# LINKÖPINGS STADSKÄRNA KAN VÄXA!

**STADEN VÄXER ÖVER ÅN - NULÄGESANALYS OCH IDESKISS**

SPACESCAPE

# LINKÖPINGS STADSKÄRNA KAN VÄXA!

Med nya infrastruktursatsningar får Linköping ett nytt strategiskt läge i en expansiv utvecklingsregion. Stadens attraktionskraft för invånare och företag är avgörande för Linköpings framtida utveckling. Denna studie analyserar hur stadsstrukturen i Linköpings nuvarande stadskärna fungerar och hur en ny struktur med nytt Resecentrum och Kallerstadområdet kan utformas för att utvidga stadskärnan över Stångån till en sammanhängande och attraktiv stad.

Med rätt strategier som tar tillvara på stadens många befintliga värden och som skapar nya kvalitativa stadsmiljöer kan Linköping utvecklas till en attraktiv och hållbar stad.

# INNEHÅLL


| | |
|---|---|
| BAKGRUND OCH SYFTE | 4 |
| ARBETSMODELL | 5 |
| ANALYSMETODER | 6 |
| DIAGNOS LINKÖPING | 9 |
| PLANSKISS | 25 |
| PROGNOS PLANSKISS | 33 |
| REKOMMENDATIONER TILL FÖP | 46 |

# BAKGRUND OCH SYFTE

Linköpings kommun har inlett ett arbete med fördjupad översiktsplan för framtidens resecentrumområde. Enligt kommunfullmäktiges inriktningsbeslut mars 2007 skall framtidens resecentrum placeras öster om Stångån. Området innanför Kallerstadleden kommer att vara ett viktigt stadsutvecklingsområde. Syftet med utredningen är att utgöra ett kunskapsunderlag om stadsstrukturens betydelse för framförallt stadslivet inför det fortsatta planarbetet

Det fortsatta planerings- och utredningsarbetet för Ostlänken och resecentrum i Linköping inriktas enligt beslutet på att:

A. Framtidens resecentrum lokaliseras omedelbart öster om Stångån (Stångåalternativet).

B. Området skall disponeras enligt följande principer:
*1. Huvudvägnätet förändras så att direkt kontakt kan fås mellan Nya resecentrum och Storgatans förlängning och  Nya resecentrum och Stångån.*
*2. Järnvägen ges ett sådant höjdläge så att kollektivtrafik, Nya Tullbron och Gumpekullavägens södra förlängning kan passera planskilt med järnvägen. Detta höjdläge kan omprövas i det fortsatta arbetet, men funktionssambanden och gestaltningskvalitéer måste finnas kvar.*
*3. Området omedelbart väster om  Nya resecentrum skall utvecklas till en tilltalande stadsmiljö som är vänd mot Stångån. Detta område skall inte trafikeras av bilar.*
*4. Kontakten mellan Nya resecentrum och stadens centrum längs Storgatan över Stångån och Hamngatan skall stärkas och underlättas för gående, cyklister och kollektivtrafik.*
*C. Med utgångspunkt från järnvägens höjdläge enligt punkt 2, så kommer järnvägen tidigast ner till marknivån ungefär vid nuvarande resecentrum. Utformningen västerut bör anpassas så att kontakt kan fås med området öster om järnvägen (Södra Tornby).*

# ARBETSMODELL

Spacescapes deltagande i planarbete avser vara ett analytiskt kunskapsstöd. Med Spacescapes analysmetoder går det att kontinuerligt pröva framtagna planskisser utifrån uppsatta mål och stadsbyggnadsstrategier. Spacescapes analysmetoder baseras på ny internationell stadsbyggnadsforskning. Nära samarbete finns också med Arkitekturskolan KTH. Arbetsmodellen är anpassad till det tidiga och övergripande skede som planeringsprocessen är i. Syftet med modellen är att ge ett kontinuerligt stöd till stadsbyggnadskontorets plangrupp med analyser och förslag till rumsliga övergripande strategier så att antalet alternativ kan reduceras och planen uppfyller kommunens övergripande målsättningar för planområdet.

Sex olika analyser genomförs i diagnos och de övergripande strukturlaborationerna:

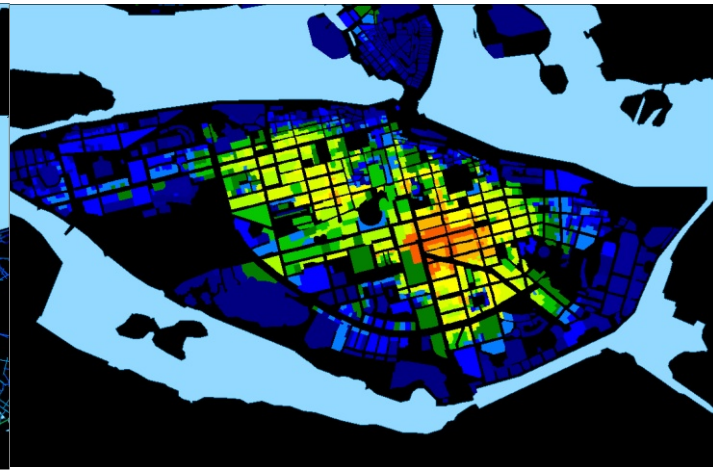
• **Stadsrumsintegration** (space syntaxanalys/potentiellt stadsliv)
•**Tillgängligheten till resecentrum** (place syntaxanalys/orienterbarhet)
•**Tillgängligheten till Åparken** (place syntaxanalys/orienterbarhet)
•Täthetsanalys (arbetande+boende/fastighetsyta)
•**Stadsrumsaktivering** (space syntaxanalys/aktiva entréer och lokaler)
•Spatialt Kapital (tillgänglig befolkning)

Medverkande:

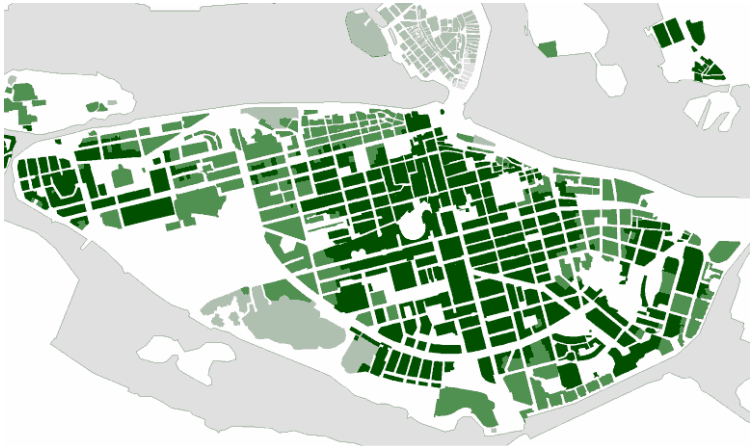
Spacescape
Projektansvarig: Alexander Sthåle
Handläggare: Malin Dahlhielm
Medverkande: Tobias Nordström

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Översiktplanarkitekt: Jörgen Haslum
Programansvarig  översiktsplan: Karin Elfström
Översiktsplanarkitekt: Bertil Malmström
Trafikplanerare: Elinor Josefsson

*Axiallinjeanalys – Övergripande rumsintegration på Södermalm*



*Place Syntax analys– tillgänglig befolkning / tillgängligt marknadsunderlag Södermalm*



*Place Syntax analys– tillgänglighetsanalys till Södermalms parker*

# ANALYSMETODER

Att mäta spatialt kapital
I denna utredning introduceras begreppet *"spatialt kapital".*

Begreppet kommer ur den pågående stadsbyggnadsforskningen vid avdelningen Spatial Analys & Design (SAD) på Arkitekturskolan KTH. Med spatialt kapital menas här i korthet *den fysiska bebyggelsestrukturens rumsliga potential och tillgänglighet. Det spatiala kapitalet ska ses vid sidan om det sociala, kulturella och ekonomiska kapitalet, så som det diskuterats av t.ex. sociologen Pierre Bourdieu. Det spatiala kapitalet har i flertalet forskningsstudier visat sig ha betydelse för stadsdelars sociala, ekonomiska och miljömässiga hållbarhet, men har ofta varit svårt att mäta nyanserat. Det vanligaste sättet att beskriva variationer i bebyggelsen har varit att mäta* bebyggelsetäthet som exploateringstal eller BTA per fastighet, vilket kan ses som ett enkelt sätt att mäta spatialt kapital.

Sentida stads- och trafikforskning, som t.ex. Space syntax-forskningen, har emellertid visat att rumslig tillgänglighet är av avgörande betydelse för urbana ekonomier och för social integration. Den sk. rumsintegrationsanalysen, introducerad inom Space syntax, kan således ses som ett mer utvecklat mått på spatialt kapital då den inte bara fångar hur tätbebyggda olika stadsområden är, utan även hur tillgänglig den omgivande stadens stadsrum är från olika platser. Nyligen har en kombination av integrationsanalysen och konventionell täthetsanalys utvecklats vid Arkitekturskolan KTH, där man med det nya GIS-verktyget Place Syntax Tool kan mäta den tillgängliga tätheten, eller med andra det lokala befolknings- och marknadsunderlaget, från varje enskild byggnad eller fastighet. Dessa idéer och metoder håller nu på att sammanfattas i en övergripande teori om stadsform, där en första sammanfattning finns i Marcus. L. "*Spatial Capital and how to measure it – An outline of an analytical theory of urban form* " Arkitekturskolan KTH, Stockholm 2006.

De analysmetoder som använts i denna utredning kommer alltså från ny avancerad stadsbyggnadsforskning, där analysresultaten inte alltid är så givna som först kan tyckas. Vi vill därför trycka på att det krävs expertkunskap för att på djupet tolka och dra slutsatser utifrån analyserna.

Tolkningen av analyserna i denna utredning sker mot bakgrund av de mål och strategiska planeringsfrågor för Linköpings utveckling som formulerades bla under workshopen med projektgruppen på Linköpings stadsbyggnadskontor hösten 2007. Analyserna anpassas alltid beroende på vilken skala som är aktuell för projektet. Analyserna och strukturskisserna i detta projekt är utförda på en övergripande nivå och ska användas och ses som övergripande förslag på riktlinjer för planen. I vissa fall kan en viss specifik situation i analysbilderna t ex en fastighet får ett avvikande värde från vad som tycks logiskt. Detta kan bero på att precisionen i gisunderlaget t ex att läget för en entrépunkt inte alltid är helt exakt. Det är därför viktigt att kartorna läses och diskuteras utifrån hur analyserna är utförda , nämligen utifrån en övergripande helhetsskala och inte i detalj. På strategiskt viktiga och intressanta platser kan man sedan gå vidare med att göra djupare analyser anpassade efter en mer detaljerad skala.

*För mer information om analysmetoderna se www.spacescape.se*

# ANALYSMETODER

## Rumsintegration - rumslig potential

Space syntax är en uppsättning rumsanalytiska metoder utvecklade av den engelske arkitekturforskaren Bill Hillier och hans kollegor på University College London.
Det speciella är att man fokuserar på den konfigurativa rumsuppbyggnaden i bebyggelsen, det vill säga att man snarare försöker beskriva rumsliga relationer än enskilda rum. Här har vad man kallar den rumsliga integrationen visat sig vara av avgörande betydelse.

Rumsintegrationen beskriver tillgängligheten hos varje stadsrum, sett från andra stadsrum inom valt avstånd i riktningsförändringar. Lite förenklat kan vi säga att de mest välintegrerade stadsrummen befinner sig ”nära” de andra stadsrummen i området. Rumsintegrationen har samtidigt också visat sig klargöra stadsstrukturella förutsättningar för fundamentala funktioner i en stad som genomströmning av fotgängare, grad av offentlighet och hur lätt det är att orientera sig i ett område. På ett grundläggande plan kan därför rumsintegrationen sägas fånga samband mellanbebyggelsens rumsliga struktur och hur den används. Analysen av rumsintegrationen används för att undersöka hur stadsstrukturen i sig bidrar till eller motverkar stadsliv, trygghet, attraktiva butikslägen e t c, och för att utvärdera de olika planförslagens sociala och ekonomiska konsekvenser utifrån uppsatta mål i planarbetet.

Betydelsefullt för analysen är att mäta olika nivåer av rumsintegration. Från den övergripande rumsintegrationen (sk. radius n) som mäter tillgängligheten mellan stadsdelar och fångar långa förflyttningar (av besökare) ner till den lokala rumsintegrationen (sk. radius 3) som istället fångar kortare lokala förflyttningar (av hemmahörande). Dessa analyser har visats sig ha direkt samband med gångflödena i en mängd innerstadsmiljöer i flertalet internationella forskningsprojekt. Tittar vi på det mer uppbrutna förortslandskapet så har det visat sig svårare att fånga rörelsemönstren med Spacesyntax. Ny forskning vid KTH att har dock visat att en mellannivå (som vi skulle kunna kalla semi-lokal rumsintegration eller radius 7) kan fånga rörelsemönstren här och i innerstaden (Ståhle et al 2005). Därför har denna modell valts i studien av Linköping.

Analysmodellen kräver att en grundkarta över stadsrummen görs över analysområdet. Grundkartan är en s.k axiallinjekarta och kan sägas representera samtliga offentliga rum som är tillängliga för gångtrafikanter uppdelade av vad man som fotgängare kan se från ett rum till ett annat. På så vis kan rumsintegrationsanalysen i grunden sägas vara en kognitiv analys, d.v.s att den bygger på ett upplevelseperspektiv utifrån vad man som gångtrafikant uppfattar utifrån den bebyggelse man rör sig i.

Det är viktigt att understryka att rumsintegrationsanalysen endast tar hänsyn till stadsmönstrets betydelse för människors förflyttningar och inte olika former av attraktioner som knutpunkter för kollektivtrafiken och centrumanläggningar. I
äldre stadsdelar har dock sådana attraktioner med tiden ofta hamnat vid strategiska punkter i stadsmönstret så att stadsmönster och attraktioner samverkar. Det är alltså viktigt att påpeka att analyserna endast visar på potentialer och möjligheter, som kan ha tagits tillvara eller inte.

