



Till

oversiktsplanering@norrkoping.se

## Yttrande över Tematiskt tillägg till översiktsplanen Trafikstrategi för Norrköping

### Om trafikstrategin

Förslaget till trafikstrategi behandlar hur Norrköpings trafiksystem ska utvecklas fram till 2035 med en utblick mot 2050. Strategin behandlar endast ämnesområdet trafik och transporter med fokus på beteendepåverkan och infrastrukturåtgärder.

4 utmaningar beskrivs.

- Resebehovet ökar med fler människor.
- Beteendeförändring behövs.
- Bilen kräver yta.
- Det finns flera barriärer som begränsar framkomligheten.

9 målområden, kopplade till de Globala målen, har formulerats.

1. Möjliggöra mer yta för liv och rörelse.
2. Öka andelen hållbara resor.
3. Andelen resor med gång och cykel ska öka.
4. Minska effekten av fysiska barriärer.
5. Andelen resor med kollektivtrafik ska öka.
6. Inga onödiga stopp ska ske med kollektivtrafiken.
7. Andelen bilresor ska minska.
8. Effektivisera ytan som används till bilparkering.
9. Anpassa infrastruktur och regleringar för ökad andel hållbara godstransporter.

Strategin har delats in i

- *Prioritetsordning* 1. Gång. 2. Cykel. 3. Kollektivtrafik. 4. Bil. Med några undantag.
- *Staden och människan*. Planera trafiken och ytorna efter människorna. 15-minutersstaden. Använda ytor till grönska, gång och cykel, i stället för bil. Jämställt och jämlikt trafiksystem. Trygghet. Minska barriärer. Folkhälsa. Luftmiljö. Buller.
- *Hållbart resande*. Fyrstegsprincipen ska användas i samhällsbyggnadsprocessen. Mobility Management. Samverkan inom kommun och externt.
- *Gångtrafik*. Trygghet. Trafiksäkerhet. Genhet och finmaskighet. Intressant omgivning. Hela resan-perspektivet. Karta över befintligt och planerat huvudgångnät visas.

- *Cykeltrafik.* Gent och funktionellt cykelvägnät. Möjliggöra hög hastighet. Trafiksäkert. Drift och underhåll. Komfort. Separerar gång och cykel där det behövs. Karta över befintligt och planerat huvudnät och regionala stråk visas.
- *Kollektivtrafik.* Samplanering med bebyggelse. Snabbt, effektivt och gent linjenät. Prioritering av stomlinjer. Platser för byte av trafikslag. Lätt att gå och cykla till hållplatser. Karta över befintligt och planerat stamnät och övrigt nät för buss visas.
- *Biltrafik.* Prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik före bilen. Undvika korta resor med bil. Parkeringar för att byta färdmedel. Samla parkeringarna i centrum – gångavstånd till målpunkter. Stärkt ringled, kopplat till begränsad framkomlighet i centrum för bil. karta över befintligt och planerat huvudnät och övergripande nät samt reservat för biltrafik visas.
- *Parkering.* Samutnyttjande. Bilpooler och andra mobilitets- och delningstjänster. Cykelparkeringar vid hållplatser och målpunkter. Anpassad parkeringsnorm. Parkeringskostnad ska synliggöras. Parkeringsledningssystem. Karta över befintliga och planerade infarts-, pendlar- och allmänna parkeringar, befintliga parkeringshus med mera visas.
- *Godstrafik.* Verksamhetsområden kopplas upp till statliga vägnätet, järnväg och hamnen. Omlastning till mindre fordon utanför staden. Leveranser med cykel. Bra placerade rastplatser för lastbilar. Karta över planerade transportintensiva områden, befintligt och kommande kommunalt och statligt huvudnät visas.

## Synpunkter

Förslaget till trafikstrategi är bra till stora delar och kan leda till ett genombrott för hållbar stadsplanering i Norrköping.

