

Antagen av kommunfullmäktige i mars 2016

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad

Tillägg till *Översiktsplan för staden Linköping*



Medverkande i planen

BESTÄLLARE

Beställare av *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* är kommunstyrelsen i Linköping.

MEDVERKANDE

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad är upprättad av miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens översiktsplanavdelning. Ansvariga tjänstemän är t f kommundirektör Peder Brandt, samhällsbyggnadsdirektör Anna Bertilson och översiktsplanechef Fanny Wahlqvist.

Politiskt har arbetet letts av kommunstyrelsens planeringsutskott.

PLANARBETET HAR I HUVUDSAK BEDRIVITS AV

Ninnie Hedström, översiktsplanerare, översiktsplaneavdelningen
Fanny Wahlqvist, översiktsplanerare, översiktsplaneavdelningen
Owe Swanson, arkitekt, översiktsplaneavdelningen (inför samråd)
Johanna Wiklander, stadsarkitekt
Eleonor Mörk, trafikplanerare, översiktsplaneavdelningen

ETT FLERTAL TJÄNSTEMÅN HAR DELTAGIT I PLANARBETET

Tove Holmström, kommunledningskontoret, utvecklingsavdelningen
Madeleine Bergström, lokalstrateg, kommunledningskontoret, ekonomiafdelningen
Anders Petersson, omsorgskontoret
Christer Gunnarsson, utbildningskontoret
Christin Ericsson, kultur- och fritidskontoret
Mathias Hult, bygglovskontoret
Roger Björk, miljökontoret
Gunnar Elfström, stadsantikvarie (inför samråd)
Frida Sjöblom, teknik- och samhällsbyggnadskontoret, detaljplaneavdelningen

Roger Stigsson, teknik- och samhällsbyggnadskontoret, detaljplaneavdelningen
Jenny Wallentin, teknik- och samhällsbyggnadskontoret, mark- och exploateringsavdelningen

Jenny Mathiasson, teknik- och samhällsbyggnadskontoret, stadsmiljöavdelningen
Håkan Lundberg, kommunekolog, teknik- och samhällsbyggnadskontoret, stadsmiljöavdelningen (inför samråd)

Marie Knutsson, kommunekolog, teknik- och samhällsbyggnadskontoret, stadsmiljöavdelningen (efter samråd)

Liselotte Johansson, stadsträdgårdsmästare, drift och underhåll

Mikael Jarle, kommunlantmäteriet

Marianne Lindh, vd Linköping City

Johan Rustan, vd Arenabolaget

Jörgen Nilsson, turistchef Visit Linköping (inför samråd)

Josefine Schön, Visit Linköping (efter samråd)

Jimmie Hermansson, Nulink

Patrik Oxelgren, Räddningstjänsten Östra Götaland (inför samråd)

Marcus Ahlin, Tekniska verken

LAYOUT, KARTOR OCH ILLUSTRATIONER

Layout, kartor och illustrationer har upprättats av Birgitta Hjelm, grafiker, teknik- och samhällsbyggnadskontoret, översiktsplaneavdelningen

FOTO

Där inget annat anges kommer fotografier från miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens bildarkiv

TRYCK

Elanders i Sverige AB, 2016.

Diarienummer: KS 213-417

Förord

Linköping är en stad med lång historia, där innerstaden har växt fram och formats över tid. Staden har vuxit med tydliga årsringar och har på 1900-talet fått en allt glesare bebyggelsestruktur som tagit mycket mark i anspråk. För att skapa en tätare och mer sammanhållen stad med goda livskvaliteter är den fortsatta inriktningen att Linköping ska växa inåt, vilket sätter fokus på den befintliga staden.

Linköping är också en central nod i Östgötaregionen och viktig för regionens tillväxt. Den utbyggda Ostlänken kommer att stärka stadens position både i Östgötaregionen och i en utvidgad storstadsregion. Utvecklingen kommer att innebära stora fördelar men samtidigt en konkurrensmässig utmaning. Linköping hamnar i en konkurrens om invånare och näringslivsinvesteringar med andra städer i den växande storstadsregionen. I valet av plats för bosättning, utbildning och investeringar i näringslivet är livsmiljön avgörande. Det pågår en stark urbanisering där städers många olika intryck och aktiviteter är högt eftertraktade både i Sverige och internationellt. Innerstadskvaliteter blir därför ett viktigt konkurrensmedel för Linköpings utveckling.

Antalet invånare har just passerat 150 000. Utgångspunkten i gällande översiktsplan för staden är 170 000 kommuninvånare med en utblick mot 200 000. För att främja en sådan tillväxt krävs att Linköpings innerstad utvecklas till att vara attraktiv, konkurrenskraftig och hållbar. Ambitionen att växa till 200 000 invånare gör det rimligt att sträva efter att 150 000 människor bor i staden, varav 50 000 bor i områden med innerstadskvaliteter.

En stad är ett gemensamt ansvar. Innerstadskvaliteter kan inte skapas av enskilda aktörer utan är något som utvecklas och förvaltas av många parter i samverkan. För att nå framgång krävs gemensamma visioner, förhållningssätt och riktlinjer för det ständigt pågående arbetet med stadens utveckling. Alla projekt och idéer om bebyggelse, gator, kollektivtrafik med mera måste ses i relation till hur de bidrar till att skapa innerstadskvaliteter.

Mot denna bakgrund - med fokus på den befintliga staden och med inner-

stadskvaliteter som konkurrensmedel - arbetar Linköping för att skapa *mer och bättre innerstad*. Grunden för detta läggs i denna *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*.



Innerstaden är allas stad. En gemensam resurs för alla Linköpingsbor – inte bara de som bor och arbetar här. Den rymmer Linköpings historia och identitet.

Innehåll

FÖRORD.....	3	6. UTVECKLING AV STADENS DELAR	34
1. INLEDNING	5	Samordning av projekt.....	35
Syfte.....	5	Nordvästra stadskärnan.....	36
Avgränsning	5	Nordöstra stadskärnan	37
Planstatus	5	Sydöstra stadskärnan	38
Process	6	Sydvästra stadskärnan	39
Läsanvisning	6	Stångån Kinda kanal.....	40
2. MER OCH BÄTTRE INNERSTAD.....	7	Stångebro	41
Vision – Mer och bättre innerstad	7	Yttre Stångebro.....	42
Målsättning – En utvidgad innerstad	8	Gamla Tanneforsvägen	43
Definition av innerstad	8	Nya Tanneforsvägen	44
Innerstad är efterfrågad	9	Sydöstra Innerstaden.....	45
Innerstad är hållbar	9	Djurgårdsgatan och sjukhusområdet.....	46
Stad tar tid och byggs av många.....	10	Malmslättsvägen och Wahlbecks	47
3. INNERSTAD SOM RÅVARA.....	11	Åbylund-Västra Vasastaden-Gamla Gottfridsberg.....	48
4. STADENS STRUKTUR.....	13	Vasastaden	49
Ledord.....	13	Steninge-Södra Tornby.....	50
Utvecklingsstrategier	14	7. HANDLINGSPROGRAM.....	51
Stadsbyggnadsprinciper.....	16	8. MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING.....	56
5. STADENS INNEHÅLL	19	Sammanfattning av planen och dess miljökonsekvenser.....	56
Bostäder är basen i en levande stad	19	Komplettering till miljökonsekvensbeskrivning för <i>Översiktsplan för staden Linköping</i>	57
Stadens roll som handelsplats.....	20	Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning	58
Kontor bidrar till stadslivet.....	21	Nollalternativ och alternativ utformning	59
En aktiv innerstad ger många besökare	22	Nivå, osäkerhet och kunskapsunderlag.....	59
Mötesplatser i det offentliga rummet.....	23	Beskrivning av eventuell betydande miljöpåverkan.....	60
Hållbara förflyttningar.....	24	Uppföljning av eventuell betydande miljöpåverkan	65
Kultur som drivkraft för stadsutveckling	27	9. RIKSINTRESSEN I DEN UTVIDGADE INNERSTADEN	67
Idrott och rekreation.....	29	SAMMANFATTNING.....	76
Plats för utbildning.....	30	KOMMUNFULLMÄKTIGES ANTAGANDEBESLUT	78
Sjukhus, vård och omsorg	31	LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE.....	80
Stad tar tid	32	UTVECKLINGSSTRATEGIER	86

1. Inledning

Syfte

Syftet med *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* är att hantera frågor om fortsatt utveckling av Linköpings innerstad utifrån ett helhetsperspektiv. Avsikten är att genom strategisk fysisk planering, möjliggöra en utveckling som bidrar till en attraktiv, konkurrenskraftig och hållbar stad.

Utvecklingsplanen ska:

- ge riktning för kommande beslut, projekt och planer
- utgöra stöd för dialog i stadsutvecklingsprocesser
- främja ett brett engagemang och ansvarstagande hos alla berörda parter
- utgöra styrdokument för samhällsbyggnadsprojektet C Linköping

Avgränsning

Den geografiska avgränsningen för *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* utgår dels från vilka områden i Linköping som bedöms rymma innerstadskvaliteter idag, dels vilka områden som bedöms kunna utveckla innerstadskvaliteter i framtiden. Bedömningen har gjorts mot bakgrund av områdenas geografiska läge och deras karaktär. Det område som i utvecklingsplanen benämns som innerstad är därmed inte detsamma som det administrativa området Innerstaden.

Utvecklingsplanen utgör en del av Linköpings kommuns översiktsplanering och därför berörs sakfrågor på en översiktlig nivå. Utvecklingsplanen har karaktär av ett visionsdokument och anger programkrav för utvecklingen av innerstaden. Nästa detaljeringnivå avses hanteras inom ramen för de fördjupade översiktsplaner, utredningar och program som ingår i det handlingsprogram som beskrivs i utvecklingsplanens avslutande kapitel.

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad har samma utgångspunkt avseende

folkmängd och tidsperspektiv som *Översiktsplan för staden Linköping*, det vill säga att kommunens folkmängd ska öka till 170 000 invånare men att det även finns en utblick mot 200 000 invånare. Enligt prognoser kan en folkmängd på 120 000 invånare i staden uppnås omkring år 2025.

Planstatus

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad är formellt ett tillägg till *Översiktsplan för staden Linköping* (antagen av kommunfullmäktige 2010). De båda dokumenten kommer tillsammans att vara vägledande för framtida utveckling av innerstaden. Utvecklingsplanen innehåller visioner, strategier och förhållningssätt för Linköpings innerstad och har en hög överensstämmelse med markanvändningen i *Översiktsplan för staden Linköping*.

2014 genomförde Trafikverket en *Komplettering till järnvägsutredningen Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen-Glyttinge*. I kompletteringen utökades utredningen och korridoren för Ostlänken till att beröra hela passagen genom Linköpings stad. Trafikverket har våren 2016 inte lämnat slutrapport för den kompletterade järnvägsutredningen. En utgångspunkt för *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* är den rangordning för önskad lösning av järnvägen som kommunfullmäktige beslutade 2014. Detta innebär att det finns skillnader mellan *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* och *Översiktsplan för staden Linköping*, dessa är:

- *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* utgår från den rangordning för önskad lösning av järnvägen genom centrala Linköping som kommunfullmäktige beslutade 2014. Det vill säga att Ostlänken och Södra Stambanan i första hand går i tunnel genom centrala Linköping.
- I *Översiktsplan för staden Linköping* pekas Steninge (beteckning V14) ut som utvecklingsområde för icke störande verksamheter. På lång sikt görs bedöm-

ningen att området bättre lämpar sig som ett utvecklingsområde för innerstaden. Området ligger inom järnvägskorridoren i *Kompletterande järnvägsutredning Ostlänken, genom centrala Linköping*.

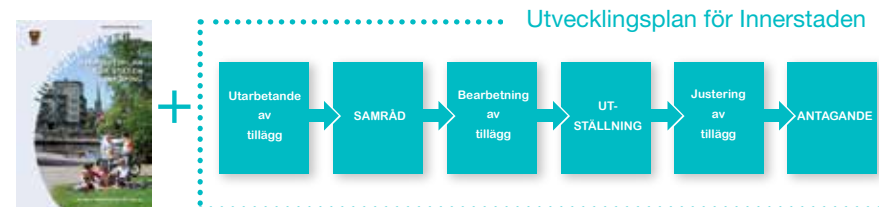
- I *Översiktsplan för staden Linköping* redovisas Industrigatan som en yttre ring. I *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* har denna funktion flyttats utåt och Tornbyvägen redovisas istället som en yttre ring. Detta kommer att utredas närmare i den trafikplan som Linköpings kommun för närvarande arbetar med.
- I *Översiktsplan för staden Linköping* redovisas Wahlbecks industriområde som ett område där befintlig mark- och vattenanvändning ska bibehållas. Efter antagandet av översiktsplanen har området utretts ytterligare och mot bakgrund av detta beskrivs området i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* som möjligt att utveckla till en företagspark med en blandning av verksamheter, bostäder och service.

Utveckling av Linköpings innerstad är central för stadens och regionens utveckling. Därför är det viktigt med ett beslut för hur innerstaden ska utvecklas. Efter som utvecklingsplanens inriktning i stort inte är beroende av järnvägslösningen görs bedömningen att planen kan antas även innan järnvägslösning inom fastlagd korridor är avgjord.

I enlighet med bestämmelser i plan- och bygglagen kommer kommunfullmäktige att anta detaljplaner som avviker mot antagna översiktsplaner. Samråd med länsstyrelsen och Trafikverket sker alltid i planärenden inom järnvägskorridoren.

Process

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad är en del av Linköpings kommuns översiktsplanering och utarbetas i enlighet med plan- och bygglagen. Den formella planprocessen är följande:



Planprocessen.

Utvecklingsplanen har engagerat många som genom workshops och dialogmöten bidragit till planförslagets innehåll. Processen har både inför och under samrådet följts av möten med kommunala förvaltningar och bolag, aktörer i samhällsbyggnadsprocessen och medborgare.

Läsanvisning

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad innehåller vision och strategier för utveckling av Linköpings innerstad. Utvecklingsplanen innehåller också fakta och resonemang om stadsutveckling generellt och om Linköping och Linköpings innerstad specifikt. De inriktningar som finns angivna i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* är sammanfattningar och förtydliganden av vad som beskrivs i löptexten.

Illustrationerna i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* är schematiska och ska inte tolkas definitivt. Exakt avgränsning av de områden som visas på kartor och ortofoton i utvecklingsplanen kommer att definieras i senare planeringsskeden.

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad utgör ett tillägg till *Översiktsplan för staden Linköping*. Översiktsplanen finns att läsa på Linköpings kommuns hemsida.

2. Mer och bättre innerstad

I följande kapitel beskrivs den övergripande visionen och målsättningen för utveckling av Linköpings innerstad. Även den idémässiga bakgrunden beskrivs.

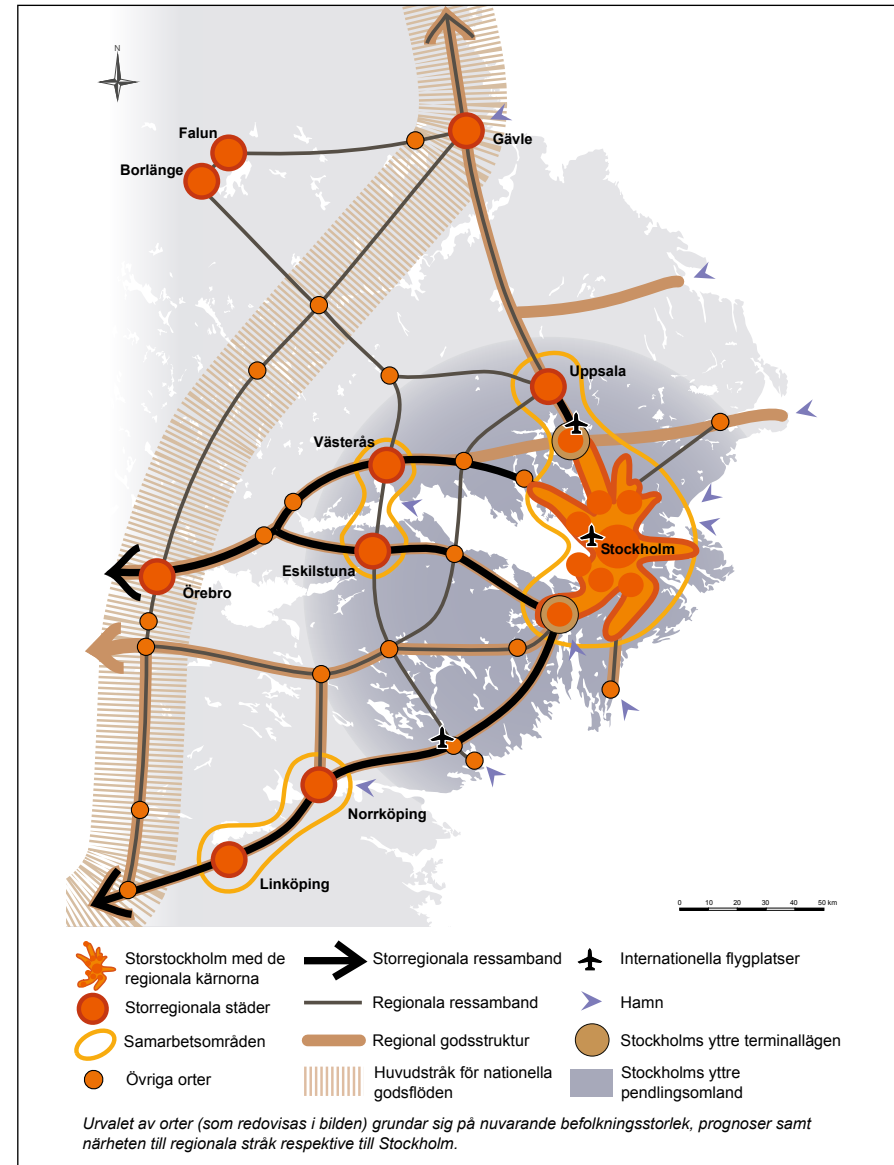
Vision – Mer och bättre innerstad

Den övergripande visionen för utveckling av Linköpings innerstad är *mer och bättre innerstad*. Visionen grundar sig i insikten att Linköpings innerstadskvaliteter har en avgörande betydelse för stadens attraktivitet, konkurrenskraft och hållbarhet. Visionen stöds också av den inriktning som anges i gällande översiktsplan för Linköping, som innebär att staden ska utvecklas till en tätare och mer sammanhållen stad som erbjuder människor goda livskvaliteter. Detta sätter fokus på den befintliga stadsbebyggelsen och på hur befintliga stadsdelar kan förenas med varandra.

Planering för en höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Linköping, Ostlänken, pågår. Ostlänken kommer att stärka Linköpings position både i Östgötaregionen och i en utvidgad storstadsregion. Denna utveckling innebär många fördelar för Linköping och är samtidigt en konkurrensmässig utmaning.

I Sveriges storstadsregioner råder det brist på innerstäder med en historisk stadskärna. I Stockholmsregionen med över 2 miljoner invånare finns bara sex stadskärnor även om den minsta – Vaxholm – räknas in. I en större region, från Uppsala till Linköping, finns det bara fjorton stadskärnor.

En stad med en historisk stadskärna som integreras och blir tillgänglig i en storstadsregion, får därför ett speciellt värde. Rätt hanterad blir innerstaden en potential för utveckling – en råvara i kunskapssamhället där livsmiljö i vid mening är avgörande för privata val av bosättning och utbildning samt för näringslivets investeringsbeslut. En stark innerstad är därför viktig för hela kommunens utveckling.



Ostlänken kommer att stärka Linköpings position både i Östgötaregionen och i en utvidgad storstadsregion. RUF 2010.

Målsättning – En utvidgad innerstad

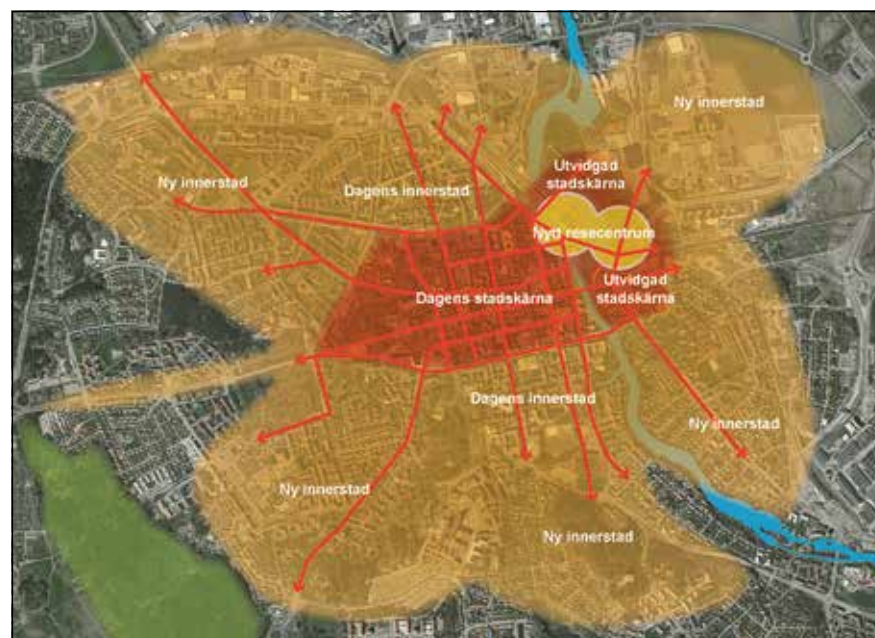
Linköping växer. Antalet invånare har just passerat 150 000. Utgångspunkten i gällande översiktsplan för staden är 170 000 kommuninvånare med en utblick mot 200 000. För att främja en sådan tillväxt krävs att Linköpings innerstad utvecklas i enlighet med visionen *mer och bättre innerstad*, eftersom denna bidrar till att göra staden attraktiv, konkurrenskraftig och hållbar. Ambitionen att växa till 200 000 invånare gör det rimligt att sträva efter att 150 000 människor bor i staden, varav 50 000 bor i områden med innerstadskvaliteter.

Idag bor drygt 20 000 människor i Linköping i områden med innerstadskvaliteter. Ambitionen att den framtida innerstaden ska rymma 50 000 boende förutsätter en utvidgning av innerstaden. Fler stadsdelar behöver integreras i innerstaden genom att befintliga innerstadskvaliteter förstärks och nya tillförs. För att uppnå detta är det viktigt att visionen *mer och bättre innerstad* präglar alla projekt som berör innerstaden och dess gränsområden. Utökningen med 30 000 invånare sker dels genom att nya bostäder uppförs och dels genom att innerstaden utvidgas så att fler av dagens befintliga områden får innerstadskvaliteter. Redan idag bor det cirka 30 000 människor i det område som omfattas av den framtida utvidgade innerstaden.

Definition av innerstad

Begreppet innerstad är direkt kopplad till innerstadskvaliteter och skapas både av stadens form och dess innehåll. Innerstadskvaliteter kan definieras som de positiva värden som uppstår i ett samspel mellan gator, byggnader, torg och parker å ena sidan och människors aktiviteter å den andra. Aktiviteterna är bland annat boende och verksamheter så som kontor, handel och service. En ytterligare aktivitet är människor i rörelse i de offentliga rummen, i form av transporter av varor och människor till fots, på cykel, i buss eller bil. En levande stadsgata kännetecknar innerstaden.

Innerstadskvaliteter skapas genom principer som funnits i århundraden och som vi har lärt oss uppskatta. Principerna har sitt ursprung i effektivast möjliga användning av marken. Detta innebär helt kort att husen placeras framme vid



Ambitionen är att en utvidgad innerstad ska ge möjlighet till boende för 50 000 invånare.

gatan, att portar och entréer vänds mot gatan och att verksamheter lokaliseras till bottenvåningen. I lägen med större kommersiellt tryck kan naturligtvis hela byggnaden fyllas med verksamheter eller handel. Gatorna formas som ett kontinuerligt nät utan återvändsgränder eller andra begränsningar och barriärer. De leder vidare ut i periferin, skapar orienterbarhet och kopplar innerstaden till stadens ytterområden. Utblickar mot omgivande landskap eller fram mot viktiga målpunkter skapar också orienterbarhet och en känsla av tillgänglighet. Byggnader bildar en ram runt kvarterets gård. Gården blir det privata och tysta rum som spelar en viktig roll för boendekvaliteter.

Kännetecknande för innerstad:

Form

- Täthet och variation
- Sammanhängande gatunät
- Tydliga gaturum med entréer mot gatan
- Medvetet formgiven relation mellan gatans bredd och husets höjd
- Tydligt definierade torg, platser och parker
- Lokaler för olika verksamheter i bottenvåningar

Innehåll

- Innehåller målpunkter för alla
- Blandade funktioner - bostäder, arbetsplatser, handel, kultur och service
- Olika trafikslag i gaturummen



direkt kopplat till ett starkt intresse för att bo, vara verksam och bygga i innerstadsmiljöer. Innovationskraften och den ekonomiska tillväxten i städer kan också betraktas som indikatorer på att innerstadskvaliteter idag är efterfrågade.

Konsultföretagen Evidens och SpaceScape har gjort en analys och funnit att sju stadsbyggnadskvaliteter genererar 90 % av priset för en bostad. Dessa sju kvaliteter är: närhet till City; tillgång till spårstation; tillgång till gång- och gatunät; tillgång till urbana verksamheter; tillgång till park; närhet till vatten och kvartersform. 90 % av de dessa kvaliteter har med täthet att göra. Tätheten består av boendetäthet, arbetandetäthet och entrétäthet. Ovan nämnda kvaliteter har stor likhet med de innerstadskvaliteter som definieras i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*.

Innerstad är efterfrågad

Att innerstadskvaliteter idag är efterfrågade är tydligt i många sammanhang. Såväl internationellt som nationellt har urbaniseringen ökat kraftigt under de senaste 100 åren. Människor flyttar till städer i större utsträckning än tidigare, framförallt till storstäder eller storstadsregioner. Människor bor också kvar i städer i större utsträckning än tidigare. Att innerstadskvaliteter är efterfrågade avspeglas bland annat i bostadspriser, i priser för verksamhetslokaler och i markpriser. Detta är

Innerstad är hållbar

Flera av de faktorer och förhållanden i en stad som bidrar till att skapa innerstadskvaliteter bidrar också till att göra staden långsiktigt hållbar. Några av de mest betydelsefulla faktorerna är tätheten i den fysiska strukturen och tätheten av aktiviteter och av människor samt variationen i den fysiska miljön och blandningen av verksamheter. Att bygga tätt ger större möjligheter att bevara jordbruksmark

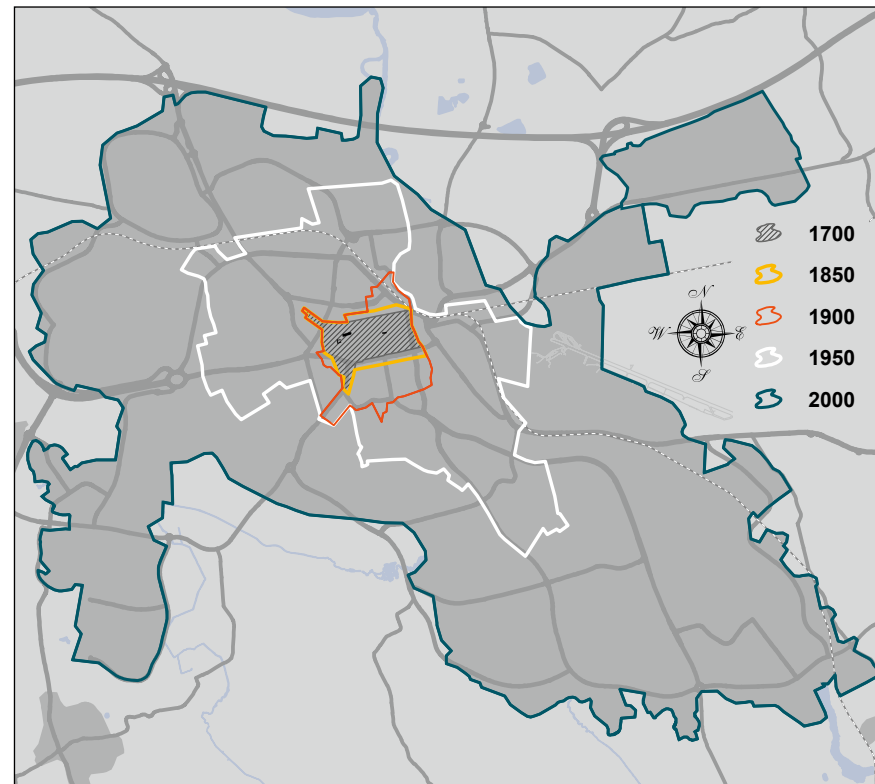
och naturmark än om staden byggs glest, vilket är positivt med hänsyn till bland annat matproduktion, ekosystem och folkhälsa. En tät stad innebär också ett effektivt utnyttjande av tekniska system och trafiksystem, vilket är såväl ekonomiskt som ekologiskt fördelaktigt. En tät, variationsrik och blandad stad gör det även möjligt att tillgodose behoven av service på ett effektivt sätt, exempelvis vad gäller skola och sjukvård. Även behovet av kollektivtrafik kan tillgodoses på ett mer effektivt sätt i en tät stad eftersom underlaget är mer koncentrerat. Detta är gynnsamt med avseende på sociala och ekonomiska aspekter. Dessutom rymmer en tät stad ett större utbud av kultur och kommers eftersom underlaget är mer koncentrerat än i glest byggda städer, vilket är positivt utifrån både ett socialt, kulturellt och ekonomiskt perspektiv. I en tät, variationsrik och blandad stad ges även större utrymme för möten mellan människor, vilket gynnar bland annat det sociala, kulturella och ekonomiska utbytet i staden. En sådan stad främjar också tillgängligheten genom att fler människor får tillgång till olika typer av miljöer och funktioner, vilket ligger i linje med ambitionen att skapa en stad som är till för alla.

