



2023-08-16

Till

oversiktsplanering@norrkoping.se

Yttrande över samrådshandlingar för Översiktsplan 25 Norrköping

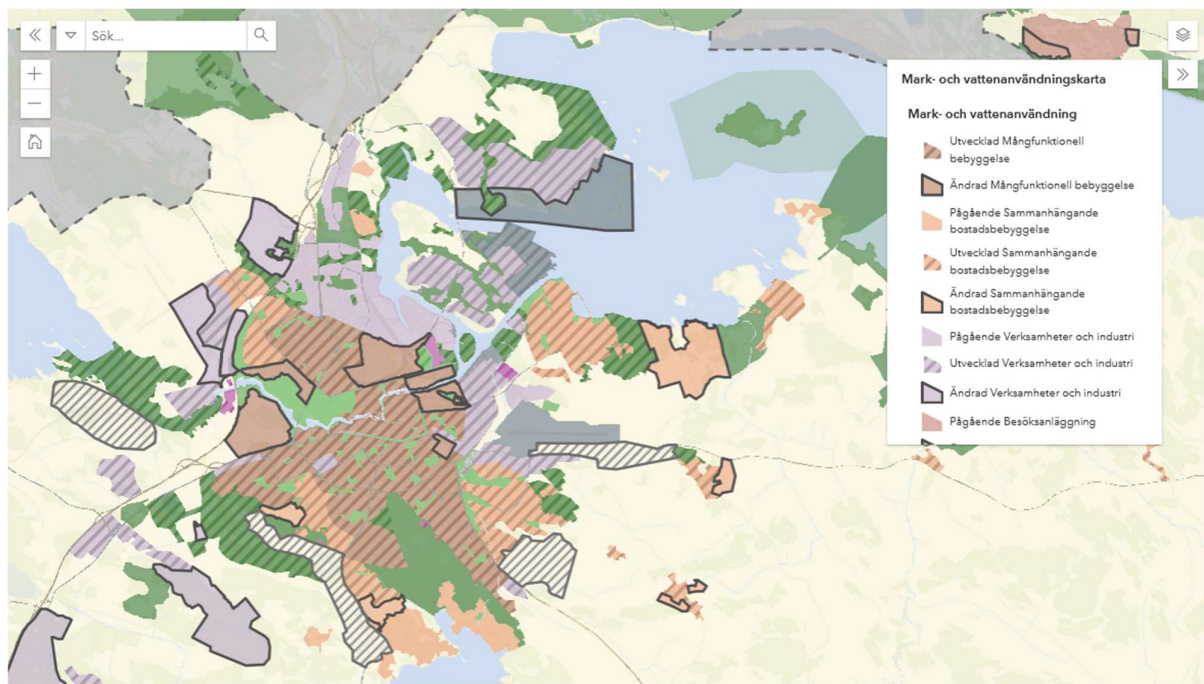
Bakgrund

Enligt Plan och bygglagen ska alla kommuner ha en aktuell översiktsplan (ÖP). Planen visar planerad utveckling, i stora drag. Planen är inte juridiskt bindande, men den är vägledande när detaljplaner tas fram och bygglov ges.

Gällande ÖP antogs 2017, och aktualitetsförklarades 2021. Den är uppdelad i Staden och Landsbygden. Se <https://www.norrkoping.se/boende-trafik-och-miljo/planer-och-byggprojekt/oversiktsplanering>

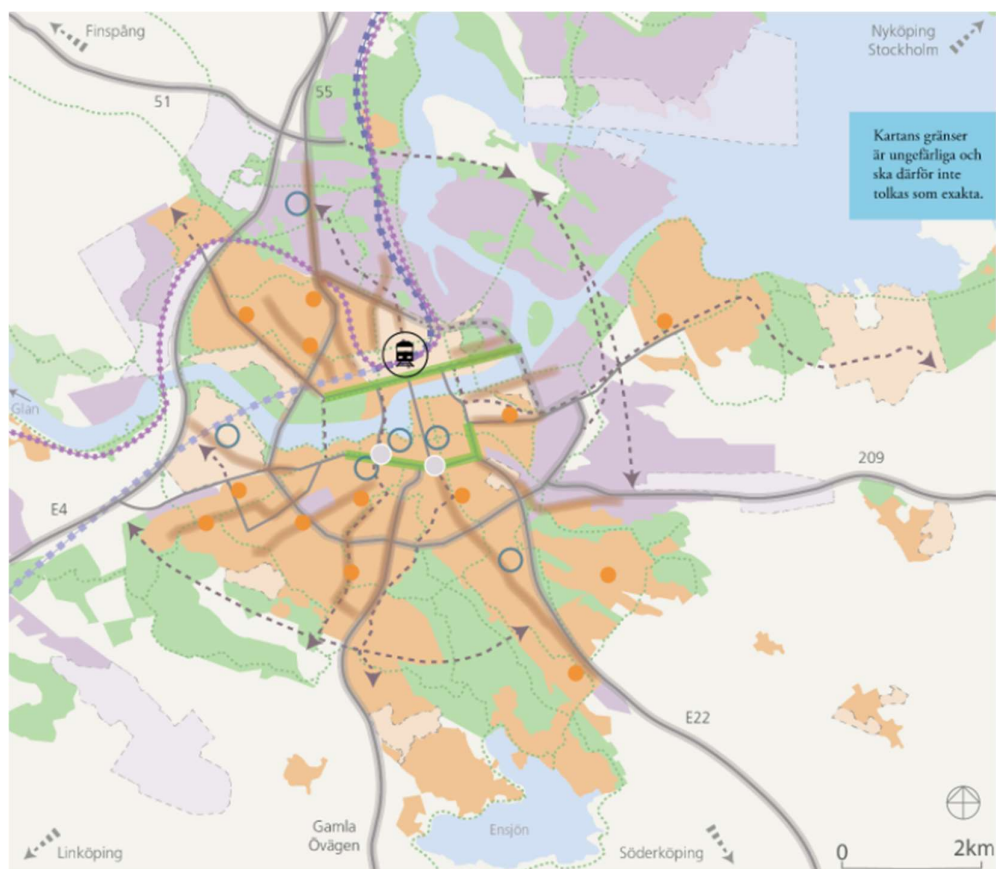
En ny ÖP, ÖP 25, är ute på samråd från 9maj – 18 aug 2023. Ett mer bearbetat förslag går ut på granskning 2024 och den planeras att antas av fullmäktige 2025.