## Analys av tillgänglig täthet – lokalt befolkningsunderlag

Nyligen har en kombination av integrationsanalys och konventionell täthetsanalysutvecklats vid SAD (Spatial analys och design) på Arkitekturskolan KTH, kallad tillgänglig täthetsanalys. Analysen utförs med hjälp av ett nyutvecklat GIS-verktyg, Place Syntax. Analysen har visat sig kunna fånga förflyttningar även i mer heterogena förortsområden där tätheten varierar stort mellan de olika stadsrummen och där integrationsanalysen därför inte varit lika precis (Ståhle et al 2005). Tillgänglig bebyggelsetäthet (BTA) kan sägas vara ett spatialt mått på varje fastighets lokala befolknings- eller marknadsunderlag. Analys av tillgänglig täthet innebär i denna utredning summan av tillgänglig befolkning (boende och arbetande (studenter och gymnasieelever är ej medräknade)) inom 1000meter från varje fastighet viktad med avståndet, så att befolkningstätheten på längre avstånd bidrar mindre än den på kortare avstånd. Sambandet mellan befolkningstäthet och BTA (våningsyta) är tillräckligt starkt för att man kan göra denna förenkling.

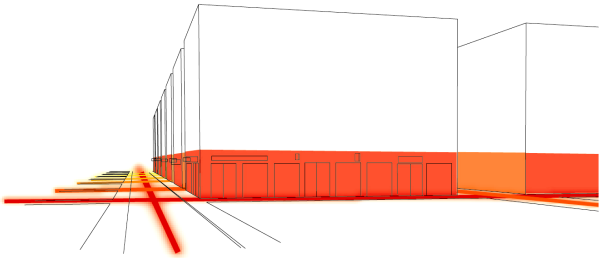
En fastighet med hög tillgänglig täthet kan till exempel förväntas ha ett mer hållbart underlag för kommers och service, vilket är fallet i stora delar av Linköpings innerstad. Vid beräkning av den tillgängliga tätheten utifrån fotgängarens perspektiv, vilket är fallet i den utförda analysen, kan också varje stadsrums lokala rumsliga förankring fångas. Den regionala rumsliga förankringen skulle också kunna analyseras men då utifrån bil- och kollektivtrafik tillgängligheten, således med helt andra räckvidder.

## Analys av tillgängligheten till Åparken och Resecentrum – orienterbarhet

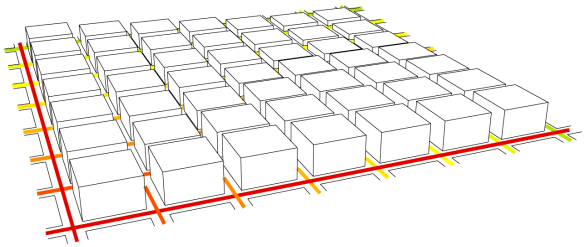
Utifrån stadsbyggnadskontorets målsättning om god tillgång till park har en tillgångsanalys utförts utifrån de kvantitativa riktlinjer för god park- och naturtillgång som formulerats i Stockholms Parkprogram. Stadsbyggnadsforskning från KTH (Ståhle, 2005) har visat på att orienterbarheten kan ha en avgörande betydelse för inte bara upplevelsen av tillgången till grönyta utan även för graden av nyttjande av olika parker. Genom att mäta orienterbarheten i form av riktningsförändringar kan även riktlinjer för orienterbarheten till närmaste parkformuleras.
Utefrån målet om en hög tillgänglighet till Nya Resecetnur – ”Rescesentrum som nod” (workshop 20071113) har en tillgänglighetsanalys utförts. Som riktlinje för god tillgång till de strategiska mötesplatserna har 500 meter använts. Detta är vad man inom trafikplaneringen vanligen brukar se som ett rimligt gångavstånd till kollektivtrafik.

## Analys av gränssnitt – aktiva entréer

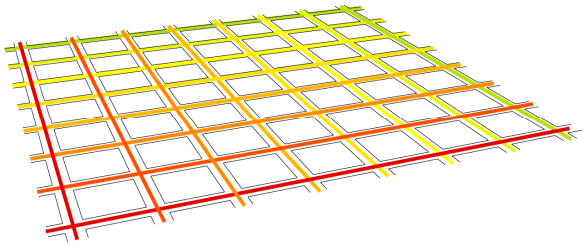
Utifrån målet om ett utvecklat stadsliv och trygga offentlga stadsrum har en gränssnittsanalys utförts. Genom att kartlägga alla fastigheters entréer och deras lägen i förhållande till omgivande gator har vi tagit fram ett mått på hur aktivt gränssnitt - hur många aktiva entréer per 100m - varje enskild gata (axiallinje) har. Som måttreferens kan nämnas Gehls studier i Stockholms innerstad (Stadsrum och stadsliv i Stockholms innerstad sept 2005) där en gata anses ha ett aktivt och urbant gränssnitt vid 20 entréer / 100m .



### 3. Gränssnitt
är ett mått på hur många aktiva och utåtriktade verksamhetsentréer som finns längs med olika gator



### 2. Täthet
är ett mått på olika områdens befolkningstäthet



### 1. Tillgänglighet
är ett mått på hur tillgängliga olika gator är i stadsstrukturen

## Spatialt Kapital!
= Tillgänglighet +Täthet + Gränssnitt
är rumsliga grundförutsättningar
för urban utveckling

# ANALYSER OCH STADSBYGGNADSSTRATEGIER

# DIAGNOS LINKÖPING

Linköpings integrationskärna
RUMSINTEGRATION
HÖG
MEDEL
LÅG

STORGATAN

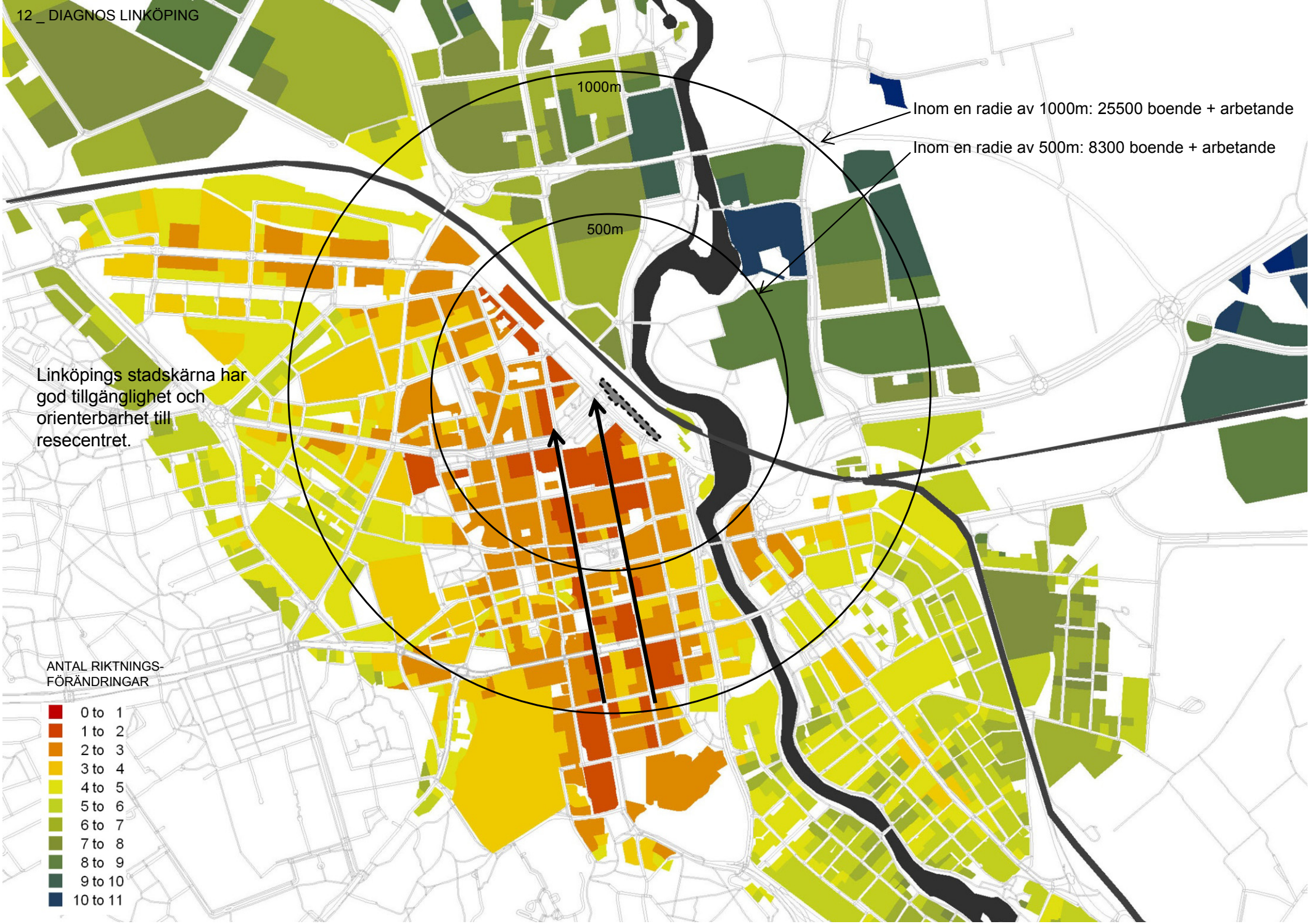
STORGATAN

ST LARSGATAN

# 1. TILLGÄNGLIGHET – stadsrum

+ Storgatan är ett stadsdelsövergripande stråk som knyter ihop flera olika stadsdelar med Linköpings stadskärna
+ Tillsammans med ett antal korsande stråk skapas en tydligt integrerad nätstruktur

- Integrationskärnan är avgränsad till Linköpings innerstad. Bostadsområden omkring innerstaden begränsar integrationskärnans möjlighet att växa.




ANTAL RIKTNINGSFÖRÄNDRINGAR BORT FRÅN BEF RESECENTRUM FRÅN VARJE ENSKILD FASTIGHET

BEFINTLIGT RESECENTRUM VID JÄRNVÄGSGATAN

# 1. TILLGÄNGLIGHET – befintligt resecentrum

+ boende i Linköpings stadskärna har god tillgänglighet till det befintliga resecentrumet
- boende utanför Linköpings stadskärna har en sämre tillgänglighet till det befintliga resecentret. Exempelvis har de boende längs med Nya Tannefors-vägen i genomsnitt 4 riktningsförändringar till bef Resecentrum
- Järnvägsgatan med sin breda körbana och sin relativt höga trafikmängd (ca 15 000 fordon / dygn väster om resecentrum och 24 000 fordon / dygn öster om resecentrum) utgör en barriär mellan stadskärnan och det befintliga resecentret

ANTAL RIKTNINGSFÖRÄNDRINGAR BORT FRÅN ÅPARKEN FRÅN VARJE ENSKILD FASTIGHET

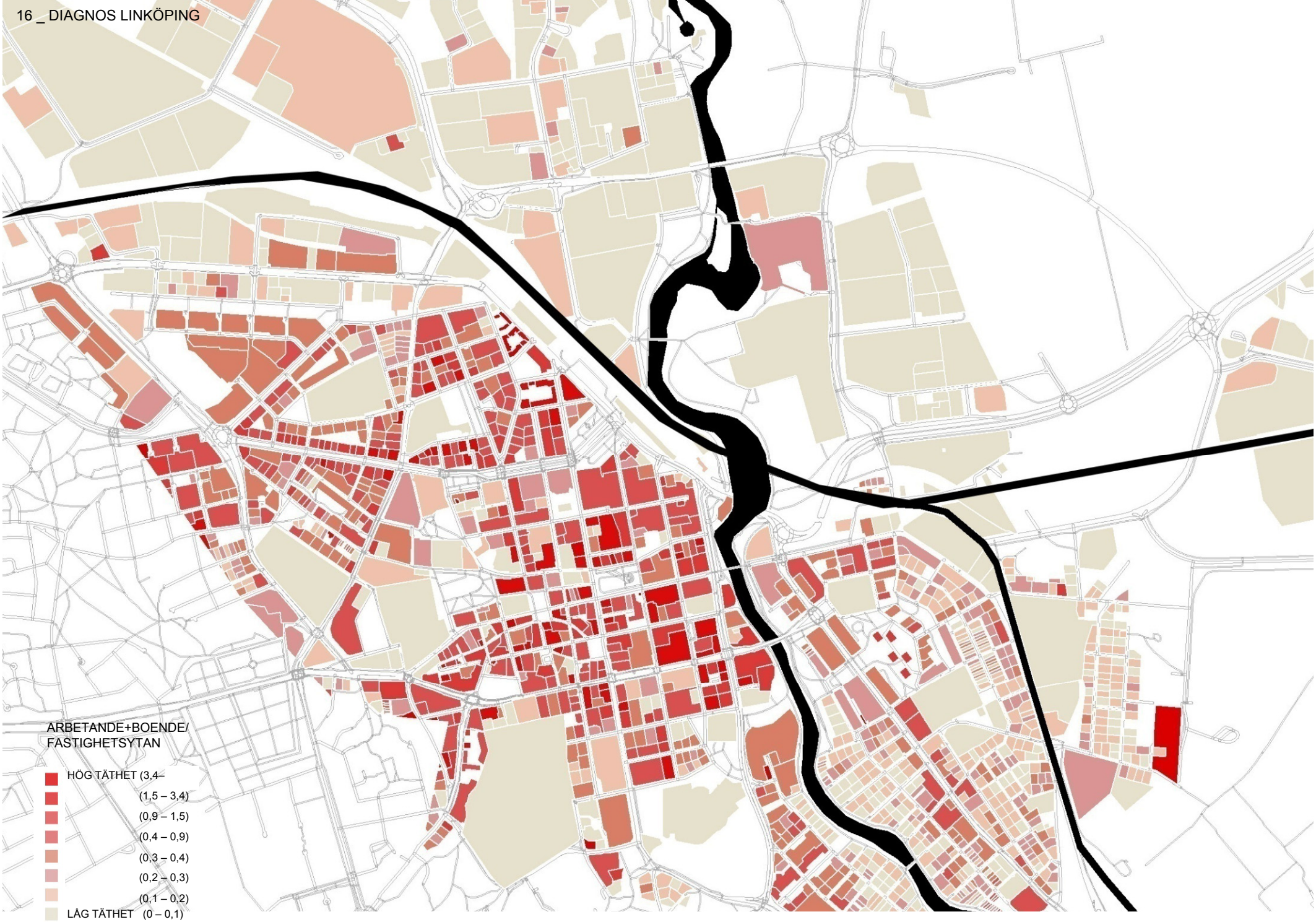
EXEMPEL PÅ ÅPARKENS ENTRÉER

# 1. TILLGÄNGLIGHET - Åparken

+ Åparken får en tydlig relation till stadskärnan i stråk med direkta och tydliga kopplingar (Nygatan och  Linnégatan)
+ Tannefors villagator skapar tydliga stråk mellan Nya Tanneforsvägen och Åparken

- Hamngatan med sin breda körbana utgör en barriär mellan stadskärnan och Åparken
- Flera av Åparkens entréer är dåligt exponerade och synliggör inte parken och dess kvaliteter

God Park- och Naturtillgång, enligt Stockholms parkprogram 2004, Gatu- och Fastighetskontoret
Värdetäthet:
Inom 200m: grön oas, lek, promenader, ro, sitta i solen
Inom 500m: blomprakt, bollspel, folkliv, parklek, picknick
Inom 1km: bad, båtliv, djurhållning, evenemang, fiske, löpträning, odling, pulka, ridning, skridsko, skidor, skogskänsla, uteservering, utskikt, vattenkontakt, vild natur
Tillgänglighet:
Nåbarhet: säker väg och god orienterbarhet
Offentlighet: tillträde för alla
Framkomlighet: tänk särskilt på funktionshindrande
Sammanhållet gatunät för gångtrafik




ARBETANDE + BOENDE / FASTIGHETSYTA (studenter och gymnasieelever är ej medräknade)

TÄT KVARTERSBEBYGGELSE LÄNGS DROTTNINGGATAN

HÖGT PUNKTHUS VID DROTTNINGGATAN

LAMELLHUSBEBYGGELSE LÄNGS NYA TANNEFORSVÄGEN

RADHUSBEBYGGELSE LÄNGS LINDENGATAN

OLIKA GRAD AV BEBYGGELSETÄTHET

# 2. TÄTHET - befolkningstäthet

+befolkningstätheten varierar men följer i huvudsak de olika gatornas integrationsnivåer
+ tätheten är högst i Linköpings stadskärna

- Nya Tanneforsvägen är ett exempel på en gata med en hög integrationsnivå men med en låg täthet. Här motsvarar inte bebyggelsens täthet gatans gynnsamma läge och potential i staden.