Stad tar tid och byggs av många

Linköpings stad har växt fram under lång tid. Stads kärnan är resultatet av en månghundraårig utveckling. Gatunätet i stads kärnan är en kombination av medeltida gatusträckningar och det mer rätlinjiga gatunät som anlades efter den stora branden år 1700. När Linköping ska utvecklas i enlighet med visionen *mer och bättre innerstad* är de historiska spåren i stads kärnan en förutsättning.

Genom sin framväxt är Linköping ett tydligt exempel på att det tar tid att skapa stad och stads kvaliteter. Staden blir en spegling av såväl historiska skeenden som samtida projekt och framtida planer. Skapandet av *mer och bättre innerstad* i Linköping sker genom både små och stora beslut nu och i framtiden.

En stad är ett gemensamt ansvar. Innerstadskvaliteter kan inte skapas av enskilda aktörer utan är något som utvecklas och förvaltas av många parter i samverkan. För att nå framgång krävs gemensamma visioner, förhållningssätt och riktlinjer för det ständigt pågående arbetet med stadens utveckling. Alla projekt och idéer om bebyggelse, gator, kollektivtrafik med mera måste ses i relation till hur de bidrar till att skapa innerstadskvaliteter. Detta sätter fokus på mellanrum-



Stadens årsringar.

men, både fysiska mellanrum i staden och gränsområden mellan olika verksamheter, förvaltningar och huvudmannaskap. För att projekt ska bli större än sig själva och bidra till att stärka stads kvaliteter måste utgångspunkten skifta från att bevaka egna intressen till att bidra till en gemensam helhet.

3. Innerstad som råvara

Dagens innerstad är en värdefull råvara för utveckling av hela staden, kommunen och regionen. För att kunna uppnå visionen mer och bättre innerstad i Linköping krävs att stadens befintliga kvaliteter tas tillvara och att dess utmaningar hanteras. I följande kapitel ges en beskrivning av de kvaliteter som staden rymmer och stadens potentiella utveckling.

Linköping rymmer en mängd kvaliteter. En av dessa är stadens historia. Linköping är en mycket gammal stad och har därför byggnader från olika tidsepoker. I gatustrukturen finns exempel på gatudragningar från alla tidsåldrar, ända tillbaka till medeltiden, och det finns öppna platser i stadslandskapet som funnits där lika länge. Den som rör sig genom staden möter således stadens långa historia inom en sträcka av någon kilometer.

Linköpings geografiska läge utgör också en kvalitet. Linköping ligger längst söderut i en förstorad storstadsregion. Med mått som kunskap och kreativitet representerar staden dock inte en regional periferi, utan utgör en stark nod i den regionala strukturen. Närheten till Norrköping och ett utökat samarbete mellan städerna förstärker Linköpings betydelse i regionen ytterligare.

Järnvägsprojektet Ostlänken innebär att flera nya kvaliteter kommer att tillföras Linköping. Ett genomförande av Ostlänken medför att kommunikationerna mellan Linköping, Norrköping och Stockholm förbättras, och med en fullt utbyggd höghastighetsjärnväg även mellan Linköping, Göteborg och Malmö. Om Ostlänken förläggs i tunnel, vilket Linköpings kommun arbetar för, skapas dessutom helt nya möjligheter till stadsutveckling i de östra delarna av Linköping. Detta bedöms inverka positivt även på utvecklingsmöjligheterna i övriga delar av staden. De möjligheter till stadsutveckling som ett genomförande av Ostlänken innebär är unika och bör förvaltas väl.

Möjligheten till ett enkelt vardagsliv med exempelvis närhet mellan boende och arbetsplats och tillgång till stadsnära natur är en tillgång i Linköping.



Östra strandpromenaden.

Linköping rymmer verksamheter som kännetecknar en stor stad. Här finns ett universitet, ett universitetssjukhus, domkyrka, slott, stora industrier av nationell betydelse, ett mångfasetterat näringsliv samt ett rikt utbud av handel och kultur. Staden är dessutom mångkulturell, här bor, studerar och arbetar människor ifrån hela världen.

Stångån Kinda kanal passerar genom Linköpings stad. Vattendraget har grundlagt stadens läge med passager och broar för korsande vägar. Ändå är Stångån Kinda kanal idag en outnyttjad resurs. Vattnet och stråken kan erbjuda innerstaden så mycket mer kvaliteter för rekreation, besöksnäring, evenemang, boende och stadsliv. Genom att integrera Stångån Kinda kanal som ett samlande stadsrum och utvidga innerstaden öster om vattnet kan denna möjlighet tas tillvara.

Stadslivet och den stadsbebyggelse som kan anses ha verkliga innerstadskvaliteter är starkt koncentrerad till de mest centrala delarna av Linköping. För att vara en stad med över 100 000 invånare har Linköping en relativt liten innerstad. Idag präglas innerstaden och intilliggande stadsdelar av en tydlig uppdelning i delområden. Det finns också ett antal odefinierade gränsområden utan innerstadskvaliteter. Detta innebär en betydelsefull resurs för utvidgningen av Linköpings innerstad. Otydliga gränser och uppdelade områden gör det möjligt att utvidga innerstaden genom att bygga bort barriärer, skapa möjlighet för nya rörelser och utveckla stråk som förbinder stadsdelarna. Framgång i utvecklingen av Linköpings innerstad bygger på en successiv process där befintliga områden med innerstadskvaliteter förnyas och nya områden med innerstadskvaliteter läggs till. Linköpings innerstad har potential att utvidgas i flera geografiska riktningar.



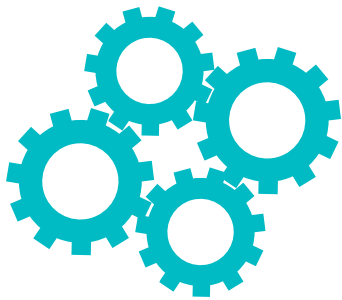
Utveckling av Linköpings innerstad sker genom att tillvarata den potential till utvidgning som finns i alla riktningar.

4. Stadens struktur

Med utgångspunkt i Linköpings innerstads befintliga kvaliteter och potential för utveckling beskrivs i följande kapitel ledord, utvecklingsstrategier och stadsbyggnadsprinciper för utveckling av mer och bättre innerstad.

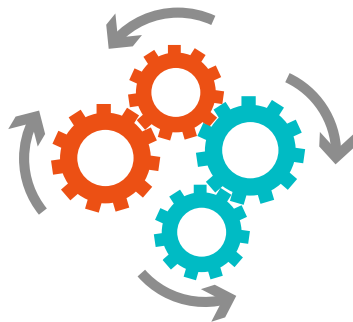
Ledord

För utveckling av Linköpings innerstad har fyra ledord definierats:



FÖRENA

– Genom att förena innerstadens olika delområden med varandra och med omgivande stadsdelar skapas en större och mer sammanhållen innerstad. Förening kan ske till exempel genom en utveckling av gränsområden som idag fungerar som barriärer och skiljer delområden från varandra eller genom en utveckling och förstärkning av befintliga stråk som går genom flera stadsdelar.



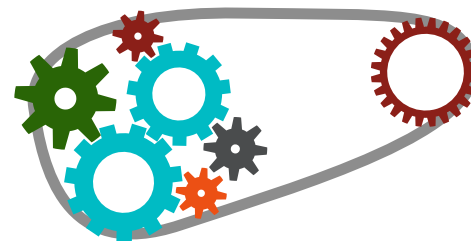
BLANDA

– Genom att i varje förändring av innerstaden överväga vilka funktioner som saknas och vad som behöver tillföras kan befintliga stads-kvaliteter förstärkas och nya tillföras. Målet är att uppnå en blandning av olika funktioner inom varje delområde. Detta kräver bland annat insikt om drivkrafter och villkor för etablering av olika typer av verksamheter.



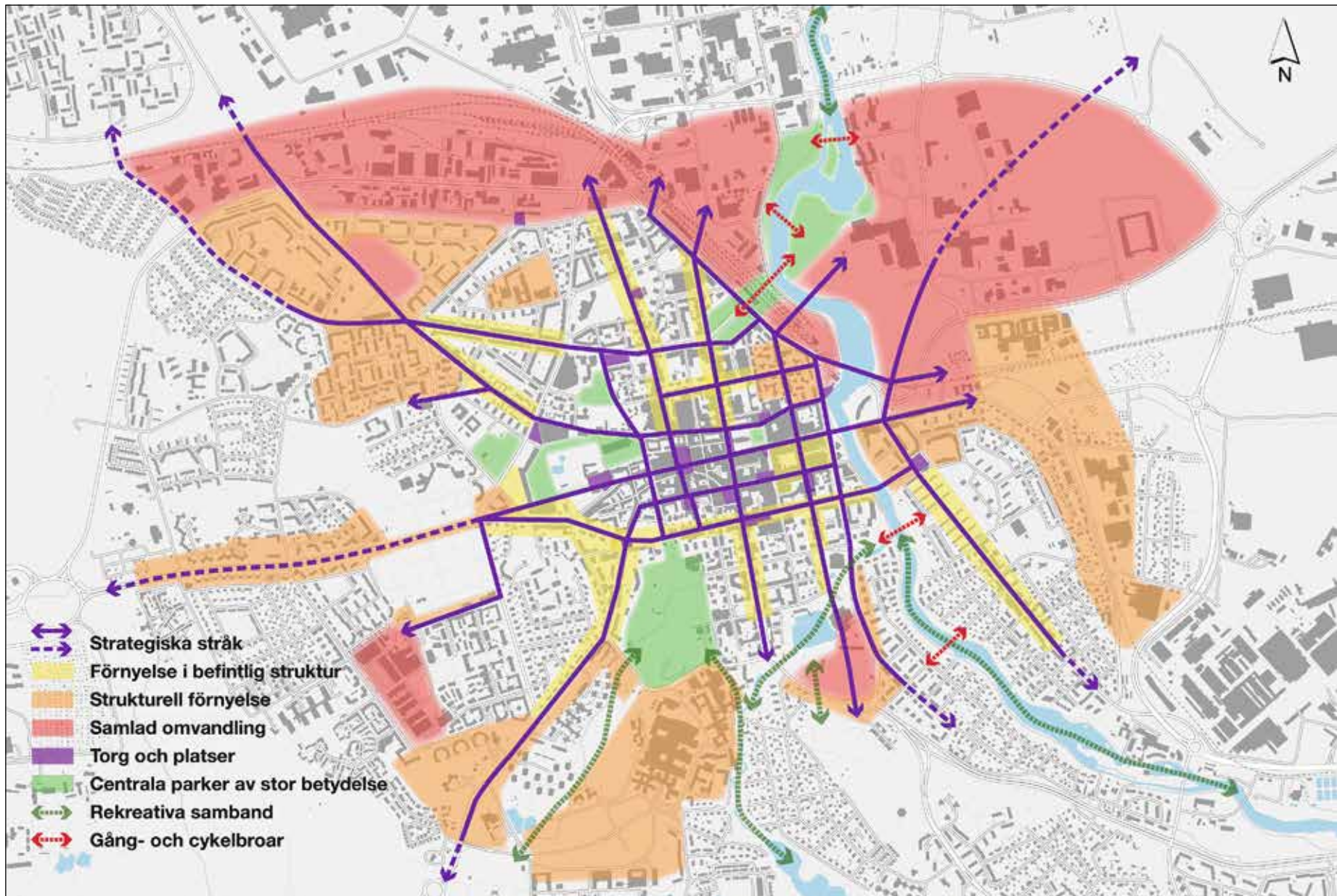
FÖRNYA

– Att förändra befintliga byggnader, stadsrum och verksamheter eller skapa nya bidrar till en förnyelse av innerstaden. Denna förnyelse är en viktig del av utvecklingen av innerstaden. Förnyelsen ska alltid göras utifrån ett helhetsperspektiv och främja möjligheten att stärka befintliga innerstadskvaliteter och tillföras nya.



KOPPLA

– En levande och aktiv innerstad förutsätter väl fungerande kopplingar med den omgivande staden och regionen. Kopplingarna kan bestå av tydliga cykelstråk, kollektivtrafknät och angoringspunkter för biltrafiken. Goda kopplingar ökar accessen till staden.



Utvecklingsstrategier

Följande strategier har definierats för utveckling av Linköpings innerstad, dessa beskrivs i karta till vänster och i tillhörande text nedan.



STRATEGISKA STRÅK

Städer har traditionellt utvecklats utifrån strategiskt betydelsefulla stråk och mötesplatser. De är bärande element i staden.

Utvecklingen av Linköpings innerstad föreslås koncentreras kring ett antal sådana strategiska stråk. Dessa är viktiga för att förena innerstadens stadsdelar. Stråken stärks genom att de förses med exempelvis målpunkter, verksamheter och ny bebyggelse. Utvecklingen av stråk är ett verktyg för stadsbyggandet, för att förena utvecklingen av gränsområden och större omvandlingsområden med befintlig innerstad. Det är därför viktigt att utvecklingen av stråk sker innan eller samtidigt som utvecklingen av gränsområden och större omvandlingsområden. Ett exempel på ett strategiskt stråk är Platensgatan som kopplar planerad bebyggelse i Övre Vasastaden och Steninge med innerstadens centrala delar. Stråken ska koppla gamla och nya målpunkter och mötesplatser. Exempel på sådana är kulturbyggnader, samhällsservice, parker, offentliga platser och kommunikationspunkter. Inriktningen är således att samla aktiviteter och rörelser i huvudstråk för att koncentrera stadslivet och ge ett bättre underlag för butiker, caféer och andra verksamheter. Stråken bidrar på så sätt till en aktiv och upplevelserik stadsmiljö, vilket också är viktigt för att förstärka innerstadens konkurrenskraft i förhållande till externhandeln. Intressant vore att ge stråken olika identitet genom att utveckla dem med olika karaktär och innehåll som tar utgångspunkt i stadsdelens karaktär och befintliga kvaliteter.



FÖRNYELSE I BEFINTLIG STRUKTUR



STRUKTURELL FÖRNYELSE



SAMLAD OMVANDLING

Utvecklingen av Linköpings innerstad omfattar både utveckling av områden som redan idag definieras som innerstad och utvidgning

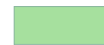
av innerstaden. Inom vissa områden handlar det om förnyelse i form av kompletteringar i befintlig struktur, inom andra områden om förnyelse av

själva strukturen. Inom vissa delar av staden handlar det om genomgripande omvandling av större områden. I samband med förnyelse och omvandling är det viktigt att all planering och alla åtgärder görs med ambitionen att utveckla befintliga innerstadskvaliteter och tillföra nya för att på så sätt bidra till *mer och bättre innerstad*.

I utvecklingen ska möjlighet skapas att enkelt röra sig mellan stadsdelar och flera stadsdelar förenas till en utvidgad innerstad. Samtidigt ska utvecklingen ske utifrån varje stadsdels förutsättningar och karaktär.



TORG OCH PLATSER



CENTRALA PARKER AV STOR BETYDELSE



REKREATIVA SAMBAND



GÅNG- OCH CYKELBROAR

Vid utvecklingen av Linköpings innerstad är stadens offentliga rum, så som torg, platsbildningar, parker och rekreationsområden,

viktiga komponenter. Dessa rum är en gemensam resurs som tillhör alla människor i staden, såväl boende som verksamma och besökande.

Stadens torg ska kunna erbjuda plats för olika funktioner, exempelvis marknader, tillfälliga evenemang, uteserveringar och sittplatser samt ge utrymme för att lösa praktiska behov, som varuleveranser, etc. Olika torg i Linköpings innerstad bör ges olika karaktär och identitet.

Befintliga parker och rekreationsytor i Linköpings innerstad ska utvecklas till kvalitativa och lättillgängliga platser och nya parker och rekreationsytor kan behöva tillföras. I kartan redovisas de centrala parker av stor betydelse som redovisas i *Översiktsplan för staden Linköping*. Parker, rekreationsytor och torg avses utredas vidare inom ramen för *Linköpings mötesplatser – strategier för innerstadens torg och parker* som Linköpings kommun för närvarande arbetar med.

Rekreativa stråk, som Stångå- och Tinnerbäcksstråket, binder samman innerstaden med ytterområdenas större strövområden, stadsskogar och stadsnära naturmiljöer utanför innerstaden.

Gång och cykelbroar bör skapas i strategiska lägen över Stångån Kinda kanal för att möjliggöra en utvidgad innerstad och knyta innerstadens olika stadsdelar till varandra.

Stadsbyggnadsprinciper

Utvecklingsplanens stadsbyggnadsprinciper utgår från tre byggstenar. Principerna är hämtade från det klassiska europeiska stadsbyggandet:

- Kontinuerligt gatunät
- Torg och parker
- Byggnader

KONTINUERLIGT GATUNÄT

Gatunätet är stadens sammanhållande system och det riktigt långsiktiga systemet. Det förväntas hålla i hundratals år. Gatunätet är den struktur som staden erbjuder för förflyttning av såväl fordon och varor, som människor. Kontinuiteten i gatunätet är viktig för att säkerställa god tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet. Stadens gator ska vara öppna för alla. På så sätt blir hela staden tillgänglig genom att nätet binder ihop stadens alla delar och invånare.

Det kontinuerliga gatunätet lägger grunden för en flexibel utveckling av staden. Med en övergripande rationell gatunätsstruktur kan byggnader inom strukturen byggas om och förändras efter hand utan att det övergripande nätet behöver ändras. Gatunätet anger den ekonomiska spelplanen för stadens utveckling genom att avgränsa och därmed reglera storleken på kvarter och fastigheter.

TORG OCH PARKER

Torg och parker är, tillsammans med gatorna, stadens offentliga vistelseytor. De kan utformas på många olika sätt och fungera för torghandel, uteserveringar, evenemang, spontana konsthappenings, möten, vila eller annat utifrån medborgarnas behov. Det gemensamma för dem är att de fungerar som platser för rekreation och möten. De bidrar till staden som god livsmiljö och staden som mötesplats.

Linköpings mötesplatser ska stimulera till att gå, promenera och cykla för att bland annat bidra till god hälsa. Stadens torg och parker ska också bidra till att bryta segregationen genom att utgöra intressanta målpunkter för alla invånare. Torg och parker ska utformas med målsättningen att skapa en intressant helhet och hög arkitektonisk kvalitet.



Konceptuella idéer från workshop kring utveckling av Drottninggatan som strategiskt stråk.



BYGGNADER

Stadens byggnader ramar in gator, torg och parker. Byggnaderna rymmer också de verksamheter och funktioner som driver stadens ekonomi och utveckling. Huvuddelen av byggnadsbeståndet i Linköpings innerstad ska placeras utmed gatorna i kvarter. Fasadutformningen är av stor betydelse för upplevelsen i gaturummet. Några byggnader placeras fritt i ett omgivande parkrum eller annan öppen yta, men de utgör undantag. Dessa byggnader innehåller företrädesvis verksamheter av mer offentlig karaktär som skolor, huvudkontor, förvaltningar och dylikt.

När innerstaden utvidgas kommer lägen som i det kortare perspektivet inte är aktuella för lokaler på längre sikt kunna bli intressanta lokallägen för att öka gatans stadsliv. Byggnader i den expanderande innerstaden behöver därför byggas med flexibilitet så att bottenvåningar kan börja som bostäder och utvecklas till lokaler.

Stadsbyggnadsprinciper

- Byggnader placeras i gatuliv
- Entréer vänds mot gatan
- Lokaler för verksamhet i bottenvåningarna (bokaler)
- Medveten formgiven relation mellan husens höjd och gatans bredd
- Särskilt viktiga byggnader kan placeras fristående
- Flera fastigheter inom varje kvarter bidrar till en omväxlande och uttrycksfull stadsmiljö
- Byggnader, torg och parker samt infrastruktur ska utformas med arkitektonisk kvalitet och långsiktighet
- Effektivt markutnyttjande – lokaler ska samordnas och samnyttjas



Magasinstorget, Snickaregatan.



Drottninggatan.

5. Stadens innehåll

En levande innerstad är beroende av sitt innehåll, vilket skapas av de aktiviteter, verksamheter och funktioner som återfinns i stadens byggnader och offentliga rum. I detta kapitel beskrivs stadens innehåll på en övergripande nivå. Utöver detta finns en mängd andra aktiviteter, verksamheter och funktioner som också bidrar till staden liv.

Bostäder är basen i en levande stad

En väl fungerande bostadsmarknad är en viktig förutsättning för stadens tillväxt och välfärd. Linköping växer vilket ställer ökade krav på byggnation av fler bostäder. Ambitionen är att den framtida innerstaden ska rymma 50 000 boende. Ytterligare bostäder och boende är en förutsättning för att utvidga innerstaden och skapa ett aktivare stadsliv. Nya bostäder behöver byggas både i större nybyggnadsområden och i form av större och mindre komplettering i befintliga miljöer. Innerstaden ska rymma boendetyper för olika perioder i livet och för olika familjekonstellationer. Innerstadens bostäder ska bidra till att skapa en blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer. Fler studentlägenheter och smålägenheter behöver tillföras i utvecklingen av Linköpings innerstad. Möjligheter till kvarboende i befintligt bostadsbestånd ska utvecklas. I de tillkommande bostäderna ska trygghetsbostäder och bostäder för personer med funktionsnedsättning ingå. Vid större nybyggnadsprojekt skapas möjlighet till flyttkedjor vilka påverkar även det befintliga bostadsbeståndet. Renoveringar såväl som om- och tillbyggnader i det befintliga beståndet ska bemötas positivt. Ombyggnad kan vara nödvändig för att behålla och utveckla bostädernas attraktionskraft. I utvidgningen av befintlig innerstad skapas nya bostäder i och intill områden med befintliga bostäder. Detta bidrar till att skapa områden med varierade boendekostnader. Boendeparkering i innerstaden löses under jord eller genom parkeringsfriköp i gemensamma parkeringsanläggningar.

Inriktning bostäder

- Skapa förutsättningar för olika upplåtelseformer och boendestorlekar
- Skapa förutsättningar för fler studentlägenheter och smålägenheter
- Utveckla möjlighet till kvarboende i befintligt bostadsbestånd
- Trygghetsbostäder och bostäder för personer med funktionsnedsättning integreras med övrig bebyggelse
- Renoveringar, om- och tillbyggnader i det befintliga byggnadsbeståndet ska bemötas positivt
- Skapa möjlighet för flyttkedjor genom nybyggnation i befintliga områden



I kvarteret Tinnerbäcken byggs för boende 55+.

Stadens roll som handelsplats

Staden är ursprungligen en handels- och mötesplats. Fortfarande är det till staden som människor kommer för att handla. Innerstadens roll som handels- och mötesplats har dock förändrats i och med bil- och digitalsamhällets utveckling. Handeln sker inte längre enbart i innerstaden utan även inom externa handelsplatser och via internet. Detta innebär både komplement och konkurrens för innerstaden.

Externhandel och köpcentrum är nu föremål för en konceptuell utveckling. Från att ha haft fokus på exponering och försäljning av varor till lägre priser i enkla lokaler handlar det allt mer om kundupplevelser. Externa handelscentrum har börjat efterlikna innerstadens funktion av mötesplats med inslag av bland annat nöjen, kultur och grönska. Denna utveckling kan ses som både en möjlighet och en risk för innerstaden. Möjligheten ligger i att trenden bekräftar betydelsen och kraften i innerstadskvaliteter. Att externa handelscentrum arbetar för att efterlikna stadens kvaliteter visar på innerstadens konkurrenskraft. Innerstadens blandade utbud av upplevelser och aktörer tillsammans med den rika kulturmiljön och mötesplatser är en styrka. Risken ligger i att stadskärnan har ett splittrat huvudmannaskap och ofta inte samma kraft i marknadsföring och möjlighet till gemensamma beslut om investeringar och drift. Olika aktörer har olika målbilder och ekonomier. Synergier skapas inte med automatik utan måste uppmonteras och implementeras.

Andra framtidstrender som framhålls av Handelns Utredningsinstitut är den integrerade handeln, med handel, bostäder och kontor nära varandra i en och samma stadsdel, samt ett ökat fokus på restauranger, service och tjänster snarare än på varor.

Handeln i innerstaden stärks av det samlade upplevelseutbudet. En blandning av kultur, handel och restauranger bidrar till den totala upplevelsen. Samtidigt skapar klustring av verksamheter som riktar sig till samma målgrupp mervärde för verksamheterna. Ett sätt att kombinera de båda är att blanda affärsverksamheter inom samma marknadssegment som till exempel en bokhandel, biblioteksfilial och ett café. Innerstaden har idag ett restaurangkluster vid Ågatan, ett kulturkluster med flera samlade kulturinstitutioner samt handeln fokuserad kring Nygatan, Tanneforsgatan och Storgatan. För att stärka besökarens upplevelse och skapa möjlighet till synergier mellan olika verksamheter bör nyetableringar i innerstaden främja en blandning av olika verksamheter.



Linköping har en tradition som stark handelsstad. Stadens handelsområden har olika karaktär och kompletterar varandra. Detaljhandeln i Linköpings city omsatte cirka 2,1 miljarder kronor år 2013. Under de senaste fem åren har detaljhandeln i Linköpings kommun ökat med 18 %, vilket är bättre än rikets utveckling på 12 %. Ökningen kan sättas samman med etableringar i externa lägen men också med de satsningar som gjorts i stadskärnan.

Linköpings innerstad bedöms ha goda möjligheter att utvecklas som handelsplats. En sådan utveckling är en förutsättning för att kunna uppfylla visionen *mer och bättre innerstad*. Utvecklingen kräver arbete med tydliga visioner, målbilder och gemensamma insatser. Organisation och kompetens för detta finns redan genom bolaget Linköping City Samverkan. En samordning av initiativ och åtgärder föreslås samlas i en affärsplan, där åtgärder, ansvar och finansiering definieras. Därigenom kan innerstaden bli en aktiv enhet som tillsammans med externt handels- och evenemangsutbud gör Linköping konkurrenskraftigt på handels- och besöksmarknaden.

Inriktning handel

- En samlad marknadsföring av stadens utbud
- Skapa fler A/B/C-lägen för handel i innerstaden
- Skapa större blandning av handel, kultur och restauranger
- Utveckla torghandeln

Kontor bidrar till stadslivet

En blandning av arbetsplatser och bostäder är en annan grundförutsättning för att skapa innerstadskvaliteter. Linköpings innerstad rymmer många arbetsplatser. En stor andel av dessa består av kontor för offentlig sektor samt finans- och företagstjänster. Arbetsplatserna bidrar till stadslivet genom att människor nyttjar stadens utbud i form av handel, restauranger och service. Moderna kontorslokaler är en viktig beståndsdel när innerstaden växer. Kvarteren kring den nya stationen kommer att vara särskilt intressanta för etablering av till exempel snabbt växande kunskapsbaserade tjänstenärings. Dessa kvarter kommer att ha regionens bästa tillgänglighet vilket är en stor fördel för etablering av arbetsplatser. För hela innerstaden gäller att mindre kontor och tjänsteföretag som har ett värde av att synas, med fördel och i större utsträckning än idag kan lokaliseras i bottenvåningar för att bidra till aktivitet och händelser i gaturummet.

Inriktning kontor

- Skapa förutsättningar för fler moderna kontorslokaler i innerstaden
- Kvarteren kring nya stationen ger möjlighet till etablering av lokaler med regionens bästa tillgänglighet
- Kontor och tjänsteföretag bidrar till aktiva gaturum genom att lokaliseras i bottenvåningar

Här visas hur man i Jönköping bidrar till aktiva gaturum genom att lokalisera kontor i bottenvåning.



En aktiv innerstad ger många besökare

Linköping som destination är inne i en stark tillväxtfas inom såväl affärsturism som privatuturism. Under 2013 omsatte turismen i Linköpings kommun 1,26 miljarder kronor i turistekonomisk omsättning. Turismomsättningen i Linköpings kommun har ökat med 48 % sedan år 2010. En aktiv innerstad med starka innerstads-kvaliteter är av stor betydelse i konkurrensen med andra städer om besökare. När staden växer finns behov av ytterligare anläggningar och platser som lämpar sig för såväl återkommande som tillfälliga evenemang. Befintliga konferensanläggningar har begränsade resurser för större arrangemang. Även fler övernattnings-möjligheter som riktar sig till olika kundgrupper behöver skapas.

