



MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

GEMENSAM ÖVERSIKTSPLAN FÖR LINKÖPING OCH NORRKÖPING

Juni 2010



Linköpings
kommun



NORRKÖPING

Förslaget till miljökonsekvensbeskrivning av gemensamma översiktsplan för Linköping och Norrköping, har utarbetats av WSP Analys & Strategi i samarbete med kommunernas arbetsgrupp för översiktsplanearbetet.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING AV
GEMENSAM ÖVERSIKTSPLAN FÖR LINKÖPING OCH NORRKÖPING**

Innehåll

SAMMANFATTNING.....	5
1. INLEDNING.....	6
1.1 SYFTE MED ÖP OCH MKB.....	6
1.2 AVGRÄNSNING AV MKB.....	6
2. STUDERADE ALTERNATIV.....	9
2.1 GEMENSAM ÖVERSIKTSPLAN.....	9
2.2 NOLLALTERNATIV.....	9
2.3 ANDRA UTVECKLINGSLINJER.....	10
3. MILJÖBEDÖMNINGSMÅL.....	12
4. MILJÖBEDÖMNING.....	14
4.1 INLEDNING.....	14
4.2 MILJÖFÖRUTSÄTTNINGAR.....	14
4.3 EFFEKTIVA TRANSPORTER.....	15
4.4 LÅNGSIKTIGT HÅLLBAR ORTSTRUKTUR.....	17
4.5 NATUR- OCH KULTURVÄRDEN, KLIMATANPASSNING OCH MILJÖHÄNSYN.....	22
4.6 MILJÖMÅLSUPPFYLLELSE.....	24
5. SLUTSATSER OCH FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER.....	27
6. UPPFÖLJNING.....	27
7. REFERENSER.....	28
Bilaga "Alternativa planstrukturer".....	29

Sammanfattning

Varje översiktsplan ska kompletteras med en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, som beskriver risker för betydande miljöpåverkan som kan antas bli konsekvensen av planförslaget. Denna MKB bedömer förslag till gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping och ett nollalternativ. Med ”nollalternativ” menas utvecklingen om planen inte antas.

Den gemensamma översiktsplanen är strategisk till sin karaktär, varför i första hand de strukturella effekterna av föreslagen ort- och transportstruktur bedöms.

Den gemensamma översiktsplanen planerar för tillväxt och befolkningsökning. En ökande befolkning innebär växande transporter och nya markanspråk och kan på så vis öka miljöbelastningen. Förslaget är dock utarbetat för att möjliggöra en hållbar befolkningstillväxt. Översiktsplanen föreslår primärt ny bebyggelse i städerna och prioriterade orter i väl kollektivtrafikförsörjda lägen och med effektivt markutnyttjande. Med utbyggd kollektivtrafik finns möjligheter att minska biltrafikökningen. Det skulle få positiva effekter på utsläppen av växthusgaser till atmosfären och på den lokala miljön i form av avgaser och buller. I översiktsplanen är befolkningsmålet högre än i nollalternativet. Samtidigt innebär nollalternativet att befolkningstillväxten fördelar sig mer slumpmässigt i samtliga orter utan inbördes prioritering. Detta minskar möjligheten att samplanera bebyggelseutvecklingen med framtida kollektiva transportsystem och tekniska försörjningssystem.

Avsikten i översiktsplanen är en tät bebyggelse, vilket skulle kunna ge upphov till olika storstadsproblem som dålig luft, buller, bristande tillgång till grönytor, påverkan på vattenkvaliteten och befintliga värden. Översiktsplanens inriktning är att främja miljön och människors hälsa samt att värna om befintliga natur- och kulturvärden. Eventuella intressekonflikter mellan att bygga tätt och tillgodose denna inriktning hänvisas till annan kommande planering.

Ostlänken, som i sig är av riksintresse, kan ge upphov till betydande miljöpåverkan, vars omfattning är beroende på valet av korridor. Översiktsplanen hänvisar här till Banverkets planeringsprocess och de avvägningar som där blir aktuella.

1. Inledning

1.1 Syfte med ÖP och MKB

En översiktsplans syfte är att redovisa grunddragen i mark- och vattenanvändningen i kommunerna, kommunernas syn på hur den byggda miljön skall utvecklas och bevaras samt hur kommunen avser att tillgodose riksintressen och iaktta gällande miljökvalitetsnormer och miljömål.

Alla översiktsplaner, enligt Plan- och bygglagen (PBL) 4 kap. 2 a§ bedöms enligt Miljöbalken (MB) 6 kap. 12§ och förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) 4§ innebära en betydande miljöpåverkan. Detta innebär att en miljökonsekvensbedömning (MKB) ska upprättas.

Föreliggande MKB syftar till att bedöma positiva och negativa miljökonsekvenser av den gemensamma översiktsplanen för Linköpings och Norrköpings kommuner. MKB:n ska ge en bild av översiktsplanens miljöpåverkan och konsekvenser för miljön och människors hälsa. Därtill ska MKB, där så är möjligt, redovisa förslag på åtgärder som medför att översiktsplanen kan utformas på ett sådant sätt att eventuella negativa effekter av planen minskas eller avhjälpas.

1.2 Avgränsning av MKB

Den gemensamma översiktsplanen för Linköpings och Norrköpings kommuner är en del av respektive kommuns översiktsplan. Delarna i kommunernas översiktsplaner är följande:

- Del 1 Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping
- Del 2 Översiktsplan för staden (en del för respektive kommun)
- Del 3 Översiktsplan/Utvecklingsplan för landsbygden (en del för respektive kommun)

De tre delarna i de två kommunernas översiktsplaner gäller parallellt och står inte i konflikt med varandra. En rullande planering kommer att införas, där olika delar kan uppdateras successivt. Den del som mest detaljerat belyser en fråga skall alltid konsulteras, till exempel i samband med detaljplaneläggning.

Denna miljökonsekvensbeskrivning är en bedömning av miljökonsekvenser av Del 1, Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping. Del 2, Översiktsplan för staden, utgörs av specifika delar för respektive kommun. I Linköpings fall har ”ÖP Staden” utarbetats parallellt med den gemensamma delen. För Norrköping är ”ÖP 02 - utvecklingsplan för staden” översiktsplanens andra del. Del 3 är tänkt att hantera landsbygden. Tillsvidare svarar utdrag ur gällande planer för denna del.

På sikt avser dock respektive kommun att upprätta nya översiktsplaner för markanvändningen utanför städerna. De tre delarna av översiktsplanen redogör således sammantaget för mark- och vattenanvändning i kommunerna.

Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping är strategisk och redovisar utvecklingen på en översiktlig nivå. Miljöbedömningen avspeglar detta och omfattar därför inte kommunernas samlade mark- och vattenanvändning. I denna miljöbedömning bedöms primärt de strukturella effekterna av föreslagen ort- och transportstruktur. Avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen är gjord i samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län, den 29 augusti 2008. Förslaget till avgränsning har kommunicerats med grannkommuner och andra berörda myndigheter. Behov av revideringar har inte påtalats. Beslut om avgränsning fattades av kommunstyrelserna i båda kommunerna 2009-03-17.

Geografisk avgränsning

Geografiskt avgränsas konsekvensbedömningen till Linköpings och Norrköpings kommuner, i de områden där planen redovisar förändring. Tanken är att delar av gällande översiktsplaner som rör bostadsbyggandet i mindre orter och på landsbygden, fritidsbebyggelse samt bygglovpliktens omfattning, ska fortsätta att gälla. Här blir alltså översiktsplanens förslag liktydigt med nollalternativet. Ambitionen är dock att nya översiktsplaner/utvecklingsplaner för landsbygden ska upprättas.

Avgränsning i tiden

Översiktsplanens tidshorisont sträcker sig till 2030. Miljökonsekvensbedömningen bygger på de förslag

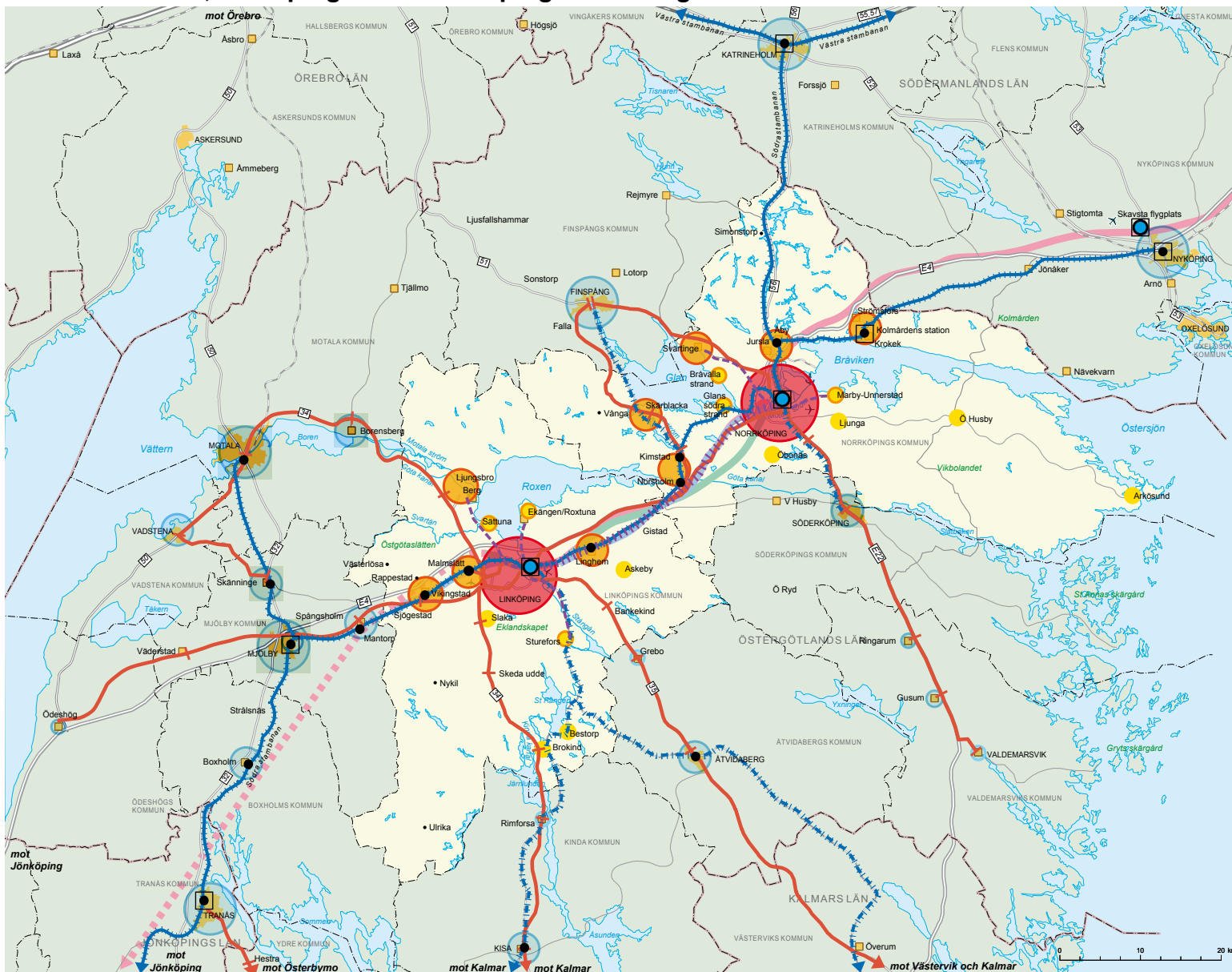
som lyfts fram i planen, och har därmed samma tidsavgränsning.

