



Naturskyddsföreningen Norrköping

2017-01-22

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

Synpunkter på utställningshandling för Översiktsplan för staden Norrköpings kommun

Diarienummer KS-2014/0247 212

Sammanfattning

- Förslaget innebär förtätning av innerstaden och utspridd bebyggelse föreslås breda ut sig över natur och odlingsmark utanför staden. Naturskyddsföreningen anser att tätheten bör öka i staden utanför den redan täta innerstaden och staden hållas samman.
- Planens fokus är att föreslå många områden för nybyggnad men förbiser den viktiga omställningen av befintliga stadsdelar till hållbarhet med allsidiga funktioner.
- Onödigt stora verksamhetsområden föreslås utanför staden. Många arbetstillfällen kan integreras i stadsdelarna.
- Grönytor/tätortsnära skogar är mycket viktiga för upplevelser och biologisk mångfald. Alla grönytor måste behållas och i största mån förädlas. Vi vill därför inte att man exploaterar befintliga grönytor och vi vill dessutom att nya tillskapas.
- Grönstrukturkartan behöver överensstämma med de verkliga utbredningarna av grönområden och grönstråk i staden. Större rekreatiomsområden bör läggas till i norr och öster.
- Ekosystemtjänsterna behöver behandlas mer och större hänsyn tas till höga naturvärden.
- Det är viktigt att kulverterade vattendrag såsom Ljura bäck återställs.
- Det är bra att nya koloniområden planeras. Även stadsodling integrerat i staden behövs.
- Ta bort begreppet "urban strandszon" och karta med strandsträckor eftersom det inte är ett giltigt dispensskäl.
- Vi vill ha utökat strandskydd vid Bråvalla Strand och strandsträckan från Lindö till Djurön.
- Planen innebär en utbyggnad av bilnätet som ger ökad biltrafik. Satsa istället mera på cykelbanor och spårvägsutbyggnad och hållbar stadsplanering som minskar trafikbehovet.
- Spårväg som är ryggraden i hållbara stadsdelar behöver byggas ut snarast. Mest akut är Vilbergen/Vrinnevisjukhuset, Kungsgatan och länken S Tull-Ljura.
- Fördjupad översiktsplan behöver göras för området Marby-Djurön.
- Vi motsätter oss att en bussgata planeras genom Abborrebergs friluftsområde och att ett kommunikationsstråk planeras över Dörestads backar.
- Satsningar på cykel behöver öka och principen för lokalisering av huvudcykelstråk ändras från längs biler till centralt genom stadsdelar.
- För social hållbarhet behövs riktlinjer som säkrar de sociala revirzonerna i utemiljön. Riktlinjer för utemiljön på tomtmark saknas.
- Alla skolgårdars och förskolegårdars storlek och innehåll måste uppmärksammas och förbättras.

Inledning

I maj 2016 lämnade vi synpunkter på samrådsförslaget. Inga avgörande ändringar har gjorts i utställningshandlingarna och det mesta av våra synpunkter har inte beaktats eller bemötts i samrådsredogörelsen.

Övergripande struktur

Naturskyddsföreningen anser att staden ska vara samlad med cykelavstånd till centrum, ca 5 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 utställningshandling för ÖP 17 föreslås att innerstaden ska förtätas samtidigt som utspridd bebyggelse får växa ut över natur och odlingsmark utanför staden. Naturskyddsföreningen anser att samspelet med omgivande landsbygd är viktigt för att få en hållbar stad. Gröna kilar med värdefull natur måste säkras.

I ÖP 17 borde utvecklas hur befintliga stadsdelar ska ställas om till hållbarhet. Varje stadsdel behöver få en blandning av bostäder, service, arbetsplatser, rekreation och kultur. Man ska klara det mesta av dagliga behoven i sin egen stadsdel och nå centrum och andra mål med cykel och spårväg.

