

Fördjupning av översiktsplanen

för Resecentrum och södra Butängen

HOTELLGATAN

DROTTNINGGATAN

GODSGATAN

KATHOGAVÄGEN

NORRA PROMENADEN



1. VISION	4
2. INLEDNING	5
Läsanvisning	5
Vad är en fördjupning av översiktsplanen?	5
Översiktsplaneprocessen	5
Geografisk avgränsning	7
3. SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET	8
Bebyggelse	8
Vägnät och trafik	10
Grönstruktur, gator och andra offentliga miljöer	11
4. BAKGRUND	12
Järnvägsutredningen	13
Norrköping i ett Ostlänkenperspektiv	14
Tidigare ställningstaganden	14
Avskrivna alternativ från programmet	15
5. BESKRIVNING AV PLANFÖRSLAGET	16
Planens huvuddrag	16
Nya Stadens identitet – en attraktiv och miljövänlig stadsdel	16
Bebyggelse	16
Vägnät och trafik	21
Grönstruktur, gator och andra offentliga miljöer	27
Resecentrum	36
Utredningsområden	38
6. GENOMFÖRANDE	40
Detaljplaner	41
Utbyggnadsordning	41
Arkitekttävling	42
7. KONSEKVENSBESKRIVNING	43
Ekonomiska konsekvenser	43
Sociala konsekvenser	44
Miljökonsekvenser	46
8. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR	50
Historik	50
Nulägesbeskrivning södra Butängen	51
Riksintressen	59
REFERENSER	62



Illustration: Semrén+Månsson

FÖRORD

Utvecklingen kring resecentrum och området omkring kommer att förändra Norrköpings innerstad. Ett nytt resecentrum i en omdanad stadsdel blir en ny central punkt som kommer att nyttjas av de flesta Norrköpingsbor. För alla tågresenärer blir denna plats det första mötet med staden. Hur vill du uppleva denna plats, hur vill du möta staden?

Norrköping står inför en spännande framtid. Ostlänken och en gemensam storstadsregion med Norrköping och Linköping som motorer skapar goda förutsättningar för Norrköping att växa, detta gynnar hela regionen. Med Ostlänken närmar vi oss främst Linköping och Stockholm men också en rad andra orter längs den nya järnvägen. Att människor lättare kan förflytta sig mellan städerna gör arbetsmarknadsregionen stabilare. En växande region ger trygghet för dess invånare, med fler arbetstillfällen och ett större utbud av bostäder, service och handel.

Detta förslag till fördjupning av översiktsplanen för en del av Norrköping visar en möjlig framtida utveckling av innerstaden och det nya resecentrum. Järnvägen ska inte längre vara en barriär som delar av stadsdelar från varandra utan vi ska på bästa möjliga sätt öka kontakten mellan områdena. Den föreslagna utvecklingen är en del i att skapa ett uthålligt Norrköping med täthet, närhet och god kollektivtrafik. Innerstadens expansion norrut ger fler bostäder, service och arbetsplatser i en ny modern och uttrycksfull stadsdel.

Planförslaget finns framtaget för att ni ska kunna ta del av den pågående planeringen, och vi välkomnar alla som har idéer, tankar och reflektioner. Era synpunkter är värdefulla för det fortsatta arbetet. Var med och påverka din och Norrköpings framtid!

Eva Andersson

Ordförande i stadsplaneringsnämnden

Cecilia Ambjörn

Vice ordförande i stadsplaneringsnämnden

Karin Jonsson

Andre vice ordförande i stadsplaneringsnämnden

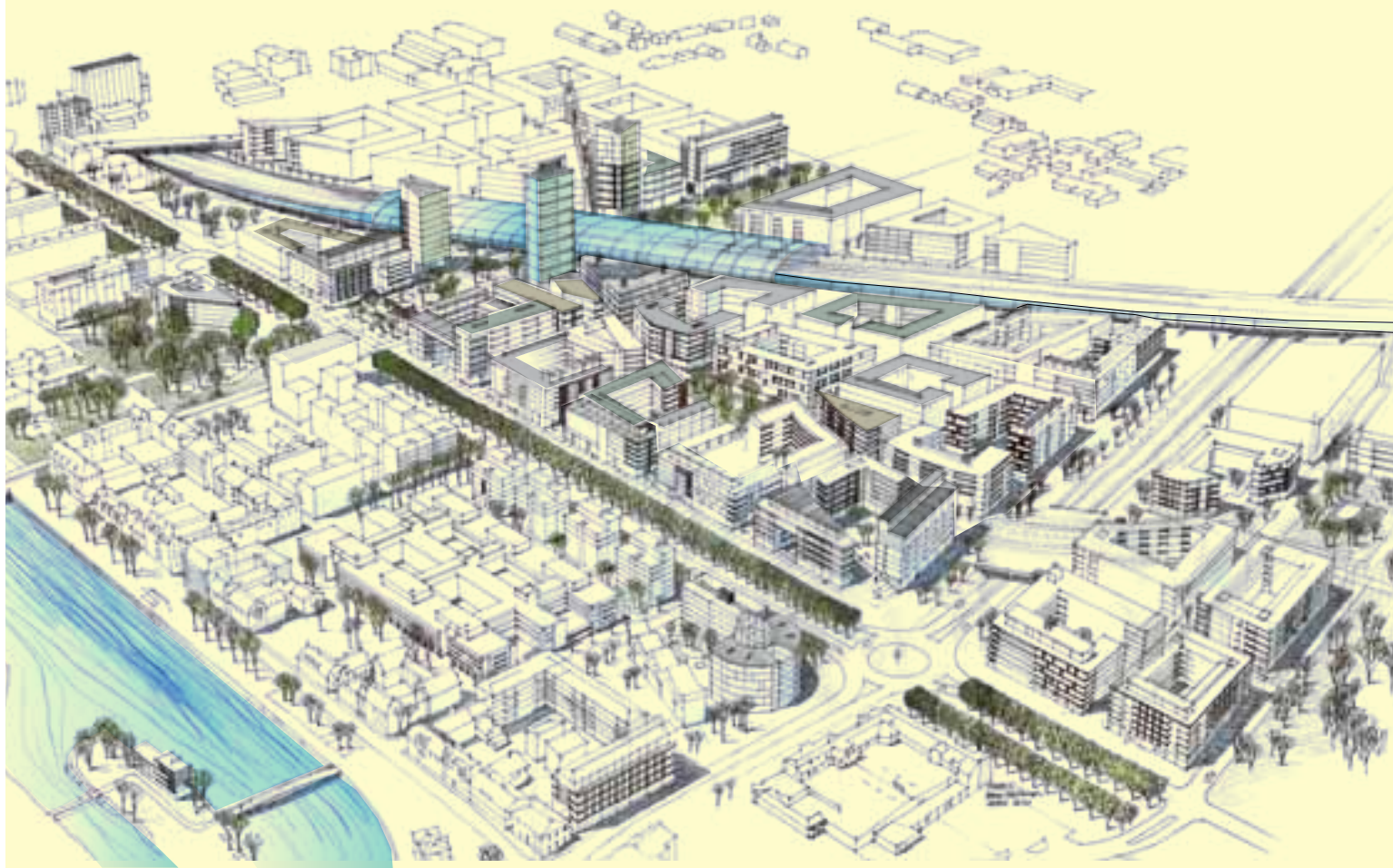
1. VISION

Norrköping är i utveckling. Du som kliver av tåget i Norrköping har en vacker vy över staden från järnvägsbron. Blicka söderut och du ser den välbekanta Carl Johans park, parallellt löper Drottninggatan och rutnätsstaden som utmärker Norrköping. Längs Drottninggatan är det ständigt folk i rörelse, främst gående och cyklister och spårvagnarna som fortfarande passerar över Strömmen. Norrköping är sig likt, men ändå inte. Staden är tätare och än mer urban än tidigare, samtidigt finns det nya parker och trädplanterade gator.

När du blickar norrut från järnvägsbron ser du Nya Staden breda ut sig. Södra Butängen har blivit Norrköpings nya innerstadsdel med resecentrum och järnväg som hjärta och pulsåder. Nya Stadens atmosfär är en tät

urban stadsmiljö, utformad på människans villkor. Den centrala stadsparken, en förlängning av Drottninggatan och Carl Johans park, sträcker sig som en grön lunga tvärs igenom hela området och bjuder in till aktivitet, rekreation, avkoppling och vila.

Nya Staden länkas samman med övriga Norrköping genom generösa gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk under perrongerna och järnvägen. Inom hela stadsdelen är det gångavstånd till resecentrum. Det nya resecentrumet möjliggör fler typer av resor än tidigare, korta som långa. Omvärlden finns runt hörnet. Du som vistas i Nya Staden befinner dig i ett myller av liv och rörelse, bland unga och gamla, med inbjudande omgivningar. Stadsdelen är välkomnande oavsett vem du är. Här hör alla hemma.



