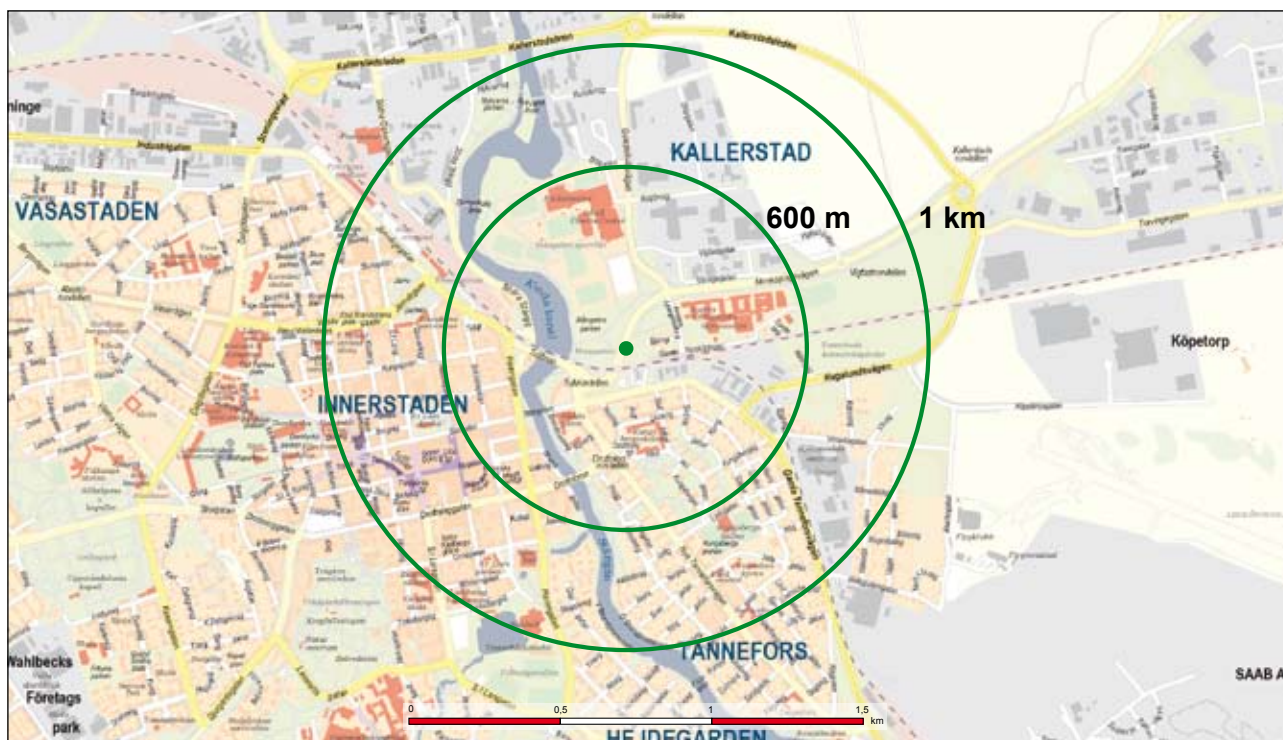
Även Drottningbron och den nya Tullbron i Norrköpingsvägens förlängning kommer att fungera som gångförbindelser över Stångån. För att få fler gångförbindelser och på så sätt öka kontaktmöjligheterna mellan befintliga stadskärnan och den nya innerstadsstadsdelen i Kallerstad föreslås att möjligheterna för nya broar för gång- och cykeltrafik utreds. Tänkbara lägen för nya gång- och cykelbroar skulle kunna vara i Ågatans och/eller i Nygatans förlängning.

Längre norr ut finns Gumpekullabron som kommer att ut-

göra en viktig gång- och cykelförbindelse över Stångån. Därtill föreslås en ny gång- och cykelbro över ån i höjd med befintlig järnvägsstation, i linje med den föreslagna torgbildningen framför Cloetta Center. Denna förbindelse ingår i det så kallade Kultur- och evenemangsstråket som binder samman ett antal publika besöksmål, t ex Konsert och Kongress, Teatern, Cloetta Center och fotbollsarenan.

Planen innehåller en del av Stångån. Stångåstråket är mycket viktigt för rekreation i Linköping. Längs Stångån promenerar, springer och cyklar tusentals linköpingsbor varje dag. I *Översiktsplan för staden Linköping* föreslås utveckling av Stångåstråket samt en ny stads- och evenemangspark på Stångebrofältet. För den del av Stångåstråket som ligger inom Kallerstadsområdet utgör båda sidor om ån viktiga torg, park- och grönområden, d v s viktiga för fotgängare.

Avståndet är en avgörande faktor för fotgängare. Man brukar säga att en sträcka under 2 km är ett rimligt gångavstånd. Med mittpunkt i det nya resecentrumet nås stora delar av Linköpings centrala delar samt nästan hela Kallerstadsområdet, med sin nya innerstadsbebyggelse, inom ett avstånd på en kilometer (se karta nästa sida).



Avstånd från nytt resecentrum.

Cykeltrafik

Cykelplan för Linköping 2008-2028, som antogs av Teknik- och samhällsbyggnadsnämnden i januari 2008, ska utgöra avstampet för ambitionen att inom en 20-årsperiod

göra Linköping till Europas bästa cykelstad. Även i *Översiktsplan för staden Linköping* beskrivs kommunens vilja att satsa ytterligare på cykeltrafiken för att förbättra för dagens trogna cyklister men också för att locka fler att välja cykeln som transportmedel. Ambitionen med en hög andel cykeltrafik avser Linköpings kommun i allmänhet och staden Linköping i syn-

nerhet. Planeringen av en ny innerstadsstadsdel som Kallerstad, innebär möjlighet att i ett tidigt skede planera för en högt prioriterad cykeltrafik.

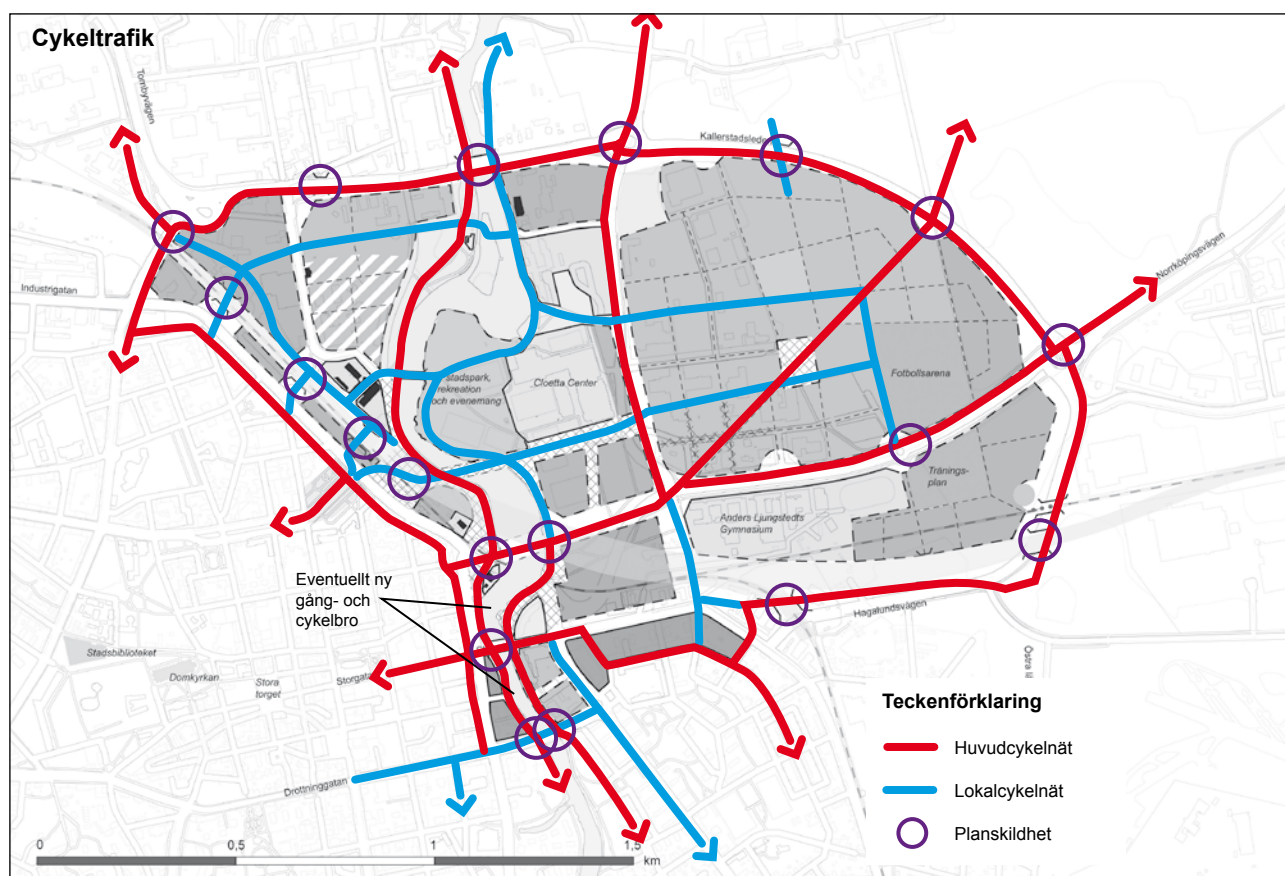
CYKELSTRÅK OCH PASSAGER

För att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel krävs ett väl utbyggt cykelvägnät med raka och gena sträckningar

i de tunga stråken mellan stora målpunkter, men också cykelförbindelser i ett tätare nät. Cykelvägnätet ska vara lättillgängligt och upplevas som ett naturligt val vid kortare resor. I Kallerstad föreslås huvudcykelstråk på separerade cykelvägar längs vissa huvudgator i vägsystemet, i Storgatans förlängning/Stångebro, längs Stångån samt på några lokalgator i Tannefors (se karta nästa sida).

Trafiksäkerheten och framkomligheten är viktiga parametrar för cykeltrafiken. Detta gäller inte minst i korsningspunkter där cyklister möter andra trafikantslag. I korsningar med höga hastigheter och/eller stora trafikströmmar förordas planskildhet mellan biltrafik och cykeltrafik. Utvecklingen av Kallerstad och nytt resecentrum öster om Stångån ställer bl a höga krav på korsningen mellan Storgatan och Hamngatan, med hänsyn till Storgatans starka cykelstråk. Som tidigare beskrivits (se avsnittet "Gångtrafik") föreslås en nedtoning av Hamngatans karaktär och att framkomligheten för gång-, cykel- och eventuellt kollektivtrafik på Storgatan prioriteras. En annan viktig och komplicerad korsningspunkt är den där Norrköpingsvägen och Gumpekullavägen möts, i nordöstra hörnet av resecentrumområdet, där kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik kommer att möta biltrafik. Kartan på nästa sida visar om gång- och cykeltrafikens huvudstråk föreslås passera i





Inriktning. Huvudnät för cykel och viktigare delar av lokalnätet samt befintliga och nya planskildheter. Det visade nätet består av befintliga och föreslagna sträckningar. Vilken/vilka sidor av vägen som har eller kommer att få cykelvägar preciseras inte i kartan.

plan eller planskilt. Flera planskilda passager med järnvägen är markerade i kartbilden. Vissa av dem är befintliga som kräver en viss upprustning och anpassning till övriga trafiknätet. Några är nya som föreslås med hänsyn till det förändrade trafiksystemet i planen.

CYKELPARKERING

Med hänsyn till dess läge i staden och till de stora målpunkterna i området är cykelparkeringsfrågan mycket viktig. Det nya resecentrumet kommer att vara en viktig målpunkt för cyklister, vilket ställer höga krav på möjligheten att parkera sin cykel här. Det behövs platser där cykeln kan parkeras under en kort tid, i nära anslutning till entréer. Det finns också behov av parkeringsytor/anläggningar där cykeln kan parkeras under en längre tid, t ex i ett bevakat cykelparkeringshus. För en målpunkt som resecentrum måste det finnas cykelparkeringar på flera platser inom området eftersom cyklister ska kunna angöra resecentrum från flera håll. Ett huvudstråk för cykeltrafiken mellan befintliga stadskärnan och det nya resecentrumet kommer att ligga i Storgatans förlängning/Stångebro.

Cykelparkeringsnormen som gäller för Linköping är följande:

Bostad

1,1 cykelplats/boende i nära anslutning till bostadens entré
1 cykelplats/boende i förrådsutrymme i anslutning till bostaden

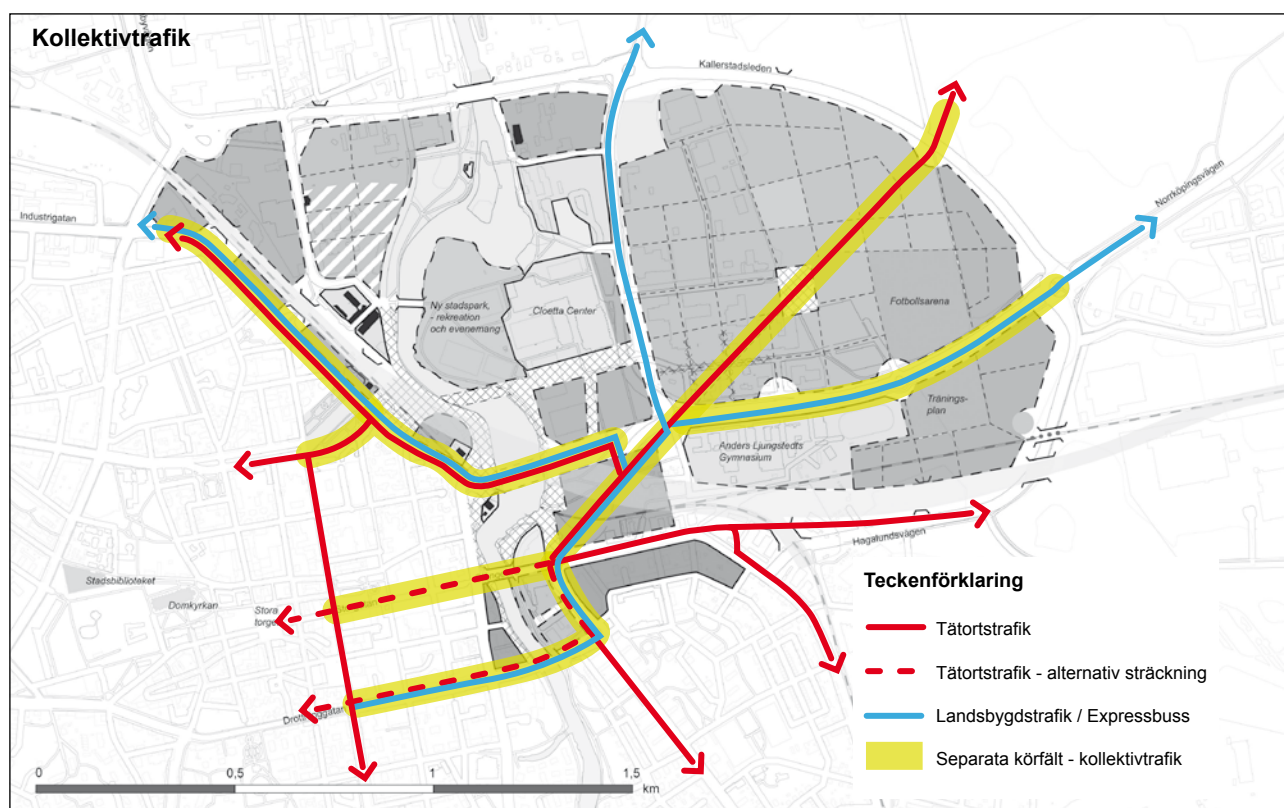
Arbetsplats, antal cykelplatser/1 000 kvm BTA

Kontor: 13 (anställda + besökare)

Handel: 22 (anställda + besökare)

Industri: 6

Resecentrumområdet angörs då i sydvästra hörnet, varför en stor del av cykelparkeringen bör ligga i anslutning till denna del av området. Med en eventuell framtida gång- och cykelbro i Ågatans förlängning tillsammans med cykelförbindelse på en ny Tullbro kommer cykelparkering att behövas även i nordvästra delen av resecentrumområdet. Närheten till Kallerstad med dess framtida innehåll innebär ett cykelflöde som kommer att angöra resecentrumområdet i norr/nordöst, varför cykelparkering även



Inriktning. Stråk för kollektivtrafik.

ska finnas i norra delen av resecentrumområdet. Vid resecentrum bedöms behovet av cykelplatser uppgå till totalt cirka 5 500.

Förutom det nya resecentrumet, kommer andra målpunkter (arbetsplatser, butiker och idrottsanläggningar) att finnas inom det aktuella planområdet. Även vid dessa är det viktigt att det finns parkeringsytor för cyklar, gärna väderskyddade. Hållplatser för kollektivtrafiken är andra målpunkter, där anordnade cykelparkeringar måste finnas.

För att möjliggöra för tillfälliga besökare att cykla i Linköping är det önskvärt med någon form av cykeluthyrning vid resecentrum.

Kollektivtrafik

Enligt resvaneundersökningen som gjordes hösten 2008 står kollektivtrafiken för 13 procent av alla resor i Linköpings kommun. För att åstadkomma ett hållbart samhälle krävs en kraftfull satsning på kollektivtrafiken för att locka fler människor att åka kollektivt istället för med sin egen bil. Kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt färdssätt för flertalet invånare.

En attraktiv kollektivtrafik byggs upp av starka stråk med hög turtäthet och med hög framkomlighet bl a genom kollektivtrafikkörfält och signalprioriteringar. För kollektivtrafiken i Linköping föreslås ett högkvalitativt stomlinjesystem – LinkLink - med snabba och raka linjesträckningar som utgår från resecentrum och centrala staden för att sedan nå ut till bostads- och arbetsplatsområdena i tätorten. Stomlinjetrafiken (LinkLink) kompletteras med lokallinjer och anropsstyrd kollektivtrafik. En attraktiv kollektivtrafik kan starkt bidra till ett mer jämlikt och jämställt trafiksystem, bland annat genom att ett större resutbud i högre grad kan tillfredsställa fler människors resbehov. För att uppnå ett kundanpassat system är enkelhet, prisvärdhet och tillgänglighet viktiga kvaliteter, inte minst för människor med funktionshinder. Kollektivtrafiken måste samplaneras med gång- och cykeltrafik ur ett ”hela resan”-perspektiv, i syfte att skapa goda förbindelser och resmöjligheter från startpunkt till hållplats och från hållplats till målpunkt.

För att öka framkomligheten, och därmed kollektivtrafikens attraktivitet, föreslås separata körfält för kollektivtrafikfordon på flertalet gator i anslutning till det nya resecentrumet (se karta).

Resecentrumområdet domineras av kollektivtrafik av olika slag. Det handlar om nationella och regionala tåg-förbindelser, expressbusstrafik samt kollektivtrafik på tätorts- respektive landsbygdsnivå. Resecentrum blir en viktig bytespunkt för bland annat kollektiva resor. Expressbusstrafiken angör resecentrumområdet i huvudsak via Norrköpingsvägen samt via Järnväggsgatan och den nya Tullbron. Landsbygdstrafiken trafikerar även Drottningbron-Nya Tanneforsvägen samt Gumpekullavägen.

För LinkLink i öst-västlig riktning genom innerstaden finns alternativa vägar att komma till/från resecentrum. Ett alternativ är via Storgatan och Stångebro, ett annat är via Drottninggatan, Drottningbron och Nya Tanneforsvägen. Utredningar för framtidens kollektivtrafik i centrala Linköping visar att Storgatan är den bästa vägen att trafikera, med hänsyn till restid och täckning. Kollektivtrafik i Storgatan skulle innebära konflikter med de stora flödena av cyklister och fotgängare. Storgatan har dessutom potential att bli en parad- och handelsgata som binder samman den befintliga stadskärnan med det nya resecentrumet och kringliggande ny stadsbebyggelse. Oavsett om Storgatan trafikeras av kollektivtrafik eller ej, kommer en avlastning och nedtoning av Hamngatan att krävas för att prioritera och säkerställa framkomligheten i Storgatans korsning med Hamngatan.

Drottninggatan – Drottningbron kommer att trafikeras av kollektivtrafikens regionala busslinjer. Beroende på val av kollektivtrafikstråk genom innerstaden, kan även tätortens kollektivtrafiklinjer komma att trafikera Drottninggatan – Drottningbron. För att säkerställa framkomligheten för kollektivtrafiken kommer åtgärder att krävas, t ex en breddning av Drottningbron för att även kunna rymma kollektivtrafikkörfält samt vissa begränsningar för biltrafiken på Drottninggatan. Kollektivtrafiken kommer sannolikt även att angöra resecentrum via Järnväggsgatan. Den så kallade ”Diagonalen” som sträcker sig just diagonalt genom resecentrumområdet och Kallerstad, vidare under Kallerstadsleden mot Mörtlösa och Tallboda, blir en viktig länk för tätortstrafiken genom området och ingår i kollektivtrafiksystemet LinkLink.

Inom planområdet kan det vara tänkbart med cirka fem hållplatslägen för kollektivtrafiken: i själva resecentrum, i anslutning till (eller på) det föreslagna torget i Kallerstad, på Järnväggsgatan, Gumpekullavägen och Norrköpingsvägen.

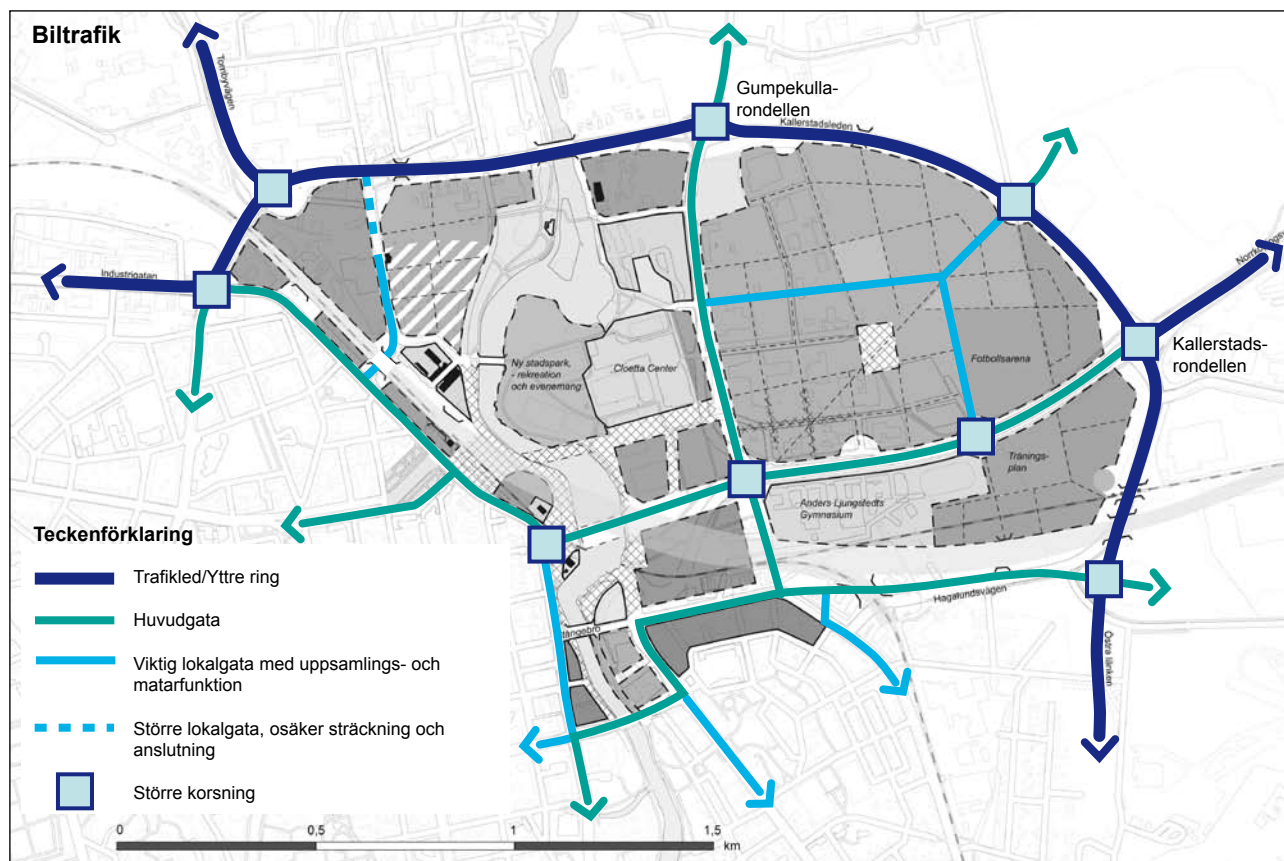
Avståndet mellan resecentrum och Linköpings flygplats kommer att vara ca 1,5 km och en tydlig koppling däremellan är önskvärd. Hagalundsvägens framtida sträckning och utformning spelar en viktig roll i detta sammanhang. Kollektivtrafik med hög turtäthet mellan resecentrum och flygplatsen ger möjlighet att kombinera tåg- och flygresor.

Biltrafik

Biltrafiken kommer att fortsätta öka om dess utveckling bemöts som den hittills har gjort, d v s genom utbyggnad av biltrafiknätet. Ställningstagandet att aktivt verka för en förändring av människors resmönster och minska bilandningen i Linköping, bl a genom att satsa på gång-, cykel- och kollektivtrafik, innebär att biltrafiken ges en lägre prioritet. Genom de föreslagna åtgärderna bedöms bilandelen i Linköping minska från 2008 års nivå på 61 procent till 40 procent (i perspektivet 120 000 invånare i staden). På grund av fler invånare och längre resor innebär det en ökning av trafikarbetet med cirka 15 procent jämfört med 2008. För biltrafiken innebär åtgärderna begränsad framkomlighet och lägre hastighet på huvudgator, inklusive C-ring, innanför Y-ring där Tempo 40 föreslås. Dessa gator föreslås få en mer stadsmässig karaktär och utformning, samt en prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Biltrafiken ges prioritet på Y-ring där fotgängare och cyklister ges separata gång- och cykelvägar och planskildheter för att inte påverka framkomligheten för biltrafiken.

I samband med *Översiktsplan för staden Linköping* görs prognoser för framtidens trafikflöden i Linköping. I prognoskörningen ligger den föreslagna markanvändningen och utbyggnaden av staden (120 000 invånare i staden) samt en bilandel på 40%. De prognostiserade trafikmängdsintervallen för huvudvägnätet inom det aktuella planområdet redovisas i kartsnitt nästa uppslag .

Resecentrum- och Kallerstad (Stång) avgränsas i öster av delar av Y-ring: den planerade Östra länken och Kallerstadsleden. Denna sträckning kommer att få hög framkomlighet och hastighetsstandard 60-80 km/tim för biltrafiken. Östra länken byggs med fyra körfält och för Kallerstadsleden finns beredskap för en breddning till fyra körfält.



Inriktning. Väg- och gatunät för biltrafik.

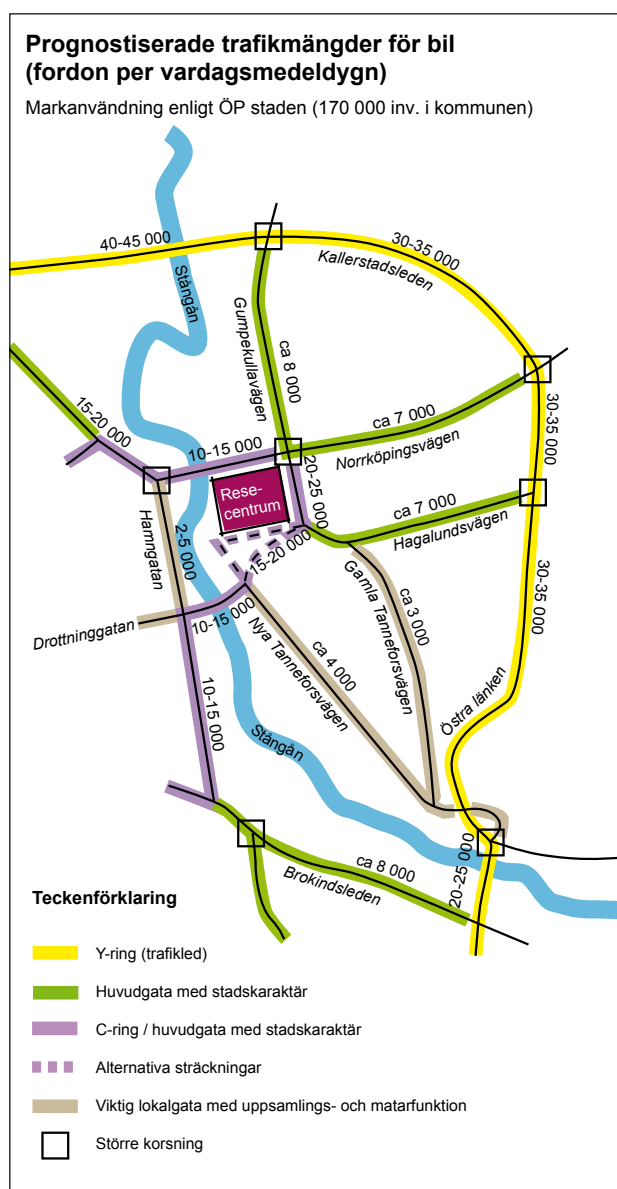
Östra Länken planeras med en korsning i plan med Stångådalbanan i Tannefors. Detta kommer tidvis att påverka framkomligheten för trafiken på Östra Länken under de tider då bomfällning sker (ca 30 per dygn), främst under rusningstrafik. Följden blir köbildning. Vissa trafikanter kommer kanske att välja att färdas vid en annan tid och vissa kommer göra ett annat vägval. Alternativa, men inte önskvärda, färdvägar söderifrån mot ett nytt resecentrum är Gamla Tanneforsvägen, Nya Tanneforsvägen samt Brokindsleden-Hamngatan-Drottningbron.

På Kallerstadsleden i höjd med mittpunkten mellan Kallerstad rondellen och Gumpekullarondellen planeras för en ny korsning. En gata (norra delen av "Diagonalen") in till Kallerstad (Stång) samt en huvudgata norrut till Mörtlösa och en planerad brandstation ansluter till Kallerstadsleden i denna korsningspunkt, vilken sannolikt utformas som en cirkulationsplats. I anslutning till korsningspunkten kommer cykel- och kollektivtrafik (LinkLink) att passera planskilt under Kallerstadsleden.

I väster avgränsas planområdet av Järnvägsgatan. Järn-

vägsgatan är idag en bred gata med flera körfält och ca 23 000 fordon per dygn. Med en satsning på kollektivtrafik och en omprioritering av trafikytorna i centrala staden föreslås Järnvägsgatan få en mer stadsmässig gatukaraktär med smalare sektion, kollektivtrafikkörfält samt gång- och cykelvägar. I *Översiktsplan för staden Linköping* föreslås Tempo 40 på C-ringen och huvudgatorna som ansluter till denna, vilket innebär en hastighetsbegränsning på 40 km/h och en gatuutformning med stadskaraktär.

Hamngatan, i nord-sydlig riktning längs Stångåns västra sida, är idag en fyrfältig väg med ca 11 000 fordon per dygn. Barriäreffekten mellan stadens centrum och Stångån är påtaglig. För att binda samman den befintliga stadskärnan med det nya resecentrumet och kringliggande ny stadsbebyggelse samt för att integrera Stångån i staden, föreslås att Hamngatan tonas ner och ges en mer stadsmässig utformning med större vistelseytor samt gång- och cykelvägar. Storgatan föreslås få en överordnad roll gentemot Hamngatan för att prioritera gång-, cykel- och eventuellt kollektivtrafik mellan befintlig stadskärna och det nya resecentrumet (se avsnitten om gång-, cykel- res-



Prognos för biltrafiken med 170 000 invånare i kommunen, varav 120 000 i staden.

pektive kollektivtrafik). Storgatan rymmer då inte kantstansparkering och biltrafik som idag.