Avgränsning i sak

Avgränsningen är vald med tanke på de miljökonsekvenser, negativa och positiva, som kan antas bli resultatet av planens genomförande. Då planen är av strategisk karaktär och inte innehåller detaljerade förslag koncentreras avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen till de sakområden där konsekvenser kan uppstå, listade nedan.

- Energi/transporter/uppvärmning
- Luftkvalitet
- Buller
- Deponi och avloppshantering
- Påverkan på riksintressen och Natura 2000
- Vattenkvalitet
- Naturvärden och rekreationsvärden
- Kulturvärden och stads- och landskapsbild
- Jordbruksmark/jordbrukslandskap
- Riskfrågor

Ortstruktur 2030, Linköpings och Norrköpings inriktning



Teckenförklaring

- Linköping och Norrköping, ökad befolkning och tätet eftersträvas
- Prioriterade utvecklingsorter med allsidig service och god kollektivtrafikförsörjning.
- Särskilda satsningar på attraktiva lägen i städernas närhet
- Övriga tätorter i Linköpings och Norrköpings kommuner. Växer successivt

Särskilda rekommendationer för bebyggelse på landsbygden kommer att tas fram inom ramen för arbetet med översikts-/utvecklingsplanerna för landsbygden

○ Illustration av tätorter i andra kommuner som har mer än 500 inv. och ligger vid pendeltägs- eller stombusslinje

Grov uppskattning av antal inv. 2030

- Linköping > 100 000
- 10 000-40 000
- 3 000-10 000
- 500-3 000
- 200-500 (redovisas bara i Linköpings och Norrköpings kommun)

- Alternativa spårsträckningar för höghastighetståg
- Götalandsbanan mot Jönköping
- Högprioriterad pendeltågstrafik
- Möjlighet till utvecklad pendeltågstrafik på sikt
- Snabbpendel
- Stationer med InterCity/regional-tågstrafik
- Resecentrum med höghastighetsförbindelser
- Stationer med pendeltåg. Ny pendeltågsstation öppnas i Skänninge 2012. Pendeltågstrafiken förlängs till Åby innan Ostlänken är utbyggd. Ny station kan öppnas i Norsholm när Ostlänken byggs ut och i Malmsslätt när Götalandsbanan byggs ut söder om Linköping. Övriga markerade pendeltågsstationer är befintliga
- Regional stombusslinje
- + Busshållplats
- Prioriterad lokal kollektivtrafik

2. Studerade alternativ

I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms den gemensamma översiktsplanen för Linköpings och Norrköpings kommuner och ett nollalternativ baserat på gällande översiktsplaner och trendframskrivning. Därtill förs resonemang kring alternativa utvecklingslinjer som funnits med i arbetet med förslaget till översiktsplan.

2.1 Gemensam översiktsplan

Den gemensamma översiktsplanen innehåller strategiska principer för lokalisering av ny bebyggelse och utveckling av transportsystemet. Dessa principer och prioriteringar påverkar mark- och vattenanvändningen i kommunerna.

Förslaget är framtaget i syfte att möjliggöra en större lokal arbetsmarknad med drygt 80 000 fler boende och 35 000 fler arbetsplatser fram till år 2030. I fokus står därför strategier för var i kommunerna som dessa nya bostäder och arbetsplatser bör lokaliseras. Strategierna omfattar dels en ortshierarki och dels en prioritering av transporter. Grundtanken är att samordna bebyggelse och transporter. Samordningen syftar till att stärka tillgängligheten till och inom regionen samt att ge underlag för kollektivtrafik. Därtill framhålls behovet av långsiktigt hållbar och klimat- och miljöanpassad utveckling.

Utbyggnad av Ostlänken, Götalandsbanan och Norrköpingspaketet är utgångspunkter för förslaget.

Med dessa satsningar kan den lokala och regionala tågtrafiken på södra stambanan utvecklas. I båda städerna planeras för nya resecentrum med ny stadsbebyggelse inom gångavstånd. I Linköping ska stationen flyttas till ett nytt centralt läge. Nya höghastighetsbanor innebär också att det går fortare att resa till Stockholm, Jönköping, Göteborg, Malmö och Köpenhamn.

Stora infrastrukturinvesteringar förbereds också för att stärka Norrköpings roll som nationell och europeisk knutpunkt för godsransporter. Hamnen kan på sikt flyttas ut från stadens centrala delar och få en djupare inseglingränn. Nya anslutningar ska byggas i väg- och järnvägssystemen. Detta gör det möjligt att leda tunga lastbilar och genomfartstrafik utanför centrum. Nya stadsdelar kan byggas i de tidigare hamnområdena.

Samtidigt eftersträvar översiktsplanen att tillvarata och utveckla befintliga boende-, besöks- och stadsmiljöer. För att behålla och locka ny befolkning till regionen ses stadskärnorna, attraktiva boendemiljöer och tillgången till intressanta besöksmål som centrala.

Översiktsplanen framhåller också natur- och kulturmiljöers stora egenvärden. Städerna och övriga tätorters utveckling ska inte ske på bekostnad av dessa kvaliteter. I översiktsplanerna för respektive

stad, i fördjupade översiktsplaner för olika orter och delområden och i de kommande översiktsplanerna för landsbygden kommer kommunerna att på mer detaljerad nivå redovisa avvägningar mellan olika intressen. Huvudinriktningen är att utvecklingen ska ske på ett sådant sätt att riksintressena tillgodoses.

Riksintressen med värdebeskrivningar presenteras i särskilda bilagor knutna till översiktsplanen.

2.2 Nollalternativ

Konsekvenserna av översiktsplaneförslaget ska jämföras med ett nollalternativ. Nollalternativet utgörs av en framskrivning av tillståndet i miljön i en situation med nu gällande planer (ÖP98 Linköping, ÖP90 Norrköping, ÖP 2002 Staden Norrköping och Översiktsplan för Linköpings innerstad, 1995). Delar av dessa planer lever vidare som delar av den samlade översiktsplanen för respektive stad, vilket betyder att nollalternativet närmar sig översiktsplanens förslag. Bland annat föreslås att delar av gällande översiktsplaner som rör bostadsbyggandet i mindre orter och på landsbygden, fritidsbebyggelse samt bygglovpliktens omfattning, fortsätta att gälla.

Någon gemensam översiktsplanering har inte tidigare funnits och effekterna av att planera tillsammans kan inte fastställas. Nollalternativet saknar översiktsplaneförslagets tydligt proaktiva förhållningssätt till befolkningsökning och regional tillväxt.

I de tematiska jämförelserna av översiktsplanens förslag och nollalternativ har följande punkter definierats som alternativskiljande:

- Det finns inget planstöd för höghastighetståg (Ostlänken) i gällande planer förutom i översiktsplanen för Norrköpings stad.
- I nu gällande planer ligger Linköpings resecentrum kvar i sitt ursprungliga läge, vilket försämrar möjligheten till stadsutveckling i Kallerstad och försvårar för att göra bytespunkten mellan olika trafikslag så effektiv som möjligt.
- Gemensam översiktsplan föreslår en effektivare markanvändning i Butängen och Saltängen än vad översiktsplanen för Norrköpings stad gör.
- Det finns ingen prioritering av vilka orter som ska växa, utanför Linköping och Norrköping, i gällande planer.
- Hamnära centrala utvecklingsområden i Norrköpings stadskärna innehåller i gällande planer farliga verksamheter, hamn och industri. Översiktsplanen innehåller förslag på tät innerstadsutveckling för delar av dessa områden. Verksamheter med behov av tunga transporter föreslås flyttas ut från Saltängen och Sylten i inre hamnen till nya lägen på Händelö, Malmölandet, ett omvandlingsområde

vid det tidigare militära flygfältet samt till fängelseområdet Bråvalla intill E4:an.

- Nu gällande planer stödjer inte genomförande av Norrköpingspaketets alla delar. Norrköpings hamn får sämre konkurrenskraft utan det nya godsspåret till Malmölandet och Händelö. Norrköpingspaketet ger anledning till att sanera mark liksom till att lyfta fram och stärka kulturhistoriska värden som bla promenaderna, Johannisborg och stadsdelar från tiden före industrialiseringen.
- Nu gällande planer medger inte godsförbifarter förbi Linköping. Fortsatt godstrafik genom innerstäderna medför fortsatt buller- och barriärverkan som kan försvåra framtida stadsutveckling i stationsnära lägen.
- Nu gällande planer tydliggöra inte ambitionen om förtätning och komplettering av stadskärnorna och andra centrala delar av städerna. Följden av utställningsförslaget väntas bli att många arbetsplatser, service, kultur och andra målpunkter ligger inom gång- och cykelavstånd och blir lättillgängliga med kollektivtrafik för boende i hela den funktionella regionen.