Visionsbild – Nya Staden 2030. Den upphöjda järnvägen går på en bro genom staden. Perrongområdet är inglasat och centrerat kring stadsparken och Drottninggatan. Den nuvarande järnvägsbron är omvandlad till en gång- och cykelbro över Ståthögavägen. Illustration: PeGe Hillinge, SWECO Architects.

2. INLEDNING

Denna fördjupning av översiktsplanen vänder sig till allmänheten, företag, organisationer, myndigheter och andra berörda. Den kommer också att utgöra grund för den kommande kommunala planeringen av området. Planen har upprättats av tjänstemän på stadsbyggnadskontoret och har under arbetets gång fortlöpande stämts av i stadsplaneringsnämnden och med andra.

LÄSANVISNING

Fördjupning av översiktsplanen för resecentrum och södra Butängen innehåller bakgrundstexter, ett kapitel med planförslag och avslutande konsekvensbeskrivningar. Längst bak i dokumentet finns en utvikskarta som kan fungera som stöd vid läsning av dokumentet och sätter förslags- och bakgrundstexter i relation till platsen södra Butängen.

VAD ÄR EN FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN?

Översiktsplanen för Norrköpings stad är antagen 2002. Då ett större område inom denna översiktsplan står inför en omfattande ändring av markanvändningen kan en fördjupning av översiktsplanen (FÖP) göras. Såvida förutsättningarna inte ändras kommer fördjupningen av översiktsplanen att utgöra grund för detaljplaner och andra beslut.

En fördjupning av översiktsplanen anger huvuddragen i hur den fysiska miljön ska utvecklas på kort och

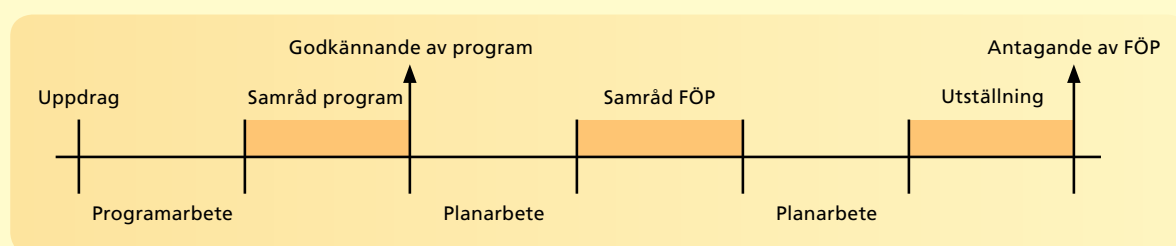
lång sikt. Planen behandlar inte detaljerade frågor som senare kan lösas inom ramen för detaljplane- och projekteringsarbete. Planeringshorisonten för föreliggande plan sträcker sig fram till år 2030 då Götalandsbanan är i drift.

En fördjupning av översiktsplanen har främst fyra syften:

- Visa den politiska viljan och ange mål
- Lyfta fram och göra en avvägning mellan olika intressen
- Ge möjlighet att få in kunskap och synpunkter från allmänheten
- Ange förutsättningar för kommande planering

ÖVERSIKTSPLANEPROCESSEN

Planprocessen inleddes med ett program som angav ramar för den fortsatta planeringen. Detta program godkändes av kommunfullmäktige i september 2007. Nästa steg är en samrådsversion av föreliggande planförslag. Detta förslag har allmänheten och samhälleliga organisationer möjlighet att komma med synpunkter på. De synpunkter som kommer in under samrådstiden sammanställs, planförslaget bearbetas eventuellt och ställs sedan ut. Antagande av planen beräknas ske i kommunfullmäktige sommaren 2010. Till planen hör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som särskilt lyfter fram påverkan på miljön som planen kan antas skapa.



Planprocessen från program till antagen plan, våren 2009 pågick samråd av planförslaget, utställning genomfördes vintern 2009/2010 och juni 2010 antogs planen. Ett programsamråd hölls våren 2007.

	2009		2010		2011				
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
Nationell infrastrukturplanering									
<i>Åtgärdsplanering 2010–2021</i>									
Remisshandling									
Beslutad plan									
<i>Utredning om höghastighetsbanor</i>									
Remissbehandling									
Regeringsbeslut									
<i>Ansvariga: Banverket och Näringsdepartementet</i>									
Göteborgsregionen									
Göteborgsregionen									
Remiss									
Beslut om fortsatt arbete									
<i>Ansvariga: Banverket och regionförbunden</i>									
Ostlänken									
Val av korridoralternativ									
Tillåtlighetsprövning									
Järnvägsplan									
<i>Ansvarig: Banverket</i>									
Översiktsplan för Linköping och Norrköping									
Utställning									
Antagande									
<i>Ansvariga: Linköpings och Norrköpings kommun</i>									
Översiktsplan för s. Butängen och resecentrum									
Utställning									
Antagande									
<i>Ansvarig: Norrköpings kommun</i>									

Pågående planering inom stat och kommun

GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Området avgränsas av Norra Promenaden samt en del av Saltängen och Saltängsbron i söder, Ingelstabron i väster och Fredriksdalsgatan/Växelgatan i norr. Planområdet är i sin helhet ca 65 hektar stort.

Drottninggatan är viktig för att den binder samman centrala Norrköping med den nya stadsdelen. Den utgör en viktig länk för framför allt fotgängare, cyklister och kollektivtrafik till och från resecentrum. Området öster om Ståthögavägen är med för att det där frigörs ytor då godsbangården flyttas till Malmölandet. Avgränsningen är i tid satt till år 2030, då hela Götalandsbanan mellan Stockholm och Göteborg planeras vara utbyggd.

Förändringar jämfört med Program för "Nya Staden"

Planrådets östra gräns har justerats något jämfört med programmet. Istället för att följa södra Hamnspåret, som skärs av för Ostlänken, har planrådesgränsen lagts i en rak linje som följer kvarterstrukturerna i förhållande till Saltängen. Detta medger en rakare koppling mot Saltängens gatustruktur och Östra Promenaden.

Till skillnad från programmet finns inte den norra delen av Fiskebybanan (del av södra stambanan) med i planområdet eftersom den förutsätts ligga kvar och användas för gods- och pendeltågstrafik.



Butängens läge i staden och avgränsningen av planområdet.



3. SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET

Förslaget innebär i stora drag att en innerstadsmiljö byggs upp i hela södra Butängen. Utgångspunkterna i planförslaget är desamma som presenterades i programmet. Södra Butängen kommer 2030 att bestå av ett antal innerstadskvarter som upplevs som en fortsatt utvidgning av Norrköpings innerstad. Kvarteren ska följa samma principer som i dagens innerstad med tydliga fasadlinjer mot gatorna som grundform. Vissa av innerstadens gator förlängs och en central stadspark, som en fortsättning av Carl Johans park norr om Norra Promenaden, anläggs.

BEBYGGELSE

Innerstadskvarter innebär en funktionsblandning med bostäder, service, verksamheter, handel och resecentrum. Det strategiska läget vid resecentrum ger en unik möjlighet för företag och utbildningsinstanser att etablera sig. Det är kommunens ambition att kulturella verksamheter ska finnas i den nya stadsdelen, exempelvis i form av ett kulturhus. Bostäder ska ha blandade upplåtelseformer. Verksamheter i området kan innefatta allt från cykeluthyrning vid stationen till kontorsföretag. Service innefattar den grundläggande sociala service som varje stadsdel bör ha, så som skola och omsorg.

En ny stadsfront skapas längsmed Norra Promenaden och marken under järnvägen utnyttjas på bästa möjliga sätt för att skapa trygga och befolkade miljöer med entréer mot gator och passager. Särskild vikt ges också åt stråket längs Drottninggatan som är den viktigaste sammanbindande länken mellan södra Butängen, resecentrum och dagens innerstad.

Arkitekturen ska spegla tiden vi lever i. Särskild omsorg ska läggas på bebyggelsen vid resecentrums närhet och längs med parkstråket och Drottninggatan, där flest människor kommer att röra sig och vistas. Här kan byggnaderna också tillåtas få högre höjder för att skapa nya landmärken att orientera sig efter i staden. Det ska vara lätt att hitta till resecentrumområdet.

Det är viktigt att bebyggelsen förhåller sig till de byggnader och parker som ska finnas kvar inom och nära planområdet. Särskild hänsyn bör tas till området kring Norra Promenaden och nuvarande stationsbyggnad samt den nordvästra delen av södra Butängen där den nya bebyggelsen möter småhusbebyggelsen i Lagerlunda. Siktlinjer mot Kolmården norrut och mot Johannesborgsruinen är värdefulla att bevara. Hela omvandlingen av södra Butängen från industriområde till innerstad med ett helt nytt resecentrum ska ske enligt principer för en hållbar samhällsbyggnad.

