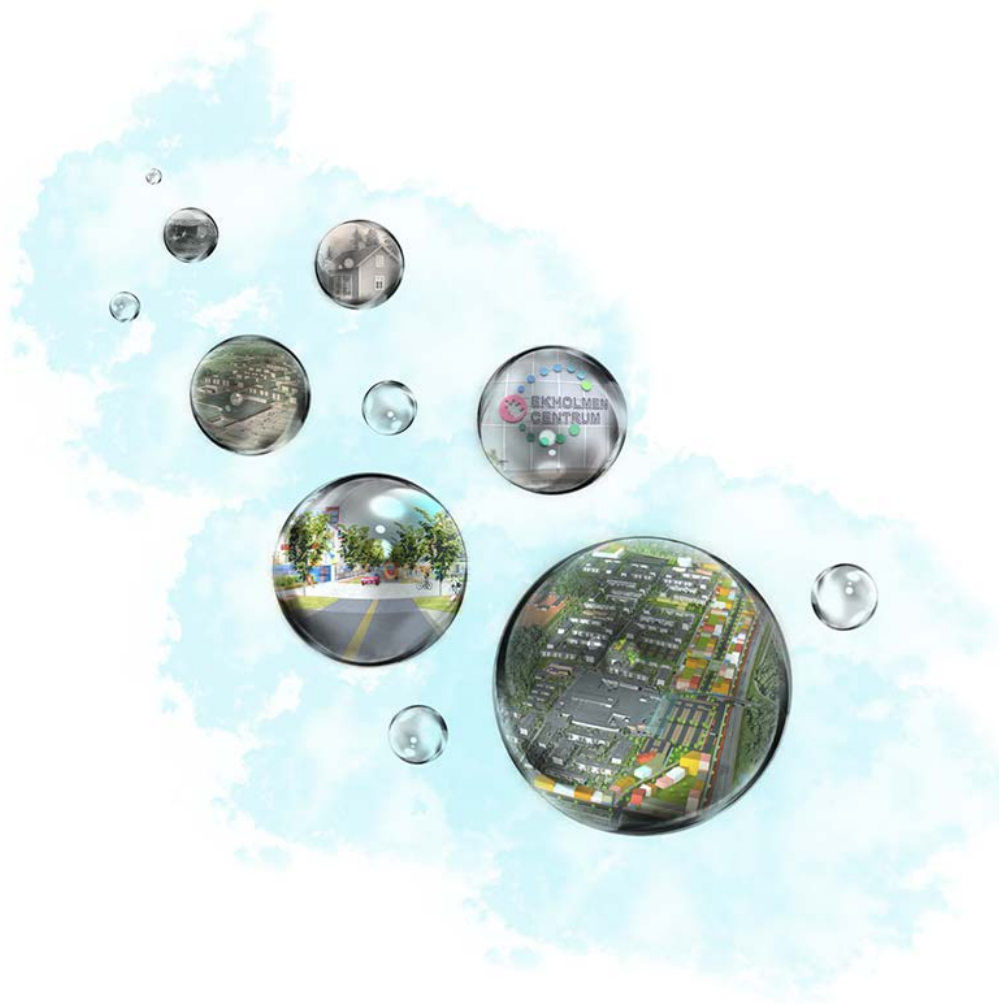


Detaljplaneprogram för Norra Ekholmen



Godkännandehandling



Linköpings
kommun

2018-03-21
Sbn 2016-393

Om detaljplanen

Vad är ett planprogram?

Ett planprogram utreder lämplig markanvändning på en plats och behandlar översiktliga frågor som rör bland annat miljö, bebyggelse, trafik samt genomförande. Planprogrammet anger stadens viljeinriktningar för platsens framtid och anger utgångspunkten för framtida detaljplaner inom området som var och en går igenom den efterföljande processen med samråd, granskning och antagande. Normalt godkänns planprogrammet innan startbeslut ges för efterföljande detaljplan men undantag från detta sker. Ett planprogram är inte juridiskt bindande i sig men eventuell avvikelse mellan detaljplan och planprogram måste motiveras.

Planprogramsprocess



Detaljplaneprocess



Planprogrammets handlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Programbeskrivning (detta dokument)
- Illustrationskarta i 3D
- Parkeringsutredning
- Bullerutredning (Soundcon, 2017-04-28, 2017-05-03)
- Geoteknisk utredning (Tekniska Verken 2016-08-22)
- Antikvarisk utredning (WSP, 2016-12-21)
- Fastighetsförteckning *

Programhandlingarna finns tillgängliga på Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, Drottninggatan 45 och på Medborgarkontoret City på stadsbiblioteket under programsamrådsskedet. Handlingarna finns dessutom på kommunens webbplats www.linkoping.se/detaljplanering. Handlingar markerade med * finns inte på webbplatsen på grund av PUL (Personuppgiftslagen).

Vid frågor kontakta miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, 013-20 64 00.

Skriftliga synpunkter på planprogrammet under programsamrådstiden lämnas till Samhällsbyggnadsnämnden diarium, 581 81 Linköping eller samhallsbyggnadsnamnden@linkoping.se.

Förord

"I den här delen av Linköping händer aldrig något... eller jo, några villor i Harvestad... men det är ju på landet". Dessa ord uttrycktes av en invånare i Ekholmen men skulle i princip kunna uttryckas om de flesta kommundelar utan att vara felaktiga. Allt är ju relativt. För sydöstra Linköping klingar dock orden särskilt starkt. Med en folkmängd på ca 22 000 invånare som dessutom är snabbt stigande utgör denna del av staden en betydande del av hela kommunens stadsmassa. Ändå tenderar fokus ofta att hamna på Linköpings innerstad och i viss mån på Mjärdevi, universitetet, universitetssjukhuset och Tornby. I kommunens gällande översiktsplan för staden så beskrivs den eftersträvarvärda stadsformen som en apelsin, som utgår just från innerstaden som dess mitt. I en sådan apelsin hamnar Ekholmen, rent grafiskt i dess utkant, nära skalet.

Vi vill med detta planprogram sätta fokus på sydöstra Linköpings naturliga centrum, Ekholmen och påvisa att Ekholmen lika gärna kan ses som mitten i en egen, något mindre apelsin som täcker hela sydöstra Linköping. Med ett upptagningsområde i samma storleksordning som hela Östgötska kommuner såsom Mjölby (27 000 inv) eller Finspång (22 000 inv) så finns en enorm potential för förbättring genom förtätning där fokus ligger på att addera kvalitet och kvantitet utan att subtrahera. I Ekholmen har mycket lite byggts efter att området färdigställdes under miljonprogrammets sena dagar i början av 70-talet. Detta gäller också kommunens andra "miljonprogramsområden" från samma tid – Skäggetorp och Ryd. I både Skäggetorp och Ryd driver kommunen för närvarande stadsbyggnadsprojekt som kommer att innebära påtaglig förändring, med stor sannolikhet och förhoppning till det bättre. Detta är ingen slump utan en medveten strategi från Linköpings kommun, för den verkligt stora potentialen för en trivsamt, varierad och hållbar stadsdel finns inte när stad byggs på obebyggd mark långt från befintlig bebyggelse utan när äldre byggnader möter nya och gifter sig med dem. I Ekholmen finns alla förutsättningar för att ta till vara på denna potential. Låt oss göra det!

Plankontoret

Peter Tomtlund

Planarkitekt/projektledare

Sammanfattning

Som ett led i Linköpings kommuns arbete med att hantera det stora intresset för byggnation i Ekholmen beslutade Samhällsbyggnadsnämnden i januari 2016 att initiera en utredning om fysisk utveckling för Norra Ekholmen. Detta dokument är ett detaljplaneprogram som är resultatet av denna utredning berörande den del av Norra Ekholmen som ligger mellan Ålerydsvägen i norr, Ekholmsvägen i söder, Brokindsleden i öster och fotbollsplanerna i väster. Detaljplaneprogrammet behandlar även till viss del angränsande och påverkande utvecklingsfrågor utanför planprogramsområdet för att skapa en helhet och god samhällsplanering i Ekholmen.

Norra Ekholmen byggdes ut under 60-talet och färdigställdes 1972. Sedan dess har endast små kompletteringar genomförts och områdets karaktär väsentligt behållits. Detta detaljplaneprogram syftar inte till att förändra denna karaktär utan till att utveckla och komplettera karaktären i området.

Stadsbyggnadsförslaget i detaljplaneprogrammet presenterar flerbostadshus på nära avstånd från vägrenen längst Brokindsleden. Förslaget påverkar Brokindsleden indirekt genom att den upplevda entrén till staden söderifrån förflyttas från Braskens Bro till Ekholmen. Stadsbyggnadsförslaget föreslår inte någon rivning av befintliga byggnader, bortsett från mindre garagebyggnader, sophus etc. Vidare föreslår planprogrammet att utveckla platser inom planområdet som idag har mindre betydande rekreations-, kultur- och naturvärden.

Stommen i förslaget är att stärka Ekholmen som centrum för den sydöstra delen av Linköpings tätort genom att förtäta markområden som idag består av parkeringsytor och oanvända gräsytor med nya byggnader. Syftet är att uppnå stadsmässighet längs Järdalavägen med en sammanhållen, varierad och arkitektoniskt intressant bebyggelse med byggnader i gatuliv och aktiva bottenvåningar. Järdalavägen föreslås utvecklas från en bildominerad matarled med smala trottoarer, omgiven av skyddszoner och restytor till en stadsmässig gata med breda trottoarer, cykelfält, kantstensparkering och grönska. Även Ekholmsvägen föreslås utvecklas från matarledskaraktär till gatukaraktär, med ny bebyggelse intill, dock ej nödvändigtvis i gatuliv. Norra Ekholmens inre är idag till stor del bilfritt och fokus i förslaget ligger på att utöka denna bilfrihet ytterligare för att barn ska kunna röra sig fritt och säkert. Detta kan dock innebära något ökade gångavstånd, ett exempel är Fredriksbergskolan som kommer få längre gångavstånd från avlämningsplatser, vilket har bedömts som rimligt av kommunen.

Sammanlagt föreslås ett tillskott på cirka 950 bostäder, varav 50-70 enbostadshus och resten flerbostadshus med en blandning av bostadsrätter och hyresrätter. Därtill föreslås en mängd lokalyta med huvudsaklig koncentration till bottenvåningarna längs Järdalavägen. Ekholmens köpcentrum kommer även i framtiden att vara den naturliga medelpunkten och mötesplatsen i området och kommer att stärka sin koppling med omgivande gator och kvarter.

Detaljplaneprogrammets stadsbyggnadsförslag beräknas öka folkmängden i Ekholmen från ca 2600 invånare till ca 4600 invånare, vilket ställer större krav på att en utbyggnad av samhällsservice sker i området. Mark för utbyggnad av befintliga grundskolor, nya förskolor samt torg, parker och aktivitetsytor reserveras därför för att klara den förväntade befolkningsökningen.

Programförslaget är förenligt med *Översiktsplan för staden Linköping, antagen av kommunfullmäktige i juni 2010*, och planeringen koordineras med fördjupningen av översiktsplanen för Linköpings ytterstad som för närvarande (hösten 2017) utarbetas.