2.3 Andra utvecklingslinjer

I arbetet med att ta fram den gemensamma översiktsplanen har olika alternativ diskuterats för att fånga tänkbara utvecklingslinjer. Det konstaterades tidigt att medan näringslivets utveckling primärt är koncentrerad till Linköping och Norrköping, så är lokalisering en mycket mer öppen fråga. Tre sinsemellan olika inriktningar för ny bostadsbebyggelse utkristalliserade sig och översiktsplanen innehåller element från alla tre. I miljöbedömningen av förslaget återkopplas till dessa alternativ för att förtydliga vald inriktning.



Boende i attraktiva miljöer

Lokalisering av nya bostäder på landsbygden och i natursköna lägen. Nya bostäder tillkommer med höga boendekvaliteter men med risk för betydande miljöpåverkan och höga kostnader för infrastruktur och annan service. Kollektivtrafiken kan sannolikt inte konkurrera med personbilen.



Stationssamhällen

”Stationssamhällen” utgår från önskemål om en konkurrenskraftig kollektivtrafik med täta och gena tåg och bussförbindelser. Det kräver stor befolkning i tätorter med goda förutsättningar för kollektivtrafik och intensiv markanvändning runt stationer och hållplatser. Fördelen med detta alternativ är att transporternas miljöbelastning kan antas minska jämfört med andra alternativ. Att bo i utpräglade stationssamhällen kan också förena efterfrågan på närhet till lantliga miljöer och närhet till en stor arbetsmarknad. Svagheter är att flera av de orter som har goda kollektivtrafiklägen, exempelvis vid södra stambanans pendeltågstationer, har haft en minskande befolkning. Orterna kan riskera att ha en fortsatt svag attraktivitet. Det stöder inte målet att få en snabbt växande befolkning.



Städerna

I alternativet ”Städerna” undviker man att bygga på jungfrulig mark utanför städerna. Fördelen är att redan gjorda investeringar i städerna kan utnyttjas och att de allra mest centrala/tillgängliga lägena bebyggs samtidigt som man sparar byggbar mark till kommande generationer. Principen stöder ambitionen att skapa storstäder. Svagheter är att det är en ensidig satsning på städerna som kan riskera att dra utvecklingskraft från de många mindre orterna som redan finns i båda kommunerna. Man kan inte heller vara säker på att det finns efterfrågan på så många centralt belägna bostäder.

3. Miljöbedömningsmål

De bedömningsmål som tillämpas i denna miljöbedömning utgår från de sexton nationella miljökvalitetsmålen och Östergötlands regionala miljömål. Därtill har de tre övergripande miljömålsfrågorna ”Kulturmiljön”, ”Fysisk planering och hushållning med mark och vatten samt byggnader” och ”Hälsfrågor” vägts in i resonemanget.

De regionala miljömålen fastställdes i maj år 2003. En mindre revidering genomfördes under år 2007 och våren 2008 antogs fyra nya regionala delmål till miljökvalitetsmålet ”Ett rikt växt- och djurliv”. Målar är i flertalet fall år 2010.

Fysisk planering bedöms direkt och indirekt kunna bidra till att nå alla miljökvalitetsmål utom ”Skyddande ozonskikt”. Förslaget till gemensam översiktsplan för Linköping-Norrköping bedöms utifrån den diskussion som förts kring avgränsningen, primärt ha bäring på följande miljömål:



- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö

Med utgångspunkt i dessa miljömål och de allmänna hushållningsbestämmelserna i miljöbalken har ett förslag till bedömningskriterier utarbetats (figur 1). Planförslaget strategiska karaktär har här beaktats. Därtill har det bedömts vara lämpligt att särskilt undersöka hur väl rustat planförslaget och nollalternativet står inför kommande miljöproblem till följd av klimatomställningen med exempelvis förändrade havsvattenstånd och väderleksförhållanden. Även detta påverkar möjligheten att uppnå miljökvalitetsmålen.

Fig 1. Utvärderingskriterier för miljömålsuppfyllelse

Målstyrning	Kontrollfrågor
MB kap 3	<ul style="list-style-type: none"> - Innebär föreslagen mark- och vattenanvändning den mest lämpliga med hänsyn till beskaffenhet, läge och föreliggande behov? - Skyddas stora opåverkade mark- och vattenområden mot åtgärder som påtagligt kan påverka områdenas karaktär? - Skyddas ekologiskt särskilt känsliga mark- och vattenområden? - Påverkar förslaget jord- eller skogsbruksmark av nationell betydelse?
Begränsad klimatpåverkan, delmål 1 & 4 Frisk luft, delmål 2, 3 & 5 God bebyggd miljö, delmål 1 & 6.	- Bidrar förslaget till att intressanta målpunkter, bostäder, arbetsplatser och service kan nås via goda kollektiva färdmedel?
Begränsad klimatpåverkan, delmål 1 & 4	- Hur påverkar förslaget transportarbetet per person?
God bebyggd miljö, delmål 4 & 9.	- Bidrar förslaget till minskad förbrukning av el och fossila bränslen för uppvärmning?
Levande sjöar och vattendrag Grundvatten av god kvalitet	- Bidrar förslaget till att ekologiskt hållbara sjöar och vattendrag bevaras och ökar antalet arter? till förmån för biologisk mångfald och friluftslivet?
Grundvatten av god kvalitet, delmål 2 & 3	- Kan förslaget påverka kvaliteten på kommunernas grundvatten och nuvarande grundvattennivåer?
Ett rikt odlingslandskap, delmål 1 & 2	- Medger förslaget att större arealer jordbruksmark exploateras?
God bebyggd miljö, delmål 4, 6 & 9. Frisk luft	- Ger förslaget förutsättningar för goda och hälsosamma bebyggelsemiljöer med avseende på ljudnivåer, frisk luft, trafiksäkerhet, tillgången till trygga mötesplatser och närrekreation?
God bebyggd miljö	- Tar förslaget till vara och utvecklar natur- och kulturvärden?
Beredskap att möta miljöproblem till följd av klimatförändringen	- Är förslaget utformat med hänsyn till det vi vet om effekterna av pågående klimatförändring?

4. Miljöbedömning

4.1 Inledning

Nedan följer en genomgång av översiktsplanens och nollalternativets miljöpåverkan. Rubriceringen av avsnitten i denna bedömning ”Effektiva transporter”, ”Långsiktigt hållbar ortstruktur” och ”Natur- och kulturvården, klimatanpassning och miljöhänsyn” följer rubricering i översiktsplanen.

Bedömningen avspeglar att översiktsplanen är strategisk och inte omfattar kommunernas samlade mark- och vattenanvändning. Tanken är att delar av gällande översiktsplaner som rör bostadsbyggandet i mindre orter och på landsbygden, fritidsbebyggelse samt bygglovspliktens omfattning, ska fortsätta att gälla. Här blir alltså översiktsplanens förslag liktydiga med nollalternativet. Ambitionen är dock att nya översiktsplaner/utvecklingsplaner för landsbygden ska upprättas.

I första hand bedöms de strukturella effekterna av föreslagen ort- och transportstruktur.

4.2 Miljöförutsättningar

I både Linköpings och Norrköpings kommuner finns områden med mycket stora natur-, kultur och friluftslivsvärden. Många av dem är av riksintresse. I norr och söder finns sjörika kulturlandskap och skogsbygder. Östgötaslätten sträcker sig igenom området. Vikbolandet mellan de djupa havsvikarna Bråviken och Slätbaken övergår i skärgården. Sam-

mantaget finns i regionen nära nog alla nordiska naturtyper utom fjällnatur.

Många sötvattenområden är kraftigt påverkade av bland annat sjösänkning, fördämning, kanaler och kulvertar samt förurning, övergödning och miljögifter. Men det finns också sjöar som har lång omsättningstid, lågt näringsinnehåll och hög vattenkvalitet. Övergödning är det största hotet mot kustvattnen och miljön i skärgården. Enligt EU:s ramdirektiv för vatten ska ”god vattenstatus” uppnås i alla vatten senast år 2015. Vatten som riskerar att inte klara kraven ska åtgärdas.

Naturmiljöerna på land och vatten i de båda kommunerna är en viktig naturresurs som har stor betydelse för den biologiska mångfalden och är rik på upplevelsevärden. Här finns populära badplatser, kanotvatten, fiskevatten och strövområden samt naturområden med rik flora och fauna. Skärgården, som rymmer alla dessa värden, är av riksintresse för friluftslivet och också till stora delar riksintresse för naturvården.

Båda kommunerna har tagit fram särskilda naturvårdsprogram. I dessa, liksom i länets naturvårdsplan och kulturminnesprogram, finns information och kartor som beskriver värdefulla områden. I Linköping pågår arbetet med ett kommunalt kulturmiljöprogram. Naturvårdsprogrammet för Linköping omfattar cirka

1 300 beskrivna områden. I Linköpings kommun finns många områden av riksintresse för naturvården, 21 naturreservat och ett kulturreseptat. Ett trettiotal områden är klassade som Natura 2000 områden. I Norrköping finns många områden av riksintresse för naturvården, 21 naturreservat och ca 40 Natura 2000 områden. Naturvårdsprogrammet för Norrköping omfattar cirka 2600 beskrivna värden.

Utvärderingen av miljömålen i Östergötland (2008) visar att mycket arbete är kvar att göra. Den svåraste utmaningen är begränsad klimatpåverkan. Många mål som berörs av transporter och effektivisering av energianvändningen bedöms svåra att nå. Målet ”God bebyggd miljö” anses också vara svårt att nå inom tidsramen (2010).

Linköping har sedan 1996 inventerat förorenad mark och riskklassat en mängd områden, samt identifierat gamla deponier som behöver riskbedömas. En handlingsplan för förorenad mark finns framtagen.

Norrköping har inventerat förorenad mark och riskklassat en mängd områden, samt identifierat gamla deponier som behöver riskbedömas. En handlingsplan för förorenad mark finns framtagen.

Gemensamt för många av miljöutmaningarna är att de beror på utsläpp från vägtrafik och industri. Utsläppen från vägtrafiken ökar kontinuerligt, fram-

förallt från tunga godstransporter. Även behovet av omställning mot förnyelsebara energikällor är stort.

Linköpings kommuns syn på miljö- och riskfaktorer redovisas i ”Översiktsplanen för staden Linköping” (antagen 2010) samt i ”Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun, underlag 2010”. Med detta underlag som grund kommer ett tillägg till översiktsplanen att utarbetas. Flygbuller är ett särskilt problem i Linköping. Boverket har utarbetat allmänna råd för planering och byggande i flygbullerstörda områden. Linköpings kommun ställer sig bakom Boverkets allmänna råd, vilka möjliggör den utbyggnad som föreslås i översiktsplanen.