I söder avgränsas området av Drottningbron, Nya Tanneforsvägen, Gamla Tanneforsvägen och Hagalundsvägen. Hagalundsvägen är en huvudgata mellan Y-ring och C-ring och de övriga gatorna delsträckor ingår i C-ring. Samtliga ingår i Tempo 40-konceptet, d v s huvudgator med stadsmässig karaktär och hastighetsbegränsning på max 40 km/h. Med hänsyn till C-ringens framtida sträckning och de stora flödena av gång-, cykel- och eventu-

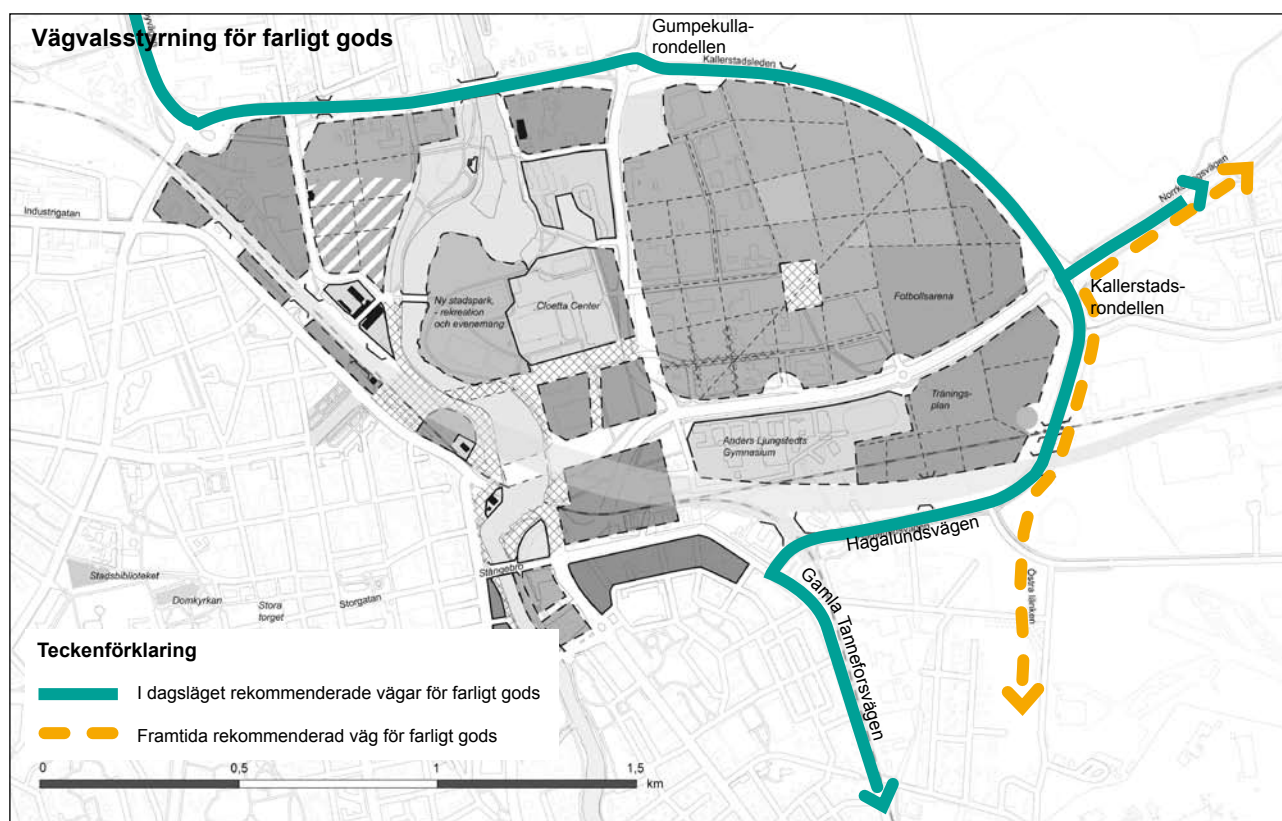
ell kollektivtrafik på Stångebro måste utformning och lämplig hastighetsbegränsning på dessa gator utredas vidare. Även innehållet i bebyggelsen längs Storgatans förlängning öster om Stångån och längs nuvarande Gamla Tanneforsvägens västra del (gatan söder om resecentrumområdet) påverkar vilken hastighet och utformning som är lämplig.

Tung trafik och farligt gods

Med sin närhet till E4:an kan transporter från Kallerstadsområdet och nytt resecentrum enkelt nå riksvägnätet utan att belasta vägsystemet i tätorten. Transporter på E4 till och från Gärstad måste idag trafikera Norrköpingsvägen och Kallerstadsleden för att angöra Gärstad via Ekängsvägen. I *Översiktsplan för staden Linköping*, föreslås en ombyggnad av trafikplats Staby till en fullständig trafikplats med en koppling även norrut så att Gärstad/Distorp kan nå direkt från motorvägen. Ett sådant genomförande skulle innebära färre tunga transporter på bl a Kallerstadsleden.

Inom planområdet finns vissa vägsträckor som ingår i den gällande vägvalsstyrningen för farligt gods (beslutad september 2005). Dessa är Kallerstadsleden och dess anslutning till Tornbyvägen, Hagalundsvägen och Gamla Tanneforsvägen. När Östra länken är byggd kommer den förslagsvis att ersätta Hagalundsvägen och Gamla Tanneforsvägen som rekommenderad färdväg för farligt godstransporter. På gatunätet innanför nämnda vägar råder det förbud mot transporter av farligt gods med undantaget för transporter kortaste lämpliga väg till/från mottagare/leverantör av farligt gods. De rekommenderade vägarna för farligt gods medför vissa krav på anslutande bebyggelseplanering.

Med hänsyn till den planerade stadsbebyggelsen i Kallerstad, har en värdering gjorts för om det är lämpligt att Kallerstadsleden även i framtiden utpekas som rekommenderad färdväg för farligt godstransporter till framför allt Tornby industriområde. Förutom Kallerstadsleden värderades även två andra möjliga alternativ; Ullevileden via trafikplats Staby och Mörtlösarondellen samt Bergsvägen – Tornbyvägen via trafikplats Ullevi. För alternativet Bergsvägen – Tornbyvägen är en förutsättning att trafikplats Staby är utbyggd med en koppling norrut för



Rekommenderade vägar för farligt gods. Framtida sträckning kommer att ersätta den idag gällande, vilket innebär att Kallerstadsleden ej ingår som rekommenderad farligtgodsväg

transporterna till/från Gärstad och på sikt Distorp. Värderingen resulterade i att Kallerstadsleden var den minst lämpliga vägen för farligt godstransporter.

Eftersom trafikplats Staby föreslås byggas om och få en koppling norrut är Bergsvägen – Tornbyvägen den mest lämpade färdvägen för farligt gods i framtiden. Självklart ställer detta krav på skyddsavstånd och eventuellt åtgärder vid bebyggelse längs Bergsvägen och Tornbyvägen, vilket måste finnas med i framtida planering.

Utryckningsvägar

I ”Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, underlag 2010” redovisas det primära utryckningsnätet. Nätet omfattar större gator till och från brandstation och sjukhus samt större vägar som ofta används för brådskande transporter. Utryckningsfordon har ett hastighetsanspråk på minst 50 km/h. Med ett nytt läge för brandstationen, vilket planeras i Kallerstad, nordöst om Kallerstadsleden, kommer även Kallerstadsleden, mellan Gumpekullavä-

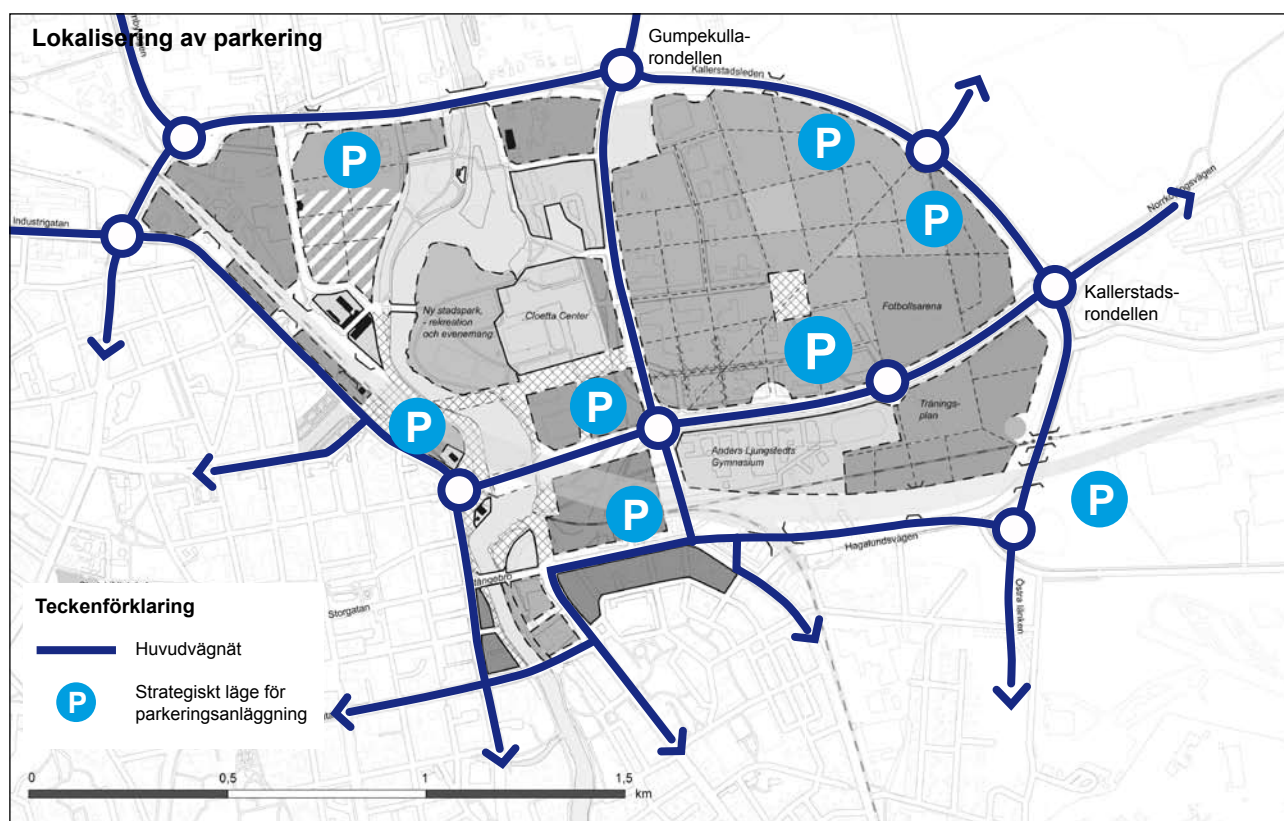
gen och Norrköpingsvägen, att ingå i det primära utryckningsnätet. Den primära utryckningsvägen söderut blir Norrköpingsvägen – Gamla Tanneforsvägen – Råggatan – Braskens bro, även då Östra Länken är byggd. Anledningen är den plankorsning med Stångådalbanan/Tjustbanan som kommer att innebära en risk för bomfällning på Östra Länken.

Det är viktigt att studera hur ändrad utformning av gator påverkar utryckningsfordonens hastighet för att inte försämra framkomligheten och därmed förlänga utryckningstiden.

Parkering

Det krävs kraftfulla åtgärder för att nå målet med ett hållbart och attraktivt trafiksystem i Linköping. Parkering är ett av flera viktiga verktyg i arbetet med att uppnå en förändrad färdmedelsfördelning.

Med en hållbar parkeringsplanering ska parkeringsfrå-



Strategisk lokalisering av parkeringsanläggningar för besökare till Cloetta Center, Fotbollsarenan, resecentrum samt till handeln i Kallerstad. Även anställda i området ingår i samnyttjandet.

gorna utgöra en del i helheten, en del i trafik- och stadsplaneringen. Parkeringsplaneringen ska till exempel sammanvägas med närheten och utbudet av kollektivtrafik i det aktuella området, parkeringsavgiften ska balanseras mot kollektivtrafikens biljettaxa, gångavståndet till parkering ska balanseras mot parkeringsavgift o s v. Ett antal allmänna parkeringshus/anläggningar kommer att finnas i området. Dessa kommer att vara avgiftsbelagda på motsvarande sätt som de övriga parkeringsanläggningarna i befintliga innerstaden. En huvudprincip bör vara att parkeringsanläggningar lokaliseras i nära anslutning till huvudgatorna, varifrån det kan vägvisas genom ett väl utbyggt parkeringsledsystem. Möjligheten att anlägga parkering under järnvägsbron, bör utredas eftersom detta är en yta som är svår att hitta lämplig användning för.

Det har gjorts en parkeringsutredning för få en samlad bild av parkeringsbehovet för Cloetta Center, det nya resecentrumet samt en ny fotbollsarena i Kallerstad. Varje enhets parkeringsbehov samt möjligheter till att samnyttja parkeringsytorna beskrivs i utredningen. Uppgifterna nedan

avseende Cloetta Center, resecentrum och fotbollarenan är till stora delar hämtade ur denna parkeringsutredning. Det finns en osäkerhet i att dimensionera parkeringsbehovet vid stora besöksanläggningar utifrån en parkeringsnorm.

RESECENTRUM

Beräkningen av parkeringsbehovet för Resecentrum utgår från att andelen resenärer som använder bil uppgår till 6 procent. Huvuddelen av de bilburna resenärerna korttidsparkerar eller angör, d v s blir lämnade eller hämtade vid resecentrum. Omsättningen på dessa bilplatser är hög, max 30 minuter. De långtidsparkerande resenärerna parkerar under en längre period och omsättningen blir lägre, kanske i genomsnitt ett dygn. Behovet för långtidsparkering beräknas bli ungefär 500 bilplatser och för korttidsparkering/angöring 75-90 bilplatser. Särskilt angörings- och korttidsparkeringarna bör lokaliseras i nära anslutning till spårområdet. Resecentrums närhet till Linköpings flygplats och bra kollektivtrafikförbindelser där emellan ger goda förutsättningar för samverkan avseende parkering.

CLOETTA CENTER

Vid en fullsatt arena (12 000 besökare) uppgår behovet till 2 450 parkeringsplatser beräknat utifrån gällande parkeringsnorm (0,2 bilplatser/åskådarplats). Platserna bör lokaliseras så att gångavståndet till Cloetta Center inte överstiger 800 meter, vilket motsvarar cirka 15 minuters promenad. Det har gjorts observationer av parkeringssituationen vid evenemang i Cloetta Center, vilka visar att cirka 1 500 bilar finns parkerade i anläggningens närhet vid stora evenemang. Skillnaden i beräknat behov och observerat parkeringsbehov kan delvis förklaras med osäkerheten i en parkeringsnorm för stora besöksanläggningar. En annan förklaring kan vara att en del besökare väljer att parkera i p-husen i stadens centrum och syns då inte i den gjorda kartläggningen.

FOTBOLLSARENA

När fotbollsarenan är helt utbyggd (12 000 besökare) blir parkeringsbehovet 2450 platser. Den planerade etapputbyggnaden gör att de befintliga parkeringsytorna i närområdet räcker för etapp 1 och 2. När dessa ytor exploateras och/eller exploatering sker på andra ytor i närheten av fotbollsarenan behöver nya parkeringsytor/-anläggningar anordnas.

BOENDE

Parkering för boende anordnas på kvartersmark. Den gällande parkeringsnormen för boende (inkl. besöksparkering) i innerstaden, vilket planområdet kan liknas vid, är 8 bilplatser/1 000 m² BRA. Ambitionen med minskat användande av bilen innebär inte att bilinnehavet kan påverkas i samma utsträckning. En förutsättning för att resan till och från arbetet ska kunna ske på annat sätt än med bil är att bilen kan stå kvar vid hemmet. För de familjer som har fler än en bil kan en tänkbar lösning vara att anordna extra parkeringsplatser på längre avstånd från bostaden. Med hänsyn till områdets centrala läge och goda kollektivtrafikförsörjning skulle bilpool kunna tillgodose vissa boendes bilbehov samt vara ett alternativ till innehav av en andra bil.

ARBETSPLATSER

I planen för Kallerstadsområdet föreslås att parkeringsbehovet vid arbetsplatser anpassas efter att de anställda i Kallerstad kommer ha mycket goda möjligheter att komma till sin arbetsplats med kollektivtrafik. Kollektivtrafik från i princip alla håll i staden och övriga kom-

munen kommer att angöra det nya resecentrumet och ett LinkLink-stråk kommer att gå genom Kallerstad. Landsbygdslinjer och expressbussar kommer trafikera flertalet av huvudgatorna i området. Eventuellt skulle en maxnorm för parkering kunna användas.

SAMUTNYTTJANDE

Ungefär hälften av platserna avsedda för resecentrum kan användas vid arrangemang i Cloetta Center. Gångavståndet mellan resecentrum och fotbollsarenan är ungefär en kilometer vilket är på gränsen till för långt för att vara ett attraktivt alternativ. Om en ny parkeringsanläggning placeras mellan Cloetta Center och fotbollsarenan kan denna användas för arrangemang i bägge arenorna. Under dagtid kan denna parkeringsanläggning användas för parkeringsbehovet för verksamheter och handel i Kallerstad.

LOKALISERING AV PARKERING

Det behövs parkeringsanläggningar i närheten av både Cloetta Center och fotbollsarenan, som täcker daglig verksamhet och behovet vid mindre arrangemang. I förutsättningarna för parkeringsutredningen ingår att det aldrig är fullsatt i båda arenorna samtidigt, vilket gör att en större parkeringsanläggning kan samnyttjas. En sådan bör då lokaliseras så att rimliga gångavstånd uppnås för båda arenorna. Parkeringsanläggningar för besökare och anställda i området ska lokaliseras i nära anslutning till huvudgatunätet för att minimera trafiken inne i Kallerstadsområdet. Genom att bland annat balansera gångavståndet till en målpunkt mot parkeringsavgiften kan en spridning av trafiken uppnås.

TRAFIKSTÖRNING VID EVENEMANG

När ett evenemang slutar i någon av arenorna finns risk för framkomlighetsproblem och köbildningar på gatorna i närområdet, vilket även kan komma att påverka biltrafik till/från resecentrum. För att minska trafikstörningarna behövs effektiva kopplingar mellan parkeringsanläggningarna och Y-ring så att trafikavvecklingen sker snabbt. Med hjälp av effektiv styrning kan biltrafiken ledas i riktningen bort från resecentrum och dess anslutande gator för att minska risken att framkomligheten till resecentrum kraftigt påverkas. Exakt hur denna problematik ska lösas måste utredas vidare för att minimera risken att sådana tillfälliga störningar uppkommer.

3.9 Planförslag – Teknisk försörjning, dagvatten

Detta avsnitt beskriver inriktning och förutsättningarna för teknisk försörjning och dagvattenhantering inom området.

BAKGRUND OCH FÖRDJUPAT UNDERLAG

För en väl fungerande stad och dess utveckling är infrastruktur i form av väl fungerande system för vatten- och avlopp, el, värme, avfall, kommunikation mm en nödvändighet.

Planen omfattar ett stort område och den sammanlagda om- och utbyggnaden av den tekniska infrastrukturen som behövs för planens genomförande är omfattande. Arbetet kommer att pågå i många år.

Inom området finns huvudledningar för el, kommunikation, fjärrvärme, biogas, dricksvatten, spillvatten och dagvatten. Vissa ledningar är mycket kostsamma att flytta och svåra att genomföra. Dessa frågor har bara belysts översiktligt i planförslaget och kommer att utredas ytterligare i samband med den fortsatta detaljplaneläggningen. För att få ett sammanhängande och välfungerande system

INRIKTNING

- Ett övergripande mål är att minska belastningen på Stångån. För att göra detta måste dagvatten från området renas.

behövs en övergripande ledningsstruktur och utbyggnadsordning. För att möjliggöra en kostnadseffektiv utbyggnad av området bör man konsekvent bygga ut detaljplaneområdena i en naturlig följd som tar hänsyn till erforderlig infrastruktur.

En viktig del i infrastrukturutbyggnaden är dagvattenhanteringen inom området. Som ett underlag för detta har ett förslag till dagvattenlösning inklusive flödesberäkning för den östra delen av området tagits fram. Till detta förslag finns också en översiktlig höjdsättning.

NULÄGE OCH ÖVERGRIPANDE PRINCIPER FÖR OMRÅDET



Det så kallade SAAB-diket i östra delen av Kallerstad.



Huvudstråk för avlopp, dagvatten och fjärrvärme i Kallerstad och SAAB-diket.

Området är till stor del bebyggt och teknisk försörjning finns tillgänglig och kan byggas ut. Huvuddelen av de stora stråken med teknisk försörjning som finns i området i dag är placerade i gator och på andra allmänna platser. Ett undantag är dock huvudstråk för avlopp, dagvatten och fjärrvärme i dagens industriområde i Kallerstad. Det är till största delen placerat genom befintliga kvarter. Ledningarna för dagvatten är också extra djupt lagda för att kunna avvattna Norrköpingsvägens nuvarande passage under järnvägen. Planen föreslår att denna sträckning ersätts med en ny som placeras i gatumark och som samtidigt kan läggas på ett mer normalt djup. I den i dag obebyggda östra delen föreslås gatusträckningen anpassas så att ledningsstråket kommer i gatumark.

DAGVATTEN

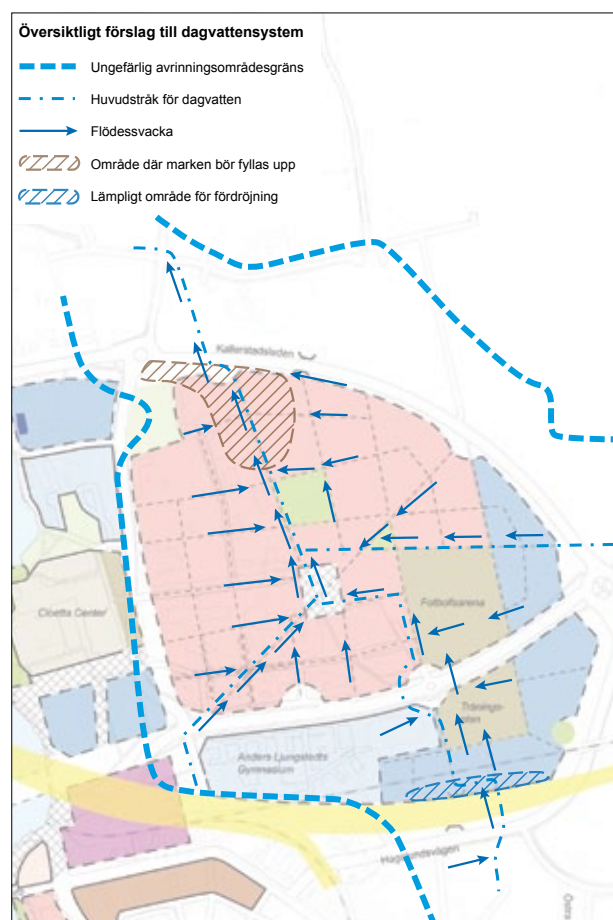
Modern dagvattenhantering och ny stadsbebyggelse kräver anpassning. En speciell dagvattenfråga i området är det så kallade SAAB-diket som rinner genom östra delen av Kallerstad. Anledningen till namnet är att detta dike avvattnar av en stor del av flygplatsen och SAABs industriområde. Avrinningsområdet omfattar också delar av Torvinge och Köpetorp. Planen förutsätter att diket delvis kan kulverteras och att områden skapas där vattnet kan fördröjas. Delar av parker och andra lämpliga platser till exempel träningsplanen, behöver också utformas så att de är torra reservområden där vattnet kan svämma över vid

höga flöden. Vid extrema regn så kommer inte dagvattnet att ha tillräcklig kapacitet. Därför måste gator och omgivande bebyggelse utformas och höjdsätts så att gatustråk kan fungera som vattenledare (flödessvackor) utan att bebyggelse eller anläggningar skadas. I vilken omfattning som dagvattnet helt skall vara traditionellt ledningssystem eller om delar kan utformas med öppna lösningar anpassade till stadsmiljö får avgöras efter ytterligare studier.

I en tätbebyggd stad är de samlade takytorna en ansevärd andel av den yta som regnet kommer ner på. I Kallerstad bedöms takytan bli ca 30 % av totala markytan. Gröna tak på byggnader är ett effektivt sätt att fördröja delar av dagvattenflödet, sett över året så avdunstar ca 50% av vattnet.

Vattnet från området rinner ut i Stångån i höjd med Nykvärnsverket (avloppsrenings-verket).

Dagvatten innehåller föroreningar där trafikleder, gator och parkeringsytor bidrar med de största förorenings-



mängderna. Kommunens långsiktiga mål är att förbättra vattenkvaliteten i Stångån vilket innebär att dagvatten från området måste hanteras så att det renas innan det kommer till Stångån. Gjorda beräkningar visar att förslaget till ändrad markanvändning inte kommer att öka den totala föroreningsbelastningen. Skälet till detta är att dagens industriområden bedöms alstra mer föroreningar per ytenhet än den nu föreslagna innerstadsliknande bebyggelsen. Ju fler bilar desto mer föroreningar från en väg. Inom området bör därför prioritet ges till att rena dagvattnet från Kallerstadsleden och de större gatorna i området. Dessa gator föreslås också få bredare gaturum vilket ger förutsättningar att ta hand om dagvattnet. Järnvägen genom området förutsätts hantera såväl fördröjning som rening av det ”egna” dagvattnet.

Marken i området består till största delen av relativt täta leror. Detta innebär att infiltration av dagvatten inte är en lämplig metod. För att undvika marksättningar vid sjunkande grundvattenytor är det dock viktigt att tillämpa metoder för att upprätta vattenbalansen i marken så långt möjligt. Marken bör inte heller dräneras mer än nödvändigt.

Exempel

Vägledande principer för hanteringen av dagvattnet bör vara: Synliggörande, fördröjning, infiltration, rening. Stor vikt bör läggas på skötsel- och driftvänlighet.



Västra hamnen Malmö, foto Tyréns. Även i innerstadsmiljö kan dagvatten synas och vara en tillgång i miljön.



Taket på biblioteket i Linköping är ett bra exempel på grönt tak.



Genomsläpplig yta mellan träden i en trädrad. Ytan består av grus och rasternät som minskar kompakteringen av ytan och bibehåller infiltrationsförmågan. Uppsala. Foto VegTec.

Även om inte vattnet kan infiltrera i någon större omfattning så bidrar denna utformning till fördröjning.



I en sedimentationsdamm faller partiklar ner på botten som måste rensas då och då. Augustenborg, Malmö. Foto Tyréns. Ett problem vid öppna vattenytor är den algbildning som sker. Ytterligare studier behöver göras

VATTEN OCH AVLOPP

Området kommer att utformas som ett konventionellt VA system med självfallsledningar. För dagvattenhanteringen gäller speciella förutsättningar (se separat avsnitt).

På grund av uppdämningsrisk i ledningssystemen får spillvatten och dagvatten från källarvåningar inte anslutas med självfall. Spillvattnet från källarvåningen måste pumpas och källarkonstruktionen bör utföras vattentät för att undvika oönskad grundvattensänkning.

Möjlighet till sprinkleranslutning finns inom området. I anslutning till nya Resecentrum kommer omfattande omlägningsarbeten att behöva göras. Omfattningen går inte att bedöma i dagsläget.

FJÄRRVÄRME OCH FJÄRRKYLA

Området bör värmas upp med fjärrvärme som produceras i närliggande anläggningar vid Kraftvärmeverket och Gärstadsverket.

Området korsas av befintliga fjärrvärmekulvertar av huvudledningskaraktär som bland annat ansluter Gärstadsverket och Tallboda/ Malmskogen Köpetorp samt Tannefors. Detta ledningsnät med erforderliga kompletteringar kommer att utnyttjas vid en utbyggnad av området.

Om intresse och behov föreligger för fjärrkyla kan även ett sådant ledningsnät byggas ut inom området.

EL M M

Möjlighet till elanslutning är goda inom området. Inom området finns ett delvis utbyggt elnät av huvudledningskaraktär som med kompletteringar kan utnyttjas vid en utbyggnad av området. Längs motorvägen (E4:an) finns en befintlig luftförlagd 140 kV kraftledning som ingår i det övergripande elnätet som försörjer Linköping med el.

Inom området kommer vid detaljplaneläggning av området mark att reserveras för erforderliga transformatorstationer/ fördelningsstation.

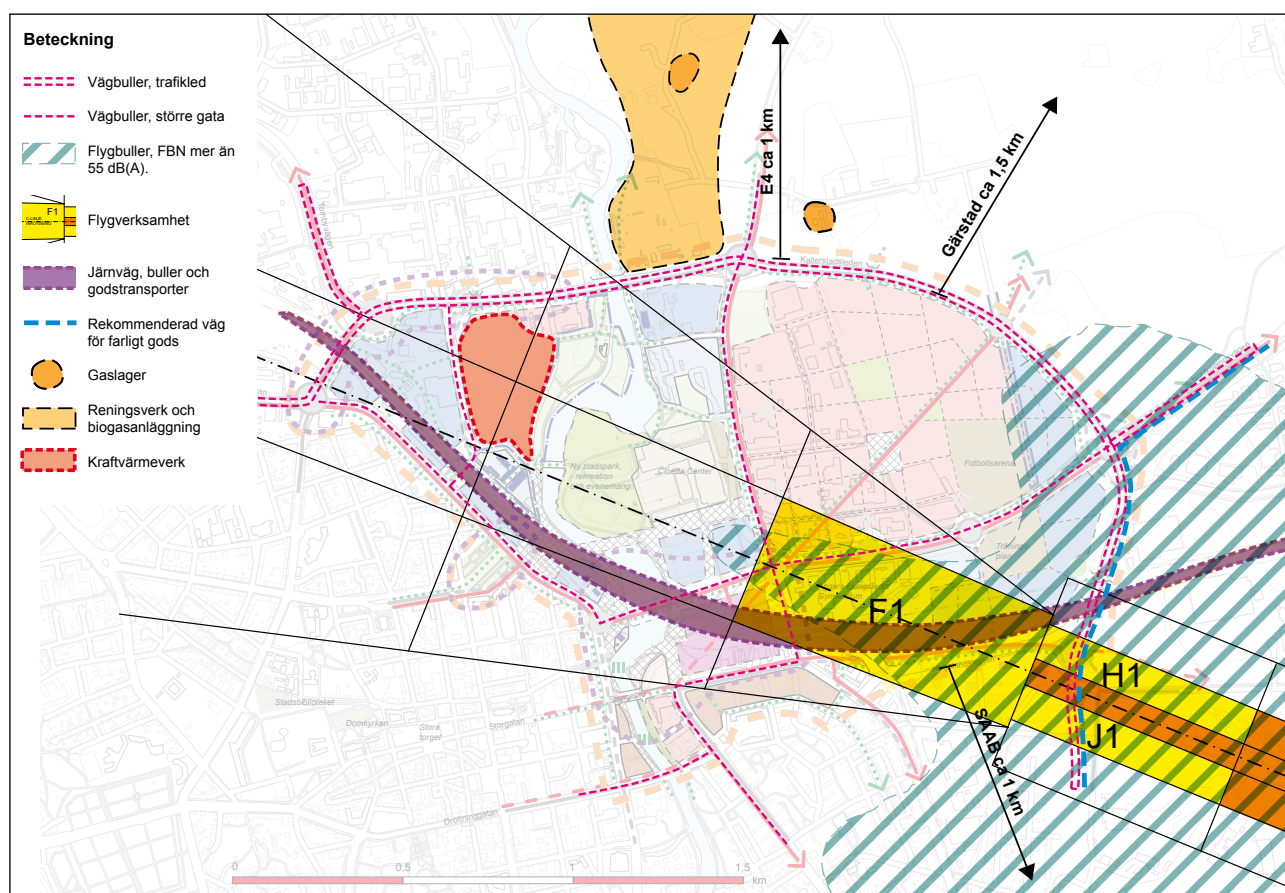
AVFALL

Avfallshämtningen inom området ska ske genom automatiserade och/eller mekaniserade system. Exempel på sådana är stationsnära eller mobila sopsugsystem (vakuumssystem), markbehållare och utvecklade container-

lösningar. Inom varje kvarter med bostads och hyresrätt måste även lösningar hittas för hushållens grovsopor och för källsorterat avfall såsom förpackningar, tidningar och farligt avfall m m om detta avfall inte kan tas hand om på annat sätt till exempel vid fastighetsnära återvinningsstationer. I samband med detaljplaneläggningen av området ska dessa frågor närmare utredas och beslutas samt erforderlig mark för anläggningar, behållare, transporter m m reserveras.