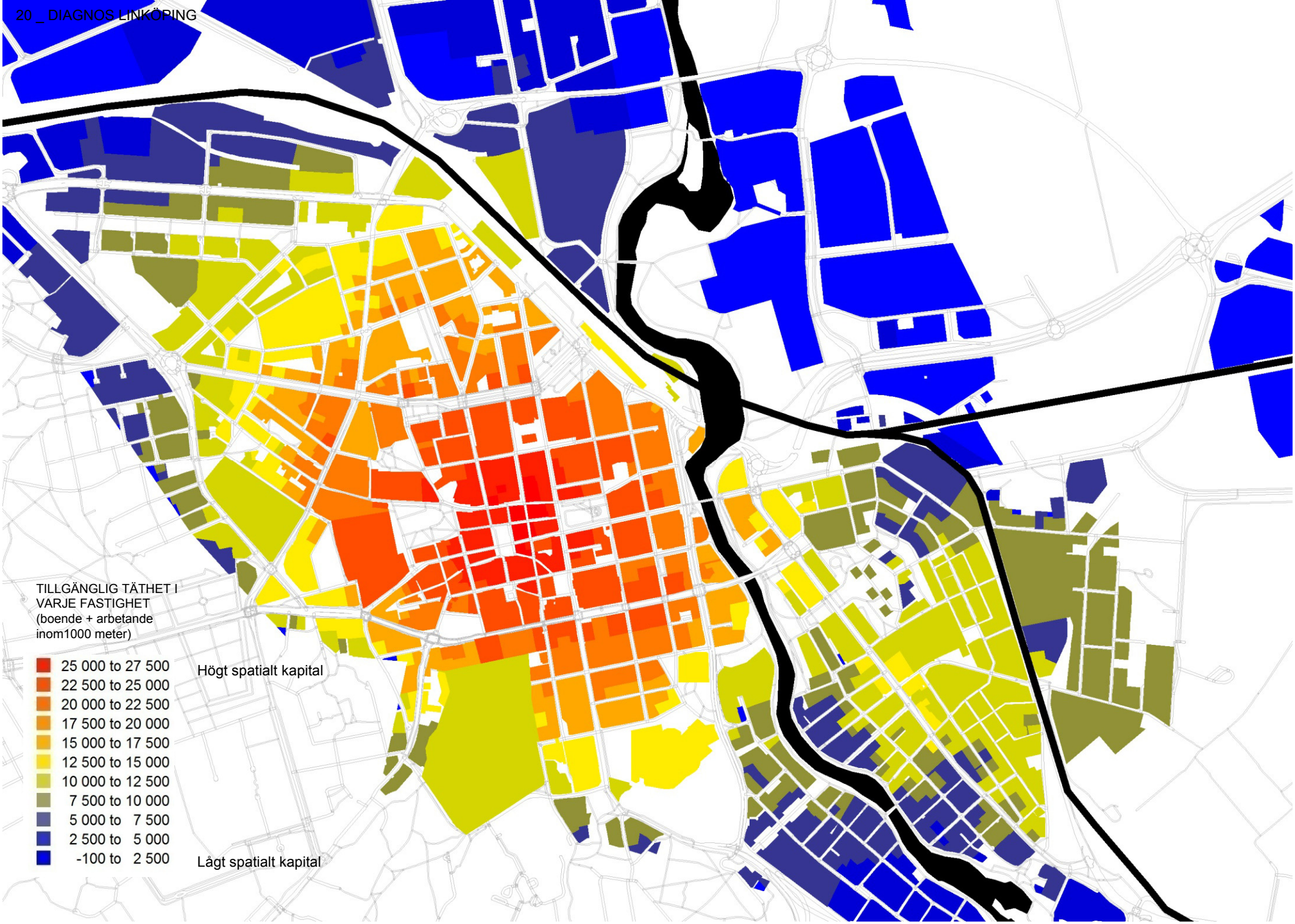
ANTAL ENTRÉER (BOSTÄDER + VERKSAMHETER) / 100M GATA (AXIALLINJE)

# 3. GRÄNSSNITT – gatans entréer

+ Många aktiva verksamhetsentréer ger Storagatan och Nygatan sin attraktivitet
-Drottninggatan och Hamngatan har trots sina strategiska lägen i staden, glest mellan entréerna och övervägande slutna sockelvåningar

+ Drottninggatan och Hamngatan har, med sina höga integrations-värden, god potential att bli levande stadsgator – utveckla gränssnittet med fler lokaler och fler aktiva entréer

En gata som har över 20 entréer / 100m upplevs som en attraktiv stadsgata
(enligt Gehl Architects, Stadsrum och stadsliv i Stockholms innerstad, Problem och potential 2005)

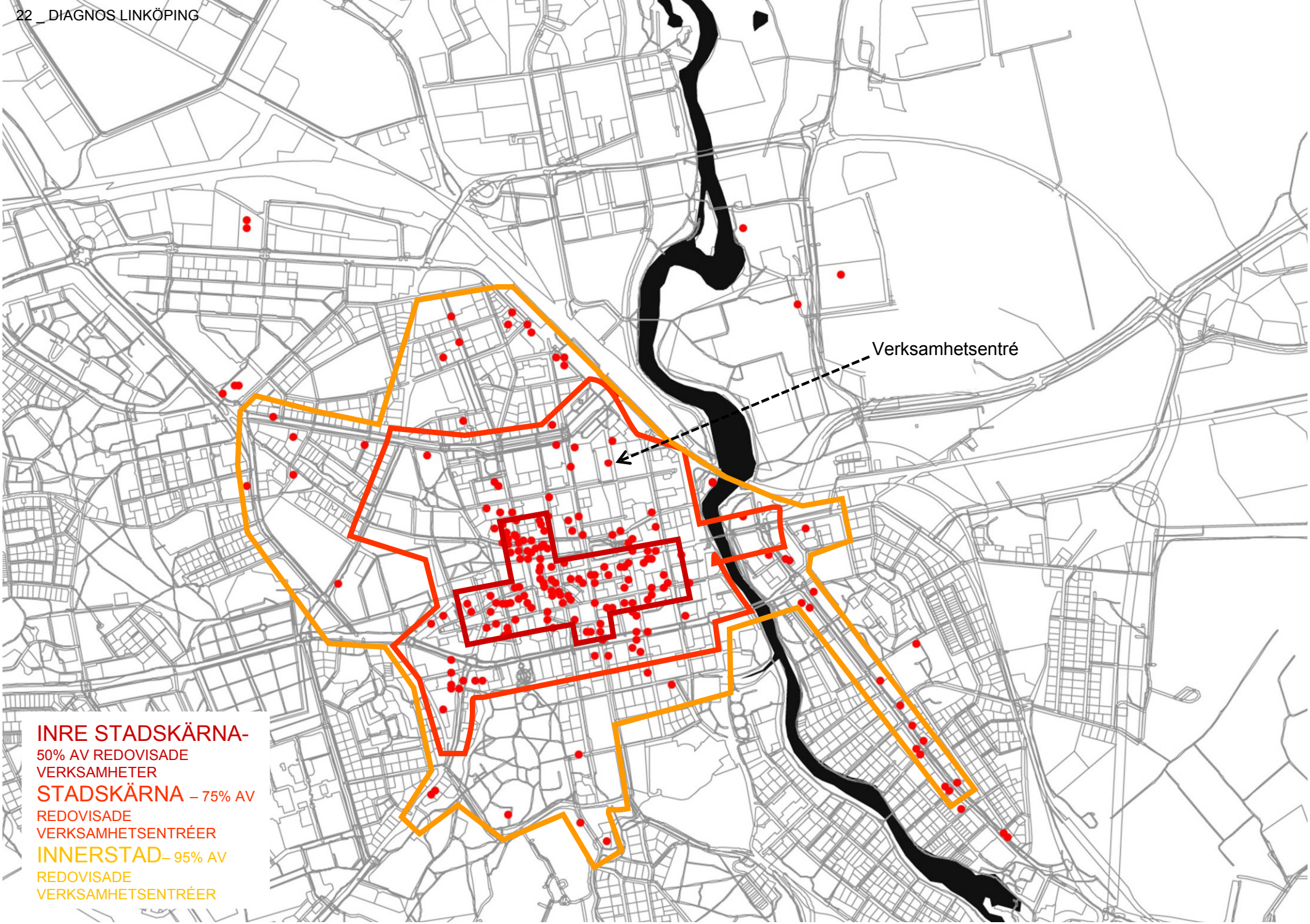



TILLGÄNGLIG BEFOLKNING (BOENDE OCH ARBETANDE) TRE RIKTNINGSFÖRÄNDRINGAR BORT INOM EN RADIE AV 1000M

STADSLIV I LINKÖPINGS STADSKÄRNA

# SPATIALT KAPITAL – tillgängligt marknadsunderlag

- Linköpings tillgängliga befolkningsunderlag är begränsat till Linköpings befintliga stadskärna vilket begränsar möjligheterna för Linköpings stadskärna att växa.




VERKSAMHETSENTRÉER: Restauranger, Caféer, Kiosker, Frisörer, Klädaffärer (uppgifter från www.eniro.se )

# LINKÖPINGS INRE STADSKÄRNA

- Linköpings inre stadskärna består främst av två parallella stråk (Storgatan och Nygatan) och två torg (Stortorget och Trädgårdstorget)

- Stadskärnans begränsningar ligger främst i gränssnittets utformning vilket, längs med vissa välintegrerade stråk (ex Drottninggatan och Hamngatan), medger få verksamhets-etableringar

+ Integrationskärnan har en betydligt större utbredning än vad den inre stadskärnan har. Detta visar på en god utvecklings-potential för en vidare utbredning av stadslivet i Linköping

# SAMMANFATTNING DIAGNOS

1.Ta tillvara välintegrerade stråk med hög tillgänglighet – här finns potential att utveckla mer stadsliv!

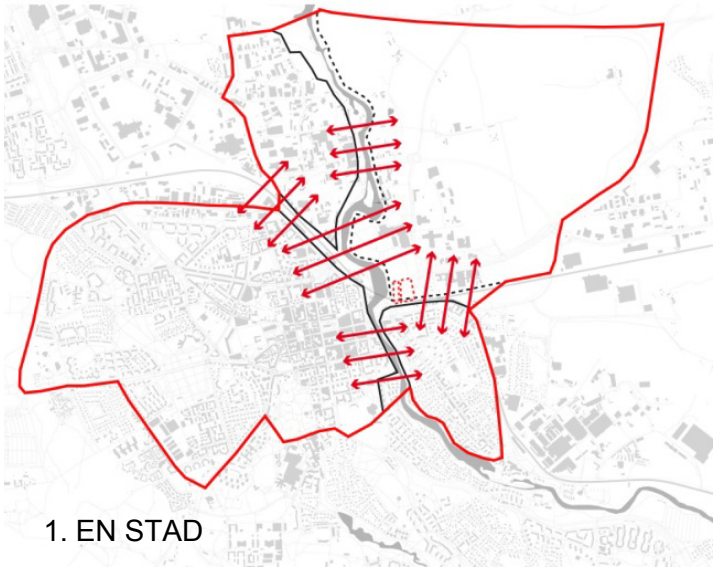
2.Öka bebyggelsetätheten längs med strategiska stråk – investera i goda lägen!

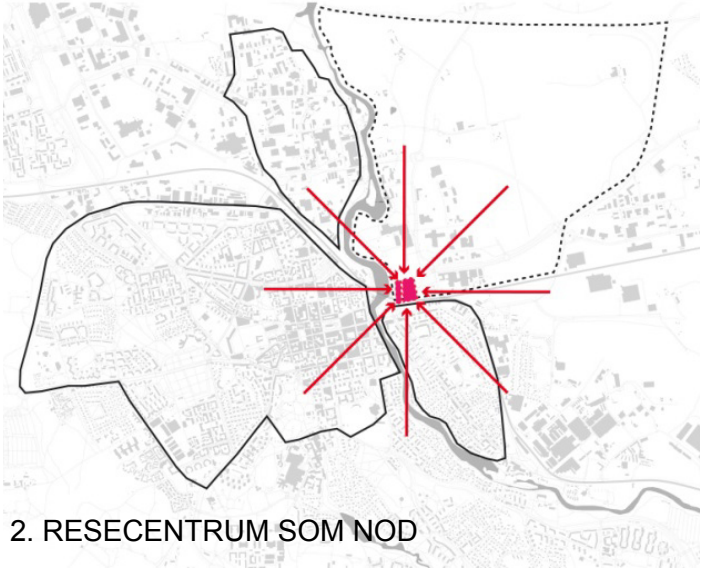
3.Utveckla gränssnittet med fler verksamhetslokaler och längs strategiska stråk – skapa fler attraktiva stadsgator för både invånare och verksamheter!