Norrköpings kommuns syn på miljö- och riskfaktorer redovisas i ÖP02 - utvecklingsplan för staden samt handlingsprogrammet för skydd mot olyckor. Ett tillägg till översiktsplanen för miljö- och riskfaktorer i Norrköpings kommun innefattande farliga verksamheter, luftkvalitet, översvämningsrisker etc. kommer att tas fram.

4.3 Effektiva transporter

Transporternas miljöpåverkan blir långsamt mindre i takt med att exempelvis övergången till förnybara bränslen och resurssnåla fordon. Omställningens positiva effekter motverkas dock av ett stadigt ökande trafik i regionen.

Luftkvaliteten är relativt god i Linköping och Norrköping. I enstaka gaturum i Norrköping har man dock problem med att högsta tillåtna halter av partiklar och kvävedioxid, enligt miljö kvalitetsnormen överskrids. Detta är en ur hälsosynpunkt allvarlig situation som kan förvärras av ytterligare trafik. Arbetet pågår enligt befintligt åtgärdsprogram för partikelhalter för att komma tillrätta med de höga halterna. De områden som berörs är Östra Promenaden, Kungsgatan och Ingelsta. I Linköping överskrids inga värden men kommunen arbetar med ett åtgärdsprogram för partiklar för att förbättra luftkvaliteten. Luftkvaliteten kan också förbättras av andra åtgärder som ombyggnationer av vissa väglänkar. Ett arbete med beteendeförändringar har påbörjats i Norrköping.

Miljö kvalitetsnormer är juridiskt bindande styrmedel som ska bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen uppnås. Normerna har införts för att komma till rätta med miljö påverkan från diffusa utsläppskällor som till exempel trafik och jordbruk. Idag finns det miljö kvalitetsnormer för:

- Föroreningar i utomhusluften (SFS 2001:527)
- Kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)
- Omgivningsbuller (SFS 2004:675)

Det finns även en förordning om vattenförvaltning (SFS 2004:660) med sikte på miljö kvalitetsnormer.

Vattenmyndigheterna kommer att fastställa miljö kvalitetsnormer för vattenmiljön inom det pågående arbetet med att genomföra EG:s ramdirektiv för vatten. Miljö kvalitetsnormer för benspyren, arsenik, kadmium och nickel infördes i svensk lagstiftning i slutet av december 2007. Nu står normer för fina partiklar (PM_{2,5}) på tur att införas. För dessa relativt nya och kommande miljö kvalitetsnormer finns ganska litet mätningar, vilket betyder att kunskapen om rådande förhållanden generellt är begränsad.

Översiktsplanens förslag

Översiktsplanen syftar till att öka regionens sattsatta befolkning, vilket i sig medför ökat resande. Samtidigt är inriktningen i planförslaget att kollektivtrafiken ska förstärkas liksom att satsningar ska göras för ökad andel resande med cykel och till fots. Översiktsplanen lyfter också fram stora satsningar på järnväg för både personresor och gods.

Nollalternativ

Nollalternativet saknar ett samlat regionalt grepp kring transportfrågan i samordning med bebyggelseutvecklingen. Detta kan leda till en lägre kollektivtrafikandel jämfört med översiktsplanens förslag. Samtidigt är nollalternativet mindre tillväxtorienterat och innehåller mindre av regionförstoring, vilket i sig är transportgenererande.

Fig 2. Miljöbedömning effektiva transporter

De röda minustecknen visar på negativa effekter och plustecknen på positiva tendenser.

ÖP alternativ	Nollalternativ	Alternativa utvecklingslinjer *
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ostlänken gör intrång i riksintressen, inklusive Natura 2000 (beroende på korridorval) ■ utställningsförslaget medför sannolikt en totalt sett ökad mängd transporter med påföljande klimatpåverkan och försämrad miljö kvalitet (MKN för luft, buller och vatten) + ■ Snabbpendel mellan städerna stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft men kan leda till intrång i natur och påverka landskapsbilden. + Satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik kan bidra till förändrade val av färdmedel som i sin tur väntas ha positiv miljöpåverkan avseende luftkvaliteten (MKN). + ■ Satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik kan minska trafikbullret men ökade totala trafikmängder medför ändå att bullerfrågorna måste hanteras. Vid minskad andel bilar och ökad andel större fordon (buss och tåg i kollektivtrafiken) kan bullerproblemen komma att förändras från svårigheter att klara riktvärden avseende ekvivalentnivåer till svårigheter att klara riktvärden avseende maxbullernivåer. ■ Flygplatsernas användning och lokalisering förändras inte i förslaget. Flygbuller påverkan kvarstår i Linköping. + Förslag på yttre godsspår och vissa väginvesteringar bidrar till att flytta ut vägtrafikströmmar från stadskärnan och leda godstransporter på tåg utanför tätbebyggt område. + Satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik kan bidra till att den upplevda tryggheten i staden förbättras om fler människor finns i rörelse och bilismen minskar. + Tillgängligheten till skärgården och andra natur- och kulturintressanta områden med rekreativa värden med kollektiva transporter avses förstärkas. 	<ul style="list-style-type: none"> + ■ Utan Ostlänken är tåget inte lika konkurrenskraftigt som flyget för längre resor. Utan Ostlänken förblir Södra stambanan svår att använda för mer och bättre kollektivtrafik mellan städerna och i dess omland. Dock undviks ytterligare intrång i riksintresse och landskap. + ■ Trafikarbetet bedöms totalt sett bli mindre men med en lägre kollektivtrafikandel och sämre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. ■ Antagandet om en låg kollektivtrafikandel och ökad andel biltrafik gör att bullerriktvärden avseende ekvivalentvärdena riskerar att överskridas. ■ Nollalternativet innehåller inga yttre godsspår varför bullrande och miljöfarliga transporter på järnväg fortsätter att gå igenom stadskärnorna. ■ Flygplatserna och pågående verksamheter förändras inte. Flygbuller påverkan består. 	<p>”Stationssamhällen” ger goda förutsättningar för konkurrenskraftig lokal kollektivtrafik. Med färre direktlinjer mellan stadskärnorna kan dock omfördelningseffekterna minska.</p> <p>Alternativet ”städerna” ger kanske de bästa förutsättningarna för att lösa transporternas miljöpåverkan men med ”storstadsproblematik” som följd (exv. buller, dagvattenhantering, luftkvalitet).</p> <p>”Attraktiva miljöer” sprider bebyggelsen så att resandet troligen kommer att domineras av privatbilism, av praktiska skäl och på grund av brist på konkurrenskraftig kollektivtrafik.</p>

* Resonemangen under rubriken ”alternativa utvecklingslinjer” ska inte ses som en bedömning av andra rimliga alternativ. Dessa syftar enkom till att spegla den diskussion som lett fram till översiktsplanen.

Slutsatser

Slutsatserna av genomgången (se figur 2) visar på att om översiktsplanen genomförs fullt ut ökar transporterna i regionen totalt men att förslaget ger förutsättningar för att minska transporternas miljöpåverkan.

Ostlänken kan komma att göra intrång i riksintressen, inklusive Natura 2000 områden (beroende på korridorval). De särskilt värdefulla områdena Kolmården och förkastningsbranten mot Bråviken, Himmelstalund och Norrköping Centrum, Löfstad slott, Göta kanal, Törnevalla och Kinda kanal berörs. Den nya järnvägen kommer att vara ett betydande inslag på sträckan mellan Norrköping och Linköping. I det ofta öppna och flacka landskapet kommer järnvägen att vara väl synlig. Samtidigt är Ostlänken i sig av riksintresse för järnvägen och en del i satsningen på kollektiva färdmedel som ersätter bilen. Samma satsning medför också att Södra stambanan avlastas så att möjlighet ges för utökad pendling mellan kommunerna.

Ökade transporter på väg och järnväg orsakar buller som negativt kan påverka människor. Ambitionen om tillgänglig kollektivtrafik medför att bebyggelse och trafik samlokaliseras, vilket kan leda till att fler utsätts för buller. Planen uppmärksammar detta och föreslår att i kommande planering ska bulleraspekter särskilt beaktas (flygbuller, buller från tågtrafik, buller från motorfordon). Samtidigt innebär en större

kollektivtrafikandel att trafikbullret minskar och att biltrafikens ständiga bullermattor ersätts av mer tillfälliga bullerproblem när bussar och tåg passerar.

Beträffande problem med luftkvalitet kvarstår behovet av åtgärdsprogram då trafikmängderna ökar. Nya miljö kvalitetsnormer fordrar nya mätningar och eventuellt nya åtgärdsprogram. Genom förslaget möjliggörs dock infrastruktursatsningar som lägger grunden för minskad biltrafik och ett nytt resande som inte behöver belasta de kritiska snitten i städerna. Dessa satsningar i kombination med prioriterade stråk för kollektivtrafik i städerna gör att luftkvaliteten inte per automatik måste försämrats med det ökande resandet.

4.4 Långsiktigt hållbar ortstruktur

Idag finns ingen samlad prioritering av vilka orter i kommunerna som bör växa och särskilt understödjas med kommunala medel. Det finns dock statistik över vilka orter som faktiskt växer och därmed har marknadspotential i dagsläget. Denna statistik har också varit en utgångspunkt i arbetet med ortstrukturen. Vad gäller miljön i kommunernas bostadsorter finns stora befintliga kultur- och naturvärden. Tillgången till närrökreation är genomgående hög och städerna har relativt få s.k. ”storstadsproblem” att brottas med. Flygbuller är ett särskilt problem i Linköping. Slättlandskapet nordost och väster om Linköping och Norrköping, intill sjöarna Roxen och Glan med tillflö-

den och avvattnande vattendrag, är låglänt. Det innebär att risker för översvämning behöver studeras särskilt.

Översiktsplanens förslag

Översiktsplanens förslag innebär att ny bebyggelse i första hand ska tillkomma i Linköpings och Norrköpings stadskärnor. I den gemensamma översiktsplanen föreslås att både Linköpings och Norrköpings stadskärnor utvidgas, förtätas och kompletteras med bostäder och andra lokaler. I båda städerna planeras nya resecentrum med ny stadsbebyggelse inom gångavstånd. I Linköping ska stationen flyttas till ett nytt centralt läge omedelbart öster om Stångån, i anslutning till den nya stadsdelen Kallerstad. I Norrköping kommer nya resecentrum att byggas strax intill dagens centralstation i en ny innerstadsdel - Butängen.