3.10 Miljö- och riskfaktorer

Detta avsnitt redovisar kommunens slutsatser och syn på hur hänsyn inom planområdet skall tas till miljö- och riskfaktorer i och i anslutning till området. Avsnittet bygger på den kommuntäckande redovisningen *Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, underlag 2010* samt vissa kompletteringar. Redovisningen är avgränsad till de frågor som är av särskild vikt för området.



Området ligger centralt i staden. Delar av det påverkas av störningar och risker från olika anläggningar i omgivningen. Detta hindrar dock inte att de allra största delarna av området har goda förutsättningar att bli bra miljöer för bostäder och annan störningskänslig markanvändning. Mindre delar av området är utsatta för buller från flyg eller andra störningar som gör att de inte är lämpliga för bostäder, men väl lämpade för verksamheter. En särskild riskanalys är genomförd för området.

VÄGTRAFIKBULLER

Bakgrund/motiv

Vägbuller i området kommer från de större vägarna i området. Kartläggningen av befintliga förhållanden visar tydligt hur bullret breder ut sig inom områden som inte har

ingen avskärmande bebyggelse. Kvartersbebyggelse med sammanhållna fasader – på det sätt som planen föreslår – bidrar effektivt till miljöer med godtagbara ljudnivåer.

Inriktning – generellt

- Generella riktvärden för trafikbuller är antagna av Riksdagen. De fastställda riktvärdena utgör den ljudkvalitet som Riksdagen angivit som långsiktigt mål. I infrastrukturpropositionen 1996/97:53 anges att utgångspunkten bör vara att riktvärdena klaras vid nybyggnad av bostäder samt vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av trafikanläggningar. Riktvärdena är dock inte rättsligt bindande, utan ska vara vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet.

- I tätastadsmiljöer är det ofta svårt att uppfylla utomhusnivåerna. Här utgör Boverkets *Allmänna råd 2008:1* en viktig grund för att möjliggöra avsteg från Riksdagens riktvärden. Råden innefattar huvudregel vid planering av nya bostäder, förutsättningar för att kunna göra avsteg från huvudregeln och principer för intresseavvägning. Linköpings kommun kommer att tillämpa dessa råd bl a i samband med detaljplanläggning.

INRIKTNING

Vid byggande av bostäder i bullerutsatta lägen så skall bebyggelsen utformas så att buller avskärmas och att en tyst sida av huset skapas. Även annan bebyggelse än bostäder bör placeras så att buller från vägar begränsas.

FLYGBULLER

Bakgrund/motiv

På grund av flygverksamheten vid två flygfält, Malmen och SAAB, är stora delar av Linköpings kommun utsatta för störningar från flygbuller. Boverkets allmänna råd 2009:1 om lokalisering av bostäder i områden utsatta för flygbuller tillämpas vid planering och byggande enligt plan- och bygglagen. För Linköpings del innebär Boverkets allmänna råd bl a att bostäder inte bör lokaliseras inom område med mer än FBN 55 dB(A). Kommunens uppfattning är att Boverkets allmänna råd är en lämplig avvägning mellan hänsyn till bullerstörningar, hänsyn till försvarsrelaterad verksamhet och önskemål om att kunna utveckla staden.

Linköpings kommun kommer att utarbeta ett tillägg till översiktsplanen som behandlar miljö- och riskfrågor. Detta tillägg kommer att behandla flygbullerfrågorna både allmänt och i förhållande till de riksintressen som berör flygbuller. Kommunen behöver emellertid redan innan ett tillägg till översiktsplanen antagits av kommunfullmäktige uttrycka en viljeinriktning när det gäller flygbuller. Kommunens inriktning innebär att kommunen ställer sig bakom Boverkets allmänna råd, vilka möjliggör den i planen föreslagna utbyggnaden. Vad Boverkets allmänna råd innebär beträffande Linköpings kommun framgår av "Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, underlag 2010".

Kommunen kan emellertid konstatera att olika statliga

myndigheter har olika synsätt beträffande flygbuller. I samband med tillståndsprövning för flygplats tillämpas miljöbalken och Naturvårdsverkets allmänna råd. Enligt kommunens uppfattning är det mycket angeläget att Boverkets allmänna råd snarast får genomslag även i miljöprövningsprocesser och att Naturvårdsverkets och Socialstyrelsens allmänna råd anpassas till Boverkets allmänna råd.

INRIKTNING

Bostäder och annan störningskänslig markanvändning bör inte lokaliseras inom område med mer än 55 dB(A) FBN.

RISKER VID FLYGVERKSAMHET

Bakgrund/motiv

Flygverksamhet över ett område innebär alltid en viss risk. En analys av risken för människor som vistas inom inflygningsområdet är gjord. Risknivån är generellt låg. Inom det gulmarkerade området F1 finns en förhöjd risk - det finns dock inte skäl att flytta någon befintlig anläggning eller verksamhet från området. Det är också rimligt att lokalisera nytt resecentrum med affärer, hotell mm till föreslaget läge öster om Stångån. De på kartan raka och distinkta gränserna mellan olika zoner är naturligtvis oskarpa. Likaså är gränsdragningen mellan olika sorters verksamheter inte heller så skarp.

INRIKTNING

Hänsyn skall tas till risk under inflygningsstråket. Inom sydvästra delen av Kallerstad (Stång) bör inte bostäder eller personintensiva verksamheter lokaliseras. Lokalisering av resecentrum till läge öster om Stångån är rimligt.

JÄRNVÄG – BULLER OCH RISKER

Bakgrund/motiv

Det är inte de snabba tågen som bullrar utan det buller som förväntas öka är den ökade trafiken med godståg. Ett separat godsspår norr om staden finns med som en långsiktig möjlighet i planeringen. Det är också godset som är den större riskfaktorn på grund av transporter av farligt gods. Enligt planerna för Ostlänken så ska godset gå på

spåren söder om snabbtågen. Generellt sett är risken för en olycka med järnvägen mycket låg. Konsekvenserna kan bli stora, men är mycket beroende av utformningen av järnvägen och kringliggande bebyggelse.

Inriktning - generellt

- Generella riktvärden för trafikbuller är antagna av Riksdagen. De fastställda riktvärdena utgör den ljudkvalitet som Riksdagen angivit som långsiktigt mål. I infrastrukturpropositionen 1996/97:53 anges att utgångspunkten bör vara att riktvärdena klaras vid nybyggnad av bostäder samt vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av trafikaneläggningar. Riktvärdena är dock inte rättsligt bindande, utan ska vara vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet.
- I täta stadsmiljöer är det ofta svårt att uppfylla utomhusnivåerna. Här utgör Boverkets Allmänna råd 2008:1 en viktig grund för att möjliggöra avsteg från Riksdagens riktvärden. Råden innefattar huvudregel vid planering av nya bostäder, förutsättningar för att kunna göra avsteg från huvudregeln och principer för intresseavvägning. Linköpings kommun kommer att tillämpa dessa råd bl a i samband med detaljplanläggning.

Några nationellt fastlagda och tydliga krav eller riktlinjer avseende vilka risker som kan tolereras och vilka som måste åtgärdas finns inte. Däremot har lokala riktlinjer utvecklats inom vissa Länsstyrelser och kommuner, särskilt vad gäller byggnation utmed transportleder för farligt gods. Linköping kommun tillämpar följande rekommendationer med hänsyn till farligt gods när det gäller byggnation vid järnväg:

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

För järnväg gäller dessutom en rekommendation om att ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter ska hållas med hänsyn till urspåringsrisken samt möjliggöra räddningsinsatser.

Kortare avstånd kan accepteras efter åtgärder och om en riskanalys visar att risken är acceptabel.

INRIKTNING

Vid utformning av broar och andra anläggningar för järnvägen genom staden skall utformningen väljas som reducerar bullerspridningen och vibrationer samt minskar risken för olyckor och begränsar eventuella konsekvenser.

Vid byggande av bostäder i bullerutsatta lägen så skall bebyggelsen utformas så att buller avskärmats och att en tyst sida av huset skapas. Även annan bebyggelse än bostäder bör placeras så att buller från järnvägen begränsas till den offentliga miljön.

För att uppnå en effektiv markanvändning och en stadsmässig täthet i stadens centrala delar är det önskvärt att bygga närmare järnvägen än de rekommenderade skyddsavstånden. Kortare avstånd än de rekommenderade kan accepteras genom att en riskanalys/-bedömning visar vilka åtgärder som behöver vidtas för att riskerna skall bli acceptabla för den planerade bebyggelsen.

Lokalisering av butiker, restauranger, hotell mm till resecentrum är rimlig. Särskild analys av utformning av järnväg och bebyggelse inom resecentrum ska genomföras i den fortsatta planeringen.

TRANSPORTER AV FARLIGT GODS PÅ VÄG Bakgrund/motiv

I dag är Kallerstadsleden, Norrköpingsvägen öster om området och Hagalundsvägen – Gamla Tanneforsvägen (Rv 35) rekommenderade vägar för transporter av farligt gods. I framtiden kommer delar av dessa att utgå och Östra länken och Norrköpingsvägen öster området kommer att kvarstå. Med hänsyn till buller från flyg är inte lämpligt att lokalisera bostäder i anslutning till framtida rekommenderade vägar för transport av farligt gods.

INRIKTNING

Bebyggelse längs vägar inom området som är rekommenderade för farligt gods bör placeras minst 20 meter från vägbanan.

RENINGSVERK, BIOGASANLÄGGNING OCH GASLAGER

Bakgrund/motiv

Norr om Kallerstadsleden ligger reningsverk och biogasanläggning. Dessa anläggningar påverkar omgivningen med bland annat lukt. Lukten kommer dels från den kontinuerliga verksamheten dels från tillfälliga åtgärder och driftstörningar. Stångåstråket som är ett väsentligt rekreationstråk för hela staden längs med stadens enda större vatten påverkas och lukt förekommer från biogasanläggningen när man passerar Linköping på E4an. Det är rimligt att åtgärder vidtas för att reducera luktspridning från dessa anläggningar men även från andra luktkällor i staden

I biogasanläggningen pågår åtgärder för att reducera lukten så att det normalt inte skall lukta på E4an (200 m från anläggningen). När detta är genomfört kommer lukt från biogasanläggningen normalt inte komma att förekomma inom något större område. Även om åtgärder genomförs i anläggningarna så finns det även i framtiden en risk för tillfälliga större luktsläpp. Om detta inträffar vid en ogynnsam vädersituation finns en risk för luktstörningar i en stor del av staden. Dessa händelser kommer efter åtgärder att inträffa mera sällan.

De åtgärder som kan genomföras för att minska eller helt ta bort luktspridningen från anläggningarna innebär att luktspridande delar av anläggningarna byggs in till slutna system och att den utgående ventilationsluften renas. Exempel på förhållanden i andra kommuner, se bilaga.

Luktspridningen från anläggningarna påverkas av utsläppsstorlek, vindriktning, vindstyrka, luftskiktning och topografi. Den förhärskande vindriktningen i Linköping är från sydväst. Dessa vindar är i allmänhet kraftiga och bidrar till snabb utblandning och försvagning av luktsläpp. För svaga vindar med stabil luftskiktning – som breder ut lukten över omgivningen – så är riktningar från ost och sydost dominerande. Ogynnsamma vädersituationer kan dock uppstå med alla vindriktningar. Den riktning där spridningen av lukt är allra minst är mot sydost, alltså Kallerstad (Stång). Området väster om Stångån är mera stört av lukt från reningsverket och biogasanläggning.

Det finns inga vedertagna svenska regler för vad som kan anses vara god luktmiljö eller acceptabla störningar. Graden av störning beror bland annat på frekvens och intensi-

tet. Största delen av området öster om Gumpekullavägen bedöms kunna bebyggas med bostäder eller annan känslig markanvändning. På grundval av hitillsvarande utredningar bedömer kommunen att det behöver genomföras ytterligare utredningar som klarlägger vilka åtgärder som behövs i anläggningarna innan bebyggelse sker närmare anläggningarna än ca 500 meter.

Inom ett område 200 meter från ett reningsverk anses det finnas en risk för smittspridning via aerosoler (små partiklar eller vattendroppar i luften). Vid helt inbyggda anläggningar bör man dock kunna räkna med att sådana inte förekommer.

Norr om området vid Gumpekulla ligger en depå för biogas. I denna lagras gasen i komprimerad form för distribution till tankställen. Kring depån finns ett skyddsavstånd på upp till 100 meter beroende på skyddsobjekt och byggnadsteknik. Detta avstånd sträcker sig fram till Kallerstadsleden och påverkar inte markanvändningen i planområdet.

INRIKTNING

Hela området öster om Gumpekullavägen kan med hänsyn till reningsverket bebyggas med bostäder. Åtgärder i reningsverket kan behöva genomföras innan bebyggelse i de norra delarna.

I området väster om Stångån bör frågan om luktstörningar utredas vidare.

KRAFTVÄRMEVERK

Bakgrund/motiv

Området väster om Stångån, där kraftvärmeverket är beläget, har idag en industriell karaktär. Ambitionen är att omvandla hela området till en del av innerstaden med blandad stadsbebyggelse. Bränslet till verket består till allra största delen av biobränsle som transporteras från Gärstad. Lagerhållningen på platsen är begränsad. I sin nuvarande form har verket en betydande inverkan på sin näromgivning. För området öster om Gumpekullavägen är påverkan försumbar.

Förändringen är långsiktig och vid beslut om markanvändning i området skall hänsyn tas till verket så länge det finns kvar. Innan genomförandebeslut kommer ytterligare

utredningar att genomföras om ekonomi, konsekvenser och tidplan m m.

INRIKTNING

Så länge kraftvärmeverket finns kvar på nuvarande plats skall hänsyn tas till verket vid beslut om markanvändning m m väster om Stångån.

NÄRHET TILL STÖRRE INDUSTRIANLÄGGNINGAR

Bakgrund/motiv

Avståndet till Gärstad med kraftvärmeverk mm är ca 1,5 km, till SAABs industrier ca 1 km. Som större industri kan även E4an räknas.

INRIKTNING

Med de avstånd som finns så bedöms risken för störningar till området av olyckor i anläggningarna som rimlig.

FÖRORENAD MARK

Bakgrund/motiv

Karta och tabell med kända förekomster av förorenad mark i området redovisas i planeringsförutsättningar. Förutom de dokumenterade förekomsterna så krävs uppmärksamhet vid byggande i området på platser där det i dag är bensinstationer och liknande.

INRIKTNING

Fördjupade undersökningar bör göras innan åtgärder genomförs i områden med markföroreningar.

ÖVERSVÄMNINGAR

Bakgrund/motiv

Stångån genom området är reglerad och har ett höjd på ytan ovanför Nykvarns sluss på + 3,20 - +3,57. Nedanför slussen så följer Stångån vattenståndet i Roxen. Vid extrema regn kan vattnet stiga. En detaljerad översvämningsskartering är gjord längs Motala ström, Roxen och Stångån. Vid 100-årsflöde så stiger vattnet i Stångån uppströms Nykvarn med ca 1 meter i planområdets södra del och några decimeter i områdets norra del. Nedströms Nykvarn så stiger vattnet ca 2 meter över medelvatten vilket

innebär ca 0,5 meter över högsta högvatten. Vid extremare situationer än 100-årsflöden så stiger vattnet ytterligare. En rimlig riskavvägning är att använda 100-årsflöde som normalt dimensionerande vattenstånd. Känsliga och viktiga anläggningar bör ha större marginaler.

Inriktning - generellt

Områden med 100-årsflöde, 1000-årsflöde och högsta dimensionerande flöde redovisas på separat karta. Redovisningen av 100-års och 1000-års flöden utgår från att på kartan redovisade invallningar är tillräckligt höga och håller tillräckligt hög kvalitet. I Linköpings kommun kommer följande rekommendationer att tillämpas:

- Det ska klarläggas om invallningarna vid Roxen och Stångån är tillräckliga när det gäller omfattning, höjd och kvalitet. Detta kan innebära att tidigare utredningar behöver kompletteras. Erforderliga åtgärder ska vidtas.
- I områden som hotas av 100-årsflöde (vattennivå upp till 1,86 m) eller 1000-årsflöde (vattennivå upp till 2,43 m) bör det inte tillkomma någon bebyggelse alls, med undantag för enkla byggnader som garage och uthus.
- Inom områden som hotas av högsta dimensionerande flöde (d v s en återkomsttid i storleksordningen 10 000 år och en vattennivå upp till 3,30 m), kan samhällsfunktioner av mindre vikt (ex. byggnader av lägre värde, eller mer robust konstruktion, vägar med förbifartsmöjligheter, enstaka villor, fritidshus samt mindre industrier med liten miljöpåverkan) lokaliseras utan att någon riskanalys görs.
- Om man önskar använda marken till andra funktioner än de rekommenderade bör en riskanalys genomföras. Riskanalysen ska klargöra om och i så fall vilka åtgärder som är rimliga att vidta med avseende på risken för översvämning, typ av byggnad, kostnader mm.

SKREDRISKER

Huvuddelen av stränderna utmed Stångån är tillräckligt utredda och stabila. För vissa sträckor är stabiliteten inte tillräckligt utredd. Det ska dock förtydligas att det idag inte råder omedelbar skredrisk inom rödmarkerade områden, men att de ej är utredda tillräckligt för att helt klassa dem som stabila.

INRIKTNING

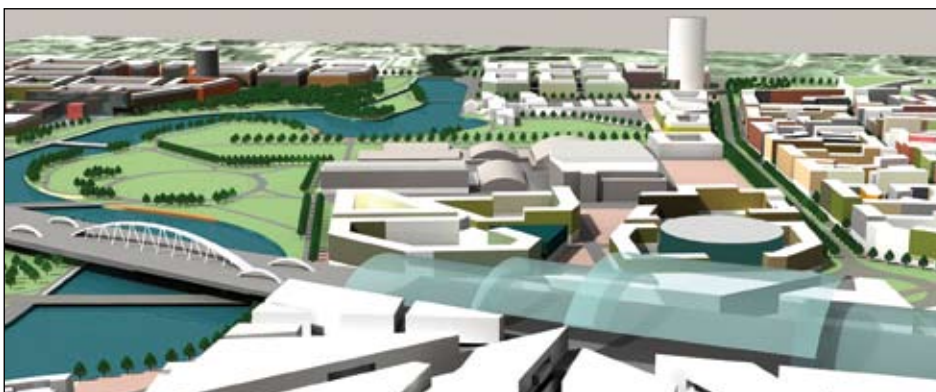
Fördjupade undersökningar ska göras innan åtgärder genomförs i områden där stabiliteten inte är tillräckligt utredd.

4 Illustrationer

I detta avsnitt illustreras möjliga utformningar av delar av de offentliga miljöerna inom planområdet. Illustrationerna i kapitlet visar delvis olika utformning av platser och miljöer. Detta är ett uttryck för att detaljutformningen av området inte är bestämd.

De offentliga miljöerna är stadens gemensamma rum. Det är de som bildar stadens strukturer och de är viktiga i det sociala skeendet som mötesplatser. En gata är inte bara en fråga om trafik, det är minst lika mycket en vistelse- och mötesplats. Olika gator och andra offentliga rum har olika förutsättningar och olika uppgifter och ska därför gestaltas på olika sätt. Kvalitén och känslan i de offentliga mil-

jöerna är helt avgörande för områdets kvalitet och attraktivitet och för förutsättningarna att stadsliv skall uppstå. En del av miljöns kvalitéer är konstnärlig utsmyckning. Området innehåller ett stort antal offentliga platser med olika förutsättningar och som ska fylla olika funktioner i stadsväven.



Modellbild som visar del av Stångåstråket i dess nya tappning.

Stångåstråket

Stångåstråket genom planområdet är ett av stadens viktiga stråk. Stråkets norra del som har tonvikt på det gröna innehåller Nykvarnsparken som självklart bevaras och kompletteras med föreslagen ny stadspark väster om Cloetta Center ("Stångebroparken"). När staden växer över

ån förändras självklart förutsättningarna och i planområdets södra del föreslås därför att stråket får en mer urban park- och torgkaraktär. Till exempel ett nytt torg framför det nya resecentrumet.



Diagonalen i trakten av torget.



En bostadsgata i anslutning till ett parkområde.

Livet i staden

GATOR, TORG OCH PARKER

Gatan och torget är urtypen för staden. Gatorna är miljöer för trafik och rörelse men också för möten och stadens olika sociala spel. Planen innehåller gatumiljöer av vitt

skiftande slag och det är väsentligt att de utformas väl utifrån sina respektive förutsättningar.

”Kallerstadstorget”

För att ett torg ska bli ett torg måste det uppfylla minst två



Norrköpingvägen som den skulle kunna se ut i ny sträckning norr om nytt resecentrum.



Platsen framför resecentrum mot Stångån har många förutsättningar att bli en attraktiv samlingsplats där eftermiddagssolen speglar sig i Stångån.

villkor. Det skall vara en yta som är tilltalade att vistas på och det skall omges av byggnader som innehåller verksamheter som ger torget liv.

I den nya stadsdelen Kallerstad föreslår planen att det skall skapas ett centralt torg. Torget som korsas av kol-

ektivtrafikstråket har goda förutsättningar att bli en central punkt i stadsdelen och en viktig del av identiteten. Det bör utformas med stor omsorg och det är också viktigt att den omgivande bebyggelsen får ett innehåll som ger torget liv.



Linköping från öster i dag.



Linköping från öster i framtiden.

INNERSTADEN VÄXER ÖVER ÅN

Innerstaden växer över ån är en långsiktig vision som ska genomföras i etapper. Målbilden - en levande innerstad med Stångån i stadens hjärta – må ändock hållas levande. Bildarna på detta uppslag illustrerar målbilden om en framtida utvidgad innerstad. De visar en varierad rutnäts-

struktur som både innehåller uppfattbar ordning och variationer. Det framtida Linköping kommer inte att se ut precis på det sätt som bilderna visar – däremot kan det vara ett område om har kvalitéerna av en ordnad, spännande och trivsamt innerstad där människor möts.



Stångån och Stångebrofältet i dag.



I framtiden – Stångån mitt i staden.



För sammanhanget i den centrala staden är sammanhängande stråk viktiga. Bilden illustrerar hur en sammanhängande innerstad finns runt Stångån och hur de två huvudstråken Storgatan – Diagonalen och Kultur- och evenemangsstråket är viktiga länkar. Den visar också hur flera broar över ån bidrar till en sammanhållen innerstad.

BROAR

Stångån är både sammanbindande och en barriär som vi behöver ta oss över. Utformningen av de broar som behövs är utomordentligt viktig. De broar som illustreras här är en av många möjliga idéer om hur en bro kan se ut. De olika broarna ska naturligtvis också ges olika form och uttryck som stämmer överens med funktionen och platsen.



Järnvägsbron sedd från parkområdet öster om Cloetta Center.



Järnvägsbron sedd från Stångebro. Den nya Tullbron som kan anas framför måste också ges en medveten utformning.

Stångebrosparken

IDÉSKISS 1



Illustration. Idéskiss Stångebrosparken. Helen Hasselberg Tyréns AB.

Den nya Stångebrosparken har mycket fina kvalitéer. Den långa strandlinjen ger närhet till vattnet. Gott om bryggor gör vattnet tillgängligt och vattenkontakten påtaglig. Stora, öppna ytor lockar till olika former av aktivitet för alla åldrar. En rotunda, kantad av vindflöjlar i glada färger på höga stolpar, blir ett landmärke och en samlingsplats. En gångbro från västra stranden leder mot rotundan och den nya bryggan med café. Bron är en länk i ett kommande kulturstråk. I parken kan olika kulturevenemang, skulpturinstallationer m m arrangeras.

Den södra delen av parken blir mer aktiv med temalekplats vatten – vind, kanotuthyrning, beachvolleybollplaner, klättervägg och en konstgräsplan med fulla mått. På vintern spolas planen och en stor skridskoplan blir tillgänglig för alla. Planen ligger lite nedsänkt och har långa läktarplan utmed sidorna.

Den norra delen av parken utformas med mjuka terrängformer som skapar oväntade rum. Över de böljande ytorna planteras lundar av träd med vackra kvalitéer under olika årstider. En rhododendrondal i ett bergsparti blir en attraktion i maj.

Kring det vackra vattenrummet mot Tekniska Verken byggs en omslutande brygga så man lätt kommer ner till vattnet. Grillplatser ordnas på udden där kvällssolen når ner.

Vidstående två idéskisser till ny stadspark med plats för rekreation, friluftsliv och tillfälliga evenemang är två helt olika idéer hur detta kan gestaltas. Syftet med skisserna

IDÉSKISS 2



Illustration. Idéskiss Stångebroparken. Gora Art&Landscape.

Stångebroparkens kvaliteter:

- Fokuspunkt för det framtida Linköping, både för evenemang och för rekreation, möten och naturupplevelser.
- Kompletterar Linköpings fina parkutbud och natur med nya parkrum och möjligheter.
- Två distinkta parkrum, den backiga ekskogen och den vindskyddade flexibla stora gräsytan i mitten. I ekskogen ligger distinkta dungar infällda, av svarttall, himalajabjörk, kaukasisk vingnöt och körsbär.
- Vindskyddade dalsänkor med olika karaktär anläggs för uppehåll längs vattnet. Den befintliga växtligheten bevaras och kompletteras med karaktärsskapande vattennära växter.
- Samspelar med ån och de västra och norra kajerna. Utgör tillsammans med industriarvet mot norr och parken mot väster ett utvecklingsbart, varierande och spännande rekreations- och parkområde.
- Parken är robust. Det backiga landskapet utgörs av byggmassorna från Linköpings planerade byggnationer. Parken blir en lunga i staden. Den stora trädvolymen binder koldioxid.
- Stångebroparken är en unik, innovativ och spännande park, som inbjuder till utforskning, aktivitet, lek och mångfald.

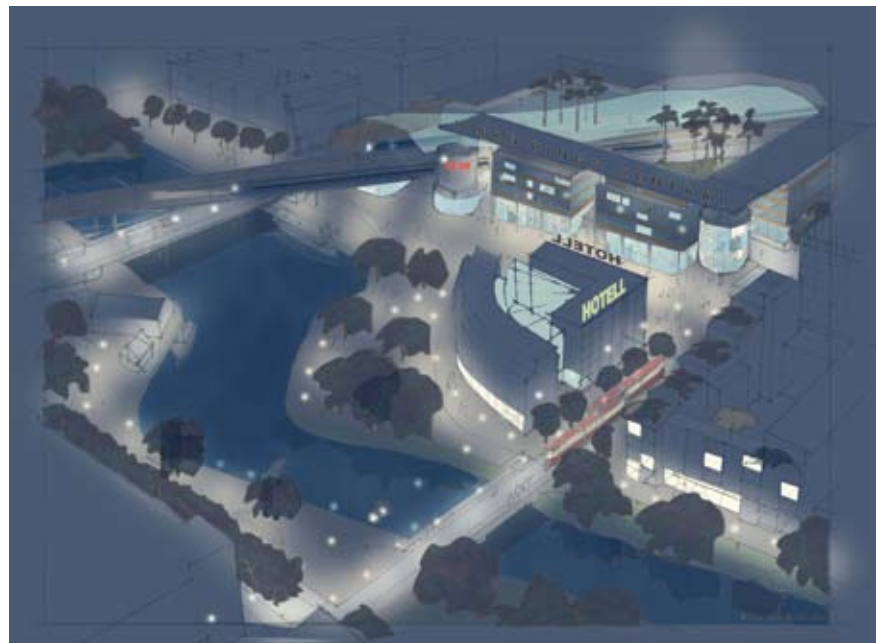
är att vara underlag för en fortsatt diskussion om hur detta område med sina unika förutsättningar skall användas och hur vi ska forma framtidens stadspark.



RESECENTRUM OCH STÅNGÅN

Resecentrum möter vandraren längs Storgatan ganska snart efter passagen av Stångebro vid Stångebroplan. En plan som i dag mera är ett namn än en faktisk plats och som bör återupprättas som en palts där diagonalen möter Nya och Gamla Tanneforsvägen. Ytan mellan resecentrum och Stångån har utomordentliga förutsättningar att bli ett trevligt torg med eftermiddagssol vid vattnet.

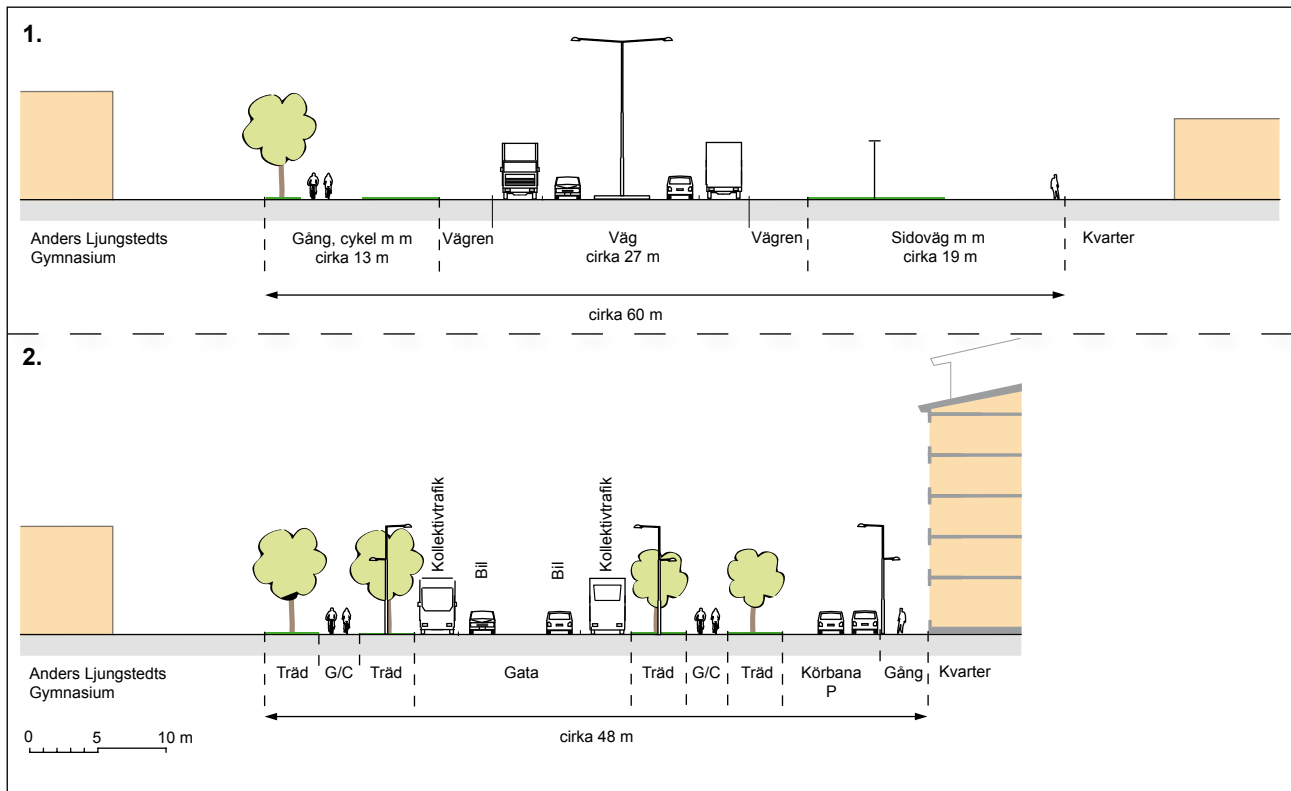
Sammanhanget över ån är beroende av kontinuitet i stråken. Vad som händer på platsen för nuvarande brandstation – Kv Konsuln – är därför mycket viktigt. Det kvarteret liksom kvarteret med Scandic måste ha bottenvåningar med



Dag och natt. En idéillustration till hur resecentrum med torg mot Stångån skulle kunna gestaltas.