Innehåll

Förord	3	Kommersiell service och samhällsservice	27
Sammanfattning	4	Fastigheter och markägande	28
Inledning	7	Inventeringsbilder	29
Bakgrund	7	Konsekvensanalys	31
Programmets syfte och mål	7	Om hållbarhet	31
Ekholmen i staden	8	Miljömässiga konsekvenser.....	31
Programförslaget	10	Ekonomiska konsekvenser	32
Allmänt om förslaget.....	10	Sociala konsekvenser	32
Sociala frågor och rekreation.....	11	Bedömning om betydande miljöpåverkan	33
Gator och trafik	13	Övrigt	34
Kulturmiljö	16	Referenser	34
Fokusområde Järdalavägen.....	16	Medverkande tjänstemän	34
Genomförande	19	Illustrationskarta 3D	35
Fortsatt arbete.....	21	Visionsbild Järdalavägen	36
Planeringsförutsättningar	22	Sektion Järdalavägen	37
Gällande planer	22		
Riksintressen.....	23		
Historik.....	23		
Naturmiljö och geoteknik	24		
Miljöfarlig verksamhet, hälsa och risker	25		
Kulturmiljö och arkeologi.....	25		
Gator och trafik	26		
Teknisk försörjning.....	26		
Sociala frågor och rekreation.....	27		

Inledning

Bakgrund

Riksbyggen inkom i december 2010 med en ansökan om att ta fram en detaljplan för ett bostadshus i form av ett höghus för ca 30 lägenheter på fastigheten Ekholmen 2:13. Under åren har, på kommunens initiativ, en dialog förts om möjligheterna till en mer omfattande kompletteringsbebyggelse på Riksbyggens och dess bostadsrättsföreningars parkeringsytor. Detta mynnade ut i att samhällsbyggnadsnämnden i januari 2016 beslutade att ge startbesked för att upprätta ett detaljplaneprogram som ska ligga till grund för efterföljande detaljplanläggning. Sedan startbeslutet togs har kommunen haft fortlöpande diskussioner tillsammans med fastighetsägarna inom programområdet, inklusive Riksbyggen, vilket har resulterat i detta förslag till utveckling av Norra Ekholmen.

Programmets syfte och mål

Syftet med planprogrammet är att ge förslag på hur utvecklingen av bebyggelse och gemensamma ytor kan stärka Ekholmen både i sig själv och genom ett effektivare markutnyttjande men också i rollen som centrum för den sydöstra delen av Linköping.

Övergripande mål

Övergripande mål och strategier för hur Linköping stad ska utvecklas finns angivna i *Översiktsplan för staden Linköping, 2010*. Följande är relevanta för Norra Ekholmen:

- Staden ska bli rundare, tillkommande utbyggnadsområden ska lokaliseras inom eller i direkt anslutning till den befintliga stadsbebyggelsen.
- *Staden ska bli tätare och mer sammanhängande. Barriärer ska byggas bort. Värdefulla grönytor ska utvecklas.*
- *Högeffektiva kollektivtrafikstråk ska utvecklas som ger snabba förbindelser inom staden mellan resecentrum, bostadsområden och större arbetsplatser.*
- *Åtgärder ska vidtas för att öka andelen som åker kollektivt, går och cyklar.*

Specifika mål

- *Norra Ekholmen ska förtätas på mark som idag har begränsad användning. Förtätningen ska fokuseras nära hållplatser för kollektivtrafiken.*
- *Förtätningen ska ske genom en maximal blandning av funktioner (bostäder, handel, samhällsservice etc.), upplåtelseformer och arkitektoniskt uttryck.*
- *Tillgängligheten till Ekholmen centrum ska förbättras både lokalt med fokus på gång- och cykelförbindelser men också från övriga sydöstra Linköping med därtill smidig och effektiv tillgänglighet för kollektivtrafik och bil.*
- *Ett stråk med "stadsmässighet" skapas längs Järdalavägen.*
- *Stadens upplevda entré söderifrån flyttas från Braskens Bro till Norra Ekholmen.*
- *Bilfriheten i den inre delen av Norra Ekholmen stärks. Aktivitetsytor byggs ut.*

Ekholmen i staden

Programområdet vid Norra Ekholmen är beläget ca 5 km faktisk körsträcka från Linköpings centrum. Programområdet är ca 70 hektar stort, vilket är hälften så stort som Linköpings centrumområde innanför C-ring. Området avgränsas av Ekholmsvägen i söder, Brokindsleden i öster, Ålerydsvägen i norr och fotbollsplanerna i väster. Programområdet omfattar inte hela norra delen av Ekholmen, se kartan för definitioner nedan.

Sett ur ett större perspektiv fungerar Ekholmen centrum redan idag som ett slags centrum för den sydöstra delen av Linköping. Dess primära influensområde är i princip Linköpings tätort söder om Johannelund/Berga. Det är människor boende i detta område som främst besöker Ekholmen för att ta del och handel och samhällsservice.



Bild 1. Programrådets gräns i blått, gränsen för "Norra Ekholmen" i gult och gränsen för "Ekholmen" i rött.

I influensområdet bor idag ca 22 000 människor, vilket beräknas öka till ca 27 000 invånare till år 2035. Detta utgör ca 1/5 av hela Linköpings tätorts befolkning och är i nivå med t.ex. Mjölby kommun som idag har just ca 27 000 invånare. En stor del (ca 2000 fler invånare) av denna ökning kan ske just inom programområdet om programförslaget förverkligas.

Utmärkande för hela Norra Ekholmen är den jämna blandningen av upplåtelseformer med i stort sett lika många bostadsrätter som hyresrätter och därtill 18% småhus. I programområdet överväger dock andelen bostadsrätter något (58%) medan andelen småhus är försumbar. Inom hela Ekholmens influensområde dominerar dock småhusen (villor och radhus). Sett på stadsområdesnivå och stadsdelsnivå är variationen i både hustyper och upplåtelseformer mycket god och inom programområdet är balansen mellan upplåtelseformer god, dock med avsaknad av småhus. Befolkningstätheten är idag mycket låg inom influensområdet (21 pers/ha) och ganska låg inom programområdet (39 pers/ha) men kan enligt programförslaget öka till 69 pers/ha. Som jämförelse har Lambohov 43 pers/ha och Skäggtorp 72 pers/ha.

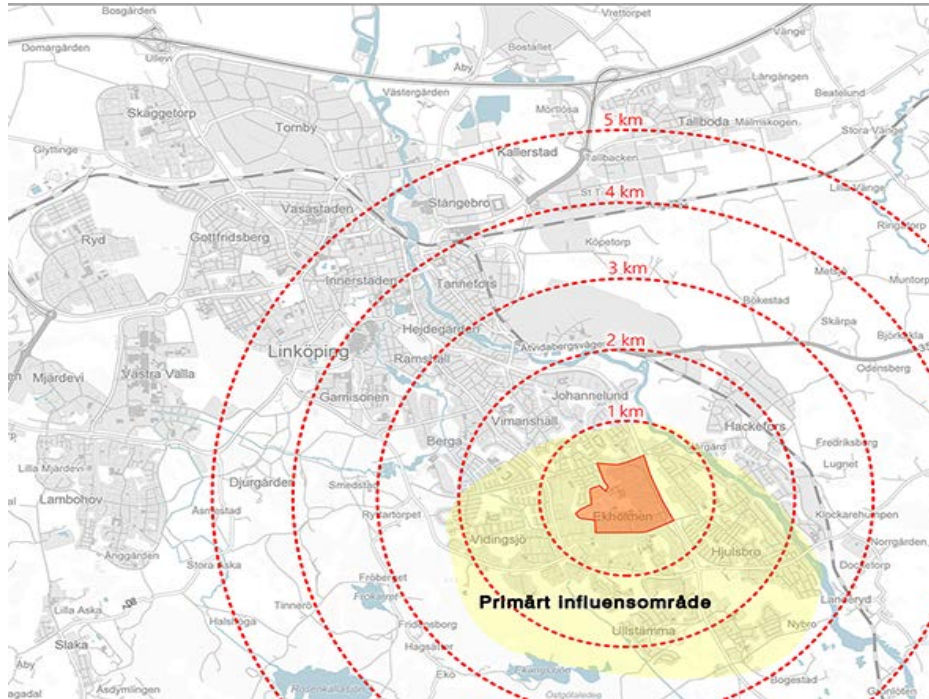


Bild 2. Ekholmens läge i staden. Ekholmens primära influensområde i gult och programområdet i orange. Influensområdet omfattar större delen av sydöstra Linköping.

	Folk- mängd	Befolknings- täthet pers/ha)**	Hyres- rätter	Bostads- rätter	Småhus
Programområdet	2592	39	699 (42%)	946 (58%)	2 (0%)
Programområdet 2035 (enligt programförslaget)	4592	69	1299 (45%)	1546 (53%)	73 (2%)
Hela Norra Ekholmen	3811	33	953 (41%)	946 (41%)	399 (18%)
Lambohov (jämförelseområde)	8608	43	1418 (46%)	652 (21%)	1020 (33%)
Skäggetorp (jämförelseområde)	9997	72	3868 (86%)	618 (14%)	3 (0%)
Influensområdet*	22000	21	2000 (21%)	2400 (25%)	5100 (54%)
Influensområdet 2035 (beräknat)	27000	26			
Hela Linköpings tätort	112000				
Hela Linköpings kommun	156000				

* Inklusive programområdet

** Jämför med FN:s boende- och bebyggelseprogram rekommenderade befolkningstäthet på 150 pers/ha för stadsbebyggelse

Programförslaget

Allmänt om förslaget

Inom programområdet föreslås ett totalt tillskott på cirka 950 bostäder varav ca 70 radhuslägenheter och olika former av vård- och omsorgsboende utspritt i stadsdelen. Därtill föreslås två nya förskolor, utbyggnad av Ekholmsskolan och Fredrikssbergs-skolan, möjlig utbyggnad av Ekholmens köpcentrum, minst 3000 m² lokaler längs Järdalavägen, ca 1500 nya parkeringsplatser (delvis ersättning av bortbyggda befintliga parkeringsplatser) med möjlighet till fler, varav ett till två parkeringshus och tre parkeringsdäck samt nya torg, parker, lekplatser och andra mötesplatser längs Järdalavägen. Järdalavägen föreslås flyttas något österut och breddas till att bli en gata/boulevard med fokus på gång- och cykeltrafik. Även Ekholmsvägen föreslås breddas något och utformas för en lägre hastighet. Ekholmsvägen kan ev. också öppnas upp för genomfartstrafik för bussar mot Vistvägen. Brokindsleden föreslås i stort oförändrad rent ytmässigt men förändras i dess omgivningskaraktär.

Vidare föreslås en betydande utveckling och utvidgning av aktivitetsparken vid Ekholmsskolan och idrottsområdet.

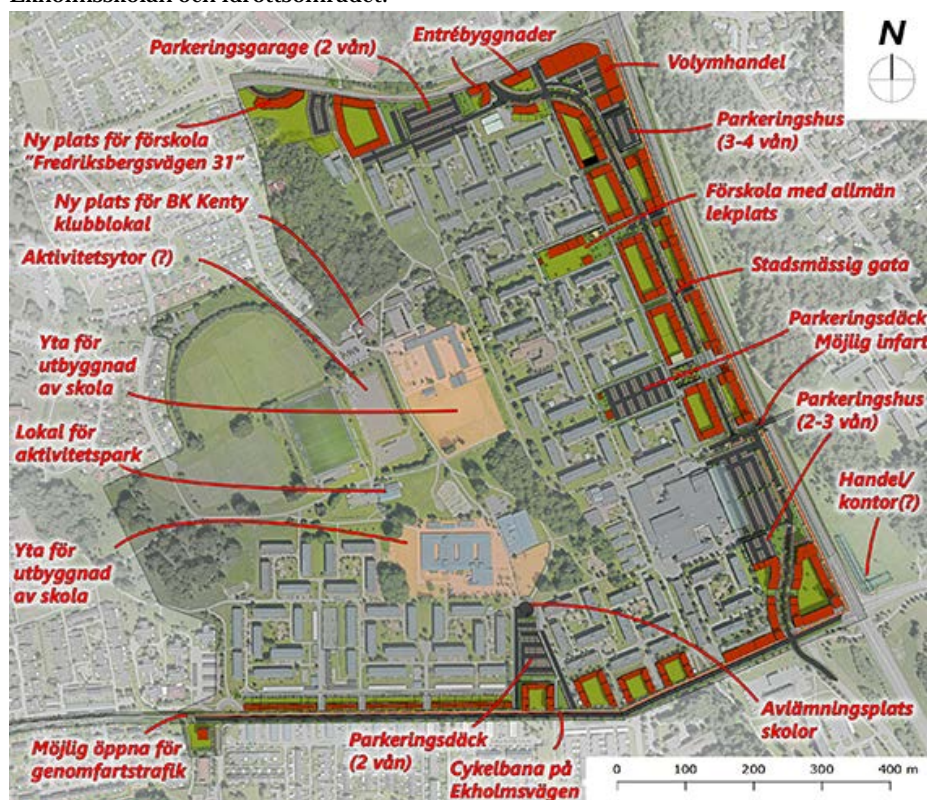


Bild 3, beskrivning av de viktigaste förändringarna som föreslås vid Norra Ekholmen. "(?)"-beteckning anger att bara mycket lösa förslag finns för platsen och att goda idéer särskilt efterlyses.