ÖP 25 täcker hela kommunen. Mark- och vattenanvändningskartan redovisar den samlade bedömningen över utvecklingen.



Del av mark- och vattenanvändningskartan.

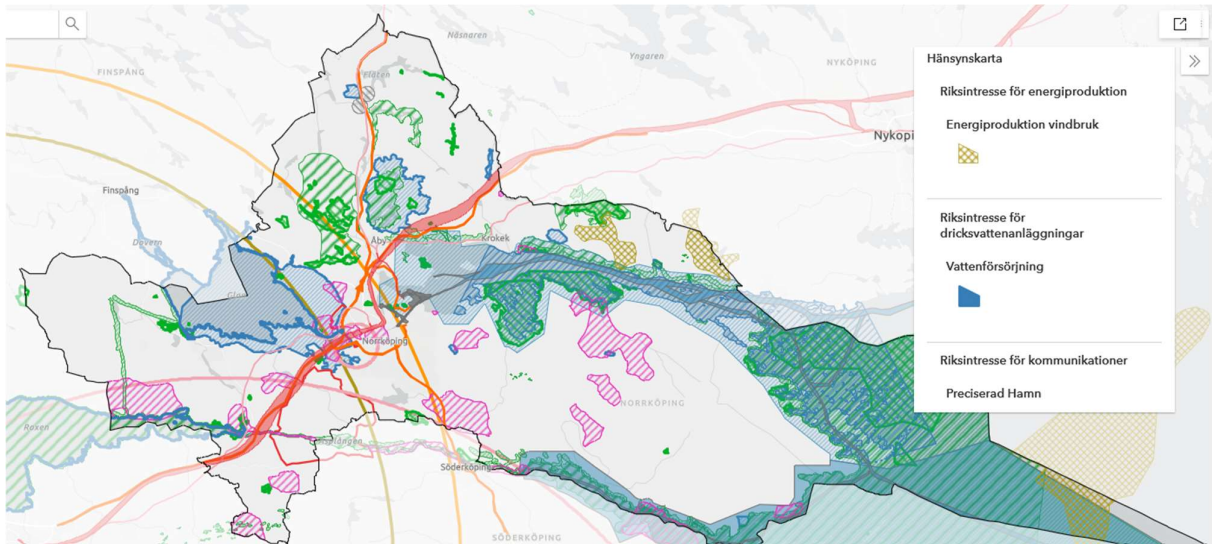
Grå områden med streckade begränsningslinjer har fördjupade översiktsplaner som är antagna eller under framtagande. Dessa områden behandlar inte ÖP 25. Gråstreckade områden är under utredning. Byggåtgärder där kan inte planeras innan utredningarna är klara.



Den huvudsakliga utvecklingen redovisas under rubriken Utvecklingsinriktning.

En avdelning redovisar generella temaområden. Dessa är

- Bostäder
- Näringsliv
- Samhällsservice
- Gestaltad livsmiljö
- Natur och friluftsliv, park och vatten
- Trafik
- Tekniska försörjningssystem
- Klimat
- Jordbruksmark
- Miljö- och riskfaktorer samt miljö kvalitetsnormer



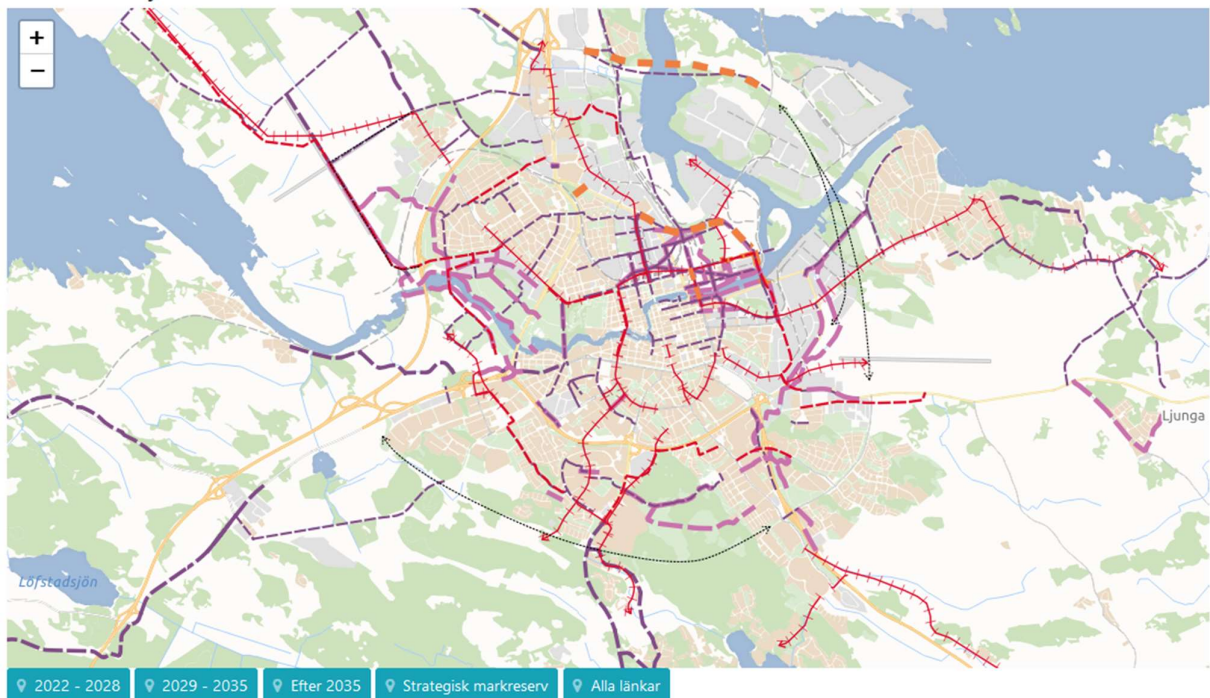
På en Hänsynskarta redovisas riksintrasseområden, LIS-områden (Landsbygdsutveckling i strandnära lägen) och vattenskyddsområden.