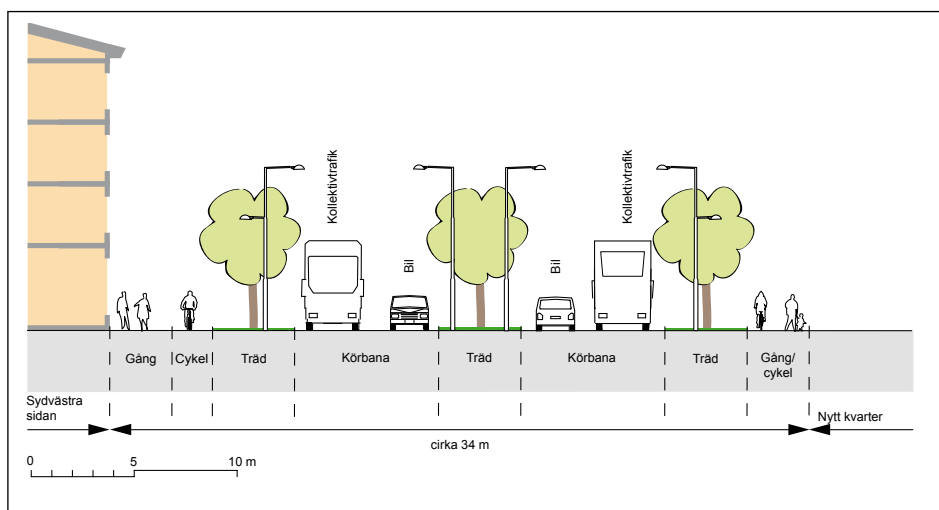
intressanta verksamheter för att stadslivsstråket från Storgatan över ån skall bli sammanhängande.

GATUSEKTIONER – NÅGRA EXEMPEL



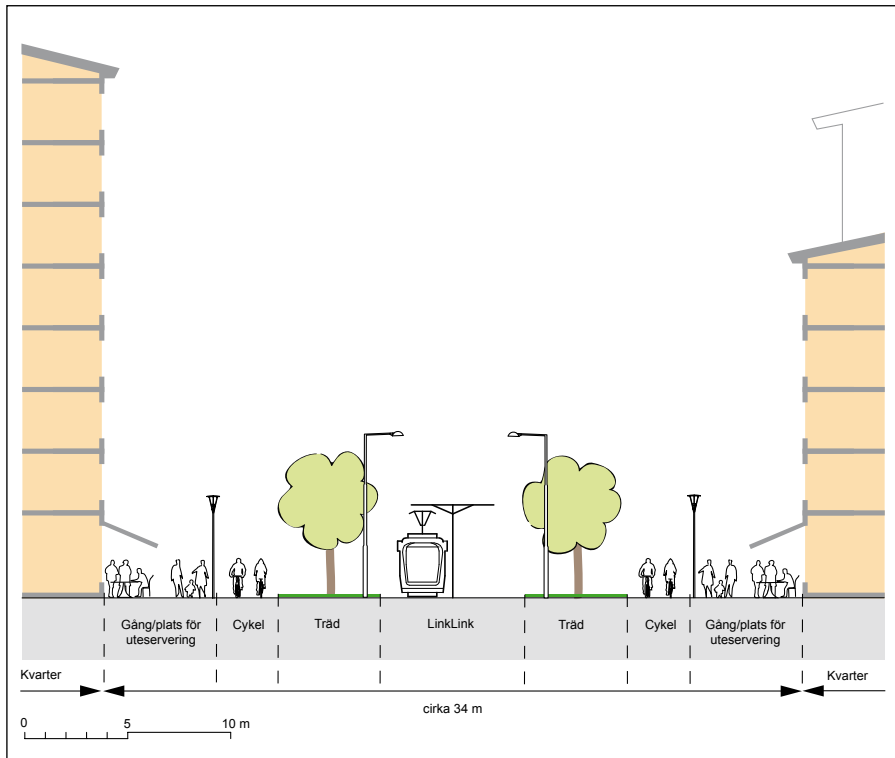
1. Norrköpingsvägen som den ser ut i dag vid Anders Ljungstedts Gymnasium. Vägen är entrén till staden från öster. Dagens utseende karaktäriseras av stora asfaltytor och otydliga rumsbildningar. Varken dagens eller de prognostiserade trafikmängderna kräver så här mycket utrymme.

2. Norrköpingsvägen som den skulle kunna se ut efter ombyggnad till stadsmässighet och med ny bebyggelse i Kallerstad. En stadsmässig miljö som ger entrén till staden rättvisa. Kollektivtrafikens framkomlighet säkras med separata körfält. Öster om Vigfastrondellen kan sektionen utformas utan parallell angöringsgata.

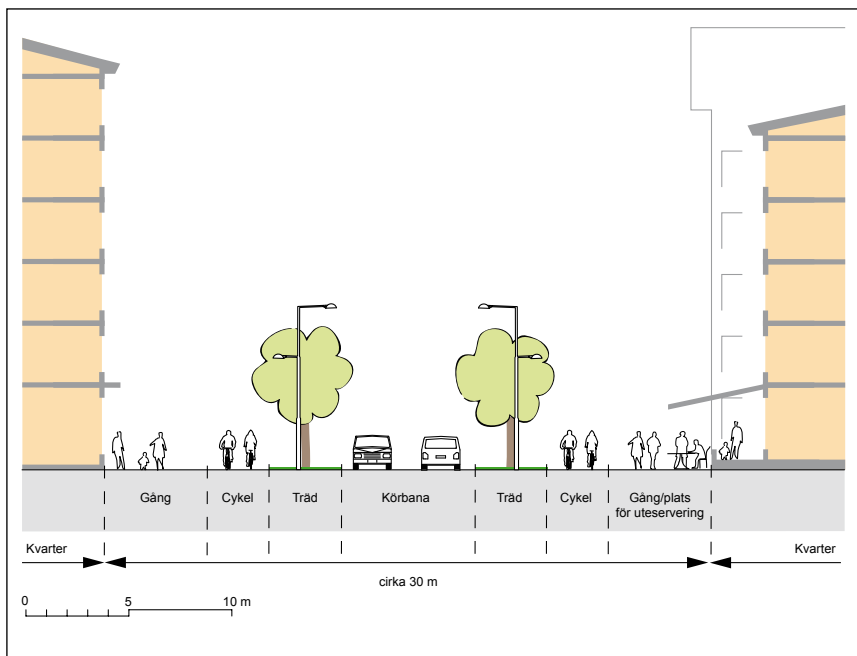


Järnvägsgatan, på delen mellan Hamngatan och Järnvägs-parken, som den skulle kunna se ut efter ombyggnad till stadsgata med Tempo 40. Separata körfält säkrar kollektivtrafikens framkomlighet.

Kallerstad - en stadsdel med plats för människor och möten, en stadsdel med träd i gatorna.



Diagonalen fyller en viktig uppgift för kontakten mellan resecentrum och Kallerstad. Den är också Storgatans fortsättning som ett avlänkat stråk genom resecentrum mot nordost. I huvuddelen av sträckningen genom Kallerstad är stråket förbehållet kollektivtrafik och cyklister och med generös plats för stadsliv.



Huvudstråk. Från entrétorget vid Cloetta Center och österut genom Kallerstad visar planen en gata som ingår i kultur- och evenemangsstråket. Den är ett huvudstråk och erbjuder plats för folkströmmar till och från arenorna och också plats för service och folkliv.

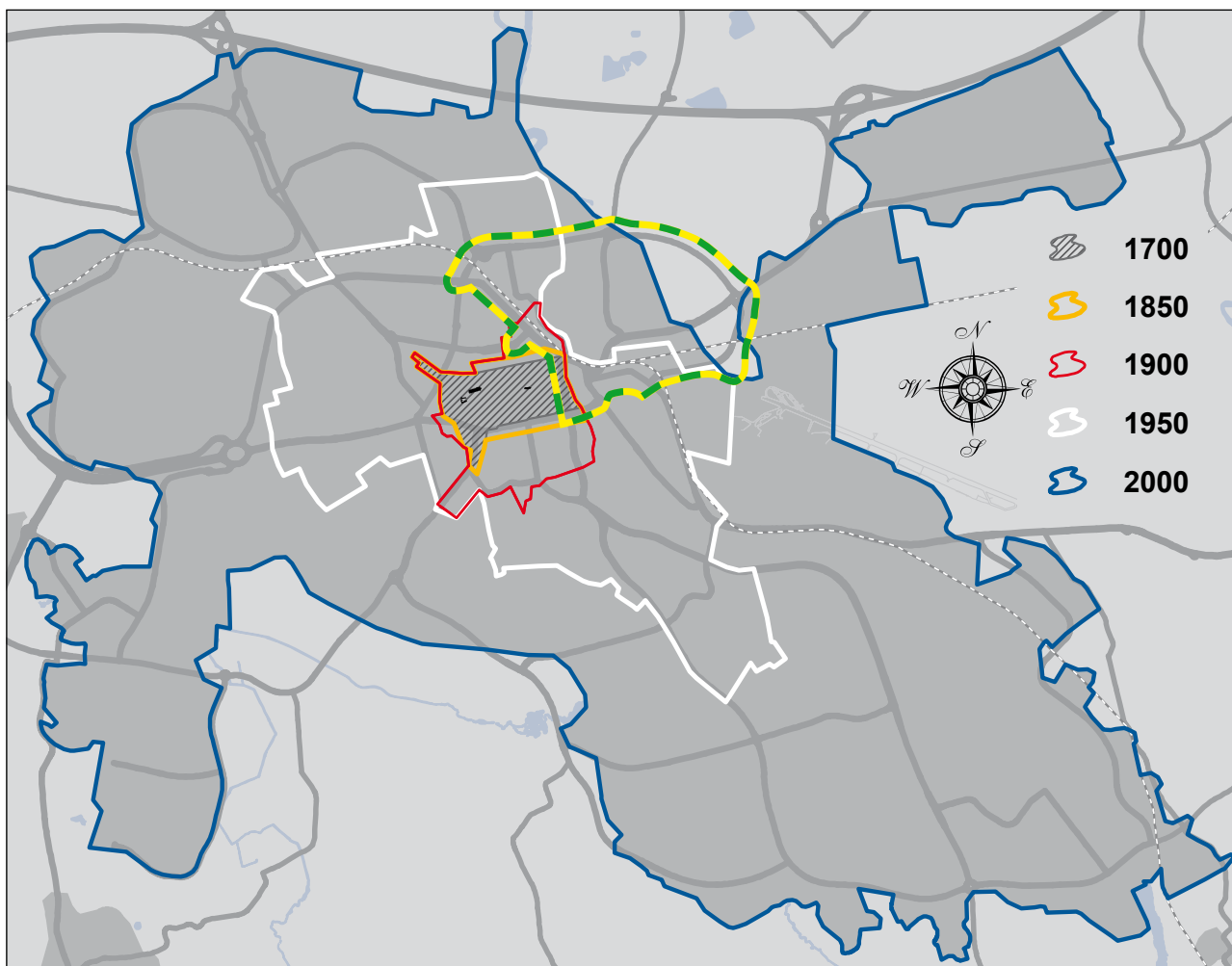


5 Genomförandestrategier

Utgångspunkter

Detta är en översiktplan för en del av staden Linköping. Syftet är i korthet att möjliggöra byggandet av ett nytt resecentrum och att bygga ut innerstaden. Det samlade byggandet och andra åtgärder som planen föreslår är omfattande. Tidsperspektivet för allt som planen omfattar är långt, kanske cirka 50 år. Samtidigt är perspektivet kort, det första byggandet kommer att ske omgående. I

det långa tidsperspektivet kan man dock se att sammanhängande områden med ny stadsmiljö kommer att stå färdiga långt tidigare. Tempot i utvecklingen kommer också att växla beroende på konjunkturen och efterfrågan och det långa tidsperspektivet kan komma att krympa. Det är också viktigt att notera att stadsutvecklingen inom Kallerstad till stora delar kan ske oberoende av byggande av ny järnväg.



Det gul-gröna området visar denna plans område. Det består till största delen av redan tidigare bebyggda områden som föreslås förtätas. Läget i staden bidrar också till en rundare och mer sammanhållen stad.

Kommunens avsikt är att driva utvecklingen inom området med följande strategier

Strategi 1 – delaktighet och förankring

Planeringens uppgift är att vara en förberedelse för framtiden och att styra utvecklingen i önskad riktning. Vi avser att förankra planens grundläggande inriktning med stabila intressenter för långsiktiga allianser. Planeringen

kommer att hållas aktuell och linköpingsborna kommer att vara delaktiga.

Strategi 2 – kommunen har en ledarroll

I det inledande skedet - men också senare - så är vad kom-

munen gör betydelsefullt. Detta gäller alla handlingar som är förbundna med det projekt som planen innebär. Kommunen kommer att visa att den tror på idéerna och visa sin vilja i handling.

Strategi 3 – samarbete med andra intressenter

Det är självklart fler än kommunen som skall delta i utvecklingen av området. Samarbete sker med fastighetsägare i området och kommer att utvecklas med andra fastighetsägare, byggherrar och intressenter.

Strategi 4 - stegvis genomförande

Rom byggdes inte på en dag. Byggandet kommer att ske i etapper, för att vara ekonomiskt rimligt och för att möta marknaden och efterfrågan. Vår inriktning är också att arbeta med etapper som gör att innerstaden växer ut sammanhängande. Området väster om Stångån där kraftvärmeverket finns i dag är en etapp som ligger i det längre tidsperspektivet.

Strategi 5 - uthållighet

Översiktlig planering är långsiktig och strategisk. Denna plan tar ett stort och långsiktigt grepp på en utveckling av Linköpings innerstad. Även om förhållandena kan komma att förändras i framtiden kommer vi att arbeta vidare med utgångspunkt från de grundläggande idéerna och upprätthålla kvaliteten på det som genomförs.

Strategi 6 - handling

Vi kommer att på olika sätt initiera projekt som visar att utvecklingen har kommit igång och att den fortsätter. Det kommunala bolaget ResMex har här en uppgift att agera.

Tidsperspektiv

I det långa tidsperspektivet som planen har så kan det i alla fall urskiljas tre tidsperioder. Angivna år - som är ungefärliga - förutsätter att planeringen och genomförandet av Ostlänken rullar på.

1. De närmaste åren innan byggandet av ny järnväg och nytt resecentrum kommer igång. Tidsperiod 0 - 5 år.
2. Åren då järnväg, nytt resecentrum och det som hänger ihop med detta byggs. Kan börja om cirka 5 år och kommer sannolikt att ta närmare tio år, tidsperiod alltså 6 - 15 år från nu. Denna epok kommer att innebära stora insatser i byggande och förändring av området och även temporära lösningar kan komma att behövas.

3. Tiden efter att resecentrum m m är byggt och då området fortsätter att utvecklas under många år. Tidsperiod år 16 och framåt.

Slutsatser för området

Under de närmaste åren så kommer planeringen att inriktas på:

- Planera och förbereda genomförandet av ny järnväg och nytt resecentrum m m.
- Flyttning av brandstationen. Detta område är strategiskt och en viktig startmarkör för innerstadens utvidgning över Stångån.
- Genomföra delar av utbyggnaden av Kallerstad. Ny fotbollsarena och ny bebyggelse i anslutning till denna är också en viktig startmarkör.
- Hamngatan byggs om till gata med stadsmässig utformning samtidigt som Östra länken invigs så att det skapas ett nytt biltrafikmönster i staden.
- Norrköpingsvägen mellan Gumpekullavägen och Kallerstadsrondellen byggs om till stadsgata.
- Vissa åtgärder på Järnvägsgatan kan också vara motiverade för att skapa en konsekvent trafikmiljö. Fullständig ombyggnad bör dock antagligen vänta tills ny järnväg är byggd.

Etappen genomförande av ny järnväg och nytt resecentrum kommer att vara omfattande. Själva järnvägsbygget genom staden med ny bro över Stångån är ett stort projekt där tillfälliga trafiklösningar kommer att behövas. Själva resecentrumbygget innebär också ny- eller ombyggnad av broar och passager under järnvägen m m för omläggning av trafiksystemet. I detta skede kommer också nuvarande resecentrum att få ny användning.

Vissa åtgärder inom planområdet är inte beroende av när järnväg och nytt resecentrum byggs, de tydligaste är:

- Ny stadspark väster om Cloetta Center ("Stångebroparken"). Detta kan bli en av symbolerna för det nya Linköping. Kan göras utan att invänta andra åtgärder i området. Den nya bron över Stångån söder om parken kan dock eventuellt vara svår att genomföra innan den nya järnvägen med sin bro är på plats.
- Utbyggnad av Kallerstadsleden till fyra körfält och ombyggnad av trafikplatsen vid Tornbyvägen m m. Åtgärder här är inte avhängiga vad som händer inom planområdet utan måste ses som del av stadens trafiknät och hur detta skall utvecklas.

6 Konsekvensbeskrivningar

Konsekvensanalyser kan genomföras på flera olika sätt. I de följande av snitten redovisas på traditionellt sätt: MKB, ekonomiska konsekvenser och sociala konsekvenser. Till stöd för egna reflektioner över begreppen hållbarhet och konsekvens redovisas nedan en tabell med ett förslag till perspektiv och aspekter som kan vara relevanta att beakta i planeringen. Tabellen kommer från ”AGENDA EKN, Förslag till planeringsunderlag - För allsidig och kreativ problemlösning”, Jerker Söderlind, KTH, 2002.

<h3>Agenda EKN</h3> <p>Förslag till planeringsunderlag För allsidig och kreativ problemlösning</p>				
PERSPEKTIV ASPEKTER	EKONOMISKT PERSPEKTIV E	KULTURELLT PERSPEKTIV K	NATURGIVET PERSPEKTIV N	SAMLAT PERSPEKTIV ASPEKT FÖR ASPEKT
EKN 1 RESURSER (Undersökning av befintliga förhållanden)	Finansiellt kapital Avkastning, lönsamhet, produktion, ekonomiska flöden och samband	Socialt kapital Kunskap, erfarenheter, levnadsvisdom, sociala flöden och samband	Ekologiskt kapital Ekosystemets (reproduktionsförmåga, materiella flöden och samband)	EFFEKTIVT RESURS- UTNYTTJANDE
EKN 2 POTENTIAL (Kartläggning av framtida möjligheter)	Ekonomisk utveckling Möjlighet att öka sysselsättning, tillväxt, gynna nya affärsidéer	Kulturell utveckling Möjlighet att förverkliga politiska och privata visioner och ambitioner	Miljömässig utveckling Möjlighet att tillämpa teknik och kunskap för god miljö	UTVECKLING OCH TILLVÄXT
EKN 3 HÅLLBARHET	Ekonomiskt kretslopp Tillvaratagande av äldre investeringar, långsiktig ekonomisk avkastning	Kulturellt kretslopp Sammanhållning, solidaritet, gemensamt ansvarstagande	Naturligt kretslopp Återanvändning och återskapande av materiella resurser	LÅNGSIKTIGT ROBUST
EKN 4 MÅNGFALD	Ekonomisk mångfald Varierade företagsstrukturer/ kostnadsnivåer konkurrens, ej monopol	Kulturell mångfald Respekt och möjlighet för olika lösningar och synsätt, pluralism	Biologisk mångfald Artrikedom, bevarande av komplexa ekosystem och jordens "genbank"	ANPASSBARHET
EKN 5 FÖRSIKTIGHET	Kalkyl-princip Låg investeringsströskel, etapper, föränderbarhet, låg ekonomisk risk	Historie-princip Historiskt arv, dialogen med de döda, samverkan mellan befintligt och nytt	Om 100 år-princip Ej tillfoga ekosystemet negativa och irreversibla skador, respekt för natur	KONTINUITET
EKN 6 SUBSIDIARITET	Jämvikts-princip Rationell maktfördelning privat/ offentligt, lokalt/centralt	Frihets-princip Korta beslutsvägar, lokalt ansvar, möjlighet att förverkliga drömmar	Närhets-princip Restprodukter/störningar tas om hand "vid källan" lokalt ansvar/produktion	ANSVAR
EKN 7 ATTRAKTIVITET	Investerings-princip Förslag inspirerar till att investera, "an offer you can't refuse"	Engagemangs-princip Förslag bemöts med entusiasm och glädje av användare och brukare	Växtkrafts-princip Förslag ger förutsättning för ekologisk rikedom, "Edens lustgård"	VILJA
EKN 8 SYNERGI	Fördels-princip Samverkan mellan olika ekonomiska intressen, "vinna-vinna"-lösningar	Deltagande-princip Samverkan mellan olika aktörer, öppen process och diskussion	Samspeles-princip Samverkan mellan stad-land, byggnad-landskap, människa-miljö	SAMVERKAN
EKN 9 BENCHMARKING	Ekonomisk kvalitetsdiskussion genom referenser/jämförelser	Kulturell kvalitetsdiskussion genom referenser/jämförelser	Miljömässig kvalitetsdiskussion genom referenser/jämförelser	INTERN/EXTERN KVALITETSJÄMFÖRELSE
EKN 10 DJÄVULSADVOKAT	Ekonomisk riskanalys av vad som kan gå fel, invändningar och kritik ingår i beslutsunderlaget	Kulturell riskanalys av vad som kan gå fel, invändningar och kritik ingår i beslutsunderlaget	Miljömässig riskanalys av vad som kan gå fel, invändningar och kritik ingår i beslutsunderlaget	"HÖGT I TAK" KATASTROFBEREDSKAP

Allsidiga och kreativa svar på planeringsfrågor

Tabell 1. Agenda EKN. Exempel på tolkningar av tio aspekter ur tre perspektiv.

6.1 Miljökonsekvensbeskrivning

Upprättad av Björn Tjus

A. Sammanfattning

PLANFÖRSLAGET

Översiktsplanen omfattar planering för nya järnvägsspår genom staden, utveckling av ett nytt resecentrum och stadsutveckling i omgivningarna till det nya resecentrat.

Planen utgår från områdets förutsättningar och ger anvisningar för lokaliseringen av olika verksamheter inom planområdet. Mer detaljerade anvisningar för utformningen kommer att ges vid kommande detaljplanering, bygglov-givning och byggande.

Ostlänken innebär en utveckling av snabbare förbindelser mellan Stockholm och Linköping på två nya järnvägsspår som antingen kan gå parallellt med nuvarande stambana eller i separat korridor. En viktig förutsättning för järnvägens utformning är att snabbtågen ska kunna passera genom Linköping med 160 km/timmen. Den nya järnvägssträckningen genom Linköping följer i huvudsak den nuvarande. Bron över Stångån för de nya spåren ligger norr om den nuvarande. Planen förutsätter att järnvägsbron sträcker sig från Anders Ljungstedts gata fram till nuvarande järnvägsstation.

Det nya resecentrat ska vara en nod, lättillgänglig och lätt uppfattbar i staden struktur. Anläggningen och dess omgivning föreslås få en karaktäristisk utformning som tydliggör dess betydelse och delar av området föreslås bli markerade med högre karaktärsfulla byggnader.

Inom planen föreslås bostäder, verksamheter, ett större parkområde och ett stråk för kultur och evenemang. Med utgångspunkt från Stångåstråket och naturmarkspartier vid Kallerstad planeras det för en sammanhängande grönsstruktur. Stångån skall vara tillgänglig både längs stränderna och genom förbindelser som gör att det finns stråk ner mot ån.

Stadskärnan blir större genom att utvidgas österut. Nya och omvandlade områden skall ha den nuvarande innerstaden som förebild och bilda en sammanhängande stads-

väv med blandat innehåll. De offentliga miljöerna i området ska utformas så att de uppmuntrar till användning och bidrar till kontakt mellan människor.

Gång- och cykelstråk och närhet till kollektivtrafiksstråk och knypunkter prioriteras i områdets trafikplanering. Biltrafiken styrs bort från bebyggelseområdena genom Kallestadsleden som blir en yttre trafikring runt området.

Utveckling och förändring av området kommer att pågå under lång tid. Gatunät, kvarter och gröna strukturer ska vara robusta och medge förändrade anspråk över tiden, samtidigt som de skall erbjuda en stabilitet som skapar pålitlighet och hållbarhet.

MILJÖKONSEKVENSER

Det nya resecentrumet blir en central mötespunkt i staden som både påverkar stadens struktur och stadsbilden. Genom förbättrade förutsättningarna för tågtrafik och annan kollektivtrafik minskar Linköpings trafikarbete och därmed dess energiåtgång och alstring av luftemissioner.

Utbyggnaden av verksamheter, kontor och bostäder innebär att fler boende samlas i de inre delarna av staden och att fler kan bli utsatta för buller, luftemissioner och risker av olika slag. Flyg-, tåg och biltrafik medför störningar och hälsoproblem för dem som utsätts över sin toleransförmåga. För att begränsa påverkan från störningarna har lokaliseringen av bostäder styrts av ekvivalentbullervärden för flygtrafiken och riskhänsyn. Sammanvägningen av bebyggelseplaneringen och bullerkartor och riskanalyser innebär att en del av det område som i samrådsförslaget anvisades som blandområde nu anvisas för verksamheter.

Den föreslagna utvidgningen av Linköpings stadskärna medför att staden förändras, blir mer storskalig och att får tillkommande aktiviteter och nya stadsmiljövärderna.

Den planerade nya järnvägsspåren kommer att gå på en järnvägsbro uppe i luften på en lång sträcka. Järnvägsom-

rådet blir bredare och bullerskydd och riskförebyggande åtgärder kommer att vidtas vid de nya spåren. De tillkommande spåren kommer att medföra en stor påverkan på stadsbilden. I planen har det tagits fram illustrationer som visar exempel på hur utformningen av järnvägsspåren genom staden skulle kunna se ut.

Eftersom ny bebyggelse, verksamheter och ett nytt resecentrum föreslås i anslutning till järnvägen måste särskilda riskhänsyn tas och bullerminskande åtgärder vidtas i den fortsatta planeringen och byggandet.

I planområdet och dess omgivningar finns flera störningskällor. Dessa redovisas i planen. Lokalisering av markanvändningen har planeras så att bostäder och annan känslig markanvändning undviks i delområden som är utsatta för betydande risker och störningar.

Det har utförts spridningsberäkningar av luftemissioner och luktpåverkan från reningsverket. Dessa beräkningar visar att vindförhållanden är sådana att lukt och emissioner till största delen sprider sig bort från planområdet. Stångåstråket och området vid E4:an påverkas av lukt, medan de planerade nya bostadsområdena endast påverkas i begränsad omfattning.

Under genomförandet av den nya bebyggelsen kan störningar på omgivningarna och dess vägnät bli omfattande. För att begränsa störningar och upprätthålla trafiknätet och andra funktioner krävs en omsorgsfull planering och det kommer att finnas ett behov av tillfälliga åtgärder för att staden skall fungera under denna tid.

B. Inledning

Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är att ge beslutsfattarna tillgång till ett underlag som möjliggör en ökad miljöhänsyn och leder fram till bättre beslut för miljön. Stegvis beskrivning av en plans miljökonsekvenser ska utgöra ett underlag för arbetet med att hitta en miljöanpassad utformning. Miljökonsekvensbeskrivningen ska göra det möjligt att i planarbetet väga miljökonsekvenserna mot andra viktiga faktorer så att en planen blir så bra som möjligt ur ett helhetsperspektiv. Syftet är att ge politiker och allmänhet ett underlag som beskriver planens påverkan på miljön. Innebörden av olika förslag

kan då lättare förstås och diskuteras under planprocessen. Miljökonsekvenserna ska redovisas enligt bestämmelserna i miljöbalken om miljöbedömningar (se bilaga 1).

AVGRÄNSNING AV MKB

Miljökonsekvensbeskrivningen fokuserar på frågor som kan innebära betydande miljöpåverkan. De mer övergripande miljöfrågorna för stadens utbyggnad behandlas i översiktsplanen för staden och dess MKB. Fokus för denna miljökonsekvensbeskrivning är främst de strategiska val som tas inom denna plans ramar, men en viss återkoppling görs även till den fördjupade översiktsplanen för staden och Linköpings trafikstrategi då alla dessa tre planeringsdokument hänger samman med varandra.

Avgränsning av vilka frågor som skall behandlas har gjorts genom en genomgång av planen visavi en checklista för miljöbedömningar. Avgränsningen har gjorts genom dialog med sakkunniga inom kommunen och genom ett samråd med länsstyrelsens tjänstemän.

En särskild miljöbedömning för den planerade järnvägsutbyggnaden med nya spår för snabbtåg kommer att upprättas av banverket i samband med prövningen av projektet.

SÄRSKILD SAMMANSTÄLLNING

Inför kommunfullmäktiges antagande av översiktsplanen ska kommunen i en särskild sammanställning (6 kap 16 § MB) redovisa:

1. Hur miljöaspekterna har integrerats i planen
2. Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samrådet har beaktats,
3. Skälen till att planen antas i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden
4. De åtgärder som ska vidtas för uppföljning
5. Övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.

C. Redovisning av nollalternativ

Nollalternativet utgörs av den bedömda utveckling som sker om tätorten skall fortsätta växa med kommunens kommunövergripande översiktsplan från 1998 som grund.

D. Planens strategiska val i relation till den fördjupade översiktsplanen för staden

Planförslaget för resecentrum med omgivning har tagits fram parallellt med översiktsplanen för staden och de båda planerna har bildat förutsättningar för varandra.

Översiktsplanen för staden Linköping pekar ut den tänkta markanvändningen i olika delområden och anger mål och riktlinjer för utformningen.

Översiktsplanen för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum m m syftar till att samordna och lösa den komplexa planeringen i en central del av staden som skall bilda ett nav för såväl stadens trafiknät som dess fortsatta utbyggnad.

Planens strategiska val bedöms vara

- Planläggning för det nya resecentrat
- Hänsyn till befintliga värden
- Utformning av bebyggelse och trafikstrukturen
- Utveckling av stadsmiljön med å-promenaden och parker
- Åtgärder för att minska risker och miljöstörningar

E. Avgränsning av betydande miljökonsekvenser

Genom diskussioner med sakkunniga inom förvaltningen samt på länsstyrelsen har en avgränsning gjorts av vilka miljöfaktorer miljökonsekvensbeskrivningen bör behandla. Dessa är:

1. Riksintressen

Riksintressen som kan beröras av verksamheter i planområdet är vägtrafik, flygtrafik, tågtrafik, Kinda Kanal – Stångån och bebyggelsen i Linköpings innerstad.

2. Säkerhet och hälsa

Identifierade riskkällor är flygtrafik, farligt god på väg och järnväg, värmekraftverk, reningsverk bensinstationer. Skyddsobjekt är verksamheter där många samlas som resecentrum, Cloetta center, och den planerade fotbollsarenan, samt planerade bostäder och arbetsplatser.