Linköpings historia med värdefulla miljöer såsom Domkyrkan, Kinda kanal och den historiska stadskärnan bidrar till att göra Linköping till ett intressant besöks-mål. Som besökare i Linköping är det den samlade bilden av innerstaden du tar med dig. Blandningen av restauranger, handel och kulturutbud tillsammans med stadens utformning och liv i gatumiljöerna. För att stärka besökarens upplevelse och skapa möjlighet till synergier mellan olika verksamheter bör nyetableringar i innerstaden främja en blandning av olika verksamheter. Dagens uppdelning i kultur-, handels- respektive restaurangkluster kan successivt mjukas upp i sam-band med att innerstaden utvecklas. Att skapa förutsättningar för fler verksam-

Inriktning besöksnäring

- En samlad marknadsföring av stadens utbud
- Skapa större blandning av handel, kultur och restauranger
- Skapa förutsättningar för nya etableringar av hotell och restauranger
- Utveckla Stångårummet med fler aktiviteter
- Skapa förutsättningar för tillfälliga evenemang och permanenta upplevelser

heter vid Stångån Kinda kanal så att vattenrummet blir mer aktivt och en plats för möten och evenemang stärker Linköping som besöksmål.

Linköpings kommun har potential att utvecklas ytterligare som eventstad. I den eventstrategi för Linköping som antogs 2014 beskrivs fyra prioriterade områden för event i Linköping: kunskap och innovation, kultur och hälsa, nöje samt idrott.



Vinterljus 2011. Ett återkommande evenemang som lockar många besökare.

Mötesplatser i det offentliga rummet

De offentliga rummen i innerstaden består av parker, torg och andra publika ytor. De är en gemensam resurs som tillhör alla, såväl boende som verksamma och besökande. Det är viktigt att de offentliga rummen är tillgängliga och variationsrika, så att människor i olika åldersgrupper, med olika bakgrund, intressen och behov ska vilja använda dem.

Torgen i en stad är viktiga sociala mötesplatser. Det är väsentligt att de upplevs som välkomnande, trygga och användbara för alla människor och över dygnet alla timmar. Torgen i en stad bör erbjuda plats för olika funktioner så som marknader, tillfälliga evenemang, uteserveringar och sittplatser samt ge utrymme för att lösa praktiska behov så som varuleveranser, etc. Omgivande bebyggelse behöver innehålla funktioner som stödjer torgen som attraktiva stadsrum.

Parker och rekreationsytor i en stad är platser för sociala aktiviteter och livsmiljöer för växter och djur. De har positiva effekter för bland annat människors hälsa, mikroklimat, hantering av dagvatten och den biologiska mångfalden. Parker och rekreationsytor i Linköpings innerstad ska ge utrymme för olika aktiviteter så som picknick, promenader, sällskapslek, spontanidrott och tillfälliga evenemang. De ska också utgöra gröna oaser där människor kan ta del av till exempel blomsterprakt eller en vattenvy. I utvecklingen av parker och rekreationsytor är ett gynnsamt mikroklimat samt en blandning av funktioner för olika åldrar, tider på dygnet och årstider viktiga aspekter att utgå ifrån.

När Linköping växer och blir tätare behövs nya parker och de befintliga behöver utvecklas. Parkerna ska vara integrerade i stadsstrukturen och fungera som samlande stadsrum. De ska också ges väldefinierade gränser och entréer för att göra tydligt att de är offentliga platser. Det är viktigt att parkerna genom utformning och underhåll ges hög kvalitet, så att de inte upplevs som överbliven grönska. Större stadsparker i innerstaden föreslås utvecklas och gröna samband mellan parker stärkas. Inom innerstadens stadsdelar utvecklas ett antal mindre närparker som kompletterar utbudet och ger de boende i innerstaden god tillgänglighet till grönska. Gröna rekreativa stråk, som Stångån Kinda kanal och Tinnerbäcksstråket, binder samman innerstaden med ytterområdenas större strövområden, stadsskogar och stadsnära natur. Även mindre kvarters- och gatuplanteringar är viktiga såväl för den biologiska mångfalden som för stadens upplevelsevärden.



Stora torget.

Linköpings kommun har påbörjat arbetet med *Linköpings mötesplatser – strategier för innerstadens torg och parker*. Utformning och inriktningar för arkitektonisk utformning av stadens gator, torg och parker kommer också att behandlas i det arkitekturprogram som Linköpings kommun har påbörjat.

Inriktning mötesplatser i det offentliga rummet

- Parker och torg ska rymma flera olika aktiviteter
- Funktioner som överlappar varandra i tid på dygnet och året blandas
- Mikroklimatets betydelse för vistelsekvalitet beaktas
- Rummen utformas med avseende på kvalitet och livslängd
- Blandat utbud för olika åldrar och målgrupper eftersträvas
- Stråk ska vara tydliga och platser överblickbara
- Större stadsparker och gröna parksamband för rekreation stärks i innerstaden

Hållbara förflyttningar

Linköpings kommun har ett mål att vara koldioxidneutralt år 2025. Detta ställer krav på att skapa förutsättningar för hållbart resande. Trafikstrategi för Linköping (del av *Översiktsplan för staden Linköping*, antagen av KF 2010) anger den övergripande inriktningen att öka andelen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Andelen bilresor ska minska till 40 % från dagens 61 %. För att nå denna färdmedelsförändring krävs åtgärder som ökar attraktiviteten i att gå, cykla och åka kollektivt. En sådan åtgärd är att bygga om huvudgatorna innanför yttre ringen till stadsgator, vilket är en av huvudstrategierna i *Översiktsplan för staden Linköping*. Detta gör det enklare att välja hållbara färdmedel. Inom innerstaden är avstånden korta vilket också främjar att framförallt gå och cykla.

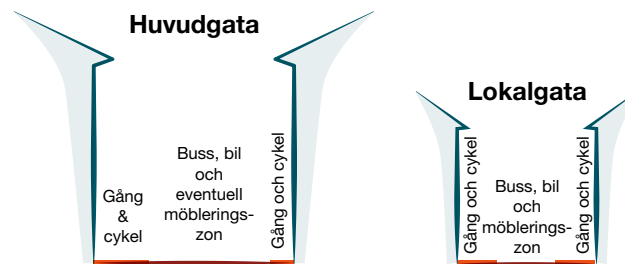
I en stad rör sig människor med en mängd olika färdmedel vilket berikar och befolkar gaturummet. Innehållet i gatan, liksom vilket eller vilka trafikslag som trafikerar olika delar av gatan, varierar. Vissa stråk i det kontinuerliga gatunätet är primära färdvägar för kollektivtrafikens fordon, vissa är främst för gående och cyklister medan andra rymmer alla trafikslag. Gatunätets trafikering av de olika trafikslagen behandlas inte i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*, utan kommer att beläggas i den trafikplan som Linköpings kommun arbetar med.

Vissa gator i Linköpings innerstad har idag sådan bredd att en omvandling med kompletterande bebyggelse kan vara möjlig, vilket skulle stärka och tydliggöra gaturummet. Kompletterande bebyggelse placeras i gatulinjen med entréer mot gatan och förbereds för lokaler i bottenvåningen.

Det kontinuerliga gatunätet i Linköpings innerstad rymmer ett nät av huvudgator, vilka utgör stommen i gatustrukturen. Huvudgatornas funktion är att vara ett naturligt vägval för person- och godstrafik mellan områden. Flertalet av huvudgatorna rymmer samtliga trafikslag – gång, cykel, buss och bil. Huvudgatornas sektion i nya innerstadsområden, och vid möjlighet till omvandling av befintliga gaturum, ska rymma ett körfält för bil och ett för buss i vardera riktningen samt plats för gång och cykel. På de huvudgator där kollektivtrafiken inte går eller är begränsad kan ett körfält i vardera riktningen tas i anspråk till möbleringszon längs gatan. Denna kan innehålla träd, cykelparkering, sittplatser, handikapparkering, lastplats, uteservering, angöring eller kantstensparkering. Vilket som är lämpligt avgörs från plats till plats. Finns inte utrymme för både kollektivtrafik och

bil är det kollektivtrafiken som prioriteras. Huvudgatorna utformas så att de inte utgör barriärer och hindrar innerstadens gränser att flyttas utåt. Det förutsätter att det tillåts att korsande gator och kopplingar skapas tvärs huvudgatorna.

Mellan de strukturerande huvudgatorna i Linköping finns ett nät av lokalgator. Lokalgatorna rymmer trafikslagen gång, cykel, bil och buss. Lokalgatans sektion ska kunna rymma ett körfält i vardera riktningen och utformas för en lägre hastighet. Lokalgatorna kan vara enkelriktade för motorfordon eller endast innehålla gångtrafik och cykeltrafik. Lokalgatorna kan även innehålla möbleringszoner med till exempel cykelparkering, uteservering, plantering eller angöring/parkering.



Princip för gatusektioner.

I de yttre delarna av Linköpings innerstad sker en övergång mellan ytterstadens högre trafiktempo och innerstadens lägre trafiktempo. All trafik ska här anpassas till de villkor som gäller på innerstadens gatunät. De olika trafikslagens anpassning kan ske olika långt in i innerstaden, beroende på respektive stråks läge och utformning. En tydlig skillnad mellan ytterstadens och innerstadens trafik är, utöver hastigheten, att man i högre utsträckning färdas i blandtrafik i innerstaden. Linköpings innerstad har hög tillgänglighet med kollektivtrafik genom att huvudstråk för bussar korsar innerstadens centrum med hållplatser i strategiska lägen. Kollektivtrafiken bidrar till att strukturera staden. Detta blir särskilt tydligt med spårväg men går också att skapa med busstrafik. Det förutsätter att gator med kollektivtrafik gestaltas som stadsgator och inte som trafikstråk. Hållplatslägen blir tillgångar i staden som bidrar till stadsliv.



S:t Larsgatan - Storgatan.

Ambitionen är att öka antalet cyklister i staden. Cyklisters framkomlighet ska vara god i innerstaden samtidigt som den ska anpassas till den samlade trafiksituationen. Cykelparkering ska lösas på ett bekvämt sätt, och placeras med hänsyn till användningen av innerstadens offentliga platser. Idag är cykelparkeringar en brist i Linköpings innerstad och de behöver bli fler.

Bilister angör Linköpings innerstad genom strategiskt placerade parkeringsanläggningar. Befintliga parkeringshus ligger mycket centralt och i takt med förtätning kan delar som idag försörjs med gatu- och markparkeringar ersättas med yteffektiva lösningar. Befintliga och nya parkeringsanläggningar nås via huvudvägnätet. Genomgående biltrafik leds utanför innerstaden och bilister till

innerstaden hänvisas med god vägvisning och ett utvecklat parkeringsledningssystem till parkeringsanläggningar och andra målpunkter. Från den parkerade bilen nås innerstadens utbud med en kortare promenad. De som bor och verkar i innerstaden ska kunna angöra sina respektive entréer. Vissa verksamheter kan vara betjänta av att ha tillgång till närliggande korttidsparkering. Detta kan i viss mån vara möjligt att lösa på innerstadens gator. För ökad tillgänglighet till innerstaden har cykelparkering, utrymme för lastning/lossning samt handikapparkering hög prioritet.

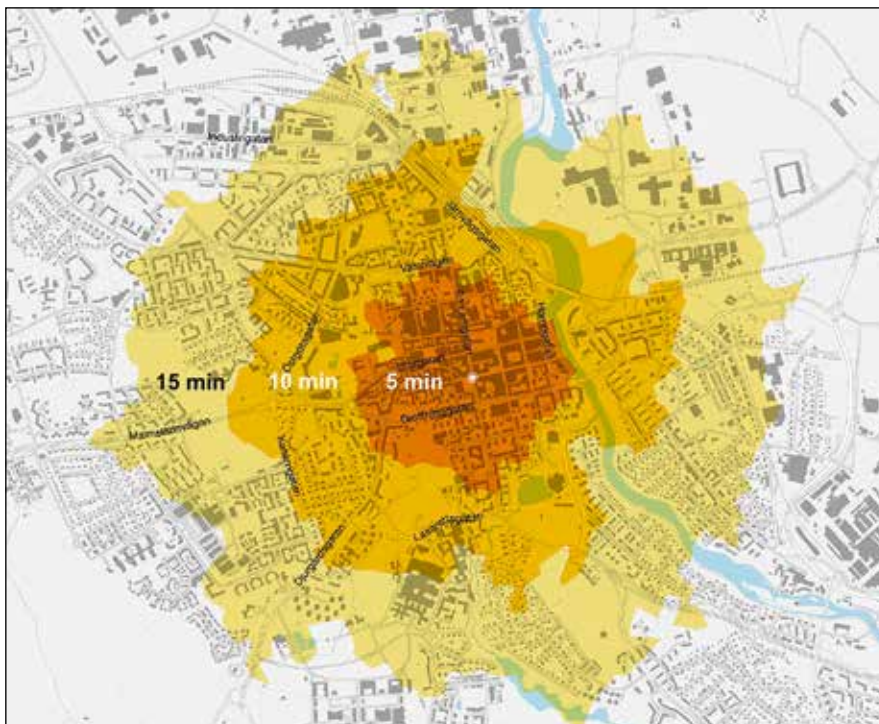
Angöringen till Linköpings innerstad medför att alla besökare oavsett hur det tar sig till innerstaden även förflyttar sig som fotgängare. Detta stödjer Linköpings kommuns ambition att Linköpings innerstad ska vara en promenadstad. Från stadens mitt är stora delar av innerstaden tillgänglig med 10 minuters promenad.



Med strategiskt placerade parkeringsanläggningar blir stadskärnan väl tillgänglig för bilister.

De gående ska ges utrymme och gaturummen ska utformas så att det är lätt, roligt och tryggt att röra sig till fots samt finns möjlighet att stanna och sitta ner. I planering och genomförande ska gångtrafik och cykeltrafik betraktas som två olika trafikslag och begreppet gång- och cykeltrafik (gc-trafik) överges. Framkomlighet med cykel ska tillgodoses utan att det sker på bekostnad av framkomligheten för de gående.

Cykelparkering, hållplatser och parkeringsanläggningar är viktiga anknäppspunkter till Linköpings innerstad och ska placeras i strategiska lägen. I anslutning till dessa ges möjlighet att skapa befolkade och attraktiva miljöer genom att samla målpunkter och skapa bra mötesplatser. Vid hållplatsen kan exempelvis väntetiden omvandlas till tid för shopping, fika, lek eller möten.



Område som nås inom 5 respektive 10 och 15 minuters promenad med utgångspunkt i Trädgårdstorget. Dagens gatunät.

En levande innerstad är beroende av sina verksamheter och därför är logistik en viktig fråga. Vid utveckling av Linköpings innerstad ska en väl fungerande logistik av varor och tjänster möjliggöras.

Linköpings kommun avser att ta fram en trafikplan för innerstaden, där en samlad och mer detaljerad översyn av trafiken kommer att redovisas.

Inriktning hållbara förflyttningar

- Sammanhängande gatunät som skapar kontinuitet och siktstråk
- Gaturum skapas med fokus på människan
- Gaturum bildas genom samspel mellan gatan och kringliggande fasader
- Gaturumproportionen – förhållande mellan gatans bredd och husens höjd – påverkar upplevelsen av gaturummet
- Gators innehåll och nyttjande av olika trafikantslag varierar inom gatunätet
- Cyklister bidrar till ett fokus på människan i gatumiljön. Goda parkeringsmöjligheter för cyklister främjar ett ökat cyklande
- Kollektivtrafikens hållplatser skapar stadsliv och är en tillgång i stadsmiljön
- Allmän parkering sker främst i parkeringsanläggningar
- Gatuparkering kan förekomma i innerstaden men efter att behovet av cykel- och handikapparkering samt lastning/lossning är tillgodosett
- En väl fungerande logistik av varor och tjänster ska eftersträvas

Kultur som drivkraft för stadsutveckling

Begreppet kultur avser i vid bemärkelse all mänsklig aktivitet. I det här avsnittet behandlas kultur inom ramen för bildkonst, arkitektur, skulptur, musik, litteratur, folkbildning och teater. Kultur är svår att gränssätta, den är både tilltalande och provocerande, utövarna är både amatörer och professionella och den utövas på ytor både inomhus och utomhus. Kultur är en viktig vardagskvalitet och till för fest.

Ett rikt kulturutbud bidrar till möten mellan människor och till en levande stad under större delar av dygnet. Kulturell hållbarhet innebär att respektera, bevara och stödja kulturell mångfald samt vårt kulturarv. Det innebär också en öppenhet för utveckling av konsten som det som är nyskapande, annorlunda samt avvikande.

I Linköping idag finns ett behov av att ytterligare synliggöra kulturutövning och spontankultur i stadsrummet. Det finns också behov av att stärka och utveckla fler mötesplatser för kulturutövare, både professionella och amatörer.

I utvecklingen av Linköpings innerstad har kulturutövandet en viktig roll. Stadsrummen ska vara öppna för alla och den spontana, fria kulturen och subkulturen ska ges utrymme och tillåtelse att agera. Stadsrum ska utformas för att tillåta och inspirera till medskapande och medagerande för både professionella och amatörer. Platser innehåll och användning tillåts variera över tid och användas av många olika aktörer. Målet är att stadsrummen används i högre utsträckning för kulturutövande som till exempel gatukonst, amatörteater, dans och filmvisningar på nätterna.

Konst i det offentliga rummet är en kulturyttring som är viktig att värna vid utveckling av Linköpings innerstad. Idag visar utbudet av offentlig konst i Linköping både på bredd och djup och att såväl samtidskonst som konsthistoria har ett stort värde. Detta är en betydelsefull utgångspunkt även vid arbete med att uppnå visionen *mer och bättre innerstad*.

Byggnader för kulturutövning är målpunkter som bidrar till stadsrummets liv och rörelse. Placeringen av dessa målpunkter i förhållande till stråk är avgörande, särskilt då flera av dem har en regional betydelse. Att integrera kulturarenor med övriga delar av staden och inte skapa ensidiga kluster är också viktigt för stadsrummets liv och rörelse. I mötet mellan olika aktörer och funktioner uppstår syner-



Konst i park. Trädgårdsföreningen 2009.

gier och nya idéer. Utvecklad samverkan mellan professionella aktörer, institutioner, kommunen, amatörer och det fria kulturlivet kan öka kulturutövandets närvaro i staden.

En stad behöver ett basutbud av kulturarenor för stadens invånare. Därutöver behöver den stora staden erbjuda plats för det extra och det oväntade avseende kulturhändelser. I takt med att Linköping växer kommer kommunens kulturarenor och platser för kulturutövande att behöva expandera och kompletteras. Platser för tillfälliga kulturevenemang och -arrangemang ska finnas i staden. I syfte att stärka integrationen bör även övervägas att sprida kultur till exempel genom en mindre biblioteksfilial i de mer kommersiellt dominerade kvarteren.



Ljuskojan. Vinterljus 2013. Foto Peter Karlsson.

Inriktning kultur

- Utforma stadsrum för att tillåta och inspirera till medskapande och medagerande
- Skapa platser vars innehåll kan variera över tid
- Skapa förutsättningar för etablering av nya mötesplatser för kulturutövare
- Skapa förutsättningar för stadens kulturarenor och platser för kulturutövande att expandera och kompletteras
- Byggnader för kulturutövning är viktiga målpunkter och ska utformas så att de bidrar till stadsrummets liv och rörelse
- Kulturarenor placeras strategiskt för att stärka stråk och allmänna platser
- Kulturarenor placeras strategiskt för god tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel
- Skapa förutsättningar för tillfälliga och permanenta konstverk
- Arkitektur är kultur

Idrott och rekreation

Idrott är en betydelsefull del av många människors fritid. Att i en stad ha god tillgång till platser för att utöva spontanidrott och/eller delta i idrottsaktiviteter är viktigt ur en rad olika aspekter. Det ger exempelvis liv till stadens offentliga rum, det skapar möten mellan människor och det har positiva effekter på människors hälsa.

I Linköpings innerstad finns det idag idrottsanläggningar både inomhus och utomhus samt ett flertal platser i det offentliga rummet med utrymme för spontanidrott. I likhet med kulturarenorna kan även idrottsanläggningarna behöva expanderas och/eller kompletteras i takt med att Linköping växer, liksom platserna för spontanidrott. Bland annat finns det behov av arenor för unga, såsom nya idrottshallar i innerstaden. Parker och rekreationsytor i Linköpings innerstad ska också ge utrymme för spontanidrott.



Minigolfbana vid sporthallen, Snickaregatan.

I den växande innerstaden behövs nya lösningar för ett effektivt markutnyttjande för ytkrävande fritidsanläggningar. Genom att kombinera många funktioner kan flera behov rymmas inom en mindre yta. Idrottsanläggningar är viktiga målpunkter i innerstaden och vid uppförande av nya anläggningar ska dessa ges en strategisk placering. Idrottsanläggningarna är till för hela Linköping och även regionala målpunkter. De ska därför vara lättillgängliga och i möjligaste mån integreras i den övriga stadsstrukturen. Detta görs genom en medveten orientering av entréer i förhållande till stråk och platser, välutformade och samutnyttjade entrétorg och parkeringsanläggningar. Det görs även genom att anläggningarna enkelt kan nås med kollektivtrafik, cykel och gång. Parkering samordnas i huvudsak i allmänna parkeringsanläggningar. Tillfälliga idrottsevenemang kan kräva särskilda arrangemang vad gäller parkering.

Inriktning idrott och rekreation

- Idrottsanläggningar placeras strategiskt för att stärka stråk och allmänna platser
- Arenor för idrottsaktiviteter är viktiga målpunkter och ska utformas så att de bidrar till stadsrummets liv och rörelse
- Nya idrottsanläggningar placeras strategiskt för god tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel
- Offentliga mötesplatser utformas för att rymma aktiviteter för spontanidrott
- Staden arenor integreras i stadsbebyggelsen
- Parkering samordnas i huvudsak i allmänna parkeringsanläggningar
- Skapa förutsättningar för ytterligare idrottsanläggningar och för spontanidrott

Plats för utbildning

Utbildning i form av förskola, grundskola, gymnasium, universitet och annan högre utbildning är viktiga delar av innehållet i en stad. Kunskap och kreativitet är stora krafter bakom samhällsutvecklingen. Kunskap är grunden för vårt välbefinnande och därför en betydelsefull faktor att vårda även i samband med stadsutveckling. Detta kan ske exempelvis genom att det ges goda fysiska förutsättningar för skolor att utvecklas, att etablering av kunskapsorienterade företag möjliggörs och att forskning främjas. Kunskap och lärande är en viktig del i Linköpings konkurrenskraft.

I samband med utvecklingen av Linköpings innerstad måste förutsättningar ges för att tillgodose behovet av utbildning i olika former. Skolor och förskolor kräver relativt stora ytor. För att skolor och förskolor ska bli välfungerande och integrerade i stadsbebyggelsen krävs god framförhållning och nya förhållningssätt som innebär ett effektivare markutnyttjande. Det innebär exempelvis byggnader i flera plan, placering i anslutning till gata, en lägre andel friyta per barn, samnyttjande av parker, gaturum och lokaler. Det kan också innebära ett behov av att kompensera genom ökad kvalitet på de mindre ytorna och mer resurser.

Linköpings kommun arbetar med nya riktlinjer för förskolor och grundskolor i samhällsplaneringen, som stöd för utveckling av innerstaden. Högstadieskolor, gymnasieskolor och universitet är regionala målpunkter och bör placeras strategiskt för att vara tillgängliga med kollektivtrafik och för att stärka strategiska stråk.

Linköpings universitet är internationellt respekterat och har en rad nationella kompetenscentra. Universitetet med sina två campusområden – Campus Valla och Campus Universitetssjukhuset – är en viktig del av Linköping. Linköpings universitet ser fördelar med de samlade campusområdena. En konsekvens av detta är dock att universitetet och studenterna inte i någon högre grad är närvarande i innerstaden. Det finns sålunda en potential för att stärka och utveckla Linköping som kunskapsstad - utbytet mellan campusområdena och innerstaden bör kunna öka. Ambitionen är att lokaler och evenemang i campusområdena i högre grad ska kunna locka andra än studenter. Utan att förlora kraften i campusmiljöerna kan också nya lokaler för kunskap, kultur och tvärvetenskapliga möten skapas i innerstaden. Verksamheter som kan skapa mervärden finns bland annat i gränslandet mellan forskning och innovation. Fler studentboenden i innerstaden skulle också öka utbytet mellan innerstaden och campus.

Inriktning utbildning

- Utbildningslokaler är viktiga målpunkter och ska utformas så att de bidrar till stadsrummets liv och rörelse
- Nya byggnader bör placeras strategiskt för att stärka stråk och allmänna platser
- Nya byggnader bör placeras strategiskt för god tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel
- Skolor och förskolor integreras i innerstadsmiljön genom nya förhållningssätt gällande samutnyttjande, öppenhet och markutnyttjande
- Utbildningslokaler utformas så att de bidrar till stadsrummen vad gäller placering, lokalisering av entréer och kontakt mellan verksamhet och stadsrum
- Lokaler som även kan vara öppna för allmänheten eller som under kvällstid kan samutnyttjas av andra verksamheter placeras i bottenvåningar
- Skolor och förskolors utemiljöer ska utanför verksamhetstid vara välkomnande och öppna för allmänheten
- Universitetets närvaro i innerstaden ökas genom till exempel nya lokaler för kunskap, kultur och tvärvetenskapliga möten samt fler studentbostäder

Sjukhus, vård och omsorg

Vård och omsorg är en viktig del av innehållet och servicen i en stad. En god vård och omsorg är också viktiga kvaliteter för att skapa en god livsmiljö och en konkurrenskraftig stad.

Linköpings kommun har flera servicehus med lunchservering och fritidsverksamhet, vilka är viktiga mötesplatser för äldre människor som bor i Linköpings innerstad. I innerstaden finns också ett antal mötesplatser för fritidsverksamhet eller dagverksamhet som riktar sig till alla äldre i Linköpings kommun.

Linköpings kommun ska erbjuda äldre människor likvärdig vård och omsorg oavsett om de väljer att bo kvar i det egna hemmet eller att flytta till speciella



Vårdboende Kosmo i Garnisonsområdet.

bostäder avsedda för denna grupp. Linköpings kommun ska också säkerställa att personer med funktionsnedsättning får samma möjligheter till goda och fullvärdiga bostäder som andra invånare i kommunen. Särskilda boendeformer för äldre och personer med funktionsnedsättning bör integreras så långt det är möjligt i det ordinära bostadsbeståndet. Behovet av särskilda boendeformer i Linköpings innerstad avses prövas i samband med detaljplaneläggning för bostäder. Lokaler för daglig verksamhet för äldre samt personer med funktionsnedsättning behöver tillgodoses när innerstaden växer.

I Linköping finns ett universitetssjukhus. Utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv har sjukhuset betydelse för Linköping både med anledning av sina funktioner och med anledning av sin fysiska uppbyggnad och organisation. Sjukhuset ligger i direkt anslutning till Linköpings innerstad men är inte fysiskt integrerad i denna. För närvarande pågår en omfattande ombyggnad av sjukhuset. Planering av ombyggnaden har utgått från samma synsätt som ligger till grund för föreliggande utvecklingsplan, det vill säga en ambition att skapa innerstadskvaliteter. För utvecklingen av Linköpings innerstad är detta positivt eftersom det ökar möjligheterna att integrera sjukhusområdet i innerstaden och därmed minska den barriäreffekt som området tidigare haft.

Inriktning sjukhus, vård och omsorg

- Utveckla möjlighet till kvarboende i befintligt bostadsbestånd
- Trygghetsbostäder och bostäder för personer med funktionsnedsättning integreras med övrig bebyggelse
- Behov av särskilda boendeformer prövas i samband med detaljplaneläggning för bostäder
- Universitetssjukhuset integreras med innerstaden

Stad tar tid

LOKAL KVALITET – ”DET LINKÖPINGSKA”

Det finns något speciellt ”linköpingskt”. En del av det ”linköpingska” sitter i stadskärnans och innerstadens fysiska kvaliteter. Inom den historiska gatustrukturen med några utmärkande symbolbyggnader har en varierad och blandad bebyggelse utvecklats. Flera av stadskärnans torg har en lång historia och stor betydelse för stadens identitet. De är även idag givna mötesplatser. Den kommersiella stadskärnan är starkt koncentrerad. I delar av Linköpings innerstad är avsaknaden av träd på gator och torg påtaglig men kompenseras av grönska på kvartersgårdar och i olika parker, bland annat den centralt placerade Trädgårdsföreningen. Kvarteren i delar av stadskärnan karaktäriseras av sina stora öppningar genom vilka alla kan se in på gårdarna. På många gårdar är man också välkommen att passera. Gående och cyklisterna har fått utrymme på ett sätt som visar vägen mot en modern promenadstad.