Utformning och gestaltning

En hög arkitektonisk nivå ska eftersträvas i fråga om byggnadsmaterial, uttryck och byggnadsdetaljer. Framförallt ska variation i uttryck och fasadkulör eftersträvas så att inte bara två angränsande byggnader skiljer sig mot varandra utan också delar av samma byggnad. Byggnadens vertikalitet ska betonas snarare än dess horisontalitet. Inspiration kan hämtas från Vallastaden.

Vidare ska bottenvåningar vara "aktiva" och transparenta, i första hand med handel/verksamheter och i andra hand med entréer, uppglasade trappuppgångar etc. mot gata. Hörnlägen längs Järdalavägen ska prioriteras för handel/verksamheter (se bild 4).

Inga nyttillkomna byggnader får överstiga en våningshöjd om sex våningar (19 m till takfot). Undantag kan dock ges för en eller två byggnader nära Ekholmens köpcentrum för att accentuera platsen som medelpunkt i området. Den tillåtna byggnadshöjden på nya byggnader ska trappas ned i riktning mot de befintliga byggnaderna så att mötet sker i högst två eller tre våningar (6 eller 9 m till takfot). Vissa befintliga byggnader som inte överstiger tre våningar kan byggas på med en våning till att bli upp till fyra våningar höga, se bild 8.

För byggnader som vetter mot Brokindsleden och bildar Ekholmens utåtexponerade front mot förbipasserande kan betonas mer horisontalt för att samspela med upplevelsen av förbipasserande i 15 - 70 km/tim, men ska också utformas så att det inte upplevs som en ogenomtränglig mur. Variation i höjdsättning förordas.

Sociala frågor och rekreation

Mötesplatser

I programförslaget ligger stort fokus på att planera för olika byggnadsfunktioner i strategiska lägen för att skapa flöden mellan målpunkter. Ett område med enbart bostäder tenderar att vara ödsligt mitt på dagen och ett område med bara arbetsplatser ödsligt under kvällar och helger. Målet är att Norra Ekholmen ska vara livfullt dygnet runt, året om. Avgörande för detta är att det finns mötesplatser för människor att mötas och umgås. Mötesplatser kan vara allmänna/offentliga (t.ex. ett torg), semi-offentliga (t.ex. en galleria) eller semi-privata (t.ex. en sluten innergård). Allmänna platser ägs nästan alltid av kommunen, de tillhör alla, och lyder under ordningslagen. Semi-offentliga och semi-privata platser ägs oftast av en juridisk eller privat ägare och där kan ägaren till stor del bestämma vad som är tillåtet eller inte. De olika typerna av mötesplatser kompletterar varandra.

Idag är de flesta allmänna mötesplatser belägna runt Ekholmens centrum och i Ekholmens inre, runt skolorna. En utbyggnad längs Järdalavägen medför också ett stort behov av att olika former av allmänna platser byggs ut, däribland minst två torg/parker. Runt Ekholmens centrum bör de små platsbildningar som redan finns standardhöjas. Framförallt ska själva Järdalavägen i sig, samt i viss mån även Ekholmsvägen, bli en attraktiv allmän plats där människor vistas just för att de vill vistas där.

Mötesplatser kan anläggas för att skapa vitalitet i ett område. Av bland annat den anledningen har förskolor, handel, andra verksamheter och eventuellt kontor utlagts i strategiska lägen. Placeringen syftar till att skapa flöden framför allt längs Järdalavägen men även mellan Järdalavägen/Ekholmsvägen och Ekholmens inre. Flöden av människor skapar intresse och trygghet. En av de negativa konsekvenserna vid planeringen av miljonprogramsområden på 60- och 70-talen var just att flödena separerades och otrygghet uppstår på grund av den upplevda ödsligheten.

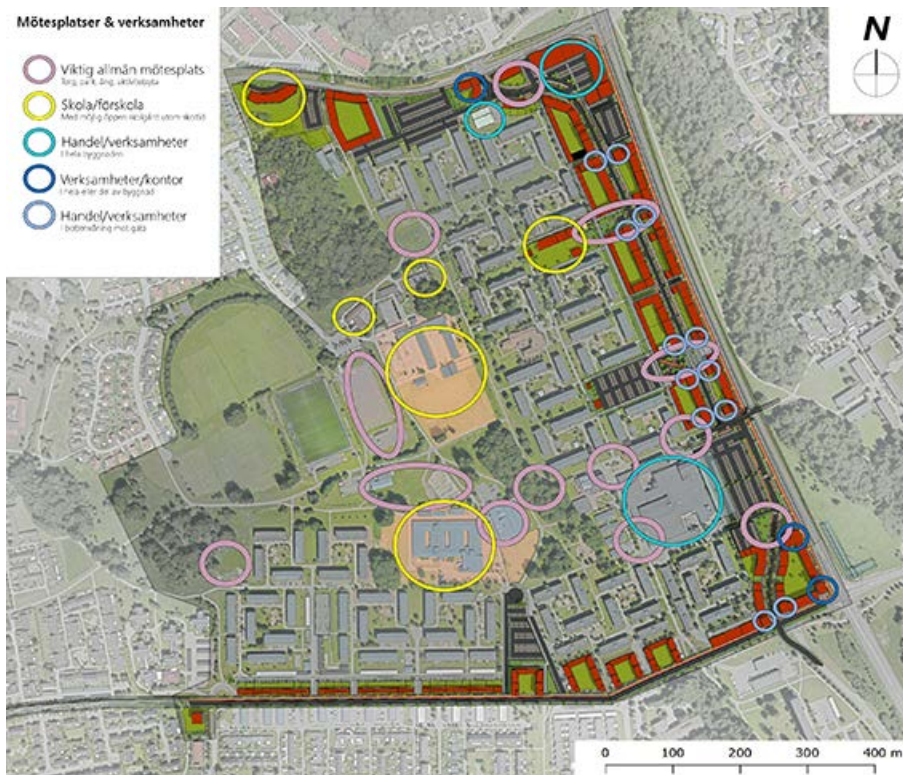


Bild 4, olika former av mötesplatser i det "nya Ekholmen"

Barn- och äldreperspektivet

Behoven för barn och äldre har flera likheter. Båda grupperna har särskilt behov av säkra, bilfria miljöer och där bilar ändå finns, av säkra överfarter. Den allra största kvaliteten i Norra Ekholmen för dessa grupper är just de stora, bilfria ytorna och dessa ska som tidigare nämnts behållas och ytterligare stärkas. För barn ska befintliga lekplatser behållas och minst två nya anläggas (varav minst en nära Järdalavägen). Säkra skolvägar till skolan är viktigt så att barnen kan gå själva utan att bli skjutsade med bil. Säkra överfarter kommer att anläggas på Järdalavägen samt på Ålerydsvägen vid behov.

Forskning visar att barn och äldre mår bra av att vistas nära varandra. Ett exempel är äldreboende med utsikt över en förskolegård. Denna typ av lösningar ska eftersträvas. För äldre är det också viktigt att kunna utträtta sina dagliga ärenden till fots. Med den föreslagna utbyggnaden så ökar underlaget för samhällsservice i området.

För mer info, läs under rubriken "konsekvensanalys – sociala konsekvenser".

Jämställdhet

Faktorer som traditionellt nämns med jämställdhet är upplevd trygghet i form av god belysning, motverkad ödslighet, genomsiktliga material och gena gångvägar, liksom god kollektivtrafik och smidig hämtning/lämning vid skolor och förskolor. Allt detta utgår från rena nyttoaspekter – för att förenkla vardagslivet. Det finns dock ytterligare en dimension av jämställdheten i den fysiska planeringen, och det är att det ska finnas ett jämnvärdigt nöjesutbud för båda könen. En skateboardpark är fri att användas av såväl pojkar som flickor men används i praktiken mer av pojkar. Vad som då behövs är något som attraherar flickor i större grad med hänsyn till att flickorna annars riskerar att bli utnumrerade, och i längden utträngda, av pojkarna. I det specifika exemplet kan en större aktivitetspark i Ekholmen råda bot på problemet, och till detta ska mark reserveras i detaljplanen.

Gator och trafik

Bil

Den principiella gatustrukturen för biltrafik förändras inte och utifrånmatningen av trafik och parkering i "ytterkanten" av området behålls och förstärks med syftet att begränsa trafiken till Norra Ekholmens inre. Detta är på sätt och vis en återgång i riktning mot de idéer som fanns vid planeringen av Ekholmen på 60-talet om ett helt bilfritt inre. Förskolan på Fredriksbergsvägen flyttas till Ålerydsvägen och byggnaden föreslås tas över som klubblokal åt BK Kenty som i sin tur efterlämnar sin befintliga klubblokal som ev. kan användas till aktivitetsparken men som blir bilfri. Detta får två konsekvenser: 1. Trafiken över Ekholmsskolan försvinner och, 2. Trafiken på Fredriksbergsvägen/Örtvägen/Kryddvägen minskar då en klubblokal genererar mindre trafik än en förskola.

Hämtning/lämning till både Fredriksbergsskolan och Ekholmsskolan får då ske på vändplatsen vid Ekholmsskolan. Vändplatsen ska byggas ut. Varutransporter, rörelsehindrade, räddningstjänst och annan nyttotrafik ska dock fortfarande kunna angöra Fredriksbergsskolan via Fredriksbergsvägen. Fysiska hinder för att utestänga obehörig trafik kan bli aktuellt. Trafiken på Fredriksbergsvägen/Örtvägen /Kryddvägen minskar då en klubblokal genererar mindre trafik än en förskola.



Bild 5. Gator för biltrafik och parkeringsplatser.

Av bullerskäl kan genomfartstrafiken på Järdalavägen till Ekholmens centrum behöva begränsas eller stängas av helt. Kollektivtrafik undantaget. I gengäld kan ev. en direktinfart/utfart för högersvängande från Brokindsleden till Ekholmens centrum anläggas under förutsättning att en trafiksäker gång- och cykelöverfart kan anordnas. Vidare föreslås det högersvängande körfältet på Brokindsleden vid korsningen mot Ekholmsvägen minskas för att öka utrymmet för bebyggelse.

Parkering och angöring

Mycket av den föreslagna nya bebyggelsen anläggs på befintlig markparkering och även de nyttillkomna bostäderna och arbetsplatserna behöver parkeringsmöjligheter. Kommunen har gjort en parkeringsutredning som tillhör detta planprogram. I denna uppskattas att ca 2000 nya parkeringsplatser enligt kommunens egen parkeringsnorm (ca 1600 enligt det uppmätta faktiska behovet) behöver nyanläggas varav ca 1400 (1100 enligt faktiska behovet) i olika former av vertikala lösningar såsom parkeringsdäck, parkeringshus och eventuellt underjordisk parkering. I denna

siffror är behovet för Ekholmens centrum inräknat, vilket beräknas uppgå till ca 300 vid ev. utbyggnad på befintlig markparkering.