3. Buller och vibrationer

Befintliga och planerade bostads- och verksamhetsområden påverkas av buller från flyg-, järnvägstrafik och trafikleder.

4. Luftkvalitet

Nyttillkomna verksamma och boende påverkas av innerstadens luftmiljö.

5. Kulturvärden och stadsbild

Inom planområdet och dess omgivning finns det kulturvärden, befintlig bebyggelse och parkmiljöer vid Stångån som kan påverkas av den planerade markanvändningen.

6. Naturvärden

Naturvärden i och vid Stångån samt allén till Kallerstad gård skulle kunna påverkas av de planerade förändringarna.

7. Rekreativvärden

Stångåstråket med dess rekreativvärden och idrottsaktiviteter kan komma att påverkas och behovet av rekreativmöjligheter kan öka vid den planerade utbyggnaden.

8. Markföroreningar

Inom planområdet finns det förorenade markområden som kan innebära påverkan om markanvändningen i området förändras.

9. Vattenkvalitet

Ökade dagvattenflöden uppkommer vid den planerade utbyggnaden.

F. Miljö kvalitetsmål

Översiktsplanerna syftar till att Linköping skall bli långsiktigt hållbart – ekologiskt, ekonomiskt och socialt. Vid framtagande av både *Översiktsplanen för staden Linköping* och *Översiktsplanen för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum m m* har kommunen utgått från de nationella och regionala miljömålen. Särskilt i fokus för planen är det nationella miljömålet ”En god bebyggd miljö”. Uppfyllelse av dess delmål:

<p>1. Den bebyggda miljön ger skönhetsupplevelser och trevnad samt har ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur så att alla människor ges möjlighet till ett rikt och utvecklande liv och så att omfattningen av människors dagliga transporter kan minskas.</p>	<p>Planen föreslår en utvidgning av stadskärnan i anslutning till Linköpings nya resecentrum. I området kring detta byggs ett varierat utbud av bostäder och arbetsplatser och ger anvisningar för utvecklingen av en god stadsmiljö. Planens inriktning bedöms därmed överensstämma med delmålet.</p>
<p>2. Det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet i form av byggnader och bebyggelsemiljöer samt platser och landskap med särskilda värden värnas och utvecklas.</p>	<p>Planen anvisar att särskilt stor hänsyn skall tas till områdenas kulturhistoriska värden vid förändringar. Stationshuset mister sin nuvarande funktion, men stationshuset järnvägen och parkomgivningarna kommer att finnas kvar.</p>
<p>3. Natur- och grönområden med närhet till bebyggelsen och med god tillgänglighet värnas så att behovet av lek, rekreation, lokal odling samt ett hälsosamt lokalklimat kan tillgodoses.</p>	<p>Stångåstråket skall utvecklas och ett centralt område vid ån avsätts som ny stadspark. I planområdets planeras en sammanhängande grönstruktur så att nytillkomna boende och verksamma får goda rekreativmöjligheter.</p>
<p>4. Den biologiska mångfalden bevaras och utvecklas.</p>	<p>Områden med biologiska värden bevaras och utvecklas genom att ingå i den framtida grönstrukturen och bindas samman med gröna länkar.</p>
<p>5. Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar, bullerstörningar, skadliga radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.</p>	<p>Planområdet påverkas av flera störningskällor. En stor del av planarbetet har därför bestått i att klargöra dess påverkan och att anpassa markanvändningen.</p>
<p>6. Mark- och vattenområden är fria från gifter, skadliga ämnen och andra föroreningar.</p>	<p>I planeringsunderlaget redovisas en sammanställning över misstänkta markföroreningar. I samband med detaljplanering och byggande kan marksaneringar behöva genomföras.</p>

G. Genomgång av miljöfaktorerna

1. RIKSINTRESSEN

Stångebrofältet berörs av riksintressen för kulturmiljön och det rörliga friluftslivet (Kinda kanal/Stångån). Riksintresset Linköpings innerstad (kulturmiljö) gränsar till planområdet. Även Linköpings flygplats hävdas som riksintresse. Den dubbelspåriga stambanan, de enkelspåriga regionbanorna Linköping - Hultsfred samt Linköping - Västervik inklusive terminalanläggningar och bangårdar, ostlänken och tillhörande terminaler samt riksväg 35 är också av riksintresse.

Nollalternativet

Utvecklingen av ett nytt resecentrum samt nya järnvägsspår är svår att förverkliga vid nuvarande järnvägsstation. Detta beroende på att nya och befintliga järnvägsspår då får en för snäv kurvradie, så att snabbtåg måste sakta in. Eftersom den planerade ökningen av järnvägstrafiken innebär flerdubbelt fler resenärer behövs det också större

utrymme än den nuvarande platsen kan erbjuda.

Denna översiktsplan

Kommunikationer järnväg. Tillgodoses genom planering för utvidgad järnvägstrafik med Ostlänken samt plats för nytt resecentrum med tillhörande funktioner. Förutsättningarna att utveckla ett nytt resecentrum och nya järnvägsspår förbättras jämfört med nollalternativet.

Kommunikationer väg. Riksväg 35 finns inom planområdet och skall kunna utvecklas.

Kinda kanal - kulturmiljö. Den planerade nya bebyggelsen kan påverka befintliga stadsmiljövärden. Kajer, Gamla Tullhuset, Stångs Magasin och gästhamnsbyggnaden bevaras liksom slussmiljön vid Nykvarn.

Stångån/Kinda kanal - friluftsliv. Planen utformas så att möjligheterna att röra sig utmed stränderna samt båtlivet bibehålls och utvecklas. Nya broar skall ha minst samma höjd som befintliga.

Linköpings stadskärna. Den planerade nya bebyggelsen kan påverka området vid stationsbyggnaden, Järnvägs-parken, hamngatan och Stångs magasin. Riksintresset tillgodoses genom att förutsättningar ges för att bevara de aktuella byggnaderna och gatustrukturen inte kommer att förändras på sådant sätt att riksintresset berörs.

Kommunikationer luftfart (SAABs flygfält)) tillgodoses genom att planen tillämpar de rekommendationer för flygbuller, hinderfrihet och risker som redovisas i *Miljö- och riskfaktorer, underlag 2010*. Utvecklingen av ny bebyggelse i flygbullerstörda områden kan på sikt begränsa flygtrafikens möjligheter att utvecklas.

Förebyggande åtgärder:

- Samverkan kommer att ske med berörda myndigheter kring bullerkrav och hinderfrihet kring flygplatsen innan planläggning slutförs.
- Banverket kommer att anlägga bullerskydd vid de nya järnvägsspåren.
- Anpassning skall ske vid planering av ny bebyggelse så att inte de värden vid Stångån - Kinda kanal samt i Linköpings innerstad som utgör riksintressen påverkas negativt
- Vid åtgärder som berör riksintresset för kulturmiljövärden skall samråd ske med antikvarisk expertis.

2. SÄKERHET OCH HÄLSA

En särskild riskutredning har genomförts i samband med planarbetet. Denna visar hur stora riskerna är i olika zoner av planområdet och ger rekommendationer för vilken markanvändning som är lämplig inom dessa. Planområdet är utsatt för risker från flygtrafik och farligt gods transporter på järnvägen. Andra riskkällor för området är farligt gods transporter på väg, värmeverk, reningsverk biogasanläggningar, och bensinstationer. Även lukt från reningsverket och biogasanläggningen kan vara en störningskälla. Förutom att området är utsatt för flera riskkällor ställer lokaler där många människor samlas särskilda krav på en god säkerhet mot brand och goda utrymningsmöjligheter. Resultatet från den översvämningskartering som genomförts av SMHI under 2008 visar att för Stångån sker de största översvämningarna i området mellan Nykvarns kraftverk och mynningen i Roxen, d v s norr om planområdet.

Nollalternativet

- Verksamma och besökande i idrottsområdet och omgivande verksamhetsområden är utsatt för risker och störningar från de störningskällor som redovisas ovan.
- Anders Ljungstedts gymnasium, som hyser många elever och skolpersonal, ligger inom ett område som är utsatt för risker från flyg- och tågtrafik.
- Cloetta center är utsatt för risker från flygtrafiken.

Denna översiktsplan

- Den nya lokaliseringen och utbyggnaden av resecentrat innebär att ett utökat antal resenärer utsätts för risker från flygtrafik och farligt gods transporter på järnväg.
- De nya järnvägsspåren kommer längre bort från gymnasieskolan, men kommer i den västra delen högre upp. Sammantaget bedöms inte riskerna från transporter av farligt gods öka för dem som vistas på skolan.
- Nya arbetsplatser och bostäder inom planområdet innebär att ett ökat antal människor påverkas av områdets risker och störningar.
- Till de befintliga samlingslokalerna tillkommer två nya, resecentrat och en fotbollsarena.
- Luktemissionerna närmast reningsverket kan bli störande för dem som använder Stångåstråket för rekreation, men bedöms endast få en begränsad påverkan på nytillkommande bostadsområden.
- Enligt översvämningskarteringen är översvämningsriskerna i planområdet små, men konsekvenserna på vattenkvaliteten i Stångån och Roxen kan bli omfattande vid en extrem översvämningsituation.

Förebyggande åtgärder:

- I samband med planarbetet har utredningar gjorts över hur man kan minska risker och störningar från befintliga verksamheter. Lokalisering av de nya verksamheter planeras så att bostäder och annan känslig markanvändning undviks i delområden som är utsatta för betydande risker.
- Flygtrafik – bostäder och samlingsplatser undviks där det är förhöjda risker.
- Järnvägstrafik - åtgärder som minskar störningar och risker kan behöva vidtas både vid utformningen av järnvägsområdet och på angränsande byggnader.
- Luktstörningar - åtgärder kan vidtas på anläggningarna så att luktstörningar begränsas.

- Det måste finnas en god tillgänglighet för räddningstjänsten och goda utrymningsmöjligheter vid olycks-situationer.

3. BULLER OCH VIBRATIONER

Buller påverkar människors psykiska välmående mer än de flesta är medvetna om. Buller från vägtrafik och flyg förefaller öka risken för högt blodtryck. Sömnstörningar, som är en av de vanligaste effekterna av bullerexponering, påverkar individernas psykiska hälsa genom att de drabbade inte får möjlighet till nödvändig återhämtning.

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att planområdet och dess verksamheter påverkas av buller och vibrationer från ökad flyg- och järnvägstrafik.

Denna översiktsplan

En redovisning av markanvändningen i relation till ekvivalentbuller från flygtrafiken finns presenterad i översiktsplanen. Hälsoeffekter av bullerpåverkan från flygtrafik begränsas genom att nya bostäder inte planeras i områden med mer än ekvivalentbullret 55dBA FBN.

Tillkomsten av nya järnvägsspår med fler tåg innebär att maximala bullerstörningar från tågtrafik inträffar oftare och att ekvivalentnivån för bullret ökar. Hälsoeffekter av bullerpåverkan från järnvägstrafik begränsas genom att nya bostäder inte planeras i områdena närmast järnvägen.

Planen medför att mångdubbelt fler kommer att vara verksamma i planområdet under dagtid då detta blir en viktig mötesplats med nya arbetsplatser. Dessa och besökande i området kommer vid sin utvistelse att utsättas för buller från vägtrafik, flygtrafik och järnvägstrafik, men de flesta kommer att få möjlighet till återhämtning då de inte vistas i bullerutsatta delar av området nattetid.

Under byggtiden kommer närboende och verksamma i området att utsättas för störningar från byggnationen.

Förebyggande åtgärder:

- Vid byggande av Ostlänken och det nya resecentrat kommer åtgärder som begränsar buller och vibrationer att genomföras.
- Byggandet behöver även planeras så att störningar på närboende och verksamma i området begränsas.

- Vid planeringen av nya bostäder och annan störningskänslig verksamhet bör bullerfria sidor eftersträvas.

4. LUFTKVALITET

I vissa gatumiljöer i de inre delarna av Linköping är trafikbelastning och luftemissionerna relativt höga. I täta gaturum stannar föroreningarna kvar innan de sprids ut. Miljökvalitetsnormer förskriver en viss lägsta miljökvalitet för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område. För luftmiljön finns normer för kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, bly och partiklar (PM10). Den av de normer som på sikt kan bli svårast att uppfylla i Linköping, bedöms vara den för partiklar, men också de för kvävedioxid och marknära ozon kan behöva uppmärksammas.

Nollalternativet (ÖP 1998)

Om ingen omställning görs av trafikarbetet i Linköpings kommun så att andelen biltrafik minskar bedöms luftemissionerna öka och miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM 10) kan överskridas i trafikavsnitt med mycket trafik som vid Kallerstadsleden, Hamngatan och Järnvägsgatan. Genom att Östra länken byggs (föreslagen redan i ÖP 98) kommer trafiken på Hamngatan och Järnvägsgatan att minska och trafiken på Kallerstadsleden att öka.

Denna översiktsplan

Genom att gång-, cykel och kollektivtrafik kommer att prioriteras minskar biltrafiken på vägar i eller vid planområdet som idag har mycket trafik. Därmed minskar även luftföroreningarna. Enligt inriktningen i ÖP staden och Trafikstrategi för Linköping skall andelen biltrafik minska från 61% till 40%, andelen kollektivtrafik öka från 13% till 20% och andelen cykeltrafik öka från 27% till 40%. Samtidigt styrs det över trafik från nuvarande gator till Östra Länken och Kallerstadsleden.

Beräkningar på belastade avsnitt visar att trafikmängderna vid *Gamla Tanneforsvägen* kommer att minska från 9 000 fordon/vardagsmedeldygn till cirka 3 000. Detta medför att PM 10 halterna (som vid 9 000 fordon/vardagsmedeldygn beräknats bli cirka 24 mikrogram/m³) och andra luftemissioner som kvävedioxid kommer att minska. Vid *Nya Tanneforsvägen* minskar trafikmängderna från 15 700 fordon/ vardagsmedeldygn till cirka 4 000. Detta innebär att PM 10 halterna (som enligt nollalternativet beräknats bli 23,5 mikrogram/m³) och andra luftemissioner kommer att minska.

Vid *Järnväggsgatan* ändras trafikmängderna från 15 700 fordon/vardagsmedeldygn till 15 000 - 17 000, vilket i princip innebär en oförändrad situation. Totalt sett kommer trafikbelastningen på innerstadens gator att minska vilket också innebär att halterna av partiklar och andra luftemissioner kommer att minska.

På *Kallerstadsleden* ökar trafikflödet och blir 40 - 45 000 fordon vardagsmedeldygn på Kallerstadsbron och 30-35 000 mellan Gumpekullavägen och Norrköpingvägen. Denna trafikökning kommer att medföra ökade luftemissioner på och vid trafikleden, men avklingar sedan snabbt med avståndet från trafikleden. Förläggs en gång och cykelväg direkt vid trafiklederna kan denna få en mindre bra luftmiljö.

Förebyggande åtgärder:

- Minskning av biltrafiken förutsätter att kommunen är konsekvent i den fortsatta planeringen så att omfördelningen från biltrafik till kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik verkligen fullföljs.
- Tillräckliga avstånd skall upprätthållas mellan bostäder och Kallerstadsleden.
- Gång- och cykelvägar bör inte förläggas nära högtfikerade trafikleder.
- Gatunätet skall vid behov utformas med tillräckligt breda gaturum så att inte luftföroreningar ansamlas inom ett begränsat utrymme.
- Kommunen skall genomföra sitt åtgärdsprogram för att minska mindre partiklar i luftmiljön (PM 10 mm). I detta ingår val av vägbeläggningar, användning av bindmedel, informationskampanjer om dubbdäck m m.

5. KULTURVÄRDEN OCH STADSBILD

Stångån - Kinda Kanal med sina strandpromenader, slussar, och Nykvarnsparken, har ett stort kulturvärde.

Stationsbyggnaden och järnvägsparken är av riksintresse för kulturminnesvärden. Stationshuset byggdes med Adolf Wilhelm Edelsvärd som arkitekt. Han hade stort inflytande också över planen för omgivande gator och parkutformning. Han utgick från den tidens hygieniska principer som hävdade att frisk luft var ett nödvändigt villkor för friska bostäder. Raka breda gator och parker skulle ge vinden fritt spelrum och brandfaran från gnistbildande ånglok medförde önskemål om dammar och fontäner. Det nya med *rutnätsplanen* var den monumentala tyngd som

gavs stationshuset genom dess placering som fond i ett centralt stadsparti, uppbyggt av parkanläggningar och med kyrkan som motpol till stationshuset. Utefter järnvägen förlades *fabriksområden* och bangården blev en sorts gräns till ortens baksida. Längs järnvägen och Stångån finns det förutom stationshuset *ett flertal äldre byggnader* som är av kulturhistoriskt värde.

Nollalternativet

En utbyggnad av resecentrat vid nuvarande stationshus för att kunna rymma ett flerdubbel antal resenärer skulle medföra att stationsområdet skulle påverkas påtagligt och att flera byggnader med kulturhistoriskt värde skulle försvinna för att ge plats åt nya. Samtidigt kommer stationsområdet ha kvar sin historiskt förankrade funktion i staden.

Denna översiktsplan

Ny bebyggelse i ett centralt läge och utvecklingen av ett nytt resecentrum medför att staden byter skepnad. Stadsbilden kommer att påverkas påtagligt av de upphöjda järnvägsspåren genom staden. Värdefulla byggnader och miljöer är redovisade i planen och avses bevaras. Förläggningen av det nya resecentrat öster om Stångån möjliggör samtidigt att stationshuset kan vara kvar utan att byggas om radikalt och att gatu- och parkstrukturen kring stationshuset kan bevaras.

Förebyggande åtgärder:

Utformningen av ny bebyggelsen i anslutning till Linköpings innerstad och i närområdet till Stångån skall ske så att områdenas höga kultur- och stadsbildsvärdena beaktas och bevaras.

6. NATURVÄRDEN

Inom planområdet finns de högsta biologiska värden vid och i Stångån. I Linköpings kommuns naturvårdsprogram placeras Stångån från Roxen till Nykvarn i högsta naturvärdesklass, av internationellt intresse (klass 1). Från Nykvarn och uppåt är Stångån klassad i klass 3 – av kommunalt intresse. På östra sidan om Stångån finns fina trädzoner med tät vegetation och naturliga stränder fram till Tullbron där stranden sedan är stensatt. De naturliga stränderna utgör viktiga naturmiljöer i stadsnära områden. Vid Stångån finns även Nykvarnsparken som ur biologisk synpunkt är en av de allra värdefullaste trädmiljöerna i staden med rikligt med vedlevande insekter. Det finns även naturvärden knutna till Mörtlösa hagen och Åby

Östergårds lövskog. Trädallén till Kallerstad f d gårdsbyggnad omfattas av biotopskydd.

Nollalternativet

I nollalternativet kan ökad biltrafik medföra en viss ökning av påverkan på vattenkvaliteten i Stångån.

Denna översiktsplan

I planen undantas naturområdena från exploatering och ges förbättrade samband genom att tillsammans med nytillkomna parkområden och trädalléer ingå i områdets framtida grönstruktur. Den föreslagna utvecklingen av Stångåstråket, som innebär att det får inslag av vissa byggnader, mötesplatser och nya broar, kan medföra att vissa stora gamla träd riskerar att försvinna och att de naturpräglade stränderna kan komma att påverkas.

Förebyggande åtgärder:

Vid utvecklingen av parker och nya bebyggelsestrukturer bör hänsyn tas till befintliga naturvärden. Dagvattenhanteringen måste planeras så att föroreningarna i Stångån inte ökar.

Det behövs också åtgärder för att minska den påverkan som finns idag. Vid utformningen av Stångåstråket bör det gå att förena en mer stadsmässig utformning med att samtidigt ta stor hänsyn till och utveckla de biologiska värdena.

7. REKREATIONSVÄRDEN

Den stora rekreationstillgången för området är Stångåstråket med Nykvarnsparken och Stångebrofältet, men också Mörtlösahagen, Åby Östergårds lövskog och parkområdet vid Kallestad gård kan vara värdefulla tillgångar.

Nollalternativet

I nollalternativet kan de ovan beskrivna områdena användas som rekreativresurser.

Denna översiktsplan

I planen finns en tydlig grönstruktur som bevarar och binder samman områdets park- och naturområden med gröna länkar och trädplanteringar. Stångåstråkets kommer att utvecklas för rekreation och ett centralt område vid Stångån avsätts som ny stadspark.

Förebyggande åtgärder:

Det är viktigt att i den fortsatta bebyggelseplaneringen

planera så att park och naturområdena inte utsätts för buller eller andra störningar.

8. MARKFÖRORENINGAR

På vissa platser i planområdet finns det områden med identifierad eller misstänkt förekomst av markföroreningar. I planeringsförutsättningar till översiktsplanen redovisas förekomsten av tretton sådana objekt.

Nollalternativet

I nollalternativet kan områden där det finns misstänkta föroreningar komma att förändras av tillkommande bebyggelse. För att inte människor och miljö skall utsättas för risker måste fördjupade undersökning ske innan förändringar genomförs.

Denna översiktsplan

Den förändrade markanvändningen med ökad bebyggelse innebär att markområden där det finns eller misstänks finnas föroreningar kommer att bebyggas. För att inte människor och miljö skall utsättas för risker måste fördjupade undersökning och vid behov sanering av marken ske.

Förebyggande åtgärder:

Teknik och Samhällsbyggnadskontoret har tagit fram en handlingsplan för förorenad mark och påbörjat arbetet med att medverka i undersökningar och sanering av några av kommunens mest prioriterade förorenad mark objekt. Vid fortsatt planläggning av området skall frågorna om förorenad mark utredas vidare och vid behov skall åtgärder vidtas.

9. VATTENKVALITET

I samband med planarbetet har Miljökontoret i Linköpings kommun gjorts en studie av områdets dagvattenavrinning - ”Underlag för jämförelse av dagvatten från Kallerstad före och efter planerad förändring av markanvändning” av Susanne Hermansson och Roger Björk 2009-10-06.

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att dagvattenpåverkan kan öka med ökad trafik och kompletteringar av befintlig bebyggelse.

Denna översiktsplan

Enligt de beräkningar som utförts i miljökontorets studie sker ingen större förändring av föroreningsbelastningen trots att området får en mer omfattande bebyggelse. Det

beror på att andelen industrianvändning som innebär en större belastning än den planerade bebyggelsen minskar.

Förebyggande åtgärder:

I samband med utveckling av nya parkeringsytor och vägar bör lokalt omhändertagande av dagvatten med rening av dagvatten beaktas så att inte tillflöden av ytterligare föroreningar till Stångån och Roxen tillkommer. Lämpliga anläggningar kan vara avsättningsmagasin, oljeavskiljare, perkolationsanläggningar eller fördröjningsmagasin. Vid ombyggnad av vägar skall åtgärder vidtas för att reducera riskerna för och konsekvenserna av olyckor med farligt gods.

H. Uppföljning av betydande miljökonsekvenser

Uppföljning av betydande miljökonsekvenser kan ha stor betydelse för att minska miljöpåverkan och sträva i rätt riktning mot det långsiktiga målet om en hållbar utveckling.

Uppföljning visar på skillnader mellan bedömda och verkliga miljöeffekter samt behov av ytterligare åtgärder för att förhindra eller begränsa betydande konsekvenser.

Exempel på uppföljning som kan behövas:

- Vilka blir störningarna under byggtiden?
- Hur blir trafikutvecklingen och dess luftemissioner i planområdet?
- Hur blir bullerförhållanden längst de nya järnvägsspåren när den och bullerdämpande åtgärder genomförts och tågtrafiken kommit igång?

Bilaga 1

INNEHÅLL I MKB ENLIGT MILJÖBALKEN 6 KAP 12§

1. En sammanfattning av planens eller programmets innehåll, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer och program,
2. en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen, programmet eller ändringen inte genomförs (nollalternativet),
3. en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt,

4. en beskrivning av relevanta befintliga miljöproblem som har samband med ett sådant naturområde som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön,

5. en beskrivning av hur relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn beaktas i planen eller programmet,

6. en beskrivning av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma med avseende på biologisk mångfald, befolkning, människors hälsa, djurliv, växtliv, mark, vatten, luft, klimatfaktorer, materiella tillgångar, landskap, bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv samt det inbördes förhållandet mellan dessa miljöaspekter,

7. en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan,

8. en sammanfattande redogörelse för hur bedömningen gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,

9. en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och

10. en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som anges i 1-9.

Referenser

Översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum m m

Översiktsplanen för staden Linköping

Trafikstrategi för Linköping

Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, underlag 2010.

Planeringsförutsättningar till Översiktplan för Kallerstad och nytt resecentrum m m.

Trafikprognoser och beräkningar av luftemissioner och buller sammanställda av Trafikplanerare Elinor Josefsson.

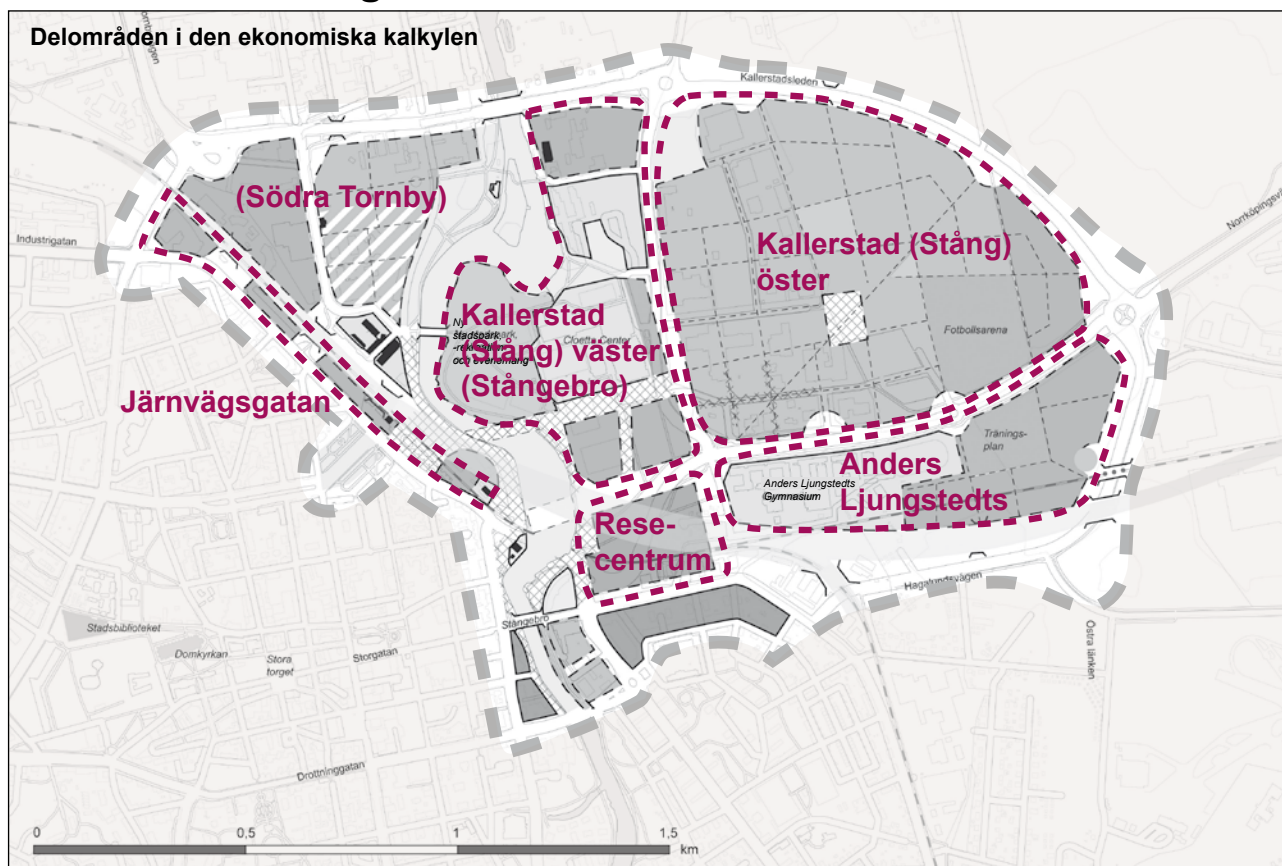
Översvämningskartering som genomförts av SMHI under 2008

Underlag för jämförelse av dagvatten från Kallerstad före och efter planerad förändring av markanvändning av Susanne Hermansson och Roger Björk 2009-10-06.

6.2 Ekonomiska konsekvenser

Upprättad av Ola Brånäs, NAI Svefa

Områdesindelning



Ekonomiska effekter till följd av planläggning och exploatering omfattar en rad olika faktorer. En heltäckande samhällsekonomisk analys ska i princip omfatta alla berörda intressenter, nyttor och uppoffringar. Nyttor och uppoffringar som uppstår kan t ex vara:

- Attraktiva boendemiljöer och attraktiva offentliga platser som höjer den upplevda livskvaliteten
- Stärkt konkurrenskraft till följd av tillgång till attraktiva verksamhetsområden och effektiva kommunikationer
- Ökat konsumentunderlag för lokal handel och lokalt näringsliv till följd av befolkningstillväxt
- Sysselsättnings- och inkomsteffekter genom ökat utbud av arbetsplatser
- Beskattnings- och statsbidragseffekter till följd av befolknings- och sysselsättningstillväxt
- Kortare restider och ökad komfort genom förbättrad kollektivtrafik

- Minskad miljöbelastning till följd av förbättrad kollektivtrafik
- Ökad miljöbelastning till följd av ökad biltrafik
- Ökade kostnader för kommunal service, såsom barnomsorg, skolor och äldreomsorg
- Ökade driftkostnader och ökat slitage på kommunal-tekniska anläggningar till följd av ökad trafik och fler brukare

I praktiken behöver dock avgränsningar göras i vilka frågeställningar som studeras även i en samhällsekonomisk analys. Någon samhällsekonomisk analys är inte genomförd för planområdet.

De ekonomiska konsekvenser som i det följande redovisas är exploateringsekonomiska effekter. Alltså konkreta effekter av att områden planläggs, bebyggs och utvecklas. Därmed är analysen avgränsad till de kostnads- och

intäktskonsekvenser som är direkt kopplade till de utbyggnadsåtgärder som behöver vidtas och de markförsäljningsmöjligheter som uppstår vid genomförande av översiktsplan för Kallerstad och nytt resecentrum m m.

Förutsättningar

Det faktum att planprocessen befinner sig på översiktsplanenivå innebär att många faktorer alltså är osäkra eller ännu inte har studerats. Bedömningarna ska därför ses som inledande indikationer på de ekonomiska konsekvenserna av utbyggnad i enlighet med översiktsplanen. I kommande mer detaljerade planeringssteg kommer allt noggrannare ekonomiska kalkyler att upprättas för de olika delområdena och delåtgärderna.

Upprättade kalkyler avser prisläge augusti 2009.

Avgränsning och beskrivning av området

I de ekonomiska bedömningarna är förutom området för nytt resecentrum även inkluderat de områden där förändringar avses ske och som ligger inom resecentrums influensområde. Området avgränsas grovt av Järnvägsgatan, Steningeviadukten, Kallerstadsleden, Hagalundsgatan och Gamla Tanneforsvägen, se karta. Avgränsningen överensstämmer med avgränsningar i översiktsplanen.

Nytt resecentrum är den drivande förändringsfaktorn i området. Påverkan av nytt resecentrum för övriga delar av det avgränsade området varierar kraftigt. Tydligast påverkan vad gäller ökad attraktivitet och höjda markvärden uppnås inom Kallerstad. I direkt närhet till nytt resecentrum blir effekten som högst och i dessa lägen föreslås en övervägande del handel, service och arbetsplatser.