Mark- och vattenanvändningskartan och Hänsynskartan är klickbara, för att få närmare beskrivning av områdena.

Det finns dessutom en miljöbedömning bland annat.

För trafikfrågor hänvisas till antagen Trafikstrategi

Karta över nya länkar



Trafikstrategins karta över nya länkar:

Dessutom hänvisas till följande kunskapsunderlag:

- Förstudie - strategi för centrala staden
- Förstudie verksamhetsmark
- Kunskapsunderlag för jordbruksmark

- Kunskapsunderlag för grönstruktur - Norrköpings stad

Energifrågor behandlas överhuvudtaget inte i förslaget till ÖP 25. Man hänvisar till kommande arbete med en ny energiplan.

Naturskyddsföreningens synpunkter

Processen vid framtagandet av förslaget till ÖP 25

Vid framtagandet av planförslaget har en mängd enheter och experter på kommunen deltagit. Konsulter har anlåtats. Fokusgrupper har bildats för landsbygden och näringslivet. Bostadsföretag har deltagit. Vi efterlyser att tidig dialog hålls med kommunens miljöorganisationer också. Vi arbetar för att vi överhuvudtaget ska ha en framtid i Norrköping.

Planens läsbarhet

Det är svårt att läsa och förstå planförslaget. Lager för vägar, järnväg, spårväg, kollektivtrafik, gång- och cykelvägar saknas och nuvarande bebyggelse och åkermark syns inte. Det är därigenom mycket svårt att förstå var de planerade områdena är belägna.

Hållbar stad

För att klara klimat- och miljömålen krävs att ÖP 25 planerar för en genomgripande omställning till hållbar stad – ekologiskt, socialt och ekonomiskt- samt att övriga tätorter blir allsidiga och landsbygden blir levande. Tyngdpunkten i remissförslaget ligger på det begränsade tankesättet att hitta ny mark för bebyggelse och verksamheter utan att tillräckligt behandla omställningen av den befintliga bebyggelsen och övriga markanvändningar.

Staden har tillräckligt utrymme för nya bostäder inom befintliga stadskroppen genom utbyggnad av Inre hamnen, Butängen och Himmelstalund med flera områden. När det gäller verksamheter finns stor potential att samlokalisera för att få stadsdelar med allsidiga funktioner. Ytkrävande verksamheter exempelvis lager som har mindre efterfrågan i hållbart samhälle bör inte prioriteras. Det är viktigt att stadskroppen inte breder ut sig i konflikt med närnatur och odlingsmark. Cykelavstånd för alla till city och från centrala bostäder till närnaturen är ett kriterium för optimal stadsstorlek.

Allsidiga funktioner i stadsdelar och mindre tätorter är nödvändigt för hållbar bebyggelse. Den egna stadsdelen ska erbjuda olika typer av bostäder, allmän och kommersiell service, arbetsplatser, skolor, fritidsaktiviteter, grönområden osv. Från egna stadsdelen ska man lätt nå city med cykel eller kollektivtrafik om möjligt med spårväg. Där finns centrumhandel och utbud av det som kräver mer underlag än en stadsdel. Cityhandel ska vara i city och dagligvaruhandel i stadsdelarna och inte i externhandelslägen som är till för skrymmande sällanköpshandel. Med denna fördelning inom staden kan bilanvändningen halveras och ge plats för attraktivt stadsliv.

Klimat

Planen behandlar aspekter på klimatanpassning, vilket är nödvändigt. Men ännu viktigare är att Norrköping uppfyller Parisavtalet och följer kommunens koldioxidbudget. Vi saknar beräkningar och resonemang om detta i förslaget till ÖP 25. Vi saknar också redovisningar över var marker finns som vore lämpliga att återvåta. Utdikade våtmarker i Sverige släpper ut lika mycket växthusgaser som bilismen. Var finns områden som läcker klimatgaser i Norrköping, och vad händer om dessa återvåts? Nya attraktiva bostads- och friluftsområden kan bildas.

Biologisk mångfald

Det är positivt att fler grönområden föreslås bli skyddade. Men ÖP 25 saknar ett helhetsgrepp över skyddet av den biologiska mångfalden. Både inom EU och FN har nya mål satts upp och EU-parlamentet beslutade i juli 2023 att arbeta vidare med lagstiftning om naturrestaurering och att

grönområden i städer inte ska minskas. Lagförslaget innebär att alla EU:s länder, till 2030, ska återställa 20 procent av den landyta och hav som människan har förändrat, grönområden i städer inte ska minska samt att våtmarker ska återställas. Ytterligare åtgärder kan också vidtas. Till exempel kan det planeras för att skydda mörker i kommunen. Ljus som ständigt lyser skadar många insekter och djur. Se t ex reportage i tidningen Arkitekten 4-2023. Grönytor kan också skötas som ängar.

Följ fyrstegsprincipen

”Fyrstegsprincipen” är ett bra angreppssätt. Principen innebär 1. Utveckla befintlig bebyggelse. 2. Komplettera befintlig bebyggelse. 3. Omvandla redan ianspråkstagna områden. 4. Använd oexploaterad mark. Vi önskar dock att principen används fullt ut. Det finns gott om mark som kan användas i första hand, innan oexploaterad mark tas i anspråk.