Angöring till skolorna sker samlat vid vändplanen nära Ekholmsskolan. Godtagbart gångavstånd från avlämningsplats till grundskolor (huvudentré) har bedömts till 300 m och för förskolor 100 m. För trafik till fotbollsplanerna på helgerna föreslås att den norra tredjedelen av grusplanen används. Det hade varit önskvärt att leda bort även denna trafik till t.ex. Ålerydsvägen eller Ekholmsvägen men detta har bedömts som orealistiskt med tanke på den stora mängd trafik som kommer inom en kort tidsrymd, t.ex. vid fotbollscuper och liknande på helger.

För mer info, se parkeringsutredning Norra Ekholmen, daterad 2017-05-03 samt under rubriken "delområdesbeskrivningar".

Gång- och cykel

Gång- och cykeltrafiken utökas genom att nya trottoarer och cykelfält anläggs på Järdalavägen och Ekholmsvägen. Detta skapar nya resvägar och möjligheten att cykla "där det händer", alternativt där "det inte händer". Flera möjligheter ges. Man kan se det som att ett lager enligt postmodernistiska ideal av gång- och cykelvägar (längsgator) läggs på det befintliga lagret av 60-talsmodernistiska ideal (separerade från gator). Gång- och cykeltunnlarna under Ekholmsvägen blir kvar. Gång- och cykeltunneln vid Ålerydsvägen kan eventuellt behöva tas bort, om så bedöms trafiksäkert och i kombination med hastighetssänkande åtgärder på Ålerydsvägen.

Med gång- och cykel på Järdalavägen så kommer fyra parallella stråk i nord-sydlig riktning att finnas. Alla med olika karaktär.



Bild 6, Befintliga och föreslagna vägar för cykeltrafik. Längs gator eventuellt som cykelfält. De gula bikonkaverna symboliserar planskilda (tunnel el bro) korsningar.

Kollektivtrafik

Eftersom gatustrukturen förändras minimalt så behöver inte busslinjernas sträckning heller förändras mer än minimalt. Förordad sträckning, vilket också är mest

realistiskt på kort sikt, är att låta bussarna fortsätta köra på Järdalavägen och Ekholmsvägen. Fördelarna är flera: Bättre yttäckning (fler boende nära hållplatserna), smidig angöring till Ekholmen centrum och starkt symbolvärde av att bussen kör där människor vistas.

Ett alternativ hade varit att låta samtliga bussar gå på Brokindsleden, vilket ger en betydligt genare sträckning och därmed kortare åktid samt även en kanalisering där samtliga trafikerande bussar i samma riktning angör samma hållplats (jämfört med idag då landsortsbussar går på Brokindsleden och stadsbussar på Järdalavägen). Eftersom Brokindsleden är en trafikled som på denna sträcka inte korsas i plan så skulle detta dock kräva antingen att hållplatserna på östra sidan, i bussriktning in mot centrum, hamnar otillgängligt eller att en större ombyggnad av Brokindsleden görs med separata busskörfält och ev. plankorsning. Detta bedöms som mindre realistiskt inom planprogrammets tidshorisont till 2035 då det kräver omfattande förändringar av Brokindsleden. Planeringen vid Norra Ekholmen ska dock ta en sådan framtida lösning i beaktande.



Bild 7. Förordad sträckning av busslinjer samt ungefärlig placering av hållplatser

Kulturmiljö

Programförslaget har utgångspunkten att "addera utan att subtrahera". Detta innebär för kulturmiljöns del att nya byggnader ska anpassas i skala till de befintliga utan att dominera intrycket. Samtidigt är det viktigt att slå fast att den befintliga bebyggelsens arkitektoniska uttryck har ett serieproducerat, horisontellt uttryck som tenderar till att uppfattas som monotont och opersonligt. Arkitekturen i sig måste därför få förändras genom tillägg, om än med respekt och försiktighet.

Den fråga som är angelägnast när det gäller förändring av befintliga byggnader är den om påbyggnad med en våning på befintliga bostadshus. Kommunen har utifrån rekommendationerna i den antikvariska utredning som genomförts (WSP, 2016-12-21) nyanserat bilden av eventuella påbyggnader och preliminärt bedömt att påbyggnad med en våning skulle kunna ske i vissa lägen (se bild 8). Fortfarande gäller detta under förutsättning att det befintliga, arkitektoniska uttrycket ligger till grund och att påbyggnader smälter väl in i omgivningen. Samma resonemang gäller ev. påbyggnad med utanpåliggande hissar med skillnaden att detta kan tillåtas även för de byggnader som inte byggs på. Detta kommer att regleras i de detaljplaner som upprättas

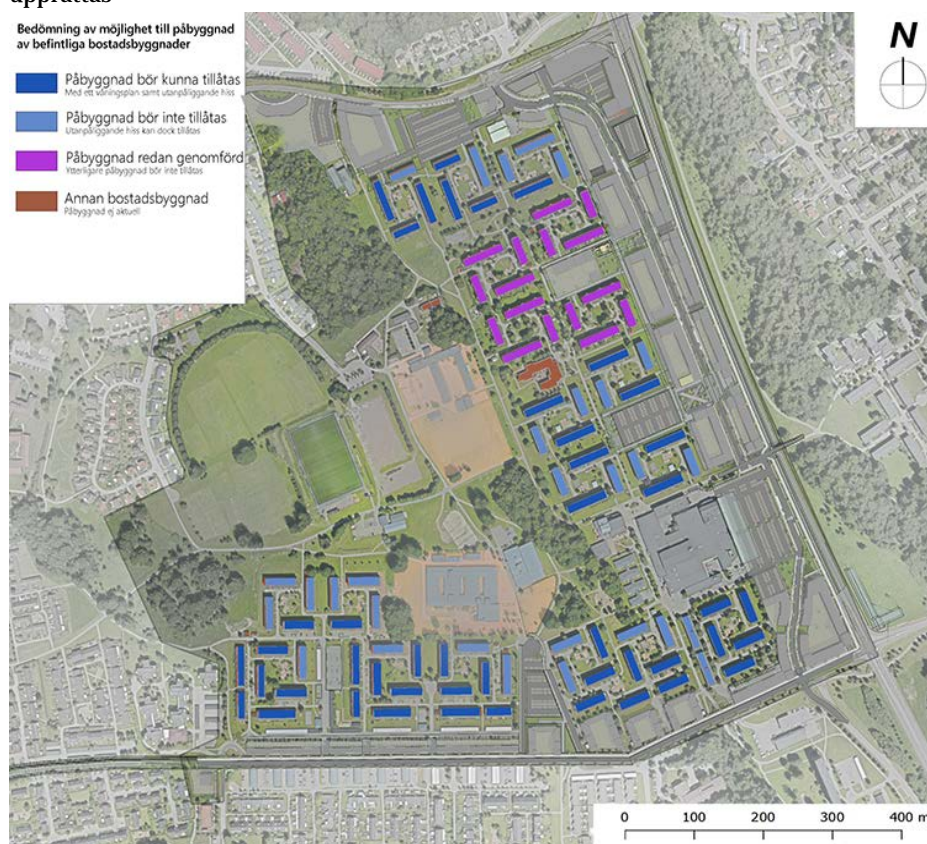


Bild 8, Preliminärbedömning av var påbyggnad kan tillåtas. Principerna är att påbyggnad med en våning kan tillåtas i de lägen som inte vetter mot ett central, frekventerat gång- och cykelstråk och som inte vetter direkt mot Fredriksbergsskolan/Ekholmsskolan. Slutgiltig bedömning görs i detaljplanen för respektive område.

Fokusområde Järdalavägen

Huvudfokus på hela programförslaget ligger på området runt Järdalavägen. Det är här den allra största potential finns med oanvänd mark i ett kollektivtrafiknära läge mellan Ekholmens centrum och Lidl. Det är också denna del av programområdet som angränsar Brokindsleden – en av Linköpings mest trafikerade vägar. Av dessa anledningar kommer särskilt höga krav att ställas på utformningen av byggnaderna och de allmänna platserna runt Järdalavägen.

Visionen är att Järdalavägen ska bli en "stadsmässig boulevard". Någon allmänt vedertagen definition av begreppet "stadsmässig" finns inte men i det här fallet syftar det på följande:

- Järdalavägen ändrar karaktär från "körväg + smal trottoar" till "bred trottoar + cykelväg + grönska + kantstensparkering + körväg", dvs. fokus på gång- och cykeltrafik.
- Byggnaderna ska stå i gatuliv.
- Så många bottenvåningar som möjliga ska vara aktiva, dvs. med handel och verksamhetslokaler.
- Byggnadsentréerna ska vara vända mot gatan.
- Arkitekturen och byggnadsvolymer ska vara varierad.
- Rikligt med grönska och träd längs gatan.
- Allmänna platser i form av torg/parker mellan varje eller vartannat kvarter.
- Starka målpunkter i båda ändarna av gatan för att skapa stora flöden av gång- och cykeltrafik.



Bild 9, Visionsbild för Järdalavägen. Denna bild finns högupplöst på sidan 36

För att uppnå detta föreslås följande (se bild 9):

- Järdalavägen flyttas 7-19 meter västerut "inåt", breddas från 10 meter till 22 meter.
- Befintlig allé står i huvudsak kvar men vartannat träd flyttas till andra sidan gata om möjligt. En rotkarteringsutredning ska genomföras som ska påvisa om en trädflytt är möjlig.
- Marken mellan Järdalavägen och Brokindsleden byggs men en zon på 5 meter (8 meter, om Brokindsledens väggren avsmalnas) mot Brokindsleden behålls för en smal trottoar och en cykelväg.
- Marken mellan Järdalavägen och befintliga bostäder bebyggs. Notera att avståndet mellan befintliga bostäder och nya bostäder blir ungefär detsamma (3 meter kortare) som avståndet till dagens garagebyggnader.
- Sänkt hastighet på Järdalavägen (30-40 km/tim, ev. gångfart över korsande torgytor).
- Den kommunägda marken mellan Järdalavägen och Brokindsleden ska styckas upp och markanvisas till flera olika byggherrar för att säkerställa maximal variation i arkitektoniskt uttryck.

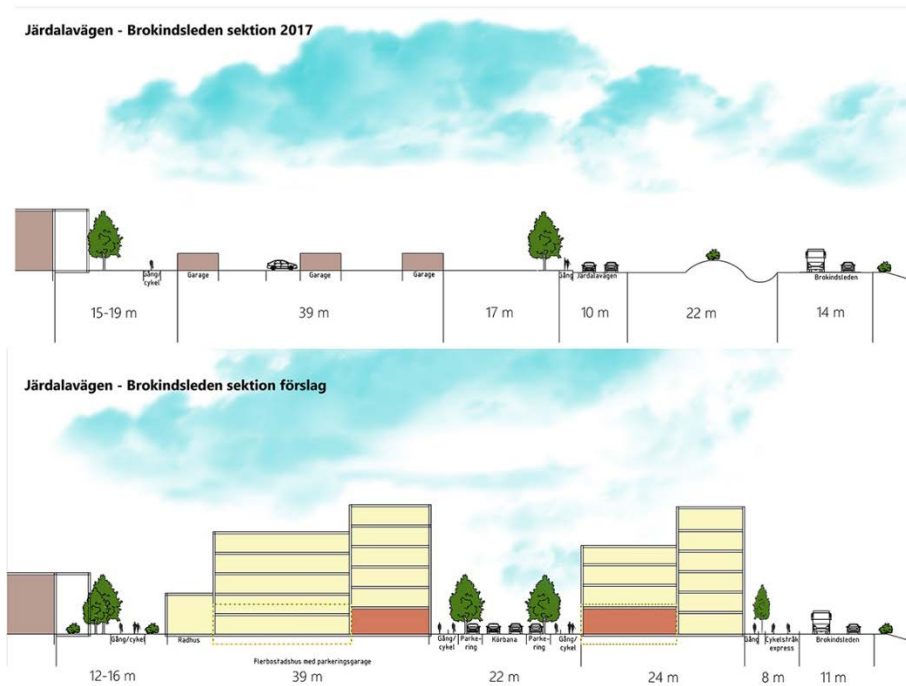


Bild 10, Sektion Järdalavägen – Brokindsleden sett mot norr. Järdalavägen breddas från 10 m till 22 m, flyttas 7-19 meter västerut och marken på båda sidorna bebyggs. Illustrationen är vertikalt riktad och skalenligt. Denna bild finns högupplöst på sidan 35.