De förbättrade resmöjligheterna och det nya läget för resecentrum innebär att en rad ekonomiska nyttor uppstår. Nyttorna kan kategoriseras som samhällsekonomiska nyttor och fastighetsekonomiska nyttor. Med samhällsekonomiska nyttor avses ekonomiska effekter av kortare restid, förbättrad miljö, inkomstökningar och sysselsättningstillväxt mm. En fullständig beskrivning av samhällsekonomiska effekter ska omfatta alla relevanta intressenter och nyttor/uppoffringar. I praktiken måste dock frågeställningen begränsas till ett antal nyckelfrågor, vilka även då kan vara svåra att identifiera och kvantifiera. Det kan

även vara svårt att avgöra vem som tillgodogör sig värdet av samhällsekonomiska nyttor.

Med fastighetsekonomiska nyttor avses faktiska ekonomiska nyttor som kan identifieras som exploateringsmöjligheter eller ökade markvärden. Vid nytt resecentrum kan dessa nyttor vara:

1. Kommersiell potential inom resecentrumet
2. Exploateringsnyttor
 - Mark som frigörs
 - Ökade byggrättsvärden i närområdet kring resecentrum
 - Ökade byggrättsvärden i övriga exploateringsområden
3. Ökade fastighetsvärden till följd av förbättrade uthyrningsmöjligheter och förutsättningar för hyreshöjningar.

Som inledningsvis har beskrivits är den ekonomiska analysen avgränsad till de kostnads- och intäktskonsekvenser som är en följd av möjlig exploatering.

Banverket ansvarar för spårområdet vilket omfattar spårområdets omläggning samt även spårområde inom nytt resecentrum. Dessa delar behandlas ej i de ekonomiska bedömningarna.

Kalkylen bygger även i övrigt på samma övergripande förutsättningar som planen sin helhet: att Ostlänken kommer att byggas, att Boverkets allmänna råd om flygbuller i planeringen tillämpas och att åtgärder, om så behövs, vidtas på reningsverket. Berörda områden väster om Stångån får en mindre påtaglig effekt av den nya etableringen av resecentrum. I dessa områden uppnås istället effekter av att mark frigörs då befintligt resecentrum flyttas. I området kring Södra Oskarsgatan har flytt av resecentrum mindre betydelse för områdets utveckling. I detta område har framtida flytt av kraftvärmeverket betydligt större påverkan. Effekterna av en flytt av kraftvärmeverket är en omfattande fråga som beräknas ligga väsentligt längre fram i tiden än de nu diskuterade etableringarna av nytt resecentrum och kringliggande områden. Därmed har dessa effekter i stort lämnas obehandlade i aktuell analys.

Alternativ markanvändning

Översiktsplanen föreslår omvandling och exploatering av planområdet. Alternativet till översiktsplanens förslag är att låta respektive delområde behålla nuvarande karaktär

och att endast successiv utveckling sker med eventuell ny- eller ombyggnation. Anledningen till föreslagen omvandling kan beskrivas i flera aspekter, t ex ur gestaltungs- och stadsbyggnadsperspektiv eller utifrån möjligheten att bereda plats för nya kommuninvånare och nya arbetsplatser i en växande stad. Val av utveckling av området kan även studeras i ekonomiska termer. Som ovan påpekas är nytt resecentrum till följd av föreslagen höghastighetsbana den drivande förändringsfaktorn i området. Närheten till nytt resecentrum och en tydligare markerad närhet till innerstaden höjer attraktiviteten i området. När värdet av föreslagen ny markanvändning överstiger värdet av pågående markanvändning samt omställningskostnaderna finns ett ekonomiskt incitament för omvandling. Med anledning av att planområdet består både av bebyggd mark med fungerande verksamheter och obebyggd mark finns en stor variation när i tiden det ekonomiska incitamentet uppstår och hur starkt det är.

Sammanfattning

Översiktsplanen medger bebyggelse motsvarande innerstadskaraktär i större delen av området. Det innebär att den totala mängden exploateringsbara ytor i området är mycket hög. Totalt bedöms området kunna innehålla cirka 560 000 kvm bostäder och 800 000 kvm verksamheter. Därmed blir exploateringstiden innan området är fullt utbyggt mycket lång. Det är i princip omöjligt att ge en rättvisande bild av exploateringar som bedöms falla ut först om 50 år. De genomförda ekonomiska bedömningarna beskriver utfallet av exploateringarna oberoende när i tiden de utfaller. På grund av den långa utbyggnadstiden ska det beräknade resultatet läsas med vetskap om att den slutliga intäkten helt faller ut först om cirka 60 år samtidigt som investeringar i infrastruktur behöver göras långt tidigare.

Totalt bedöms området fullt utbyggt kunna generera intäkter på cirka 2 900 miljoner kronor. De totala kostnaderna bedöms till cirka 3 100 miljoner kronor. I det beloppet ingår kostnader för åtgärder som genomförs i samband med flytten av resecentrum men som är av karaktären generalplaneanläggningar med cirka 600 miljoner kronor. Upprättade översiktliga kalkyler innehåller intäkter i form av tillkommande byggrätter i framtida markexploateringar. Bedömda kostnader består av kostnader för planlägg-

ning och utredningar samt utbyggnad av allmänna anläggningar (gatemark, gång- och cykelvägar, parkmark), rivning och sanering mm. Generellt omfattar bedömda kostnader ej anläggningar inom kvarterersmark. Byggnation av nytt resecentrum med tillhörande anläggningar är dock grovt bedömda och ingår i kalkylen.

Den ekonomiska bedömningen är utformad som en totalekonomisk kalkyl. Hänsyn har i princip ej tagits till att området idag är uppdelat på en mängd olika fastighetsägare. Upprättade kalkyler innehåller ett värde för befintlig markanvändning. Det går däremot inte att dra slutsatsen att markförvärv kan ske till dessa nivåer. Därmed innehåller kalkylerna inga direkta bedömningar av transferringar, kostnader för markförvärv och andra ersättningar, mellan fastighetsägare inom området.

Översiktliga kalkyler

GENOMFÖRANDE

Metodik

De översiktliga kalkylerna är baserade på översiktsplanen. De områden som omfattas av översiktsplanen och som är aktuella för exploatering och omvandling har delats in i sex delområden. Dessa är: Resecentrum som avser all exploatering som sker i de kvarter som utgör det nya resecentrumet. Kallerstad öster som omfattar exploatering inom det område som avgränsas av Kallerstadsleden, Norrköpingsvägen och Gumpekullavägen. Kallerstad väster omfattar exploatering mellan Stångån och Gumpekullavägen. Anders Ljungstedts avser exploatering söder om Norrköpingsvägen och öster om Anders Ljungstedts Gymnasium. Järnväggsgatan omfattar området avgränsas av spårområdet och Järnväggsgatan, bl a befintligt resecentrum. Södra Tornby avser området söder om Kallerstadsleden och öster och väster om Södra Oskarsgatan.

Inom respektive delområde innehåller översiktsplanen skissade strukturer på framtida exploateringar. Längder för gata, andel kvarterersmark etc har mätts i upprättade skisser. Kostnader för utbyggnad av allmänna platser har beräknats utifrån ett antal sektioner för gata samt utifrån erfarenhetstal för anläggningskostnader.

Övriga kostnader för exploatering så som kostnader för planläggning och utredningar är grovt uppskattade utifrån

erfarenhetstal och de aktuella områdenas förutsättningar. Generellt omfattar bedömda kostnader ej anläggningar inom kvartermark. Byggnation av nytt resecentrum med tillhörande anläggningar är dock grovt bedömda och ingår i kalkylen.

Intäkter är värderade utifrån värdet för byggrätt (kr/kvm BTA). Intäkten avser försäljning av planlagd byggrätt och inkluderar kostnader för anläggande av allmänplatsmark. Den värderade intäkten är gjord oberoende av aktuell markägare, se vidare markägande.

Markägande

Ägandet av mark i de berörda områdena är splittrat. Kommunen äger obebyggda och sammanhängande markområden, framförallt i delar av Kallerstad. I övrigt är marken ofta privatägd och bebyggd.

Det faktum att stora delar av de aktuella områdena redan är bebyggd mark och består av fungerande verksamheter har stor effekt vid en analys av de kostnader och intäkter som de tänkta exploateringarna medför. Problematiken består av två delar. Dels hur värdet av den pågående markanvändningen ska beskrivas och dels vem som tillgodogör sig vinsten om sådan uppstår. Kommunen har valt att bilda ett särskilt exploateringsbolag, ResMex, för området och kommer genom exploateringsbolaget vara en aktiv part i området. Det är dock inte troligt, och inte optimalt ur totalekonomisk synpunkt, att exploateringsbolaget svarar för all omvandling i området. Även omvandling som drivs av fastighetsägare eller privata aktörer kommer att vara en viktig faktor. Upprättade ekonomiska bedömningar tar i princip inte någon hänsyn till det splittrade markägandet. Upprättade kalkyler innehåller en kostnads-post som beskriver den pågående markanvändningen. Det går däremot inte att dra slutsatsen att markförvärv kan ske till dessa nivåer.

Utbyggnadstakt

I de gemensamma planeringsförutsättningarna för Ostlänken bedöms att Linköpings kommun 2030 har närmare 170 000 invånare. Då bör 20 000 nya lägenheter ha byggts för ytterligare 30 000 invånare sedan 2008. Under samma period bedöms cirka 25 000 arbetsplatser ha tillkommit i kommunen så att det finns cirka 97 000. Ungefär hälften av de nya arbetsplatserna bedöms besättas av inpendlare. I dag är vakansgraden för lokaler låg.

Med ett antagande om att normallägenheten upptar 100 kvm BTA och en arbetsplats i genomsnitt 35 kvm kan det årliga behovet av antal lägenheter och lokaler bedömas. Den redovisade utvecklingstakten innebär då i snitt 910 lägenheter per år motsvarande 91 000 kvm BTA per år. Motsvarande beräkning för arbetsplatser ger cirka 1 150 arbetsplatser per år vilket motsvarar 40 000 kvm BTA lokalyta per år.

Den beräknade tillväxten inom kommunen kommer inte enbart vara koncentrerad till det aktuella området. Andra områden som ger en betydande tillväxt till kommunen är t ex Djurgården, Övre Vasastaden, Ullstämman, Folkungavallen m fl. För att beräkna tillväxten just i de aktuella områdena krävs alltså även ett antagande om hur stor del av den årliga tillväxten som sker i de aktuella områdena. Beräkningarna baseras på att cirka 1/4-del av den beräknade tillväxten av bostäder sker i de aktuella områdena samt att cirka 1/3 av all lokalutbyggnad sker i dessa områden. Årlig tillväxt för områden som ligger inom resecentrums influensområden kan därmed uppskattas till cirka 230 lägenheter per år motsvarande 23 000 kvm BTA per år samt cirka 400 arbetsplatser per år motsvarande 14 000 kvm BTA per år.

Fullt utbyggt beräknas området kunna innehålla cirka 560 000 kvm BTA bostäder. Med ovan beräknad årlig avsättning innebär det en exploateringstid för bostäder på ca 25 år innan områdena är fullt utbyggda. Andelen bostäder begränsas utifrån buller från flygplatsen samt kringliggande vägar.

Förutom bostäder bedöms området fullt utbyggt innehålla cirka 800 000 kvm verksamheter, dvs kontor, handel och övriga lokaler. Den bedömda ytan inkluderar kommersiella lokaler inom nytt resecentrum samt inom eller i anslutning till ny fotbollsarena. Med ovanstående resonemang blir den beräknade utbyggnadstiden för hela området cirka 60 år för de delar som utgör verksamheter.

Värdet av framtida intäkter och utgifter bedöms normalt utifrån en uppskattad kalkylränta. Det är dock mycket vanskligt att på ett rimligt sätt bedöma de faktorer som påverkar kalkylräntan beträffande en exploatering som ligger så långt fram i tiden. I genomförda kalkyler har gjorts bedömningen att en analys av värdet av framtida intäkter och utgifter i förhållande till en kalkylränta inte tillför nå-

gon ytterligare värdefull information av utfallet. Därmed beskrivs intäkter och utgifter utifrån det värde de skulle ha om de genomfördes idag kompletterat med ovanstående bedömning om en mycket lång exploateringsperiod.

Det är viktigt att konstatera att den långa utbyggnadstakten påverkar förhållandet när i tiden intäkter och utgifter faller ut. I all exploatering uppstår utgifter viss tid innan intäkter kan förverkligas t ex kostnader för markförvärv samt investeringar i infrastruktur. Effekterna av att utgifter uppstår innan intäkter faller ut förstärks när utbyggnadstiden blir långt utdragen. Det är troligt att stor del av infrastrukturen kommer att behöva genomföras relativt tidigt i exploateringen samtidigt som det kommer att ta lång tid innan den slutliga intäkten kommer kommunen till godo.

RESECENTRUM

Beskrivning

Området omfattas idag av spårområdet, tullbron, delar av Norrköpingsvägen, parkeringsplatsen Pelargonian och Stångebrofältet. Området omfattar även befintlig bebyggelse vid Björngatan samt vid Gamla Tanneforsvägen.

Exploatering

För att ge plats och funktion till nytt resecentrum krävs stora förändringar inom området. Förutom förändringar som krävs inom spårområdet samt byggnation av nytt resecentrum ges Tullbron och Norrköpingsvägen en ny sträckning. Norrköpingsvägen och Gamla Tanneforsvägen ska förbindas med varandra i ungefärlig sträckning med Anders Ljungstedts gata. Åtgärder föreslås även på Stångebro och utmed Stångåns östra sida.

Förutom funktioner för resecentrum ska området kunna innehålla handel och kontor. De kommersiella ytor som kan utformas inom resecentrum är bedömda till 50 000 kvm.

I de ekonomiska bedömningarna har ej inkluderats åtgärder som sker inom spårområdet. Dessa åtgärder kommer Trafikverket att vara ansvarig för.

KALLERSTAD ÖSTER

Beskrivning av området

Området Kallerstad öster avgränsas av Kallerstadsleden, Norrköpingsvägen och Gumpekullavägen, områden som

berör Stångebro sportfält behandlas särskilt inom delområdet Kallerstad väster. Drygt halva området är i dag obebyggd mark som ägs av kommunen och som arrenderas ut som åkermark. Den bebyggda delen av området är industriområde. Inom området finns ett flertal bilfirmor med försäljningslokaler och verkstäder. I området finns bland annat även ett par tankstationer. Inom den bebyggda delen av området är kvartersmarken privatägd med några få undantag.

Förändringar

I översiktsplanen föreslås en total omvandling av området från ett typiskt industriområde till tät innerstadsbebyggelse. Området föreslås inrymma bostäder, handel, kontor och även lättare verksamheter. Andelen bostäder i området begränsas av buller från flygplatsen. Handel föreslås få en koncentration mot nya resecentrum och lokaliseras i huvudsak till det område som idag avgränsas av Vigfastgatan och Norrköpingsvägen.

Diagonalt genom området föreslås ett kommunikationsstråk som bl a ska kunna innehålla huvudgata för området samt kollektivtrafikstråk i form av LinkLink. Stråket mynnar i en ny cirkulationsplats på Kallerstadsleden.

Inom området har ny fotbollsarena lokaliserats. Arenan utgör ersättningsanläggning för Folkungavallen. Inom eller i direkt anslutning till fotbollsarenan föreslås byggnation av kommersiella lokaler.

Delområdet svarar för den övervägande delen av bedömda exploateringsbara ytor enligt översiktsplanen. Det innebär att delområdet kommer formos genom byggnation som pågår och utvecklas under mycket lång tid.

Den exploateringsbara marken bedöms kunna rymma ca 560 000 kvm BTA bostäder och ca 450 000 kvm BTA verksamheter. Som jämförelsetal kan nämnas att Djurgården fullt utbyggt bedöms innehålla 300 000 - 500 000 kvm BTA bostäder och ca 200 000 - 300 000 kvm BTA verksamheter.

En stor del av Kallerstad öster är redan bebyggd mark och består av fungerande verksamheter. Detta får stor effekt vid en analys av de kostnader som den tänkta exploateringen medför, se Genomförande.

Kostnader för utbyggnad av gata och anläggande av parker och torg är tillsammans med värdet av pågående markanvändningen dominerande poster inom delområdet. Övriga kostnader som noteras inom området är en sedan tidigare känd hög förekomst av fornlämningar samt att beskriven byggnation förutsätter att SAAB-diket kulverteras. I området kan även förutsättas betydande kostnader för rivning och sanering inom bebyggd mark.

KALLERSTAD VÄSTER

Beskrivning av området

Området avgränsas av Kallerstadsleden, Gumpekullavägen, framtida förlängning av Norrköpingsvägen samt av Stångån. Området domineras av idrottsanläggningarna inom Stångebro sportfält med Cloetta Center som huvudbyggnad. Norr om idrottsanläggningarna ligger Tekniska Verken samt ytterligare ett kvarter med verksamhetslokaler.

Förändringar

Söder om Cloetta Center i absolut närhet till nytt resecentrum föreslås tät exploatering avseende kontor och handel. Delområdet bedöms kunna inrymma cirka 73 000 kvm BTA verksamheter. Inom området krävs stora ytor för parkering. Parkeringsbehovet genereras dels av föreslagna verksamheter, kontor och handel, och dels av närheten till nytt resecentrum och till idrottsanläggningarna.

De ekonomiska bedömningarna inkluderar inte eventuella förändringar inom Tekniska Verkens anläggning. Norr om Tekniska Verkens tomt kan finnas möjlighet till ytterligare förtätning i framtiden. Några större förändringar föreslås dock inte i översiktsplanen och några effekter därav har därför inte analyserats i de ekonomiska bedömningarna.

Delområdet föreslås bebyggas med kontor och handel. Närheten till nytt resecentrum och till övriga innerstaden innebär att de förväntade intäkterna per kvm byggrätter är högre inom delområdet jämfört med angränsande områden inom Kallerstad.

I de ekonomiska bedömningarna har tagits in kostnader för parkeringsanläggningar vilket är den övervägande delen av bedömda utgifter. Delområdet är till ytan relativt begränsat och föreslås även utformas i större kvarter. Det innebär att mängden gata i området blir liten i förhållande

till möjlig exploatering. Dock kräver närheten till Cloetta Center särskilda fria ytor i form av torg.

Inom delområdet föreslås även upprustning av mark mot Stångån samt anläggande av ny stadspark. Åtgärderna är inte en effekt av byggnation inom det enskilda området och kostnaderna för dessa åtgärder är istället beskrivna under Generalplanekostnader.

ANDERS LJUNGSTEDTS

Beskrivning av området

Området avgränsas av Anders Ljungstedts gata, Norrköpingsvägen och Hagalundsvägen. I söder avgränsas området av Ostlänkens framtida dragning. Eftersom läget för spårområdet ännu inte är låst är områdets yta inte helt definierad. Området utgörs idag av Anders Ljungstedts Gymnasium samt av obebyggd mark som är utarrenderad som åkermark.

Förändringar

Den obebyggda marken föreslås användas för verksamheter och lokaler. Byggnation kan tänkas ske i 4-5 våningar och i täthet motsvara den exploatering för verksamheter som föreslås på andra sidan Norrköpingsvägen. Det faktum att området ansluter mot spårområdet och att det råder osäkerhet om spårområdets lokalisering, säkerhetszoner etc gör det svårt att med någon större precision beräkna hur stor den exploateringsbara marken blir. Inom området har reserverats yta för ny fotbollsplan.

Inom skolområdet föreslås inga förändringar som ger effekter på de ekonomiska bedömningarna.

Byggnation inom området bedöms bestå av lokaler samt mindre verksamheter. Värdet för byggrätter bedöms vara lägre än i övriga delområden. Inom området ryms nästan 138 000 kvm BTA.

Utgifter inom delområdet domineras framförallt av kostnader för utbyggnad av gatumark. Föreslagen byggnation förutsätter även kulvertering av dike.

JÄRNVÄGSGATAN

Beskrivning av området

Området avgränsas av Järnvägsgatan, Steningeviadukten och spårområdet. Området används idag i huvudsak för nuvarande resecentrum. I nordvästra delen av området

finns befintlig bebyggelse som idag används för handel.

Förändringar

Inom området kan viss förtätning ske när resecentrum flyttar. Detta gäller framförallt ytor som idag används för busstrafik och för parkering. Inom den nordvästra delen av området föreslås inga förändringar. De största förändringarna inom området är förändringar som gäller trafikstrukturen.

Exploatering inom området sker som förtätning. Grovt uppskattas cirka 67 000 kvm för verksamheter kunna tillskapas i området.

Bedömda utgifter består framförallt av värdet av pågående markanvändning samt rivning och sanering. Inom området föreslås förändringar för trafikstrukturen och åtgärder som ska minska barriäreffekter av spårområdet. Åtgärderna är inte en effekt av byggnation inom det enskilda området och kostnaderna för dessa åtgärder är istället beskrivna under Gemensamma trafik kostnader samt Generalplanekostnader.

SÖDRA TORNBYS

Beskrivning av området

Området avgränsas av Kallerstadsleden, Stångån samt av spårområdet. Området är idag bebyggt och domineras framförallt av värmeverket. Inom området finns även postterminalen, långtidsparkering samt ett antal äldre och nyare byggnader för industri, verksamheter och handel. Inom området finns även Nykvarnsparken. Inom parkområdet föreslås inga förändringar som ger påverkan i de ekonomiska bedömningarna.

Förändringar

Översiktsplanen beskriver att förändringar och förtätningar kan ske inom området. Hur området utvecklas är dock främst kopplat till en framtida flytt av värmeverket. När värmeverket är avvecklat kan området vara lämpligt för bostadsändamål. Exploatering för bostadsändamål ska ske med innerstadskaraktär vilket innebär en hög exploateringsgrad. Det är oklart när i tiden och till vilka kostnader en flytt av värmeverket kan ske. Kostnader och intäkter av en eventuell framtida bostadsexploatering har ej inkluderats i det aktuella arbetet.

Inom den del av delområdet som ligger väster om Södra

Oskarsgatan föreslås inga större förändringar. Inom området kan det finnas möjlighet till förändringar och förädling av vissa fastigheter, dock inte i sådan omfattning att det påverkar de ekonomiska bedömningarna.

GEMENSAMMA TRAFIKKOSTNADER

Föreslagen exploatering medför en rad åtgärder på trafiksystemen. I de fall åtgärderna är en funktion av exploatering inom ett visst delområde har kostnaden inkluderats som kostnad för delområdet. Ett flertal åtgärder krävs dock för stadens funktion i stort. Dessa kostnader redovisas som generalplanekostnader, se nedan. I vissa fall har en bedömning gjorts att kostnader ska fördelas mellan exploatering och generalplanekostnader.

Förutom enskilda kostnader för ett utbyggnadsområde och generalplanekostnader, finns inom planområdet anläggningar som inte går att hänvisa till ett enskilt utbyggnadsområde men som är en förutsättning för den exploatering översiktsplanen föreslår. Gemensamma kostnader för exploateringen är cirkulationer på Norrköpingsvägen samt del av kostnaderna för utbyggnad och ombyggnad av Norrköpingsvägen, Gumpekullavägen, Hamngatan, Järnvägsgatan och Södra Oskarsgatan. I utgiften är även inkluderat del av kostnader för förbindelser under spårområdet vid befintligt resecentrum.

GENERALPLANLÄGGNINGAR

Översiktsplanen beskriver en rad åtgärder på allmänna platser som kan definieras som generalplaneanläggningar, d v s anläggningar som syftar till att serva stadens behov i stort och inte det enskilda exploateringsområdet. Generalplanekostnader har i de ekonomiska bedömningarna särskiljts och uppskattas till totalt cirka 600 miljoner kronor.

De generalplananläggningar som är kalkylerade är följande; ombyggnad och breddning av Kallerstadsleden, cirkulation/trafikplatser i Kallerstadsledens korsning med Tornbyvägen och Södra Oskarsgatan, gång- och cykelbana i förlängning av Järnvägsavenyn, upprustning av västra kajområdet. Dessutom har i generalplanekostnader inkluderats delar av kostnaderna för utbyggnad av följande anläggningar; Norrköpingsvägen, Gumpekullavägen, Hamngatan, Drottninggatan, Järnvägsgatan och Södra Oskarsgatan, ny cirkulation på Kallerstadsleden och ombyggnad av Gumpekullarondellen, förbindelser under spårområdet vid befintligt resecentrum, rivning av befint-

lig Drottningbro och anläggande av ny Drottningbro samt upprustning av östra kajområdet.

Till generalplanekostnader hänförs även kostnader för anläggande av ny stadspark som föreslås inom delområde Kallerstad väster.

Investeringar enligt ovan ska alltså inte ses som en enskild belastning för omnämnda utbyggnadsområden. Därmed är dessa kostnader även upptagna i den parallella ekonomiska analys som har genomförts för översiktsplan för Linköpings stad (ÖP staden).

Känslighetsanalys

Genomförda kalkyler redovisar intäkter på cirka 2 900 miljoner kronor samt utgifter på cirka 2 500 miljoner kronor och generalplanekostnader på cirka 600 miljoner kr. Kalkylerna redovisar intäkter och utgifter enligt värdet vid värdetidpunkten augusti 2009 och utgör endast mycket grova bedömningar kring ett tänkbart utfall. Kalkylerna är behäftade med en lång rad osäkerheter.

Ett flertal osäkerheter är kopplade till att planeringsprocessen är i ett tidigt skede och är osäkerheter som förekommer i alla projekt i tidiga skeden, t ex hur stor slutlig byggrätt blir, gatusektioners utformning, vilka utredningar som krävs etc. Inom det aktuella området finns även mer specifika osäkerheter som har mycket stor påverkan på resultatet av de ekonomiska bedömningarna. Den största osäkerheten ligger i att så stor mängd exploateringsbara ytor redovisas i översiktsplanen. Osäkerheten ligger dels i om så stor andel slutligen kan exploateras och framförallt i vilken avsättning det finns för dessa ytor och därmed hur lång exploateringstiden blir innan området är fullt utbyggt. Med anledning av att intäkten för de kvarter som byggs sist ligger mycket långt fram i tiden blir de intäkter som redovisas missvisande. Normalt sker jämförelse mellan intäkter och utgifter som fördelar sig över tiden genom att värdet nuvärdesberäknas i förhållande till en kalkylränta. Den exploatering som är möjlig enligt översiktsplanen påverkas dock av så många osäkra faktorer att det har bedömts att en analys utifrån en kalkylränta inte tillför någon användbar information. Alltså ska istället det redovisade resultatet läsas med vetskapen om den långa exploateringstiden.

En osäkerhet som är specifik för området är påverkan av buller. Mängden bostäder inom Kallerstad är bedömd utifrån vilka områden som kommunen bedömer kan byggas enligt Boverkets allmänna råd, Flygbuller i planeringen. Men också att de är lämpligt lokaliserade inom området och att området närmst resecentrum prioriteras för arbetsplatser/verksamheter. Som beskrivits bedöms avsättning för bostäder ske i en snabbare takt än för verksamheter. Bostäder genererar även generellt ett högre byggrättsvärde än verksamheter vilket innebär att det är viktigt för det ekonomiska resultatet att andelen bostäder inte blir mindre än vad som bedömts. Om det i framtiden kommer visa sig att området bebyggs med fler bostäder kommer detta att ge en positiv påverkan ur ekonomiskt perspektiv.

Kostnader och åtgärder som ej omfattas av kalkylen

SAMHÄLLSEKONOMISK ANALYS

Som inledningsvis har beskrivits utgör den ekonomiska analysen inte ett samhällsekonomiskt perspektiv. T ex kommer bostäder inom Kallerstad medföra kostnader för utbyggnad av barnomsorg, skolor och övrig samhällsservice. Ny byggnation ställer krav på utökad kollektivtrafik och tillkommande allmänna platser ger utökade driftskostnader. Samtidigt ger byggnationen ökad tillväxt och inflyttning. Exploatering enligt planen bidrar även till att fler arbetstillfällen kan lokaliseras i ett regionalt lättillgängligt läge som leder till ökad sysselsättning samt kan medverka till en attraktivare stadsbyggnad etc. Inga av dessa effekter är behandlade i de ekonomiska bedömningar som istället har kopplats strikt till åtgärder som behövs vidtas och möjliga intäkter vid försäljning.

KVARTERSMARK

Generellt innehåller de genomförda ekonomiska bedömningarna inga kostnader för byggnation inom kvartersmark. De enda byggnader som omfattas av de ekonomiska bedömningarna är nytt resecentrum med tillhörande anläggningar.

Inom delområde Resecentrum, Kallerstad öster och Kallerstad väster har reserverats ytor för allmänna parkeringsplatser. Dessa kan utföras under jord eller som parkeringsdäck/parkeringshus. Parkering som avser behov

för enskilda fastigheter inom området förutsätts ske inom den egna fastigheten och då troligen under jord. De för varje delområde antagna byggrättsvärdena är satta med förutsättning att respektive byggherre står för kostnader för egen parkeringslösning.

SPÅROMRÅDET

Banverket står för kostnader inom spårområdet vilket omfattar spårområdets omläggning samt även spårområde inom nytt resecentrum, dessa kostnader är ej inkluderade i de ekonomiska bedömningarna.

Enligt stadsbidragsförordningen är kommunen berättigad till stadsbidrag för åtgärder som genomförs för funktionen av nytt resecentrum. Stadsbidragets storlek är ej klarlagd och av den anledningen har inget avdrag för bidrag gjorts i de genomförda beräkningarna.

LINK-LINK

Inom Linköping planeras för ett nytt kollektivtrafikstråk, LinkLink. LinkLink kommer inledningsvis genomföras som busstrafik men kan på sikt komma att bli spårburen. De ekonomiska bedömningarna är baserade på sektioner som är anpassade för LinkLink. Dock innehåller inte kalkylerna kostnader för att i framtiden omvandla busstrafiken till spårburen trafik.

BOGASANLÄGGNING OCH RENINGSVERK

Avloppsreningsverket, Nykvarnsverket, är beläget intill Kallerstadsliden och Stångån. Inom området finns en markreserv som möjliggör en framtida utbyggnad för att klara en anslutning av 200 000 personer och tillhörande industribelastning. Det finns i dag inget fastställt skyddsavstånd för reningsverket. För att minska störningsrisken hävdas idag i vissa sammanhang ett skyddsområde på 1 km runt anläggningen, inom vilket bostadsbebyggelse bör undvikas. Avståndet bygger på generella rekommendationer och är inte underbyggt med några fakta om anläggningarna och platsen.

Ett skyddsområde på 1 km kommer i konflikt med delar av de områden som i översiktsplanen föreslås för exploatering. Kommunen och Tekniska Verken studerar gemensamt frågan om vilka skyddsavstånd som i framtiden ska gälla samt vilka åtgärder som kan vidtas för att minska skyddsavståndet. En förstudie har genomförts våren 2009 avseende skyddsavstånd, möjliga åtgärder samt kostnader

för dessa åtgärder. Aktuella åtgärder kan vara att bygga in delar av anläggningen samt att behandla utgående luft så att den luktar mindre. Storleken på kostnaderna för att genomföra åtgärderna diskuteras men uttrycks i utredningen till 120 -150 miljoner kr. Ett alternativ är att flytta anläggningen i sin helhet. Det alternativet är dock mycket kostnadskrävande och bedöms i utredningen till 1 – 1,5 miljarder kr.

Beräkningar av spridningen av lukten från reningsverket visar att den framförallt sprids mot nordväst. I andra riktningar är spridningen mindre. Den riktning där spridningen är allra minst är mot sydost, alltså Kallerstad (Stång). Normalt förekommer det inte lukt från reningsverket inom området, tillfälliga störningar förekommer dock i nordvästra delen av området. Området väster om Stångån där kraftvärmeverket ligger är mera stört av lukt från reningsverket.