Verksamhetsområden som föreslås utanför staden är större än vad som är rimligt med hållbar samhällsutveckling. Många arbetstillfällen kan integreras i stadsdelarna och därmed minska arbetspendling med bil. Nya verksamhetsområden som föreslås behöver planeras med hänsyn till natur- och kulturvärden.

I ÖP 17 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 ca 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 ett läge som blir svår att trafikförsörja.

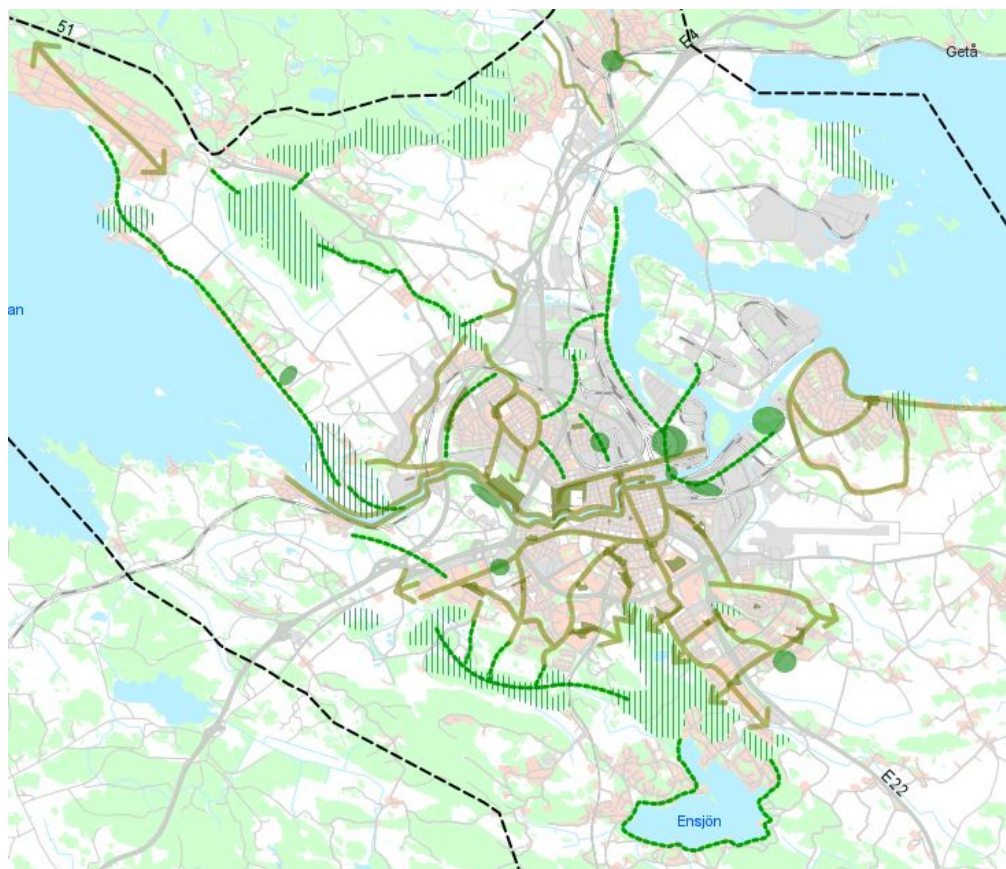
En fördjupad översiktsplan behöver göras för området Marby-Djurön. Planerna på spårvägs- och vägförbindelser genom Abborrebergsnaturen behöver tas bort.

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.

Behovet av framtida småskalig sjöfart måste beaktas vid omvandlingen av Inre hamnen.

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. Schematiska pilar för ”gröna stråk” är inritade i ÖP 17. Var de gröna stråken egentligen ska gå behöver illustreras i Riktlinjer för utveckling av Norrköpings parker, antaget 2007, finns parker, grönområden och rekreatiionsstråk 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.

Flera större rekreatiionsområden som fanns med i ÖP 02 saknas och bör ritas in. Abborrebergskogen med Dörestads backar är bara markerad i nordvästra hörnet. Ramboberget med omnejd i östra Smedby och området norr om Hallbergskogen med Ekbacken saknas. Ekologiska stråk behövs utefter vattendrag som Ljura bäck och Gränsbäcken.