Platsens geografiska förutsättningar har format staden och är en viktig del av det som är Linköpings särprägel. Stångån och den förkastningsbrant som löper parallellt sydväst om ån, är två topografiska förutsättningar som ger staden sin egen rumsliga struktur. Stångån har grundlagt stadens läge med passager och broar. Förkastningsbrantens nivåskillnader skapar förutsättningar för Linköpings siluett, där domkyrkan sedan århundraden dominerar. Från brantkrönet finns utsiktsplatser med generösa vyer mot nordost.

Bland det linköpingska kan även stadsarkitekt Sten Westholms tes om att bevarandet av skalan och gatumönstret har en avgörande betydelse för att Linköpings stadsbild lyfts fram. Westholms var stadsarkitekt 1931-1963. I det sena 1800-talet och det tidiga 1900-talet uppfördes ett antal fem våningar höga byggnader. I stadskärnan har därefter en rad byggnader tack vare att våningshöjderna minskat kunna erhålla sex våningar utan att vara högre än de äldre femvåningshusen. Århundradena dessförinnan hade de nytilkomna byggnadernas höjd sakta ökat. Efter den stora branden år 1700 uppfördes i första hand envåningsbyggnader, ett bra exempel är krogen Amerika på Läroverksgatan. Från mitten av 1700-talet uppfördes flertalet av stadskärnans nya byggnader i två våningar. Storgatan 42 är ett bra exempel därpå. Vid sekelskiftet 1800 uppfördes också ett par tre våningar höga byggnader, exempelvis Stora torget 1.



Storgatan 42.

Ett annat karaktäristika för Linköping är stadens många spritputsade fasader. De vittnar om att när anläggningsarbetena av Göta kanal pågick under det tidiga 1800-talet fördes en rad nya tekniska idéer till Linköping. Bland de många av stadens byggnader som på 1810- och 20-talen spritputsades kan Stora torget 6 och 7 nämnas. Dess genomslag berodde på en kombination av brandsäkerhets- och hållbarhetsaspekter. I Linköping var och är den i Sverige vid samma tid så vanliga släta träpanelen betydligt ovanligare. Bland de få exemplen i Linköping kan Hemslöjdshuset på Storgatan 41 nämnas.

Det ”linköpingska” ger grundkvaliteter samtidigt som dess karaktär ger stora möjligheter till utveckling utan att identiteten förloras – tvärtom så kan den stärkas.

HISTORISKA RÖTTER

Linköpings stadskärna är resultatet av en månghundraårig utveckling. Gatunätet i stadskärnan är en kombination av medeltida gatusträckningar och det mer rätlinjiga gatunät som anlades efter den stora branden år 1700. Det första uttrycket för den planerade staden är Storgatan vars sträckning fastställdes 1651 i samband med beslut om en bro över Stångån. Detta möte mellan land- och vattenväg är av avgörande betydelse för att Linköping ligger där det ligger.

Stadskärnans innehåll har historiska referenser. Linköping var biskopssäte redan på 1100-talet. Redan då fanns i Linköping två kyrkor omgivna av viss bebyggelse och med en betydelsefull plats (Stora torget) mellan de två kyrkorna. Linköping var sålunda tidigt ett kyrkligt centrum och också en lärdomsstad men förblev länge en småstad. Ytterligare en historisk referens är biskopsgården, som är Sveriges äldsta profana byggnad. Den övertogs av Gustav Vasa 1527 och byggdes om till slott under senare delen av 1500-talet. År 1634 blev Linköping länsresidensstad och Linköpings slott blev då landshövdingeresidens.

Fram till slutet av 1800-talet bestod Linköping i huvudsak av det område som idag ses som stadskärnan. På 1880-talet växte den första förortsbebyggelsen upp i Gottfridsberg, Stolplyckan, Sandbäcken och Tinnerbäcksluckorna m.fl. Den ökade industrialiseringen innebar en befolkningsökning med behov av nya bostäder. Merparten av den bebyggelsen låg i S:t Lars socken eller utanför det område som omfattades av byggnadsstadgan. Detta medförde att staden inte kunde påverka utformningen av dessa arbetarkvarter med enkla flerfamiljshus.

Linköping anses idag ha en av de bäst bevarade stadskärnorna bland Sveriges medelstora städer. I stadskärnan har få kvarterssaneringar genomförts. I många andra städer har trafikleder och stora trafikaneläggningar inneburit avgörande förändringar i stadsbilden. Att inga trafikaneläggningar (förutom Drottninggatsbacken) av detta slag har anlagts och att kvarterstruktur och gatunät har bibehållits utan större förändringar är de viktigaste skälen till att Linköpings stadskärna har bevarat sin karaktär. Del av stadskärnan har utpekats som riksintresse för kulturmiljövården.

Höjden på bebyggelsen i Linköpings stadskärna har ökat efterhand. Under tidigt 1700-tal var de flesta husen en våning höga. Vid sekelskiftet 1800 uppfördes några tre våningar höga hus. Vid sekelskiftet 1900 kom en rad byggnader att få fem våningar. Utvecklingen har gått långsamt och olika höjder finns idag samtidigt

representerade i stadskärnan.

Under andra halvan av 1800-talet var Linköping en betydande hamnstad. Båttrafiken var riktad mot Göta Kanal och Kinda kanal. Tillsammans med järnvägen skapade kanalerna ett nätverk av transportmöjligheter. De goda transportmöjligheterna gjorde att området runt Stångån Kinda kanal också var ett betydande industriområde med bland annat sockerbruk, tegelbruk, gjuteri, möbelfabrik, träindustri och bryggeri.

BEVARA OCH UTVECKLA

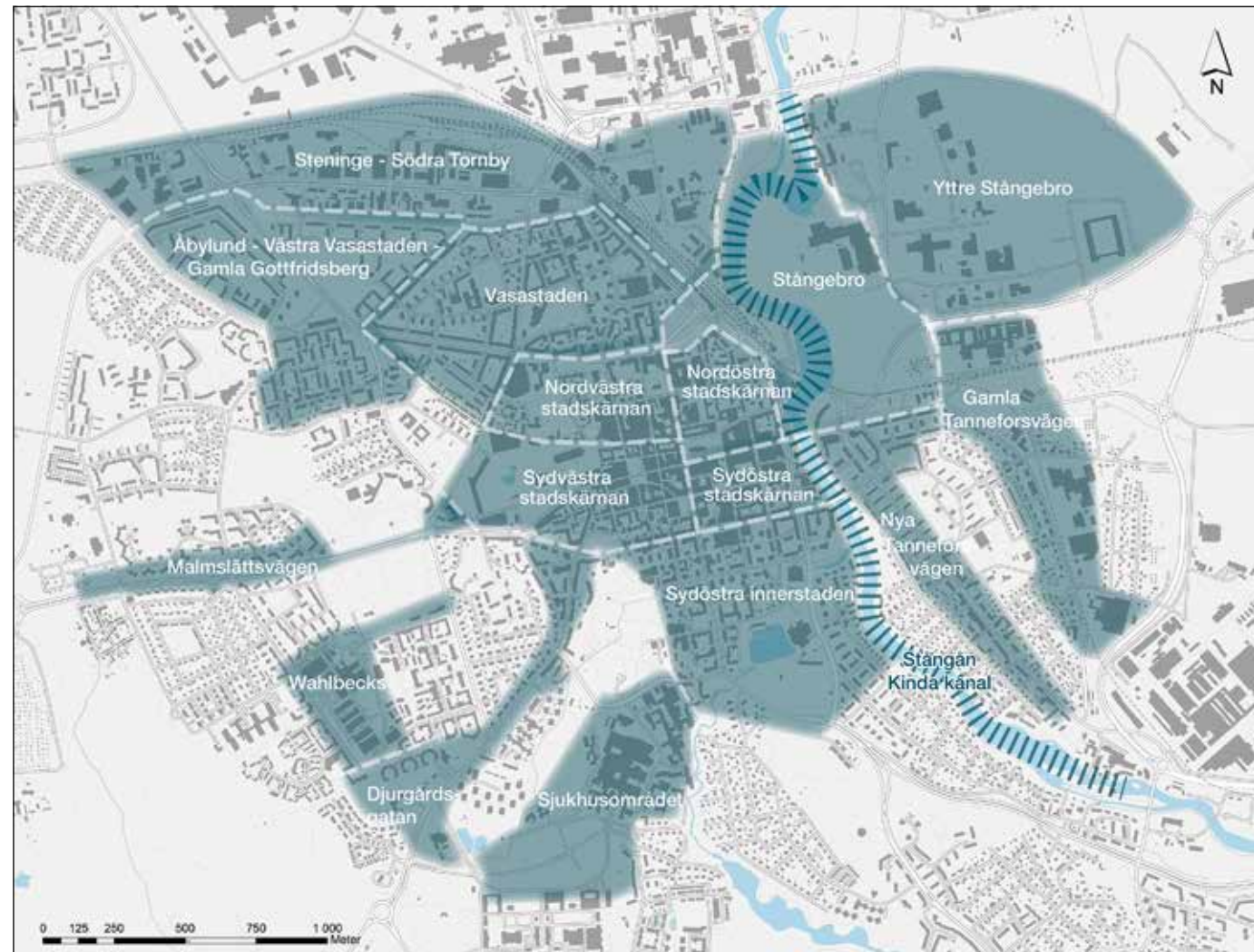
Fram till 1900-talet växte staden genom successiva tillägg och genom att befintliga hus byggdes på eller ersattes med nya. På så sätt etablerades de gränser och den struktur som idag präglar stadskärnan. Efter 1900-talets början och framför allt under senare delen av 1900-talet har Linköping expanderat genom nya bebyggelseområden utanför stadskärnan. Under denna tid har stadskärnan även påverkats av bland annat bilens, handelns och näringslivets utveckling. Stadskärnan har fått en ny roll som mötesplats, handelsplats och arbetsplats. Bebyggelsen har anpassats till de nya funktionerna. Större handelskvarter och större kontorsbyggnader har kommit till. Parkeringshus har byggts. Stadskärnan har fått en allt högre bebyggelse.

När det nu är aktuellt att skapa *mer och bättre innerstad* i Linköping så är grundkvaliteterna i stadskärnan en förutsättning för utveckling. De värden som manifesteras i att stora delar av stadskärnan har klassats som riksintresse för kulturmiljövården ska fortsatt hävdas och utgöra grunden för den växande stadens identitet och kvalitet. Med detta som utgångspunkt kan även stadskärnan fortsatt bli föremål för förnyelse och ges mer och bättre stadskvaliteter. Stadskärnan blir en gemensam resurs som motsvarar Linköpings ambitioner om tillväxt och kvalitet.

Stadskärnan blir också utgångspunkten i en större och mer attraktiv innerstad. Denna förnyelseprocess innehåller många avvägningar när det gäller att bevara respektive förändra bebyggelse och offentliga rum. Ett arkitekturprogram ska ta ett bredare grepp kring dessa frågor. Arkitekturprogrammet tas fram i en process som gör resultatet förankrat hos länsstyrelse, kommun, fastighetsägare, näringsidkare och hos Linköpingsbor i allmänhet. På så sätt skapas en bred förståelse både för bevarande och för förändringar.

6. Utveckling av stadens delar

I följande kapitel beskrivs utvecklingsförslag för den utvidgade innerstadens olika delområden. Förslagen är en fördjupning av den utveckling av Linköpings innerstad som beskrivits i föregående kapitel och grundas på de ledord, utvecklingsstrategier och stadsbyggnadsprinciper som redovisas i kapitel 4.



Samordning av projekt

Flera av de utvecklingsprojekt som föreslås i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* hänger ihop och ger förutsättningar för varandra. Detta innebär att det är viktigt med samordning mellan projekten. Nedan presenteras tre förslag till hur projekt kan samordnas. Dessa ska ses som exempel på arbetssätt och illustrera hur varje projekt alltid måste ses i ett större sammanhang.

SPRÅNGET ÖVER STÅNGÅN KINDA KANAL



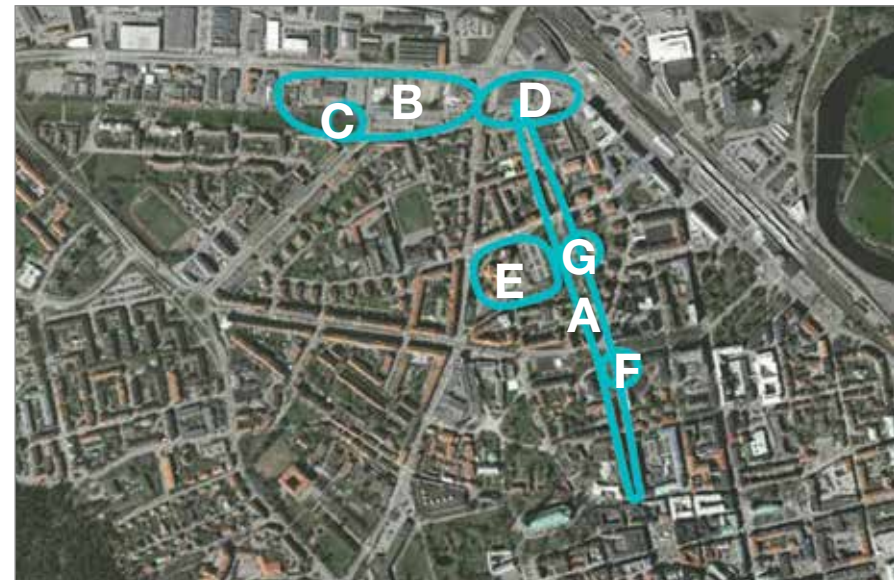
Nya kvarter kring stationen och två nya stationsentréer (A) + östra delen av Storgatan (B) + Hamngatan (C) östra delen av Kungsgatan (D) + östra delen av Drottninggatan (E) + Drottningtorget (F) + ombyggnad av Kungsbergsskolan (G) + kvarteren Konsuln, Kannan och Palmen (H) + ny stadspark (I).

UTVECKLA OCH STÄRKA VÄSTRA DELEN AV STADSKÄRNAN



Kvarteret Eddan (A) + Apotekaregatan och Nygatan (B) + omvandling av Hospitalstorget (C) + Drottninggatan som kollektivtrafikgata (D) + omvandling av Elsa Brändströms med ny hållplats och mötesplats (E) + kvarteret Akilles (F) + västra delen av Storgatan (G) + omvandling av Stora torget (H).

ÖVRE VASASTADEN



Platensgatan (A) + kvarteret Automaten (B) + kvarteret Alnen (C) + kvarteret Agraffen (D) + översyn av parkeringsyta vid Katedralskolan (E) + ny skola inom kvarteret Bikupan (F) + kvarteret Stureplan (G).

Nordvästra stadskärnan



I Nordvästra stadskärnan ligger flera större institutioner och tillhörande parker. Detta präglar området starkt. Här finns också en stor del av innerstadens kultur- och evenemangsutbud, bland annat konferens- och konsertanläggningen Konsert & Kongress, Östergötlands museum, Stora Teatern och

restauranger och nöjeslokaler i kvarteren kring Platensgatan och Ågatan. Institutionerna och kultur- och evenemangsutbudet bidrar till att Nordvästra stadskärnan rymmer många innerstadskvaliteter, men flera av dessa kan förstärkas ytterligare och i vissa delar av området kan nya innerstadskvaliteter tillföras. Exempelvis är kontakten svag mellan Nordvästra stadskärnan och de centrala delarna av stadskärnan, exempelvis Stora torget, Tanneforsgatan och Trädgårdstorget. Denna kontakt bör stärkas för att skapa synergier mellan Nordvästra stadskärnan och de centrala delarna av stadskärnan och på så sätt bidra till att uppnå visionen *mer och bättre innerstad*. Kontakten kan stärkas bland annat genom en utveckling av kvarteret Absalon, i mötet Ågatan/Gråbrödragatan. Kvarteret bör utvecklas på sådant sätt och med sådant innehåll att det fungerar som en länk mellan Nordvästra stadskärnan och de centrala delarna av stadskärnan.

Platensgatan och delar av Gråbrödragatan och Hunnebergsgatan bör utvecklas till tydliga stadsrum med innerstadskvaliteter för att stärka kopplingarna mellan Nordvästra stadskärnan och övriga innerstaden. Det är också viktigt att Kungsgatan intensifieras vad gäller sitt publika innehåll för att öka möjligheterna att skapa innerstadskvaliteter. Kungsgatans förlängning mot stadsbiblioteket, Östergötlands museum och Konsert & Kongress är av strategisk betydelse.



Östergötlands museum.



Stora Teatern.

Nordöstra stadskärnan



I Nordöstra stadskärnan finns flera äldre byggnader som ger området en egen identitet och karaktär. Trots detta är innerstadskvaliteterna bristande. Med järnväg i tunnel skapas dock goda förutsättningar att tillföra innerstadskvaliteter. Även den nya stationsentrén på västra sidan om Stångån Kinda kanal och en omvandling av Järnvägs- och Hamngatan till stadsgator kan bidra till fler innerstadskvaliteter genom att möjliggöra för nya bostäder, handel, restauranger och mötesplatser. Det är viktigt att entréer vänds mot gatan, att gårdar aktiveras och att lokaler placeras i bottenvåningarna för att stärka stadslivet. Nordöstra stadskärnan blir en länk mellan dagens innerstad och den utvidgade innerstaden, det vill säga de nya stadskvarteren på befintligt spårområde och området kring Stångån Kinda kanal. Kungsgatan föreslås utvecklas som strategiskt stråk och knyts över Hamngatan och Stångån Kinda kanal till den nya stationen.

ling av Järnvägs- och Hamngatan till stadsgator kan bidra till fler innerstadskvaliteter genom att möjliggöra för nya bostäder, handel, restauranger och mötesplatser. Det är viktigt att entréer vänds mot gatan, att gårdar aktiveras och att lokaler placeras i bottenvåningarna för att stärka stadslivet. Nordöstra stadskärnan blir en länk mellan dagens innerstad och den utvidgade innerstaden, det vill säga de nya stadskvarteren på befintligt spårområde och området kring Stångån Kinda kanal. Kungsgatan föreslås utvecklas som strategiskt stråk och knyts över Hamngatan och Stångån Kinda kanal till den nya stationen.



Kungsgatan.



Hamngatan med Stångån i förgrunden.

Sydöstra stadskärnan



I de yttre delarna av Sydöstra stadskärnan är trafiken relativt dominerande och utmed Drottninggatan har bebyggelsens bottenvåningar ett begränsat inslag av attraktioner. Detta bidrar till att Drottninggatan öster om S:t Larsgatan samt närliggande kvarter har begränsade innerstadskvaliteter. Med ambitionen att utvidga

Linköpings innerstad och att växa över Stångån Kinda kanal ges dock nya möjligheter för utveckling av området. Drottninggatan får på så sätt en ännu större betydelse som strategiskt stråk och som koppling till de nya områdena på östra sidan av Stångån och till Tannefors.

Förslaget att den öst-västliga busstrafiken samlas till Drottninggatan ger nya möjligheter för utveckling av Drottninggatans stadsliv. Upprustning och förnyelse av bebyggelsen utmed Drottninggatan skulle också stärka stadslivet. Gatan bör utformas så att kollektivtrafiken prioriteras och att utrymme ges för cykel- och gångtrafik på båda sidor om gatan.

Delar av kvarteren kring Lilla torget bör bli föremål för en samlad översyn och mot bakgrund av denna bör en utvecklingsstrategi utarbetas. Det är betydelsefullt att utvecklingsstrategin är gemensam för alla berörda parter. Lilla torget och delar av den kringliggande bebyggelsen är högklassiga exempel på 1960-talsarkitektur, medan andra delar av kvarteren kan bli föremål för påbyggnad och nybyggnad för att förstärka befintliga innerstadskvaliteter och tillföra nya.



Drottninggatan med Drottningbron som leder till Tannefors.



Lilla torget.

Sydvästra stadskärnan



I söder, öster och väster i de yttre delarna av Sydvästra stadskärnan är trafiken relativt dominerande. Områdets östra del har en rutnätsstruktur, medan den västra delen består av friliggande institutioner, så som Linköpings slott, domkyrka, bibliotek och länsstyrelsen. Sydvästra stadskärnan rymmer många innerstads-

kvaliteter. Flera av dessa kan dock förstärkas ytterligare och i vissa delar av området kan nya innerstads-kvaliteter tillföras.

Drottninggatan väster om S:t Larsgatan samt närliggande kvarter har begränsade innerstads-kvaliteter men med förslaget att omprioritera trafikslagen på Drottninggatan ges nya möjligheter för utveckling av området.



Hospitalstorget på Nygatan.

Även den förnyelse av kvarteret Eddan som för närvarande planeras ger nya möjligheter för utveckling av aktuellt område. Förnyelsen innebär att nya stads-kvaliteter tillförs området genom förtätning och verksamhetslokaler i bottenvåningen på den nya bebyggelsen. Förnyelsen öppnar upp för fortsatt utveckling, bland annat genom att den ger goda förutsättningar att koppla aktuellt område med intilliggande områden. Med stöd av kvarteret Eddan kan exempelvis Djurgårdsgatans möte med området få nya kvaliteter och Apotekaregatans södra del få mer stadsliv.

Området vid Nygatan och Hospitalstorget har kvaliteter som kan utvecklas genom uppförande av ny bebyggelse och genom etablering av attraktiva mål-punkter.



Trädgårdsföreningens entré där Apotekaregatan möter Drottninggatan.

Stångån Kinda kanal



Vattenkontakt är idag en bristvara i Linköping. Stångån Kinda kanal kan utvecklas till ett centralt samlade stadsrum i Linköpings innerstad. I det centrala samlade vattenrummet, i anslutning till de nya stationskvartieren, ska bebyggelsen möta vattnet på stadens sätt. Offentliga stråk med aktiviteter, sittplatser och publika

lokaler i byggnadernas bottenvåningar ska utvecklas längs vattnet. Strandzonen utformas på olika sätt med kaj, bryggor och grönska.

Det centrala vattenrummet löper också genom den nya stadspark som föreslås i nordvästra delen av Stångebro och till Tinnerbäckens utlopp till Tannefors slussar. I dessa avsnitt bör vattendraget ramas in av parker för rekreation och promenader. Här ska Stångån Kinda kanal med omgivning utvecklas med plats för land- och vattenbaserade aktiviteter, träning, mötesplatser samt evenemang. Historiska anläggningar med koppling till kanalverksamheten ska lyftas fram och utvecklas som besökspunkter längs ån. Entréerna till vattenstråket och mötet mellan stadsbebyggelsen och det centrala vattenrummet behöver utvecklas.

Stråken längs med Stångån Kinda kanal är viktiga för Linköpings stad och ska utvecklas. Fler gång- och cykelbroar behöver även skapas i strategiska lägen över vattendraget för att möjliggöra innerstadens expansion och knyta innerstaden, Hejdegården, Tannefors, Stångebro och Östra Tornby till varandra.



Kinda kanal, Nykvarns sluss.



Stångån, Tannefors sluss.

Stångebro



Linköpings innerstad föreslås utvidgas över Stångån Kanda kanal. Denna expansion möjliggörs av den nya stationen öster om Stångån Kanda kanal. För att lyckas krävs stor noggrannhet och medvetenhet om processens känslighet. Stationen har en strategisk roll i strävan att göra Linköpings stad rundare med en mer centralt belägen

innerstad. Stångån Kanda kanal blir ett centralt vattenrum med kvaliteter som förenar stadslivet på båda sidor om ån. Stationen gör det också möjligt att integrera Tannefors med innerstaden och att utveckla innerstaden över ån mot Yttre Stångebro och Östra Tornby.

De nya kvarteren föreslås förenas med befintlig innerstad genom strategiskt placerade broar över Stångån Kanda kanal. Framgång i dessa ambitioner förutsätter att Hamngatan får en ny gestaltning och därmed omvandlas från större trafikled till stadsgata. Genom förnyelse av bebyggelsen utmed Hamngatan kan fasader och bottenvåningar som är inbjudande för gående utefter gatan skapas.

De funktioner som etableras i denna nya del av stadskärnan ska komplettera och stärka det samlade utbudet, inte konkurrera med befintlig stadskärna.



Stångebrosparken med gamla stångebromonumentet.



Järnvägsparken och järnvägsstationen utmed Järnvägsgatan.



Strandpromenad, höger om Hamngatan, och Stångs magasin.

Yttre Stångebro



När utbyggnaden av det nya stationsområdet är färdig finns förutsättningar att utveckla de nordöstra delarna av Stångebro från lågintensivt verksamhetsområde till en del av innerstaden. Stadsdelen bygger vidare på innerstadens karaktär med blandad bebyggelse. Gatustrukturen förlängs vidare in i den nya stadsdelen. Botten-

våningar längs huvudstråk, vid torg och längs vattnet har lokaler för butiker, restauranger, caféer och liknande publikt innehåll som stärker stadslivet.

I utvecklingen ska Saab Arena, fotbollsarenan och Anders Ljungstedts gymnasium integreras i stadsbebyggelsen. Det kräver samordning, orientering av entréer och stråk så att de bidrar till stadslivet, samt lösningar av entrétorg, evenemangsytor, leveranser, trafikytor med mera. De ska utformas utifrån läget i en innerstadsmiljö.

Förutom den nya stadsparken som gränsar till stadsdelen i väster skapas en närpark inom området. Parken ska vara integrerad i stadsstrukturen och placerad som ett samlande stadsrum och erbjuda olika aktiviteter för alla åldrar och årstider.

Nordvästra delen av Yttre Stångebro påverkas av det reningsverk och den biogasanläggning som ligger norr om Kallerstadsleden. Anläggningarna påverkar omgivningen med bland annat lukt. Vid utveckling av området behöver hänsyn tas till detta.



Linköping arena.

Gamla Tanneforsvägen



Området norr och öster om Gamla Tanneforsvägen utgörs av verksamhetsområde med blandat innehåll. Området saknar stadskvaliteter. Stångådalsbanan/Tjustbanan som går utmed Gamla Tanneforsvägen utgör en barriär. Väster om Gamla Tanneforsvägen finns för Linköping mycket typiska mindre flerfamiljshus från

1930- och 40-talet. De är tvåvåningshus som liksom villorna har egna trädgårdar men innehåller mellan 4-8 lägenheter. De stora tomterna gör att huskropparna står glest och trädgårdarna får stor betydelse för gaturummet.

Trafikverket arbetar med en åtgärdsvalsstudie för transporter på stråken Linköping-Kalmar och Linköping-Västervik. Linköpings kommun deltar i arbetet. I *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* beaktas alla utfall av den: att Tjustbanan/Stångådalsbanan läggs ner; att Tjustbanan/Stångådalsbanan fortsättningsvis trafikeras med nuvarande sträckning; och med en ny alternativ sträckning i centrala Linköping öster om flygplatsen.

Järnvägen i tunnel samt förändring av Stångådalsbanan/Tjustbanan skulle skapa nya förutsättningar för omvandling och sammanlänkning av Stångebro och Tannefors vid Gamla Tanneforsvägen och Anders Ljungstedts gymnasium. Gamla Tanneforsvägens karaktär omvandlas till stadsgata genom ändrad sektion, komplettering med bebyggelse och tvärgående passager. Förutsättningarna för verksamheter, handel och service i bottenvåningar stöds genom god tillgänglighet.

Delar av området ligger inom den del där flygbullernivåer överskrider gränsen för vad som är lämpligt för bostadsbebyggelse vilket hindrar möjligheten att skapa blandad stadsbebyggelse. Delar av området ligger även inom riskområde för flygverksamheten där endast icke personintensiv industriverksamhet och liknande är möjlig. I delar där bostadsbebyggelse är möjlig blir det därför extra viktigt att skapa bostäder för en levande stadsdel över dygnet. Tydliga stråk och kopplingar till stationsområdet skapas genom ett kontinuerligt gatunät. Kopplingar mellan flygplatsen, Saab som stor arbetsplats och stationsområdet skapas genom stadsdelen.

Inom området kring Gamla Tanneforsvägen har Tekniska verken en fjärrvärme-panna och biogasledning.



Verksamhetslokaler utmed Gamla Tanneforsvägen.

Nya Tanneforsvägen



Tannefors har vuxit fram som en självständig stadsdel med en egen identitet öster om Stångån Kanda kanal. När Storgatan och Drottninggatan utvecklas in i Tannefors och en ny station etableras förändras Tannefors position i staden. Den norra delen blir tydligt integrerad i den täta innerstaden.

Bebyggelsen är idag blandad vad gäller byggnadstyper. Den består till övervägande del av flerbostadshus vilka har en hög andel smålägenheter. 70 % av bostadsbeståndet har tillkommit före 1950-talet. Bebyggelsen kring Kungsberget bryter stadskärnans kvartersmönster och är ett exempel på 1930- och 40-talets stadsplaneideal. Parken blir ett sammanhängande stråk som knyter an till strandpromenaden längs Stångån Kanda kanal.