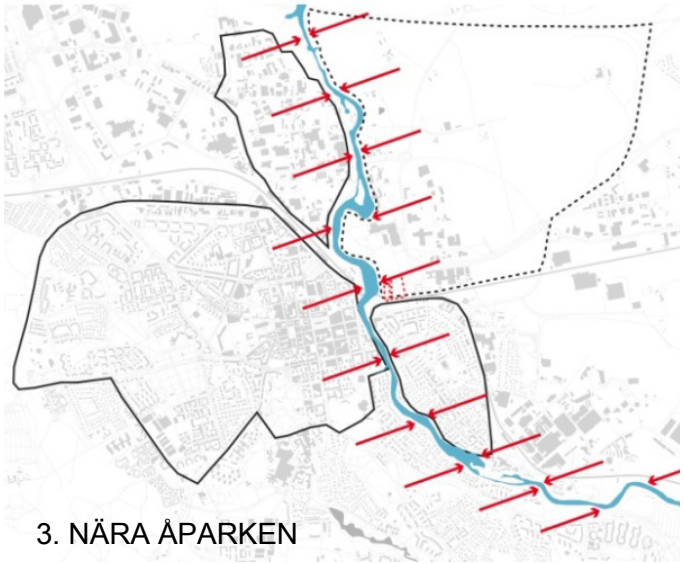
# PLANSKISS

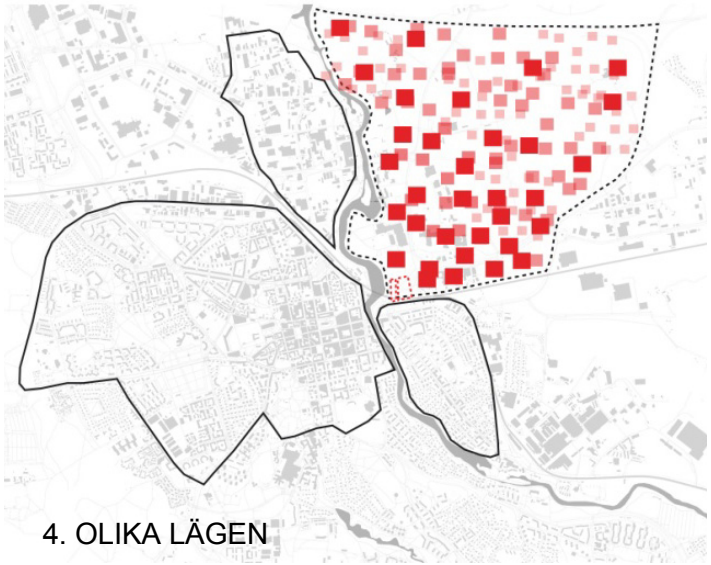
KALLERSTAD OCH NYA RESECENTRUM 071130

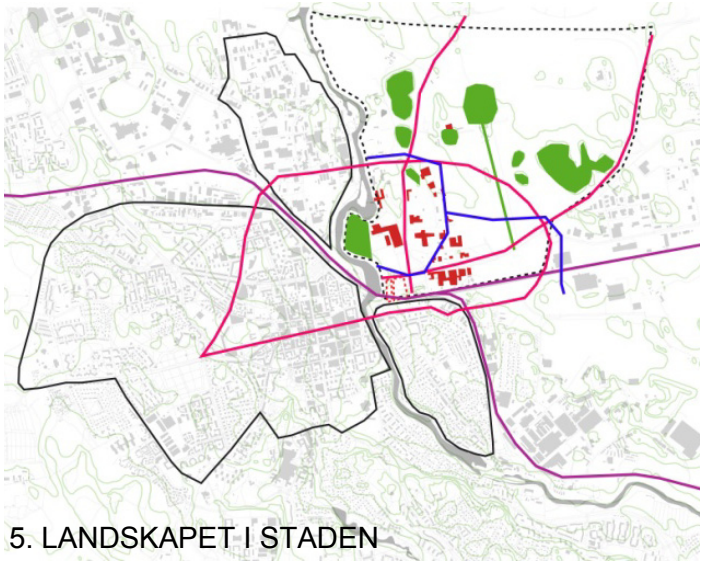
SPACESCAPE

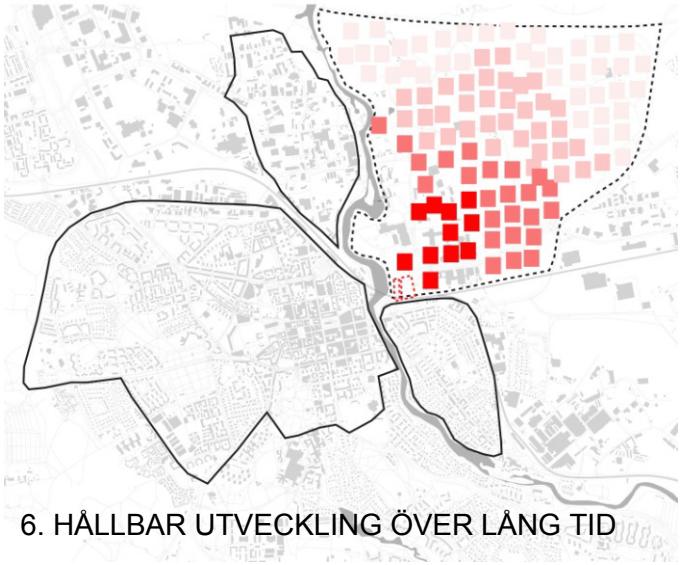

1. EN STAD


2. RESECENTRUM SOM NOD


3. NÄRA ÅPARKEN

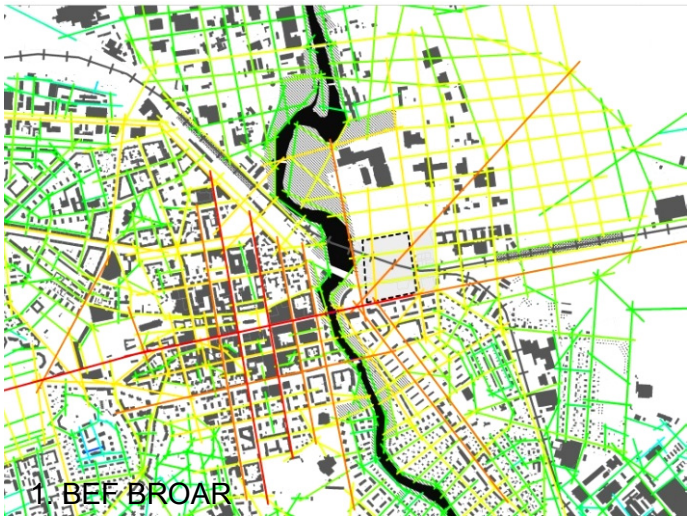

4. OLIKA LÄGEN

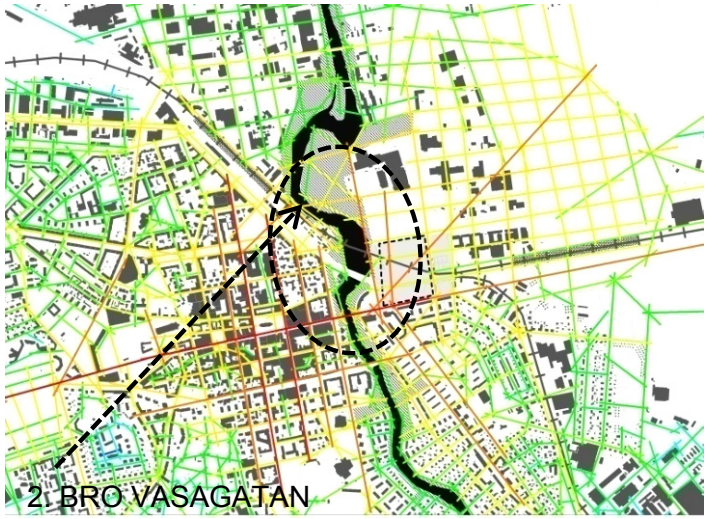

5. LANDSKAPET I STADEN

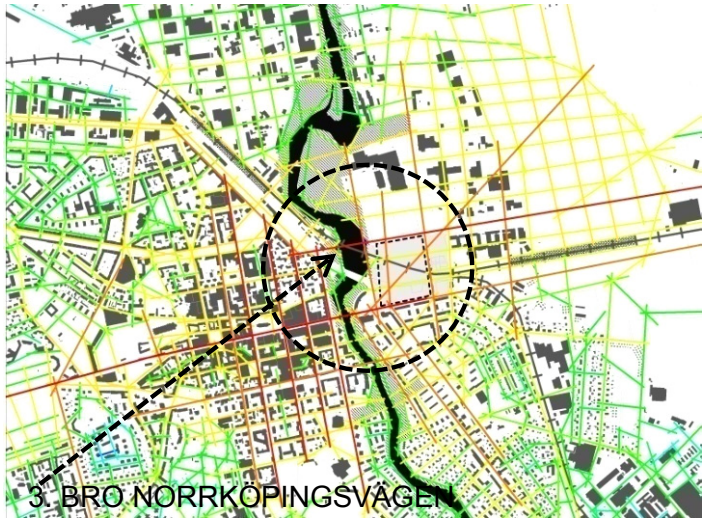

6. HÅLLBAR UTVECKLING ÖVER LÅNG TID

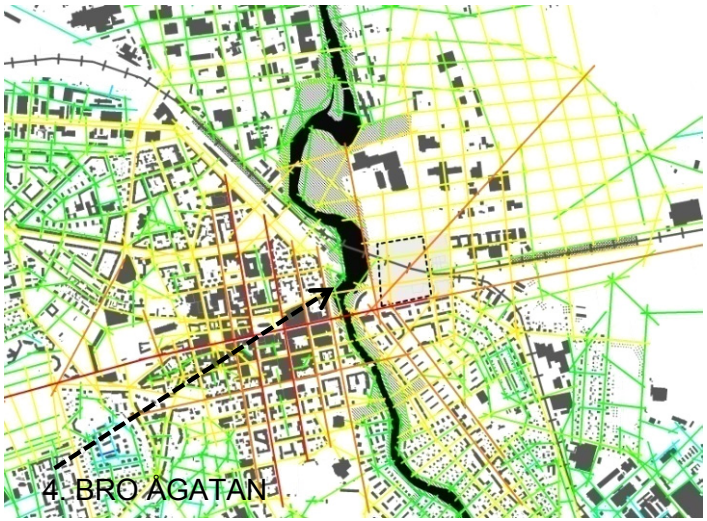
# 6 STRATEGISKA STADSBYGGNADSAMBITIONER

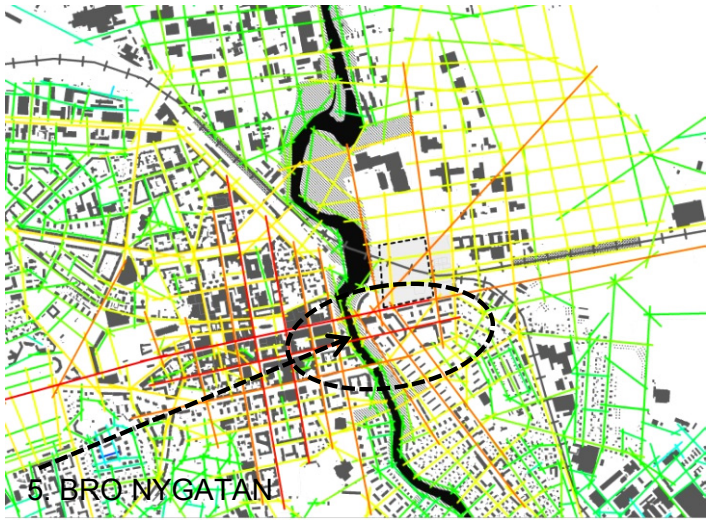
1. Linköpings innerstad och Kallerstad ska fungera som en stad
2. Nya Resecentrumet ska vara en tillgänglig och tydlig nod i staden
3. Åparken ska bli en tillgänglig, trygg och attraktiv park i staden
4. Olika lägen i staden ger olika kvaliteter – intensivt/lugnt, tätt/glest mm
5. Befintliga landskapskvaliteter ska tas tillvara och utvecklas i samklang med stadens utveckling
6. Den övergripande stadsstrukturen i Kallerstad ska ha sin grund i den befintliga gatu- och fastighetsstrukturen. Kallerstad ska på detta sätt kunna byggas ut successivt och utvecklas på ett hållbart sett över lång tid.