Järnvägen byggs på en bro genom södra Butängen och perrongerna kommer därmed att ligga i upphöjt läge. Det innebär att resecentrumbyggnaden kan byggas rakt under perrongerna samt på sidorna och över järnvägen. Hållplatserna för buss och spårvagn förläggs rakt under perrongerna för att spara resenärernas tid vid byten mellan olika transportslag.





Under järnvägsbron ligger hållplatser för buss och spårvagn. Det finns plats för caféer, butiker, resecentrum mm. Illustration: Semrén+Månsson.

VÄGNÄT OCH TRAFIK

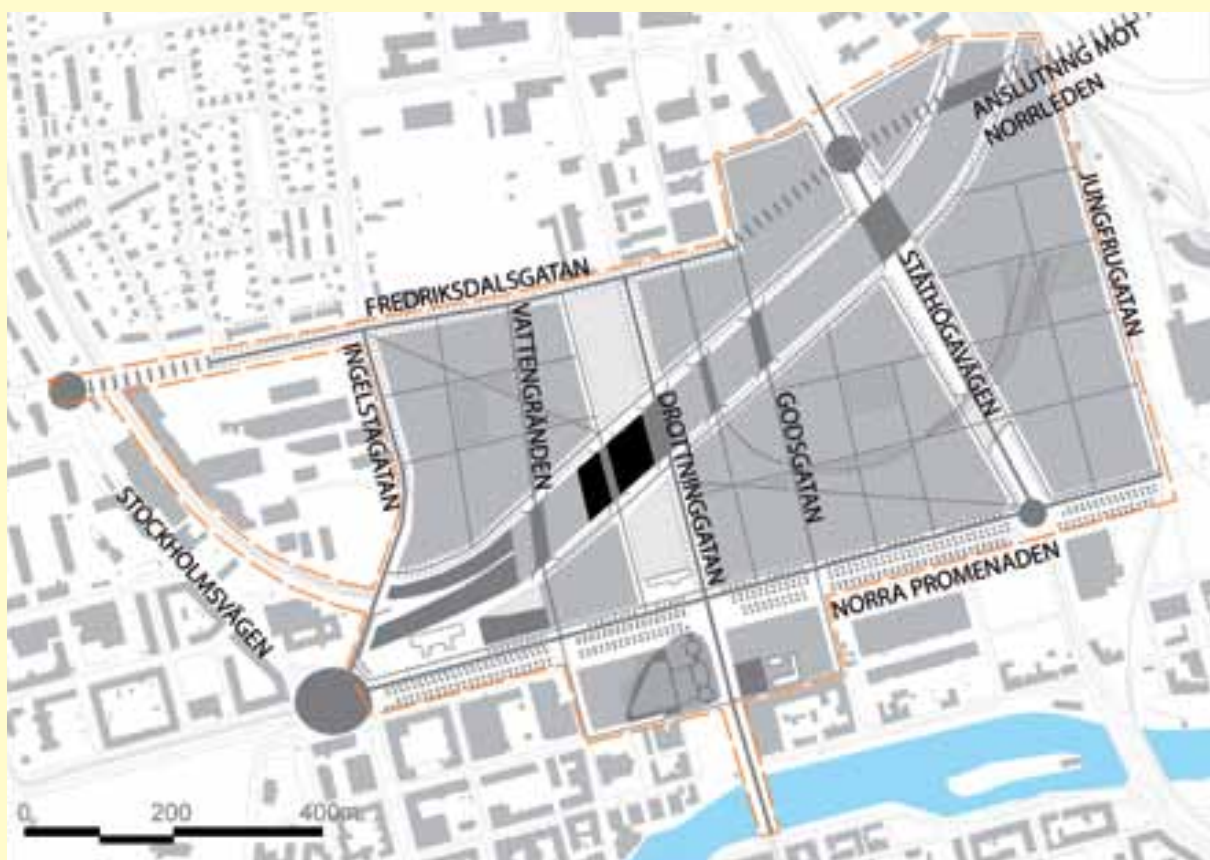
Hög tillgänglighet och goda kommunikationer ska prägla hela vägnätet till och från och inom södra Butängen. För att resecentrum ska bli en så effektiv bytespunkt som möjligt är det viktigt med sammanhållna nät särskilt för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Målet år 2030 är att antalet bilresor har minskat. För att lyckas ändra resvanor hos bilresenärer måste bland annat kollektivtrafiken vara attraktivare än bilen för resor. Därför måste bussar och spårvagnar ges högsta tillgänglighet och prioritet till och från resecentrum. Nya kopplingar i det övergripande vägnätet möjliggör att merparten av fordonstrafiken kan komma till södra Butängen och resecentrum norrifrån, vilket har stor betydelse för att inte trafiken på Norra Promenaden ska öka ytterligare.

Ett antal passager under järnvägen ska binda samman områdena söder och norr om järnvägen. Med järnvägen upphöjd kan passager skapas för varje lokalgata av betydelse. Ett finmaskigt vägnät främjar fotgängare och cyklister.

Ju fler passager under järnvägen, desto lättare får dessa trafikslag att röra sig mellan stadsdelarna utan att behöva ta omvägar och uppleva järnvägen som ett hinder. Diagonala gator från resecentrum mot Lagerlunda respektive Saltängen möjliggör framtida kopplingar mellan stadsdelarna. Ett nytt stråk längs ett nedlagt industrispår sammankopplar staden med det framtida rekreationsområdet i Johannesborg.

Trafikfunktioner som kan förläggas under järnvägsbron och perrongerna är hållplatser för kollektivtrafiken, parkering, bil- och cykeluthyrning.

Drottninggatan har en unik funktion som huvudstråk och sammanbindande länk mellan södra Butängen och Norrköpings centrala delar. Drottninggatan norr om Norra Promenaden ska vara en ren kollektivtrafik-, gång- och cykelgata för att öka framkomligheten för dessa trafikslag till och från resecentrum.



Viktiga kopplingar och principiellt lokalgatunät.



Inspirationsbilder park- och torgmiljöer.



GRÖNSTRUKTUR, GATOR OCH ANDRA OFFENTLIGA MILJÖER

Parker och torg främjar utevistelse och skapar möjligheter till möten. Grönska ger också effekt som visuellt element i staden och påverkar lokalklimatet på ett positivt sätt. De parker som finns i området bevaras och flera kommer till för att ingen ska ha längre än 300 meter till närmaste park eller grönområde. Det innebär i södra Butängen att minst tre lokalparker och en större stadspark skapas. Stadsparken blir en park med många funktioner för alla. Läget – centrerat mitt i stadsdelen, innebär en anknötning till och förlängning av Carl Johans park och en park som blir lättillgänglig för alla.

De offentliga miljöerna består inte bara av parker och torg utan även gator. Det ska synas vilka gator i staden som är viktiga och för vilka. Alla gator bör vara utformade så att fotgängare och cyklister lätt tar sig fram, medan vissa gator även ska prioritera kollektivtrafikens framkomlighet. De olika gatornas förväntade trafikmängder avspeglas i gatubredder. En gata som är viktig som cykelstråk kan till exempel ha cykelkörfält och trädplanteringar.