Nya Tanneforsvägen fungerar som en viktig livsnerv för hela stadsdelen. Längsgatans mellersta parti finns ett långsträckt affärscentrum som för tankarna till engelska eller amerikanska småstäder. I husens bottenvåningar finns butiker, serveringar och mindre kontor medan de övre våningarna innehåller lägenheter. Husen är av varierande höjd. Nya Tanneforsvägen är ett strategiskt stråk att stärka för att förena bebyggelsen kring det nya stationsområdet med Tannefors. Stråket föreslås utvecklas genom omvandling och/eller komplettering med bebyggelse. Längs stråket finns också möjlighet att utveckla ytterligare målpunkter, mötesplatser och parkrum.

Ladugatan förbinder Nya Tanneforsvägen med Gamla Tanneforsvägen och korsar det för Linköping unika radhusområdet av engelsk trädgårdskaraktär längs Lindengatan. Den passerar också ett stort idrotts- och parkrum som skulle kunna utvecklas med fler målpunkter.



Tannefors centrum, Nya Tanneforsvägen.



Bostadshus utmed Nya Tanneforsvägen.

Sydöstra innerstaden



Innerstaden söder om Drottninggatan består av en blandad bebyggelse med byggnader från tidigt 1900-tal och fram till tidigt 2000-tal. Bebyggelsen är inordnad i en kvartersstruktur med tydliga gaturum. Övervägande del är bostäder men med ett tydligt inslag av större kontorsbyggnader. Det finns ett begränsat utbud med lokaler i

bottenvåningarna. Sporthallen, Kunskaps Gallerian, Landstingshuset, Tinnerbäcksbadet, Trädgårdsföreningen och Universitetssjukhuset är större målpunkter inom denna del av staden. Stadskvaliteten föreslås ökas genom omvandling och/eller komplettering med bebyggelse som stärker stadslivet.

S:t Larsgatan och Snickaregatan är två strategiska stråk att stärka genom omvandling och/eller komplettering med bebyggelse. Målpunkter och mötesplatser utvecklas längs gatorna för att stärka stråken.

Folkungavallen är ett viktigt utvecklingsområde i innerstadens södra delar. Här utvecklas bebyggelse med blandad stadskaraktär. Dessutom föreslås att Lasarettsgatan och Hamngatan utformas som stadsgator med bebyggelse på båda sidor. Hamngatans uttryck som trafikled och barriär förändras genom en smalare gatusektion, entréer mot gatan och tvärgående rörelser i plan. Norra Hejdegården vid Hamngatans östra sida stimuleras att på sikt kompletteras och stärkas i sin stadskaraktär.

Tinnerbäcksbadet är en länk i ett generöst parkstråk med Tinnerbäcken, Ådalaparken och Stångån Kinda kanal. En ny gång- och cykelbro över Stångån Kinda kanal leder stråket vidare in i Tannefors. Parken utformas som en integrerad del i stadsstrukturen med en tydlig gräns mellan bebyggelsen och den allmänna ytan.



Korsningen S:t Larsgatan - Torkelbergsgatan.



Hamngatan med Folkungavallen till vänster.

Djurgårdsgatan och sjukhusområdet



Djurgårdsgatan sträcker sig ut från innerstaden och övergår idag från stadsgata i de mest centrala delarna till att omges av fritt placerad bebyggelse, överblivna grönområden och infartsväg i de yttre delarna. Djurgårdsgatans karaktär föreslås omvandlas successivt till en stadsgata genom att sektionen ändras och att ytor intill

gatan används för kompletterande bebyggelse.

Ekkällan och Östra Valla länkas samman genom att bebyggelsen på båda sidor om Djurgårdsgatan kompletteras och rörelser tvärs gatan möjliggörs.

Universitetssjukhuset i Linköping är idag en egen del i staden och upplevs trots det centrala läget ligga utanför innerstaden. Universitetssjukhuset knyts till innerstaden genom komplettering av bebyggelse längs Lasarettsgatan. Det pågår också en omfattande om- och tillbyggnad av universitetssjukhuset. Projektet syftar bland annat till att förstärka sjukhusområdet som stadsmiljö. Ett nytt torg skapas vid huvudentrén och utformningen av Sjukhusvägen blir mer stadslik. Trädgårdsföreningen entréer och stråk föreslås förtydligas för att förkorta det upplevda avståndet mellan sjukhuset och stadskärnan. Trädgårdsföreningen är en del i ett parksamband med Magistratshagen och Grenadjärparken.



Djurgårdsgatan mellan Ekkällan och Östra Valla.



Djurgårdsgatan i befintlig innerstad.



Universitetssjukhuset.

Malmslättsvägen och Wahlbecks



Malmslättsvägen är ett betydelsefullt stråk mellan Linköpings innerstad och Gamla Linköping, Mjärdevi och Linköpings universitet. Gatan har idag karaktär av trafikled, men har förutsättningar att utvecklas till ett stråk med innerstadskvaliteter och på så sätt integreras som en del av Linköpings innerstad. Genom en

sådan utveckling stärks även kopplingen mellan Linköpings innerstad och Gamla Linköping, Mjärdevi och Linköpings universitet, vilket får positiva effekter för såväl innerstaden som för de tre ytterområdena. En viktig målpunkt längs Malmslättsvägen är Gamla Linköping. Friluftsmuseets besökare är en viktig tillgång som kan bidra till stadsliv längs gatan.

Mellan Malmslättsvägen och Djurgårdsgatan planeras för omvandling av Wahlbecks industriområde. Området avses bli en del av Linköpings innerstad genom att en blandad stadsbebyggelse utvecklas. Kopplingen till innerstaden sker främst via Kaserngatan/Fridtunagatan, där viss komplettering av befintlig bebyggelse kan vara aktuell.



Malmslättsvägen.



Illustration av Wahlbecks industriområde.

Åbylund – Västra Vasastaden – Gamla Gottfridsberg



Åbylund och Övre Vasastaden byggdes ut under 1940- och 1950-talet. Områdena formades med en stadsbyggnadsidé, där den lilla stadsdelen, grannskapsenheten, skulle uppfattas som en stad i staden. Stadsdelarna planerades och byggdes med bostäder, förskolor, skolor, butiker och rymliga grönområden. Servicen

samlades i lokala centra och trafiken i områdena begränsades utan genomgående gatustruktur. I gamla Gottfridsberg mot Västra vägen genomfördes en större förnyelse av bebyggelsen under 1970-talet. Gammal bebyggelse revs och ersattes med ny bebyggelse i relativt hög exploatering. Gottfridsbergs första etapp speglar knappa lånevillkor och bebyggelsen är utförd i lägre variationsrikedom och kvalitet. En utglesning har skett inom hela området och antalet butiker har minskat under slutet av 1900-talet. Med utglesning avses att färre personer bor inom området.

Gottfridsbergs nordvästra delar och Övre Vasastaden har begränsade stads-kvaliteter. Nya byggnader kan bidra till innerstadskvaliteter genom placering i gatuliv, entréer mot gatan och lokaler i bottenvåningar i strategiska lägen. Skolgatan är en viktig gata som kan stärkas och utvecklas i Gottfridsberg.

Gottfridsberg och Vasastaden kan länkas samman genom att bebyggelsen på båda sidor om Bergsvägen kompletteras och karaktären ändras till stadsgata. Plankorsningar skapas för tvärgående rörelser mellan Gottfridsberg, Vasastaden och Innerstaden. Förutsättningar för handel och service i bottenvåningar stöds genom bra tillgänglighet. Hunnebergsgatans stråk leds i plan vidare in i Gottfridsberg.



Abiskorondellen.



Norgegatan.

Vasastaden



Vasastaden öster om Götgatan och de nordvästra delarna av stadsdelen innerstaden började byggas ut i början av förra sekelskiftet och utbyggnaden pågick till slutet av 1940-talet. Bebyggelsen är inordnad i tydliga kvarter som omges av allmänna gator. Husen är placerade i eller nära kvartersgränser och formar tydliga gaturum.

Öppna platser, parker och esplanader kompletterar stadsmiljön. Bebyggelsen är tre till sex våningar. Ibland är kvarteren slutna men oftast finns mellanrum mellan husen.

Vasastaden har en hög andel smålägenheter och enpersonshushåll. Stadsdelen har relativt stor andel arbetsplatser inom olika näringsgrenar och rymmer flera gymnasieskolor. Stadskvaliteten stärks av ett markant inslag av småbutiker.

Inom detta delområde finns möjlighet till viss komplettering med ytterligare bostäder och verksamheter. Nya byggnader bör infogas i strukturen.

Platensgatan är ett strategiskt stråk att utveckla genom omvandling och/eller komplettering med ny bebyggelse. Längs Platensgatan finns också möjlighet att utveckla målpunkter, mötesplatser och parkrum.

Hunnebergsgatan sträcker sig i Ågatans förlängning åt nordväst från Domkyrkan och Stadsbiblioteket. Hunnebergsgatan är ett strategiskt stråk att stärka. Stråket leds vidare in i Gottfridsberg. Stråket är redan idag ett viktigt stråk för cyklister. Möjligheter att höja kvaliteten finns genom utveckling av parkrum, mötesplatser och viss komplettering.



Platensgatan.



Hunnebergsgatan.

Steninge – Södra Tornby



Norra Vasastaden och Steninge är stora omvandlingsområden för Linköpings innerstad. För att ge innerstaden förutsättningar att växa åt norr föreslås att det sker en omvandling från verksamhets- och småindustriområde till innerstadsbebyggelse med blandad stadskaraktär. Med järnvägen i tunnel skapas ytterligare nya

förutsättningar då stadsbebyggelsen kan fortsätta inom befintligt spårområde och skapa kopplingar till Tornby och Skäggetorp. Norr om Industrigatan, framförallt i de västra delarna, finns omfattande industrier och verksamheter. Omvandling till en varierad stadsbebyggelse kommer att ske successivt över lång tid. Där industribebyggelsen är en resurs på både kortare och längre sikt. Variationen i området kan initialt ge möjlighet för billigare lokaler och på sikt ge intressanta byggnader att bevara och utveckla.

Söder om Industrigatan kommer verksamhetsområdet successivt att omvandlas till stadsbebyggelse, 900 nya bostäder har detaljplanelagts i en första etapp, där kommer dagligvaruhandel och ett nytt torg att skapas. Platensgatan är ett strategiskt stråk att stärka för att knyta den nya stadsbebyggelsen till stadskärnan. Stråket leds vidare in i Östra Tornby.

För att inte Industrigatan ska ha kvar sin karaktär av barriär är det viktigt att på sikt skapa en sammanhängande stadsstruktur med rörelser tvärs Industrigatan. Industrigatans funktion som yttre ring föreslås på sikt flyttas utåt till Tornbyvägen. Detta kommer att utredas vidare i en trafikplan för innerstaden. Se vidare handlingsprogram i slutet av dokumentet.

Sydöstra Tornby är idag ett industri- och verksamhetsområde norr om dagens spårområde och väster om Stångån Kanda kanal. Området är en framtida tillväxtzon för innerstaden. När KV1 inte längre används som värmeverk kan innerstaden expandera norrut med en blandad stadsbebyggelse med vattenkontakt. Med järnvägen i tunnel skapas ytterligare förutsättningar för detta. Utvecklingsplanen

föreslår att gatustrukturen länkas över Järnvägsgatan mellan Östra Tornby och Vasastaden.

Sydöstra Tornby föreslås successivt utvecklas med blandad stadsbebyggelse. En stor kvalitet för stadsdelen är närheten till Stångån Kanda kanal och den nya stadsparken. Det ger förutsättningar för stadsbebyggelse med närhet och kontakt till vatten, något som är en bristvara i Linköping. Stadslivet koncentreras till S:t Larsgatan som förlängs och utvecklas in i stadsdelen.

Nordöstra delen av Södra Tornby påverkas av det reningsverk och den biogasanläggning som ligger norr om Kallerstadsleden. Anläggningarna påverkar omgivningen med bland annat lukt. Vid utveckling av området behöver hänsyn tas till detta.

Utvecklingen av stadsdelen kommer att ske över tid och det finns flera intressanta och karaktärsskapande byggnader att bevara och ge nytt innehåll. I anslutning till dagens järnvägsstation finns Gjuteriet med Linköpings äldsta industri-lokaler. Denna äldre industribebyggelse i tegel har tydlig karaktär och rymmer idag kontor för företag inom miljöteknik samt replokaler för ungdomar. Ett förslag är till exempel att de gamla industribyggnaderna ALKA och Skylten tillsammans med ett avvecklat värmeverk bildar basen i ett nytt kulturkluster.

Vid Nykvarns sluss och Stångebrofältet skapas en ny stadspark runt Stångån Kanda kanal. Linköpings äldsta park Nykvarnsparken blir en del i den nya stadsparken. Gång- och cykelbroar skapas i strategiska lägen för att binda samman och skapa stråk genom parken. Stadsparken blir en viktig länk i en sekvens av parkrum från Domkyrkan, via Raoul Wallenbergs plats, Vasavägen, Järnvägsparken och Stångån Kanda kanal.



Industrigatan.

7. Handlingsprogram

Nästa planeringsnivå handlar i huvudsak om detaljplanering, inklusive utredningar och program för detaljplaner. I följande kapitel redovisas en sammanställning av de utredningar och program som inledningsvis krävs för genomförande av Utvecklingsplan för Linköpings innerstad. Först listas program för geografiska områden, uppdelade i idéprogram för strategiska stråk och program för delområden. Därefter presenteras tematiska utredningar och program.

IDÉPROGRAM FÖR STRATEGISKA STRÅK

Utvecklingen av Linköpings innerstad koncentreras kring ett antal utvalda stråk som tydligt kopplar den expanderande innerstaden med befintlig innerstad, så kallade strategiska stråk. För att samordna initiativ och insatser samt skapa en gemensam vision och målbild bör idéprogram för varje stråk tas fram. Programmen ska beskriva genomförandet av föreslagen utveckling i etapper. Idéprogrammen görs lämpligen som planprogram.

Samhällsbyggnadsnämnden och miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för framtagande av idéprogrammen för strategiska stråk. Nyckelintressenter att engagera i programarbetet är bland annat fastighetsägare, verksamhetsutövare, CitySamverkan, Nulink, Visit Linköping, kommunala förvaltningar samt boende i området.

IDÉPROGRAM FÖR STRATEGISKA STRÅK (ISS)	
Strategiskt stråk	Kopplat med utbyggnad av
Platensgatan	Övre Vasastaden
Drottninggatan	Eddan och Kungsbergsskolan
Storgatan	Konsuln, Kannan, Östra stationskvarteren och Akilles
Hunnebergsgatan	Gamla Gottfridsberg, Åbylund och Adjunkten
Vasavägen	Åbylund, Gamla Gottfridsberg och Övre Vasastaden
St Larsgatan	Folkkungavallen och Östra Tornby
Snickaregatan	Folkkungavallen och Västra stationskvarteren
Ågatan	Stationskvarteren
Nya Tanneforsvägen	Kungsbergsskolan och Tannefors centrum
Hamngatan	Stationskvarteren, Konsuln, Kannan och Tannefors centrum
Järnvägsgatan	Östra Tornby, Steninge, Övre Vasastaden och Västra stationskvarteren

PROGRAM FÖR DELOMRÅDEN

De delområden i Linköpings innerstad som har definierats i föreliggande utvecklingsplan har olika förutsättningar för utveckling och behöver därför studeras var för sig i fortsatt planarbete. Vissa frågor är gemensamma för alla områden och dessa bör hanteras i samtliga program:

- Möjlighet till förtätning.
- Möjlighet till utveckling av gatunät, i syfte att skapa bättre flöden inom aktuellt område och starkare kopplingar till närliggande områden.
- Möjlig funktionsblandning.
- Möjlighet att tillskapa lokaler i bottenvåningar i befintlig och/eller ny bebyggelse.
- Lösningar för eventuell bullerproblematik.
- Hur trafik inom aktuellt område kan anpassas till intentionerna i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*.
- Möjlighet till förädling av parker och torg.
- Möjlighet att bryta segregation.
- Vilka hållbarhetseffekter, sociala, ekologiska och ekonomiska som förslaget får.

Kommunstyrelsen, samhällsbyggnadsnämnden och miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för framtagande av fördjupade översiktsplaner och program för delområden. Nyckelintressenter att engagera i programarbetet är bland annat fastighetsägare, verksamhetsutövare, CitySamverkan, Nulink, Visit Linköping, kommunala förvaltningar samt boende i området.

PROGRAM FÖR DELOMRÅDEN	
Delområde	Ansvarig
Nordöstra stadskärnan	Samhällsbyggnadsnämnden
Sydöstra stadskärnan	Samhällsbyggnadsnämnden
Åbylund – Västra Vasastaden - Gamla Gottfridsberg	Samhällsbyggnadsnämnden
Steninge – Södra Tornby	Kommunstyrelsen
Stångebro	Samhällsbyggnadsnämnden
Yttre Stångebro	Samhällsbyggnadsnämnden
Gamla Tanneforsvägen	Kommunstyrelsen
Folkungavallen inom Sydöstra innerstaden	Samhällsbyggnadsnämnden
Djurgårdsgatan	Samhällsbyggnadsnämnden
Sjukhusområdet	Samhällsbyggnadsnämnden
Malmslättsvägen	Samhällsbyggnadsnämnden

Nyckelintressenter	Typ av dokument
Fastighetsägare, CitySamverkan, utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, boende och verksamma	Planprogram, PBL-plan
Fastighetsägare, CitySamverkan, utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, boende och verksamma	Planprogram, PBL-plan
Fastighetsägare, utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, boende och verksamma	Planprogram, PBL-plan
Utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, boende och verksamma	Fördjupad översiktsplan, PBL-plan
Fastighetsägare, utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, utvecklingsavdelningen, boende och verksamma	Planprogram, PBL-plan
Fastighetsägare, utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, boende och verksamma	Planprogram, PBL-plan
Utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, boende och verksamma	Fördjupad översiktsplan, PBL-plan.
Fastighetsägare, utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, boende och verksamma	Planprogram, PBL-plan
Fastighetsägare, utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, boende och verksamma	Planprogram, PBL-plan
Linköpings Universitetssjukhus, landstinget, utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, boende och verksamma	Planprogram, PBL-plan
Fastighetsägare, utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, boende och verksamma	Planprogram, PBL-plan

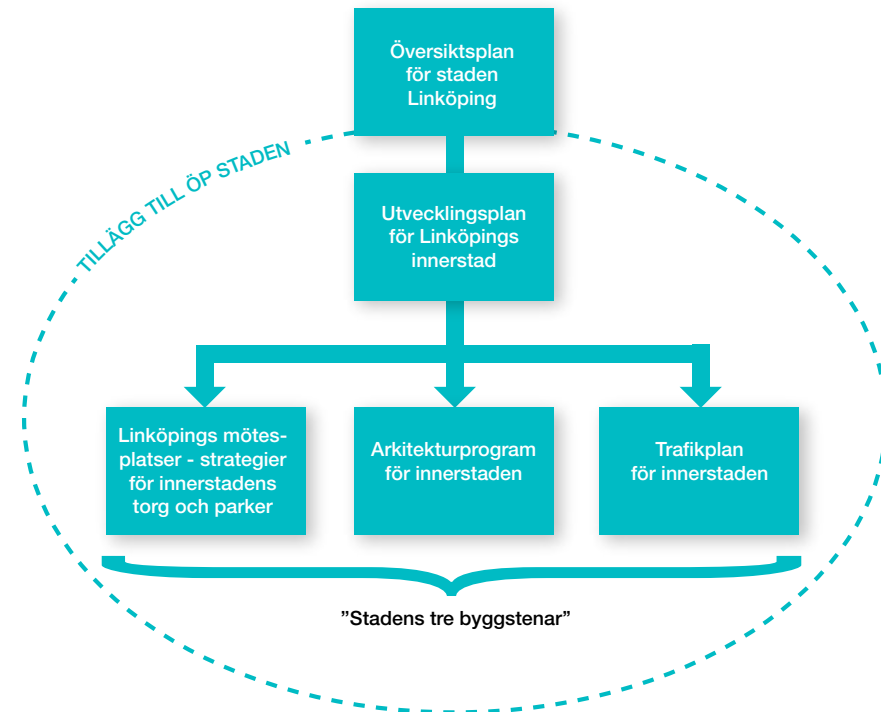
TEMATISKA UTREDNINGAR OCH PROGRAM

För genomförande av *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* behöver ett antal tematiska utredningar och program tas fram. Ansvar och upplägg för framtagande av dessa program skiljer sig beroende på frågeställning. I tabellen nedan beskrivs

de olika programmen tillsammans med dess huvudfrågor, ansvarig enhet och vilka som bedöms vara nyckelintressenter i arbetet.

TEMATISKA UTREDNINGAR OCH PROGRAM	Ansvarig
<p>Arkitekturprogram för innerstaden</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ett strategiskt dokument för bevarande och utvecklande i den befintliga bebyggelsen, behandlar både befintlig och ny bebyggelse. – Riktlinjer för höjd ambitionsnivå och ökad arkitektonisk kvalitet på det som byggs nytt. 	Kommunstyrelsen
<p>Linköpings mötesplatser – strategier för innerstadens torg och parker</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ett strategiskt dokument med inriktningar för Linköpings mötesplatser i det offentliga rummet – Utifrån ett helhetsperspektiv identifiera befintliga samt föreslå nya strategiskt viktiga mötesplatser i det offentliga rummet 	Kommunstyrelsen
<p>Trafikplan för innerstaden</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ett strategiskt dokument för att tydliggöra tillgängligheten (angöringen) till Linköpings innerstad och beskriva gators trafikering och trafikslagets samspel. 	Kommunstyrelsen
<p>Kommunikationsplan för medborgardialog</p> <ul style="list-style-type: none"> – Metoder för medborgardialog i samband med planprogram. 	Samhällsbyggnadsnämnden
<p>Affärsplan för Linköpings stadskärna</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ska behandla hela den utvidgade stadskärnan. – För att samordna initiativ och insatser samt skapa en gemensam vision och målbild för utveckling av stadskärnan. 	CitySamverkan
<p>Etableringsstrategi för innerstaden</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ett strategiskt dokument baserat på fördjupad analys inom ett antal områden viktiga för Linköpings framtida utveckling. Föreslagna inriktningar ska bidra till att skapa förutsättningar för strategiska vägval gällande olika former av etableringar. – Utifrån ett helhetsperspektiv identifiera värden som kompletterar och optimerar Linköping och långsiktigt bidrar till hållbar tillväxt. – Behandlar även kommunala etableringar. 	Kommunstyrelsen
<p>Vägledning för förskolor och grundskolor i samhällsplaneringen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nya riktlinjer för grundskola och förskola i innerstadsmiljö som underlag för detaljplanering och bygglov. – Ersätter dagens riktlinjer. 	Samhällsbyggnadsnämnden, barn- och ungdomsnämnden

	Nyckelintressenter	Typ av dokument
	Fastighetsägare, kommuninvånare, kommunens förvaltningar och bolag	Tematiskt tillägg till <i>Översiktsplan för staden Linköping</i> . PBL-plan
	Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, utbildningsförvaltningen, social- och omsorgsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, Tekniska verken, intresseföreningar, fastighetsägare och kommuninvånare	Tematiskt tillägg till <i>Översiktsplan för staden Linköping</i> . PBL-plan
	Kommuninvånare, näringsliv, fastighetsägare, Östgötra-trafiken, CitySamverkan, kommunens förvaltningar och bolag	Tematiskt tillägg till <i>Översiktsplan för staden Linköping</i> . PBL-plan
	Kommunikationsavdelning, C Linköping	Kommunikationsplan
	Fastighetsägarna, kultur- och fritidsförvaltningen, Nulink, Visit Linköping, Arenabolaget, miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen	Samverkansdokument mellan fastighetsägare, handlare och Linköpings kommun
	Nulink, CitySamverkan, kommunens förvaltningar och bolag	Inriktningsprogram
	Utbildningsförvaltningen, lokalplanerare, miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen	Riktlinjer



8. Miljökonsekvensbeskrivning

Enligt miljöbalken och plan- och bygglagen ska en översiktsplan miljöbedömas och planens konsekvenser kunna utläsas. I föreliggande miljökonsekvensbeskrivning redovisas vilken påverkan som *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* kan medföra med avsikt på olika miljöaspekter.

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad utgör ett tillägg till gällande översiktsplan, *Översiktsplan för staden Linköping*, och miljökonsekvensbeskrivningen för utvecklingsplanen utgör ett tillägg till miljökonsekvensbeskrivningen för översiktsplanen.

Miljökonsekvensbeskrivningen för *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* inleds med en sammanfattning av utvecklingsplanen och av eventuell betydande miljöpåverkan av denna. Därefter följer en redogörelse av miljökonsekvensbeskrivningens koppling till gällande översiktsplan och avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen. Därefter presenteras en beskrivning av eventuell betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen avslutas med ett resonemang om uppföljning av eventuell betydande miljöpåverkan.

Sammanfattning av planen och dess miljökonsekvenser

UTVECKLINGSPÅN FÖR LINKÖPINGS INNERSTAD

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad utgör ett tillägg till *Översiktsplan för staden Linköping* (antagen av KF 2010). Utvecklingsplanen beskriver hur intentionen i översiktsplanen kan förverkligas med innerstadskvaliteter som verktyg. Syftet med utvecklingsplanen är att hantera frågor om fortsatt utveckling av Linköpings innerstad utifrån ett helhetsperspektiv och med ett strategiskt synsätt på stadsutveckling. Avsikten är att genom strategisk fysisk planering, möjliggöra en utveckling som bidrar till en attraktiv, konkurrenskraftig och hållbar stad. Utvecklingsplanen avser ge riktning för kommande beslut och planer, utgöra stöd för dialog i stadsutvecklingsprocesser, samt främja ett brett engagemang och

ansvarstagande hos alla berörda parter.

En övergripande målsättning för framtida utveckling av Linköping är att staden ska växa, växa smart och att tillvara de möjligheter som järnvägsprojektet Ostlänken medför. För att uppnå detta används visionen *mer och bättre innerstad*, som i huvudsak handlar om att ta tillvara befintliga innerstadskvaliteter i Linköping, förstärka dessa och tillföra nya. På så sätt både utvecklas och utvidgas innerstaden. Ambitionen är att innerstaden ska växa från drygt 20 000 invånare till cirka 50 000 invånare.

I *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* föreslås ledord, utvecklingsstrategier och stadsbyggnadsprinciper för utveckling av Linköpings innerstad. I utvecklingsplanen beskrivs också stadens struktur och innehåll och ett handlingsprogram för genomförande av planförslaget redovisas. Den övergripande idén om utveckling av Linköpings innerstad är att innerstaden behöver utvecklas till en tät och blandad stad med innerstadskvaliteter.

MILJÖKONSEKVENSER

Den utveckling som föreslås i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* innebär en omfattande utbyggnad av Linköpings innerstad, med ett ökat antal invånare som följd. Detta ökar resursanvändning i innerstaden och medför en ökad miljöbelastning på omgivningarna. Samtidigt finns det också möjliga positiva miljöeffekter av föreslagen utveckling. Nedan ges en sammanfattning av de miljökonsekvenser som föreslagen utveckling bedömts kunna medföra. Miljökonsekvenserna beskrivs i sin helhet under rubriken *Beskrivning av eventuell betydande miljöpåverkan*.

Utvecklingsplanens inriktning mot att bygga en tät sammanhängande stad med ändrad färdmedelsfördelning till förmån för gång, cykel- och kollektivtrafik, begränsar energiförbrukningen och klimatpåverkan. En tät sammanhängande stad ger också möjlighet till ett effektivt utnyttjande av stadens tekniska system, exempelvis fjärrvärmenätet.

En tät och sammanhängande stad innebär att fler boende och verksamma samlas i stadsmiljö och att fler människor därmed kan bli utsatta för buller och luftemissioner. Även den bebyggelse som föreslås inom flygbullerstörda områden innebär att fler människor utsätts för flygbuller. Både buller och luftemissioner kan medföra hälsoproblem för dem som drabbas. Ett sätt att förebygga problem med buller och luftemissioner är att omfördela trafikslagen i Linköpings innerstad, vilket beskrivs på en översiktlig nivå i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*. Frågor om buller och luftemissioner avses även utredas ytterligare i bland annat den trafikplan och i det åtgärdsprogram som Linköpings kommun för närvarande arbetar med.

Den utveckling av Linköpings innerstad som föreslås i utvecklingsplanen kan komma att medföra viss miljöpåverkan på de riksintressen som finns inom och i närheten planområdet.

Vid den förtätning som föreslås i utvecklingsplanen avses i första hand redan bebyggda områden tas i anspråk för ny bebyggelse och i andra hand grönytor utan natur- och rekreationsvärden. Grönområden med höga värden skall bevaras och utvecklas. Föreslagen förtätning innebär dock att befintliga natur- och rekreationsvärden ändå kan komma att påverkas negativt. Samtidigt kan befintliga natur- och rekreationsvärden förstärkas.