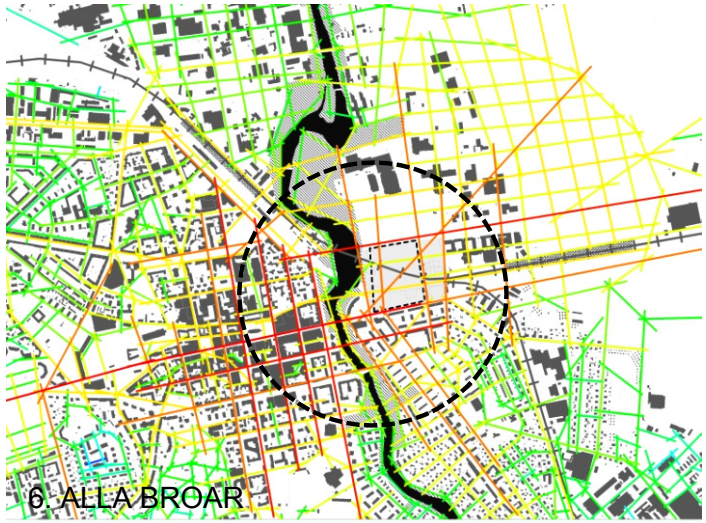


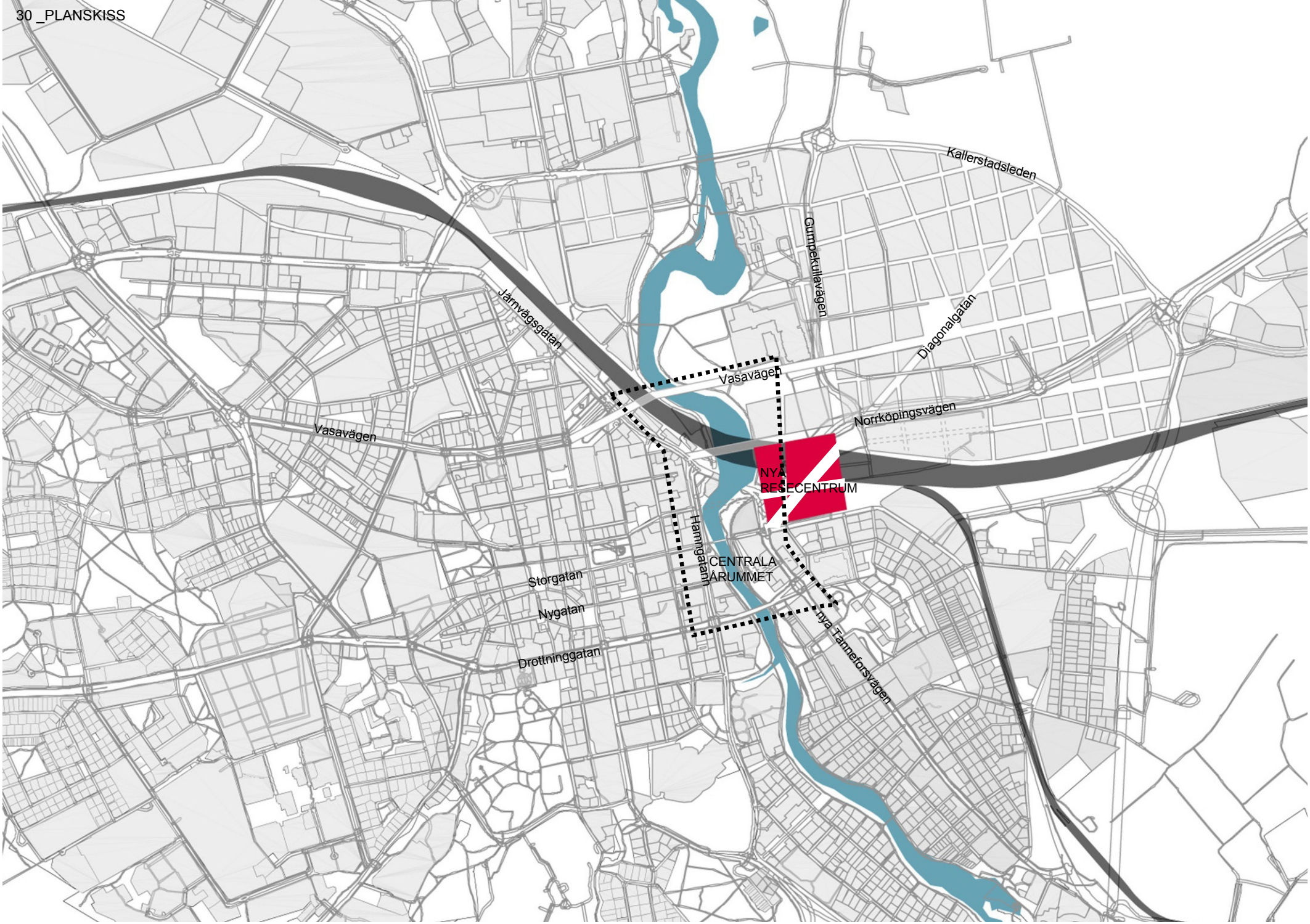

INTEGRATIONSANALYSLABRATIONER AV OLIKA KOPPLINGSALTERNATIV

# 6 OLIKA KOPPLINGSALTERNATIV

Med utgångspunkt i de 6 strategiska stadsbyggnadsambitionerna utformades en planskiss på en övergripande planstruktur i Kallerstad. Genom att testa olika brokopplingsalternativ kan vi utvärdera vilka broar som ger önskvärda utfall för staden som helhet.

1. I ”Befintliga broar” (utan bef bro järnvägsgatan) är Storgatan, Diagonalgatan samt nya norra delen av Nya Tanneforsvägen  de stråk som kopplar ihop Kallerstad med den befintliga stadskärnan.
2. I”Bro Vasagatan” får stråken kring Nya Resecentret en högre integration. Vasagatan blir ett långt sammanhängande rekreationsstråk som binder samman olika parker och evenemangsbyggnader.
3. ”Bro Norrköpingsvägen” ger stor effekt och skapar en tydlig fortsättning på Linköpings nuvarande integrationskärna över till Kallerstad. Norrköpingsvägen är även ett viktigt regionalt stråk.
4. Ågatan är idag ett väl använt gång- och cykelstråk. ”Bro Ågatan” får dock liten effekt för stadsstrukturen som helhet.
5. ”Bro Nygatan” ger en stark koppling mellan norra Tannefors och Linköpings stadskärna.
6. ”Alla broar” tillsammans ger en tydlig gemensam integrationskärna mellan Linköpings stadskärna och Kallerstad som även har spridningseffekt in i Kallerstads stadsstruktur.

Slutsats: För att skapa en stark relation mellan Linköpings befintliga stadskärna och Kallerstad är de viktigaste kompletterande brokopplingarna ”Bro Norrköpingsvägen” och ”Bro Vasagatan”. Om man vill förstärka kopplingszonen ytterligare så skapar ”Bro Nygatan”, (under förutsättning att den kopplas upp till Nya Tanneforsvägen) en större kopplingszon och ett mer centralt läge för norra Tannefors.


Kallerstadsleden
Gumpekullavägen
Diagonalgatan
Järnvägsgatan
Vasavägen
Vasavägen
Norrköpingsvägen
NYA
RESECENTRUM
Hamngatan
CENTRALA
ÅRUMMET
Storgatan
Nygatan
Drottninggatan
Nya Tannefors vägen



SPACESCAPE

# ÖVERGRIPANDE PLANSKISS

Med utgångspunkt i de 6 strategiska stadsbyggnadsambitionerna samt de 6 olika kopplingslabbrationerna har vi utformat en planskiss på en övergripande planstruktur i Kallerstad.
Den föreslagna planstrukturen i Kallerstad bygger till stor del på befintliga gatusträckningar vilket möjliggör en successiv utbyggnad där nytt länkas till befintligt.

>Vasavägen, Norrköpingsvägen (nya broar), Storgatan, Diagonalgatan och Drottninggatan (befintliga broar) är stadsstrukturens kopplingsgator över Stångån.

>Vasavägen utvecklas som centralt park- och evenemangsstråk.

>Norköpingsvägen blir en viktig infartsgata med angöring till Resecentrum och ”Centrala Årummet”.

>Storgatan blir stadens viktigaste gemensamma stadsgata med angöring till Resecentrum och ”Centrala Årummet”.

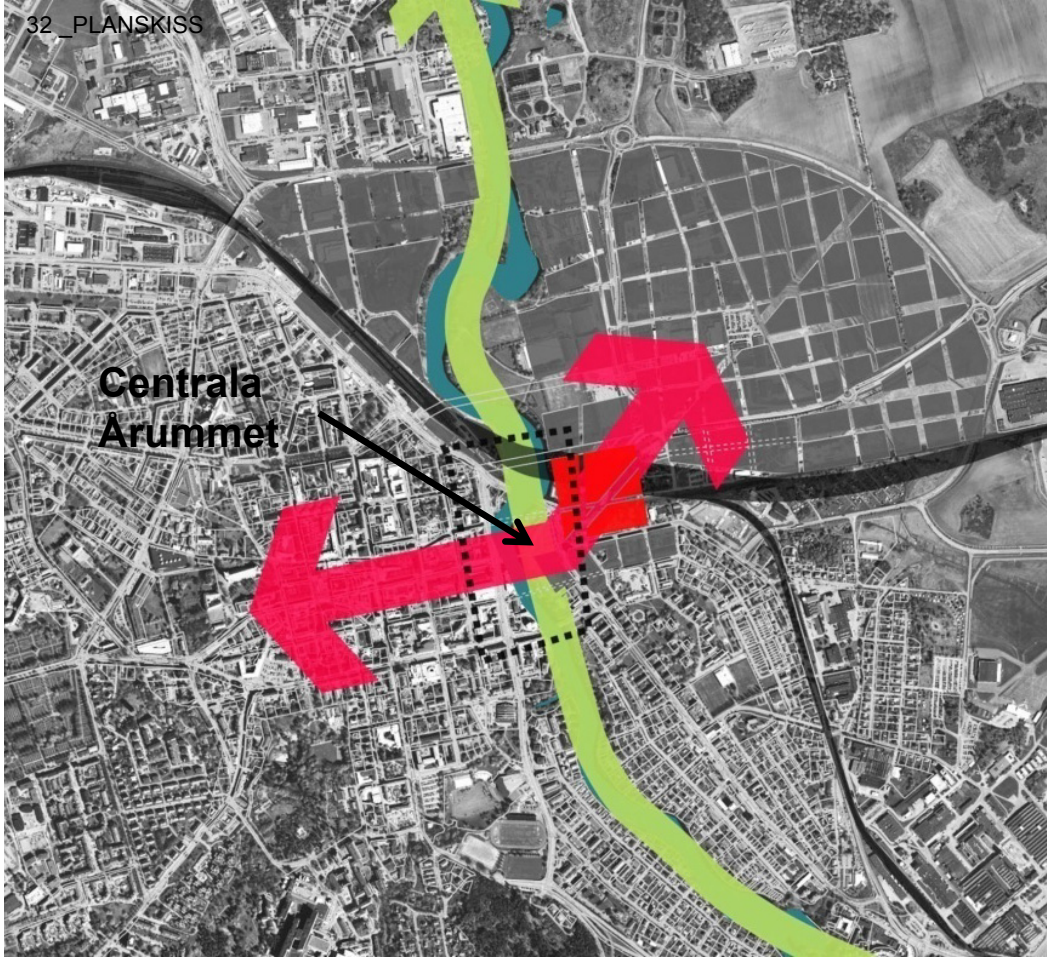
>Diagonalgatan som börjar i korsningen Storgatan /nya Tanneforsvägen blir en viktig kopplingsgata som sprider flöden från den centrala kopplingszonen vidare ut i Kallerstad.

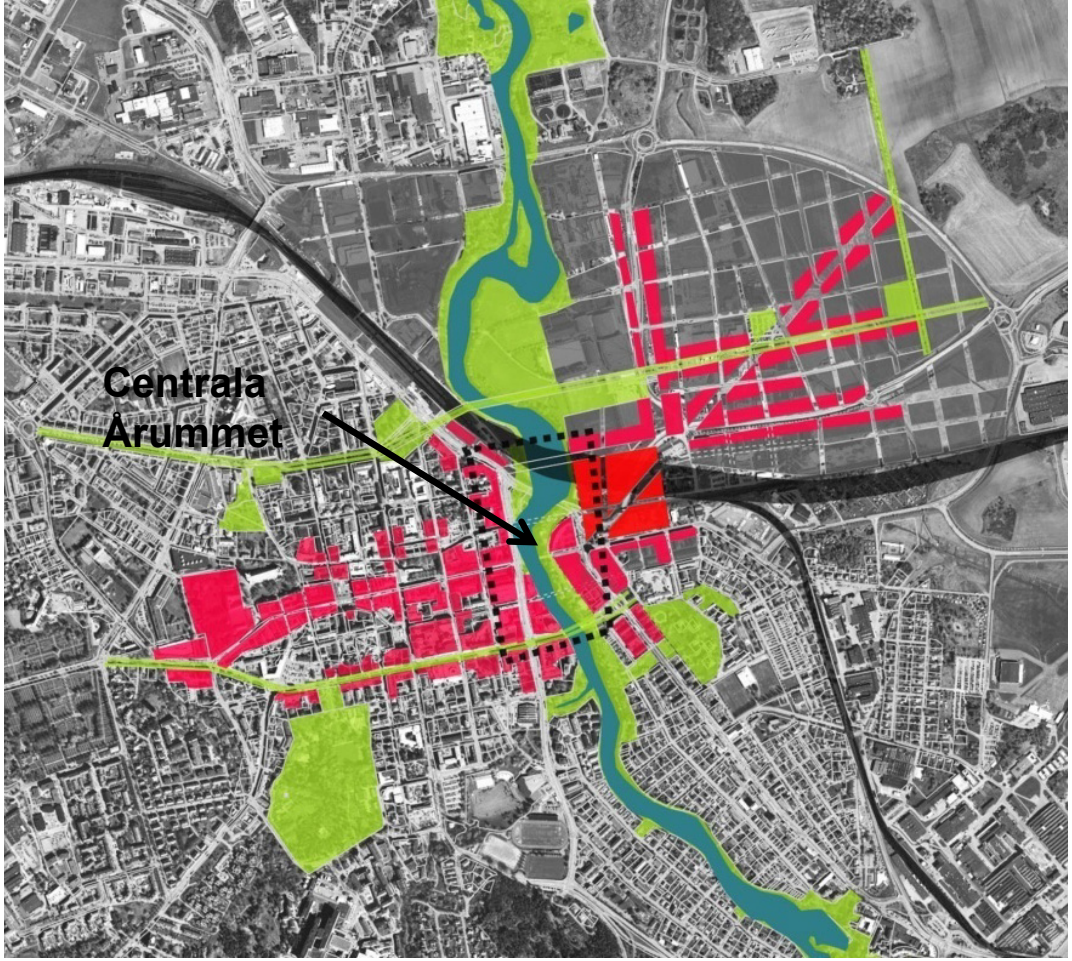
>Drottninggatan har befintlig sträckning (alt kopplas över till Gumpekullavägen / Storgatan) och utvecklas som en grön stadsgata.

>Nya Tanneforsvägen blir i sin norra förlängning en del av Åparkens parkstråk.

>Gumpekullavägen blir en viktig infartsgata och utvecklas så långt som möjligt som stadsgata.

>En ev brokoppling i Nygatans förlängning skulle ytterligare förstärka ”Centrala Årummet” som plats och urban kopplingszon samt ge norra Tanefors ett mer centralt läge i staden




# ÖVERGRIPANDE PLANSTRATEGI

Linköpings Urbana stråk utvecklas längs gator med hög tillgänglighet. Här skapas en hög bebyggelsetäthet och gränssnittet utvecklas med många utåtriktade verksamhetslokaler i bebyggelsens markplan.

