



Norrköpings kommun
Stadsbyggnadskontoret, fysisk planering
601 81 Norrköping
fysiskplanering@norrkoping.se

Synpunkter på samrådshandling för Översiktsplan för staden Norrköpings kommun

Samrådshandling diarienummer KS-2014/0247

Sammanfattning

- Förslaget innebär förtätning av innerstaden och utspridd bebyggelse föreslås breda ut sig över natur och odlingsmark utanför staden. Naturskyddsföreningen anser att tätheten bör främst öka utanför innerstaden.
- Omställningen av befintliga stadsdelar måste vara hållbar med allsidiga funktioner.
- Grönytor/tätortsnära skogar är mycket viktiga för upplevelser, luftighet, biologisk mångfald, så alla grönytor måste behållas och i största mån, förädlas. Vi vill därför inte att man exploaterar befintliga grönytor och att dessutom nya tillskapas.
- Grönstrukturkartan behöver överensstämma med de verkliga utbredningarna av grönområden i staden.
- Ekosystemtjänsterna behöver behandlas mer.
- Det är viktigt att kulverterade vattendrag, såsom Ljura bäck, återställs.
- Det är bra att nya koloniområden planeras. Det är stor efterfrågan och den kommer att öka. Även stadsodling är värdefulla inslag.
- Strandskyddsdispens ska beviljas restriktivt enligt lagstiftningen.
- Planen innebär en utbyggnad av bilnätet som ger ökad biltrafik. Satsa istället mera på cykelbanor och spårvägsutbyggnad.
- Spårväg till Vrinnevisjukhuset är oerhört angeläget och behöver ha hög prioritet.
- Två alternativa kollektivtrafikstråk har ritats in från Lindö till Djurövägen. Vi anser att endast cykelbanor behöver gå här.
- Investering i cykelvägar ger tillbaka 6 gånger satsningen enligt två forskare som utvärderat Lunds och Köpenhamns cykelsatsningar. Norrköping satsar en tredjedel mot Linköping i kommande fyraårsbudget. Vi vill att man ökar satsningen på nya cykelbanor.
- Den sociala hållbarheten är viktig. Riktlinjer för utemiljön på tomtmark saknas.
- Skolgårdarnas storlek och innehåll måste uppmärksammas och förbättras.

Bakgrund

Enligt Plan- och bygglagen ska alla kommuner ha en översiktsplan. Den anger huvuddragen i hur man vill att kommunen ska byggas. Planen är styrande för utvecklingen. Varje mandatperiod aktualitetsförklaras planen. Senast kommunen gjorde en översiktsplan för staden var 2002. Nu tas en ny översiktsplan fram, ÖP 17 för staden. Den ser 20 år framåt med utblick på 35 år.

Synpunkter

Övergripande struktur

Naturskyddsföreningen anser att staden ska vara samlad med cykelavstånd till centrum, ca 7 km och ha spårväg till alla stadsdelar. Utanför behöver det finnas ett omland för ekosystemtjänster och rekreation. Med spårburna förbindelser ska man kunna nå övriga tätorter, såsom Svärtinge, Loddby, Åby, Simonstorp, Krokek, Eksund, Skärblacka, Kimstad och Norsholm.

I Översiktsplan 2002 fastslogs riktlinjer för hur staden ska utvecklas. Där anges att den täta stenstaden ska bevaras och tätheten ska öka utanför innerstaden. Övriga tätorter längs järnvägar ska också prioriteras för ny bebyggelse. I stadens utkant ska man undvika glesa villaområden som inte ger underlag till kollektivtrafik och annan service. I stadsranden ska natur- och kulturvärden och stadsbornas behov av rekreation och närproducerade livsmedel skyddas. Naturskyddsföreningen anser att dessa principer för hållbar stad ska gälla även för ÖP 17.

I Stadsbyggnadskontorets förslag till ÖP 17 föreslås att innerstaden ska förtätas samtidigt som utspridd bebyggelse får växa ut över natur och odlingsmark utanför staden. För hållbar stad är samspelet med omgivande landsbygd viktigt. Gröna kilar med värdefull natur måste säkras.

I ÖP 17 borde utvecklas hur befintliga stadsdelar ska ställas om till hållbarhet.

På sidan 10 skrivs att grönytor av "låg kvalitet" kan tas i anspråk i tredje hand vid förtätning. Då grönytor är mycket viktiga för upplevelser, klimat, biologisk mångfald, så behöver alla grönytor behållas och i största mån förädlas.

SCB har 2015 analyserat alla kommuner i Sverige med mer än 30 000 innevånare. Här framgår det att Norrköping tillhör de som har i särklass minst andel grönyta. Grönytans andel av tätorternas landareal var år 2010 c:a 50 % och 45 % hårdgjord mark. Vi låg på plats 30 av 37, dvs 7 av landets kommuner hade mindre grönyta procentuellt sett än Norrköping. Vi tycker det är oroväckande.