Förutom de fyra utmaningarna som beskrivs i strategin finns en väl så stor utmaning. Det är att beslut också i praktiken borde tas enligt strategin och antagna planer och program. Vi ser till exempel att beslut har tagits som inte överensstämmer med Översiktsplanen vid exploateringen i Lundby. Där, och i Sidus, byggs bostadshus som inte har gång- eller cykelvägar till nödvändiga målpunkter. Områdena har inte heller väl fungerande kollektivtrafik. Naturskyddsföreningen anser att en princip ska skrivas in i strategin att bra gång- och cykelvägar och kollektivtrafik ska vara utbyggt innan nya bostadsområden byggs.

Vi vill att klimat- och miljökrisen ska återspeglas mer i strategin. Trafikarbetet behöver minska radikalt genom stadsplanering som skapar stadsdelar med allsidiga funktioner, alltså bostäder, närservice, arbetsplatser och fritidsmöjligheter. Då kan bilberoendet brytas genom att de flesta behoven uppfylls i den egna stadsdelen och centrum nås med cykel och kollektivtrafik.

De stora energivinsterna med spårburen trafik behöver redovisas. Transporter med tåg och spårvagn är ungefär 10 gånger mer energieffektivt än med lastbil och buss. Målområde 9 om godstransporter behöver kompletteras med målsättningar om spårburen trafik.

Buller och avgaser behandlas inte i tillräcklig grad. Naturskyddsföreningen anser att GC-vägar ska avskiljas från bilvägar så att gång- och cykeltrafikanter skonas från hälsofaran med buller och avgaser och från olycksrisker.

För att fånga upp allmänhetens kunskaper och engagemang inom hållbara transporter anser vi att tre nya samrådsforum behöver bildas. Ett råd för gångtrafik, ett för cykeltrafik och ett för kollektivtrafik.

Strategin borde behandla flygresandet och Norrköpings flygplats. Naturskyddsföreningen anser att flyget kan slopas i Norrköping av bland annat klimatskäl. Det skulle också innebära stora förutsättningar för hur stadens östra delar kan planeras och utvecklas.

## *Cykling*

I samband med beskrivningen av de tre faserna i cykelplanering nämns Amsterdam och Köpenhamn som nått tredje fasen. Det vore intressant att nämna svenska städer, av jämförbar storlek med Norrköping, som kommit långt i omställningen till hållbara transporter. Städer som Lund, Uppsala och Linköping har andel cykeltrafik nära 30 % och bilandel på ca 40 %. Norrköping har 12 % cykling och ca 60 % bilandel och är sämst på cykel av de femton jämförbara städerna i landet. Norrköpings koncentrerade och runda stadskropp där alla kan nå centrum på cykelavstånd gör att vi har givna förutsättningar för att bli bäst i landet med bra hållbar planering. Detta borde beskrivas i strategin, för att motivera till mer satsningar på cykling.

I avsnittet Staden och människan nämns nyckelfaktorer för att lyckas med hållbara transporter: Trygghet, trafiksäkerhet, folkhälsa, minska barriärer samt luftförorening och buller. Avgaser och buller har tappats bort i cykelavsnittet trots den stora betydelsen för hälsan. Att det dör tiofalt fler av luftföroreningar än i trafikolyckor bör framgå. Stoft från däck och vägbana nämns men ordet bilavgaser saknas i texten. Eftersom det finns fastställda miljö kvalitetsnormer för stoft, som har överskridits i Norrköping, gör att det uppmärksammas. Det finns inga maxhalter för gifter i avgaser som upplagras succesivt i kroppen och ger cancer och genetiska skador efterhand. Men det innebär att exponeringen för bilavgaser bör undvikas i möjligaste mån. Dieselfordon har de hälsofarligaste avgaserna. De stora bilvägarna där huvuddelen av befintliga huvudcykelnätet går enligt nuvarande plan är barriärer och även olämpliga för trafiksäkerheten.