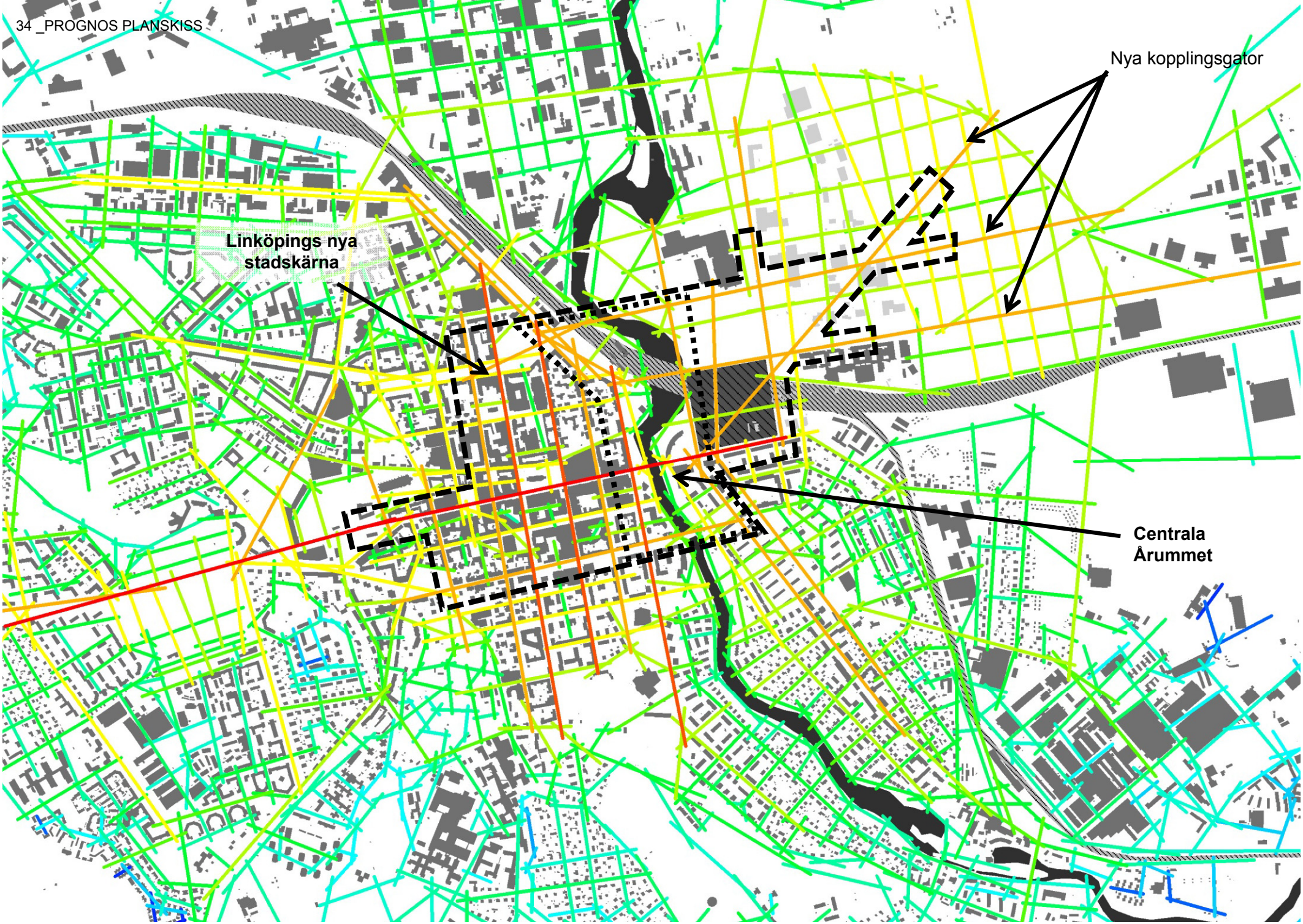
Linköpings Gröna zoner utvecklas längs stråk och platser med hög tillgänglighet. Här utvecklas höga vistelsevärden för olika intressen och åldrar samt tydliga entréer och god överblickbarhet i parker och längs rekreationsstråk för ökad trivsel och trygghet.

**= Urbana stråk och Grön zoner samlas i ”Centrala Årummet”** (Centrala Årummet= kopplingszonen över Åparken och Stångån)

# PROGNOS PLANSKISS

KALLERSTAD OCH NYA RESECENTRUM 071130

SPACESCAPE


Nya kopplingsgator
Linköpings nya stadskärna
Centrala Årummet

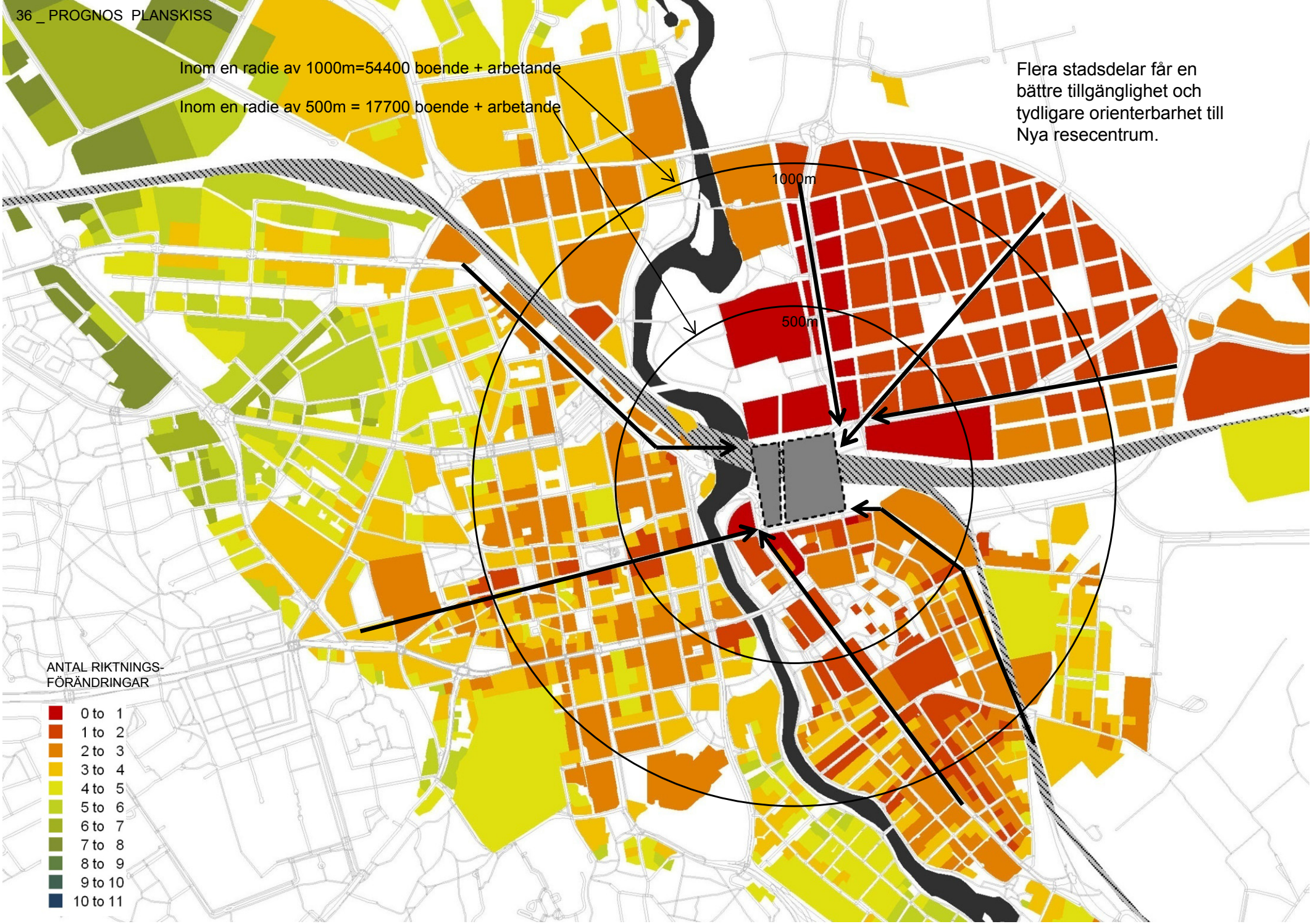
I Alternativet utan Diagonalgatan  blir den östra delen av Kallerstad påtagligt sämre integrerat med Åtorget och Linköpings stadskärna

# 1. TILLGÄNGLIGHET – nya stadsrum

+Nya strategiska kopplingsgator skapar en gemensam stadskärna för Linköpings befintliga innerstad och Kallerstad
+I kopplingszonen mellan Linköpings innerstad och Kallerstad skapas en urban mötesplats – ”Centrala Årummet”

+ I ”Centrala Årummet” möts stadslivet, Resecentrum och den gröna urbana oasen Åparken
+Kopplingsgatorna skapar tillsammans med tvärgator en övergripande integrerad nätstruktur i Kallerstad

+Inom den nya gatustrukturen i Kallerstad finns olika nivåer av tillgänglighet, vilket ger en potentiell variation av aktivare och lugnare stråk och områden
- Alt utan Diagonalgatan gör att den östra delen av Kallerstad blir påtagligt sämre integrerat med Årummet och Linköpings stadskärna




ANTAL RIKTNINGSFÖRÄNDRINGAR BORT FRÅN NYTT RESECENTRUM

SPACESCAPE

GÖTEBORGS RESECENTER – EN DEL AV STADEN

EX PÅ VERKSAMHETSLOKALER UNER SPÅROMRÅDEN I PARIS

# 1. TILLGÄNGLIGHET – Nya Resecentrum

+Fler får en bättre tillgänglighet till nya Resecentrum
+Nya Resecentrum utgör en viktig nod i mötet mellan Linköpings stadskärna, Kallerstad och Tannefors

+Med en utformning som medger tydliga, offentliga och trygga passager genom bebyggelse-strukturen blir Nya Resecentrum en viktig och aktiv del av staden

+Området under spårområdet bör, där det är möjligt, användas för utåtriktade verksamheter som bidrar till stadslivet (eventuellt 3D-fastighetsindelning)

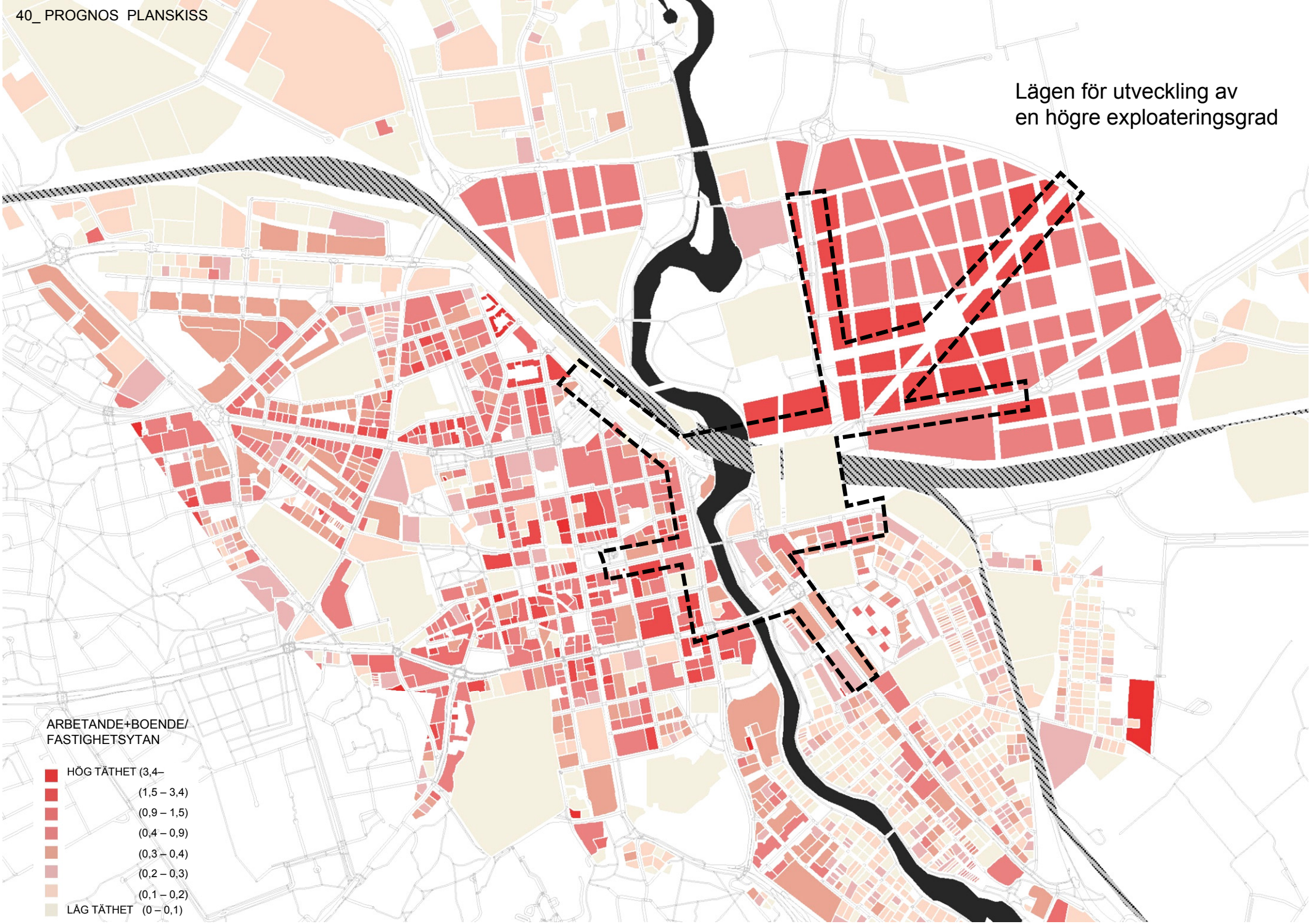
ANTAL RIKTNINGSFÖRÄNDRINGAR BORT FRÅN ÅPARKEN

REFERENSBILER AV MÅNGFALD AV VISTELSEVÄRDEN; ROFYLDHET, LEK, SPORT, SITTA I SOLEN, VATTENKONTAKT MM

# 1. TILLGÄNGLIGHET - Åparken

+Fler får en god tillgång till Åparken som blir ett centralt parkstråk i staden
+Med fler och tydligare entréer blir parken synlig i staden
+Med en tydlig avgränsning i form av kvartersbebyggelse och med ett aktivt gränssnitt med utåtriktade verksamheter blir Åparken ett attraktivt, aktivt och tryggt parkstårk tillgänglig för alla
+Med fler verksamheter och målpunkter i Åparken aktiveras parkstråket
+En mångfald av vistelsevärden gör Åparken attraktiv för fler olika målgrupper – lek, rofyldhet, sport, blomprakt, sola

God Park- och Naturtillgång, enligt Stockholms parkprogram 2004, Gatu- och Fastighetskontoret
Värdetäthet:
Inom 200m: grön oas, lek, promenader, ro, sitta i solen
Inom 500m: blomprakt, bollspel, folkliv, parklek, picknick
Inom 1km: bad, båtliv, djurhållning, evenemang, fiske, löpträning, odling, pulka, ridning, skridsko, skidor, skogskänsla, uteservering, utskikt, vattenkontakt, vild natur
Tillgänglighet:
Nåbarhet: säker väg och god orienterbarhet
Offentlighet: tillträde för alla
Framkomlighet: tänk särskilt på funktionshindrande
Sammanhållet gatunät för gångtrafik