Bråvalla Strand anser vi ska vara ett omland för ekosystemtjänster och utflyktsområde. Det är olämpligt att bygga en ny stadsdel på den låglänta marken och i svårt läge för trafikförsörjning. Istället kan man få vattenkontakt och bra trafikläge vid Herstadberg och Loddby.

Verksamhetsområden som föreslås runt staden är överdimensionerade. De flesta arbetstillfällen kan integreras i stadsdelarna. Nya verksamhetsområden som föreslås behöver planeras med hänsyn till natur- och kulturvärden.

När Ostlänken är byggd bedömer vi att Norrköpings flygplats inte behövs. Samhället måste bli mer energieffektivt om vi ska klara klimatmålen. Flygresandet behöver minska. Flygplatsområdet i Norrköping blir då en resurs för ny bebyggelse. Idag lägger flygplatsen dessutom en stor hämsko på Ljunga och Dagsberg som inte kan utvecklas pga buller. Området kring södra Oxelbergen kan inte bebyggas med bostäder, skolor med mera.

Grönstrukturens betydelse

Grönstrukturen är lika viktig som bebyggelsestrukturen och infrastrukturen. Översiktsplanens grönstrukturkarta med grönstråk är mycket schematiskt ritad.



Grönstrukturplanen från ÖP 17.

Grönstrukturkartan behöver överensstämma med de verkliga utbredningarna av grönområden i staden. I Riktlinjer för utveckling av Norrköpings parker, antaget 2007, finns parker, grönområden och rekreationsstråk redovisade med sin faktiska utbredning. Arbetet i riktlinjerna och grönstrukturkartan från Översiktsplanen 2002 behöver fördjupas och få större tyngd i fortsatta planeringen. Nya grönområden och grönstråk behöver planeras i samspel med ny bebyggelse. Schematiska pilar för ”gröna stråk” är inritade i ÖP 17. Var de gröna stråken egentligen ska gå behöver illustreras. Ekologiska stråk behövs utefter vattendrag som Ljura bäck och Gränsbäcken.

Grönstrukturen är en viktig del av den urbana miljön. Den bidrar till välbefinnande, hälsa och renare luft samtidigt som den har betydelse som spridningskorridorer för djur och växter. Den har också betydelse för anpassning till ett förändrat klimat. Urbana grönytor ökar städernas motståndskraft mot översvämningar genom att ta emot och infiltrera regnvatten vid kraftiga skyfall och grönskan i sig bidrar till att reglera temperaturer vid exempelvis värmeböljor.

Grönstrukturens betydelse lyfts fram i det av riksdagen antagna miljökvalitetsmålet

God bebyggd miljö där det bland annat fastslås att:

”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas.

Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”

Grönstrukturen ses alltså som en integrerad del av den bebyggda miljön.

Natur och grönområden lyfts fram av regeringen som en särskild precisering av miljökvalitetsmålet:

”Det finns natur- och grönområden och grönstråk i närhet till bebyggelsen med god kvalitet och tillgänglighet”.

Miljökonsekvensbeskrivningen berättar att det finns mycket kunskap om naturvärden i Norrköping, men den har inte använts vid framtagandet av den nya översiktsplanen. Ekosystemtjänsterna borde behandlas mer i planen.

Det är bra att nya koloniområden planeras. Det är stor efterfrågan och den kommer att öka.

Blåstruktur

Det är viktigt att kulverterade vattendrag såsom Ljurabäck återställs. Även stadsodling är värdefulla inslag.

Strandskydd

Strandskyddsdispens ska beviljas restriktivt enligt lagstiftningen. Planen föreslår att ”urbana strandzoner” utses. Där ska inte miljöbalkens strandskyddsregler gälla fullt ut. Om det behövs för tätortsutveckling och det inte finns möjligheter att bygga någon annanstans kan dispens ges.

Naturskyddsföreningen anser att strandskyddet behöver utökas vid kusten från Lindö till Djurön och vid Bråvalla i Glan. Fågellivet är mycket rikt och naturvärdena höga på dessa ställen och behöver mer skydd än 100 meter. Vi håller med om MKBs konstaterande att strändernas ekologiska värden inte är tillräckligt uppmärksammade i planen.

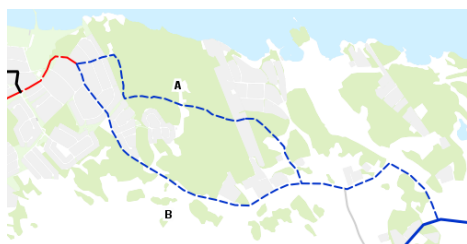
Trafik

I avsnittet om trafik visas att det finns kunskap och medvetenhet om hållbar trafikplanering. Men den förslagna planen går tvärs emot principerna om hållbar trafik och föreslår utbyggnad av nya ringleder som ökar biltrafiken i hela staden. Den är vetenskapligt bevisat att utbyggnad av bilvägar ger ökad biltrafik.