Cykelplanen som beslutades 1999 ledde till utbyggnad av cykelvägar direkt intill biltrafik med de högsta avgasutsläppen i staden. Cykelvägar i uppförsbackar intill bilvägar ger upp till tio gånger högre upptagning av avgaser genom den ökade andningen. Exempel på det finns längs Gamla Övägen och Skarphagsleden där huvudcykelvägar inte borde gå.

Se kartan nedan, som redovisar huvudstråken i kommunens cykelplan fram till beslutet 1999.



Mer pengar borde satsas på utbyggnad och skötsel av cykelnätet. Grönstråken i Grönstrukturplanen kan med fördel sammanfalla med stora delar av huvudcykelnätet. Vegetationens funktion som skydd mot het sol och vindar bör nämnas förutom luftrening. Principen att lägga huvudnätet för cykel mitt emellan huvudnätet för bilar användes under 1980- och 90-talens cykelplanering i Norrköping och bör återinföras. Även utredningen Framtidens resor i Norrköping föreslog att principen för cykelvägarna behöver omprövas.

Kartan med befintliga och planerade cykelstråk som inte är förenliga med strategins föreslagna kriterier har tveksamt värde att redovisa. Istället borde principskisser för lokalisering av cykelstråk i samspel med grönstråk och omställda stadsdelar visas inför kommande översiktsplanering och ny cykelplan. Redovisade kartan innehåller alltför många huvudstråk för att kunna hållas i huvudet. Huvudstråken bör vara de viktigaste radiella stråken centralt genom stadsdelar där många målpunkter finns och leda till centrala staden. De kan ofta sammanfalla med kollektivtrafikens stomlinjer med befintlig eller planerad spårväg. Den täthet med cykelstråk som finns på kartan borde kategoriseras som sekundärstråk förutom de egentliga huvudstråken. Dessutom behövs som det nämns ett ännu mer finmaskigt lokalnät inom stadsdelarna.

Det är viktigt att ge ut kartor med alla stråken för att hitta bästa cykelväg dit man ska. De regionala stråken bör kopplas till huvudstråken vid stadsranden och skyltas med destination inifrån staden.

Vi vill trycka på att cykelvägarna byggs tillräckligt breda så att cyklister kan mötas vid huvudstråken och att cykelvägarna separeras från gångtrafik där det går mycket människor. Den relativt nybyggda GC-vägen från Vasaparken till Hageby är för smal till exempel.

Det borde finnas en strategi för hur hyresparkcyklarna ska parkeras. Nu är de en trafikfara när de slängs/ställs på gångytor- och cykelbanor.

En cykelbro över Strömmen vid Rododendrodalen anser vi är olämplig eftersom den skulle störa landskapet kring Strömmen. Det begränsade behovet i sekundärnätet står inte heller i proportion till den höga byggkostnaden.

En strategi för GC-banor på landsbygden borde också formuleras. Tydliga önskemål från kommunen behöver ställas till Trafikverket som är väghållare på landsbygdsvägarna. Kommunen bör sluta delfinansiera sådana cykelvägar eftersom Trafikverket är ansvariga för alla trafikslag på sitt vägnät.

Vi saknar en markering av den planerade GC-vägen från Marby till Sidus utefter Bråviken, norr om Bråvikens golfbana. Den är inritad i detaljplanen för golfbanan och var ett krav mot vitesbelopp på exploatören att bygga i början av 1990-talet. GC-banan byggdes inte och kommunen begärde inte vite. En GC-bana utefter Bråviken skulle bli skyddad, snabb och vacker för cyklister ut mot Djurön och kopplas ihop med befintlig belyst GC-väg genom Abborrebergsskogen till Lindö vidare in till stadens centrum.

Den nu planerade GC-banan utefter Djurövägen är Trafikverkets ansvar att finansiera. Kommunen bör inte medfinansiera banan. En stor brist är även att den inte planeras byggas ut till Djurön, (utan bara till Sidus), med många bostäder, barnfamiljer samt ett välbesökt naturreservat / Natura 2000-område. Stark tung trafik till och från Djurökvarn förekommer här.