Den förtätning och utvidgning av Linköpings innerstad som föreslås i utvecklingsplanen medför att jordbruksmark utanför staden kan bevaras i högre utsträckning än om staden byggs glest och mark utanför staden behöver tas i anspråk för stadens utveckling.

Den utveckling av bebyggelse och infrastruktur som föreslås i utvecklingsplanen påverkar såväl stadsbilden som stadsmiljön i Linköping. *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* utgår från att både Södra stambanan och Ostlänken förläggs i tunnel under centrala Linköping. En passage av Ostlänken och Södra stambanan i tunnel under centrala Linköping bedöms, i driftskedet och i jämförelse med ett

ovanjordsalternativ, medföra mindre påverkan på kulturmiljö, stads- och landskapsbild, naturmiljö, friluftsliv, rekreation, buller samt riksintressena för kulturmiljövärd och friluftsliv.

Utvecklingsplanens tydliga inriktning mot att skapa innerstadskvaliteter med en trygg, tillgänglig och upplevelserik stadsmiljö ger stöd för utveckling av en god bebyggd miljö. Vid stort omvandlingstryck finns dock risk att befintliga värden påverkas negativt. En god balans och omsorg om de befintliga värdena behöver därför upprätthållas. Om andelen hårdgjorda ytor i staden ökar kan dagvattenflöden öka och vattenkvaliteten påverkas. Omvandlingen av staden bör därför utformas så att denna påverkan begränsas. Lokalt omhändertagande av dagvatten, bevarande av vissa gröna ytor för infiltration samt eventuella fördröjningsmagasin, kan bli aktuella i större omfattning. Detta analyseras i dagvattenutredningar i detaljplaneskedan.

Komplettering till miljökonsekvensbeskrivning för *Översiktsplan för staden Linköping*

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad är ett tillägg till *Översiktsplan för staden Linköping* (antagen av KF 2010) och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för utvecklingsplanen är en komplettering till miljökonsekvensbeskrivningen för översiktsplanen. Utvecklingsplanen grundas i de övergripande strategier för utveckling av staden Linköping som redovisas i översiktsplanen, och tar särskilt fasta på förslaget om utbyggnad och förtätning av Linköpings innerstad. Ambitionen är att antalet invånare i Linköping ska öka från dagens 150 000 till 170 000 och på lång sikt till 200 000. Bedömningen av vilka miljökonsekvenser som *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* kan komma att medföra har gjorts med utgångspunkt i bedömningen av miljökonsekvenser av *Översiktsplan för staden Linköping*.

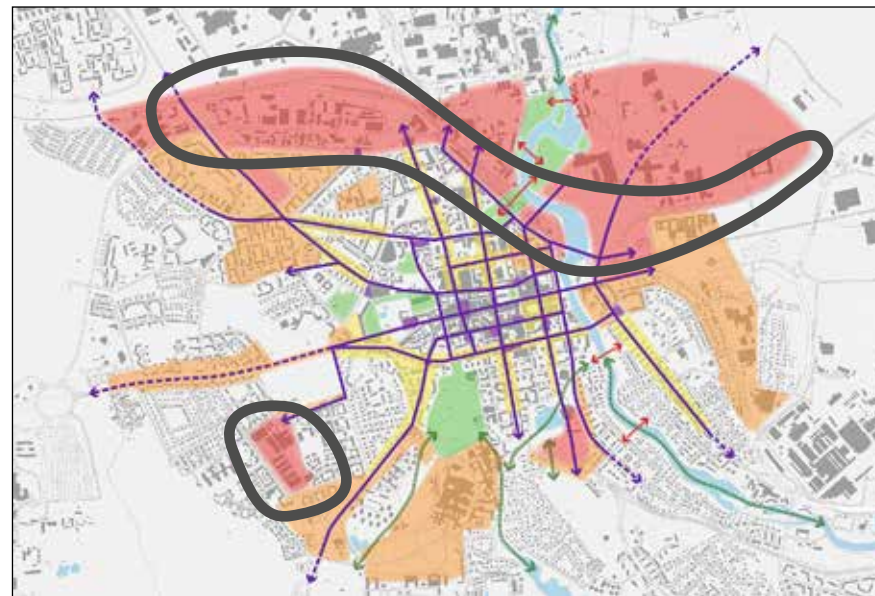
FÖRÄNDRING AV MARKANVÄNDNING I FÖRHÅLLANDE TILL ÖP STADEN

2014 genomförde Trafikverket en *Komplettering till järnvägsutredningen Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmkogen-Glyttinge*. I kompletteringen utökades utredningen och korridoren för Ostlänken till att beröra hela passagen genom Linköpings stad. Trafikverket har våren 2016 inte lämnat slutrapport för den kompletterade järnvägsutredningen. En utgångspunkt för *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* är den rangordning för önskad lösning av järnvägen som kommunfullmäktige beslutade 2014. Detta innebär att det finns skillnader mellan *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* och *Översiktsplan för staden Linköping*, dessa är:

- *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* utgår från den rangordning för önskad lösning av järnvägen genom centrala Linköping som kommunfullmäktige beslutade 2014. Det vill säga att Ostlänken och Södra Stambanan i första hand går i tunnel genom centrala Linköping.
- I *Översiktsplan för staden Linköping* pekas Steninge (beteckning V14) ut som utvecklingsområde för icke störande verksamheter. På lång sikt görs bedömningen att området bättre lämpar sig som ett utvecklingsområde för innerstaden. Området ligger inom järnvägskorridoren i *Kompletterande järnvägsutredning Ostlänken, genom centrala Linköping*.
- I *Översiktsplan för staden Linköping* redovisas Industrigatan som en yttre ring. I *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* har denna funktion flyttats utåt och Tornbyvägen redovisas istället som en yttre ring. Detta kommer att utredas närmare i den trafikplan som Linköpings kommun för närvarande arbetar med.
- I *Översiktsplan för staden Linköping* redovisas Wahlbecks industriområde som ett område där befintlig mark- och vattenanvändning ska bibehållas. Efter antagandet av översiktsplanen har området utretts ytterligare och mot bakgrund av detta beskrivs området i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* som möjligt att utveckla till en företagspark med en blandning av verksamheter, bostäder och service.”

Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning

Avgränsningen av föreliggande miljökonsekvensbeskrivning har gjorts mot bak-



Kartan markerar de områden där föreslagen markanvändning skiljer sig från ÖP staden.

grund av att *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* utgör ett tillägg till *Översiktsplan för staden Linköping* samt en analys av vilka faktorer som är aktuella att behandla utifrån innehållet i utvecklingsplanen och miljömålet *God bebyggd miljö*. Miljökonsekvensbeskrivningen fokuserar på konsekvenser av aktuellt planförslag som kan innebära betydande miljöpåverkan. Liksom för *Översiktsplan för staden Linköping* sker miljöbedömningen för *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* på en övergripande principiell nivå. De miljöaspekter som bedömts kunna innebära eventuell betydande miljöpåverkan bör miljöbedömas vidare i den fortsatta planeringen, i kommande detaljplaner, väg- och järnvägsutredningar, eller i samband med framtida tillståndsprövningar. Miljöbedömningar av planerade väg- och järnvägsutbyggnader sker i samband med prövning av de aktuella projekten.

Efter samråd av *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* har ett samråd med länsstyrelsen genomförts, avseende avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen.

MILJÖFAKTORER ATT BEDÖMA

Föreliggande miljökonsekvensbeskrivning har följande avgränsning av faktorer som bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan. Avgränsningen är densamma som avgränsningen för miljökonsekvensbeskrivningen för *Översiktsplan för staden Linköping*.

1. Energianvändning
2. Luftkvalitet och buller
3. Avfalls- och avloppshantering
4. Påverkan på riksintressen
5. Vattenkvalitet
6. Natur- och rekreativvärden
7. Kulturvärden och stads- och landskapsbild
8. Jordbruksmark
9. Riskfrågor

MILJÖMÅL

Det nationella miljömålet en *God bebyggd miljö* har bedömts vara det miljömål som har särskild betydelse med avseende på innehållet i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*. Även i miljökonsekvensbeskrivningen för *Översiktsplan för staden Linköping* är det detta miljömål med delmål som beskrivs särskilt.

Regeringen har fastställt tio preciseringar av miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* vilka beskrivs nedan.

1. Hållbar bebyggelsestruktur
2. Hållbar samhällsplanering
3. Infrastruktur
4. Kollektivtrafik, gång och cykel
5. Natur- och grönområden
6. Kulturvärden i bebyggd miljö
7. God vardagsmiljö
8. Hälsa och säkerhet
9. Hushållning med energi och naturresurser
10. Hållbar avfallshantering

Linköpings kommun bidrar till en hållbar utveckling med sikte att vara en

koldioxidneutral kommun 2025 (kommunfullmäktige 2011). Detta ska ske genom minskade utsläpp av fossilt koldioxid från energi- och transportsektorn, energi-effektivisering samt ökad produktion av resurs- och klimatteffektiv el.

Nollalternativ och alternativ utformning

I en miljökonsekvensbeskrivning ska alltid ett nollalternativ redovisas, det vill säga hur miljön påverkas om aktuellt planförslag inte genomförs. Det är nollalternativet som planförslaget och övriga alternativ ska jämföras med.

Nollalternativet till föreliggande miljökonsekvensbeskrivning utgörs av *Översiktsplan för staden Linköping*, så som den antogs i juni 2010. Alternativa inriktningar för *Översiktsplan för staden Linköping* behandlades i utredningen *Framtida planstrukturer i Linköping*. Den inriktning som valdes för *Översiktsplan för staden Linköping* bedömdes vara bäst för miljön och för Linköpings kommuns möjlighet till tillväxt.

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad utgår från de övergripande strategierna i *Översiktsplan för staden Linköping*:

- Rundare, tätare och mer sammanhängande stad
- Hållbar tillgänglighet
- Attraktiva parker, mötesplatser och gaturum

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad redovisar förhållningssätt och inriktningar för hur *Översiktsplan för staden Linköping* ska förverkligas med innerstads-kvaliteter som verktyg. Några alternativa utformningar för *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* har inte gjorts.

Nivå, osäkerhet och kunskapsunderlag

Arbetet med föreliggande miljökonsekvensbeskrivning har gjorts med stöd av befintlig lagstiftning i Plan- och bygglagen (PBL) samt Miljöbalken (MB). Bedömningarna av vilka miljökonsekvenser som aktuellt planförslag kan medföra har gjorts utifrån befintligt kunskapsunderlag, vilket har tagits fram av Linköpings kommun. Bedömningarna har utgått från dagens situation, det vill säga nuvarande miljöbelastning. I *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* hanteras planfrågor på en

översiktlig nivå och med fokus på strategiska frågor, och miljökonsekvenserna har därför bedömts utifrån ett övergripande perspektiv (med hänvisning till 6 kap MB, 13 §, som anger att en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla uppgifter som är rimliga med hänsyn till planens innehåll och detaljeringsgrad samt att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningar av andra planer, program eller i tillståndsprövningar). På denna nivå har inga beräkningar, mätningar, simuleringar eller liknande fördjupningar genomförts. Däremot utgår bedömningarna från att både *Översiktsplan för staden Linköping* och *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* genomförs med full föreslagen utbyggnad. Eftersom *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* är översiktlig och strategisk råder det relativt stor öppenhet för hur planområdet slutligen kommer att bebyggas och gestaltas. Det innebär att det i bedömningar av miljökonsekvenser på denna nivå alltid finns en viss osäkerhet.

Beskrivning av eventuell betydande miljöpåverkan

I följande avsnitt redovisas:

- de faktorer som bedöms aktuella att behandla med avseende på eventuell betydande miljöpåverkan av *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*,
- befintliga förhållanden,
- den bedömning av eventuell betydande miljöpåverkan som gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen för *Översiktsplan för staden Linköping*,
- en bedömning av eventuell betydande miljöpåverkan av *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* samt vad denna påverkan innebär för miljökonsekvensbeskrivningen för *Översiktsplan för staden Linköping*,
- pågående arbete och förslag till fortsatt arbete med att hantera miljöaspekter i samband med framtida utveckling av Linköpings innerstad.

Översiktsplan för staden Linköping förkortas *ÖP staden* i texten nedan.

ENERGIANVÄNDNING

Miljöfaktor: Energianvändning.

Befintliga förhållanden: Linköpings fjärrvärmenäts kapacitet är väl utnyttjad i dagsläget, varför en utbyggnad i kombination med kapacitetshöjande åtgärder

kommer att behöva göras för att klara förväntad expansion av fjärrvärmeleveranserna. Den totala fjärrvärmeleveransen beräknas dock inte öka beroende av en successiv energieffektivisering i befintligt byggnadsbestånd och allt högre energikrav vid nybyggnation.

Fjärrkyla är en relativt ny nyttighet i Linköping. I dag finns två större fjärrkylnät. Dessa system byggs ut successivt varför den totala fjärrkylleveransen bedöms öka kraftigt i framtiden.

I Linköping är elnätet idag väl utbyggt för distribution av el via mottagningsstationer och lokala nätstationer och distributionsnät. Även ett utbyggt fibernät bidrar i viss mån till energibesparing genom att det möjliggör fjärrstyrning av energikrävande processer och att människor kan utföra ärenden via internet och därmed minska antalet resor.

Eventuell betydande påverkan ÖP staden: Utbyggnad för ett stort antal nytillkommande boende och verksamma i staden innebär ökad energiåtgång för transporter och uppvärmning.

Förändring och bedömning av eventuell betydande påverkan för ÖP staden genom *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*: I huvudsak ingen förändring i förhållande till *ÖP staden*.

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad fokuserar på möjligheten att skapa en tät och sammanhållen innerstad, med god kollektivtrafik och ett välfungerande nät av gång- och cykelvägar. Detta kan minska behovet av transporter, framförallt med bil, med minskad klimatpåverkan som följd.

I Linköping är cirka 6 % av fordonsbränslet som säljs förnybart i form av biogas, lokalt producerat i Linköping. All kollektivtrafik drivs med biogas och även många personbilar.

Ny bebyggelse bedöms kunna anslutas till befintligt fjärrvärmenät, så att en klimateffektiv uppvärmning av nytillkommande byggnader uppnås.

Nyttillkommande verksamheter bedöms kunna anslutas till fjärrkylennätet vilket är positivt ur klimatsynpunkt jämfört mot eldrivna kylaggregat.

Pågående och fortsatt arbete: Linköpings kommun arbetar kontinuerligt med energi- och klimatrådgivning, mobility management och annat som rör beteendepåverkan kopplat till energianvändning. Kommunen arbetar också kontinuerligt med att stötta och möjliggöra klimat- och miljövänlig energiproduktion, som

exempelvis solex. Under våren 2015 lanseras en solkarta för hela kommunen, där fastighetsägare kan se vilken möjlig mängd solex som deras hustak kan ge.

Den trafikplan som Linköpings kommun för närvarande arbetar med att ta fram, avser bland annat behandla frågor som rör energianvändning i transporter genom att styra mot färdmedelsförändring i enlighet med trafikstrategin.

LUFTKVALITET OCH BULLER

Miljöfaktor: Luftkvalitet och buller

Befintliga förhållanden: Miljö kvalitetsnormer för luft enligt EU:s direktiv om luftkvalitet och renare luft är aktuella inom planområdet. Inom planområdet finns det gatuavsnitt intill bostäder där partikelhalterna (PM_{10}) riskerar att överstiga gällande miljö kvalitetsnorm för utomhusluft.

Planområdet berörs av flygbuller från Saab samt av järnvägs- och biltrafikbuller. Regeringen har fattat beslut om en förordning om riktvärden för trafikbuller, som träder i kraft 2015-06-01. Lagändringen innebär beträffande flygbuller att det blir möjligt att bygga bostäder i hela staden med undantag för några mindre områden i Kallerstad (Stångebro) och Tannefors. Det blir också enklare att bygga lägenheter i innerstadsmiljöer med avseende på järnvägs- och biltrafikbuller.

Eventuell betydande påverkan ÖP staden: Fler människor påverkas av störningar i stadsmiljön om staden förtätas med fler invånare och vissa nya byggelseområden kan vara utsatta för buller och luftföroreningar.

Förändring och bedömning av eventuell betydande påverkan för ÖP staden genom Utvecklingsplan för Linköpings innerstad: I huvudsak ingen förändring i förhållande till ÖP staden.

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad förtydligar ÖP stadens inriktning att huvudgator innanför yttre ringen ska omvandlas till stadsgator med lägre hastighet. Detta bedöms medföra en lägre framkomlighet för biltrafik och därigenom minskas andelen biltrafik. Genom lägre hastigheter bedöms partikelhalterna och bullernivåerna i innerstaden minska och därmed ge upphov till positiva miljöeffekter. Samtidigt som utvecklingsplanen bedöms få positiva effekter på luftkvalitet och buller kan den också medföra negativa effekter på samma miljöfaktorer. Den förtätning och utvidgningen av innerstaden som föreslås i utvecklingsplanen leder till att fler människor blir bosatta och/eller verksamma i en stadsmiljö som påver-

kas av luftemissioner och trafikbuller. Möjliga åtgärder för att minska påverkan från luftemissioner och buller bör utredas i fortsatt planering.

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad utgår från att Ostlänken och stambanan förläggs i tunnel genom Linköping, i enlighet med korridoralternativ C. I miljökonsekvensbeskrivningen för *Komplettering till järnvägsutredning för Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen – Glyttinge* (utställningshandling jan 2014) bedöms korridor C som det mest fördelaktiga alternativet. Korridor C medför mindre påverkan på hälsa och boendemiljö i jämförelse med om Ostlänken och stambanan förläggs ovan mark, främst genom att ett mindre antal människor totalt sett påverkas av järnvägsbuller.

Pågående och fortsatt arbete: Linköpings kommun arbetar kontinuerligt med att förbättra luftkvaliteten i Linköpings innerstad, i syfte att åtgärda problemen med överskriden miljö kvalitetsnorm för utomhusluft. Detta görs främst genom åtgärder som föreslås i *Åtgärdsprogram för partiklar PM_{10}* (antaget 2014), exempelvis minskad biltrafik och minskad hastighet för biltrafik, minskad användning av dubbdäck genom informationskampanjer, ny halkbekämpning, förbättrad beläggning på vägarna, ny städteknik och dammbindning.

Linköpings kommun arbetar för närvarande med att ta fram ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller. Detta kommer bland annat att innehålla en kartläggning av befintligt omgivningsbuller i Linköpings innerstad och förslag på åtgärder för att minska detta.

Den trafikplan som Linköpings kommun för närvarande arbetar med att ta fram, avser bland annat behandla frågor som rör luftkvalitet och buller på en översiktlig nivå. Även den plan för mötesplatser som kommunen arbetar med, avser hantera frågor om luftkvalitet och buller på en översiktlig nivå.

Frågor om luftkvalitet och buller kommer även att hanteras i samband med detaljplaneläggning och lovgivning för åtgärder i Linköpings innerstad.

AVFALLS- OCH AVLOPPSHANTERING

Miljöfaktor: Avfalls- och avloppshantering

Befintliga förhållanden: Den nuvarande konsumtionen av dricksvatten är cirka 245 liter per person och dygn. Detta är en måttligt låg konsumtion som i takt med ny mer vattensnål byggnation kommer att innebära minskad vattenförbrukning per

capita. Motivet för minskad vattenförbrukning är att såväl konsumtion som distribution av vatten är resurskrävande, i form av energi och kemikalier.

Idag hanteras merparten av Linköpings verksamhets- och hushållsavfall på Gärstad avfallsanläggning. Huvuddelen av avfallet, som kommer in till anläggningen från ett stort antal kommuner och verksamheter, omvandlas till fjärrvärme och elenergi i Gärstadverket. Stora krav ställs på behandling av lakvatten från området.

Eventuell betydande påverkan ÖP staden: Befolkningsökningen ökar behovet av omhändertagande av avfall och avloppsvatten.

Förändring och bedömning av eventuell betydande påverkan för ÖP staden genom Utvecklingsplan för Linköpings innerstad: Ingen förändring i förhållande till ÖP staden.

Pågående och fortsatt arbete: Dricksvattennät och avloppssystem är väl utbyggt i Linköping. Råvatten tas från två oberoende vattentäkter, Motala ström och Stångån, och bereds i två separata vattenverk. Avloppsvatten renas vid Nykvarnsverket som har god kapacitet och är utbyggt med fosfor- och kväverening samt bidrar till produktion av biogas från rötslam i reningsprocessen.

Brännbart hushållsavfall från Linköpingsborna samlas in av Tekniska verken, förbränns vid Gärstadverket och producerar fjärrvärme och el. Matavfall samlas in i separata gröna påsar för produktion av biogas. För insamling av förpackningsmaterial har förpackningsindustrierna återvinningsstationer utplacerade runt omkring i Linköping.

Många fastighetsägare har egna system (fastighetsnära återvinning) som underlättar för invånarna att källsortera. Linköpings kommun/Tekniska verken arbetar kontinuerligt med beteendepåverkan kopplat till avfallshantering som till exempel utsortering av matavfall (gröna påsen) och utsortering av farligt avfall.

Frågor om avfallshantering kommer även att utredas i samband med detaljplanläggning och lovgivning för åtgärder i Linköpings innerstad.

PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSEN

Miljöfaktor: Påverkan på riksintressen

Befintliga förhållanden: Inom planområdet finns riksintressen för kulturmiljövård, friluftsliv, kommunikationer, luftfart och totalförsvaret. Riksintressena och en kort-

fattad redovisning av hur Linköpings kommun avser att tillgodose dessa finns på sidan 67.

Eventuell betydande påverkan ÖP staden: I Linköping och dess omgivning finns det flera områden och anläggningar av riksintresse.

Förändring och bedömning av eventuell betydande påverkan för ÖP staden genom Utvecklingsplan för Linköpings innerstad: I huvudsak ingen förändring i förhållande till ÖP staden.

I kap 9, föreliggande planhandling, görs en särskild sammanställning av vilka riksintressen som aktuellt planområde berörs av. Dessutom ges en kortfattad redovisning av hur Linköpings kommun avser att tillgodose riksintressena, vilken överensstämmer med motsvarande redovisning i ÖP staden.

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad utgår från att Ostlänken och stambanan förläggs i tunnel genom Linköping, i enlighet med korridoralternativ C. Att förlägga Ostlänken och stambanan i tunnel bedöms ha positiva effekter för riksintresset för friluftsliv eftersom det då inte längre kvarstår en järnväg ovan mark som påverkar tillgängligheten längs Stångån. Att förlägga Ostlänken i tunnel bedöms också vara mer fördelaktigt för riksintresset för kulturmiljövård än att förlägga den ovan mark, eftersom en underjordisk lösning inte kräver lika stora ingrepp i stadsbilden.

Pågående och fortsatt arbete: Linköpings kommun arbetar kontinuerligt med de riksintressen som finns inom kommunen. Detta arbete tar utgångspunkt i den bilaga om riksintressen som finns till *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping*. I bilagan redovisas bland annat rekommendationer för att tillgodose riksintressena.

Kommunen arbetar också aktivt med riksintresset för friluftsliv i och med det kontinuerliga arbetet med att utveckla Stångån Kinda kanal.

Den trafikplan som Linköpings kommun för närvarande arbetar med att ta fram, avser bland annat behandla frågor som rör riksintresset för kommunikation. *Linköpings mötesplatser – strategier för innerstadens torg och parker* och det arkitekturprogram som kommunen arbetar med, avser hantera frågor om riksintresse för friluftsliv och kulturmiljövård.

Frågor om riksintressen kommer även att hanteras i samband med detaljplanläggning och lovgivning för åtgärder i Linköpings innerstad.

VATTENKVALITET

Miljöfaktor: Vattenkvalitet

Befintliga förhållanden: Miljökvalitetsnormer för vattenförekomster enligt EU:s vattendirektiv är aktuella inom planområdet. Delar av Stångån Kinda kanal är idag klassad med *måttlig ekologisk status* och har kvalitetskrav att uppnå *god ekologisk status* år 2021. Tinnerbäcken är idag klassad med *dålig ekologisk status* och har kvalitetskrav att uppnå *god ekologisk status* år 2021.

Eventuell betydande påverkan ÖP staden: Förtätning och utbyggnad innebär att tätortens hårdgjorda ytor ökar och därmed kan också dagvattenavrinningen öka. Detta kan påverka både dagvattenmängder och vattenkvalitet.

Förändring och bedömning av eventuell betydande påverkan för ÖP staden genom Utvecklingsplan för Linköpings innerstad: Ingen förändring i förhållande till ÖP staden.

Den förtätning och utvidgning av Linköpings innerstad som föreslås i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* kan medföra ökade utsläpp av dagvatten i Stångån Kinda kanal och Tinnerbäcken i och med att andelen hårdgjord yta inom planområdet ökar. Vattenkvaliteten får inte försämrats varken i Stångån Kinda kanal eller Tinnerbäcken. Avseende Stångån Kinda kanal och Tinnerbäcken behöver vattenkvaliteten till och med förbättras för att gällande miljökvalitetsnormer ska uppfyllas. Åtgärder för att fördröja och rena dagvattnet måste studeras i detaljplanering och vid lov- och tillståndsprövning. Genom en medveten utformning av ny bebyggelse och dess utemiljö, med exempelvis genomsläppliga markbeläggningar och gröna tak, kan andelen hårdgjord yta begränsas och möjligheten att rena dagvatten främjas.

Flytt av kraftvärmeverket KV1 är positivt för Stångån Kinda kanals vattenkvalitet. **Pågående och fortsatt arbete:** Linköpings kommun och Tekniska verken arbetar för närvarande med att ta fram en dagvattenpolicy och en dagvattenstrategi, vilka bland annat kommer att behandla frågor som rör vattenkvalitet och metoder för processer för rening. Hänsyn bör tas till denna vid genomförande av *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*. Även den plan för mötesplatser som Linköpings kommun arbetar med att ta fram, avser bland annat behandla frågor om vattenkvalitet.

Frågor om vattenkvalitet kommer också att hanteras i samband med detalj-

panelläggning och lovgivning för åtgärder i Linköpings innerstad.

NATUR- OCH REKREATIONSVÄRDEN

Miljöfaktor: Natur- och rekreationsvärden

Befintliga förhållanden: Stångån Kinda kanal passerar genom planområdet. Trots att Stångån Kinda kanal länge har varit påverkad av intilliggande verksamheter och idag sträcker sig genom en tätort, besitter ån bitvis ett högt naturvärde. Stångån Kinda kanal omfattas av det generella strandskyddet på 100 meter. Inom planområdet finns ett antal rödlistade arter.

Eventuell betydande påverkan ÖP staden: Förtätning, nytillkommande bebyggelseområden och byggande av trafikleder kan påverka natur- och rekreationsvärden.

Förändring och bedömning av eventuell betydande påverkan för ÖP staden genom Utvecklingsplan för Linköpings innerstad: I huvudsak ingen förändring i förhållande till ÖP staden.

Den förtätning och utvidgning av Linköpings innerstad som föreslås i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* kan komma att stå i konflikt med behovet av närrekreation i innerstaden och befintliga naturvärden. Inom den utvidgade innerstaden finns ett antal områden som i Linköpings kommuns naturvårdsprogram är redovisade som biologiskt värdefulla. I innerstaden finns också ett stort antal skyddsvärda träd med naturvärden. Detta tillsammans med kompletterande analyser bör ligga till grund för fortsatt planering och för avvägning mellan olika intressen vid utveckling av innerstaden.

För att minska aktuellt planförslags negativa påverkan på natur- och rekreationsvärden bör parkmiljöer utformas i första hand för sociala aktiviteter, men samtidigt så att de kan vara livsmiljö för djur och växter.

Stråket utmed Stångån Kinda kanal är idag ett naturstråk. I det centrala årummet, mellan Nykvarns sluss och Tinnerbäckens utlopp, föreslås i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* att ny bebyggelse ska möta vattnet på ett stadsmässigt sätt. Offentliga stråk avses följa ån och strandzonen är tänkt att utformas med kaj, bryggor och parkmiljö. I avsnitt där åns funktion som naturstråk påverkas kan ekologisk kompensation komma att behövas. Detta bör utredas vidare i samband med detaljpanelläggning av aktuella områden.

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad utgår från att Ostlänken och stambanan förläggs i tunnel genom Linköping, i enlighet med korridoralternativ C. I miljökonsekvensbeskrivningen för *Komplettering till järnvägsutredning för Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen – Glyttinge* (utställningshandling jan 2014) bedöms korridor C som det mest fördelaktiga alternativet med avseende på påverkan på befintliga natur- och rekreationsvärden inom planområdet.

Pågående och fortsatt arbete: Linköpings kommun arbetar kontinuerligt med natur- och rekreationsfrågor. Detta arbete tar i huvudsak utgångspunkt i det naturvårdsprogram för Linköping som antogs 2013. Naturvårdsprogrammet utgör också underlag för arbete med detaljplaneläggning av Linköpings innerstad. Utgångspunkten i naturvårdsprogrammet är att befintliga naturvärden ska bevaras i största möjliga mån.