I Norrköping kan tidigare hamn- och industriområden intill Motala Ström, i stadens mest centrala delar, omvandlas till innerstadsmiljöer med blandade funktioner. I stadskärnorna prioriteras säkerhet och hög framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik. I Linköping ska ny bebyggelse tillkomma i Djurgårdsstaden, intill det kollektivtrafikstråk som förbinder universitetet med centrum. I Norrköping planeras upprustning och komplettering av bebyggelse i stadens södra del där spårvägen ska förlängas förbi Hageby i riktning mot Söderköping. Externa handelsområden i städerna föreslås kunna ligga kvar i nuva-

rande lägen med utbyggd kollektivtrafik. På sikt antas nuvarande externa handelsområden kunna bli föremål för stadsutveckling mot mer kompletta stadsdelar. Särskilda satsningar föreslås i Ljungsbro-Berg, Lingham, Kimstad-Norsholm, Åby-Jursla, Malmslätt, Vikingstad, Skärblacka, Svärtinge och Krokek. Dessa särskilt utvalda utvecklingsorter bedöms ha förutsättningar att kunna erbjuda riktigt goda boendemiljöer, inslag av arbetsplatser och allsidig service. Till dessa orter ska bra kollektiva förbindelser utvecklas för att främja integration och tillväxt i en större arbetsmarknad.

Därtill föreslås ny bostadsbebyggelse i attraktiva lägen i städernas närhet: Bråvalla Strand, Ekängen – Roxtuna, Glans Södra Strand, Marby – Unnerstad, Sturefors och Sättuna.

Utbyggnaden av städerna och utpekade orter kan komma att ta åkermark i anspråk, dock som mest cirka 3% av kommunernas samlade åkerareal. Ambitionen att bygga tätt och ge högsta prioritet till städerna innebär dessutom att värdefull åkermark kan sparas.

Nollalternativ

Nollalternativet antas medföra ett lägre bebyggelsetryck samtidigt som ny bebyggelse förväntas tillkomma mer fördelat på samtliga orter. Möjligheten att ställa krav på att bebyggelse endast får tillkomma

om exempelvis kollektivtrafikförsörjning kan tillgodoses uteblir. Effekterna av detta kan bli en lägre andel kollektivtrafikresor med påföljande miljö- och hälsoproblem.

Slutsatser

Slutsatserna av genomgången (figur 3) visar att en befolkningsökning i den omfattning som översiktsplanen planerar utifrån, kommer att kräva miljöåtgärder för att inte ge upphov till betydande miljöpåverkan lokalt i form av försämrade luftkvalitet, överskridande av bullervärden etc. Vad gäller klimatpåverkan i stort har storstadsbor relativt sett mindre utsläpp växthusgaser per capita. Översiktsplanen innehåller därtill mycket goda intentioner och förslag till inriktningar som kan ge positiva miljöeffekter.

Ett flertal konkreta åtgärder föreslås därtill för att förbättra miljöerna i innerstäderna. Utflyttning av trafikleder och verksamheter med stort behov av varutransporter väntas leda till en väsentligt förbättrad situation. I områden med fortsatt stora störningar föreslås inte nya bostadsbebyggelse tillkomma. Sammantaget väntas planförslaget ge ett större och mer varierat utbud av bostäder i miljöer med olika karaktär och kvalitéer.

Översiktsplanens strategiska natur innebär att lösningar och avvägningar mellan olika intressen i

Fig 3. Miljöbedömning av långsiktig hållbar ortstruktur

De röda minustecknen visar på negativa effekter och plustecknen på positiva tendenser. De gula nollorna står för nollpåverkan.

ÖP alternativ	Nollalternativ	Alternativa utvecklingslinjer *
<p>+ Samordningen mellan kommunerna och den utarbetade prioriteringsordningen antas kunna ge samordningsvinster.</p> <p>+ Prioriteringen av städerna och stadskärnorna ger bra underlag för att åstadkomma ett rikt stadsliv med brett utbud av service och goda kollektiva transporter.</p> <p>- Täta bebyggelsemiljöer ställer höga krav bebyggelse, gaturummens utformning, dagvattenhantering och högkvalitativa grönytor för att åstadkomma goda och hälsosamma städer. Inriktningen är att både bygga tätt och hållbart men lösningar och avvägningar mellan olika intressen skjuts till kommande planering. Eventuell påverkan på vattendrag, acceptabla bullernivåer, översvämningssrisker, bevarandet av gröna värden med mera avgörs inte i sak i utställningsförslaget.</p> <p>+ Högt bebyggelsetryck i städerna kan ge förutsättningar för sanering av förorenad mark.</p> <p>- Prioritering av orter befaras inte fullt ut vara ett tillräckligt kraftfullt instrument för att motverka utspridd bebyggelse. Därmed uppstår risk för att andelen och mängden personbils trafik trots allt ökar. Detta kan få klimateffekter på systemnivå och bidra negativt till miljön i städerna i form av buller, luftföroreningar med mera.</p> <p>0 Befintliga stadskärnor förändras till sitt uttryck med mycket tillkommande bebyggelse. Förtätning är föreskriven att ske med hänsyn till riksintresset.</p> <p>0 Riksintressen av olika karaktär kan beröras i de delar där regionen föreslås utvecklas. Detta ska dock ske med hänsyn till befintliga värden.</p> <p>0 Externa handelsområden föreslås ligga kvar och förses med bättre kollektivtrafikförsörjning. På längre sikt föreslås stadsutveckling av dessa områden. Städernas centrum och centrumhandeln förstärks av de särskilda satsningarna på stadskärnorna och de stationsnära lägena.</p> <p>- + Fler utsätts för flygbuller när nya bostadsområden planeras i bullerutsatta lägen. Samtidigt är det positivt att väl kollektivtrafikförsörjda lägen utnyttjas för bostadsbebyggelse.</p> <p>+ Föreslagen ortstruktur ger varierat utbud av bostäder med tillgång till grönområden och närrekreation. Stationsorternas särskilda kvaliteter tillvaratas och utvecklas.</p> <p>0 Stora arealer mark i Norrköping avsätts till regionala verksamhets- och logistikområden. Att flertalet verksamheter som alstrar exempelvis tyngre transporter samllokaliseras och i närheten av större transportleder kan vara att föredra samtidigt som påverkan lokalt blir stor.</p> <p>- + Åkermark kan komma att tas i anspråk för ny bebyggelse. Strategin att bygga tätt och i utvalda tätorter minskar intrången på åkermark.</p>	<p>- Ny bebyggelse tros kunna tillkomma mer ad hoc och spritt i regionen. Eventuella samordningsvinster i gemensamma satsningar uteblir troligen i en spridd struktur.</p> <p>- Större påverkan kan generellt väntas på landskapsbilden och kulturlandskapet genom mer spridd bebyggelse.</p> <p>- Även om man inte satsar på att bygga riktigt tätt och mycket i städerna så kvarstår ändå många "storstadsproblem" (exv. buller, dagvattenhantering, luftkvalitet) som hotar att negativt påverka miljön i staden.</p> <p>- Mindre tydliga ambitioner kring ökad kollektivtrafikandel leder till fortsatt bullerstörda stadsmiljöer med mindre bra luftkvalitet.</p> <p>+ Färre invånare, än i utställningsförslaget, utsätts för flygbuller. Dagens flygbullerproblematik kvarstår.</p>	<p>En mycket kraftig tillväxt i städerna som i alternativet "Stadskärnor" med mycket tillkommande bebyggelse på kort tid riskerar att påverka riksintressevärdena i stadskärnorna och deras attraktivitet.</p> <p>En restriktivare hållning till att bygga i närheten av vattendrag skulle minska följdverkningarna av översvämningar och hårt nederbörd. Påverkan på sjöar och stränder blir också mindre.</p>

* Resonemangen under rubriken "alternativa utvecklingslinjer" ska inte ses som en bedömning av andra rimliga alternativ. Dessa syftar enkom till att spegla den diskussion som lett fram till översiktsplanen.

stor utsträckning förskjuts till kommande planeringsprocesser. Det finns en risk att prioritering av orter inte är tillräckligt kraftfull för att motverka utspridd bebyggelse. Därmed uppstår risk för att andelen och mängden personbilstrafik trots allt ökar. Kommande översiktsplanering för landsbygden kan delvis komma att förändra denna bedömning.

Riksintressen som berörs av föreslagen ortstruktur listas nedan:

Linköpings kommun

Staden Linköping

Flera riksintressen berörs. Vilka riksintressen som berörs och vilka ställningstaganden som gjorts beträffande markanvändningen redovisas i översiktsplanen för staden och i fördjupningar för olika delområden inom staden.

Ljungsbro-Berg

Följande riksintressen kan komma att beröras av en utbyggnad av Ljungsbro-Berg:

Göta kanal, riksintresse för kulturmiljövården

Göta kanal, riksintresse för friluftslivet

Vreta Kloster – Knivinge, riksintresse för kulturmiljövården

Vreta Kloster, riksintresse för naturvården

Västra Roxen, riksintresse för naturvården, Natura 2000-område

Roxen: riksintresse för fisket och friluftslivet

Hur riksintressena berörs samt ställningstaganden beträffande markanvändningen kommer att redovisas i en fördjupad översiktsplan för Ljungsbro-Berg (arbetet har påbörjats 2009).

Sättuna

Västra Roxen, riksintresse för naturvården/Natura 2000-område

Roxen: riksintresse för fisket och friluftslivet

Malmens flygplats: Riksintresse för försvaret

Hur riksintressena berörs samt ställningstaganden till markanvändningen kommer att redovisas i ett program för Sättuna (arbetet har påbörjats 2009).

Malmslätt

Götalansbanan, Södra stambanan

Malmens flygplats: Riksintresse för försvaret

Kärna mosse, Riksintresse för naturvården/Natura 2000-område

Hur riksintressena berörs samt ställningstaganden till markanvändningen kommer att redovisas i en fördjupad översiktsplan för Malmslätt. Hur Ostlänken påverkar riksintressena har också belysts i förstudien för Götalandsbanan.