Det står i kapitlet Grönstruktur att ytorna för parker behöver öka i takt med att invånarantalet växer. Förslaget för Centrum som föreslår förtätning går emot den principen. Förtätning kan vara önskvärd i vissa fall för att skapa hållbar stad. Förtätning innebär inte ju tätare dess bättre utan det gäller att eftersträva en god balans. Tillräckligt tätt för att minska transportbehov och ge underlag för service samtidigt som det är tillräckligt gles för grönskan som ger en attraktiv livsmiljö.

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 miljö kvalitetsmålet

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 miljö kvalitetsmålet:

"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. Även stadsodling är värdefulla inslag.

Blåstruktur

Det är viktigt att kulverterade vattendrag såsom Ljurabäck återställs för utjämning, rening och naturvärde.

Bevara strandskyddet

Begreppet "urban strandzon" och kartan med strandsträckor där "Stadsutveckling är skäl för strandskyddsdispens" borde tas bort. Det särskilda skälet för strandskyddsdispens "nödvändig samhällsutveckling" gäller om inte andra platser kan väljas. I en översiktsplan kan andra platser för stadsutveckling planeras. Därför kan inte det särskilda skälet användas.

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 också med om MKBs konstaterande att strändernas ekologiska värden inte är tillräckligt uppmärksammade i planen.

Handel

I strategin för handel står att det är "angeläget att stadsdelscentra förtätas och kompletteras med ökat utbud av varor och tjänster". Men det föreslås inte i riktlinjerna eller planen. Kartan med matvaruaffärer har försetts med rubriken Stadsdelscentra i brist på handelsplanering.

Dagligvaruhandel som koncentrerats i externlägen hör hemma i stadsdelscentra. Cityhandel som flyttas ut ur staden hör hemma i city i hållbar stad.

Trafik

I avsnittet om trafik visas att det finns kunskap och medvetenhet om hållbar trafikplanering.

Men den föreslagna planen går tvärs emot principerna om hållbar trafik och föreslår utbyggnad av nya ringleder som ökar biltrafiken i hela staden. Det är vetenskapligt bevisat att utbyggnad av bilvägar ger ökad biltrafik.

Kollektivtrafik och cykel ska prioriteras, men det kräver att "staden hålls samman och tätheten ökar...". "Utanför staden förväntas begränsad ny bebyggelse... nära huvudstråk för kollektivtrafik" sidan 27. 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 stadsbyggandet är bra. Däremot föreslås bara spårvägsutbyggnad på sikt. Spårvägens fördelar för miljön och attraktiviteten för resenärerna nämns inte.

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.

Vi motsätter oss att en bussgata planeras genom Abborrebergs friluftsområde och att ett kommunikationsstråk planeras över Dörestads backar. Där finns höga natur-, kultur- och rekreationsvärden. Endast gång- och cykelvägar bör gå genom Abborrebergsskogen. Övrig trafik ska ledas via Djurövägen enligt nuvarande trafikplaner.

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. Cykelplaneringen som bedrevs från 1975 till 1999 utgick från principen att huvudcykelvägarna skulle gå centralt genom stadsdelarna. Den planen finns på Tekniska kontoret och bör användas som utgångspunkt för ny cykelplan.

Social hållbarhet

I avsnittet om Bostäder borde de fyra sociala revirzonerna beskrivas. Privat, halvprivat, halvoftentligt 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 det ska finnas tillräckligt stor och lämpligt utformad friyta för lek och utevistelse vid bostadshus, skolor och förskolor. I flera fall saknar skolor utemiljö på tomtmark vilket går ut över barnens lekbehov, hälsa, sociala utveckling och inlärning. Skolgårdars och förskolegårdars storlek och innehåll måste uppmärksammas och förbättras. I ÖP 17 föreslås att bara grundskolor ska ges utemiljö enligt lagen.

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/>