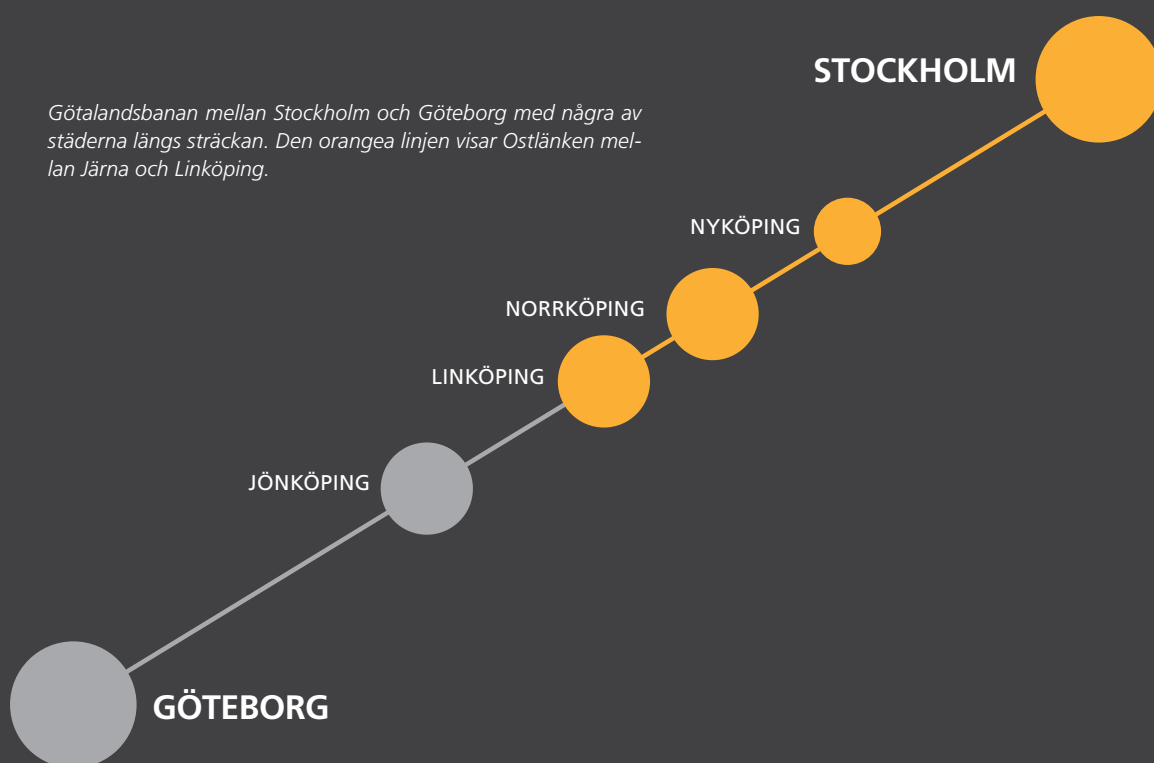
4. BAKGRUND

Resandet med tåg i Sverige har nästan fördubblats sedan 1990-talets början och stora kapacitetsbegränsningar är på väg att uppstå. Trängseln på tågen i bland annat Östergötland är redan stor. För att möta den stora efterfrågan på tågresor planeras snabbtågsförbindelsen Götalandsbanan mellan Stockholm och Göteborg. Med Götalandsbanan blir restiden mellan Stockholm och Göteborg cirka två timmar. Ostlänken är den del av Götalandsbanan som sträcker sig från Järna, via Nyköping och Norrköping, till Linköping. Med hela Götalandsbanan utbyggd ökar kapaciteten kraftigt på järnvägsnätet för både person- och godstransporter. Genom kortare restider på längre sträckor kan inrikesflyget konkurreras ut av det långsiktigt hållbara tåget. På samma sätt möjliggör en ökad järnvägskapacitet fler och snabbare lokala och regionala tågresor på bekostnad av bilpendlingen.

Enligt Banverkets resandeprognoiser kommer Ostlänken och Götalandsbanan att föra med sig en betydande ökning av antalet resande. De förbättrade möjligheterna att snabbt förflytta sig från Norrköping till Linköping, till andra städer i regionen och till andra regioner i Sverige ger företag och verksamheter nya förutsättningar att etablera sig i kommunen. Det är därför betydelsefullt att Norrköping kan erbjuda bra lägen i resecentrums närhet. Planering för förtätning nära resecentrum i städer längs Götalandsbanans sträckning pågår parallellt. Linköpings planering i Kallerstad tillsammans med utvecklingen av södra Butängen är extra viktig för den gemensamma regionen.

Målet enligt Banverkets nuvarande tidplan är att Ostlänken och Götalandsbanan trafikeras år 2020 respektive 2030. Götalandsbanan kommer att bli 2000-talets nya nationella stambana för snabb tågtrafik i Sverige. Den blir en del av det av EU prioriterade transportnätet Nordiska Triangeln, mellan Stockholm, Oslo, Helsingfors och Köpenhamn.

Götalandsbanan mellan Stockholm och Göteborg med några av städerna längs sträckan. Den orangea linjen visar Ostlänken mellan Järna och Linköping.



JÄRNVÄGSUTREDNINGEN

Banverket arbetade under tiden 2004-2009 med en järnvägsutredning för Ostlänken. Sträckan avser ett nytt dubbelspår mellan Järna och Linköping. Under järnvägsutredningen deltog Norrköpings kommun aktivt i Banverkets samrådsprocess varför den statliga och den kommunala planeringen pågått parallellt. En central fråga för Norrköpings kommun under samrådet var utformningen av resecentrum och södra Butängens framtida utveckling.

En förstudie har genomförts som identifierade tre alternativa spårkorridorer för järnvägen. Järnvägsutredningen fördjupade studien av dessa alternativ och kommer att redovisa den lämpligaste korridoren till regeringen för tillåtighetsprövning. Därefter följer utarbetandet av järnvägsplan och sedan projektering. Hela processen regleras i lagen om byggande av järnväg. Genom centrala Norrköping är spårkorridorerna samförlagda enligt bild nedan.

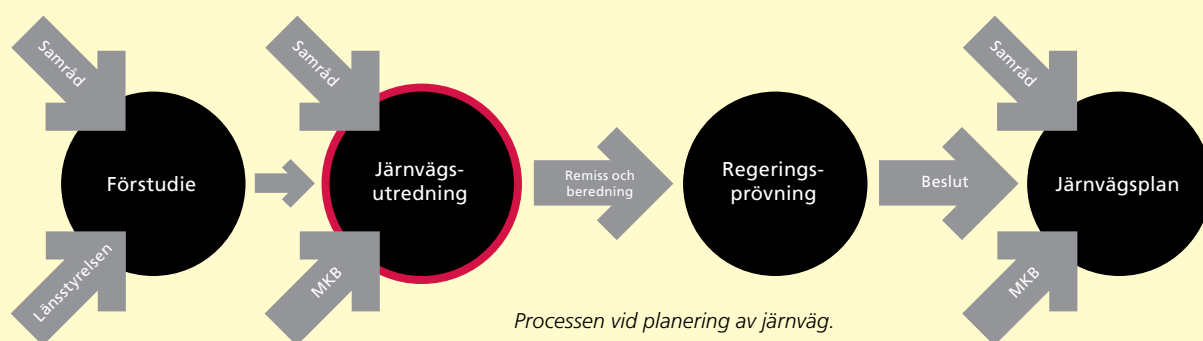


Bild över järnvägsutredning Ostlänkens spårkorridor i centrala Norrköping. Observera att järnvägsutredningens spårkorridor sträcker sig även utanför planområdet, exempelvis vid södra stambanan.

NORRKÖPING I ETT OSTLÄNKENPERSPEKTIV

Norrköping är idag en tillväxtkommun. Näringslivets tillväxt i Norrköping liksom pendlingsavståndet till andra städer påverkar kommunens invånarantal. I och med Ostlänken förstärks Norrköpings roll, tillsammans med Linköping, som nav i en stor och dynamisk region med alla förutsättningar att expandera ännu mer. Pendlingstiden mellan Norrköping och Linköping kommer att krympa och pendeltågen får tätare avgångar vilket leder till en fördjupad integration av regionens två tillväxtmotorer. Resor mellan Norrköping och Stockholm förkortas avsevärt. I och med Götalandsbanan blir resor till och från Göteborg enklare än i dagsläget och tidsåtgången minskar. Resecentrum blir en bytespunkt där nationell, regional och lokal kollektivtrafik kopplas samman.

Restiden snarare än avståndet är avgörande för om människor är beredda att åka längre sträckor. Goda kommunikationer gör att allt större områden fungerar som gemensamma marknader och omfattar därmed fler människor och företag. Det finns ett starkt samband mellan en regions prestationsförmåga och regionstorleken. Med större befolkningsunderlag följer bättre förutsättningar för ekonomisk utveckling.

Flödet av människor, varor och tjänster kommer att förbättras längs hela Götalandsbanan. Detta kan i sin tur stimulera etablering av nya företag längs hela stråket. Ett större utbud av bostäder, arbetsplatser och marknader tillgängliggörs för Norrköpings invånare. Effekterna av regionförstoringen, genom sambanden mellan orter och kommuner, kommer att förstärkas både längs hela stråket och till målpunkterna Stockholm och Göteborg.

Läget intill resecentrum, med uppemot 30 000 resande per dygn år 2030, innebär att södra Butängen blir ett av Norrköpings mest attraktiva lägen för nya bostäder, kontor och kommersiell service. Stadsdelen blir medelpunkten för stora pendlarströmmar och entrén till Norrköping för besökare.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖP 2002

Norrköpings Översiktsplan för staden från 2002 (ÖP -02) anger övergripande mål och riktlinjer för kommunen och ska fungera som ett stöd i utvecklingsarbetet.

Huvudteser i ÖP -02 är bl a att:

- En riktig storstad har en tät stenstadskärna – Norrköping ska öka tätheten och stadsmässigheten utanför innerstaden.
- Norrköping ska bli en av Sveriges mest attraktiva städer.
- Norrköping ska utveckla stadsboendet som idé så att Norrköping verkligen blir ett storstadsalternativ för den urbana människan som vill leva i en riktig stad.