Vikingstad

Götalansbanan, Södra stambanan

Kapellån, riksintresse för naturvården

Hur riksintressena berörs samt ställningstaganden till

markanvändningen kommer att redovisas i en fördjupad översiktsplan för Vikingstad. Arbetet påbörjades 2008. Hur Ostlänken påverkar riksintressena har också belysts i förstudien för Götalandsbanan.

Ekängen-Roxtuna

Västra Roxen, riksintresse för naturvården/Natura 2000-område

Roxen: riksintresse för fisket och friluftslivet.

Hur riksintressena berörs samt ställningstaganden till markanvändningen kommer att redovisas i en fördjupad översiktsplan för Ekängen – Roxtuna - Distorp - Gärstad (arbetet påbörjades 2008).

Linghem

Ostlänken/Götalandsbanan, Södra stambanan

Hur riksintressena berörs samt ställningstaganden till markanvändningen kommer att redovisas i en fördjupad översiktsplan för Linghem (samråd genomfördes 2007, arbetet kommer att slutföras när det är klarlagt vilken ostlänkenkorridor som kommer att väljas). Hur Ostlänken påverkar riksintresset har också klarlagt i järnvägsutredningen för Ostlänken.

Sturefors

Eklandskapet Linköping – Åtvidaberg, riksintresse för naturvården

Kinda kanal, riksintresse för kulturmiljö

Kinda kanal, riksintresse för friluftsliv

Hur riksintressena berörs samt ställningstaganden till

markanvändningen kommer att redovisas i kommande planering.

Norrköpings kommun

Staden Norrköping

Flera riksintressen berörs. Vilka riksintressen som berörs och vilka ställningstaganden som gjorts beträffande markanvändningen redovisas i översiktsplanen för staden och i fördjupningar för olika delområden av översiktsplanen.

Verksamhetsområden:

Bråvalla verksamhetsområde: Himmelstalund - Leonardsberg - Skälv, Ringstad - Grimstad, riksintressen för kulturmiljövården

Malmölandet: 4 kap MB, Björnsnäs

Händelö: 4 kap MB, Händelö ekbackar

Klinga: Borgs ekbackar

Kimstad/Norsholm

Följande riksintressen kan komma att beröras av en utbyggnad av Kimstad/Norsholm:

Göta kanal, riksintresse för kulturmiljövården

Göta kanal, riksintresse för friluftslivet

Södra stambanan, riksintresse för kommunikationer

Ostlänkens utredningskorridorer

Norsholm – Tångestad, riksintresse för kulturmiljövården

Norsholms naturreservat, Natura 2000

Hur riksintressena berörs och vilka ställningstaganden som gjorts beträffande markanvändningen redo-

visas i en fördjupning av översiktsplanen för Kimstad. För Norsholm pågår arbete med en fördjupning av översiktsplanen. Hur Ostlänken påverkar riksintressena har belysts i Järnvägsutredning Ostlänken.

Krokek

Följande riksintressen kan komma att beröras av en utbyggnad av Krokek:

Södra stambanan, riksintresse för kommunikationer
Bråvikens förkastningssystem, riksintresse för naturvården

4 kap MB

Hur riksintressena berörs och vilka ställningstaganden som kommer att göras beträffande markanvändningen kommer att redovisas i kommande planering.

Skärblacka

Följande riksintressen kan komma att beröras av en utbyggnad av Skärblacka:

Glan, riksintresse för fisket

Hur riksintressena berörs och vilka ställningstaganden som kommer att göras beträffande markanvändningen kommer att redovisas i kommande planering.

Svärtinge

Följande riksintressen kan komma att beröras av en utbyggnad av Svärtinge:

Glan, riksintresse för fisket, Svärtinge udde

Hur riksintressena berörs och vilka ställningstaganden som kommer att göras beträffande markanvänd-

ningen kommer att redovisas i kommande planering.

Åby/Jursla

Följande riksintressen kan komma att beröras av en utbyggnad av Åby/Jursla:

Kolmårdens strövområde, riksintresse för friluftsliv
Bråvikens förkastningssystem, riksintresse för naturvården

Södra stambanan, riksintresse för kommunikationer
Ostlänkens utredningskorridorer

Hur riksintressena berörs och vilka ställningstaganden som kommer att göras beträffande markanvändningen kommer att redovisas i kommande planering. Hur Ostlänken påverkar riksintressena har belysts i Järnvägsutredning Ostlänken.

Bråvalla strand

Följande riksintressen kan komma att beröras av en utbyggnad av Bråvalla strand:

Glan, riksintresse för fisket

Himmelstalund – Leonardsberg – Skälv, riksintresse för kulturmiljövården

Svärtinge udde, riksintresse för naturvården

Hur riksintressena berörs och vilka ställningstaganden som gjorts beträffande markanvändningen kommer att redovisas i en fördjupning av översiktsplan för Bråvalla (arbetet pågår).

Eksund/Torps villasamhälle

Följande riksintressen kan komma att beröras av en

utbyggnad av Eksund/Torps villasamhälle:

Glan, riksintresse för fisket

Hur riksintressena berörs och vilka ställningstaganden som kommer att göras beträffande markanvändningen kommer att redovisas i kommande planering.

Marby/Unnerstad

Följande riksintressen kan komma att beröras av en utbyggnad av Marby/Unnerstad:

4 kap MB

Hur riksintressena berörs och vilka ställningstaganden som kommer att göras beträffande markanvändningen redovisas i ett program för Marby/Unnerstad från 2005.

4.5 Natur- och kulturvärden, klimatanpassning och miljöhänsyn

Förutsättningarna att lösa vatten- och avloppsförsörjning till nya bebyggelseområden bedöms vara goda i båda kommunerna. Dessa utgör inte någon restriktion för bebyggelseutvecklingen i Linköping, Norrköping och de prioriterade orterna. Befintliga enskilda vatten- och avloppsanläggningar i glesa delar av kommunerna orsakar på sikt miljöproblem. Det behövs dock en bättre reservvattentäkt i Norrköping.

I den fortsatta planeringen behöver hänsyn tas till förväntade effekter av global uppvärmning som kan leda till höjda vattenstånd, häftiga regn och stora neder-

börds mängder. SMHI har på uppdrag av kommunerna tagit fram en översvämningsskartering för delar av Stångån, Motala ström, Glan, Roxen och Bråviken.

Båda kommunerna har tidigare antagit en policy för utbyggnad av vindkraft. Staten har emellertid nyligen lagt fast en ny inriktning avseende vindkraft, bland annat har riksintressen för vindbruk pekats ut. Detta innebär att tidigare riktlinjer kan behöva revideras.

Idag finns fjärrvärme i tätbebyggda delar av regionen. Samtliga större vattendrag i Östergötland är reglerade för vattenkraft och det bördiga jord- och skogslandskapet innebär att potentialen för lokal produktion av bioenergi är god.

Som ett led i arbetet med att utveckla en klimatsmart region har Norrköping och Linköping skrivit under en avsiktsförklaring med Energimyndigheten gällande programmet ”Uthållig kommun – med energin som språngbräda”. Programmet syftar till att i bred samverkan med det lokala näringslivet och det övriga lokalsamhället bidra till långsiktigt hållbar utveckling genom att fokusera på energisystem och energieffektivitet, bland annat i förhållande till den fysiska planeringen.

Översiktsplanens förslag

Översiktsplanens ortstruktur ökar förutsättningarna

till samordning av fysisk planering och tekniska system för energi, avfall, transport, vatten och avlopp med mera. Därmed skapas förutsättningar för att energiförbrukningen och regionens klimatpåverkan ska minska på sikt. Målsättning är att alltid välja förnyelsebara energikällor inom transport- och energisystemen.

Ökad användning av lokala och förnyelsebara energikällor ska prioriteras inom kommunerna. Energiförsörjningsfrågor kommer att hanteras inom ramen för programmet ”Uthållig kommun – med energin som språngbräda”. Översiktsplanen uppmärksammar dock utredningsbehov kopplat till energiförsörjning bl.a. potentialen hos passivhus, förstärkt fjärrvärmenät och framtida markanspråk för energiproduktion. Biogas är ytterligare en fråga som ska tas upp tillsammans med möjligheten att utnyttja det tidigare riksintresset för naturgas för regionalt biogasreservat. Utbyggda ledningar möjliggör kostnadseffektiv och miljövänlig transport av bioenergi i gasform.

Vad gäller vatten- och avloppsfrågor (VA) diskuteras möjligheten att koppla samman kommunernas VA-system. Detta kan vara ett sätt att åstadkomma en allmänt robustare VA-lösning samtidigt som Norrköping förses med reservvatten.

Kommunernas natur- och kulturvärden framhålls i översiktsplanen som en resurs för regionen. Hänsyn

Fig 4. Miljöbedömning av natur- och kulturvärden, klimatanpassning och miljöhänsyn

De röda minustecknen visar på negativa effekter och plustecknen på positiva tendenser. De gula nollorna står för nollpåverkan.