15-minutersstaden och stadens gränser

Det är bra att tankar om 15-minutersstaden finns. Det innebär att daglig service ska finnas inom 15 minuters avstånd med cykel. Stadens gränser behöver värnas. Inom centralorten och kransorterna ska det vara cykelavstånd till service m m.

Samverka med närliggande orter

Norrköping behöver inte inrymma allt. Det kan vara lämpligare att samverka med närliggande orter för företagslokalisering och boende.

Stadens utbredning

Nya industri och verksamhetsområden planeras enligt planen. Vi anser att befintliga verksamhetsområden kan användas mer effektivt. Det borde kunna byggas mer på höjden i dessa områden. Och med god kollektivtrafik och cykelbanor behövs inte så stora parkeringsytor för verksamheterna.

Bostäders storlek

Många bor i för stora bostäder, på grund av att det är dyrare för den enskilde att flytta till mindre bostad. Detta styrs av en skattelagstiftning som kommunen borde arbeta för att reformera.

Biltrafiken ökar i Norrköping

Biltrafiken i Norrköping har ökat under senare år, trots att det finns ambitioner om att trafiken inte ska öka. Översiktsplanen borde ta ett grepp om hur vi med planeringen kan minska vägtrafiken. Även med eldrift och fossilfria bränslen innebär vägtrafiken utsläpp av skadliga partiklar och resurser för vägbyggen. Markanspråken är stora på grund av vägtrafiken och den skapar barriärer och dåliga miljöer i bostads- och arbetsområden.

En faktor som stimulerar bilkörandet är den förmånliga avdragsrätten för arbetsresor. Kommunen skulle kunna arbeta för att lagstiftningen reformeras.

Att externa handelscentra har gratis parkering kan också motarbetas av kommunen.

Det är också viktigt att det finns bra kollektivtrafik till kommersiell och offentlig service.

Satsningar måste göras på cyklingen i Norrköping. Jämfört med andra städer är cyklingsfrekvensen betydligt mindre. Ett attraktivt huvudnät för cykel centralt genom alla stadsdelar till stadens centrum krävs. Cykelnätet bör om möjligt samlokaliseras med spårvägen som behöver byggas ut över hela staden. Genom utifrånmatning till stadsdelarna för bil kan huvudstråken bli fria från bilars avgaser, buller och olycksrisker. Även utvidgning av cykelvägar till orter omkring centralorten behövs.

Förslagets begrepp urbaniseringsstråk förklaras inte på ett fungerande sätt och föreslagna lägen för stråken är inte övertygande. Om ovan beskrivna huvudstråk för cykel och kollektivtrafik används som kriterium hur man binder ihop stadsdelarna kan det bli adekvat.

3, 30, 300

Det är bra att principen är inskriven om att varje bostad eller arbetsplats ska kunna se åtminstone 3 träd från sitt fönster, ha minst 30% krontäckningsgrad i bebyggelseområden och högst 300 m avstånd till park eller grönområde.

Koloniområden

En samlad planering för var koloniområden ska vara förlagda saknas. Koloniområdet i Himmelstalund planeras att delvis tas bort, vilket vi protesterar mot.

Jordbruksmark

Det är bra att mindre jordbruksmark planeras att bebyggas. Det finns dock utpekade utredningsområden i Eksund/Strandhugget, Karstorp/Gamla Övägen, Södra Brännestad och Kungsängen som berör betydande ytor jordbruksmark. Översiktsplanen borde ta ett grepp om exploatering av jordbruksmark för dessa områden också!

Strandnära exploateringar där det saknas kollektivtrafik och service

Det är bra att planerna på att bygga vid Bråvalla strand och vid Djurön är borttagna. Det skulle beröra jordbruksmark och natur, och det skulle bli svårt att förse områdena med kollektivtrafik och daglig service. Naturskyddsföreningen anser att andra strandnära exploateringar också borde slopas. Såsom vid Eksund/Strandhugget och utefter Bråviken från Marby till Djurön.

Godstrafik på järnväg i staden saknas

ÖP 25 planerar endast godsspår för fjärrtrafik och till Norrköpings hamn. Satsningar på godstransporter på spår inom staden saknas. Även om företagen idag inte anser att det är ekonomiskt att ha godståg till sina anläggningar, anser vi att de befintliga godsspåren ska värnas och mark ska reserveras och planer läggs upp för ett förgrenat godstågssystem i staden. Särskilt kopplingen över Motala Ström till södra stadshalvan som tagits bort behöver återställas. Det kan göras parallellt med planerade Johannisborgsleden. En spårförbindelse här kan också möjliggöra framtida tågsträckning från Resecentrum söderut mot Söderköping och vidare i E22-sträckningen mot Kalmar.

Att frakta varor på järnväg drar mycket mindre energi och vi måste succesivt gå över till järnvägstransporter både för gods och människor om vi ska klara klimat- och miljömål. Transporter på spår är mycket mer resurseffektivt eftersom mindre mark tas i anspråk för samma transportarbete.

Socialt hållbar boendemiljö

Grönska i allmänna parker och naturmark liksom på kvartersmarkens friytor behöver studeras så att en långsiktigt hållbar stad byggs upp. Idag planeras för en alltför stor exploateringsgrad. Det behövs en lagom balans mellan byggnader och friytor vid förtätning. Byggarnas strävan efter kortsiktig vinst genom hög exploatering måste vägas mot de boendes behov av fungerande friytor. Här har gjorts större misstag när det gäller friytor än under Miljonprogrammet vid förtätningen av den redan alltför täta Innerstaden. Även förslagen för exempelvis Inre Hamnen, Butängen och Himmelstalund har för små och dåligt utformade friytor på tomtmark för att uppnå en fungerande god livsmiljö.