Förutom en möjlig avsmalning av vägrenen så förutsätts inga ytterligare åtgärder på Brokindsleden. Kvarteren mot Brokindsleden ska dock inte byggas igen utan luckor om minst 12 meter ska lämnas så att plats finns för anslutande gator ifall Brokindsleden byggs om i framtiden till att bli en gata med högre utfartstäthet.

Byggnationen längs Brokindsleden är bullerexponerad från två håll (Brokindsleden och Järdalavägen) och bullervärdena överskrider med mer än 65 dBA på den bullrigaste sidan vilket innebär att ekvivalentvärdet får vara högst 55 dBA vid fasad mot Järdalavägen. I detaljplanen ska utredas vad som krävs för att uppnå riktvärdena. Tänkbara åtgärder inkluderar att minska trafikmängderna på Järdalavägen, att sänka hastigheten på Järdalavägen, olika former av bullerskydd såsom murar, häckar, ekonomibyggnader i gatuliv m.m. samt upphöjda innergårdar

Vid Ekholms centrum finns ev. möjlighet att anlägga en direktinfart/utfart för högersvängande från Brokindsleden. Gångbron över Brokindsleden till Kvinneby behöver höjas något för att skapa minst 3,6 meter fri höjd även över Järdalavägen.

Genomförande

Tidplan för planprogrammet

Planprogrammet är på samråd under hösten 2017 och beräknas kunna godkännas i sin helhet under första halvåret 2018.

Etappindelning/tidplan detaljplaner



Etapp	Detaljplan uppskattad Start - Antagande	Kommentar
1	2018 - 2019	Startbesked får ges innan samråd för planprogrammet har påbörjats men detaljplanen får ej gå ut på samråd innan planprogrammet har godkänts.
2	2018 - 2019	Startbesked får ej ges förrän planprogrammet har godkänts.
3A	2019 - 2020	Utbyggnad av Ekholmsskolan. Detaljplanen bör ej startas förrän etapp 2 har antagits
3B	2019 - 2021	Detaljplanen bör ej startas förrän etapp 2 har antagits
P		Initiering samt bekostande av detaljplan åligger privat fastighetsägare.
P/K		Initiering samt bekostande av detaljplan åligger kommunen och privat fastighetsägare gemensamt.

Ekonomiska frågor

Planprogrammet innehåller förslag på hur mark och vatten inom området ska användas för att tillgodose programmets syften. Plan- och bygglagen fastställer att det bara är kommuner som får besluta att detaljplaner ska tas fram och sedan anta detaljplanerna. Det innebär att oavsett vem som äger ett markområde är det kommunala beslut som avgör vad marken kan användas till. Kommunen bedömer

hur en viss mark ska användas utifrån dess läge, lämplighet och utifrån både allmänna och enskilda behov. För genomförandet av detaljplanen svarar respektive markägare. Kommunens möjligheter att påverka utbyggnadstakten i detta område där kommunen endast äger en minde del av området är därför begränsad.

Kommunen har i arbetet med programmet haft dialog med fastighetsägarna inom området kring förslagen på ny bebyggelse. Genomförandet av de förslag till förändringar som redovisas i programmet sträcker sig över lång tid. Att förutse hur när de bostäder som redovisas i planprogrammet kommer att byggas är svårt. Detta särskilt där kommunen inte är markägare då det som påverkar utbyggnadstakten bland annat är markägares och byggföretags initiativ till nya projekt samt bostadsmarknadens gensvar. Programkartan redovisar flera delområden som kommer att detaljplanläggas och byggas ut i etapper med flera detaljplaner och projekt inom varje område. Första formella steget för en fastighetsägare som vill detaljplanera sin fastighet är att inkomma med en ansökan om planbesked till kommunen. Att utarbeta en detaljplan tar sedan normalt 1-2 år.

Utvecklingen av Norra Ekholmen är förknippad med kostnader. Dels inom allmän plats men även inom kvartersmark. För kvartersmarken svarar respektive exploatör för utbyggnaden och de kostnader som uppstår för genomförande. Exploatören bekostar också flytt åtgärder på allmän plats som krävs för exploateringen, t.ex. flytt av ledningar.

Kostnader för utbyggnad av allmän plats

De totala kostnaderna för utbyggnaden av allmän plats i Ekholmen beräknas preliminärt till ca 75 miljoner vilket bedöms vara mindre än de intäkter som kan väntas. Till detta kommer ev. anläggningskostnader för kommunen genom S:t Kors/Dukaten för att anlägga parkeringshus som sedan betalas tillbaka på lång sikt genom brukaravgifter. Kommunen finansierar detta genom exploateringsbidrag, intäkter från markförsäljning samt skatteintäkter. Den enskilt största kostnadsposten för kommunen är den föreslagna omläggningen av Järdalavägen till en stadsgata/boulevard. Sammanlagt bedöms kostnaden i sammanhanget som liten. Detta även i jämförelse med andra, jämförbara projekt.

Exploateringsområdena ska bära sina egna kostnader genom försäljning av mark eller genom exploateringsbidrag vid utveckling av privatägd mark. Exempel på sådana exploateringskostnader är utbyggnad av allmänna anläggningar så som anslutningspunkter, lokalgator, lokala gång- och cykelvägar, grönytor och parkområden samt kostnader för planläggning och utredningar.

Andra kommunala kostnader

Den utbyggnad av samhällsservice som krävs för att hantera den föreslagna befolkningsökningen innebär en betydande kostnad. Detta är dock en kostnad som tillkommer vid varje befolkningsökning och kostnaden kan snarare bli mindre om utbyggnaden kan planeras för inom ett organiserat projekt som detta planprogram är. Exempel på sådan samhällsservice är skolor, förskolor, vårdcentral, bibliotek etc.

Fortsatt arbete

Följande utredningar ska genomföras efter planprogrammets godkännande, innan planeringsskedet eller i ett tidigt skede för detaljplanering längs Brokindsleden/Järdalavägen:

Utredning	Kommentar
<i>Handel/(kontor)</i>	<i>Kunskap om vilket minimumkrav på lokaler i bottenvåning längs Järdalavägen som är rimligt att ställa. Detta kan ev. även inkludera efterfrågan på kontor.</i>
<i>Riskutredning</i>	<i>Riskanalys med avseende på farligt gods på Brokindsleden.</i>
<i>Dagvatten och skyfallskartering</i>	<i>Översiktlig utredning för att utröna principiell lösning för ledning av regnvatten till i Stångån, samt ev. fördröjning.</i>
<i>Vind/sol</i>	<i>Vind- och solkartering för kunskap om optimal placering av byggnader för ett behagligt mikroklimat.</i>
<i>Klimat</i>	<i>För att utreda klimatanpassningsåtgärder som bidrar till försörjningen av ekosystemtjänster samt kartläggning av urbana värmeöar.</i>
<i>Miljö kvalitetsnormer</i>	<i>Säkerställa att miljö kvalitetsnormer för luft och vatten följs.</i>

Planeringsförutsättningar

Gällande planer

Översiktliga planer

Översiktsplanen för staden Linköping (2010) anger följande för programområdet:

- Bostäder med inslag av verksamheter. Förtätning kan bli aktuell.
- Link-Link (högkvalitativ kollektivtrafik). Förtätning utmed stråken är önskvärd.

För närvarande (hösten 2017) pågår ett arbete med en fördjupning av översiktsplanen för Linköpings ytterstad i vilken Ekholmen ingår. Detta planprogram föregår fördjupningen av översiktsplanen rent tidsmässigt men planeringen av de båda projekten har koordinerats under arbetsskedet.

Detaljplaner, områdesbestämmelser etc.

Följande detaljplaner inom programområdet är idag gällande. Planerna redovisas i kronologisk ordning efter datum för upprättande/laga kraft:

Namn detaljplan	Dnr	Datum för upprättande
Utvidgning av stadsplanen för del av Fredriksberg	SPL 299	Upprättad oktober 1957
Ändring av stadsplanen för del av Åleryd (Fredriksberg)	SPL 311	Upprättad augusti 1958
Ändring av stadsplanen för del av Åleryd (ändrad sträckning av Ålerydsvägen)	SPL 420	Upprättad september 1964
Ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Johannelund (Ekhaga, Hagbyskolan, stadsägorna 202, 203 m.fl.)	SPL 440	Upprättad oktober 1965
Stadsplan för del av EKHOLMEN	SPL 459	Upprättad september 1966
Stadsplan för del av Ekholmen (F7)	SPL 467	Upprättad december 1967
Ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Ekholmen (Fredriksberg)	SPL 491	Upprättad december 1968
Stadsplan för del av Ekholmen ©	SPL 494	Upprättad januari 1969
Stadsplan för del av Ekholmen (F2)	SPL 512	Upprättad januari 1970
Stadsplan för del av Eholmen (F8, F9, S20, S21)	SPL 579	Upprättad september 1973
Ändring av stadsplan för del av stg 4983 (mellan kv. Risskörden och kv. Risgrynet)	SPL 593	Upprättad april 1974
Stadsplan för del av Ekholmen (A1 och A10)	SPL 596	Upprättad oktober 1974
Ändring av stadsplan inom Ekholmen (Daghem m.m. vid Fredriksbergsskolan)	SPL 638	Upprättad mars 1977

Ändring och utvidgning av stadsplan för del av ÅNESTAD	SPL 643	Upprättad april 1977
Ändring av stadsplan för del av EKHOLMEN (Räknestickan)	SPL 682	Upprättad januari 1980
Detaljplan för Ekholmens centrum (kv Risfältet m.m.)	DP 808	Upprättad april 1988
Detaljplan för del av KV. RIKET	DP 785	Laga kraft april 1988
Detaljplan för del av fastigheten Ekholmen 2:1	DP 968	Laga kraft december 1992
Detaljplan för del av kv. Riket	DP 996	Laga kraft januari 1994
Detaljplan för kv. Regenten (Fredriksbergsskolan, Daghem m.m.)	DP 1036	Laga kraft december 1994
Detaljplan för kv. Risskörden och kv. Risgrynet (Ekholmsskolan)	DP 1080	Upprättad mars 1995
Detaljplan för Räkneverket 1 och Rökbordet 1	DP 1168	laga kraft oktober 1997
Detaljplan för del av Ekholmen 2:6	DP 1347	Upprättad maj 2004
Detaljplan för kv. Risfältet 3	DP 1340	Laga kraft juni 2005
Detaljplan för del av Risfältet 2	DP 1423	Laga kraft november 2008

Riksintressen

Riksintresse för natur

Hela planområdet ligger inom riksintresset för eklandskapet Linköping-Åtvidaberg.

Riksintresse för luftfarten

Planområdet ligger inom influensområde för Linköpings flygplats/SAAB:s flygfält. Den maximala höjden på föreslagna bebyggelsen i detaljplanen är lägre än tillåtna gränser för hinderfri höjd. Hinderfrihet för SAAB:s flygfält är +97,4 meter över havet (RH 70) inom aktuellt område.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlet miljöbalken

Planen är förenligt med 3, 4 och 5 kapitlet miljöbalken.

