



[stadsplaneringsnamnden@norrkoping.se](mailto:stadsplaneringsnamnden@norrkoping.se)

Norrköpings kommun  
Stadsplaneringsnämnden  
601 81 Norrköping

## **Synpunkter på Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping Utställningsförslag december 2009**

Många remissinstanser reagerade på samrådsförslaget av översiktsplanen. En bred och stark kritik av i många fall grundläggande slag kom fram. Samrådsredogörelsen refererar remissvaren på seriöst sätt men kommentarerna är intetsägande och ofta utan sakliga argument. Tyvärr har inte planen reviderats när det gäller de grundläggande bristerna. De genomgående dubbla budskapen att ge sken av att beakta hållbarhetsfrågor i resonemangen men i förslaget göra motsatsen har snarare förstärkts i utställningsförslaget.

Planen har ett kortsiktigt och snävt näringslivsekonomiskt perspektiv utan djupare insikter i långsiktig samhällsekonomisk, social och ekologisk utveckling. Den bygger på trendframskrivning av det samhälle vi haft utan analys av de förutsättningar som väntar oss. Efter oljetoppen finns det inte billig olja längre. Effekterna på transporter och livsmedelsförsörjning blir så drastiska att vi har svårt att våga föreställa oss dem. Dessutom krävs genomgripande förändringar av samhället om vi ska kunna mildra kommande klimatförändringar. Levnadsvanor och samhällsplanering måste förändras med början nu och vara genomförd före de tjugo år som är planens tidshorisont.

### **Gemensamma utgångspunkter**

Utgångspunkten för planen är alltför ensidig. Konsultrapporten från Ulf Strömquist, Temaplan anges som planens viktigaste utgångspunkt. Den är ett beställningsverk för att utreda hur man skapar en storstad utifrån näringslivssynpunkt. Den är en marknadsföringsplan för hur man lobbyar för en storstadstillväxt. I den finns ingen analys om hur vi får ett långsiktigt attraktivt samhälle ekonomiskt, socialt och ekologiskt utifrån de möjligheter och begränsningar som naturresurserna ger. Istället för att blint sträva efter maximal stadstillväxt är frågan hur vi hittar den optimala storleken för en hållbar stad. Effektiv samverkan mellan lagom stora städer i en region är kanske nyckeln till att slippa storstadsproblemen.

En helhetsplanering för regionen kräver att alla orter och landsbygden tas med. Det har påpekats av många remissinstanser som länets övriga kommuner, Länsstyrelsen och Östsam. Samarbete mellan angränsande regioner är också viktigt exempelvis för att få bra pendeltågstrafik över länsgränsen. Att värna den goda jordbruksmarken är en livsviktig planeringsuppgift. Den måste vara styrande för all annan planering av markanvändning. Gemensamma ÖP för Linköping-Norrköping bör återremitteras tills landsbygdens och övriga kommuners anspråk kan vägas mot den.

Planen är även ofullständig inom de båda kommunerna. Den behandlar bebyggelsens och infrastrukturens anspråk utan att beakta motstående intressen som odlingsmark, natur,

kulturmiljövärden, rekreationsvärden osv. Det viktigaste i hållbar stadsplanering är hur bebyggelsen och angränsade land med natur och odlingsmark pusslas ihop. Ofta blir bebyggelsen en stjärnformig struktur som ger närhet till ekologisk buffert med rekreationsmark, odling och det organiska kretsloppet.

### **Bebyggelse**

Principerna att städerna ska förtätas och övriga tätorter utmed spårburna kollektivtrafikstråk ska byggas ut med småstadskvaliteter är helt rätt för en hållbar utveckling. Men förtätningen ska inte ske i stadskärnorna, utan utanför i de glesare delarna särskilt utmed spårvägslinjerna. Det ger bra serviceutbud nära bostaden. Allsidiga stadsdelar med blandning av bostäder, service och verksamheter är viktigt för att minska transportbehovet.