ÖP -02 lyfter ut tre indikatorer på god stadsbyggnad: vackert, praktiskt och hållbart.

Enligt ÖP-02 är Butängen idag ett verksamhetsområde med liten omgivningspåverkan. ÖP uttrycker dock visioner om att omvandla Butängen. Området pekas ut som ett önskvärt område för stadsexpansion av flera anledningar: det ligger centralt, har potentiella kvalitéer och närhet till resecentrum. Det framhålls att tillgängligheten både norr- och söderifrån måste förbättras.

Fördjupning av översiktsplanen för stationsområdet – Västra Saltängen

Det finns en fördjupning av översiktsplanen för stationsområdet: Översiktsplan för Stationsområdet – Västra Saltängen, antagen av KF 1999-09-23. Den översiktsplanen kommer delvis att ersättas av den nya fördjupningen av översiktsplanen för resecentrum och södra Butängen.

Detaljplanelagt område

Området omfattas av detaljplaner. Den större delen av ytan är enligt gällande detaljplaner ämnade för industri eller småindustri. Resecentrumområdet är planlagt för resecentrumfunktionerna och detaljplanen säkrar även Norra Promenaden.

Program för "Nya staden"

Program för fördjupning av översiktsplanen för Nya staden och resecentrum godkändes av kommunfullmäktige i september 2007. Programmet innehåller ett förslag i fem versioner som visar översiktliga förslag på markanvändningen där skillnaderna mellan de olika varianterna är var perrongområdet ligger – under, på eller ovan mark, samt gatustrukturen. Målsättningen i programmet är att södra Butängen år 2030 kan rymma 4000-6000 arbetsplatser och 4000-6000 boende.

Varför upphöjda perronger?

Under den tid som planeringen av södra Butängen och resecentrum har pågått har olika alternativ för perrongernas höjdläge utretts. I det program som godkändes av kommunfullmäktige i september 2007 behandlades alternativen upphöjda perronger, perronger i markplan och nedsänkta perronger. Kommunstyrelsen beslutade i april 2007 att inriktningen för planeringen av resecentrum och södra Butängen ska vara nedsänkta eller upphöjda perronger för att minimera järnvägens barriäreffekt.

Under vintern 2008-2009 togs ytterligare beslut om upphöjda perronger i samband med Norrköpings kommuns yttrande över järnvägsutredning Ostlänken. Detta beslut togs i stadsplaneringsnämnden, kommunstyrelsen och i kommunfullmäktige. Genom de besluten avskrevs markplan helt som ett utredningsalternativ i fördjupningen av översiktsplanen för Resecentrum och södra Butängen.

AVSKRIVNA ALTERNATIV FRÅN PROGRAMMET

För att ge en bild av den process som planeringen av Resecentrum och södra Butängen genomgått beskrivs de alternativ som avskrivits. Även skälen till varför respektive alternativ har förkastats beskrivs kort.

Nedsänkta perronger

Vid en nedsänkt järnvägslösning lokaliseras resecentrumfunktioner ovanför perrongerna och stadens gator löper obehindrat till södra Butängen, järnvägen utgör ingen barriär. Resecentrum får mycket bra kontakt med Drottninggatan och marken ovan perrongerna kan användas för nya kvarter.

Skäl till avskrivning

Nedsänkta perrongerna och järnvägsspår hamnar under havsnivån vilket kräver exceptionella byggnadstekniska lösningar till en hög kostnad. Södra stambanan söderut från Norrköping har idag en för brant lutning som skulle förvärras av en nedsänkt järnväg, uppførsbacken blir längre och brantare. För att undvika den branta lutningen skulle Södra stambanan behöva dras i två ytterligare tunnlar bredvid Ostlänkens två tunnlar under Norrköping, en lösning som är för kostsam.

Markförlagda perronger

I en markförlagd lösning samlas resecentrumfunktionerna på båda sidor om stationen. Några gator behöver korsas planområde planskilt för att öka tillgängligheten för fotgängare och cyklister. Kollektivtrafiken dras planskilt över järnvägsspåren och angör en kollektivtrafiksterminal ovanför järnvägsperrongerna.

Skäl till avskrivning

Markförlagda perronger och järnvägsspår innebär att dagens järnvägsbarriär finns kvar (men längre norrut), varför problematiken med att binda ihop området norr om järnvägen med resten av staden kvarstår. Omfattande ytor krävs för planskilda korsningar för vägar och kollektivtrafik. Funktioner kopplade till resecentrum skulle behöva ta kvartersmark i anspråk.

5. BESKRIVNING AV PLANFÖRSLAGET

PLANENS HUVUDDRAG

Nya Staden ska vara en blandad stadsdel som är integrerad med Norrköpings innerstad. Stadsdelen ska byggas ihop med Norrköpings centrala delar och järnvägen ska lätt kunna passeras. Resecentrum och Drottninggatan tillför det liv och den kontinuitet som behövs för att uppfylla visionen om en levande, blandad stadsdel. Nya Staden ska på ett övergripande sätt anpassas till Norrköpings innerstads skala och identitet. Byggnader och infrastruktur ska planeras och anläggas så att en långsiktigt uthållig samhällsbyggnad uppnås.

I plankartan har järnvägens lokalisering utgått från Banverkets illustrerade linje som redovisas i Järnvägsutredning Ostlänken. Det innebär en nordlig dragning inom spårkorridoren för Ostlänken. En mer exakt lokalisering av järnvägen utkristalliseras då Banverket upprättar järnvägsplan för Ostlänken. Södra stambanan söderut kommer fortsättningsvis att finnas kvar och användas för gods- och pendeltågstrafik. Inom planområdet kommer Södra stambanan att behöva byggas om för att anpassas till Ostlänken och det upphöjda perrongläget.

NYA STADENS IDENTITET – EN ATTRAKTIV OCH MILJÖVÄNLIG STADSDEL

Nya Staden ska byggas på principer om ett långsiktigt hållbart samhälle, utifrån ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv. Nya Staden ska utmärka sig vad gäller arkitektur. Arkitekturen ska vara nyskapande, modern och uttrycksfull och anpassas till Norrköpings karaktär. I resecentrums och stadsparkens närhet finns utrymme för spektakulära byggnader.

Nya Staden ska också sticka ut vad gäller miljöteknik. Då omvandlingen sker från industri- till blandstad ska hela processen, från planritning till färdiga byggnader, präglas av en stark miljömedvetenhet. Staden ska byggas på ett sätt som innebär en låg förbrukning av ändliga resurser, både under byggande och vid drift. Något som också kan avspeglas i arkitekturen. Parametrar som kan vägas in och ses ur ett miljöperspektiv är exempelvis energi, transporter, materialflöden, vatten och avlopp, byggmaterial, markanvändning och markföroreningar. Nya staden har alla möjligheter att bli Norrköpings mest miljömedvetna, kulturellt rika och långsiktigt hållbara stadsdel.

BEBYGGELSE

Inriktning

- *Hög täthet och utmärkande arkitektur i resecentrums närhet*
- *Blandning av bostäder med olika upplåtelseformer, arbetsplatser, verksamheter, service, handel och kultur*
- *Norrköpings skala och identitet med en tydlig kvartersstruktur som utgångspunkt*
- *Funktionsblandning på kvartersnivå och ett finmaskigt gatunät bidrar till en levande och trygg stadsdel dygnet runt*
- *Nya Staden blir en fortsättning på innerstaden genom bl a nya kvarter längs Norra Promenaden*
- *Järnvägens barriäreffekt försvinner då gator tillåts passera under järnvägsbron*
- *Barnomsorg, skola och annan omsorgs- och utbildningsservice ska finnas då boendeunderlaget är tillräckligt stort.*



Variation i fasader, exempel från Stockholm, Köpenhamn och Rotterdam.



Södra Butängen ska rymma en blandad bebyggelse där kvarteren får olika karaktär beroende på läge. Det planeras för cirka 6000 boende och 6000 arbetande i stadsdelen. Stadsdelen planeras få ett finmaskigt nät av lokalgator med parker och torg utspridda vilket vid ett genomförande resulterar i en upplevelserik och intressant stad som uppmuntrar möten och intryck.

Blandningen av funktioner, t ex bostäder, handel och kontor, kan göras på olika nivåer. Eftersträvasvärt är att blanda olika funktioner på kvarternivå, men det kan också ske en funktionsblandning då olika kvarter inom ett och samma område får olika funktioner. För att uppnå målet om en blandad innerstad ska funktionsblandning inom kvarteren samt tredimensionell fastighetsbildning uppmuntras. På så sätt uppnås en fysisk blandning, vilket stärker upplevelsen av det urbana. Större enhetliga byggnadskomplex bör undvikas, förutom där sådana byggnader är lämpliga, mot Ståthögavägen och fasader mot järnvägen.