Historik

Ekholmen bestod länge av flera små gårdar som på 1600-talet slogs ihop till en enda gård som successivt utökades på 1700- och 1800-talen. Ända fram till 1901 bestod denna gård vars ägor nu sträcker sig ända från nuvarande Johanneslunds centrum i norr till Möjetorp i söder, Stångån i öster och Åleryd i väster. Det året köptes ägorna av Föreningen Egna Hem Motala som styckade upp ägorna till mindre egnahemsplotter där folk fick köpa och bygga sig mindre gårdar. Totalt 72 jordbruksegnahem, 31 villaegnahem och en fastighet med kvarn (Hjulsbro gård) styckades av och anlades. Linköping stad förvärvade mark och expanderade under 1900-talet snabbt utåt från centrum. Det tar sig avtryck än idag i tydligt utläsbara "årsringar" där Ramshäll/Hejdegården vittnar om 40-tal, Johannelund och Berga om 50-tal och sedan, i enlighet med Linköpings generalplan från 1967, Ekholmen. Redan 1961 hade Linköpings kommun köpt marken vid Ekholmen och därefter började ett områdesvis anläggande av nya byggnader, främst bostäder.



Bild 12. Flygfoto över Norra Ekholmen från 1960. Programområdesgräns i orange.

Mellan 1967 och 1972 byggdes flerbostadshusen ut som en del av miljonprogrammet vid först Järdalavägen sedan Ekholmsvägen. Under miljonprogrammets dagar anlades också Fredriksbergsskolan (1970) liksom Ekholmens centrum (1972). Några år efter det anlades Ekholmsskolan (1977) och demensboendet Järdalagården (1994). Få större förändringar av området har genomförts sedan 70-talet men Linköpings tätort har fortsatt att expandera söderut vilket har placerat Ekholmen mitt i stadsväven och stärkt dess betydelse och potential som centrum för sydöstra Linköping.

Mer information: För en mer djuplodande områdesbeskrivning hänvisas till den antikvariska utredning (WSP, 2016-12-21) som tillhör planprogrammet.

Naturmiljö och geoteknik

All mark inom Linköpings tätort är inventerad och graderad i kommunens naturvårdsprogram (bild 13). Inom och i direkt anslutning till programområdet finns ett antal områden med höga naturvärden (klass 1). T.ex. står följande att läsa om skogsområdet längs Brokindsleden:

"Ett ekområde som med sin storlek och höga ålder är ett av de mest värdefulla i Linköpings tätort. Här finns en blandning av orörda blockpartier med senvuxen ek, gläntor med en del växter samt vidkroniga ekar ut mot brynen i väster. Halva området ingår i en nyrestaurerad beteshage."

Naturvärdet stärks också av att området ingår i riksintresset för eklandskapet Linköping-Åtvidaberg. Samtliga utpekade områden med naturvärden ska lämnas oexploaterade och ses som en tillgång för rekreation, stadsbild och djur- och naturliv.

Geoteknik: Den mesta obebyggda marken ligger på konsoliderad lös lera och samtliga nytillkommande bebyggelse över två våningar behöver sannolikt pålas.

Mer information: Linköpings kommuns naturvårdsprogram samt den till planprogrammet tillhörande geotekniska utredningar (Tekniska Verken, 2016-08-22)



Bild 13, naturvärdena sammanfaller ofta med fornlämningar. Notera att naturvärdesklass 2 saknas i området. Miljöfarlig verksamhet finns i form av bensinstationer med observationsavstånd på 100 m.

Miljöfarlig verksamhet, hälsa och risker

Två miljöfarliga verksamheter i form av bensinstationer finns längs Järdalavägen samt vid Ekholmsvägen. Observationsavstånd för bensinstation är 100 m och enligt Boverkets publikation "Plats för bättre arbete" är ett kortare avstånd till närmaste bostadsbebyggelse än 50 m olämpligt. Föreslagna bostäder vid Järdalavägen ligger närmare än 50 m och vid Ekholmsvägen något över 50 m. Bensinstationen på Järdalavägen måste därmed flyttas och marken som idag är förorenad måste saneras. Bensinstationen vid Ekholmsvägen kan eventuellt också behöva flyttas, vilket är önskvärt i ett längre perspektiv för att främja ett bättre markutnyttjande.

Brokindsleden är bedömd som farligt godsled där det enbart får transporteras ämnen i riskklass 3, dvs. endast transport av farligt gods (brandfarliga vätskor) är tillåten. Detta ställer vissa krav vid utformningen av vägen men omöjliggör inte bebyggelse på det avstånd som föreslås i programförslaget. En riskanalys ska dock genomföras inom ramen för planprogramarbetet som ska påvisa eventuella hinder och avhjälpning av dessa för byggnation. Observationsavståndet från Brokindsleden är 30 meter.

Mer information: Tillägg till gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping – Miljö och riskfaktorer (maj 2017, samrådsversion)

Kulturmiljö och arkeologi

I den antikvariska utredningen (WSP, 2016-12-21) som tillhör planprogrammet anges i sammanfattningen b.l.a. följande:

"Utredningsområdet i Ekholmen bedöms sammantaget ha ett medelhögt kulturhistoriskt värde som helhetsområde, där vissa utpekade strukturer, planmönster och miljöer bör kunna omfattas av plan- och bygglagens förvanskingsförbud beträffande bebyggelseområden. Övergripande planstruktur, bebyggelsestruktur, grönstruktur samt ursprungliga volymer och takformer bedöms vara känsliga uttryck."

Vidare avråds från påbyggnad på befintliga bostadshus liksom att kyrkan och sammanhängande grönytor och grönstrukturer är känsliga för intrång och förändring. Eventuell påbyggnad av hissar på befintliga bostäder bör också kunna tillåtas, dock även här under förutsättning att det befintliga uttrycket får styra.

Mer information: Antikvarisk utredning (WSP, 2016-02-21)

Gator och trafik

Ekholmen byggdes ut efter "SCAFT-principen", dvs. med utifrånmatning av biltrafiken utan genomfartstrafik samt en fullständig separering av gående och cyklande från biltrafiken. Trafikprincipen är nästan intakt än idag med undantag för att viss trafik finns i Ekholmens inre eftersom vissa målpunkter förlagts där, t.ex. trafik till BK Kentys klubblokal över Ekholmsskolans fastighet, trafik till förskolan Fredriksbergsvägen 31 samt trafik på helgerna till fotbollsplanerna. Trafiklösningen är på gott och ont då det å ena sidan bidrar till att t.ex. barn kan röra sig ganska fritt i Ekholmens inre men den bidrar också till en kraftig kanalisering av biltrafiken till de få vägar som finns. Resultatet blir stora störningar på och längs dessa vägar. Systemet bygger på att dessa få vägar har trafikledskaraktär vilket b.l.a. förutsätter stora skydds zoner för risker och buller från dessa vägar. Detta orsakar i sin tur ett dåligt markutnyttjande.

Parkeringsplatserna, inklusive enplans garagelängor, placerades enligt SCAFT-principen framför bostäderna vilket gör att dessa blir väldigt framträdande i stadsbilden. Samtliga parkeringsytor utgörs av markparkeringar. Den parkeringsutredning som kommunen genomfört visar att dessa i vissa fall är något överdimensionerade för dagens behov. Att parkeringsytor återfinns i Ekholmens inre är icke önskvärt men en direkt konsekvens och nödvändighet av att där finns målpunkter som kräver parkerings nära entrén (förskola, skola, klubbhus etc.).

Kollektivtrafiken gett ett splittrat intryck då landsortsbussar stannar vid dåligt tillgängliga busshållplatser på Brokindsleden medan lokaltrafiken visserligen åker på Järdalavägen men är uppdelat på många linjer och den totala restiden på vissa av dessa linjer till Linköpings centrum är onödigt lång. Den sammanlagda bedömningen av kollektivtrafiken är ändå att den till Ekholmens centrum (14-19 min till resecentrum, 15 min turtäthet) är god men till Ekholmsvägen (22 min till resecentrum, 30 min turtäthet) mindre god.

Teknisk försörjning

Ekholmen är välförsett med infrastruktur. En av fördelarna med förtätning i befinnliga områden jämfört med att bygga på jungfrulig (obebyggd) mark är att gator och ledningar redan finns framdraget. Inom området finns vatten, avlopp, fjärrvärme och opto och el.



Bild 14, vattenledningar i blå, avloppsledningar i vinröd, fjärrvärmeledningar i svagt rosa och elledningar i gult. Av kartan framgår inte vilka ledningar som är huvudledningar eller servisledningar. Det finns också fler ledningar i marken än vad som visas i kartan.

Sociala frågor och rekreation

Själva syftet med en stad är i grund och botten att minska transaktionskostnaderna, dvs. att minska avståndet mellan människor. Staden skapar på så sätt ett underlag för specialisering av platser och verksamheter som inte kan finnas där det inte finns en kritisk massa med potentiella brukare/kunder. T.ex. kan en skateboardpark bara byggas ut om det inom gångavstånd bor tillräckligt många skateboardintresserade individer. Detta måste dock ta sin utgångspunkt i hur platser i ett visst område används idag. För detta finns ett begrepp som kallas sociotop. En sociotop beskrivs i boken "Mer park i tätare stad" av Alexander Ståhle (2005) som "en plats för människors aktiviteter och rörelse". Det är ett komplement till det klassiska begreppet biotop som mäter samma sak, men då vad gäller djur och växter.

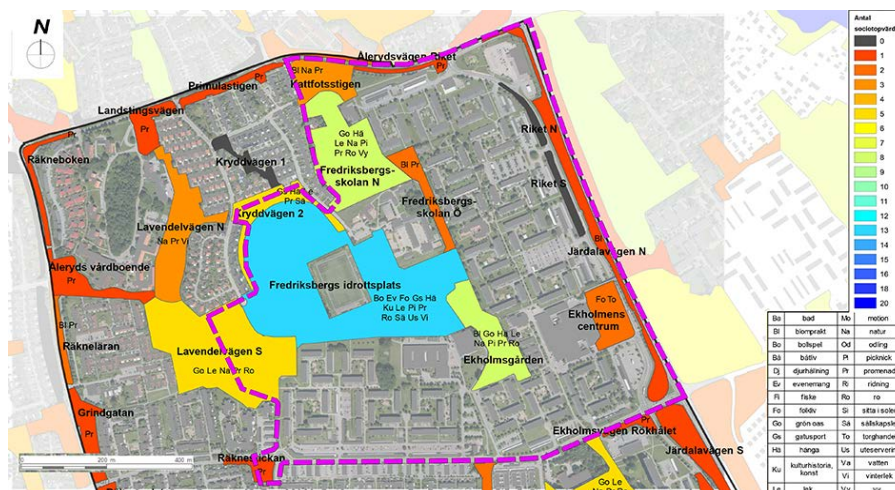


Bild 15. Resultatet av en sociotopkartering "Tryggt, säkert och trivsamt i Ekholmen" som genomfördes 2011. Blå färg anger flest olika sociotoper. Notera att mängden sociotoper inte nödvändigtvis måste innebära att kvaliteten är högst just där även om så ofta är fallet.

I Norra Ekholmen finns många värdefulla sociotoper, men dessa är ojämnt utspridda. De flesta sociotoperna och samtliga högt använda sociotoper återfinns i Norra Ekholmens inre. Detta är en direkt konsekvens av områdets planering med bilfrihet i den inre delen medan den yttre delen domineras av vägar, parkeringsytor och restytor. Det är av avgörande betydelse att inte bara nuvarande sociotoper bibehålls utan också att de stärks och sprids till platser de är det idag finns få eller inga sociotoper, främst längs Järdalavägen och Ekholmsvägen.