Planen föreslår bebyggelse med bostäder intill ca 200 meter från anläggningen. Huvuddelen av detta går att genomföra utan att åtgärder genomförs i anläggningen. Eftersom omfattningen av eventuella åtgärder är oklar går det inte att bedöma de ekonomiska nyttorna.

Inom Nykvarn finns även en biogasanläggning som ingår i samma diskussion om skyddsavstånd som reningsverket. Även vid biogasanläggning kan det vara aktuellt att vidta åtgärder för att minska skyddsavståndet. I biogasanläggningen pågår åtgärder för att reducera lukten så att det normalt inte skall lukta på E4:an (200m från anläggningen). Detta innebär att lukt från biogasanläggningen normalt inte kommer att förekomma inom området. Åtgärderna innebär att anläggningen tätas och att luftbehandlingen utvecklas ytterligare för att begränsa luktspridningen. I en förstudie kostnadsbedöms åtgärderna till maximalt 12 – 14 miljoner kr. Även i biogasanläggningens fall jämförs de luktbegränsande åtgärderna med att flytta anläggningen. Flyttning kostnadsbedöms i förstudien till 120 – 150 miljoner kr.

På grund av de osäkerheter som råder om skyddsavstånd och eventuella erforderliga åtgärder är kostnader kopplade till biogasanläggningen och reningsverket ej inkluderade i kalkylen.

6.3 Sociala konsekvenser

Upprättad av Jörgen Haslum

AVGRÄNSNING

Denna plan är en del av kommunens planering för utvecklingen av staden. Ett övergripande regionalt perspektiv finns i *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping*. Översiktsplanen för staden gör val med perspektivet hela staden som utgångspunkt. Denna plan handlar om hur en central del av staden skall utformas och gestaltas med utgångspunkt från den översiktligare planeringen. Beslutsnivån i planen är struktur och huvudsakligt innehåll samt principer för gestaltning av en del av ett framtida Linköping. Planen bör därför värderas utifrån om de strukturella greppen är sådana att de ger förutsättningar för goda sociala konsekvenser. Frågan kan formuleras: ”Ger översiktsplanens grundläggande idéer och förslag förutsättningar för att skapa en god social miljö i denna del av ett framtida Linköping?”

VAD ÄR GOD SOCIAL MILJÖ?

Någon allmänt vedertagen och beskriven definition finns sannolikt inte. Allmänt torde den kunna beskrivas som en miljö där människor är delaktiga, lever tillsammans och kan leva ett bra liv. Denna allmänna beskrivning kan gälla för ett stort antal olika fysiska miljöer och olika situationer, men innebär också olika saker för olika människor.

Generellt kan konstateras att mångfald i alla dimensio-

ner är en grundläggande faktor för långsiktig hållbarhet liksom att motsatsvis så är monokulturer sårbara. Detta innebär dock inte att allt skall finnas på alla platser, det finns en skala där till exempel skogen är skogen och staden är staden och de bör inte blandas. Men träd och natur är ett självklart inslag i staden. I den sociala dimensionen handlar mångfalden om att det ska finnas människor med olika bakgrunder, intressen, ålder m m och en variation av verksamhets- och boendeformer.

ALTERNATIVEN

Nollalternativet

Nollalternativet är den bedömda utveckling som skulle ske om staden fortsätter att växa med kommunens översiktsplan från 1998 som grund samtidigt som det inte byggs några nya spår för järnvägen eller ett nytt resecentrum, det vill säga, planområdet skulle fortsätta att se ut ungefär som det ser ut i dag.

Planen

Till översiktsplanen för staden finns en social konsekvensbeskrivning som analyserar de sociala konsekvenserna för staden som helhet. I den redovisas nedanstående tabell med behov som definierar ett gott socialt liv. Här nedan visas samma uppställning av behoven kombinerade med de tre viktigaste strategierna för planen.

Planens strategier Behov	Det regionala perspektivet (Nytt resecentrum och många arbetsplatser)	Sammanhängande stadsmiljö (Stråk för stadsliv och kultur -mångfacetterat innehåll)	Attraktiv offentlig och privat miljö (Mötesplatser)
Trygghet och säkerhet			
Jämlikhet och integration			
Möjligheter till försörjning			
God boendemiljö			
God tillgång på service			
Meningsfull fritid			
Bra resvägar			
Samhörighet			

Strategin bidrar till att behoven uppfylls
 Strategin spelar mindre roll för att uppfylla behoven

Planens viktigaste strategier är:

- Ta tillvara det regionala perspektivet – nytt resecentrum har regionens bästa tillgänglighet med kollektiva transporter.
- Sammanhängande stadsmiljö – den nuvarande och den utvidgade innerstaden.
- Attraktiv offentlig miljö som understödjer stadens funktioner och bidrar till att människor möts.

SLUTSATSER

Nollalternativet

Bidrar inte till ökade möjligheter till försörjning och ekonomisk välfärd. Stadsmiljön kvarstår ungefär som den ser ut idag och kan fortsätta att vara ett fungerande normalt industriområde m m.

Planen

Planen innebär i stort följande förändringar:

- Ny järnväg genom Linköping och nytt resecentrum
- Stadsutveckling - utvidgning av innerstaden – en stadsmiljö med ett mångsidigt innehåll.
- En satsning på stråk för stadsliv och kultur och evenemang
- Utveckling av miljön runt Stångån – Stångån flyttas från innerstadens periferi till dess hjärta.
- En konsekvens av detta är också att större delen de av befintliga verksamheterna i området flyttar till andra platser i staden.

Järnväg och nytt resecentrum. Förändringen innebär att möjligheten att bo och arbeta i Linköping och i regionen ökar och att mångfalden i arbetsmarknaden ökar. Förutsättningarna för kollektivt resande förbättras. På detta sätt bidrar planen till möjligheten till försörjning och ekonomisk välfärd. Denna faktor är inte begränsad till planområdet utan berör hela regionen.

Utvidgning av innerstaden. Denna miljö kan vara plats för ett rikt socialt liv och goda livsvillkor för en stor och varierad grupp framtida linköpingsbor som bor i området. Men som också samsas med andra människor som kom-

mer till området för att arbeta – från andra delar av Linköping eller andra delar av regionen. Området kommer att ha goda kontakter med resten av staden. Förutsättningen för detta är att miljöerna, både de offentliga och de enskilda kvarteren utformas så att de uppfattas som attraktiva av många olika grupper och att stadsmiljön uppfattas som sammanhängande.

Flyttning av verksamheter som finns i området i dag innebär att människor kommer att få sina arbetsplatser flyttade vilket kan var såväl positivt som negativt. För företagen kan det innebära möjligheter till utveckling eller problem.

Det faktiska framtida utfallet kommer att till mycket stor del påverkas av genomförandet - hur väl som planens intentioner genomförs.

Problemfaktor

Planen är en del av Linköpings omställning från att vara en liten stad till att vara en stor stad – en betydligt större stad än förut. Detta uppfattas av de flesta positivt, men det finns naturligtvis människor som får sin tillvaro förändrad på ett sätt som uppfattas negativt. Varje förändringsprocess innehåller friktion men information och delaktighet minskar risken för att processen skall leda till minskad samhörighet.

VIKTIGT ATT TÄNKA PÅ I DEN FORTSATTA PROCESSEN

- De verksamheter och arbetsplatser som kommer till inom området bör vara av många olika slag – mångfald.
- Den offentliga miljön bör vara trygg, attraktiv och varierad. Kvartersmått bör inte vara för stora. Gaturummen skall kännas trygga och intressanta.
- Det är viktigt att inte skapa för stora enheter med likartat innehåll.
- Variation i hyresnivåer och upplåtelseformer (både bostäder och verksamhetslokaler) - mångfald.

7 Referensförteckning

Kommunala beslut

- Strategisk plan med Övergripande mål. Antagen av kommunfullmäktige 2007-08-28 § 161
- Inriktningen i det fortsatta översiktsplanarbetet. Antagen av kommunfullmäktige 2005-06-07 § 121.
- Resecentrum, val av läge. Beslut kommunfullmäktige 2007-03-28 § 72.
- Tillgänglighetspolicy för offentlig utemiljö i Linköpings kommun. Antagen av Teknik- och samhällsbyggnadsnämnden 2008-01-29.
- Miljöpolicy för Linköpings kommun. Antagen av kommunfullmäktige februari 2001.

Andra kommunala planer

- Översiktsplan för staden Linköping.
- Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping.
- Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun - underlag 2010.

Underlagsmaterial för denna översiktsplan

- Kallerstad – en uppdatering. Arkeologisk särskild utredning, steg 1. Rapport från Arkeologikonsult 2007:2140. Linköpings kommun.
- Riksanalys för område i anslutning till framtidens resecentrum. Rapport. FB Engineering AB 2007-08-13. Linköpings kommun.
- Linköping stadskärna kan växa, Staden växer över ån – nulägesanalys och idéskiss. Rapport. Spacescape 2008-02-25. Linköpings kommun.
- Idéstudie för Hamngatan- Storgatan med anledning av nytt resecentrum. Rapport. Ramböll 2007-10-04. Linköpings kommun.
- Parkeringsutredning för Resecentrum, Cloetta Center och fotbollsarena. Tyréns AB, september 2008. Linköpings kommun.
- Kallerstad 1:1 m fl. Översiktlig geoteknisk undersökning. Geoteknisk PM. Stadspartner 2008-11-24.
- Detaljerad översvänningskartering längs Motala ström, Roxen och Stångån. SMHI Rapport 2008-44.
- Förstudie skyddsavstånd reningsverket vid Nykvarn mm. Sammanfattande projektrapport, Linköpings kommun och Tekniska verken 2009-03-04.
- Kallerstad, Flödesberäkningar och förslag till dagvattenlösning, Stadspartner 2009-10-12.
- Underlag för jämförelse av dagvatten från Kallerstad före och efter planerad förändring av markanvändning. Miljökontoret i Linköping 2009-10-06.
- Dagvatten i innerstaden - Exempelsamling. Tyréns AB, oktober 2009.
- Utredning om skyddsavstånd för lukt. Förslag till acceptanskriterier för lukt samt plats- och omgivningsspecifika skyddsavstånd kring avloppsreningsverk och biogasanläggning i Linköping. WSP 2010-03-24. Linköpings kommun

Underlag för andra kommunala planer mm

- Linköpings kommun, bullerkartläggning. Projektrapport. ÅF-Ingemanson AB 2007-07-11. Linköpings kommun.
- Linköping – Norrköping: Gemensam marknad och framtid. Rapport. Tyréns Temaplan AB. 2007-10-29. Linköpings kommun.
- LinkLink Plus, Förutsättningar för utvecklad spårtrafik i Linköping. Trivector traffic AB. Rapport 2007:72. Linköpings kommun.

Hemsidor

Om Ostlänken:

<http://www.trafikverket.se> gå till våra projekt och välj Ostlänken

www.ostlanken.se

www.linkoping.se/resecentrum

**UNDERLAGSMATERIAL OCH REFERENSER
TILL KOMMUNFULLMÄKTIGES INRIKTNINGSBESLUT 2007-03-28 §72***Underlag*

- Framtiden resecentrumområde Utvärdering av idé- och utredningsuppdrag, MoS-förvaltningen, Samhällsplanering 2007-02-26.
- Linköping resecentrum – effekter för kollektivtrafiken av nytt läge öster om Stångån. Trivector rapport 2006:89 med komplettering 2007-01-26
- Preliminär studie för att undersöka möjligheten att förlägga en ny järnvägsstation (framtidens resecentrum) i Linköping i tunnel. Arison byggkonsult, 2006-10-25.
- Nytt resecentrum, Riskbedömning avseende lokalisering och principiell utformning av resecentrum. FB ENGINEERING AB, 2007-02-02.
- Linköpings stadskärna, Resecentrum, Utvärdering av två alternativa resecentrumlägen mht stadskärnans kommersiella kvalitet, Nordplan, 2007-01-30.
- Jämförelse av kostnader mm, TP Group PM 2007-02-23. (Den skillnad i kostnader som beror på att Stångåläget ger färre konflikter med pågående trågt trafik har inte gått att fånga in liksom kostnader för tillfälliga lösningar under byggnadstiden.)
- Utredning avseende fastighetsekonomiska konsekvenser av nytt resecentrum i Linköping. Forum Fastighets-ekonomi 2007-02-26.
- Synpunkter på resecentrum, december 2006-februari 2007. Sammanställning.
- Modeller skala 1:1000
- Skrivelse till KS 2007-02-27

Referenser

- Program för Idé- och utredningsuppdrag. Godkänt av KS 2006-09-05.
- Visionsarbete för inriktning resecentrum.
- Banverket förstudie Linköping C – Mantorp, bil 8 Linköpings Resecentrum. Mål kap 1.1.
- Förstudie eventuell flytt av KV1, Tekniska Verken AB, december 2006

Mål

Urval av mål som är betydelse för inriktningen för områdets planering

A. KOMMUNENS STRATEGISKA PLAN MED ÖVERGRIPANDE MÅL

Kommunfullmäktige antog 2007-08-28 en "Strategisk plan med övergripande mål" som berör högt prioriterade frågor/områden av betydelse för kommunens utveckling i ett flerårigt perspektiv.

Följande övergripande mål och strategier är ett utdrag ur dokumentet och är av särskilt stor betydelse för översiktsplanen:

Befolkning

Mål: Linköping ska vara en aktivt drivande part i en region med minst 500 000 invånare.

Ekonomi

Mål: Kommunen och dess bolag ska ha en sådan ekonomisk stabilitet att den ger förutsättningar för en framtida expansion och utveckling av kommunen.

Att växa upp och leva i Linköping

Strategi: Mötesplatser för olika åldrar, intressen och grupper är av stor betydelse för Linköpings attraktionskraft. Att vidareutveckla och skapa nya mötesplatser är därför en viktig uppgift för kommunens nämnder. Åtgärder för skötsel av mötesplatser och den fysiska miljön ska prioriteras.

Boende som upplevs attraktivt och svarar mot linköpingsbornas behov

Strategi: Kommunen ska skapa förutsättningar för att bostäder byggs och att trygga bostadsområden utvecklas med god miljö och plats för alla medborgare. Goda livsmiljöer innebär även att erbjuda boendelägen med fungerande service där man kan ha ett bra socialt liv och vardagsliv. Att vårda och utveckla befintliga bostadsområden är av stor betydelse.

I områden med ensidig utformning av bostäder är det viktigt att öka mångfalden i utbudet. Vidare är det angeläget att få till projekt kring billigare och energisnålare byggande och boende.

För vissa är boende i innerstaden attraktivt medan andra önskar boende på landet och ytterligare andra i tätbebyggelse med goda möjligheter till arbetspendling.

Linköpingsbor som upplever sig ha inflytande och känner trygghet

Strategi: Att känna sig trygg och säker på väg till skolan eller hem från vänner på kvällen eller från någon nöjes-tillställning på natten är en rättighet för alla människor. Kommunen ska därför sprida kunskap om verkliga och mindre troliga faror samt göra den fysiska miljön tryggare.

Näringsliv och universitet

Mål: Näringsliv och universitet ska uppleva kommunen som en tillmötesgående och möjliggörande kraft för utveckling samt som attraktiv att verka i. Näringslivet ska uppleva att kommunen aktivt medverkar till att det finns tillgång till kompetent arbetskraft som upplever det attraktivt att bo och verka i kommunen. Alla ska uppleva att samarbetet mellan Linköping-Norrköping är bra och angeläget för att stärka utvecklingen inom regionen.

Regional utveckling genom stärkt samarbete Linköping-Norrköping

Strategi: Ett ökat befolkningsunderlag krävs för att till fullo dra nytta av storstadsregionens tillväxtpotential. Genom att medvetet utnyttja styrkan i att regionens två centra kompletterar varandra blir regionen ett alltmer attraktivt alternativ för näringsliv och människor.

Goda kommunikationer till och från och inom regionen är en förutsättning för regionens tillväxt. Att integrera kollektivtrafiken för snabba förbindelser mellan bostad och arbete på annan ort är därför en strategisk uppgift.

Miljö

Mål: Alla ska uppleva att kommunen vidtar effektiva åtgärder som leder till en långsiktig hållbar utveckling.

Alla ska uppleva det fördelaktigt att välja säkra och miljövänliga trafikslag för person- och godstransporter i ett väl fungerande trafiksystem.

Alla ska uppleva att Linköping kännetecknas av ett levande och varierat landskap samt välskötta parker och grönområden.

Strategi: Det ska vara lätt att välja klimativvänliga alternativ i Linköping. Det kräver att tillgången på kollektivtrafik är god, att det finns bra och trygga cykel- och gångvägar samt att planering för biltrafiken görs i syfte att minska klimatpåverkan. Vidare genom att det finns ett välutbyggt fjärrvärme- och fjärrkylennät och lokalt producerat förnybart fordonsbränsle. Transportsystemet ska byggas så att negativ klimatpåverkan minskar.

Linköpings kommun skall bevara och utveckla den biologiska mångfalden i kommunen. Det görs genom att genomföra angivna åtgärder i kommunens naturvårdsprogram. En viktig del är informations- och tillgänglighetsinsatser i den tätortsnära naturen och de kommunalt förvaltade naturreservaten.

Infrastruktur

Strategi: För att utveckla goda kommunikationer inom regionen och till omvärlden krävs att Ostlänken och resecentrum genomförs. Arbetet med dessa projekt ska därför ges högsta prioritet. När Ostlänken förverkligas kan såväl pendeltågstrafiken som godstrafiken utvecklas. Även kommunikationerna till södra Östergötland och Småland är strategiskt viktiga. Tjustbanan/Stångådalsbanan bör därför utvecklas också för pendeltågstrafik.

Goda flygförbindelser till och från Linköping är nödvändiga för vår tillväxt.

Kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett attraktivt alternativ till arbetsresor med egen bil samt upplevas som trygg och ändamålsenlig av alla medborgare. Utvecklingen av LinkLink är ett led i detta och ska påskyndas.

Ringledssystemet ska vidareutvecklas för att avlasta innerstaden från genomfartstrafik. All planering av väg- och trafiksystem ska analyseras noggrant ur ett hållbarhetsperspektiv. Gång- och cykeltrafik skall ha fortsatt prioritet i trafikplaneringen.

B. INRIKTNINGSBESLUT FÖR DEN ÖVERSIKTLIGA PLANERINGEN

Kommunfullmäktige beslutade i juni 2005 om den fortsatta inriktningen i det fortsatta översiktsplanarbetet. I dokumentet som utgör underlag för beslutet anges ett antal mål för den framtida utvecklingen:

- Linköping ska vara en kunskapsstad som kan möta näringslivets och samhällets behov av utveckling och forskning.
- Innerstaden ska vara ett levande regionalt centrum för

kultur, handel och service. En stor andel bostäder ska finnas i innerstaden.

- Det ska finnas en bra närservice och bra centrumstruktur. Förorter och ytterområden ska ha fungerande lokala centra.
- Förutsättningar ska skapas för ett integrerat och tryggt samhälle. Bl a ska variation avseende bebyggelse typer och upplåtelseformer inom resp stadsdel/ort eftersträvas.
- Boendemiljöerna ska vara vackert belägna.
- Tillgängligheten till viktiga målpunkter ska vara god för alla.
- Kommuninvånarna ska ha god tillgång och tillgänglighet till parker, natur- och grönområden av god kvalitet.
- Det relativa transportbehovet ska begränsas. Biltrafikens andel av transportarbetet ska minska till förmån för cykel- och kollektivtrafiken.
- De tekniska försörjningssystemen ska vara miljövänliga och långsiktigt hållbara.
- De kommunalekonomiska investeringsnivåerna och driftkostnaderna för t ex parker, gator och teknisk försörjning ska vara rimliga.

Utifrån de uppställda målen redovisas en övergripande strategi för den fortsatta översiktliga planeringen:

- Ge förutsättningar för regionförstoring och regioneffektivisering genom infrastruktursatsningar och utbyggnad i orter med särskilt goda förutsättningar för kollektivtrafik.
- Bygg ut enligt pärlbandsprincipen. Staden och orterna får tydliga avgränsningar. Cykelavstånd till centrum (stations/hållplatsläge) är en viktig utgångspunkt för avgränsningen.
- Utveckla staden Linköping. Fler boende och fler arbetsplatser i staden. En tätare och mera sammanhängande stad genom kompletteringar, omvandlingar och utbyggnad i centrala lägen. Värdefulla grönområden sparas och tillförs nya värden. Ge förutsättningar för stadsliv genom utvidgning och utveckling av stadskärnan. Respektera identiteten och de kulturhistoriska värdena. Moderna tillägg av hög kvalitet.
- Staden får en tydlig avgränsning. Cykelavstånd till centrum är en viktig utgångspunkt för avgränsningen.
- Utveckla vattennära lägen för rekreation och bebyggelse. När staden kompletteras och utvidgas ska behovet av strandpromenader utmed Stångån/Kinda ka-

nal tillgodoses. I de centrala delarna av staden ges områdena vid Stångån/Kinda kanal stadsmässig karaktär.

C. LAGSTIFTNING

Plan- och byggnadslagen och Miljöbalken innehåller ett flertal viktiga förutsättningar för planeringen.

D. NATIONELLA MÅL

Nedan redovisas ett urval av nationella/regionala mål som i större eller mindre omfattning har betydelse för synen på planområdet.

Övergripande transportpolitiskt mål:

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

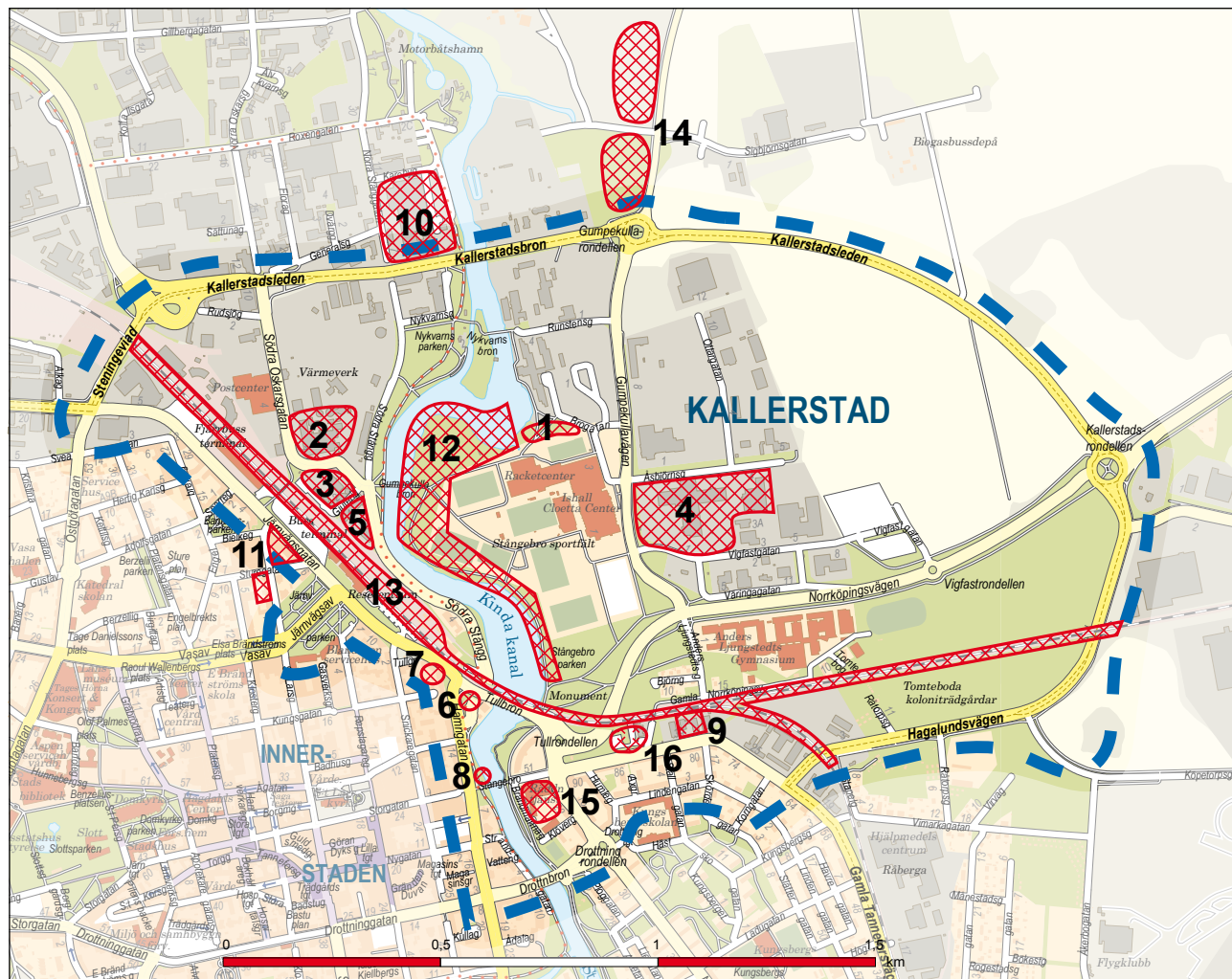
De 16 nationella miljömålen:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

E. REGIONALA MILJÖMÅL

Mål i sikte. Miljömål för Östergötland. Länsstyrelsen i Östergötland 2004.

FÖRORENAD MARK



Kända områden med markföroreningar inom planområdet.

Objekt/ verksamhet	Föroreningar	Riskbedömning	Risk- klass	Behov av undersökningar och åtgärder
1 Nykvarnstippen. Industriedeponi.	Metallföroreningar i mark: Pb, Cu, Zn, Cd, Ni och Cr.	Farligheten hos det deponerade materialet har bedömts som mycket högt och spridningsförutsättningarna som måttliga, känsliga för människa och miljö klassas som stort (parkmark vid Stångån).	2 (fas 1)	Om kontrollprogrammet i framtiden visar att halter av metaller som läcker ut blir högre kan åtgärder behöva vidtas. Vid exploatering i området skall fortsatta undersökningar och åtgärder vidtas.
2 Linköpings gasverk. Nedlagt gasverk.	Tjära, PAH, fenoler, cyanider och aro- mater.	Nivåerna av föroreningarna bedöms som måttliga, och spridningsförutsättningarna, känsligheten för mark och grundvatten och skyddsvärdet bedöms som mycket stora. Människor exponeras troligtvis ej eftersom området är asfalterat.	2 (fas 1)	Vid exploatering i området skall fortsatta undersökningar och eventuella åtgärder vidtas.
3 Svenska Maskin- skyltfabriken. Ytbehandling av metaller.	Trikloretylen, metal- ler (Cr, Ni, Cd)? och organiska lösnings- medel.	Risken bedöms som måttlig för människa och miljö med dagens markanvändning	2 (fas 1)	Fördjupade undersökningar bör genomföras vid ändrad markanvändning eller större anläggningsarbeten som innebär att massor transporteras bort.

Objekt/ verksamhet	Föroreningar	Riskbedömning	Risk- klass	Behov av undersökningar och åtgärder
4 ABB Service AB, Asea Service AB, Norsk Hydro, Ben- sinstation m m.	PCB, Tri och Bly.	Kemikalier med mycket hög farlighet har använts. Spridningsmöjligheterna bedöms som stora.	2 (fas 1)	Fördjupade undersökningar bör genomföras vid ändrad markanvändning eller större anläggningsarbeten som innebär att massor transporteras bort.
5 Elgeverken/Linköpings Gjuteri och Mek. Verkstad.	Fenol, PAH:er, alifater, Cu, Pb och Zn.	Risken bedöms med dagens markanvändning som måttlig för människa och miljö.	2 (fas 1)	Fördjupad undersökning skall göras vid ändrad markanvändning till bostäder, skola eller daghem och vid markarbeten där massor fraktas bort.
6 Baur & Andersson/ Linköpings Ångtvätterier & Stryk	Färger, lösningsmedel, smörjoljor, perkloretylen, metaller.	Föroreningarnas farlighet bedöms som mycket hög och spridningsförutsättningar som stor. Det finns inte tillräcklig uppgifter om lösningsmedelhanteringen för att göra en riskklassning.	0 (fas 1)	Vid bostadsbebyggelse skall fortsätta undersökningar och eventuella åtgärder genomföras.
7 Baur och Andersson, Kemiska tvätt.	Bensin, oljor och perkloretylen.	Riskerna bedöms som måttliga eftersom byggnaden är riven, marken har beretts och det inte bor någon i direkt anslutning till området.	3 (fas 1)	Vid känslig markanvändning (t ex bostäder) skall fortsätta undersökningar och eventuella åtgärder genomföras.
8 Stångebro Nya Tvättinrättning.	Färger tri/perkloretylen?	Risken bedöms som måttlig för människa och miljö då det var länge sedan verksamheten pågick. Spridningsförutsättningarna är måttliga till stora.	3 (fas 1)	Vid känslig markanvändning (t ex bostäder) skall fortsätta undersökningar och eventuella åtgärder genomföras.
9 Kem Center, Tvättuset.	Lösningsmedel, färger, metaller, oljor, perkloretylen, (trikloretylen?).	Verksamheten med ämnen med hög och mycket hög farlighet har bedrivits under en lång tid. Spridningsförutsättningarna bedöms som stora.	2 (fas 1)	Vid känslig markanvändning (t ex bostäder) skall fortsätta undersökningar och eventuella åtgärder genomföras.
10 Nordisk bilbelysning NBB AB Verkstadsindustri.	Zn, ev. cyanid.	Verksamheten med ämnen med hög och mycket hög farlighet och stor spridningsrisk har använts under en mycket lång tid.	2 (fas 1)	Behov finns av ytterligare mark och grundvattenprovtagningar.
11 Datasaab AB 3, SAAB, Ericsson AB Elektroteknisk industri.	Tenn, färg, lim, lösningsmedel, klorerade lösningsmedel och bly.	Föroreningsnivån är låg, men kemikalier med hög och mycket hög farlighet har använts, och spridningsförutsättningarna bedöms vara stora.	3 (fas 1)	Vid känslig markanvändning (t ex bostäder) skall fortsätta undersökningar och eventuella åtgärder genomföras.
12 AB Industricrom Verkstadsindustri.		Med tanke på att verksamheten var liten och det nästan inte finns några uppgifter om vad man gjort går det inte att riskklassa objektet enligt MIFO.	0 (fas 1)	Vid förändrad markanvändning eller schaktarbeten bör undersökningar alt miljökontroll genomföras.
13 Järnvägen	Befintlig banvall är inte undersökt, men är högst sannolikt förorenad. Om området skall användas för annat krävs åtgärder.			
14	Deponi			
15	F d mekanisk verkstad			
16	F d bensinstation			
Befintlig bensinstation i området bör uppmärksammas				

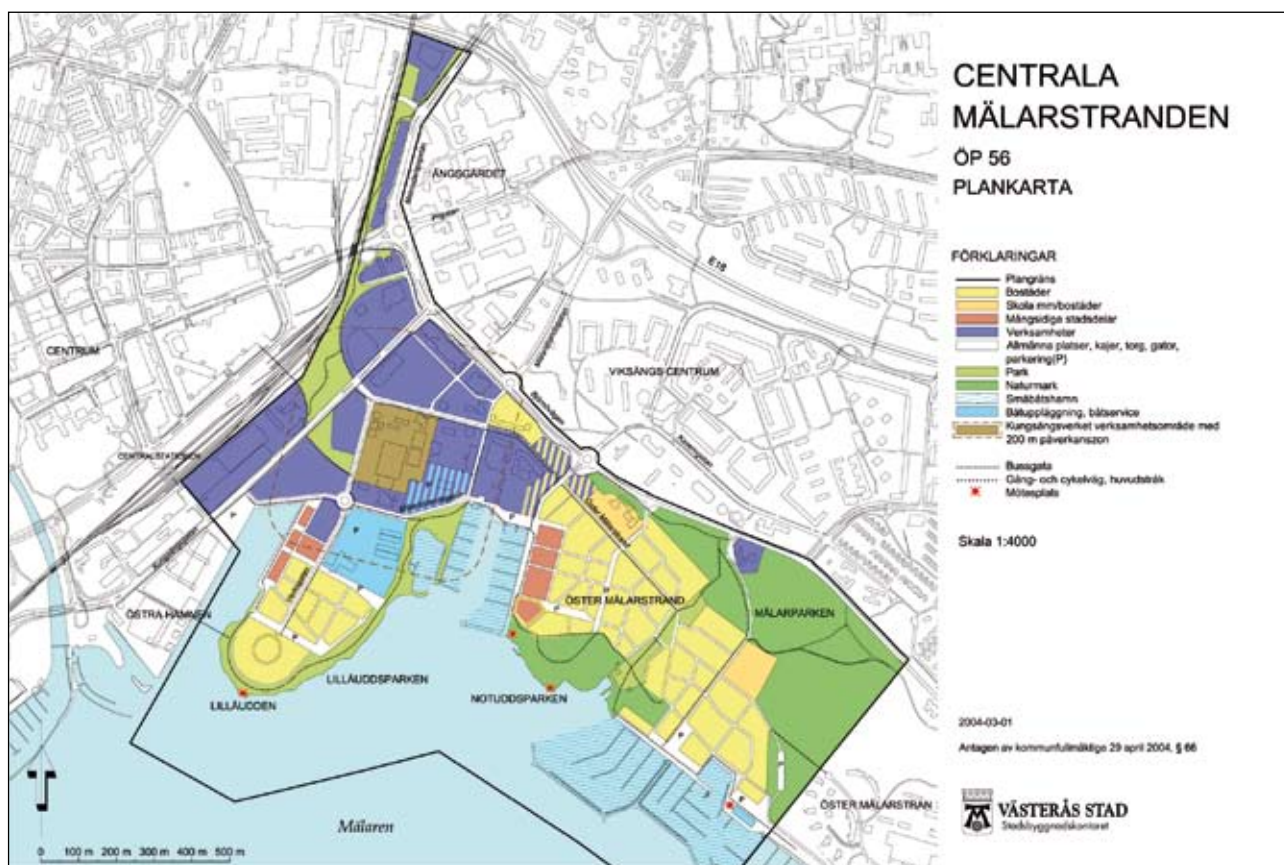
Exempel från andra kommuner på hantering av reningsverk och bostadsbebyggelse

Frågan om avstånd mellan avloppsreningsverk och bostadsbebyggelse är aktuell i flera städer. Västerås, Jönköping och Helsingborg är exempel där verken ligger nära eller inom intressanta stadsutvecklingsområden. Det finns även exempel på kommuner, tex Växjö, som valt att flytta reningsverket till ny lokalisering långt från (1,5 km) befintlig och planerad byggnation.