Enligt PBL Kap 2 behövs i detaljplaner analys och planföreskrifter för friytorna som uppfyller kravet för tomtmark i PBL kap 8 §§ 9-10 om tillräckligt stor och lämpligt utformad friyta för lek och utevistelse. Vad lagen menar med tillräckligt stor och lämplig utformning framgår av Svensk byggnorm. Där står att det ska finnas ett halvprivat så kallat Entréområde för max 30 lägenheter för de yngre barnens lek och gemensam uteplats för vuxna med rekommenderat ytbehov. Centralt i

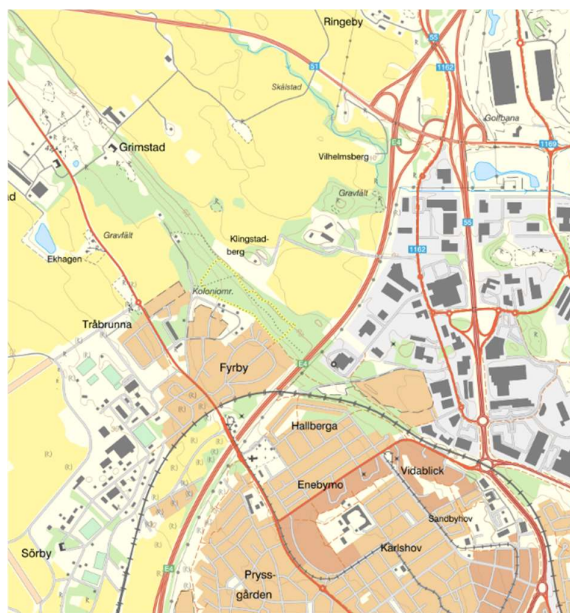
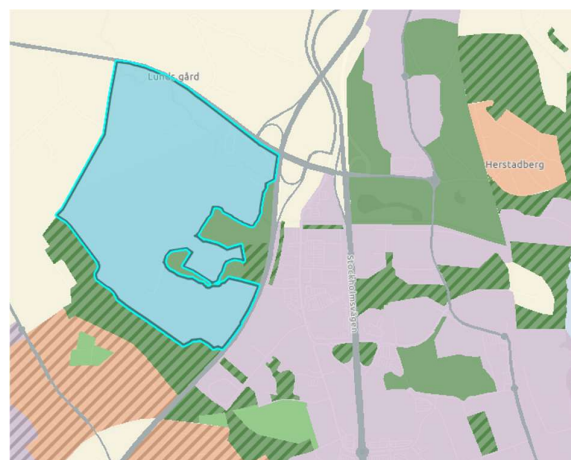
kvarteret ska finnas ett större halvoffentligt så kallat Närområde för max 150 lägenheter för de äldre barnens lek och gemensamma aktiviteter för alla i kvarteret.

Den beteendevetenskapliga kunskapen om våra sociala revirbehov är nödvändig för att uppnå fungerande social gemenskap och trygghet i boendemiljön. Alla har behov av ett *privat revir* utomhus som en balkong, radhus- eller villaträdgård. Ett *halvprivat revir* kan vi dela med en begränsad grupp och är det som är viktigast för gemenskapen. I en grupp om max 30 lägenheter kan man känna igen varandra och stark social gemenskap och social kontroll kan utvecklas. Ett *halvoffentligt revir* är gemensamt för ett kvarter där de äldre barnen hittar sina kompisar eller vuxna umgås i en större krets. Ett *offentligt revir* är stadens övriga rum som gator, torg och parker där vi kan knyta nya kontakter. I ÖP 02 förklaras detta utförligare och beslutades att de fyra sociala revirnivåerna skulle tillämpas som riktlinje i planeringen. Det är nödvändigt att ÖP 25 fastställer riktlinjer för utemiljön på kvartersmark som komplement till att börja respektera statliga bestämmelserna. Kommunen behöver börja använda sin landskapsarkitektkompetens för utemiljön på tomtmark i detaljplaner och bygglovsgranskning.

LIS-område (Landsbygdutveckling I Strandnära lägen) är anvisad i Simonstorp inpå sjön Bolen och Fläten. Områdena redovisas på Hänsynskartan. Vi anser att bebyggelse inte behöver planeras närmare än det allmänna strandskyddet 100 meter. Att värna den biologiska mångfalden och allmänhetens tillgång till strandområden väger tyngre än fördelarna med att bygga närmare stränderna.

Klingstad industriområde

Vi motsätter oss att ett så stort område planeras att exploateras. 103 ha prima åkermark planeras att byggas med nytt fängelse och nytt verksamhetsområde. Vi anser att det räcker med att ett nytt fängelse planeras på platsen. I sydöstra hörnet vid E4 störs det öppna landskapsrummet minst. Andra platser för fängelset skulle också kunna övervägas. Någon plats som inte behöver exploatera prima jordbruksmark.

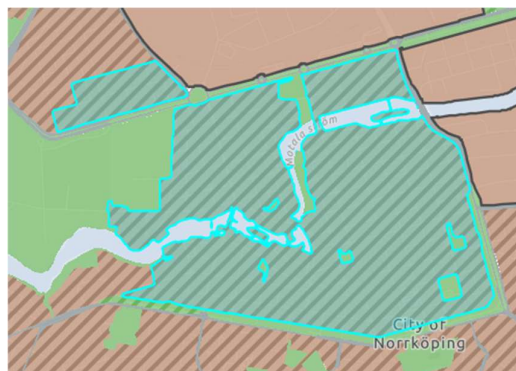


Hallbergaskogens grönområde tillsammans med Brukslundskubbens område, ekbackarna i Vilhelmsbergs naturreservat och lövridån vid Skärlötaåns dalgång är viktigt att bevara och utveckla som närreklamationsområde för norra stadsdelarna. Det är enda större naturområde intill norra stadshalvan. Jämför tillgången i södra stadshalvan med Kättsätterskogarna, Vrinneviskogen, Ramboberget och Abborrebergsskogen. Från Hallbergaskogens norra del finns utblickar mot kvillingeslätten med Kolmårdsbranten som fond. Det är ett unikt kulturlandskapsrum utan synintryck från stadsbebyggelse eller trafikleder. Det bör återtas som rekreativområde som i ÖP 02 och som föreslås i planeringsunderlaget för grönstruktur.