Kommersiell service och samhällsservice

Den mesta av den kommersiella servicen och samhällsservicen i Norra Ekholmen finns runt Ekholmens centrum. Här finns b.l.a. en mängd butiker, bibliotek, kyrka, tandläkarklinik, gym m.m. Vid korsningen Brokindsleden/Ålerydsvägen finns en Lidl-butik och på andra sidan Järdalavägen en butik "TV-tjänst". Sambandet mellan dessa två platser är svagt och har stor utvecklingspotential.

I och runt Norra Ekholmen finns flera förskolor, fritidshem och skolor. Fredriksbergsskolan står inför ett stort renoveringsbehov och Ekholmsskolan har ett stort behov av utbyggnad, mätt efter dagens situation och folkmängd. Med den befolkningstillökning som programförslaget föreslår så ställs stora krav på, i först hand, utbyggnad av Fredriksbergsskolan och Ekholmsskolan, men också av anläggande av helt nya förskolor och eventuellt fritidshem.

Vidare finns ett demensboende/sjukhem vid Järdalagården inom programområdet och en vårdcentral vid Ekholmsvägen, precis utanför programområdet.

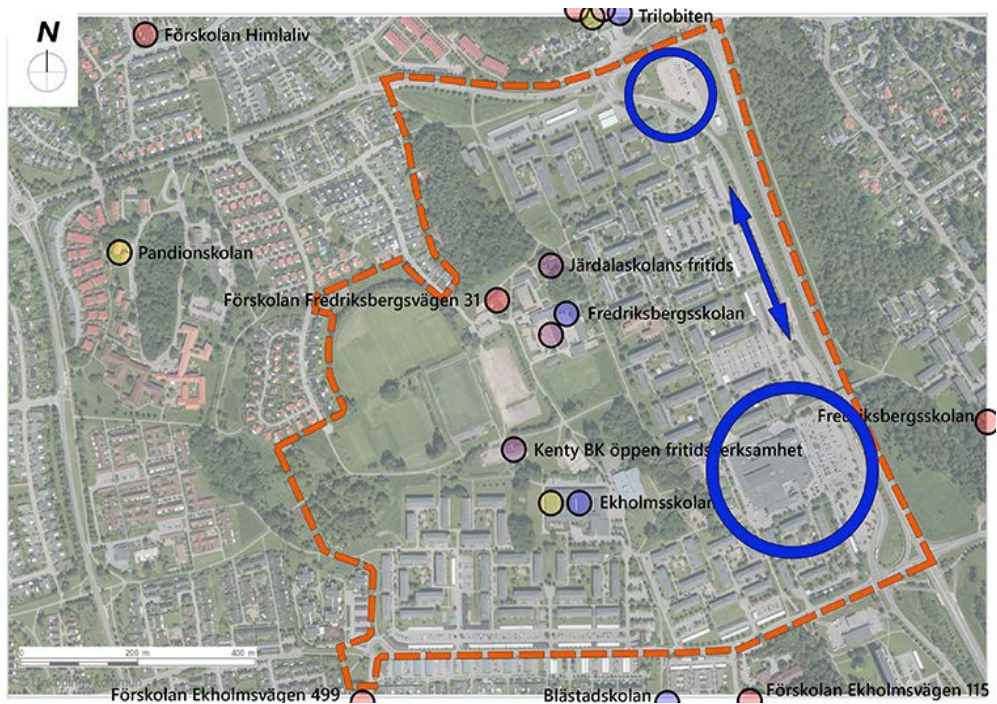


Bild 16, den samhällsservice som finns i Norra Ekholmen är främst koncentrerad till runt Ekholmens centrum. Skolor och andra verksamheter för barn återfinns främst i den inre delen. Även Lidl-butiken i norr utgör en stark målpunkt.

Fastigheter och markägande

Fastigheterna i Norra Ekholmen är ganska få (41 st) och fastighetsägarna är ännu färre (16 st). Den mesta av den obebyggda marken i form av allmänna platser ägs av Linköpings kommun och skolorna av kommunens bolag Lejonfastigheter. I övrigt dominerar markinnehavet av Riksbyggen och tre bostadsrättsföreningar (L18, L19 och L21)

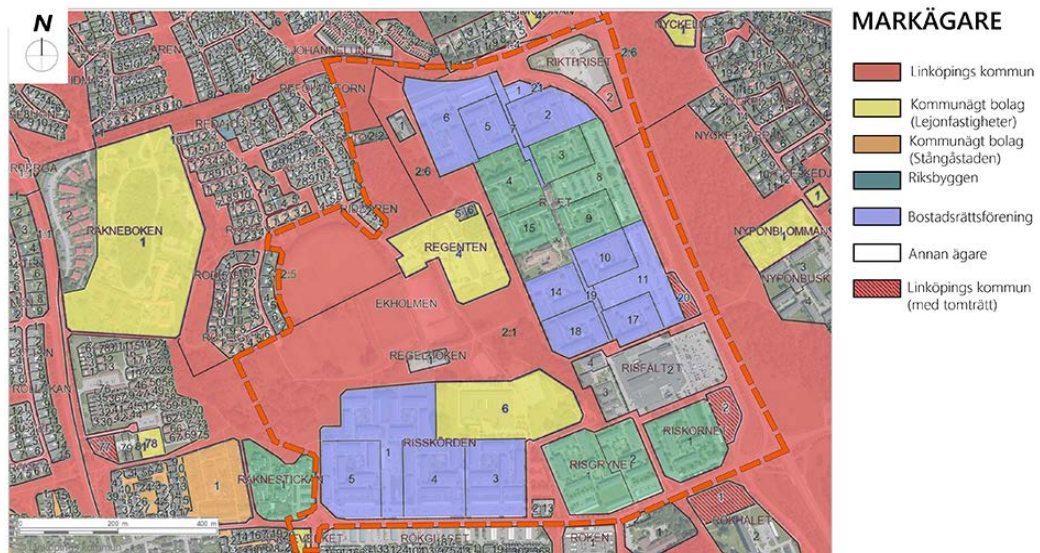


Bild 17, den samhällsservice som finns i Norra Ekholmen är främst koncentrerad till runt Ekholmens centrum. Skolor och andra verksamheter för barn återfinns främst i den inre delen. Även Lidl-butiken i norr utgör en stark målpunkt

Inventeringsbilder



Bild 18. Medsols från övre vänster: 1. Fotbollsplaner vid Fredriksbergsskolan, 2. Ekholmens centrum NÖ entré och angränsande bostadshus, 3. Sankt Hans Kyrka (1973), 4. Grupp- och demensboende



Bild 19. Medsols från övre vänster: 1. Brokindsleden – Järdalavägen sett från gångbron. Mycket asfalt, lågt markutnyttjande, 2. Stora markparkeringar bidrar till långa gångavstånd och ett ödsligt intryck, 3. Ekholmens centrums huvudparkering en vardag i augusti 4. Järdalavägen med karaktär av landsortsväg och trafikled som inbjuder till höga hastigheter.



Bild 20. Medsols från övre vänster: 1. Skatebanan i mitten av det bilfria "Ekholmens inre", 2. Gång- och cykeltunnel under Ekholmsvägen skapar en säkert förbindelse mellan Norra och Södra Ekholmen, 3. Vändplan vid Ekholmsskolan med potential för mer, 4. Ekholmsvägen är spikrak och med få utfarter. Detta lockar till höga hastigheter.



Bild 21. Medsols från övre vänster: 1. Gång- och cykelstråket i nord-sydlig riktning genom bostadskvartern vid Järdalavägen, 2. Parallellstråk med bild nr 1 flankeras av garage i ett plan i öster., 3. Trädgårdsodlingar vid flerbostadshus, 4. Den påbyggnad av en fjärde våning som genomförts vid Järdalavägen hyreshus vittnar är stram och funktionell.

Konsekvensanalys

Om hållbarhet

Visionen om "Hållbar utveckling" fick sitt genomslag på global nivå i slutet av 1980-talet. Kopplingen mellan den ekologiska krisen och social och ekonomisk utveckling tydliggjordes i Brundtlandrapporten 1987. Hållbarhetsbegreppet förankrades vid FN-konferensen i Rio de Janeiro 1992 och fick sin handlingsinriktade tolkning i Agenda 21-dokumentet. Begreppet Hållbar utveckling omfattar tre dimensioner, den ekonomiska, sociala och ekologiska. Utgångspunkten är också att ett samspel sker mellan dessa på så sätt att ekonomiskt hållbar tillväxt krävs för att uppnå hälsa och social hållbarhet, men samtidigt är hälsa och social hållbarhet också en förutsättning för att nå tillväxt. Ekologisk hållbarhet är en förutsättning för vår överlevnad. Mellan de tre dimensionerna råder komplexa samband som behöver beaktas i sin helhet. Faktorer som påverkar den ekonomiska dimensionen märks ofta relativt snabbt, de sociala effekterna tar något längre tid och de miljörelaterade förändringarna kan pågå långsamt under lång tid, ibland flera generationer framåt.

Generationsperspektivet Ett hållbart samhälle ska tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers behov. Kärnan i idén om hållbar utveckling är resursperspektivet.

Hållbar utveckling handlar om en medveten och balanserad användning av olika resurser. Helhetstänkandet är avgörande för att inte hamna i en utveckling där naturresurser eller humankapital belastas för hårt. Nationell strategi för hållbar utveckling Sveriges regering lyfter fram hållbar utveckling som politisk vision för samhällsutvecklingen. För att göra ambitionsnivån tydlig finns det en nationell strategi för hållbar utveckling och nationella mål för både miljön och folkhälsan.

I Linköpings kommun har begreppet hållbarhet tolkats i kommunens översiktsplan för staden i en lokal kontext och översiktsplanen har konsekvensbeskrivits uppdelat på miljökonsekvenser, ekonomiska konsekvenser och sociala konsekvenser. Den följande konsekvensanalysen tar sin utgångspunkt i detta men konkretiserar detta på ett koncist sätt och fokuserar på Ekholmen och programförslagets påverkan på området.



I Linköpings kommun har begreppet hållbarhet tolkats i kommunens översiktsplan för staden i en lokal kontext och översiktsplanen har konsekvensbeskrivits uppdelat på miljökonsekvenser, ekonomiska konsekvenser och sociala konsekvenser. Den följande konsekvensanalysen tar sin utgångspunkt i detta men konkretiserar detta på ett koncist sätt och fokuserar på Ekholmen och programförslagets påverkan på området.

Miljömässiga konsekvenser

Programförslaget innebär en relativt kraftig förtätning som till absolut största delen sker inom gångavstånd (400 m) från kollektivtrafik (buss). Förtätningen i kollektivtrafiknära läge skapar underlag för en högre turtäthet och eventuellt fler busslinjer och direktlinjer till olika målpunkter i staden. I framtiden finns potential att på Brokindsleden utveckla någon form av spårtrafik, alternativt separat bussystem. Detta är knappast realistiskt utan en omfattande förtätning vid

Ekholmen. En förtätning ger också utökad underlag för kommersiell service och samhällsservice vilket kortar avstånden och ökar möjligheten att utträta ärenden till cykel eller fots. Det minskar därmed också bilberoendet. Programförslaget arbetar mestadels med "morötter" för att uppnå detta men till vis del också med "piskor", t.ex. genom att anordna hämtning och lämning till Fredriksbergsskolan ca 250 meter från skolentrén, vilket gör det mindre attraktivt att skjutsa barnen till skolan. Likaså kan en eventuell avstängning av genomfartstrafiken på Järdalavägen avskräcka från korta bilresor inom området, t.ex. från bostäderna runt Järdalavägen till Ekholmen köpcentrum, och göra att människor väljer cykeln eller att gå istället.