Buss-slingan in runt Ljunga kommer dras in och Ljungabor hänvisas till planerad pendelparkering med hållplats vid Dagsbergs Brink, där Djurövägen ansluter till Arkösundsvägen. Det kräver att en GC-bana byggs in i Ljunga längs Furingstadvägen fram till Örsätersvägen där man sedan kan gå/cykla inne i villaområdet och även nå förskolan. Furingstavägen är smal och saknar vägren.

### ***Kollektivtrafik***

Samarbetet mellan Östgötatrafiken och kommunen borde vara bättre. Nyligen föreslog Ötraf att stomlinjer mellan tätorterna ska trafikeras med buss, trots att det skulle bli mer ekonomiskt att trafikera dem med duospårvagnar. Det innebär att man nu inte har råd med busstrafik på linjer med glesare trafik. Även inom Norrköping har nyligen till exempel en olämplig ändring gjorts för bussen från Smedby. Det har blivit svårt för Smedbyborna att ta sig till Mirum och vårdcentralen i Hageby.

Just nu görs inga satsningar i Norrköping på spårvägar. Det kan bero på att ledande politiker anser att spårväg är för dyrt. Strategin borde redovisa att spårväg har lägre årskostnader jämfört med buss på huvudlinjerna där resandeunderlaget är stort. Det beror bland annat på att spårvagnar har längre livslängd, lägre personalkostnader, lägre energikostnad och högre kapacitet. Erfarenheten att fler väljer kollektivtrafik när den sker med spårvagn än med buss, så kallad spårfaktorn, är avgörande för att bilanvändningen ska minska.

Strategin behöver behandla hur resandet med kollektivtrafik ska ske från Resecentrum till Söderköping, Valdemarsvik och en kustlinje söderut. Johannisborgsbron borde förses med spår och en sträckning förberedas för en kustlinje.

### ***Biltrafik***

Vi anser att bilvägarna inte behöver byggas ut. Det står att en ringlinje ska stärkas för att avlasta övriga vägnätet i staden. Ökad framkomlighet för bilar leder till ökad biltrafik som drabbar alla vägar i stället. Det är uppenbart att befintliga vägnätet blir överdimensionerat när biltrafiken ska minska till minst hälften enligt strategin.

Kungsgatan borde stängas av för genomfart för biltrafik. Trafiken kan gå över Riksbron i stället.

Visionsbilden för stadshuvudgator med bland annat uteserveringar är inte förenlig med en hållbar stad. Det föreslås att lokala målpunkter och stadsliv ska stå i fokus på huvudgator för bil. Tvärtom ska målpunkter och vistelseytor för stadslivet i första hand lokaliseras till huvudstråk för gång, cykel och spårväg centralt genom stadsdelarna. Bilgatorna i utkanten av stadsdelen kan också ha vissa målpunkter som är tåligare för störning från biltrafik. Målpunkter som lockar till onödig biltrafik ska undvikas. Gång och cykel ska också ha plats men fokus bör vara att skydda bebyggelse och nödvändig vistelse genom trädalléer och övrig grönska och skydd som renar luft och dämpar buller. Detta exempel visar att man måste samplanera trafikstruktur, bebyggelsestruktur och grönstruktur för att uppnå en hållbar stadsplanering.

### ***Godstrafik***

Strategin saknar en redovisning av befintliga och framtida spår. Det är mycket angeläget att spår byggs till verksamhetsområden och att vårt välutbyggda industrispårnät behålls och underhålls. Omlastningspunkter för gods behöver utvecklas.

Norrköping 2021-06-17

Stefan Arrelid

Ordförande

Naturskyddsföreningen Norrköping

[stefan.arrelid@telia.com](mailto:stefan.arrelid@telia.com) tel 072-728 20 75

Postmottagare

Stefan Arrelid, Fjärdingstad Hestadback, 61029 Vikbolandet

Information om Naturskyddsföreningen: [www.norrkoping.naturskyddsforeningen.se](http://www.norrkoping.naturskyddsforeningen.se)