Utsnitt från Lantmäteriets karta.

Innerstaden

Vi har noterat att parker och gröna miljöer i innerstaden tas i anspråk för exploateringar. Vi vill att Gubbens trädgård bevaras i en detaljplan. Att Kv Torget i Strömaparken planläggs som park. Att Djäkneparken inte bebyggs med sporthall. Att hus inte byggs för nära Folkparken vid Dragsområdet. Att kv Mjölaren och Bergsbron invid Skvallertorget får behålla sina gröna och öppna miljöer.



Industrilandskapet behöver också ”gröngöras”. Vissa som inte känner till grönskans viktiga betydelse historiskt anser att industrilandskapet ska präglas av sten och avsaknad av grönska. Men vi menar att alla miljöer måste förses med grönska, av många skäl.

Fler bilfria gator i innerstaden anser vi behövs också.

Returpunkten vid Lindövägen

Platsen för den planerade returpunkten vid Lindövägen har mycket stor biologisk mångfald. Vi anser att en bättre lämpad plats för returpunkt och omlastning av avfall ska väljas.

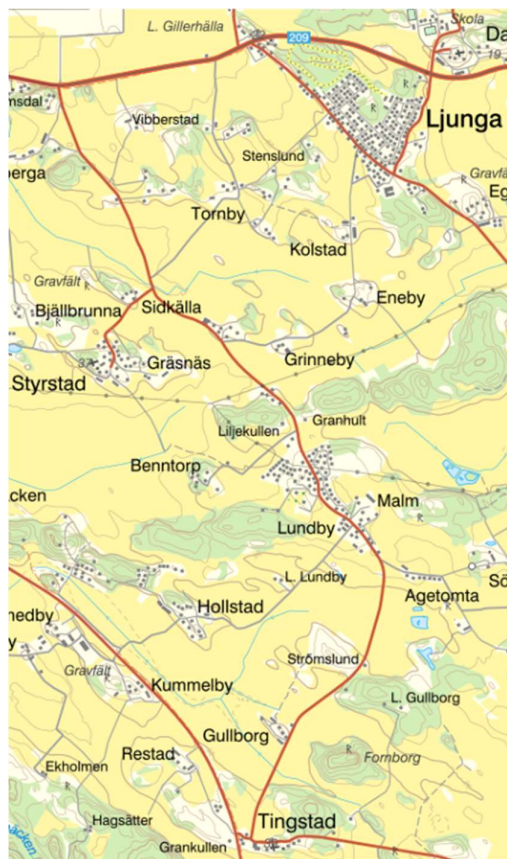
Grönstrukturen vid Ljura bäck med omgivningar behöver bättre studeras och planeras.



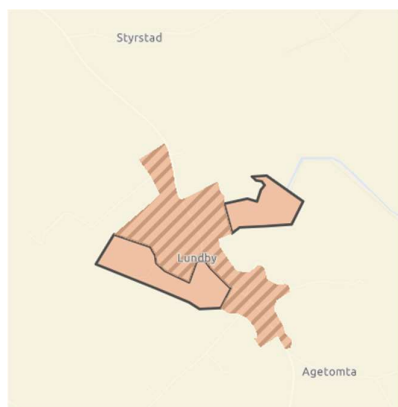
Ridverksamhet

Planförslaget innebär att stallet på Dagsbergsfältet tas bort. Vi menar att kommunen behöver ha en dialog med ridverksamheterna i kommunen för att skapa bästa lägen för dem. Korta avstånd från bostadsområden och med bra kollektivtrafik är nödvändigt. Liksom friområden för ridning och att hästarna har hagar att vistas på.

Lundby ligger lantligt mellan Ljunga och Tingstad, sydost om Smedby. I Lundby finns en handelsträdgård och tidigare fruktodlingar. Exploatering med villor har skett på senare tid. Naturskyddsföreningen motsatte sig detaljplanen eftersom inga gång- och cykelbanor finns till målpunkter som de boende har, och kollektivtrafiken är dålig. Tidigare översiktsplaner har förordat att nybebyggelse ska ske där gång- och cykelbanor finns, och bra kollektivtrafik. Men kommunen har ändå godkänt detaljplanen för Lundby. Trafikstrategin och förslaget till ÖP 25 anvisar inte nya förbindelser till Lundby. Men ändå föreslår ÖP 25 att bebyggelsen ska utvidgas och 16 ha prima åkermark bebyggas. Det här visar den dubbelhet som kommunen planerar efter. Vålvilliga kartor och ord finns i översiktsplaner och trafikstrategi, men i praktiken planeras för starkt bilberoende och exploatering av värdefull åkermark. Naturskyddsföreningen anser att bebyggelse i Lundby inte ska utvidgas, utan satsningar ska göras där det finns goda förbindelser och jordbruksmark inte behöver bebyggas.



Utsnitt från Lantmäteriets karta.



Utvidgad bebyggelse i Lundby enligt Mark- och vattenanvändningskartan.

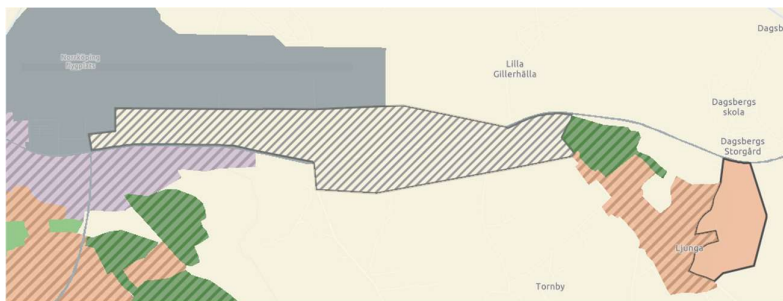
Flygplatsen



Utsnitt från Lantmäteriets karta, norr och öster om flygplatsen.