ARBETANDE + BOENDE / FASTIGHETSYTA

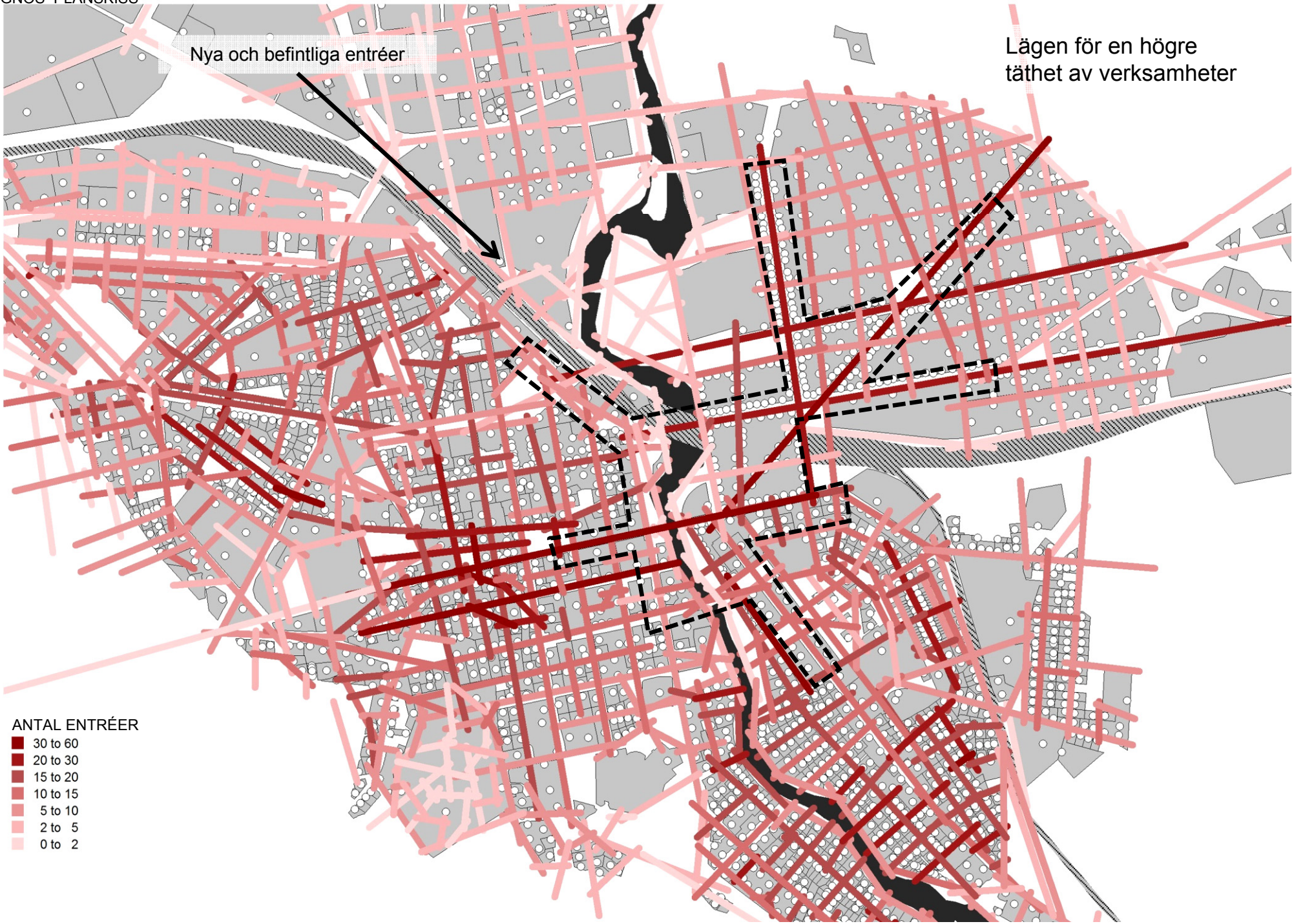
SPACESCAPE

EX PÅ BEBYGGELSETÄTHET INNERSTADSMILJÖ 5-6 VÅNINGAR

# 2. TÄTHET - bebyggelse

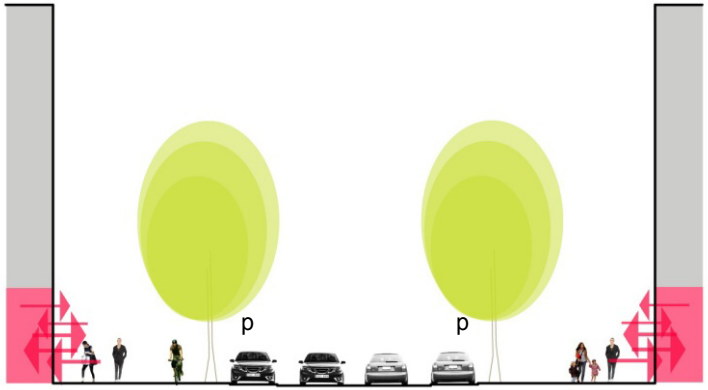
+En strategisk exploatering med hög täthet i lägen med hög tillgänglighet tar bäst tillvara på strukturens potential för utveckling av stadsliv

+ Den nya stadsstrukturen skapar nya lägen i Linköpings befintliga stadskärna vilket kan tas tillvara genom en utökad bebyggelsetäthet – exempelvis längs Nya Tanneforsvägen, delar av Storgatan, Hamngatan samt Järnvägsgatan




ANTAL ENTRÉER (BOSTÄDER + VERKSAMHETER) / 100M GATA (AXIALLINJE)

SPACESCAPE

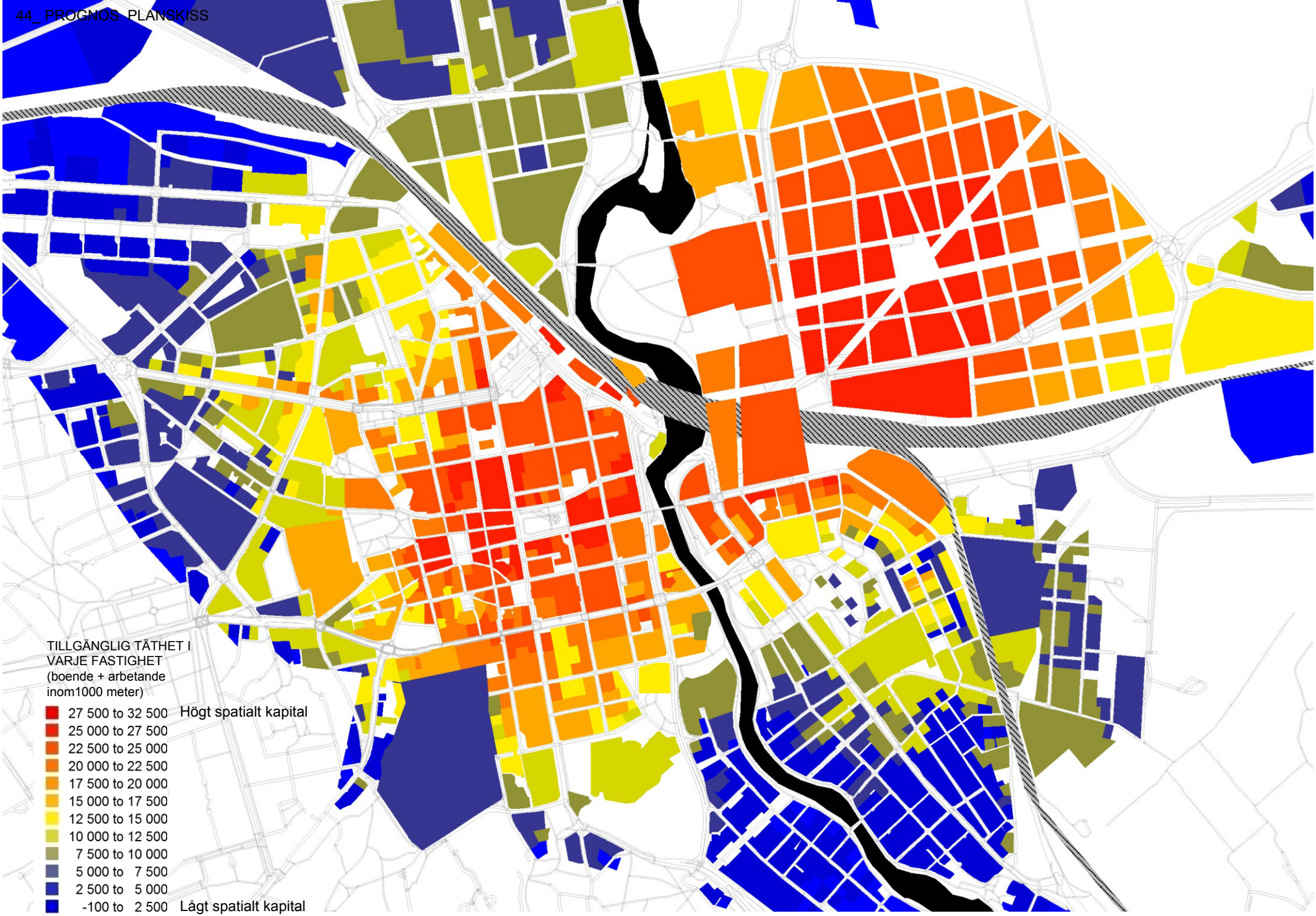


REF SEKTION/FOTO  AKTIVA GRÄNSSNITT

# 3. GRÄNSSNITT

+En strategisk planering där lägen med hög tillgänglighet ges ett grässnitt med många aktiva entréer (verksamhetslokaler)  skapar förutsättningar för utvecklingen av en urban och attraktiv stadskärna

+Hamngatan, i sin nya roll som en del i det ”Centrala Årummet” och som gränszonsstråk mellan Linköpings stadskärna, Åparken och Kallerstas/Tannefors, bör få en ny gatuutformning med smalare körbana för minskad barriäreffekt samt ett mer utåtriktat och aktivt gränssnitt för en attraktivare gatumiljö




TILLGÄNGLIG BEFOLKNING (BOENDE OCH ARBETANDE) TRE RIKTNINGSFÖRÄNDRINGAR BORT INOM EN RADIE AV 1000M

SPACESCAPE

# LINKÖPINGS NYA SPATIALA KAPITAL

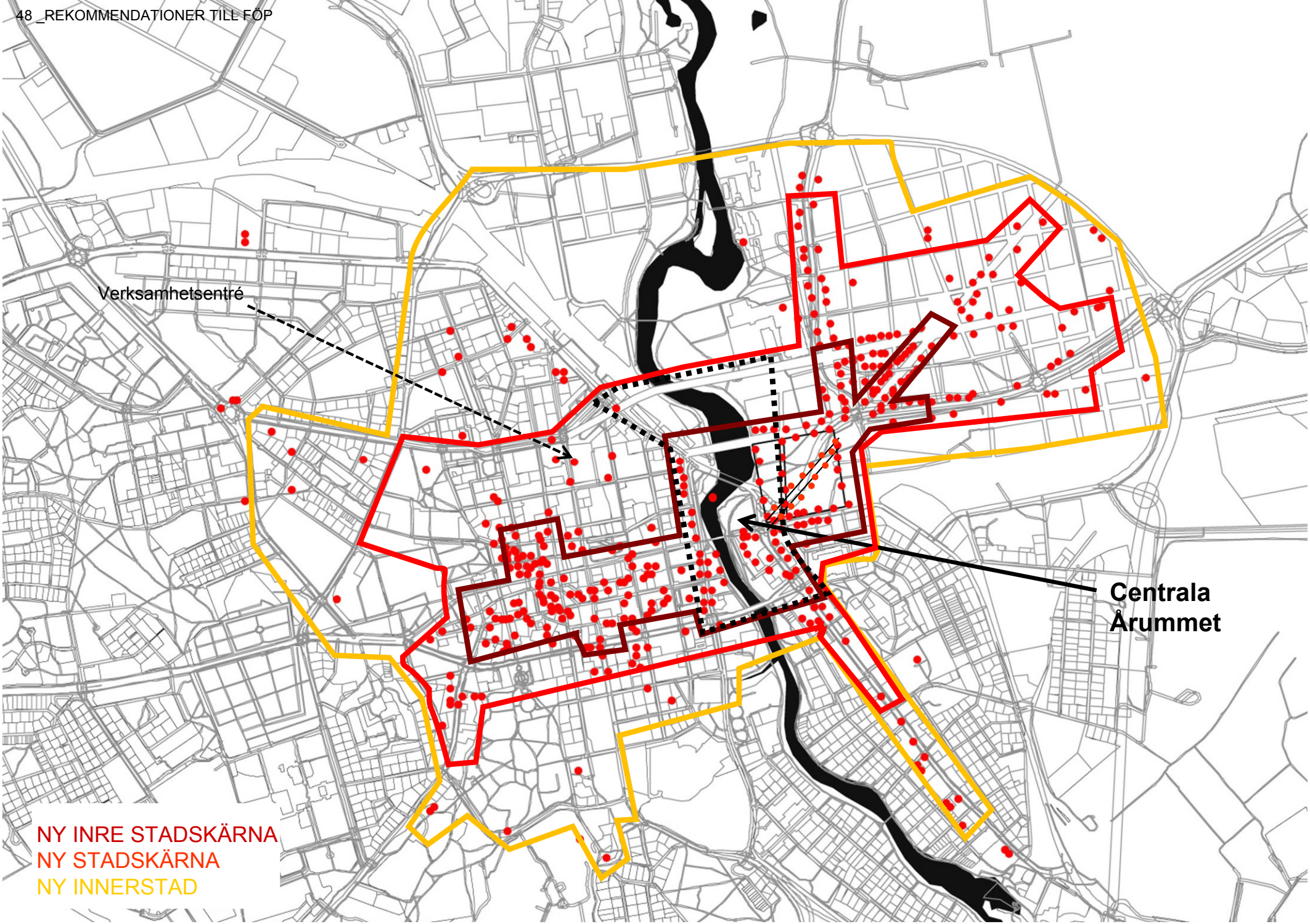
+ Med en ny strategiskt utvecklad planstruktur,  ny bebyggelse med fler boende och arbetande samt fler entréer med fler verksamheter längs gatorna  kan Linköping utveckla sitt spatiala kapital – Linköpings attraktivitet och konkurrenskraft!