Norra Ekholmen präglas idag framför allt av monoton och o varierad arkitektur i rätader med en förutsägbar utomhusmiljö. Det kulturella värdet ligger framförallt i den enhetlighet och sammanhållighet bebyggelsen utgör, och att byggnaderna till största delen står kvar i originalskick. Den nya bebyggelsen bedöms kunna bidra till ett kulturellt hållbarare bebyggelsemassa och en mer estetiskt tilltalande miljö.

Stora arealer tas i anspråk för den föreslagna bebyggelsen. Dess arealer består dock uteslutande av ytor som bedöms ha ringa värde. Området mellan Brokindsleden och de befintliga bebyggelseområdena är snarare att betrakta som en bullerzon. Rent kvantitativt minskar den gräsbeklädda arealen men detta kan ersättas med mindre, men högkvalitativa, publika ytor såsom tydligt avgränsade torg och parker. En ganska omfattande fasadbeklädnings av i första hand parkeringsdäck och parkeringshus men också andra byggnader kan bidra till att öka det grönskande intrycket.

Det finns stora möjligheter att införa incitament och i vissa fall krav för hållbara miljötekniska lösningar. Detta kan gälla t.ex. solceller på taken, sopsugningssystem, smarta dagvattenlösningar eller passivhus. Vatten, avlopp, fjärrvärme och opto finns redan i området medan fjärrkyla än så länge saknas i sydöstra Linköping. En förtätning ökar dock chansen till att underlag skapas för en utbyggnad av t.ex. fjärrkyla vid behov.

Ekonomiska konsekvenser

Den stora fördelen med att förtäta befintliga stadsområden jämfört med att ta obebyggda markområden utanför staden i anspråk är att nödvändig infrastruktur till stor del redan finns på plats. En risk kan då vara att infrastrukturen måste flyttas för att bereda plats för ny bebyggelse. En flytt som ibland t.o.m. kan vara dyrare än nyanläggning eftersom ledningar då först måste grävas upp och sedan ner igen på ett nytt ställe. I programförslaget har detta tagits hänsyn till så att ledningar inte behöver flyttas, med några få undantag som är ekonomiskt rimliga. I de flesta av dessa undantagsfall ligger ledningarna på privatägd mark och det blir då markägaren som avgör om ledningsflytt är ekonomiskt rimligt.

I programförslaget förutsätts en flytt av delar av Järdalavägen, men att befintlig allé kan finnas kvar. Detta för att skapa tillräckligt med mark för byggnader mellan Järdalavägen och Brokindsleden. I övrigt föreslås mycket lite infrastruktur behöva anläggas och utslaget på antalet bostäder och lokaler som kan byggas är anläggningskostnaderna små. Sammantaget effektiviseras energianvändningen.

Programförslaget medför också att fler arbetsplatser skapas och att många får närmare till jobbet då sydöstra Linköping har en övervägande andel bostäder.

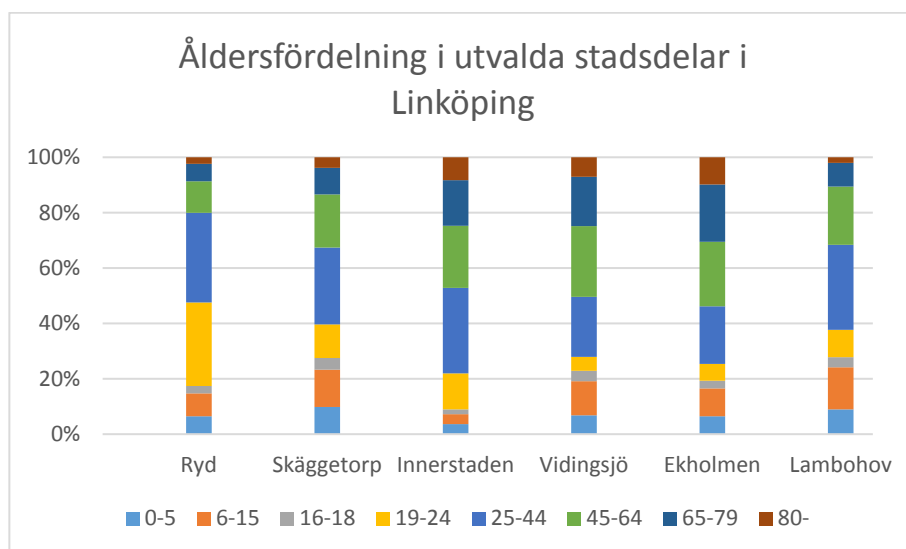
Sociala konsekvenser

Förslaget innebär ett tillskott av bostäder som inte bara avhjälper bostadsbristen men som också skapar möjlighet att göra boendekarriär inom stadsdelen.

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Även barn kommer att vara besökare och boende i området och trafiksäkerhet, lekmöjlighet och orienterbarhet utifrån barns villkor ska beaktas. Den allmänna miljön i programområdet har möjlighet att även vara en spännande plats för barn men också

en trygg sådan då hela Ekholmens inre kommer att förstärkas som bilfritt område. Statistiken visar att kulturella evenemang lockar en större andel kvinnor. Placeringen av anläggningen gynnar kvinnor, eftersom kvinnor även åker kollektivt i högre grad. Detta gäller även i högsta grad ungdomar och äldre. Kommunen kommer att arbeta aktivt för att förlägga olika typer av omsorgsboenden till området för att få till en jämn social blandning där människor av olika ålder och bakgrund möts vilket skapar en bättre förståelse för varandras livsvillkor.

Vad som kan utläsas i diagrammet nedan är att Ekholmen idag har en högre andel av befolkningen i åldergrupperna 65-79 och 80- än andra, jämförda stadsdelar i Linköping. Andelen barn är däremot betydligt lägre än i Skäggetorp och Lambohov men också lägre än i Vidingsjö. Den grupp som dock är allra mest underrepresenterad i Ekholmen är unga vuxna i åldrarna 25-44.



Källa: SCB Sammanställt av Statistik & Utredningar, Linköpings kommun

Ett stort fokus läggs på att skapa trygghet attraktivitet genom aktivitet. Detta sker på två sätt. Det ena är att bokstavligen anlägga och stärka olika former av aktiviteter i området såsom utbyggnad av skatepark, lekplatser, bibliotek, gym m.m. Det andra är att skapa flöden av människor, i första hand gående och cyklister, som rör sig i området även kvällstid och bidrar till att skapa trygghet genom sin blotta närvaro.

Bedömning om betydande miljöpåverkan

Kommunen gör den sammanvägda bedömningen att det aktuella detaljplaneprogrammet och de detaljplaner som avses följa efter planprogrammet inte bedöms kunna ge upphov till betydande miljöpåverkan (som avses i miljöbalkens 6 kap 11§, med beaktande av förordningen 1998:905, bilaga 2 och 4).

Övrigt

Referenser

Utredningar för detaljplan

Linköpings kommun, Parkeringsutredning Norra Ekholmen, daterad 2017-05-19

Soundcon AB, Trafikbullerutredning Järdalavägen, daterad 2017-04-28 (version 1), 2017-05-03 (version 2, med bullerskärmar)

Tekniska Verken AB, Översiktlig geoteknisk undersökning Norra Ekholmen, daterad 2016-08-22

WSP, Antikvarisk utredning Norra Ekholmen, daterad 2016-12-21

Kommunala handlingar och riktlinjer

Översiktsplan för staden Linköping (antagen 2010)

Medverkande tjänstemän

Peter Tomtlund, planarkitekt/projektledare, plankontoret

Tobias Dahlqvist, mark- och exploateringsingenjör, plankontoret

Jonas Sjöholm, mark- och exploateringsingenjör, plankontoret

Alexander Babos, stadsantikvarie, plankontoret

Johanna Wiklander, stadsarkitekt, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Löpande konsultation har skett med andra tjänstemän inom Linköpings kommun och dess bolag i specifika sakfrågor.

Detaljplaneprogrammet har korrekturläst och kvalitetsgranskats inför samrådet av Christoffer Pettersson-Hernestig, planarkitekt, plankontoret.



Illustrationskarta över Norra Ekholmen, 3D-vy

Upprättad: 2018-03-21

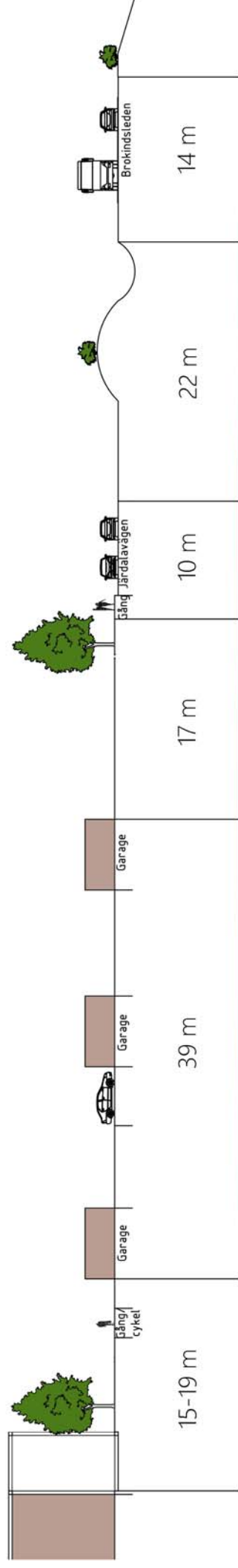
Status: GODKÄNNANDEHANDLING



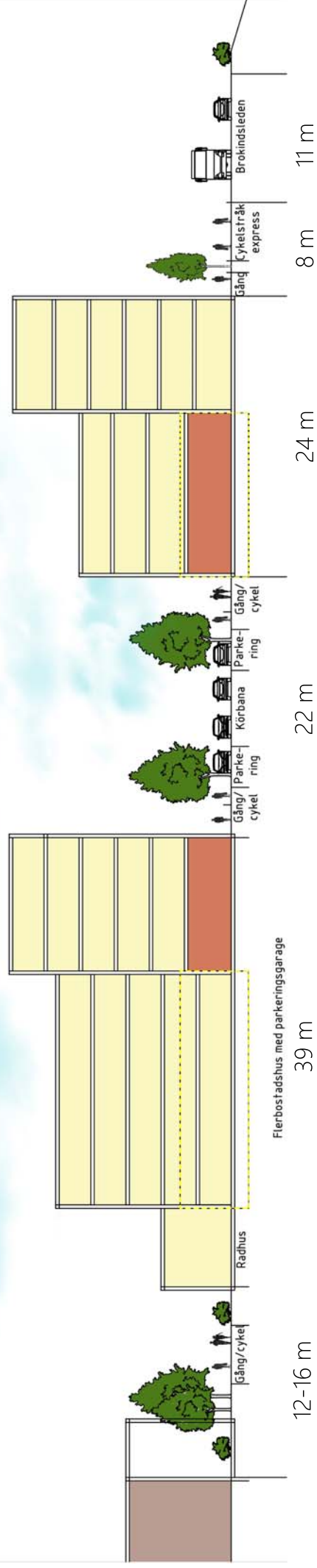
Illustrationen är en visuell tolkning av den planprogramförordning för ny markanvändning vid Norra Ekholmen som godkänns av kommunstyrelsen. Den visar inte de detaljer som finns i den tekniska planprogramförordningen. Illustrationen ska inte ses som ett uttryck för några åsikter eller åsikter som inte är officiella. Illustrationen ska inte ses som ett uttryck för några åsikter eller åsikter som inte är officiella. Illustrationen ska inte ses som ett uttryck för några åsikter eller åsikter som inte är officiella.



Järdalavägen - Brokindsleden sektion 2017



Järdalavägen - Brokindsleden sektion förslag





**Linköpings
kommun**

**2018-03-21
Sbn 2016-393**