ÖP 25 räknar med att flygplatsen ska vara kvar och spela en stor roll för Norrköping. Naturskyddsföreningen och flera politiska partier har tagit ställning till att flyget inte är lämpligt att satsa på för Norrköpings del. Naturskyddsföreningen pekar på att flygplan kräver ungefär lika mycket energi per personkilometer som bilar. Flygtransporter behöver minska betydligt om vi ska klara miljö- och klimatmål. Vi anser därför att ÖP 25 behöver planera området kring flygplatsen för andra ändamål. Vid planeringen behöver hänsyn tas till att delar av området ligger lågt, med tanke på kommande havshöjning. Området är också en kallluftsjö med ogästvänligt klimat. God odlingsjord finns också kring flygplatsen.

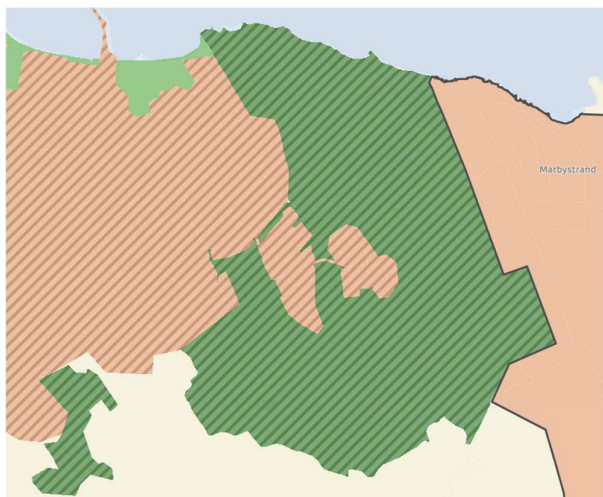
Kungsängen är ett område söder och sydväst om flygplatsen. Det ligger utmed Arkösundsvägen och är utpekad som ett utredningsområde i ÖP 25. Troligtvis är det tänkt att verksamheter kan förläggas här. Marken är bördig jordbruksmark och har inte redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen.



Verksamhetsområde söder och sydost om flygplatsen, från mark och vattenanvändningskartan.

Naturskyddsföreningen motsätter sig att marken exploateras. Det räcker att staden tar slut vid vägkorset mot Lundby. Därefter tar slättlandskapet med jordbruksmark vid. Det är viktigt att bevara utan stadsbebyggelse även med tanke på utblickarna från Dömestads backar.

Abborrebergsskogen



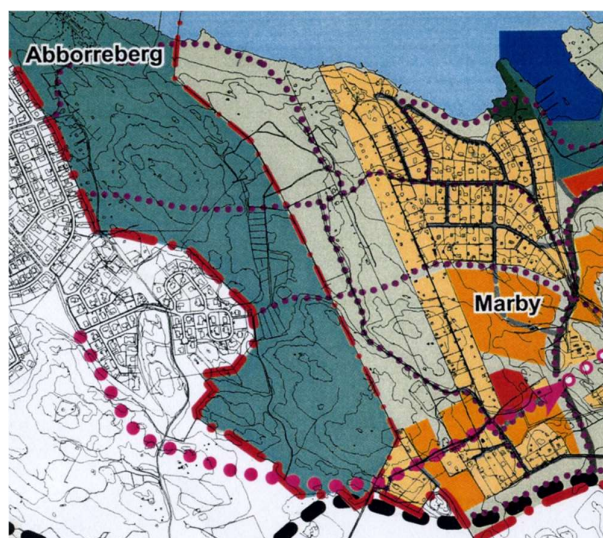
Det är positivt att Abborrebergsskogen, Dömestads backar och naturen intill Lindöskolan ska skyddas.



Utsnitt från Trafikstrategin

Vi motsätter oss att en kollektivtrafikled planeras genom skogen till Djurövägen. En kollektivtrafikled genom Abborrebergsskogen och Dömestads backar skulle betydligt försämra natur-, kultur- och friluftsvärdena.

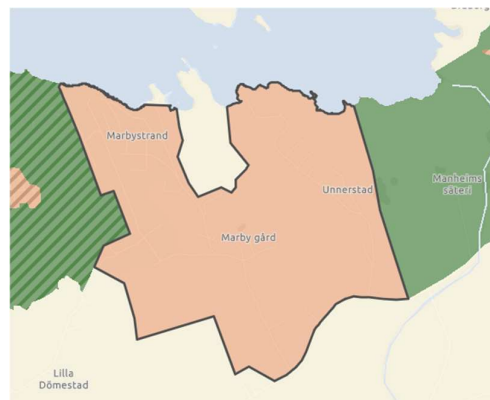
Vi motsätter oss också att exploateringen i Marbystrand expanderar in i Abborrebergsskogen mer än vad programmet för Marby och Unnerstad anger.



Utsnitt från Program för detaljplan för Marby-Unnerstad, beslutad 2005. Exploateringen stannar vid Sommardalsvägen. ÖP 25 anger att ytterligare mark västerut ska användas till bebyggelse. Det skulle innebära att Abborrebergsskogen förlorar i värde som natur- och utflyktsområde.

Marby – Unnerstad

Området vid Marby och Unnerstad föreslås att exploateras med sammanhängande bostadsbebyggelse. 70 ha god jordbruksmark beräknas användas. Stora delar av föreslagen bebyggelse ligger i kallluftssjöar och kallluftstråk som är mycket olämpliga för bebyggelse särskilt ur hälsosynpunkt. Dessutom finns värdefull skogsmark i området.



I ÖP 25 anges att en mobilitetsutredning ska genomföras för att säkerställa goda kopplingar till och från samt inom området. Någon sådan utredning har inte gjorts. Trots det är detaljplanarbetet för Marby långt gånget. Detta är ett exempel på att kommunen arbetar bakvänt. Naturskyddsföreningen anser att det är mycket nödvändigt att först ta fram en fördjupad översiktsplan eller nytt detaljplaneprogram för området innan en eventuell exploatering sker.