ÖP alternativ	Nollalternativ	Alternativa utvecklingslinjer *
<p>+ Kommunernas samarbete kring markplanering och tekniska försörjningssystem öppnar för nya och effektiva lösningar.</p> <p>- + Efterfrågan på el och värme ökar med en ökande befolkning. Detta belastar kommunerna. Samtidigt innehåller samrådsförslaget förslag till effektiviseringar och gemensamma lösningar kring kraftvärmeanläggningar, fjärrvärmeförsörjning med mera.</p> <p>- Fler personer i regionen medför ökad belastning på VA-systemet och i förlängningen större risk för påverkan på vattendrag.</p> <p>- + Inriktningen är att stor hänsyn ska tas till natur- och kulturvärden vid framtida förändringar. Utställningsförslaget har dock ingen aktiv strategi för bevarande och utveckling av natur- och kulturvärden annat än att tillgängliggöra dessa för rekreativa ändamål.</p> <p>+ Utställningsförslagets tanke om en gemensam arbetsmarknad väntas medföra att andelen industriproduktion krymper till förmån för tjänstemarknaden. Därmed kan miljöpåverkande utsläpp från industrin antas minska.</p> <p>+ Eventuell framtida översvämningsrisk ska klarläggas ytterligare och vid behov ska förebyggande åtgärder vidtas</p> <p>+ Samrådsförslaget uppmärksammar flera utredningsbehov som kan leda till betydande miljöförbättringar.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Passivhus - Framtida markanspråk för energiproduktion - Möjligheten att koppla samman kommunernas VA-system - Robustare VA-lösningar och reservvatten till Norrköping - Förstärkt fjärrvärmenät <p>+ Satsningar på biogas och eventuell regionalt biogasreservat.</p> <p>- + Behovet av deponier ökar med ökande befolkning samtidigt finns satsningar på kretsloppsanläggningar.</p> <p>+ Sevesoanläggningar föreslås på sikt kunna utlokaliseras från Norrköpings centralare delar, där de i händelse av en olycka inte påverkar en lika stor del av befolkningen.</p>	<p>+ Kommunernas befolkningsökning bedöms bli mindre än i samrådsförslaget och därmed blir den lokala miljöbelastningen troligtvis mindre.</p> <p>- Kommunernas samarbete kring tekniska försörjningssystem t ex VA kan inte antas bli lika utvecklat.</p> <p>- Ingen särskild uppmärksamhet kring översvämningsrisker.</p> <p>- Framtida markanspråk kopplat till energiproduktion uppmärksammas inte särskilt.</p> <p>- Begränsade möjligheter att förse Norrköping med reservvatten</p> <p>- Möjligheten att koppla samman kommunernas fjärrvärme nät utreds inte med utgångspunkt i gällande ÖP:er.</p>	<p>Tekniska försörjningssystem bör kunna utformas för att på ett bra sätt svara mot principerna i alternativen "Stationssamhällen" och "Städer". En betydligt mer spridd bebyggelse som i alternativet "Attraktiva miljöer" har svårare att leva upp till de högt ställda miljökraven.</p> <p>I alternativet "Städer" kan det rent praktiskt vara svårt att förverkliga en god stadsmiljö, om förslaget förutsätter samma befolkningsökning på samma tid, men enbart koncentrerade till städerna.</p> <p>Mycket tillkommande bebyggelse på landsbygden som i alternativ "Attraktiva miljöer" kan komma att konkurrera med andra anspråk på marken för energiproduktion och lokalt producerad gröda. I en sådan glest utspridd struktur kan även förutsättningarna för räddningstjänstens insatstider för försämrats.</p>

* Resonemangen under rubriken "alternativa utvecklingslinjer" ska inte ses som en bedömning av andra rimliga alternativ. Dessa syftar enkom till att spegla den diskussion som lett fram till översiktsplanen.

ska tas till dessa vid exploatering men närmare avvägningar mellan olika intressen hänvisas till kommande planering och andra delar av översiktsplanen.

Nollalternativ

Nollalternativet saknar de samordningsvinster som kan uppnås till följd av att kommunerna planerar gemensamt, exempelvis sammankoppling av olika system.

Slutsatser

Slutsatserna av genomgången (figur 4) visar på att översiktsplanen ger förutsättningar för en klimatanpassad utveckling. Ett flertal intressanta idéer kring framtida försörjningssystem framförs. Eventuella markanspråk kopplat till dessa belyses mindre väl. Kanske kan kommande översiktsplanering för landsbygden delvis hantera dessa frågor som exempelvis framtida markanspråk för energiproduktion.

4.6 Miljömålsuppfyllelse

Utvärdering med hänsyn till miljö kvalitetsmålen har genomsyrat bedömningarna ovan. För att ytterligare lyfta miljö kvalitetsmålen och ge en samlad bild av antagandehandlingen följer sammanställning nedan. Ur dessa aspekter är antagandehandlingens främsta styrka satsningarna på kollektivtrafik, vilket ger utslag för ”Begränsad klimatpåverkan”, ”Frisk luft” och ”God bebyggd miljö” m.fl. I övriga delar finns gott om positiva planeringsinriktningar i antagande-

handlingen som dock måste vägas mot den allmänna belastning som en växande befolkning medför.

Det visar sig att miljömålsuppfyllelsen ibland är svår att utvärdera innan miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en mer heltäckande bedömning av den samlade mark- och vattenanvändning som översiktsplanen föreslår.

Fig. 5 Miljömålsuppfyllelse

Grön färgplatta indikerar att förslaget kan bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås. Gul färgplatta att förslaget varken bidrar eller motverkar till målsuppfyllelse och röd platta visar på att miljömålen kan motverkas.

Kontrollfrågor	Utställningsförslaget	Miljökvalitetsmål
<p>Innebär förslagen mark- och vattenanvändning är den mest lämpliga med hänsyn till beskaffenhet, läge och föreliggande behov?</p> <p>Skyddas stora opåverkade mark- och vattenområden mot åtgärder som påtagligt kan påverka områdenas karaktär?</p> <p>Skyddas ekologiskt särskilt känsliga mark- och vattenområden?</p> <p>Påverkan förslaget jord- eller skogsbruksmark av nationell betydelse?</p>	<p>Ostlänken gör intrång i riksintressen och Natura 2000-områden (beroende av korridorval) vilket kan få påtagliga konsekvenser för bla upplevelsen av kulturlandskapet.</p> <p>Det är angeläget att se över de delar av gällande planer som rör landsbygden utifrån ny kunskap om vattenfrågor, framtida energiförsörjning och pågående klimatomställning.</p> <p>Hur väl utställningsförslaget säkerställer riksintressena är inte utrett.</p>	<p>MB kap 3</p>
<p>Bidrar förslaget till att intressanta målpunkter, bostäder, arbetsplatser och service kan nås via goda kollektiva färdmedel?</p>	<p>Ja</p>	<p>Begränsad klimatpåverkan, delmål 1 & 4</p> <p>Frisk luft, delmål 2, 3 & 5</p> <p>God bebyggd miljö, delmål 1 & 6.</p> <p>Ökad tillgänglighet via kollektiva färdmedel motverkar segregation.</p>
<p>Hur påverkar förslaget transportarbetet per person?</p>	<p>Transportarbetet förväntas öka, men med mindre miljöpåverkan per person än i nollalternativet. Detta bedöms bli effekten av satsningar på konkurrenskraftig kollektivtrafik.</p>	<p>Begränsad klimatpåverkan, delmål 1 & 4</p>
<p>Bidrar förslaget till minskad förbrukning av el och fossila bränslen för uppvärmning?</p>	<p>Frågan har lyfts och utredningsbehov poängteras. Kommande arbete utvisar i vilken utsträckning miljöambitionen kan uppnås.</p>	<p>God bebyggd miljö, delmål 4 & 9.</p>
<p>Bidrar förslaget till att ekologiskt hållbara sjöar och vattendrag bevaras och ökar antalet till förmån för biologisk mångfald och friluftslivet?</p>	<p>Planförslaget innehåller inga särskilda satsningar på friska vattendrag. Det kan finnas risk för påverkan från ökat antal boende och verksamheter i regionen. De kommande landsbygdsplanerna fyller en viktig funktion för vattendragens kvalitet.</p>	<p>Levande sjöar och vattendrag</p> <p>Grundvatten av god kvalitet</p>

Kan förslaget påverka kvaliteten på kommunernas grundvatten och nuvarande grundvattennivåer?	Planen föreslår inga särskilda åtgärder, omvandling av industriområden med föregående sanering av marken kan ha gynnsam påverkan på grundvattnet. Frågan behöver behandlas i fördjupade planer och underlag.	Grundvatten av god kvalitet, delmål 2 &3
Medger förslaget att större arealer jordbruksmark exploateras?	Förslaget är inriktat på bebyggelseutveckling i befintliga tätorter. Övriga kommundelar är knapphändigt belysta och med en försiktigt positiv inriktning mot byggande på landsbygd. Därmed finns viss risk för exploatering av jordbruksmark, dock kanske inte av större arealer.	Ett rikt odlingslandskap, delmål 1 & 2
Ger förslaget förutsättningar för goda och hälsosamma bebyggelsemiljöer med avseende på ljudnivåer, frisk luft (MKN), trafiksäkerhet, tillgången till trygga mötesplatser och närrekreation?	Ja förutsättningar finns. Det kan dock noteras att den väntade befolkningsökningen i städer och mindre samhällen kommer att påverka stadsmiljöer. Viktigt med noggranna avvägningar i kommande planering.	God bebyggd miljö, delmål 4, 6 & 9. Frisk luft
Tar förslaget till vara och utvecklar natur- och kulturvärden?	Inriktningen är stort hänsynstagande till och utveckling av natur- och kulturvärden, men tydlig strategi saknas.	God bebyggd miljö
Är förslaget utformat med hänsyn till det vi tror oss veta om effekterna av pågående klimatförändring?	Förslaget tar tydligt avstamp i ambitioner om tillgänglighet och ekonomisk utveckling utifrån idag rådande teorier. Det finns en proaktiv hållning vad gäller ökad kollektivtrafikandel, men räcker det för att möta klimathotet? Planen anvisar logistiklägen som kan vara intressanta för kombiterminaler. Analyser saknas dock av vilka markanspråk som morgondagens energiförsörjning kräver för exempelvis ytor för energiproduktion, lagring och distribution av förnyelsebara energikällor. Planen har inte konsekvent undantagit områden med problematik kring skred, risk och översvämning från ny bebyggelse.	God bebyggd miljö Frisk luft M.fl.

5. Slutsatser och förebyggande åtgärder

Översiktsplanen är framtaget i syfte att planera för tillväxt och befolkningsökning, vilket i sig medför att miljöbelastningen i kommunerna ökar. En ökande befolkning innebär bland annat ökande regional konsumtion, växande transportarbete och nya markanspråk. Förslaget är utarbetat för att möjliggöra den önskade befolkningsstillväxten men ska samtidigt understödja en långsiktigt hållbar utveckling.

Detta åstadkoms i första hand genom att bebyggelseutveckling och framtida kollektiva transportsystemen samplaneras. Ny bebyggelse föreslås primärt i stads-kärnorna i väl kollektivtrafikförsörjda lägen och med effektivt markutnyttjande. Transporterna utvecklas för att understödja den prioriterade strukturen. Goda förutsättningar ges för samordnade lösningar av den tekniska försörjningen i regionen.

Ostlänken kan anses ge upphov till betydande miljö-påverkan då (beroende på valet av korridor) intrång sker i riksintresseområden och Natura 2000-områden. Samtidigt är Ostlänken en central komponent i ett transportsystem som bättre kan konkurrera med bilen.