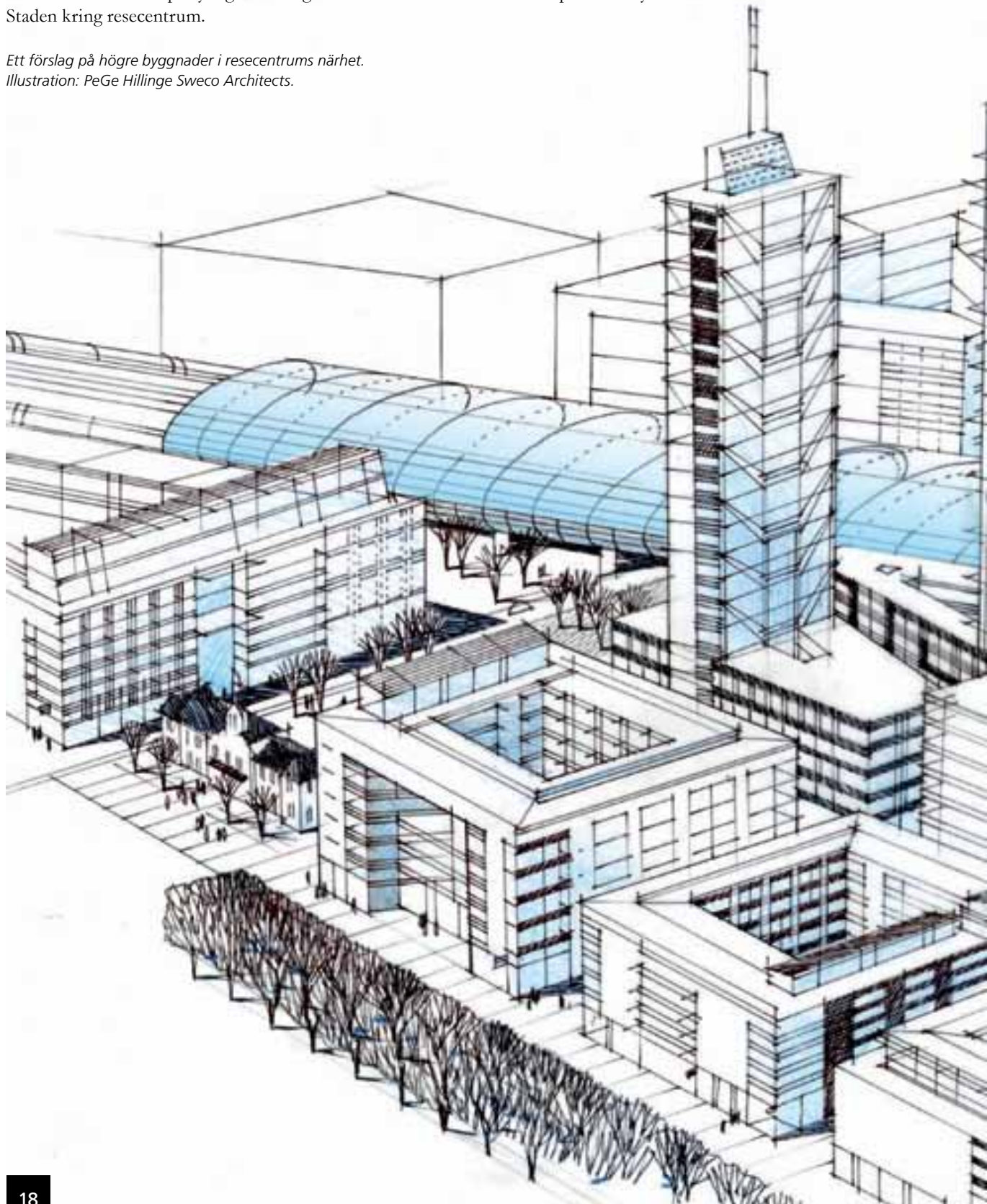
Fasaderna mot gatan bör skiktas i sektioner som bidrar till ett varierat uttryck. Långa monotona fasader ska undvikas. Ett verktyg för att skapa variation i bebyggelsen är att låta olika byggherrar bygga inom samma kvarter.

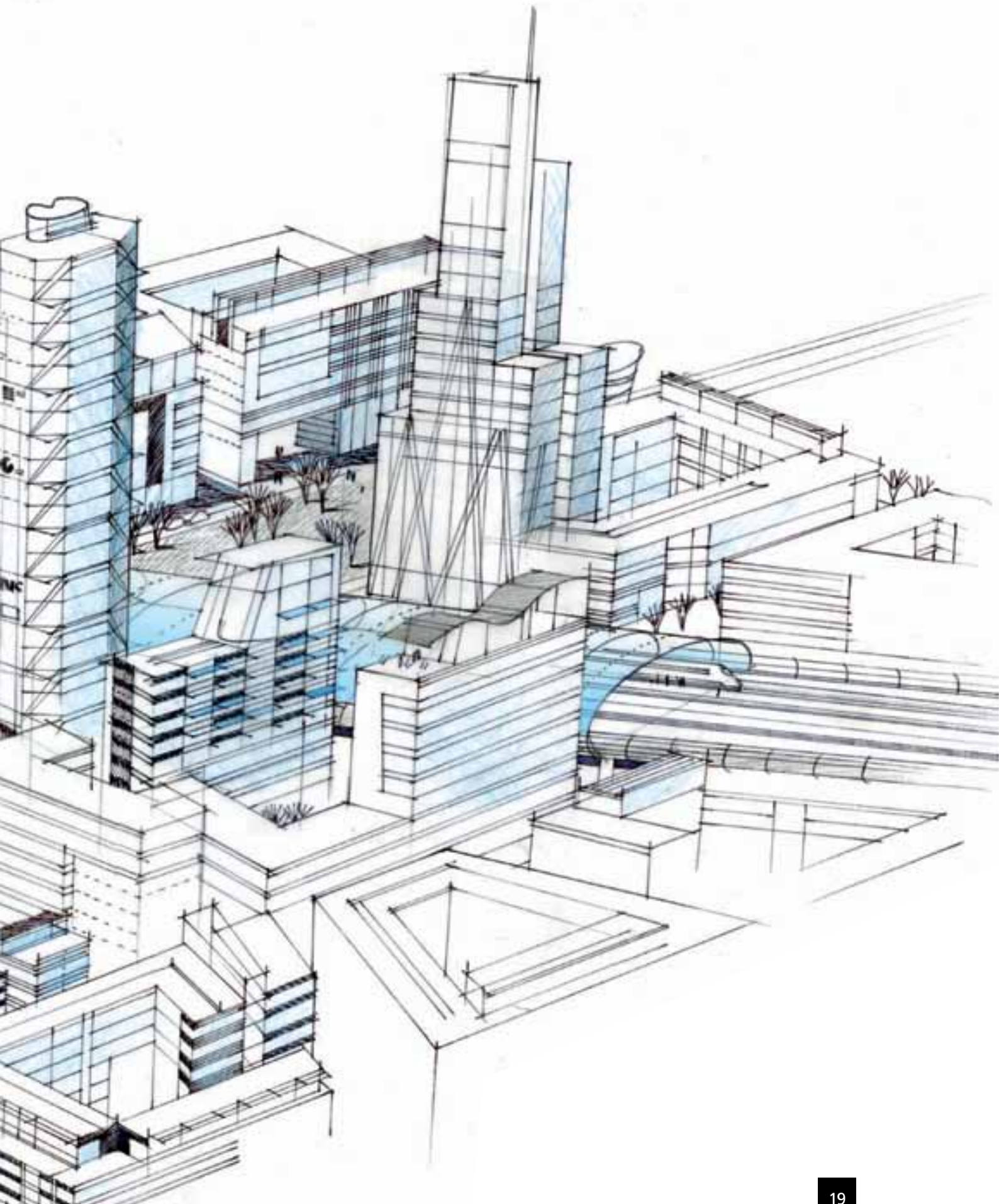
Blandkvarter på olika sätt; funktionsblandning inom byggnader, inom kvarter respektive mellan kvarter (Grått=bostad, vitt=kontor, orange=handel).



Högre byggnader kan tillåtas i de centrala kvarteren som ligger närmast resecentrum och Drottninggatans förlängning, i planområdets ytterkanter samt längsmed det centrala parkstråket. I exponerade lägen är det extra viktigt att bebyggelsen har höga arkitektoniska värden. Olika typer av utåtriktade verksamheter i gatuplan är önskvärt då ambitionen är att skapa tydligt offentliga och rörelseintensiva stråk och platser i Nya Staden kring resecentrum.