Det anges också att tillgång till kollektivtrafik ska vara god. Naturskyddsföreningen konstaterar dock att det är, och blir, mycket svårt att förse området med god kollektivtrafik. Exploateringen här syftar enbart till att skapa bostäder med närhet till Bråviken. Konsekvensen blir att bilberoendet i Norrköping ökar, vilket inte överensstämmer med miljö- och klimatmålen.

Föreslaget område är betydligt större söder om Marby, jämfört med detaljplaneprogrammet från 2005. Ett positivt planbesked för expansionen av området söderut gavs av Samhällsplaneringsnämnden 2022. Här är ytterligare ett exempel på den bakvända planeringen.

Grönområdet som är markerat öster om Unnerstad i Mark – och vattenanvändningskartan är Bråvikens golfbana. Området är inte öppet för allmänheten under spelsäsongen.



Karta från Lantmäteriet.

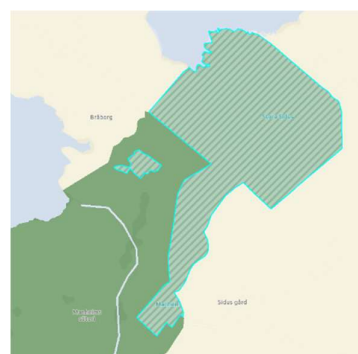
Naturskyddsföreningen anser att planerade exploateringar söder om Marby gård och Unnerstad inte är lämpliga. Exploateringarna i Marby kan accepteras, så länge de inte görs i Abborrebergskogen. Avståndet till Abborrebergs busshållplats är 1-2 km, vilket är acceptabelt. Belyst och skottad gång- och cykelväg går till Abborrebergs busshållplats. Det räcker.

Åkermarken anser vi ska bevaras. Det finns gott om andra platser i kommunen där det byggs och planeras fler bostäder, så det är inte motiverat att exploatera jordbruksmark här.

Unnerstad behöver inte bebyggas med fler bostäder. Därifrån är det långt till kollektivtrafik och cykelvägar. Låt Unnerstad bli ett utflyktsområde som man når lätt från Abborreberg till fots och med cykel (om några kompletteringar av GC-vägar görs). Det är viktigt att bevara strandnaturen inpå Bråviken, för den biologiska mångfaldens skull och för allmänhetens tillgång till natur nära staden. Fågellivet är rikt i området, och kajaker, rodd- och segelbåtar kan färdas här.

Vi föreslår att förtätningar i Ljunga och Dagsberg i stället görs. Där finns goda förutsättningar till bra kollektivtrafik och samhällsservice. Och det är cykelavstånd till Bråviken och naturområdena i Abborreberg, Marby och Unnerstad.

Sidus och Manhem är ytterligare ett område som har dåliga förutsättningar att få bra kollektivtrafik och service. Exploateringen planeras endast för att skapa sjönära bostäder där människor blir ensidigt hänvisade till biltransporter. Jordbruksmark och naturvärden blir också lidande.



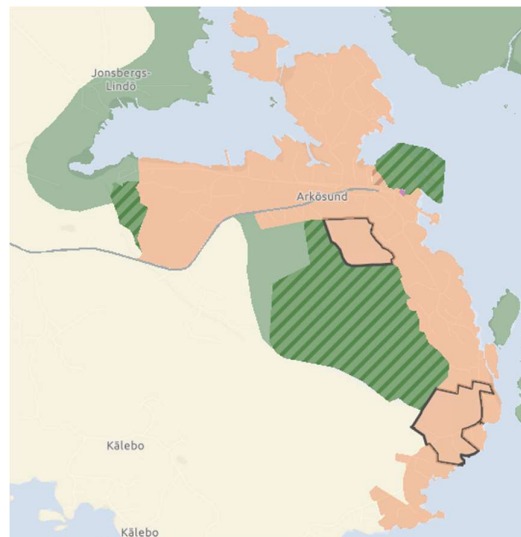
Skärgårdsområden

ÖP 25 behandlar skärgårdsområdena mycket sparsamt. Det är bra att skyddad natur föreslås på Skenäshalvön, i Arkösund och vid Isnäs. Men planering för Marviken och skärgårdsöarna saknas helt.



Arkösund

Det är mycket angeläget att skyndsamt ta fram en fördjupad översiktsplan för Arkösund, så att förutsättningarna för orten att vara en besöksnod för turismen och friluftslivet utreds. Platsen kan också vara attraktiv för boende och verksamheter.



Utsnitt från Mark- och vattenanvändningskartan. Kvarnberget är markerad som skyddat grönområde, trots att utvidgad hotellverksamhet planeras där. Detaljplanen för bostäder i västra delen av Kvarnberget behöver också avbrytas.

Nordanskog enligt Lantmäteriets karta.

Grönområdet söder om campingplatsen har höga naturvärden med gammal hällmarksskog. Området borde inte exploateras enligt kommunekologen och konsulten som gjorde naturinventeringen. Eftersom den exploatering som redan gjorts och som är under planering, tillkom på grund av ett misstag anser Naturskyddsföreningen att uppdraget att göra detaljplan för Nordanskog 1:1 (Hällmarksvägens förlängning) upphävs och resterande 14 oexploaterade tomter i detaljplanen från 2011 tas bort. Hela nuvarande skogsområde kan då bevaras som naturområde, till gagn för den biologiska mångfalden och boende och turister.

Lotta Lanne
Plangruppen

Tel 070-315 32 39
lotta@lanne.se

Stefan Arrelid
Ordförande

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

Postmottagare Naturskyddsföreningen Norrköping
Stefan Arrelid, Fjärdingstad Hestadback, 61029 Vikbolandet

Information om Naturskyddsföreningen: www.norrkoping.naturskyddsforeningen.se