Kollektivtrafik och cykel ska prioriteras, men det kräver att staden ”inte växer mycket utanför nuvarande stadsområde” sidan 28. ”Utanför staden förväntas begränsad ny bebyggelse nära huvudstråk för kollektivtrafik” sidan 25. Riktlinjen att andelen bilresor ska minska och ligga kvar på dagens nivå trots ökad befolkning är oförenligt med den föreslagna utbyggnaden av huvudnätet för biltrafik. Förslaget till utbyggnad av staden och utbyggt bilnät ger scenario 1 med ökning av biltrafik med 30-40 % och inte scenario 2 med minskad andel biltrafik som det står ska gälla enligt riktlinjerna.

Avsnittet om kollektivtrafik visar tydligt att projektet ”Framtidens resor i Norrköping” borde göras före ÖP. Riktlinjerna att kollektivtrafik och bebyggelse ska samplaneras och vara den långsiktiga ryggraden för stadsbyggnandet är bra. Däremot föreslås bara spårvägsutbyggnad på sikt.

För hållbar stad behöver spårvägen byggas ut till alla stadsdelar så snart som möjligt. Till Vilbergen/Vrinnevisjukhuset, på Kungsgatan och kopplingen mellan Södertull och Ljuragatan är akut. I omställningen till hållbara stadsdelar är spårvägen ryggraden.



Två alternativa kollektivtrafikstråk har ritats in från Lindö till Djurövägen. Vi anser att endast cykelbanor behöver gå genom Abborrebergsnaturen till Lindö.

Kollektivtrafik, cykelbanor och biltrafik från Marby och Unnerstad bör utvecklas via Djurövägen till staden.

Det som står i avsnittet om cykel i Bakgrund och Strategi är bra. Cykelns fördelar och potentialen att öka den låga andelen cykling i Norrköping nämns. Att verka för att ta med cykel på kollektivtrafik är också bra. Det nämns också att samhällsekonomiska nyttan av cykling är mycket stor. Investering i cykelvägar ger tillbaka 6 gånger satsningen enligt två forskare som utvärderat Lunds och Köpenhamns cykelsatsningar. Norrköping satsar en tredjedel mot Linköping i kommande fyraårsbudget. Öka satsningen på nya cykelbanor.

Det största problemet med Norrköpings cykelplanering är cykelnätsplanen. 1999 beslutades en cykelplan med principen att cykelhuvudvägarna skulle läggas ihop med bilhuvudvägarna. Man bortsåg från hälsofaran av bilarnas avgaser och buller trots att mellan 3000 och 5000 personer dör årligen i Sverige av bilavgaser.

Social hållbarhet

I avsnittet om Bostäder, sidan 10, borde de fyra sociala revirzonerna beskrivas. Privat, halvprivat, halvoffentligt och offentligt. Det är viktigt att dessa zoner finns i stadsbyggandet för att få god social funktion. Principerna om de sociala zonerna var inskrivna som riktlinjer för detaljplaner och bygglov i Översiktsplan 2002. För att inte överskrida den gruppstorlek som ger fungerande social gemenskap och social kontroll inom den viktiga halvprivata revirzonen kan inte bostadshus vara för höga. 5 våningar bedöms som maxhöjd för socialt fungerande bostadshus enligt forskning på SLU. Måttlig hushöjd är också viktigt för att få solbelysning och slippa nedpressade höjdvindar på gårdarna.

ÖP 17 har ensidigt fokus på att peka ut platser att bygga på istället för att genom samhällsplaneringen ge spelregler för hur vi kan få en stad som är bra att leva i. Utemiljön där man bor är avgörande för boendekvalitén. I flera av de senaste detaljplanerna saknas det helt utemiljö på tomtmark trots tvingande bestämmelse i PBL 8:9 som anger att ska finnas tillräckligt stor och lämpligt utformad friyta för lek och utevistelse vid bostadshus och skolor. I flera fall saknar skolor utemiljö på tomtmark vilket går ut över barnens lekbehov, hälsa, sociala utveckling och inläring. Skolgårdarnas storlek och innehåll måste uppmärksammas och förbättras.

Miljökonsekvensbeskrivningen lyfter fram att planen tränger undan ytkrävande sporter och att de läggs i stadens ytterkanter som kan vara svåra att nå till fots, med cykel eller kollektivt. Det främjar varken integration eller miljö. Sporter och lek borde därför planeras in bland bebyggelsen.

Med vänliga hälsningar

Stefan Arrelid
Naturskyddsföreningen Norrköping, Ordförande

stefan.arrelid@telia.com tel 072-728 20 75

Fjärdingstad Hestadback
61029 Vikbolandet

Information om Naturskyddsföreningen finns på föreningens hemsida:
<http://norrkoping.naturskyddsforeningen.se/>