*Ett förslag på högre byggnader i resecentrums närhet.
Illustration: PeGe Hillinge Sweco Architects.*





En gradvis minskning av byggnadshöjder kan skapas längre bort från resecentrum där byggnaderna på ett naturligt sätt ändrar karaktär från att rymma kontor och liknande till att rymma en allt större andel bostäder med tydligare privata miljöer. Kvarteren bör ha större volymer mot de huvudgator som har högre trafikmängder. På så sätt skapas ett bullerskydd mot bostädernas gårdsmiljöer.

Den nya stadsdelen bör även kunna rymma bebyggelse med former som frångår de rätta vinklarna. Exempelvis bör byggnader som rymmer viktiga offentliga funktioner, som resecentrum, ges utrymme för en mera utmärkande arkitektur.

En variation i upplåtelseformer bör säkerställas och variation bör förekomma inom kvarter. Utöver variation i boendeformer bör även verksamheter på ett naturligt sätt integreras i samma kvarter som bostäder. Inkluderat i variationssträvandet är en spridning av olika former av verksamheter, för att än mer markera karaktären av innerstad. Kvarterstorleken ska utgå från vad som är typiskt för Norrköpings innerstad.

Markanvändning under och nära spåren

Markanvändningen under spåren behövs i första hand till resecentrum och trafikfunktioner kopplade till resecentrum, såsom tidsreglering av bussar, parkering, bilpool, cykelparkering och -uthyrning. Utöver resecentrumfunktioner finns det plats för service och handel under järnvägsbron. Entréer bör riktas mot området under järnvägsbron. Detta medför att området används av människor under en så stor del av dygnet som möjlig vilket ökar tryggheten i utrymmet under och nära spårområdet.

Markanvändning nära järnvägsspåren bör eftersträvas för att undvika det stora avståndet mellan järnväg och fasad som skyddsavståndet till järnvägen kan innebära. Nära resecentrumbyggnaden är det särskilt eftersträvansvärt att utnyttja marken effektivt.

Hur marken under och nära järnvägen ska och kan utnyttjas, och vilka krav som ska ställas på passagerarna, måste utredas vidare i det kommande arbetet.





Exempel på markanvändning under järnvägsspår (Berlin och Stockholm).
Foto Berlin: Martin Schmidt

VÄGNÄT OCH TRAFIK

Inriktning

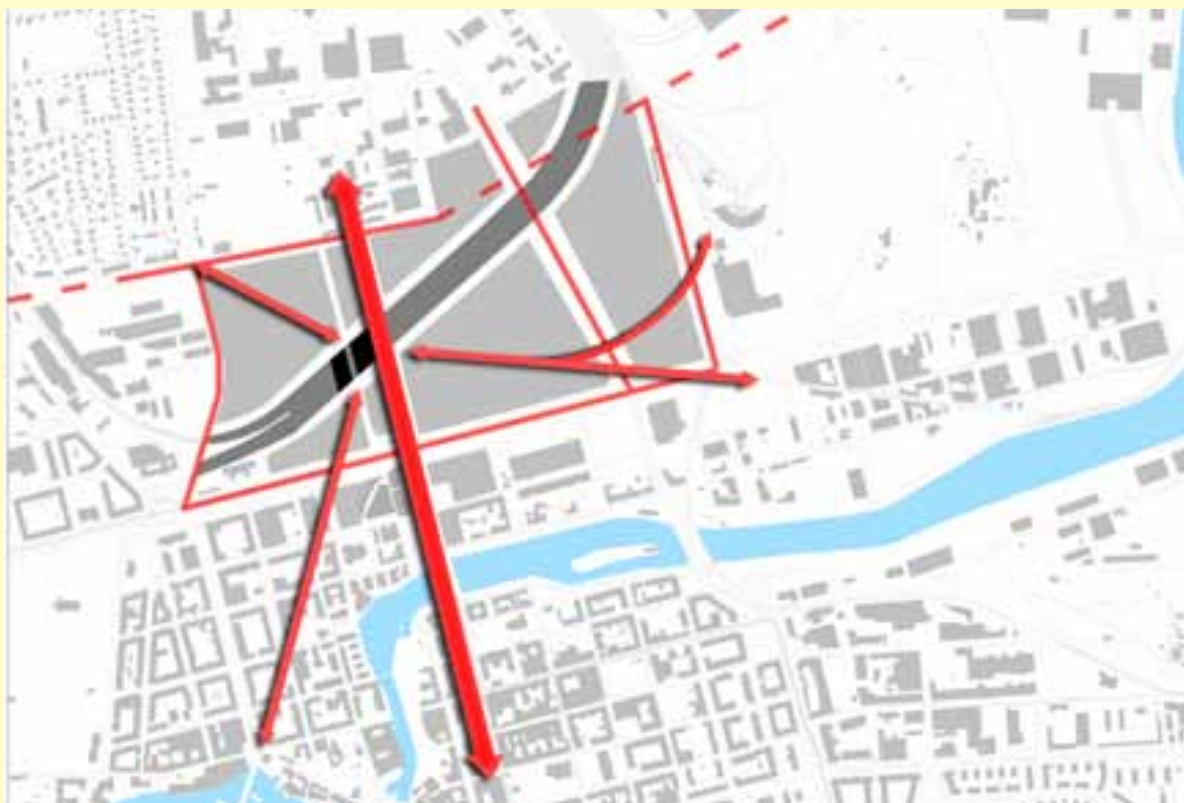
- Nya Staden blir en integrerad del av innerstaden genom att flera gator förlängs från staden norrut in i området och passerar järnvägen planskilt.
- Sammanhållna nät för gång-, cykel och kollektivtrafik är högst prioriterade.
- Resande till, från och inom Nya Staden och det framtida resecentrum ska underlättas för alla trafikslag, med tyngdpunkt på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Resecentrum ska bli en effektiv bytespunkt mellan olika resandeslag.
- God orienterbarhet och hög tillgänglighet (korta avstånd, säkra vägar och hög framkomlighet) till resecentrum.
- Biltrafiken ska angöra resecentrum i huvudsak norrifrån.
- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras för att skapa en jämställd och långsiktigt hållbar fysisk struktur.

Trafikförbindelser i och kring planområdet

Vägnätet ska dels knyta ihop Nya staden med Norrköping, dels understödja resecentrum med god åtkomst för samtliga trafikslag. Nya Staden ska bli en kompakt byggd stad med ett integrerat resecentrum. Här finns alla förutsättningar att skapa en stadsdel med begränsad andel biltrafik till förmån för kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik. Kollektivtrafikutbudet kommer att vara stort till och från resecentrum och de korta avstånden underlättar byten för fotgängare och cyklister.

Fredriksdalsgatan behöver anslutas till huvudgatunätet (Stockholmsvägen och Ståthögavägen) och Norrleden för att fungera som tillfart till och från den nya stadsdelen för lokal och regional fordonstrafik. Från Stockholmsvägen och Norrleden samt från Ingelstagatan sker tillfarten för huvuddelen av fordonstrafiken både till Nya Staden och till resecentrum. Fredriksdalsgatan får därmed funktionen av en ny länk i huvudgatunätet. Övriga gator i huvudgatunätet är Stockholmsvägen, Ståthögavägen och Norra Promenaden.

Drottninggatan har en unik funktion som sammanbindande länk mellan Nya Staden och Norrköpings centrala delar samt resecentrum. Drottninggatan ska vara en ren kollektivtrafik- gång-, och cykelgata norr om Norra Promenaden. På så sätt prioriteras Drottninggatan som huvudstråk för dessa trafikslag. Det är viktigt att kollektivtrafiken inte får en sämre framkomlighet jämfört med idag. Söder om Norra Promenaden bör Drottninggatans sektion ses över så att mer utrymme ges till fotgängare och cyklisterna.



Södra Butängen kopplas samman med omkringliggande stadsdelar och huvudgatunätet.

Banverket har som planeringsförutsättning att byten mellan trafikslag inom resecentrum ska klaras på tre minuter, en variabel som ställer stora krav bland annat på det kringliggande gatunätet. Då en majoritet av passagerarna med tåg angör resecentrum till fots eller på cykel måste dessa trafikslag prioriteras och ha gena och generösa stråk till och från resecentrum. Kollektivtrafiken måste också prioriteras eftersom längre resor inom och utanför Norrköping för bytande tågresenärer till stor del kommer att ske med buss och spårvagn. Den lokala kollektivtrafikens hållplatser måste förläggas under perrongerna om bytestiderna ska kunna klaras.