Förhållandena i andra kommuner varierar mycket. I en genomgång som gjordes 2000 av Sweco Viak så konstaterades att avstånden mellan verken och bostadsbebyggelse är från ca 50 meter och uppåt. Det finns i denna studie inget direkt samband konstaterat mellan avstånd och rapporterade problem med störningar. Verkens storlek och utformning varierar mycket varför det inte går att dra någon annan bestämd slutsats än att varje plats och verk måste studeras för sig och att ett bestämt avstånd inte är givet. De åtgärder som kan vidtas för att minska eller helt

ta bort lukten från anläggningarna är att bygga in de till slutna system och rena den utgående ventilationsluften. Ett särskilt exempel på inbyggnad är de reningsverk som ligger insprängda i berggrum. Sådana finns till exempel i Stockholm. Henriksdalsverket ligger inspräng i berget med bostäderna ovanpå. Exempelen nedan visar på andra sätt att bygga in verken. I Västerås har intaget och andra luktspridande delar byggts in. I Jönköping är inriktningen att bygga in verket och att använda ytan ovanför till till exempel en sport och aktivitetshall. I båda fallen renas den utgående ventilationsluften.

I Västerås ligger reningsverket centralt i staden i ett stadsomvandlingsområde vid Mälaren. Frågan om åtgärder i reningsverket har utretts under många år och verket är numera delvis om- och inbyggt. Delar av slamhanteringen har också flyttats till annan plats. I översiktsplan för området har kommunen beslutat sig för att hålla ett avstånd



Västerås. Översiktsplan antagen 2004. Mycket av innehållet är genomfört. Avstånd till bostäder definierad som en störningszon om 200 m mätt från reningsverkets gräns.



Jönköping. Illustration ur utredning om reningsverket. Verket ligger inom Jönköpings stadsutvecklingsområde. Tanken är att bygga in och över verket med en sport- och aktivitetshall. Nya (inte ännu byggda) bostäder till vänster i bilden.



till bostäder på 200 meter från gränsen till reningsverket.

Jönköpings reningsverk ligger inom ett av kommunens stadsutvecklingsområden vid Munksjön. Olika alternativ har utretts under många år och inriktningen är att bygga in verket och låta det vara del av en framtida stadsbebyggelse.

En sammanhållen bild av läget i Sveriges kommuner är svår att få. Frågan finns i många kommuner. Den all-

mäna bilden är att de lokala förhållandena är olika och att de lösningar man kommer fram till därför varierar. Några generella tillämnningar av skyddsavstånd kan inte heller skönjas mer än konstaterandet av att Boverkets råd i Bättre plats för arbete är grova och inte tar hänsyn till verksamhet och lokala förhållanden. Kontakter med SKL och Boverket visar inte heller någon sammanhållen bild av läget. Detta belyser också det faktum att varje plats har sina egna förutsättningar och att lösningarna i Linköping måste grundas på lokala förhållanden.



Kf § 93.

Dnr. KS 2006-656

Översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt Resecentrum mm, antagande

ÄRENDE

Linköping och regionen växer. Under de senaste åren har översiktlig planering på tre nivåer pågått för att ta tillvara de potentialer till region- och stadsutveckling som finns. Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping, Översiktsplan för staden Linköping och Översiktsplanen för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum mm är samordnade i sitt innehåll och har varit utställda samtidigt.

Kommunledningskontoret redovisar i skrivelse den 8 maj 2010 att översiktsplanen för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum mm syftar till att utveckla de centrala delarna av staden och ta tillvara den regionala tillgänglighet som läget vid resecentrum (såväl nuvarande som framtida) har. Med temat innerstaden växer över ån föreslås att nytt resecentrum och ny bebyggelse på östra sidan av Stångån utformas som innerstadsbebyggelse och att miljön runt Stångån får en mer central och urban karaktär.

Nytt resecentrum är en central fråga i planen, detta är också nära förbundet med utbyggnad av Ostlänken. Som en inledande del i planprocessen studerades alternativa placeringar av nytt resecentrum. Dessa analyser ledde fram till ett inriktningsbeslut i kommunfullmäktige i mars 2007 som innebar att nytt resecentrum skall placeras öster om Stångån. Även om Ostlänken är en viktig fråga i planen så kan största delen av föreslagen stadsutveckling genomföras utan att invänta utbyggnad av järnvägen.

ANTAGANDEHANDLINGARNA

Antagandehandlingarna till planen överensstämmer i stort med utställningshandlingarna. De ändringar som har gjorts i förhållande till utställningshandlingen redovisas i en kompletterande handling. Ändringarna bedöms inte föranleda en ny utställning av översiktsplanen.

Antagandehandlingarna består av:

- Översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum mm, Utställningshandling december 2009.
- Ändringar i förhållande till utställningshandlingen.

Som underlag för beslutet redovisas:

- Utställningsutlåtande
- Särskild sammanställning beträffande miljöbedömning enligt 6 kap 16§ miljöbalken (del 2 i utlåtandet)
- Länsstyrelsens granskningsyttrande



- Miljökonsekvensbeskrivning (finns som separat del av planen)

För området gäller i dag vissa fördjupade översiktplaner. Dess föreslås till största delen upphävas. Beslut om detta föreslås fattas i samband med att kommunfullmäktige vid junisammanträdet behandlar översiktsplanens aktualitet.

YRKANDEN

Lena Micko, ordföranden, Jan-Willy Andersson, Carina Boberg, Ann Svensson och Monica Ericsson yrkar bifall till förslaget samt tackar tjänstemännen för ett väl utfört arbete.

Margareta Ossbahr lämnar följande yrkande:

”Miljöpartiet de Gröna i Linköping yrkar att översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum m m ändras enligt följande:

”Vi vill att texten om flygbuller ändras så att det klargörs att hälsa och miljö prioriteras framför kortsiktiga särintressen. Linköpings kommun ska inte uppmana Naturvårdsverket och Socialstyrelsen att anpassa sina råd avseende flygbuller till Boverkets allmänna råd.”

Därmed yrkar Ossbahr att ärendet återremitteras för omarbetande enligt redovisad inriktning.

BESLUTSORDNING MM

Ordföranden ställer frågan om ärendet ska avgöras idag, eller återremitteras och finner att kommunstyrelsen beslutar att avgöra ärendet idag.

Margareta Ossbahr meddelar då att Miljöpartiet ej deltar i beslutet med hänvisning till återremissyrkandet.

Ordföranden finner sedan att kommunstyrelsen beslutar enligt redovisat förslag.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRSLAG DEN 25 MAJ 2010, § 209

Kommunfullmäktige föreslås besluta

att anta Översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt Resecentrum m m.

YRKANDEN I KOMMUNFULLMÄKTIGE

Paul Lindvall (M), Lena Micko (S), Muharrem Demirok (C), Anna Steiner Ekström (M), Gösta Gustavsson (C), Monica Ericsson (V), Jan-Willy Andersson (KD),



Bengt Olsson (FP), Birgitta Ståhl-Öckinger (S) och Mats Johansson (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Annika Lillemets (MP) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag med beaktande av det ändringsyrkande Miljöpartiet framförde i Kommunstyrelsen

Leif Tollén (S) yttrar sig också.

BESLUTSORDNING

Kommunfullmäktige beslutar först att anta översiktsplanen i sin helhet förutom Annika Lillemets (MP) ändringsyrkande.

Proposition ställs därefter på bifall eller avslag till Annika Lillemets (MP) ändringsyrkande varvid ordföranden finner att Kommunfullmäktige beslutar att avslå ändringsyrkandet.

KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

Kommunfullmäktige beslutar

att anta Översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt Resecentrum m m.

RESERVATION

Miljöpartiet reserverar sig mot beslutet till förmån för sitt ändringsyrkande.

Exp;
Jörgen Haslum



Översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum mm i Linköpings kommun

Rubricerat förslag har insänts till Länsstyrelsen under utställning enligt 4 kap 7§ plan- och bygglagen. Handlingarna omfattar plankarta och beskrivning samt samrådsredogörelse. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ingår i planbeskrivningens avsnitt om förslagets konsekvenser. Planen upprättas parallellt med översiktsplan för Linköpings stad samt ett förslag till kommuntäckande gemensam översiktsplan för Linköpings och Norrköping.

Översiktsplanering för utveckling av en ny stadsdel med innerstadskaraktär i anslutning till ett nytt resecentrum sker parallellt med Norrköping (översiktsplan för Butängen) inom ramen för den gemensamma översiktsplaneringen för att stödja utbyggnad av Ostlänken och utveckla Linköping och Norrköping som landets 4:e storstadsregion.

Huvudsyftet med planen är att ge en tydligare bild av hur ett nytt resecentrum ska etableras i Linköping samt hur utvecklingen av omgivande områden ska ske så att den gynnar stadens och regionens utveckling. Visionen i planen är att skapa förutsättningar för en utvidgning av stadskärnan över Stångån, så att Stångån kommer i stadens hjärta och resecentrum blir ett nav i en utvidgad stadskärna.

Sammanfattning

Den aktuella översiktsplaneringen är enligt Länsstyrelsen mycket angelägen för kommande etablering av Ostlänken och för utveckling av både Linköpings stad och hela Östgötaregionen. Planen är också mycket betydelsefull som underlag för kommande stadsbyggnadsprocesser som strävar efter att etablera ett nytt resecentrum med högt ställda funktionskrav samt att skapa utrymme för tillväxt av näringsliv och bostäder.

Länsstyrelsen anser att det är av största vikt att detta planeringsarbete sker med stor omsorg och hänsynstagande till befintliga miljövärden i området, bland annat kultur- och friluftsmiljöer av riksintressen, samt att påverkan i form av störningar och risker beaktas så att en framtida god stadsmiljö kan säkerställas i den nya stadsdelen Kallerstad. Detta förutsätter ett fortsatt långsiktigt planerings- och förändringsarbete för området.

Allmänt

Länsstyrelsen anser att den föreslagna översiktsplanen är mycket angelägen för utveckling av hela regionen och inte minst som förberedelse för kommande etablering av Ostlänken. För utvecklingen av staden Linköping är utvidgningen av stadskärnan och omläggningen av trafikstrukturen i centrum betydelsefull för att klara långsiktiga mål för omställning av resandet till en ökande andel kollektivtrafik. Länsstyrelsen stödjer denna planens huvudinriktning, som är av långsiktig strategisk betydelse i ett klimatperspektiv.

Planen innehåller relativt detaljerade förslag till förändringar med bland annat inriktning för kommande bebyggelseutveckling på kvartersnivå samt en ganska omfattande omläggning av de befintliga trafiksystemen. Länsstyrelsen bedömer att de förändringar som skisseras i planen, beroende på de ekonomiska och fysiska förutsättningarna, totalt sett kommer att ta mycket lång tid att förverkliga. Vid granskningen av det utställda planförslaget tar Länsstyrelsen hänsyn till de långsiktiga utvecklingsambitionerna men koncentrerar mer detaljerade ställningstaganden på vad som kan antas ske inom en rimlig planeringshorisont och livslängd för en översiktsplan av detta slag, dvs 10-15 år.

Länsstyrelsens ställningstagande utgår från de bestämmelser om översiktsplaners innehåll som framgår av 4 kap 1§ plan- och bygglagen. Ett granskningsyttrande över en utställd översiktsplan ska enligt 4 kap plan- och bygglagen innehålla besked till kommunen om Länsstyrelsen anser att planförslaget tillgodoser riksintressen enligt 3 och 4 miljöbalken samt hur kommunen vid utformningen av planen har beaktat frågor om miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken, mellankommunal samordning, människors hälsa och säkerhet, olyckor, översvämningar och erosion samt vissa strandskyddsfrågor enligt 7 kap miljöbalken.

Riksintressen enligt 3 kap miljöbalken

Allmänt

Planförslaget påverkar riksintressen enligt 3 kap miljöbalken för naturvård, kulturmiljö och friluftsliv samt olika slag av kommunikationer. Berörda riksintressen är omnämnda men enligt Länsstyrelsen inte så tydligt förklarade och behandlade så att det av planhandlingarna fullt ut går att förstå kommunens avsikter för hur riksintressena ska tillgodoses. Förslaget hänvisar delvis till de parallellt upprättade översiktsplanerna för Linköpings stad och den gemensamma översiktsplanen för Linköping och Norrköping. Detta ger som helhet en splittrad och totalt sett otillräcklig bild av riksintressenas betydelse som planeringsförutsättning. Detta begränsar också Länsstyrelsens möjlighet att fullt ut ge besked om hur berörda riksintressen ska anses vara tillgodosedda i planen. Länsstyrelsen anser att det hade varit befogat att viktiga hänsynstaganden till berörda riksintressen både markerades på plankartan och förtydligades i texten. Länsstyrelsens syn på hur förekommande riksintressen fortsättningsvis bör beaktas är följande:

Naturvård

Riksintresset *Västra Roxen* sträcker sig från Stångåmynningen upp till Nykvarn och går därmed in en bit i planområdet norra del. De viktigaste förändringar som påverkar riksintresset är ingrepp i befintlig miljö genom framförallt framtida breddning av Kallerstadsleden. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att stor hänsyn tas till natur-

värdena vid fortsatt planering av dessa vägbyggnadsåtgärder. Planen har också positiva ansatser som stärker riksintresset, bland annat strategier för att minska föroreningsutsläpp via dagvattnet samt upprustningsåtgärder som ökar natur- och rekreationskvaliteterna längs ån. Synpunkter vad avser påverkan på vattenmiljön i riksintresseområdet *Västra Roxen* har framförts i granskningsyttrande över den fördjupade översiktsplanen för Linköpings stad. Här framgår bland annat att det måste tydliggöras att västra Roxen, förutom riksintressena, också utgör Natura 2000-område.

Kulturmiljö

Planens genomförande kommer att påtagligt förändra miljön inom den berörda delen av riksintresset *Kinda kanal*. Utförande av Ostlänken, övriga järnvägsåtgärder samt anslutande lokala trafikanordningar, bland annat upp till 5 nya broar, kommer att innebära mycket stora ingrepp i befintlig miljö och även betydande förändringar av stadsbilden. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att åtgärdernas konsekvenser för kulturmiljövårdens riksintresse behandlas i fördjupade studier inom ramen för den fortsatta planeringen. Länsstyrelsen anser att det ytterligare bör övervägas om tre nya separata gångbroar behöver byggas över Stångån för att klara de trafikfunktionella sambanden mellan stadskärnan och Kallerstad. Givetvis måste lokaliseringen och utformningen av dessa i så fall studeras mycket noggrant både i ett stadsbyggnadsperspektiv och med hänsyn till kulturmiljöns riksintressen.

Planen pekar ut ett antal viktiga och kulturhistoriskt sett mycket skyddsvärda miljöer inom riksintresseområdet, bland annat Nykvarnsparken med anslutande slussmiljö, kajerna i nya hamnen samt Gamla tullhuset. Länsstyrelsen ser det som angeläget ett formellt skydd för dessa miljöer säkerställs vid kommande planläggning. Det är också mycket viktigt att en plan för vård och underhåll av kanalmiljön tas fram. Särskild hänsyn behöver också tas vid uppförande eller förändring av bebyggelse som visuellt påverkar hur kanalen och dess tillhörande byggnader och anläggningar uppfattas i stadsbilden.

Riksintresset *Linköpings Innerstad* påverkas främst genom att den nuvarande järnvägsstationen överges samt av eventuella ingrepp i järnvägsparken med ett nytt kollektivtrafikstråk. Byggandet av järnvägen samt uppförande av hög bebyggelse i intilliggande områden kan ge en visuellt stor påverkan även på detta riksintresse. Frågan måste omsorgsfullt studeras i det kommande arbetet. Det är också av största vikt att järnvägsstationen tas omhand i den fortsatta planeringen och att byggnaden ges ett ändamålsenligt nyttjande, gärna publikt, som är förenligt med den närliggande järnvägen. Så som framförs i yttrande över översiktsplanen för Linköpings stad är det önskvärt på sikt att en studie görs av riksintresset *Innerstadens* avgränsning och värdebeskrivning.

Friluftsliv

Planförslaget är i huvudsak positivt för friluftslivets riksintresse med tanke på intentionerna att öka rekreations- och attraktionsvärdena längs kanalen. En särskilt intressant ambition är att förbättra båttrafikens framkomlighet genom att eventuellt höja lägsta brohöjden så att större båtar kan passera från Roxen. Frågan får studeras närmare i den fortsatta planeringen.

Kommunikationer

Planens viktigaste syfte i ett riksintressperspektiv är att skapa utrymme för byggandet av *Ostlänken* och senare *Götalandsbanan*, vilka utgör riksintresse för järnväg. Länsstyrelsen vill understryka att alla utrymmen som ingår i Ostlänkens utredningskorridor i ett inledningskede måste reserveras för det kommande järnvägsprojektet. Först sedan projekteringen kommit längre och järnvägsplanen har fastställts kan kvarvarande utrymmen inom utredningskorridoren planläggas för andra ändamål. Vid planläggning utanför korridoren måste störningar från den framtida järnvägstrafiken beaktas. Banverket har i yttrande lämnat synpunkter om hänsynstaganden vid etablering av ny bebyggelse i närheten av järnväg. Dessa synpunkter är viktiga med hänsyn till riksintresset för järnvägskommunikationer.

Planområdet tangeras i öster av *riksväg 35*, som är riksintresseklassad i detta avsnitt. Genom utbyggnad av Östra länken får väg 35 en tillräcklig standard för att klara långsiktiga trafikeringsbehov. Så som framgår av Vägverkets yttrande behöver vägen även i framtiden vara ett kapacitetsstarkt stråk. För att skydda riksintresset är det viktigt att störningar och risker längs vägen beaktas vid planläggning för ny bebyggelse. Länsstyrelsen anser att detta har uppmärksamats tillräckligt i planförslaget.

Luftfartens riksintresse, *SAAB/Linköpings flygplats* måste beaktas genom att höjden på ny bebyggelse i området anpassas efter flygets hinderrestriktioner samt genom att risker och bullerstörningar från flygtrafiken beaktas vid lokalisering och utformning av ny bebyggelse. Boverkets allmänna råd för flygbuller, som nyligen beslutats, tydliggör förutsättningarna för planering och byggande av nya bostäder vid tillämpning av PBL. Något närmare klarläggande om riksintressets avgränsning har dock inte skett i anslutning till Boverkets arbete. Transportstyrelsen och Försvarsmakten har i yttranden framfört att riksintresseanspråket för de verksamheter som orsakar flygbuller bör utgå i första hand från de krav på bullerhänsyn som ställs enligt miljöbalken. Länsstyrelsen delar denna syn.

Utifrån de riksintresseanspråk som centrala verk preciserar behöver sedan frågan om hur kommunen ska beakta riksintresset i bebyggelseplaneringen närmare sammanvägas och förankras i en översiktsplan. Med hänsyn till hur denna fråga påverkar både den långsiktiga verksamheten vid aktuella flygplatser och utvecklingsförutsättningarna för Kallerstadområdet anser Länsstyrelsen att det är av största vikt att kommunen så snart som möjligt startar ett arbete för att komplettera översiktsplanen i syfte att precisera och förankra frågan om hur de flyganknutna riksintressena långsiktigt ska beaktas. Om kommunen väljer att ändå anta det utställda planförslaget nu bör enligt Länsstyrelsen en sådan komplettering kunna ske i form av ett senare tillägg till översiktsplanen.

Avvägning mellan motstående riksintressen

Länsstyrelsen delar kommunens övergripande bedömning att järnvägsutbyggnad för *Ostlänken* och *Götalandsbanan* bör prioriteras även om en skada på motstående riksintressen inte kan undvikas, främst berörda kulturmiljöintressen. Det är dock av största vikt att dessa riksintressen, så långt det är möjligt, samordnas. Mot bakgrund av ovan nämnda brister i redovisningen avseende riksintressen är det enligt Länsstyrelsen inte möjligt att utifrån den utställda planen avgöra om skadan på berörda riksintressen är rimlig och i vilken utsträckning riksintresset ska anses vara tillgodosett av kommunen.

Mellankommunal samordning

Planen för utbyggnad av Ostlänken och ett nytt resecentrum är mycket viktig i ett regionalt och mellankommunalt perspektiv. Framförallt gäller det att utforma reseanläggningen som en effektiv bytespunkt för omstigning mellan regional kollektivtrafik och den nationella tågtrafiken. Enligt vad som framgår av planhandlingarna har inga brister framkommit vad avser mellankommunal samordning och Länsstyrelsen har därför inget att erinra mot förslaget i denna del.

Miljökvalitetsnormer

Frågor som berör miljökvalitetsnormer för luft behandlas huvudsakligen i planens MKB. Här framgår att många gatuavsnitt och andra miljöer inom planområdet kommer att få förbättrad luftkvalitet genom planens genomförande, främst på grund av trafikomläggningar som minskar biltrafiken. På vissa trafikleder som Kallerstadsleden där omfattande trafikökningar förväntas krävs dock särskild uppmärksamhet. Planen ger ingen samlad bild över möjligheten att klara gällande miljökvalitetsnormer för luft eller hur kommunen avser att iakttä dessa normer. Frågan pekas dock ut som viktig att följa upp vid plangenomförandet, vilket Länsstyrelsen vill understryka. I anledning av detta bör särskilt beaktas att vissa miljöstörande anläggningar i anslutning till området, bland annat kraftvärmeverket, har luftutsläpp med lokal påverkan som kan riskera att medverka till överskridande av normen i områden som också påverkas av vägtrafikutsläpp. Länsstyrelsen ser det som mycket angeläget att kontinuerliga mätningar sker och att vid behov ett åtgärdsprogram enligt 5 kap miljöbalken påbörjas i god tid innan det bedöms nödvändigt för att klara nivåer som håller sig under normen.

Vattenmyndigheten i Kalmar har 22 december 2009 beslutat om miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram mm inom Södra Östersjöns vattendistrikt. Bestämmelserna gäller för både ytvatten och grundvatten innebär att inga vatten får kvalitetsmässigt försämrats samt att god vattenstatus ska säkerställas senast 2015 (eller för vissa vatten 2021). Bestämmelserna om miljökvalitetsnormer ska följas vid bland annat planläggning enligt PBL och det är även obligatoriskt att redovisning av kommunernas intentioner för att iakttä normerna ska ske i översiktsplanen. De vattenområden som berörs inom planområdet är främst Stångån och Roxen, vilka bedömts ha en otillfredställande vattenstatus och där åtgärder måste sättas in för att uppnå de uppsatta kvalitetskraven.

En specifik redovisning av hur miljökvalitetsnormerna för vatten ska iakttas saknas i översiktsplanen. Länsstyrelsen har förståelse för detta eftersom normerna beslutades under pågående utställningstid för översiktsplanen. Planförslaget speglar dock en medvetenhet och har en positiv ansats för att långsiktigt förbättra vattenkvaliteten i de berörda vattenområdena. Förutom dagvattenfrågan, som givetvis är viktig, vill Länsstyrelsen också peka på att flera av de miljöpåverkande anläggningar som finns i och omkring området idag har betydande föroreningsutsläpp till vattnet, t ex kraftvärmeverket, reningsverket och Linköpings flygplats. Långsiktigt är det mycket viktigt att begränsa och minska dessa utsläpp. Vidare är det långsiktigt av stor betydelse för vattenmiljön att minska föroreningsläckage från den förorenade mark som förekommer inom området.

Strandskydd enligt 7 kap miljöbalken

Planförslaget behandlar inga sådana områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som avses i 7 kap 18 c § första stycket miljöbalken. Inte heller i övrigt tar planen upp hur strandskyddsbestämmelserna har beaktats vid utformning av förslaget eller hur de fortsättningsvis är tänkta att hanteras. Den föreslagna planeringsinriktningen medför vissa begränsade anspråk på förändringar av nuvarande strandområden, bland annat genom utveckling av bebyggelse längs Stångån. Samtidigt är ansatserna att vidareutveckla områdets strandmiljöer positiva i ett strandskyddsperspektiv. Länsstyrelsen vill understryka att exploatering eller andra åtgärder inom strandskyddat område förutsätter att särskilda skäl föreligger. Närmare ställning till frågan bör ske vid kommande detaljplanläggning mm.

Hälsa och säkerhet, olyckor, översvämning och erosion

Planens avsnitt om miljö- och riskfaktorer klarlägger i huvudsak de frågor som behöver beaktas vad avser människors hälsa och säkerhet. Dock saknas tydliga ställningstaganden om luftkvalitetsfrågorna. Dessa redovisas dock i viss utsträckning i planens MKB.

Länsstyrelsen delar de bedömningar som redovisas med följande kommentarer:

Boverkets allmänna råd för flygbuller klarlägger i viss utsträckning förutsättningarna för planering av bostadsbebyggelse och med ledning av dessa råd bör bostäder i huvudsak kunna uppföras så som anges i planen. Så som framgår ovan under *Riksintressen kommunikationer* behöver dock vissa frågor om hänsynstagande till flygbuller fortsatt utredas och hanteras i den kommande planeringen. Frågan är därför inte Det är viktigt att framhålla att områden med lägre bullernivåer än 55 dBA ekvivalentnivå ändå ska anses påverkade av flygbuller. Detta måste beaktas i det kommande plangenomförandet vid lokalisering av särskilt känslig bebyggelse eller vid bedömning av den sammantagna ljudmiljön då skyddsåtgärder övervägs för att klara andra bullerkällor, som väg- och tågtrafikbuller.

I planbeskrivningen beskrivs vissa störningskällor och riskobjekt i form av miljöfarliga verksamheter i omgivningarna. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att ytterligare anläggningar av liknande slag finns i framförallt tornbyområdet.

Planen bör tydliggöra att två så kallade sevesoanläggningar finns i omgivningarna som direkt eller indirekt skulle kunna påverka planområdet vid en eventuell olycka. Det är dels biogaslagren norr om området, dels SAAB-fabriken i Tannefors. För gaslagret anger planen att ett skyddsområde om 100 meter bör vara tillräckligt. Länsstyrelsen vill understryka att slutlig riskbedömning inte har skett för denna anläggning. Det måste vidare noteras att framtida riskavstånd långsiktigt kan komma att påverkas av lagrets storlek. Det är också betydelsefullt hur närmiljön kring anläggningen utformas.

Den sevesoklassade delen av SAAB-fabriken ligger relativt långt från planområdet. Här bedöms den största risken för olyckor som påverkar planområdet vara knuten till transporter av kemikalier.

Beträffande olycksrisker bör också beaktas risken för spridning av hälsofarliga rökgaser i planområdet vid en eventuell brand i de omkringliggande anläggningarna, främst kraftvärmeverket och Gärstad. Detta bör i första hand hanteras genom ett förebyggande arbete vid respektive anläggning.

Länsstyrelsen instämmer i de bedömningar som redovisas med anledning av riskexponeringen för resecentrum och övriga kommande bebyggelsemiljöer utmed järnvägen.

Länsstyrelsen anser att planen inte tillräckligt tydliggör förorenad mark som planeringsförutsättning. Kommande saneringsåtgärder är viktiga både för att förbättra vattenmiljön och undvika framtida exponering som kan innebära risker för människors hälsa. Länsstyrelsen vill inför kommande planering framhålla vikten av att saneringsåtgärder vid behov klarläggs och säkerställs i samband med att detaljplan upprättas. Det bör också uppmärksammas att sanering kan behöva ske även på mark som i framtiden ska användas för annat än bostadsbebyggelse, t ex parker, lekplatser och andra rekreativmiljöer.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen bedömer att MKB har ett relevant innehåll och en rimlig detaljeringsnivå i förhållande till planens omfattning och inriktning. Länsstyrelsen anser dock att uppföljningsprogrammet bör vidareutvecklas inför upprättande av det särskilda utlåtande som ska finnas vid antagandet av planen. Utöver de uppföljningspunkter som anges ser Länsstyrelsen gärna att särskild uppföljning sker av påverkan på kulturmiljöns riksintressen, vattenkvalitet, flygbuller, förebyggande av olyckor samt förorenad mark. Det är vidare av största vikt att uppföljning sker vad avser störningsbegränsande åtgärder vid miljöfarlig verksamhet i närområdet, t ex reningsverket.

Övrigt

Kallerstad är arkeologiskt mycket intressant och fornlämningsmiljöerna är en viktig del av områdets kulturmiljövärden. Samtidigt påverkas den aktuella planeringen och möjligheten till exploatering av fornlämningar i ett ekonomiskt perspektiv. Att tidigt klarlägga de arkeologiska förutsättningarna är därför enligt Länsstyrelsen mycket viktigt för den kommande planeringen.

I handläggningen av detta yttrande har förutom undertecknade deltagit naturvårdsdirektör Claes Svedlinh, miljöskyddsdirektör Karin Sigvardsson, planeringsdirektör Madeleine Söderstedt-Sjöberg och antikvarie Cecilia Lindqvist



Elisabet Weber
Samhällsbyggnadsdirektör



Jan Persson
Biträdande länsarkitekt



Linköpings
kommun