Under förutsättning att de prioriteringar som översiktsplanen rekommenderar kan hålla undan spridd bebyggelse kan planen bidra till att kollektivtrafikens ställning stärks. Kommande översiktlig planering för landsbygden kan här ha en viktig roll. En ökad andel

resor med kollektiva färdmedel och med cykel och till fots bidrar till förbättringar i miljön både lokalt och globalt.

Valet att göra översiktsplanen till ett utpräglat strategiskt instrument medför dock att dess miljöeffekter i stor utsträckning beror på hur väl intressekonflikter kan hanteras i nästa planeringsskede. De tänkbara miljöproblem som kan uppstå i tät stadsbebyggelse kan förebyggas genom att frågorna uppmärksammas tidigt. Buller kan exempelvis kompenseras genom fasadutformning och genom omsorgsfull utformning av gaturum och allmänna platser kan god bebyggd miljö förverkligas.

6. Uppföljning

Det åligger Linköpings och Norrköpings kommuner att följa upp översiktsplanens betydande miljöpåverkan efter att planen antagits. Lämpligen kan detta integreras i befintliga övervakningsprogram som kan anpassas efter effekter och åtgärder som MKB:n beskriver. Krav på uppföljning omfattar dock även oförutsedda effekter. Uppföljningen kan både undersöka miljötillståndet och huruvida planens verkliga miljöeffekter är detsamma som man planerat för. Uppföljningarna bör pågå under hela planens giltighetstid.

7. Referenser

När når vi miljömålen? Östergötland 2008. Länsstyrelsen i Östergötland och Skogsstyrelsen.

Leva i Norrköping – miljöprogram för Norrköpings kommun. Antaget av KF 2002-03-27, reviderat av KF 2004-11-08.

Naturvårdsprogram. Norrköpings kommun 2002-2006.

Naturvårdsprogram för Linköpings kommun. Antaget av KF maj 2003. Linköpings kommun.

Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun. Underlag 2010. Linköpings kommun.

Riktlinjer för vindkraft i Norrköpings kommun. Nov 2007. samrådshandling. Norrköpings kommun, stadsbyggnadskontoret.

Underlag för lokalisering av vindkraftverk i Linköpings kommun. Godkänd av KF 2004-12-07. Linköpings kommun.

www.e.lst.se/e/amnen/miljo/miljoovervakning

www.miljomal.nu

www.e.lst.se – sök miljömål.

Bilaga

Alternativa planstrukturer

Tre principiellt olika bebyggelsestrukturer

Den inledande strategifasen i översiktsplanarbetet, utgick från de tre perspektiven; näringslivsperspektivet, upplevelseperspektivet och boendeperspektivet. De två förstnämnda perspektiven har ett tydligt rumsligt fokus. Näringslivets utveckling är primärt koncentrerad till Linköpings och Norrköpings centrala och perifera delar. Upplevelseperspektivet berör både stadskärnorna och den omgivande regionen. Boendeperspektivet öppnade däremot möjligheter att diskutera alternativa rumsliga strukturer. Under den inledande work-shopen utkristalliserades tre sinsemellan olika inriktningar:

- Boende i attraktiva miljöer
- Boende i stationsorter
- Koncentration i Linköping och Norrköpings stadskärnor

I alternativet *”Boende i attraktiva miljöer”* styrs utbudet av efterfrågan. Fördelarna är att bostadsutbud svarar mot efterfrågan och att många nya bostäder kan tillkomma i vackra miljöer. En svaghet är att kostnaderna för infrastruktur och annan service kan bli höga. Kollektivtrafiken kan sannolikt inte konkurrera med personbilen. Dessutom kan stor efterfrågan på småhus riskera att konkurrera ut jordbruk, energiproduktion och andra vitala markanvändningsintressen.

I alternativet *”Stationssamhällen”* eftersträvas stabilt konkurrenskraftig kollektivtrafik med täta och gena tåg och bussförbindelser. Det kräver stor befolkning i tätorter med goda förutsättningar för kollektivtrafik med tåg och intensiv markanvändning runt stationer. Fördelen med detta alternativ är att transporternas miljöbelastning kan antas minska jämfört med andra alternativ. Att bo i en ”pendlarort” kan också förena efterfrågan på närhet till lantliga miljöer och närhet till en stor arbetsmarknad. Svagheten är att flera av de orter som har goda kollektivtrafiklägen, exempelvis vid Södra stambanans pendeltågstationer, har haft en minskande befolkning. Orterna kan riskera att ha en fortsatt svag attraktivitet. Det stöder inte målet att få en snabbt växande befolkning.

I alternativet *”Städerna”* undviker man att bygga på jungfrulig mark utanför städerna. Fördelen är att redan gjorda investeringar i städerna kan utnyttjas och att de allra mest centrala/tillgängliga lägena bebyggs samtidigt som man sparar byggbar mark till kommande generationer. Principen stödjer ambitionen att skapa storstäder. Svagheten är att det är en ensidig satsning på städerna som kan riskera att dra utvecklingskraft från de många mindre orterna som redan finns i båda kommunerna. Man kan inte heller vara säker på att det finns efterfrågan på så många centralt belägna bostäder i städerna. Slutsatserna av analysen blev att planen borde prioritera:

- Utbyggnad av tät och blandad stadsbebyggelse intill stationerna i stadskärnorna och i andra attraktiva lägen i städerna.
- Utbyggnad med tillräcklig stor befolkning för att få lokal- och regional tågtrafik samt arbetsplatser och service.
- Hänsyn till på långsiktigt hållbar kollektivtrafik och teknisk försörjning vid lokalisering av småhus utanför stationssamhällen och stadskärnor.
- Utbyggnad i orter som både är attraktiva och har goda förutsättningar för kollektivtrafiken.

Nätverk av olika stora orter

Därefter inleddes arbetet med att ta fram rimliga planalternativ baserade på ovanstående slutsatser samt befolknings- och sysselsättningsmålen för översiktsplanen. Två alternativa planinriktningar för den tillkommande befolkningens rumsliga fördelning skisserades - ”Stationssamhällen” respektive ”Regionförstoring”. I båda alternativen förutsattes en jämförelsevis stor befolkningstillväxt i de stora städerna. Det innebär ett relativt stort trendbrott med betydligt snabbare befolkningstillväxt i Norrköping än under perioden 1990 - 2005, och en antagen befolkningsutveckling i Linköping på ungefär samma nivå som i ÖP Staden (Linköping).

Skillnaden mellan de två alternativen var ökad befolkning inom dagens lokala arbetsmarknad, huvudsakligen i Linköpings och Norrköpings kommuner

eller genom att medvetet stimulera till ”regionförstoring” så att boende i orter utanför länsgränsen får ökad tillgänglighet till Linköpings och Norrköpings samlade arbetsmarknad.

I strukturen ”Stationssamhällen” antogs:

- Stor ökning av befolkningen i Linköping och Norrköping (sammanlagt 40 000 - 60 000 personer).
- Fortsatt tillväxt i små orter i attraktiva lägen (sammanlagt 1 000 – 3 000 personer).
- Fortsatt utveckling på landsbygden
- Ökad tillväxt i stationsorter längs Södra Stambanan inom de två kommunerna och i orter inom dagens lokala arbetsmarknad, som får bättre tillgänglighet med tågtrafik eller tät och snabb busstrafik till Linköping och/eller Norrköping t.ex Mantorp och, Mjölby respektive Åby och Krokek.

Fördelarna med denna struktur är att den till viss del följer befolkningstrenden genom att stödja samlad utveckling av bebyggelse och kollektivtrafik i städer och orter som haft en positiv befolkningsutveckling under en femtonårsperiod. Utbudet av kommunal service tas i denna struktur väl tillvara, liksom befintlig och planerad kapacitet i det lokala tågtrafiksystemet. I denna struktur antas kollektivtrafiken stärkt mellan stationsorterna som får en jämförelsevis stor andel av befolkningstillskottet. De direkta regionala förbindelserna mellan de två städerna antas

vara lägre prioriterade.

Trots en medveten satsning på byggande i orter som kan få förstärkt lokal kollektivtrafik kan den ökade befolkningen i mindre och medelstora orter riskera att leda till ökat bilresande. Det går ofta snabbare, och är mer bekvämt, att åka bil än att åka kollektivt. Befolkningens tillgång till ett rikt och diversifierat utbud av service (handel, skolor, vård, omsorg etc.) kultur, fritidsaktiviteter och nöjen, samt tillgången till arbetsplatser i närområdet är mer begränsat i denna struktur jämfört med det andra alternativet, där fler människor förutsätts bo i stora och små städer.

I strukturen ”Regionförstoring” antogs:

- stor ökning av befolkningen i Linköpings och Norrköpings centrala tätorter (städerna) (sammanlagt 40 000 – 60 000 personer)
- fortsatt tillväxt i små orter i attraktiva lägen (sammanlagt 1000 – 3000 personer)
- fortsatt utveckling på landsbygden
- ökad folkmängd i större orter inom den vidgade lokala arbetsmarknaden som samtidigt får förbättrad tillgänglighet till den samlade arbetsmarknaden i Linköping och Norrköping t. ex. Katrineholm, Nyköping, Mjölby, Nässjö, och Jönköping.

Fördelar med denna struktur är att den förstärker den aktuella befolkningstrenden, genom att möjliggöra utbyggnad av bostäder och lokaler samtidigt

som tillgängligheten med kollektivtrafik stärks i de städer och orter som visat en positiv befolkningsutveckling. De regionala förbindelserna antas stärkt mellan stadskärnorna i Linköping och Norrköping samt längs de banor som förbindelser stadskärnorna med Katrineholm/Nyköping och Stockholm i norr och med Mjölby samt Nässjö och Jönköping i sydväst. Där bor de flesta människorna och där finns de största resandevolymerna. De lokala förbindelserna antas uppbyggda längs stomlinjer som matar in mot bytespunkter i det storregionala systemet. Befolkningen i småorter och på landsbygden antas öka lika mycket som i planalternativet ”stationssamhällen.

Risken med denna struktur är stagnerande folkmängd i nuvarande stationsorter med utebliven satsning på lokaltåg och risk för försämrade service, samt att regionen blir mer geografiskt utspridd istället för koncentrerad och tät.

Slutsatser

Den samlade erfarenheten utifrån dessa övergripande analyser av alternativa planstrukturer är att översiktsplanen bör bygga på kombinationer av de ovan redovisade principiella strukturalternativen.