Den plan för mötesplatser som Linköpings kommun för närvarande arbetar med att ta fram, avser behandla frågor som rör natur- och rekreationsvärden i Linköpings innerstad.

KULTURVÄRDEN OCH STADS- OCH LANDSKAPSBILD

Miljöfaktor: Kulturvärden och stads- och landskapsbild

Befintliga förhållanden: Linköping har en lång och rik historia. Linköpings kommun utgör en av de mest fornlämningstäta i landet. Från stenåldern och framåt har människorna i området verkat, påverkat och format landskapet till det kulturlandskap vi ser idag. Kulturarvet i den mer än 700 år gamla staden är en viktig del av stadens identitet och en resurs i planeringen för framtiden. Linköping anses idag ha en av de bäst bevarade stadskärnorna bland Sveriges medelstora städer.

Eventuell betydande påverkan ÖP staden: Den planerade stadsutvecklingen kan påverka befintliga kulturvärden och stads- och landskapsbild och därmed stadens identitet.

Förändring och bedömning av eventuell betydande påverkan för ÖP staden genom *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*: I huvudsak ingen förändring i förhållande till *ÖP staden*.

I *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* är utgångspunkten för hantering av befintliga kulturvärden och övriga kvaliteter i stads- och landskapsbild att hänsyn ska tas till dessa vid utveckling av innerstaden. I utvecklingsplanen anges att

de värden i Linköpings stadskärna som tidigare har klassats som riksintresse för kulturmiljövård fortsatt ska hävdas och utgöra grunden för den växande innerstadens identitet och kvalitet. I kap 9, föreliggande planhandling, görs en särskild sammanställning av vilka riksintressen som aktuellt planområde berörs av, bland annat riksintresset för kulturmiljövård. Dessutom görs en kortfattad redovisning av hur Linköpings kommun avser att tillgodose riksintressena, vilken överensstämmer med motsvarande redovisning i *ÖP staden*.

Den utveckling av Linköpings innerstad som föreslås i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* kräver väl avvägda beslut avseende vad som ska bevaras och vad som ska förändras. Såväl bevarande som förändring kan komma att påverka befintliga kultur- och stadsbildsvärden både negativt och positivt.

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad utgår från att Ostlänken och stambanan förläggs i tunnel genom Linköping, i enlighet med korridoralternativ C. I miljökonsekvensbeskrivningen för *Komplettering till järnvägsutredning för Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen – Glyttinge* (utställningshandling jan 2014) bedöms korridor C som det mest fördelaktiga alternativet. Korridor C medför mindre påverkan på kulturmiljö samt stad- och landskapsbild i jämförelse med om Ostlänken och stambanan förläggs ovan mark, främst genom att det inte kräver lika stora ingrepp i stadsbildens som om Ostlänken skulle förläggas ovan mark.

Pågående och fortsatt arbete: Det arkitekturprogram som Linköpings kommun för närvarande arbetar med att ta fram, avser bland annat behandla frågor som rör kulturvärden och stadsbild.

Frågor om kulturvärden och stadsbild kommer även att hanteras i samband med detaljplaneläggning och lovgivning för åtgärder i Linköpings innerstad.

JORDBRUKSMARK

Miljöfaktor: Jordbruksmark

Befintliga förhållanden: Inom planområdet finns ingen jordbruksmark. I andra delar av Linköpings kommun, bland annat i omgivningarna kring staden Linköping, finns däremot högklassig jordbruksmark.

Eventuell betydande påverkan ÖP staden: I anslutning till Linköpings tätort finns det högklassig jordbruksmark. En utbyggnad av staden kan därför komma i konflikt med denna.

Förändring och bedömning av eventuell betydande påverkan för ÖP staden genom Utvecklingsplan för Linköpings innerstad: I huvudsakligen ingen förändring i förhållande till ÖP staden.

Den förtätning och utvidgning av Linköpings innerstad som föreslås i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* bedöms vara fördelaktig med avseende på bevarande av jordbruksmark. Förtätning och utvidgning av innerstaden medför att jordbruksmark utanför staden kan bevaras i högre utsträckning än om staden byggs glest och mark utanför staden behöver tas i anspråk.

RISKFRÅGOR

Miljöfaktor: Riskfrågor

Befintliga förhållanden: Inom Tornby, Kallerstad och delar av norra Tannefors finns hälso- och miljöpåverkande verksamheter med observationsavstånd som innefattar delar av Linköpings innerstad. Begreppet observationsavstånd används som benämning för ett område inom vilket man vid exploatering ska uppmärksamma riskerna och vidare utreda på vilket sätt man bör ta hänsyn till och förebygga påverkan från verksamheten (se *Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun*, godkänt av KF 2010). Kraftvärmeverket (KV1) och avloppsreningsverket är de verksamheter med störst observationsavstånd inom eller i anslutning till aktuellt planområde.

Klimatförändringarna på jorden kan exempelvis påverka både årsmedeltemperatur och årsnederbörd och nederbördens intensitet. Temperaturförändringarna kan bland annat öka behovet av skugga för att dämpa effekterna av värmeperioder. Ökade nederbörds mängder medför både risken att områden närmast vattendrag översvämmas samt att dagvattensystemet överbelastas vid intensiva regn. **Eventuell betydande påverkan ÖP staden:** Ny bebyggelse vid transportleder och nära flygplats, samt samlokalisering av boende och verksamheter kan innebära att riskfrågorna behöver följas upp.

I *Miljö- och riskfaktorer i Linköpings kommun* (underlag 2010) konstateras i genomförda översvämningskarteringar att innerstaden påverkas mycket lite av översvämmande vattendrag även med hänsyn tagen till ett förändrat klimat.

Förändring och bedömning av eventuell betydande påverkan för ÖP staden genom Utvecklingsplan för Linköpings innerstad: Ingen förändring i förhål-

lande till ÖP staden.

Den förtätning och utvidgning av Linköpings innerstad som föreslås i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* medför att olycksriskerna ökar eftersom fler människor utsätts för de risker som finns i innerstaden och eftersom vissa risker tenderar att öka vid högre koncentration av människor. Exempel på detta är att olycksriskerna ökar då andelen trafik ökar. Genom utveckling av gatunätet i Linköpings innerstad och sänkning av tillåten hastighet samt prioritering av gång- och cykeltrafik bör trafikriskerna bli lägre.

En utbyggnad av järnvägen enligt korridoralternativ C minskar risken för befolkningen i innerstaden vid olyckor och utsläpp på järnvägen. Under byggtiden finns dock viss ökad olycksrisk vid byggarbetsplatserna för järnvägen.

Den integration av verksamheter och bostäder som föreslås i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* kan också medföra ökad olycksrisk. Olycksrisker kopplade till en sådan integration kan bland annat handla om risken att bo och/eller vara verksam i ett område som är under omvandling under relativt lång tid. Byggarbetsplatser innehåller ofta störningar i form av buller, ljus, transporter, etc. Det är viktigt att innan och under bygg- och anläggningskedan förebygga dessa risker.

Vid förändringar i markanvändning i innerstadsmiljön kan mikroklimatet påverkas med möjlighet till skugga och vegetation som sänker temperaturen.

Förtätning och utvidgning av Linköpings innerstad innebär en ökad andel hårdgjorda ytor och därmed kan dagvattenavrinningen öka. Åtgärder för att fördröja dagvattnet måste studeras i detaljplanering och vid lov- och tillståndsprövning. Genom en medveten utformning av ny bebyggelse och dess utemiljö kan andelen hårdgjord yta begränsas. Tillkommande bebyggelse och infrastruktur i Linköpings innerstad behöver placeras med hänsyn till översvämningsrisk och höga flöden.

Pågående och fortsatt arbete: Linköpings kommun arbetar kontinuerligt med riskfrågor. Detta arbete tar bland annat utgångspunkt i underlaget om miljö- och riskfaktorer som hör till ÖP staden. Kommunen har för avsikt att uppdatera underlaget.

Frågor om risker kommer även att hanteras i samband med detaljplanläggning och lovgivning för åtgärder i Linköpings innerstad.

Linköpings kommun och Tekniska verken arbetar för närvarande med att ta

fram en dagvattenpolicy och en dagvattenstrategi, vilka bland annat kommer att behandla dagvattenplanering vid detaljplanering samt lov- och tillståndsprövning. Hänsyn bör tas till dessa vid genomförande av *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*. Även den plan för mötesplatser (tillägg till översiktsplan för staden) som Linköpings kommun arbetar med att ta fram avser behandla frågor om parker och rekreationsytors betydelse för fördröjning av dagvatten men kommer även beskriva vegetationens möjliga funktion i ett förändrat klimat.

Frågor om översvämningsrisk samt fördröjning av dagvatten kommer att hanteras i samband med detaljplaneläggning och lovgivning för åtgärder i Linköpings innerstad.

Uppföljning av eventuell betydande miljöpåverkan

Uppföljning och ytterligare bedömning av eventuell betydande miljöpåverkan av *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* avses ske i enlighet med beskrivningarna av pågående och fortsatt planarbete i föregående kapitel. Frågor om miljöpåverkan kan komma att hanteras även i andra sammanhang, exempelvis väg- och järnvägsutredningar eller i samband med tillståndsprövningar. Uppföljning av eventuell betydande miljöpåverkan kommer även att ske löpande genom Linköpings kommuns befintliga tillsyn enligt miljöbalken samt den uppföljning som görs inom ramen för eventuella miljötillstånd. Exploatörer och verksamhetsutövare har ett ansvar att beakta de bestämmelser och riktlinjer som finns samt vid behov bekosta åtgärder.

9. Riksintressen i den utvidgade innerstaden

Enligt miljöbalken 3 kap ska områden som är av riksintresse skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada riksintresset. Av översiktsplanen ska det enligt plan- och bygglagen 3 kap 5§ framgå hur kommunen avser att tillgodose riksintressena.

Inom den framtida utvidgade innerstaden i Linköping finns riksintressen för kulturmiljövård, friluftsliv, kommunikationer, luftfarten och totalförsvaret.

Kommunen har redovisat sin syn på riksintressena i bilagan *Riksintressen i Linköpings kommun*, som hör till den 2010 antagna översiktsplanen *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping*.

Sedan kommunens beslut 2010 har några förändringar skett avseende statens anspråk på riksintressen. Trafikverket har beslutat om val av korridor för Ostlänken. När översiktsplanen antogs 2010 var detta beslut inte fattat. Trafikverket har också gjort ändringar beträffande avgränsning av riksintresset Linköpings flygplats. Försvarsmakten har redovisat nya beskrivningar och avgränsningar av totalförsvarets riksintressen. Vissa förändringar av riksintresseområdena för naturvård har också skett. Dessutom pågår 2014 översyn av flera andra riksintressen.

Saab:s flygplats är riksintresse för luftfart, dvs civil flygverksamhet. Bullerstörningarna från den civila flygverksamheten är emellertid av liten omfattning och innebär inte någon begränsning för bostadsbyggande i innerstaden. Under 2015 utreds om Saab:s flygfält ska bli riksintresse för industriell produktion.

Under 2014-2015 behandlas också riksintressen i en av regeringen tillsatt utredning. Utredningen har delredovisat 2014-08-15 och slutredovisat 2015-12-01. Utredaren ska bland annat föreslå förändringar beträffande riksintressesystemet som innebär att onödiga inskränkningar i planeringen eller användningen av mark och vattenområden inte sker. Frågan om att utveckla ett system där avvägningar kan göras mellan riksintressen och behovet av bostadsbyggande ska behandlas med förtur.

När detta skrivs (2016) finns alltså stora oklarheter när det gäller riksintressena. När regering och riksdag fattat beslut om buller, statliga myndigheter genomfört

sin översyn av riksintressena och ett eventuellt beslut om förändrat riksintressesystem fattats, kommer Linköpings kommun att ta ett samlat grepp beträffande riksintressena. Kommunen kommer då att se över och fatta beslut om sin syn på aktuella riksintressen.

Nedan redovisas riksintressena inom berört område av *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*. Dessutom görs en kortfattad redovisning av hur kommunen avser att tillgodose riksintressena.

RIKSINTRESSEN FÖR KULTURMILJÖVÅRDEN

Linköpings stadskärna

Översiktsplan för staden Linköping har som inriktning att ett bevarande av stadskärnans kvaliteter är grundläggande och att framtida förändringar i huvudsak ska bidra till att förstärka och utveckla den karaktär som redan finns. De kulturhistoriska värdena ska brukas och ses som en tillgång. Det tematiska tillägget *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* innebär ingen förändring i detta synsätt.

Kommunen vidhåller den avgränsning och de rekommendationer som länsstyrelsen och kommunen kom överens om i samband med upprättandet av *Översiktsplan för Linköpings innerstad*, 1995. Detta innebär att nedanstående rekommendationer kommer att vara vägledande vid prövning av detaljplaner, områdesbestämmelser, bygglov, rivningslov och marklov inom det avgränsade riksintresseområdet.

1. Befintliga gatusträckningar, befintliga kvartersindelningar och befintliga kvarterslinjer bör i huvudsak bibehållas. Gatuöverbyggnader, till exempel inglasningar och broar, bör undvikas.
2. Parker, alléer och grönytor av kulturhistoriskt värde* bör bevaras. De gatuträd och träd på kvartersmark som har betydelse för stadsbilden, bör bevaras.
3. En ny byggnad bör i regel placeras i tomtgräns mot gata. Byggnaden bör ej



Riksintresse för kulturmiljövården, Linköpings stadskärna.

vara högre än omgivande bebyggelse. En byggnads proportioner, takform, taklutning, material och färger bör harmonisera med omgivningen.

4. Befintliga byggnader av kulturhistoriskt eller miljömässigt värde** får inte förvanskas. Sådana byggnader skall underhållas så att deras särart bevaras. Ovan nämnda byggnader bör inte rivas.
5. Förändringar av torg och gaturum (markbeläggning, belysning, möblering, träd m m) bör prövas med hänsyn till de kulturhistoriska och miljömässiga värdena.
6. Vid prövning av väsentliga förändringar enligt punkt 1-5 bör samråd ske med antikvarisk expertis.

* Med "parker, alléer och grönytor av kulturhistoriskt värde" avses de parker, alléer och grönytor som markerats på kartan "Riksintresset Linköpings stadskärna".

**Med "Befintliga byggnader av kulturhistoriskt eller miljömässigt värde" avses de byggnader som fått markeringen "kulturhistoriskt mycket värdefull byggnad" eller "kulturhistoriskt eller miljömässigt värdefull byggnad" på kartan "Riksintresset Linköpings stadskärna".

Kinda kanal

Kommunens rekommendationer för att tillgodose riksintresset för kulturmiljövård är: "För att bibehålla kanalområdets värde från kulturhistorisk synpunkt ska byggnader och tekniska anläggningar från den tid då kanalen anlades eller hade betydelse för varutransporter och som hört samman med kanalverksamheten bevaras och underhållas. Säkerställande ska ske genom byggnadsminnesförklaring eller planläggning."

För sträckan Stångebro – Gumpekullabron har riksintresset preciserats till att innefatta:

1. Kajerna vid Nya Hamnen

Den västra stranden på sträckan Stångebro – Gumpekullabron är i sin helhet stenskodd. Här finns också stentrappor, pollare och förtöjningsringar av järn. Dessa anläggningar utgör den så kallade Nya hamnen, som togs i bruk 1867 och utvidgades 1881.



Stångs magasin.

2. Gamla Tullhuset

Färdigställt 1876 efter stadsbyggmästare Henrik Elfvingens ritningar.

3. Stångs magasin

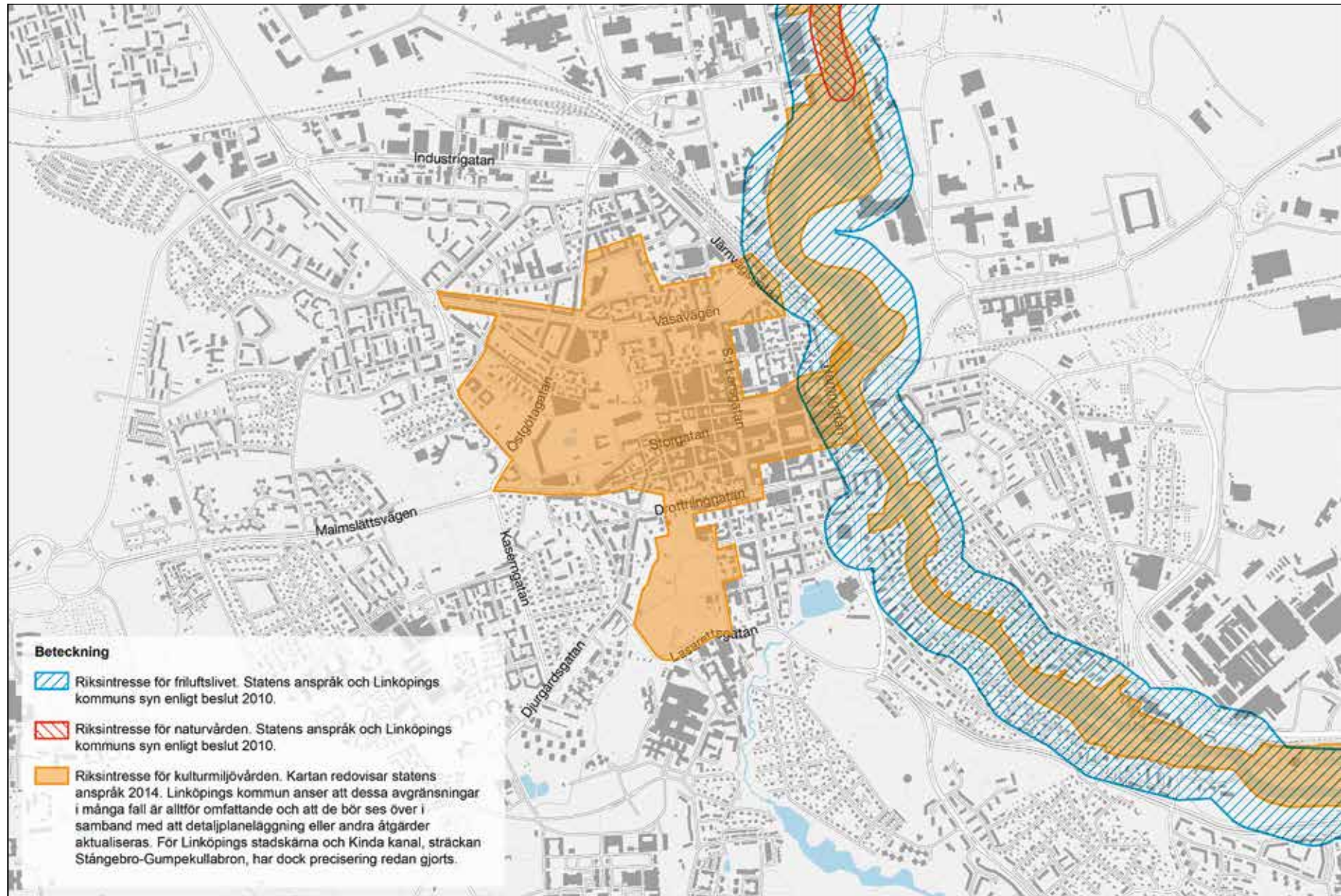
Stångs magasin har använts som magasin under kanaltiden, inte minst med koppling till Göta kanal. Byggnaden är uppförd som kvarn i början av 1800-talet, men förlorade när Kinda kanal anlades förutsättningen att fungera som kvarn. Stångs magasin ingår även i riksintresset för Linköpings stadskärna.

4. Kinda kanals nuvarande så kallade gästhamnsbyggnad, det vill säga byggnaden sydväst om Stångs magasin.

Avvägningar mellan Kinda kanal/riksintresse för kulturmiljö och Ostlänken/riksintresse för kommunikationer kommer att göras i det fortsatta arbetet med bland annat järnvägsplan och detaljplaner. Kommunen anser inte att motstående riksintressen bör hindra utbyggnad av riksintresset Götalandsbanan/Ostlänken.

Göta kanal

För avsnittet från Roxen till Nya hamnen, det vill säga till och med Stångs magasin, överlappar Göta kanal och Kinda kanal varandra. De värden som redovisas under preciseringen av riksintresset Kinda kanal tillgodoser även riksintresset Göta kanal.



RIKSINTRESSE FÖR FRILUFTSLIVET

Kinda kanal

Kommunens rekommendationer för att tillgodose riksintresset för friluftsliv är:
”För att tillgodose friluftslivets intressen ska möjligheterna att röra sig utmed stränderna, till exempel genom strandpromenader, bibehållas och utvecklas inom den befintliga staden och tillgodoses i samband med utbyggnad av staden”.

Göta kanal

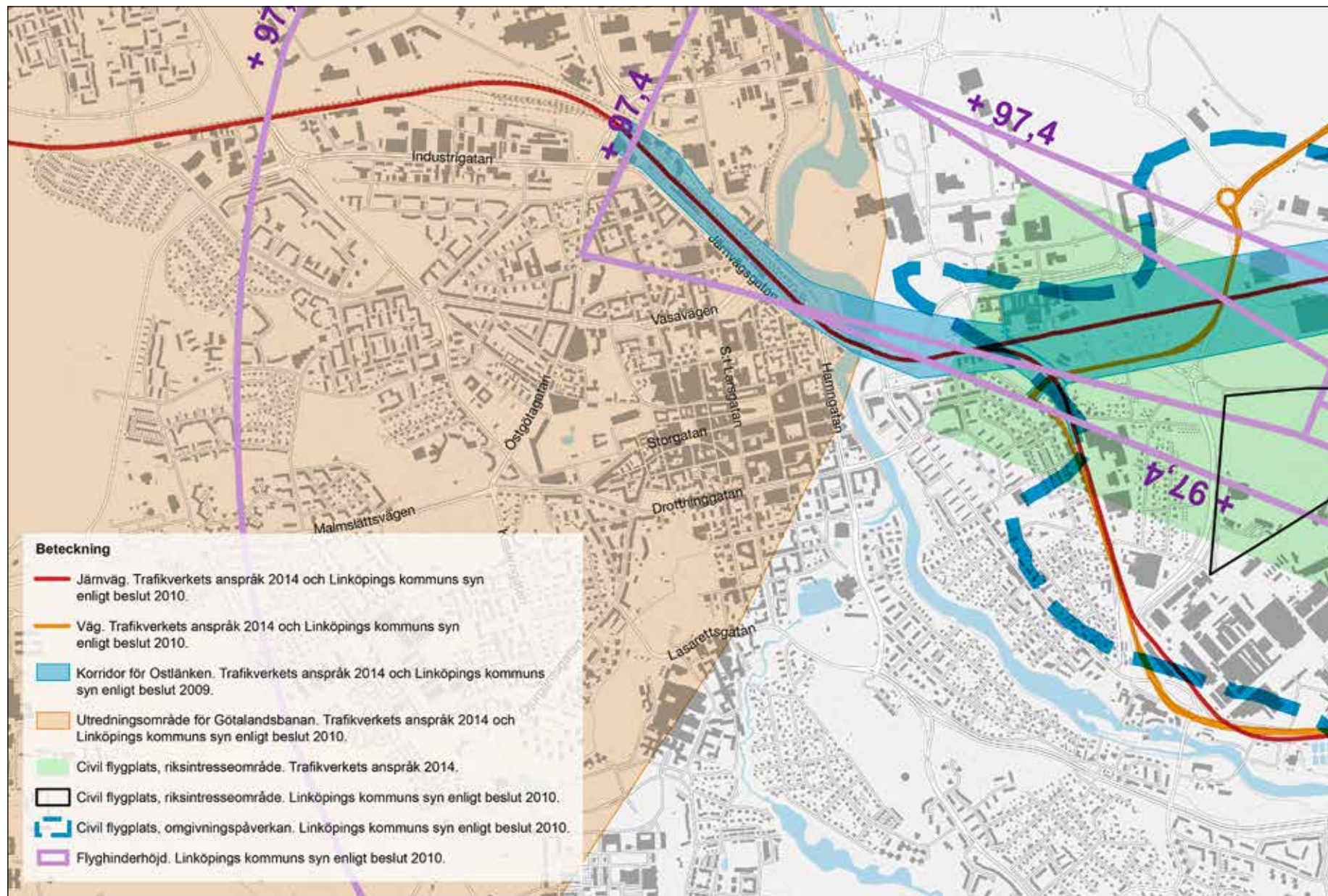
Kommunens rekommendationer för att tillgodose riksintresset för friluftsliv är:
”För att tillgodose friluftslivets intressen ska möjligheterna att röra sig utmed stränderna, till exempel genom strandpromenader, bibehållas och utvecklas inom den befintliga staden och tillgodoses i samband med utbyggnad av staden”.



Kinda kanal, Tannefors slussar.



Göta kanal vid Berg.



RIKSINTRESSE FÖR TOTALFÖRSVARET

Malmens flygfält utgör riksintresse för totalförsvaret. Riksintresset har en omgivningspåverkan dels i form av buller, dels i form av hinderfrihet. Influensområdet för buller ligger utanför aktuellt planområde. Vad gäller höga objekt, 20 m och högre utanför samlad bebyggelse och över 45 m inom samlad bebyggelse, är hela landets yta influensområde enligt Försvarmakten. Plan- och bygglovsärenden som rör sådana höga objekt ska remitteras till Försvarmakten. Kommunen har inte accepterat att hela kommunen är influensområde för höga objekt.

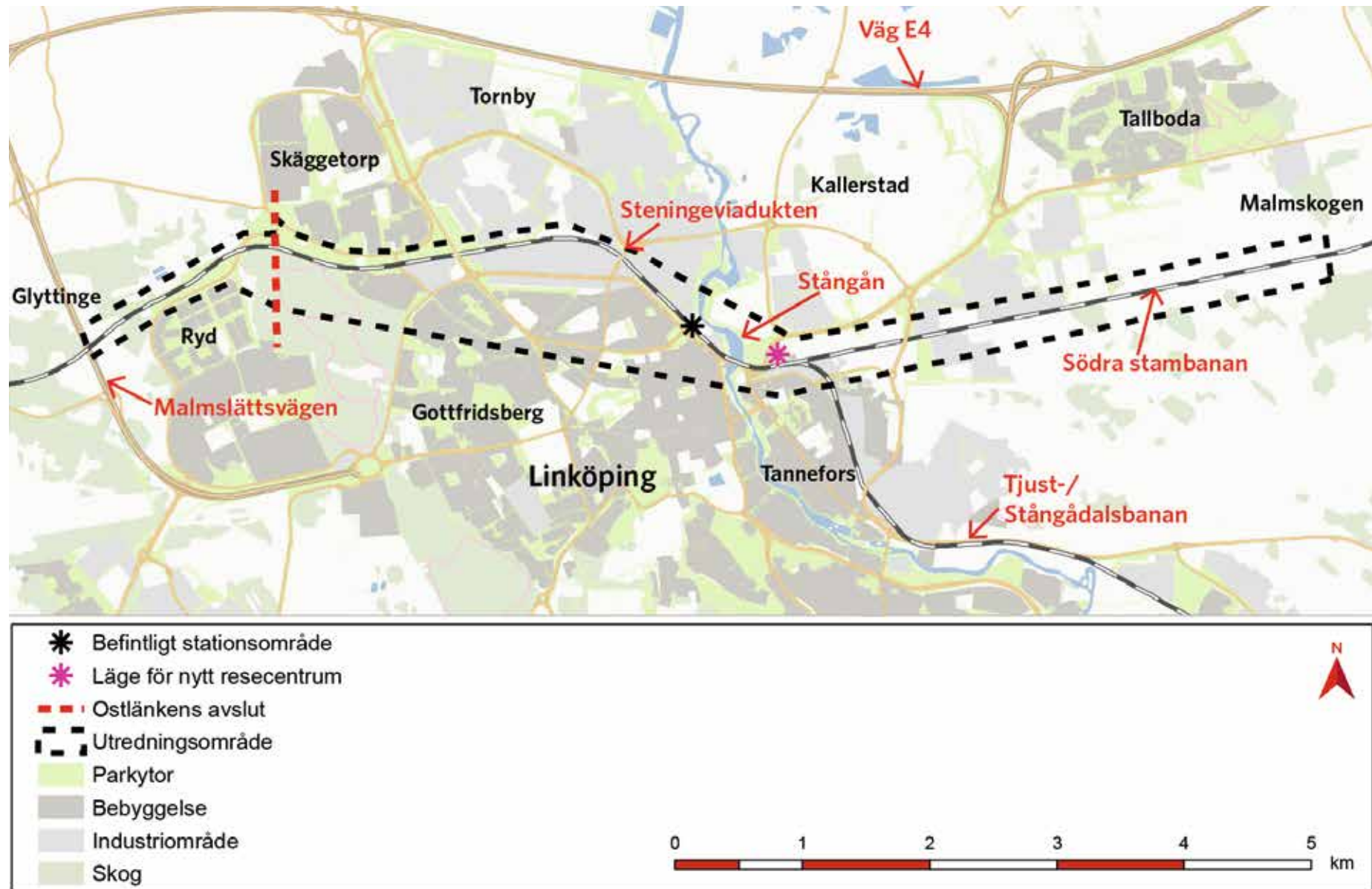
RIKSINTRESSE FÖR KOMMUNIKATIONER

Luftfarten

Saab:s flygfält är av riksintresse för luftfarten. Inga åtgärder som hindrar flygtrafik enligt gällande tillstånd bör tillåtas inom riksintresseområdet. Riksintressets avgränsning består dels av själva flygplatsområdet, dels av influensområdet, det vill säga den yttre gränsen av den sammanlagda ytan av flygplatsens hinderbegränsande yta och bullerbegränsande yta. Beträffande hinderfrihet redovisas influensområdet i kartan. Beträffande flygbuller kommer Boverkets allmänna råd för flygbuller, det vill säga bland annat FBN 55 dBA, att tillämpas. Influensområdet redovisas i kartan. Om flygfältet också i fortsättningen ska utgöra riksintresse är för närvarande (2015) under omprövning.