Parker och andra kvalitativa gröna miljöer är livsviktiga stadsbyggnadselement. Idag finns forskning som visar vårt nedärvda behov av kontakt med grönska för hälsa och välbefinnande. Därför kan inte stadskärnorna förtätas mer än marginellt utan att bli olämpliga livsmiljöer. Särskilt Norrköpings innerstad är mycket tät och bör inte förtätas mer. ”Norrköping har en täthet som det är viktigt att vårda – och vi ska öka tätheten och stadsmässigheten utanför innerstaden.” (Sidan 7) Det är beslutat i ÖP för staden 2002 som ska gälla tillsammans med Gemensamma ÖP Linköping-Norrköping. Eftersom ÖP för staden innehåller ett grönstrukturprogram har balansen mellan täthet i bebyggelsen och behovet av friytor analyserats väl. Här måste Gemensamma ÖP revideras eftersom den motsäger den mer fördjupade planen. Att inte överskrida balanspunkten i förtätningen är avgörande för städernas attraktivitet.

Stadskärnans förutsättningar som god handelsmiljö framhålls som viktigt. Samtidigt föreslås i planen att externhandeln ska behållas vilket är oförenligt. Norrköpings handelspolicy uttalar att dagligvaruhandeln i första hand ska byggas ut i city och stadsdelscentra men ändå har kraftig expansion skett i Ingelsta istället. Vägavgifter i städerna som gör att stadsbilismen får bära sina samhällskostnader, skulle leda till att dagligvaruhandel inom staden konkurrerar ut den i externhandelsområdena.

Idén är bra att utveckla övriga tätorterna där det finns möjligheter till bra kollektivtrafik. Men inom Norrköpings kommun föreslår planen att före 2020 ska bara Åby få pendelstation utöver Kimstad som fick förra året. Spårburen pendeltrafik måste byggas ut snarast till de prioriterade orterna om idén ska förverkligas.

Att bygga bostäder i mycket attraktiva lägen vid vatten i städernas utkanter kan få förödande konsekvenser för alla stadsbors tillgång på lättillgänglig attraktiv rekreationsmark. Att bygga villaområden i sådana lägen utan underlag för service och dåliga förutsättningar för kollektivtrafik ökar bilberoendet. Attraktivt boende skapas inte genom att bygga bort vacker natur utan genom att säkra och tillföra natur, park och trädgård i allsidiga stadsdelar.

Exempelvis har Marby- Unnerstad mycket begränsade förutsättningar för utbyggnad utan allvarliga konflikter med rekreation, natur- och kulturmiljövärden och jordbruk. Trafikförsörjningen som föreslagits skulle förstöra ett av Norrköpings värdefullaste närtufflyktsområden. Det finns stor potential att bygga allsidig stadsdel med vattenkontakt med mycket bra läge för spårburen kollektivtrafik vid Herstaberg-Loddbys-Bredudden utmed den sjöliknande kröken av Motala Ström. Glans södra strand har också förutsättningar men då måste en pendelstation byggas och inte bara cykelväg som planen föreslår.

## Transporter

Det skrivs bra i planen om behovet att utveckla hållbara transporter som kollektivtrafik och cykel och att minska bilåkandet. När man sedan kommer till förslaget låter man väntan på snabbtågsprojekten Ostlänken 2020 och Götalandsbanan 2030 blockera utvecklingen av den akut viktiga spårburna kollektivtrafiken och godsspår förbi städerna. Istället föreslås resurserna läggas på större och snabbare vägar som ökar bilåkandet och försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft och ökar klimatutsläppen. Man har okritiskt införlivat Länstransportplanens förslag i ÖP.

Östergötlands länstransportplan 2010-2021 är en av landets sämsta när det gäller uppfyllelse av regeringens direktiv och fastställda mål för transportpolitik, miljö och klimat. Fyrstegsprincipen att inte bygga nytt om det finns enklare lösningar har inte använts. Inga alternativ till valda projekt övervägs och inga medel anslås till attitydpåverkan. Högre farter och högre framkomlighet för bilen går före satsning på kollektivtrafik. Satsningen på cykel är långt under de flesta läns. Vägverket i vår region vältrar över hälften av sitt ansvar för cykelvägar på kommunerna. Naturvårdsverket har helt underkänt även den nationella långtidsplanen från Vägverket och Banverket eftersom den inte minskar koldioxidutsläppen.