# SAMMANFATTNING

## REKOMMENDATIONER TILL FÖP

# LINKÖPINGS STADSKÄRNA KAN VÄXA!

Med rätt strategier som utvecklar och tar tillvara på Linköpings spatiala kapital kan staden utveckla sin konkurrenskraft som en attraktiv, aktiv, levande och trygg stad i en intressant stadsutvecklingsregion.




VERKSAMHETSENTRÉER: Restauranger, Caféer, Kiosker, Frisörer, Klädaffärer (enligt eniro) + ”NYA VERKSAMHETSENTRÉER” I KALLERSTAD (placerade i strategiska lägen)

# MED ETT UTÖKAT SPATIALT KAPITAL KAN LINKÖPINGS STADSKÄRNA VÄXA

+Linköpings stadskärna växer

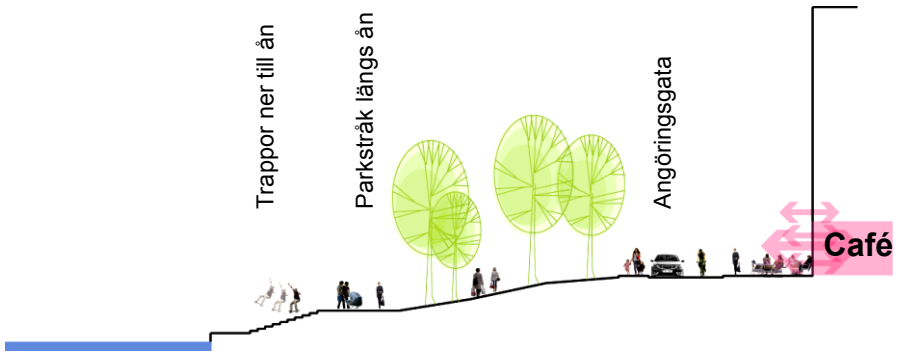
+Kallerstad kopplas till Linköpings historiska stadskärna och Tannefors med nya brokopplingar via det”Centrala Årummet”

+ ”Centrala Årummet” blir tillsammans med Nya Resecentrum den urbana mötesplatsen i stadsväven

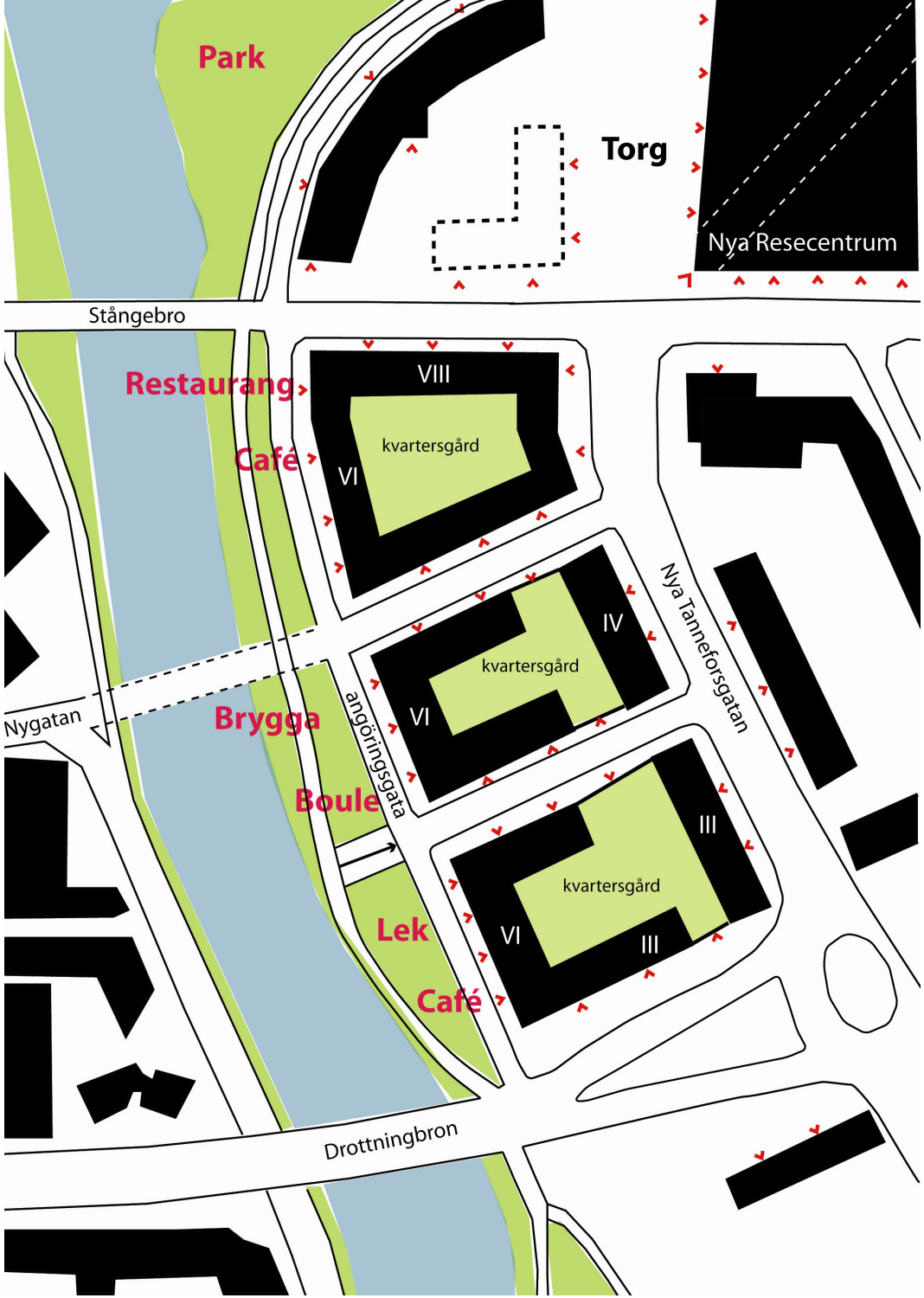
+ Utformningen av Nya Resecentrumet är avgörande för hur stadslivet i Kallerstad kan utvecklas. Via Diagonalgatan som passerar genom Nya Resecentrum sprids stadens flöden ut i olika delar av Kallerstad

+Med utvecklat gränssnitt och utökad täthet längs med befintliga strategiska stråk kan Linköpings stadskärna växa ytterligare! (Hamngatan, Drottninggatan, St Larsgatan, Nya Tanneforsvägen)

+ Kvarteren kring nya och befintliga broar vid Åparken får en viktig roll för utvecklingen av det ”Centrala Årummet” som en urbana mötesplats i staden

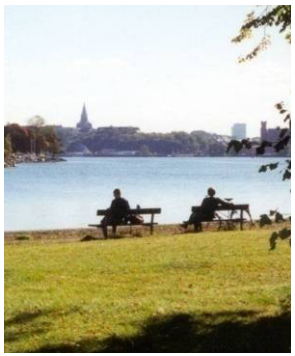



SEKTIONSSKISS ÅPARKEN (SPACESCAPE)




SKISSFÖRSLAG (SPACESCAPE)

SPACESCAPE



REFFOTON ÅPARKEN

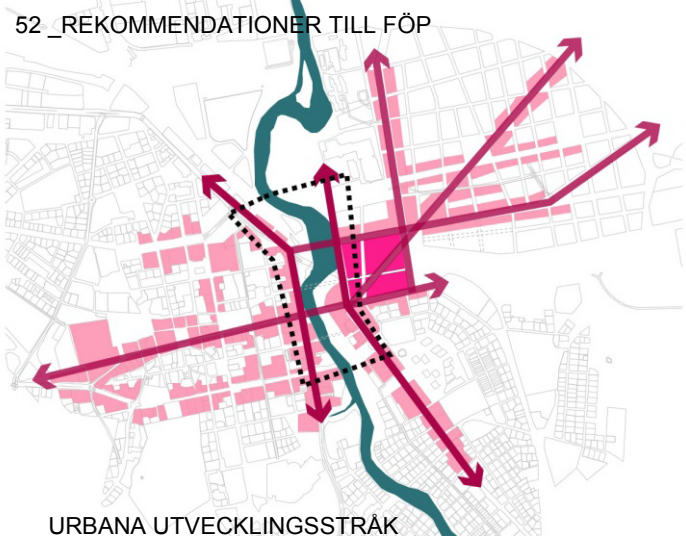
# CENTRALA ÅRUMMET OCH ÅPARKEN ÄR VIKTIGA OFFENTLIGA RUM

PLANSKISS

**För att åstadkomma en urban mötesplats i kopplingszonen i det ”Centrala Årummet” krävs en bebyggelseutformning som skapar en tydlighet och en attraktivitet åt det offentliga parkrummet. Skisserna visar hur kvartersbebyggelse ger en tydlig gräns mellan de privata innergårdarna och Åparken.**

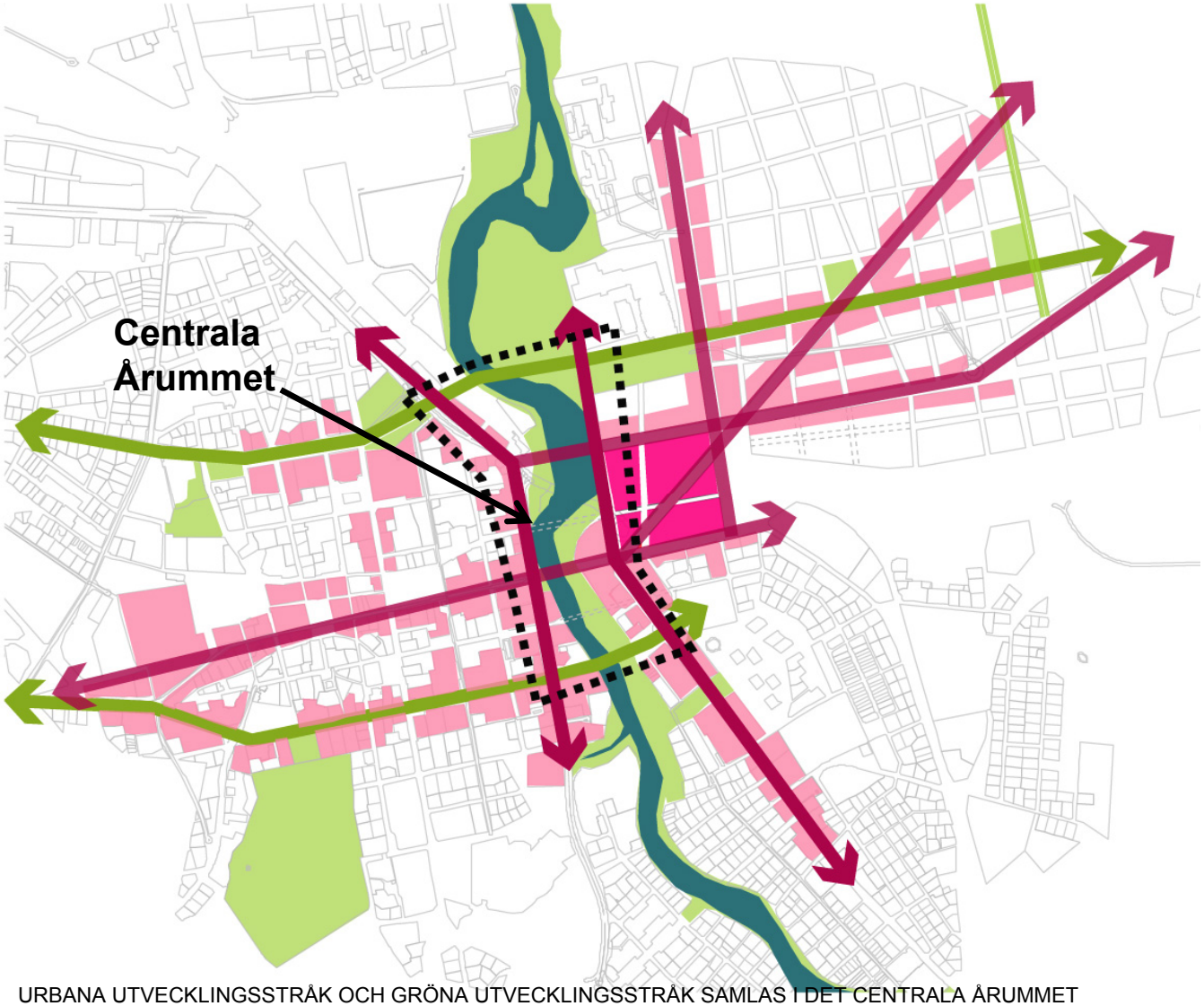
**Aktiviteter och utåtriktade verksamheter i bebyggelsens markplan längs Åparkens offentliga stråk skapar attraktivitet, vistelsevärden och trygghet. Med en bättre tillgänglighet till Åparken i form av synligare entréer, bättre överblickbarhet längs med parkstråken samt bättre kontakt med**

**ån och fler sittmöjligheter i form av en lång trappa ner till ån blir Åparken en attraktiv stadspark för både vardag och helg.**



URBANA UTVECKLINGSSTRÅK

GRÖNA UTVECKLINGSSTRÅK




URBANA UTVECKLINGSSTRÅK OCH GRÖNA UTVECKLINGSSTRÅK SAMLAS I DET CENTRALA ÅRUMMET

# LINKÖPINGS NYA STRUKTURPLAN – CENTRALA ÅRUMMET ÄR NYCKELN!

KUNGSTRÄDGÅRDEN I STOCKHOLM

KUNGSTRÄDGÅRDEN I STOCKHOLM

NYTORGET I STOCKHOLM

GATA I PARIS

REFFOTON ÅTORGET

# REKOMMENDATIONER TILL FÖP

1. Utveckla Linköpings stadsliv i urbana stråk! Hög täthet och många aktiva entréer längs högt integrerade stråk ger underlag för mer stadsliv.

2.Utveckla Linköpings grönstruktur i gröna stråk och attraktiva parker! Fler entréer, ett tydligare offentligt gränssnitt mellan bebyggelse och park samt fler målpunkter gör Åparken till Linköpings attraktiva, aktiva och trygga stadspark.

3. Utveckla ”Centrala Årummet” till Linköpings urbana mötesplats! Här ligger Linköpings Nya Resecentrum strategiskt i mötet med Linköpings aktiva urbana stråk och Åparkens gröna stråk. Med rätt utformning kan ”Centrala Årummet” och  Nya Resecentrum bli Linköpings nya urbana centrum.

# SPACESCAPE

Spatiala analyser & strategisk design