Järnväg

Järnvägarna Södra stambanan, Götalansbanan/Ostlänken samt regionbanorna Linköping-Hultsfred inklusive terminalanläggningar och bangårdar utgör riksintressen. Järnvägarna ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av dem. Götalandsbanans/Ostlänkens korridorer redovisas på kartan. Kommunen anser inte att motstående riksintressen bör hindra utbyggnad av riksintresset Ostlänken/Götalandsbanan.



Kartan redovisar den kompletterande järnvägsutredningens utredningsområde. Trafikverket 2014.

Kompletterande järnvägsutredning Ostlänken

Trafikverket genomförde under 2013-2014 en *Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken, för centrala Linköping sträckan Malmskogen-Glyttinge* (utställningshandling, februari 2014). Syftet med utredningen var att studera Ostlänkens hela sträckning genom centrala Linköping inklusive möjligheten att förlägga banan under mark. I den kompletterande utredningen studerades fyra korridorer. Utredningsområdet omfattar sträckan mellan Malmskogen och Glyttinge, vid Malm-slättsvägen.

De studerade korridorerna i den kompletterande utredningen är:

Korridor A - Ostlänken och Södra stambanan ovan mark och på upphöjd bro över Stångån enligt förslag från järnvägsutredningen 2010.

Korridor B - Ostlänken och Södra stambanan ovan mark och på upphöjd bro över Stångån med fortsättning till Glyttinge.

Korridor C - Ostlänken och Södra stambanan i tunnel under staden.

Korridor D - Ostlänken i tunnel under staden och Södra stambanan ovan mark och på upphöjd bro över Stångån.

Kommunfullmäktige i Linköping har mot bakgrund av den kompletterande järnvägsutredning fattat beslut om att förorda korridoralternativ C. Med anledning av detta är korridoralternativ C utgångspunkt för *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*.

Sammanfattning

Linköping växer. Antalet invånare har just passerat 150 000. Utgångspunkten i gällande översiktsplan för staden är 170 000 kommuninvånare med en utblick mot 200 000. För att främja en sådan tillväxt krävs att Linköpings innerstad utvidgas och stärks eftersom innerstadskvaliteter idag är både eftertraktade och bidrar till en långsiktigt hållbar stad.

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad är ett verktyg i arbetet med att utvidga och stärka innerstaden. Utvecklingsplanen innehåller resonemang kring vad som kännetecknar en innerstad och vilka dess kvaliteter är. I planen görs också en analys av nuläget i Linköping, befintliga kvaliteter och möjligheter till utveckling. Planen redovisar även strategier och principer för utveckling av Linköpings innerstad. Utvecklingsplanen utgör ett tillägg till gällande *Översiktsplan för staden Linköping* och kommer, tillsammans med översiktsplanen, att vara vägledande för framtida utveckling av Linköpings innerstad. Syftet med utvecklingsplanen är att hantera frågor om utveckling av Linköpings innerstad utifrån ett helhetsperspektiv och att genom strategisk fysisk planering, möjliggöra en utveckling som bidrar till en attraktiv, konkurrenskraftig och hållbar stad. Eftersom utvecklingsplanen är en del av Linköpings kommuns översiktsplanering berörs sakfrågor på en översiktlig nivå och planen har karaktär av ett visionsdokument som anger programkrav för utvecklingen av Linköpings innerstad.

MER OCH BÄTTRE INNERSTAD - VISION, MÅLSÄTTNING OCH DEFINITION

Den övergripande visionen för utveckling av Linköpings innerstad är *mer och bättre innerstad*. Visionen grundar sig i insikten att Linköpings innerstadskvaliteter har en avgörande betydelse för stadens attraktivitet, konkurrenskraft och hållbarhet. Visionen stöds också av den inriktning som anges i gällande översiktsplan för Linköping, som innebär att staden ska utvecklas till en tätare och mer sammanhållen stad som erbjuder människor goda livskvaliteter.

Innerstadskvaliteter kan definieras som de positiva värden som uppstår i ett

samspel mellan gator, byggnader, torg och parker å ena sidan och människors aktiviteter å andra. Innerstadskvaliteter skapas genom principer som funnits i århundraden i det klassiska europeiska stadsbyggandet. Exempel på sådana principer är att byggnaderna placeras i gatuliv, att entréer vänds mot gatan, att utåtriktade verksamheter förläggs i byggnadernas bottenvåningar och att gatorna formas som ett kontinuerligt nät utan återvändsgränder eller andra typer av begränsningar. Ytterligare en grundläggande princip för att skapa innerstadskvaliteter är att olika typer av ändamål tillåts inom ett och samma område, så att det uppstår en blandad stad. Vid utveckling av Linköpings innerstad är det viktigt att dessa principer används, för att stärka befintliga innerstadskvaliteter och skapa nya.

INNERSTADEN SOM RÅVARA

Linköpings innerstad är en värdefull råvara för utveckling av staden, kommunen och regionen. För att kunna uppnå visionen *mer och bättre innerstad* krävs att stadens befintliga kvaliteter tas tillvara och att dess utmaningar hanteras. Till de befintliga kvaliteterna hör bland annat Linköpings långa historia och de kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer som finns i innerstaden, stadens geografiska läge som en stark nod i den regionala strukturen, de positiva effekter som Ostlänken kommer att medföra, natur- och rekreationsstråket Stångån Kinda kanal samt ett mångfasetterat näringsliv.

Utöver befintliga kvaliteter i Linköping finns områden som idag inte rymmer innerstadskvaliteter men som har goda förutsättningar att utveckla sådana och som därmed också är viktiga att ta tillvara. Dessa kallas i utvecklingsplanen för gränsområden och utgör en betydelsefull resurs för utvidgningen av Linköpings innerstad.

STADENS STRUKTUR

Med utgångspunkt i Linköpings innerstads befintliga kvaliteter och potential för utveckling beskrivs i *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* ledord, utvecklingsstrategier och stadsbyggnadsprinciper för att uppnå visionen *mer och bättre innerstad*. Ledorden är förena, blanda, förnya och koppla. Strategierna handlar om att skapa strategiska stråk, förnyelse i befintlig struktur, strukturell förnyelse och samlad omvandling. Strategierna berör till viss del även torg och platser, centrala parker, rekreativa samband och gång- och cykelbroar.

Strategin att skapa strategiska stråk innebär att utvecklingen av Linköpings innerstad föreslås koncentreras kring ett antal strategiska stråk som förbinder den befintliga innerstaden med den utvidgade innerstaden. Stråken stärks genom att de förses med exempelvis målpunkter, verksamheter och ny bebyggelse. Utvecklingen av stråk är även ett verktyg för att sätta igång utvecklingen av gränsområden och större omvandlingsområden. Det är därför viktigt att utvecklingen av stråk sker innan eller samtidigt som utvecklingen av dessa områden. Strategierna att skapa förnyelse i befintlig struktur och strukturell förnyelse innebär kompletteringar i befintligt byggnadsbestånd samt förnyelse av själva strukturen. Strategin att skapa samlad omvandling omfattar genomgripande omvandling av större områden, ofta tidigare industri-/verksamhetsområden.

I utvecklingsplanen beskrivs vilka stråk som bör utvecklas till strategiska stråk och vilka områden som bör utvecklas genom förnyelse i befintlig struktur, strukturell förnyelse och samlad omvandling.

STADENS INNEHÅLL

En levande innerstad är beroende av sitt innehåll, vilket skapas av de aktiviteter, verksamheter och funktioner som återfinns i stadens byggnader och offentliga rum. I *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad* beskrivs stadens innehåll på en övergripande nivå och hur detta bör hanteras för att uppnå visionen *mer och*

bättre innerstad. Följande funktioner och aktiviteter tas upp som delar av stadens innehåll: bostäder, kontor, staden som handelsplats, mötesplatser i det offentliga rummet, hållbara förflyttningar, kultur, idrott och rekreation, utbildning samt vård och omsorg. Till varje funktion och aktivitet definieras en inriktning för utveckling av Linköpings innerstad. Avseende bostäder handlar det bland annat om att skapa förutsättningar för olika upplåtelseformer och storlek på bostäder, skapa förutsättningar för flyttkedjor genom nybyggnation i befintliga bostadsområden och utveckla möjligheten till kvarboende. Avseende hållbara förflyttningar handlar det till exempel om att skapa sammanhängande gatunät, främja cyklisterna, gående och kollektivtrafikresenärer samt ordna allmän parkering i parkeringsanläggningar.

HANDLINGSPROGRAM

En stad är ett gemensamt ansvar. Innerstadskvaliteter kan inte skapas av enskilda aktörer utan är något som utvecklas och förvaltas av många parter i samverkan. För att nå framgång krävs gemensamma visioner, förhållningssätt och riktlinjer för det ständigt pågående arbetet med stadens utveckling. Vid utveckling av Linköpings innerstad måste därför alla projekt och idéer om bebyggelse, gator, kollektivtrafik, med mera ses i relation till hur de bidrar till att skapa innerstadskvaliteter. Detta beskrivs och exemplifieras i det handlingsprogram som är en del av *Utvecklingsplan för Linköpings innerstad*. Där listas program för geografiska områden, uppdelade i idéprogram för strategiska stråk och program för delområden, samt tematiska utredningar och program. Dessa är en förutsättning för genomförande av utvecklingsplanen och en del i fortsatt arbete med att uppnå visionen *mer och bättre innerstad*.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad innehåller en miljökonsekvensbeskrivning. Sammanfattning av denna finns på sidan 56.



§ 115 Utvecklingsplan för innerstaden, antagande

Dnr KS 2013-417

ÄRENDE

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen har sedan våren 2013 arbetat med att ta fram en utvecklingsplan för Linköpings innerstad. Syftet med utvecklingsplanen är att hantera frågor om utveckling av Linköpings innerstad utifrån ett helhetsperspektiv och att genom strategisk fysisk planering, möjliggöra en utveckling som bidrar till en attraktiv, konkurrenskraftig och hållbar stad.

Ett förslag till utvecklingsplan var föremål för samråd under perioden 9 juni till 31 oktober 2014 och för utställning under perioden 8 juni till 31 augusti 2015. Med anledning av de synpunkter som lämnades under utställningen har mindre justeringar av planförslaget gjorts inför antagande.

Kommunfullmäktige föreslås besluta att förslaget till utvecklingsplan för Linköpings innerstad ska antas.

KOMMUNSTYRELSENS BESLUT DEN 15 MARS 2016, § 95

1. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag tillstyrks.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRSLAG TILL KOMMUNFULLMÄKTIGES
BESLUT DEN 15 MARS 2016, § 95

1. Utvecklingsplan för Linköpings innerstad antas.
2. Utställningsutlåtandet och den särskilda sammanställningen av miljökonsekvensbeskrivningen godkänns.
3. Översiktsplan för Linköping innerstad, antagen 1995, upphör att gälla.

BESLUTSUNDERLAG

Tjänsteskrivelse 2016-02-22 med tillhörande beslutsunderlag.

YRKANDEN

Elias Aguirre (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag. I detta yrkande instämmer Muharrem Demirok (C), Paul Lindvall (M), Christian Gustavsson (M), Daniel Andersson (L), Rebecka Hovenberg (MP), Lars Vikinge (C), Andreas Ardenfors (KD), Jonas Andersson (SD) och Eva Lindblad (V).

KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

1. Utvecklingsplan för Linköpings innerstad antas.
2. Utställningsutlåtandet och den särskilda sammanställningen av miljökonsekvensbeskrivningen godkänns.

Justerandes signaturer

b

AM

R



3. Översiktsplan för Linköping innerstad, antagen 1995, upphör att gälla.

Beslutet skickas till:

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, översiktsplaneringen

Justerares signaturer

W

TM

A



Linköpings kommun
kommun@linkoping.se

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad – Tillägg till översiktsplan för staden *Linköping*, Linköpings kommun

Rubricerat förslag har insänts till Länsstyrelsen under granskning enligt 3 kap 14 § plan- och bygglagen. Handlingarna utgörs av planbeskrivning med kartor, miljökonsekvensbeskrivning samt samrådsredogörelse.

Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 3 kap 16 § plan- och bygglagen (PBL). Yttrandet är en del av översiktsplanen och ska därför fogas till planen då denna antagits.

Planens syfte är att:

- Ge riktning för kommande beslut, projekt och planer.
- Utgöra stöd för dialog i stadsutvecklingsprocesser.
- Främja ett brett engagemang och ansvarstagande hos alla berörda parter.
- Utgöra styrdokument för samhällsbyggnadsprojektet C Linköping.

LÄNSSTYRELSENS SYNUNKTER

Allmänt och övergripande om planen

Länsstyrelsen ser positivt på planens sakliga inriktning – att tydliggöra kommunens ambitioner för utveckling av stadsmiljön och stadens kvaliteter. Det tematiska tilläggets koppling till tidigare beslutade översiktsplaner är dock otydlig, då förslaget även omfattar nya avsikter för markanvändning och byggande i vissa områden. Länsstyrelsen önskar att detta klargörs ytterligare inför antagandet för att underlätta framtida tolkning av planen.

Riksintressen enligt 3 och 4 kap miljöbalken

Kommunikationer

Inom planområdet finns fem riksintressen för kommunikationer (3 kap 8 § miljöbalken):

- Södra stambanan
- Ostlänken
- Götalandsbanan
- Stångådalsbanan
- Flygplats Linköping-SAAB

Länsstyrelsen ser det som angeläget att planen förmedlar ett mycket långsiktigt synsätt vad avser nyttjandet av ovan nämnda infrastrukturåläggningar, såväl befintliga som planerade.

Södra stambanan, Ostlänken och Götalandsbanan

Södra stambanan, Ostlänken och Götalandsbanan är högt prioriterade riksintressen inom området. Det är viktigt att den nu pågående översiktsplaneringen inte sker så att den hindrar möjligheten till framtida genomförande av planläggning och utbyggnad av Ostlänken och Götalandsbanan. Länsstyrelsen anser att det inte är möjligt att bedöma järnvägens påverkan på varken övriga riksintressen eller andra allmänna intressen innan inriktningsbeslut har tagits om Ostlänkens passage genom staden. Länsstyrelsen förutsätter därför att nya beslut om framtida markanvändning inom de områden som berörs inte sker förrän inriktningen för järnvägspassagen är beslutad.

Stångådalsbanan

Stångådalsbanan går från Linköping till Kalmar och är av nationell betydelse. Banan trafikerar av persontåg på hela sträckan samt godståg på delar av sträckan. Trafikverket arbetar tillsammans med regionförbund och berörda kommuner med att ta fram en åtgärdsvalsstudie för hela stråket. Innan det har framkommit några nya gemensamma resultat ur detta arbete anser Länsstyrelsen att riksintresset järnväg måste beaktas som en planeringsförutsättning i området.

Linköping flygplats inkl. området för SAAB som riksintresse

Länsstyrelsen har föreslagit SAAB's fabriksområde inklusive flygplatsen som riksintresse för industriell produktion på grund av anläggningens stora strategiska betydelse för tillväxt och samhällsutveckling. Det är av största vikt att flygindustrins långsiktiga behov beaktas genom att de områden som idag eller i framtiden kan komma att utsättas för oacceptabel bullerstörning undantas från nybyggande av bostäder. Den inriktning för markanvändningen som föreslås i planen är inte förenlig med SAAB:s nuvarande och framtida flygverksamhet i de delar som utsätts för flygbullernivåer över 55 dBA. Beslut har ännu inte fattats om riksintresseförklaring men Länsstyrelsen anser att frågan ändå är mycket viktig att beakta. Länsstyrelsen anser att planen ska omarbetas i de delar som berörs av flygbullret.

Kulturmiljövård

Inom planområdet finns två riksintressen för kulturmiljövården (3 kap 6 § miljöbalken):

- Linköpings stadskärna
- Kinda Kanal

Länsstyrelsen bedömer att planens intentioner stärker berörda riksintressen för kulturmiljövård. Kommunens avsikt att ge dessa riksintressen en fortsatt behandling i arbetet med plan för mötesplatser och arkitekturprogram välkomnas. I vilken omfattning kommande förändringar av järnvägsinfrastrukturen påverkar riksintressena får utredas i järnvägsplaneringen och den kommande kommunala bebyggelseplaneringen. Gällande riksintresset Kinda Kanal vill Länsstyrelsen här understryka vikten av att bibehålla sjötrafikens framkomlighet på kanalen.

Friluftsliv

Inom planområdet finns ett riksintresse för friluftsliv (3 kap 6 § miljöbalken):

- Kinda Kanal med ingående sjöar

Länsstyrelserna, Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket har gjort en översyn av riksintressområden för friluftsliv. Beslut har ännu inte fattats om nya förslagna avgränsningarna så de gamla avgränsningarna gäller ännu. Förslaget på nya avgränsningar har lämnats in till Naturvårdsverket i februari 2014. Förslaget innebär kort att Kinda Kanal ska fortsätta vara riksintresse, men med förändrade gränser som bättre fångar in viktiga områden för friluftsliv. Det nya förslaget medför dock inga väsentliga förändringar för passagen genom planområdet.

Länsstyrelsen bedömer att planens intentioner stärker riksintresset för friluftsliv.

Totalförsvarets intressen

Inom planområdet finns riksintresse för totalförsvaret (3 kap 9 § miljöbalken):

- Stoppområde höga objekt – Malmens flottflygplats

Länsstyrelsen bedömer att utpekade utbyggnadsområden bör kunna förenas med riksintresset.

Miljökvalitetsnormer

Planförslagets genomförande påverkar möjligheten att följa gällande miljökvalitetsnormer för både luftkvalitet och vatten. Detta behandlas på allmän nivå i planens MKB. Länsstyrelsen ser inte skäl att motsätta sig planförslaget på grund av de gällande miljökvalitetsnormerna. Dessa frågor måste dock bli närmare belysta i den kommande planeringen, både de delar som har anknytning till den pågående trafikplaneringen och vid utveckling av en dagvattenstrategi för innerstaden.

Hälsa och säkerhet

Så som framgår under riksintressen ovan är vissa av planens föreslagna stadsutvecklingsområden utsatta för flygbuller över gällande riksvärde 55 dBA. Enligt Länsstyrelsen måste dessa områden undantas från utbyggnad av bostäder, vilket bör markeras i planen. Länsstyrelsen välkomnar det annonserade åtgärdsprogrammet för omgivningsbuller.

Inom planområdet finns en mängd områden med kända eller misstänkta markföroreningar, en del belägna i de områden som föreslås för ny stadsutveckling. Exempel är Stångebro, Lingvallen samt tidigare industri- och järnvägsområden. Länsstyrelsen ser det som angeläget att en samlad strategi för hantering av markföroreningar tas fram. Det är ett viktigt underlag både för kommande bebyggelseplanering och dagvattenplaneringen.

Olyckor, översvämning och erosion

Länsstyrelsen har inget att erinra mot planens ställningstagande om förekommande riskfrågor i och i anslutning till planområdet men frågan måste följas upp i det fortsatta arbetet. Av stor betydelse är att frågor gällande klimatanpassning fördjupas i den fortsatta planeringen av dagvatten och grönstruktur.

Mellankommunal samordning

Några konflikter har inte framkommit vad avser mellankommunal samordning. Länsstyrelsen ser som mycket angeläget att kommande trafikplan säkerställer en tillräcklig trafik tillgänglighet för resecentrum och andra regionalt viktiga servicefunktioner i Linköpings innerstad.

ÖVRIGT

Trafikverket har lämnat ett yttrande daterat 16 juni 2015 vilket bifogas. Forsvarsmakten har lämnat ett yttrande daterat 17 juni 2015 vilket bifogas. Länsstyrelsen delar verkens synpunkter.

I handläggningen av detta yttrande har förutom undertecknad deltagit samhällsbyggnadsdirektör Jan Persson (kultur- och samhällsbyggnadsenheten), byrådirektör Göran Thunberg (miljöskydds-enheten), biolog Ulrika Larsson (naturvårdsenheten) Samordnare av klimatanpassningsfrågor Anna Bratt (kultur- och samhällsbyggnadsenheten) samt antikvarie Bertha Ekstrand Amaya (kultur- och samhällsbyggnadsenheten).



Kristina Zetterström
Länsråd



Maria Kromnow
Samhällsplanerare

Bilaga:

Trafikverkets yttrande 2015-06-16
Forsvarsmaktens yttrande 2015-06-17

Kopia till:

Forsvarsmakten
Trafikverket
Lansledningen
NVE, MSE, LBE, KSE

Länsstyrelsen Östergötland
Kultur- och samhällsbyggnadsenheten
Maria Kromnow
581 86 Linköping

Utställning av förslag till utvecklingsplan för Linköpings innerstad.

Trafikverket yttrade sig i samrådsskedet 2014-10-16.

”Övergripande

En översiktsplan är ett mycket viktigt verktyg där planer, mål och strategier skall förankras och klargöras på längre sikt. Översiktsplanen skall väga samman många olika intressen och visa kommunens långsiktiga strategier.

På sidan 13 i samrådshandlingen står ”Samrådshandlingen av Utvecklingsplan för Linköpings innerstad utgår från en passage av både Södra Stambanan och Ostlänken i tunnel under centrala Linköping”

En grundsten i översiktlig planering är att ta höjd för olika utvecklingsscenarion för att skapa en god planeringsberedskap. Detta innebär att det vore önskvärt att den aktuella utvecklingsplanen kompletteras med beskrivning av stadsutvecklingen enligt det markalternativ som beskrivs i järnvägsutredningen december 2008 samt i översiktsplanen för Kallerstad och nytt resecentrum antagen juni 2010. ”

Dessa synpunkter kvarstår.

Det pågår ett intensivt utredningsarbete gällande höghastighetsjärnvägens passage av Linköpings tätort och innan detta arbete är slutfört så anser Trafikverket att det inte går att förutsätta förändrade lösningar.

Med vänlig hälsning



Ulf Wincrantz



FÖRSVARSMAKTEN HÖGKVARTERET

Yttrande

Datum
2015-06-17

Beteckning
FM2015-11356:2 Sida 1 (2)

Ert tjänsteställe, handläggare

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Maria Kromnow, samhällsplanerare

Vårt tjänsteställe, handläggare

Emelie Aspeheim-Spreizer, 08-788 84 40,

Emelie.Aspeheim-Spreizer@mil.se

Ert datum

2015-06-08

Er beteckning

Dnr LST 401-5870-14

Dnr kommun KS 213-417

Vår föregående beteckning

FM2014-6954:2

Utställning tillägg till översiktsplan – Utvecklingsplan för Linköpings innerstad, Linköpings kommun, Östergötlands län

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende förutsatt att utvecklingen av innerstaden ej berör uppförande av höga objekt. Byggnader, torn, mm. med en totalhöjd överstigande 45 meter kommer i konflikt med det stoppområde som finns förlagt över Malmens flottitjflygplats.

Uppförande av höga objekt kan medföra risk för påtaglig skada på riksintresset för totalförsvarets militära del.

Bramer, Camilla

Tjänsteförrättande delprocessledare fysisk planering, Produktionsledningens
infrastrukturavdelning

Handlingen är fastställd i Försvarsmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.

FÖRSVARSMAKTEN HÖGKVARTERET

Yttrande

Datum
2015-06-17

Beteckning
FM2015-11356:2 Sida 2 (2)

Sändlista

Länsstyrelsen Östergötlands län

samhbygg.ostergotland@lansstyrelsen.se
maria.kromnow@lansstyrelsen.se

För kännedom

Linköpings kommun

PROD FLYG

Avsedd för Ulf E. Mattsson

Hkpfj

Avsedd för Urban Ström och Jens Andersson

kommun@linkoping.se

Utvecklingsstrategier

Följande strategier har definierats för utveckling av Linköpings innerstad, dessa beskrivs i karta till höger och i tillhörande text nedan.



STRATEGISKA STRÅK

Städer har traditionellt utvecklats utifrån strategiskt betydelsefulla stråk och mötesplatser. De är bärande element i staden.

Utvecklingen av Linköpings innerstad föreslås koncentreras kring ett antal sådana strategiska stråk. Dessa är viktiga för att förena innerstadens stadsdelar. Stråken stärks genom att de förses med exempelvis målpunkter, verksamheter och ny bebyggelse. Utvecklingen av stråk är ett verktyg för stadsbyggandet, för att förena utvecklingen av gränsområden och större omvandlingsområden med befintlig innerstad. Det är därför viktigt att utvecklingen av stråk sker innan eller samtidigt som utvecklingen av gränsområden och större omvandlingsområden. Ett exempel på ett strategiskt stråk är Platensgatan som kopplar planerad bebyggelse i Övre Vasastaden och Steninge med innerstadens centrala delar. Stråken ska koppla gamla och nya målpunkter och mötesplatser. Exempel på sådana är kulturbyggnader, samhällsservice, parker, offentliga platser och kommunikationspunkter. Inriktningen är således att samla aktiviteter och rörelser i huvudstråk för att koncentrera stadslivet och ge ett bättre underlag för butiker, caféer och andra verksamheter. Stråken bidrar på så sätt till en aktiv och upplevelserik stadsmiljö, vilket också är viktigt för att förstärka innerstadens konkurrenskraft i förhållande till externhandeln. Intressant vore att ge stråken olika identitet genom att utveckla dem med olika karaktär och innehåll som tar utgångspunkt i stadsdelens karaktär och befintliga kvaliteter.



FÖRNYELSE I BEFINTLIG STRUKTUR



STRUKTURELL FÖRNYELSE



SAMLAD OMVANDLING

Utvecklingen av Linköpings innerstad omfattar både utveckling av områden som redan idag definieras som innerstad och utvidgning

av innerstaden. Inom vissa områden handlar det om förnyelse i form av kompletteringar i befintlig struktur, inom andra områden om förnyelse av

själva strukturen. Inom vissa delar av staden handlar det om genomgripande omvandling av större områden. I samband med förnyelse och omvandling är det viktigt att all planering och alla åtgärder görs med ambitionen att utveckla befintliga innerstadskvaliteter och tillföra nya för att på så sätt bidra till *mer och bättre innerstad*.

I utvecklingen ska möjlighet skapas att enkelt röra sig mellan stadsdelar och flera stadsdelar förenas till en utvidgad innerstad. Samtidigt ska utvecklingen ske utifrån varje stadsdels förutsättningar och karaktär.



TORG OCH PLATSER



CENTRALA PARKER AV STOR BETYDELSE



REKREATIVA SAMBAND



GÅNG- OCH CYKELBROAR

Vid utvecklingen av Linköpings innerstad är stadens offentliga rum, så som torg, platsbildningar, parker och rekreationsområden,

viktiga komponenter. Dessa rum är en gemensam resurs som tillhör alla människor i staden, såväl boende som verksamma och besökande.

Stadens torg ska kunna erbjuda plats för olika funktioner, exempelvis marknader, tillfälliga evenemang, uteserveringar och sittplatser samt ge utrymme för att lösa praktiska behov, som varuleveranser, etc. Olika torg i Linköpings innerstad bör ges olika karaktär och identitet.

Befintliga parker och rekreationsytor i Linköpings innerstad ska utvecklas till kvalitativa och lättillgängliga platser och nya parker och rekreationsytor kan behöva tillföras. I kartan redovisas de centrala parker av stor betydelse som redovisas i *Översiktsplan för staden Linköping*. Parker, rekreationsytor och torg avses utredas vidare inom ramen för *Linköpings mötesplatser – strategier för innerstadens torg och parker* som Linköpings kommun för närvarande arbetar med.

Rekreativa stråk, som Stångå- och Tinnerbäcksstråket, binder samman innerstaden med ytterområdenas större strövområden, stadsskogar och stadsnära naturmiljöer utanför innerstaden.

Gång och cykelbroar bör skapas i strategiska lägen över Stångån Kinda kanal för att möjliggöra en utvidgad innerstad och knyta innerstadens olika stadsdelar till varandra.