Exempelvis föreslår översiktsplanen att fyrfilig motorväg i ny sträckning ska byggas mellan Söderköping och Norrköping. Huvuddelen av trafiken är pendlare som skulle kunna välja spårburen kollektivtrafik om spårvägen som nu byggs till Navestad förlängdes till Söderköping. Kapacitetsmässigt behövs ingen motorväg och säkerheten kan lösas till mycket lägre kostnad på befintlig väg med mitträcke och förbättring av korsningar och sidoområden. Attraktiv och avgasfri cykelväg kan byggas till låg kostnad ihop med spårbygget. Enligt planen ska bara möjlighet finnas till utbyggnad av spårväg till Söderköping på lång sikt.

Översiktsplanen erbjuder Länstransportplanen i bilsatsning med att föreslå reservat för sexfilig motorväg mellan Norrköping och Linköping. Det vidhåller man trots reaktion från remissinstanserna. Fortsatt utbyggnad av ringleder föreslås som en kvarleva från den tid för över tio år sedan innan forskningen bevisade att ringleder ökar biltrafiken i städerna. Därför bör Norrleden inte byggas över Herstaberg. Koppling av E22 söderifrån till E4 och vägförbindelse till utbyggd hamn och godsbangård är sämre med Norrleden än en österled norrut från Händelö.

För att påbörja övergången till ett hållbart transportsystem krävs utbyggnad av lokal och regional spårburen kollektivtrafik snarast. Spårväg på stomlinjerna i städerna och pendelstationer längs befintliga järnvägar behövs. Nyköping och Katrineholm med mellanliggande orter bör ingå i pendeltrafiken. Även duospårväg till Söderköping, Finspång och Linköping enligt VTI:s utredning är viktigt. Duospårvagn har snabbare acceleration än de tunga pendeltågen och hinner stanna på fler stationer utan att tappa onödig tid. Planen har inte insett bussens roll som matare till spårtrafiken på stomlinjerna. När styrmedlen anpassas till beslutade målen för miljö och transportpolitik, genom att de kraftiga subventionerna till tung landsvägstrafik avskaffas, blir fjärrbuss för dyrt. Överföring av gods från lastbil till tåg är mycket viktigt för klimat, miljö och säkerhet men finns inte med i planen.

Styrmedel som ännu inte anpassats till gällande mål för transportpolitik och miljö gäller även flyget. Eftersom flygbränslet är helt skattebefriat betalar flyget långt ifrån sina samhällskostnader. Samtidigt är påverkan på klimatet per personkilometer ungefär lika illa som från den som kör bil ensam. Det är alltså akut att ersätta inrikesflyget med tåg. Därför anser vi att flyglösningen för länet blir att Linköpings och Norrköpings flygplatser ersätts av

tåg till Skavsta för utrikesflyg. Det ger förbättring av buller och andra miljöstörningar från flyget och utrymme för annan markanvändning för städerna.

Sjöfarten är det transportslag som förbrukar minst energi. Särskilt tungt och skrymmande gods lämpar sig väl för båtfrakt. Den nya hamnen på Händelö är viktig att utveckla för gods med anslutning av nytt järnvägsspår. Planens förslag att utveckla inre hamnen och bygga ut staden där är feltänkt. Hamnen kommer att få ökad betydelse och ändrad inriktning i framtidens hållbara sjöfart. Möjlig utbyggnad intill hamnen har överskattats även med tanke på marken och översvämningsrisken.

Det finns många ytterligare detaljer som behöver ändras i översiktplanen. Menar man allvar med att ambitionen i planen är att skapa hållbar ekonomisk, social och ekologisk utveckling måste man anlita fackkunskap på hållbar samhällsplanering som ger en grund för omarbetning av planen.

Med vänlig hälsning

Göran Esbjörnsson  
Naturskyddsföreningen Norrköping

Ordförande och postmottagare: Göran Esbjörnsson, Eknäsgatan 39, 603 54 Norrköping

Information om Naturskyddsföreningen finns på föreningens hemsida:  
[www.norrkoping.naturskyddsforeningen.se](http://www.norrkoping.naturskyddsforeningen.se)