Södra Butängens interna gatunät, lokalgatorna, är först och främst till för de boende och arbetande i området, de som har ett mål längs just den gatan. På lokalgatorna, liksom andra gator, bör säkerhet och framkomlighet för gående vara dimensionerade. Det ska vara mindre attraktivt att åka bil genom Butängen via dessa gator, där också utformningen av gatorna ska bidra till en lägre hastighet för bil. Inom vissa kvarter kan det bli aktuellt med gångfartsgator.

Gatunätet är i mångt och mycket beroende av Ostlänkens och resecentrumets exakta lokalisering inom planområdet. Först när denna lokalisering är klarlagd kan

ett mer specifikt gatunät fastslås. I planförslaget redovisas därför ett ungefärligt lokalgatunät för att ge en fingervisning om kvartersstorlek och maskividd.

Färdmedelsfördelning

De framtida tågresenärernas fördelning på olika trafikslag till och från resecentrum kommer sannolikt att förändras jämfört med idag. Målsättningen är att ännu högre prioritet ska ges till fotgängare, cyklister och kollektivtrafik för att kunna minska antalet resor med bil. Om fler väljer att övergå till gång, cykel och kollektivtrafik i större utsträckning stöds en långsiktigt hållbar utveckling och vi skapar en mer tillgänglig stad utan onödiga trafikbarriärer.

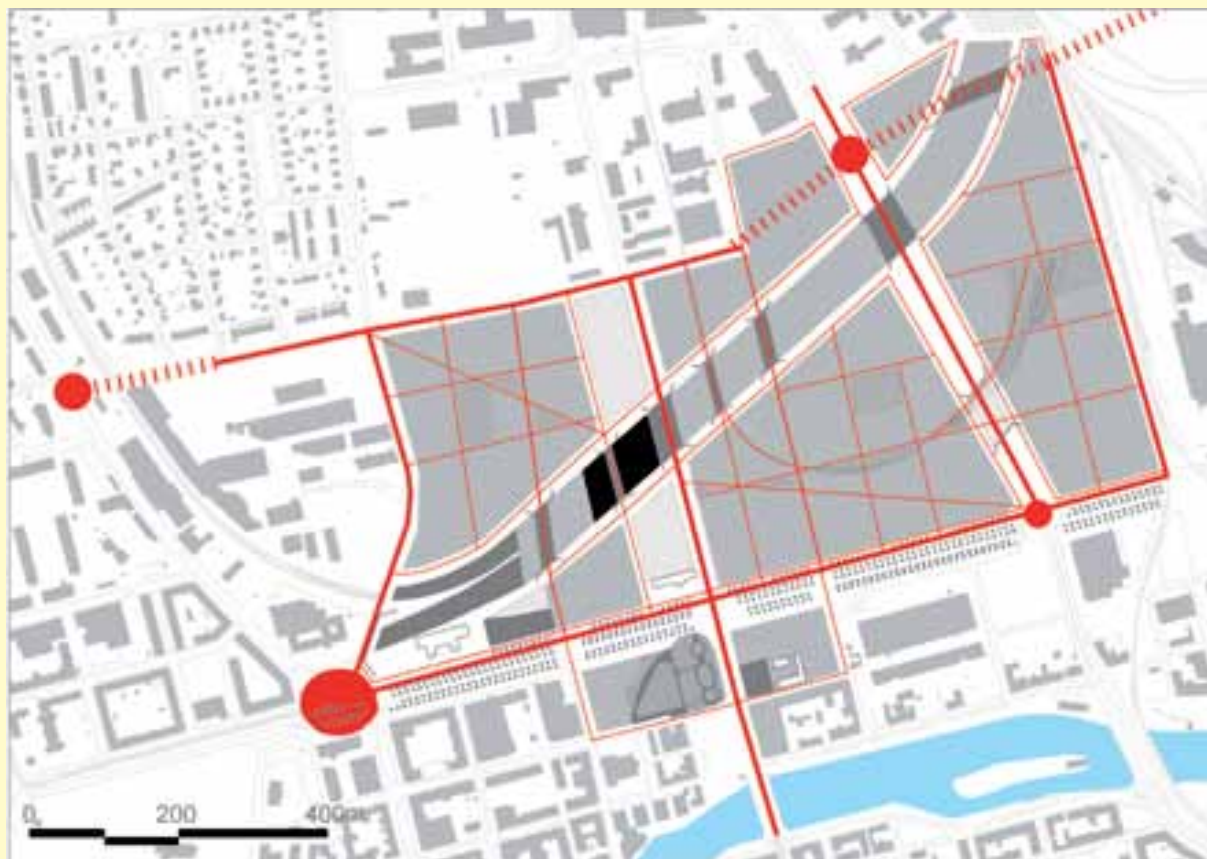
Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken ska ha ett finmaskigt vägnät och många förbindelser från resecentrum mot Nya staden och övriga Norrköping. Lokalgatunätets finmaskighet ska stödja en hög tillgänglighet för dessa trafikslag.

Både fotgängare och cyklister kräver en småskalighet längs färdvägen för att deras väg ska vara attraktiv, eftersom de färdas med en låg hastighet. Fotgängarna kräver stora ytor i området närmast resecentrum. Fotgängarnas väg bör vara genast av alla vägar, med bra kopplingar i alla riktningar. Cyklisterna behöver ytor för cykelparkering och separerade cykelbanor för en trygg och attraktiv trafikmiljö.

Huvudcykelstråk (i enlighet med kommunens cykelplan) blir Fredriksdalsgatan, Ingelstagatan, Ståthögavägen, Drottninggatan och Norra Promenaden och Jungfrugatan. På dessa gator ska separat cykelbana finnas. Längs Norra Promenaden saknas idag cykelbana på den norra sidan. Det är viktigt att skapa generösa gång- och cykelbanor på båda sidor om huvudgatunätet.

Diagonala gator från resecentrum mot Lagerlunda respektive Saltängen möjliggör framtida kopplingar. Ett stråk längs ett industrispårs gamla draging sammankopplar staden med det framtida rekreationsområdet i Johannesburg.



Princip för gång- och cykelvägnätet. De röda linjerna visar gator med separata gång- och cykelba-

Passage järnvägen och entréer till perrongerna

En upphöjd järnväg möjliggör en förlängning av lokalgatorna, som då kan passera planskilt under järnvägen. Alla lokalgator ska vara till för fotgängare och cyklister. De viktigaste är Vattengränd, Hotellgatan, Drottninggatan och Godsgatan, men det finns också möjlighet att förlänga ytterligare lokalgator under järnvägen. Korsningen Fredriksdalsgatan/Ståthögavägen förläggs norr om järnvägen och anslutningen vidare till Norrleden går under järnvägen innan järnvägsbron börjar sänkas.

Det blir möjligt att skapa direktanslutning till perrongerna med hissar och trappor upp från Vattengränd, Drottninggatan och Hotellgatan/resecentrumbyggnaden.

Kollektivtrafik

År 2030 har trafiken i stomlinjenätet utökats i förhållande till idag. Målsättningen är att de bussar och spårvagnar som trafikerar stomlinjenätet ska ha en högre turtäthet med bestämda tidsintervall för att öka antalet resande med kollektivtrafiken. En bra fungerande kollektivtrafik ska vara pålitlig, ha bestämda linjer utan avvikelser och hålla tidtabellen. Detta innebär att den måste prioriteras i särskilda stråk, till förmån för den övriga fordonstrafiken.

Det nya resecentrumet kommer att ha en central roll i Norrköpings framtida kollektivtrafikssystem, här angör höghastighetståg, pendeltåg, spårvagnar, tätortsbussar, fjärrbussar och landsbygd-bussar som trafikerar andra orter i och utanför kommunen. De olika kollektiva transportslagen kommer antingen att passera resecentrum eller ha det som slutstation.

Pendeltågen kommer i framtiden att ha fler stationer längs Södra stambanan och antalet resenärer kommer att öka kraftigt. Norrköpings stads stomlinjer kommer att ha utökats, både med spårväg och med buss. Stomlinjerna har tätast tidtabell och trafikerar olika delar av Norrköpings stad och resecentrum. Tätortsbusslinjer med regelbundna tidtabeller kommer att finnas som lokalt kompletterar eller stödjer stomlinjerna. Landsbygds- och fjärrbussar trafikerar andra orter i och utanför kommunen samt landsbygden med glesare tidtabeller mitt på dagen.

Målsättningen är att all tätortstrafik, samt landsbygdsbussar och långfärdsbussar i den mån det går, ska angöra resecentrum rakt under järnvägen. Det är viktigt att den lokala kollektivtrafiken prioriteras eftersom den kommer att ha mycket hög turtäthet och många resenärer. Långfärdsbussar till andra län ska angöra nära resecentrum. Bussar kan tidsreglera under eller i närheten av järnvägsbron, nära resecentrum.

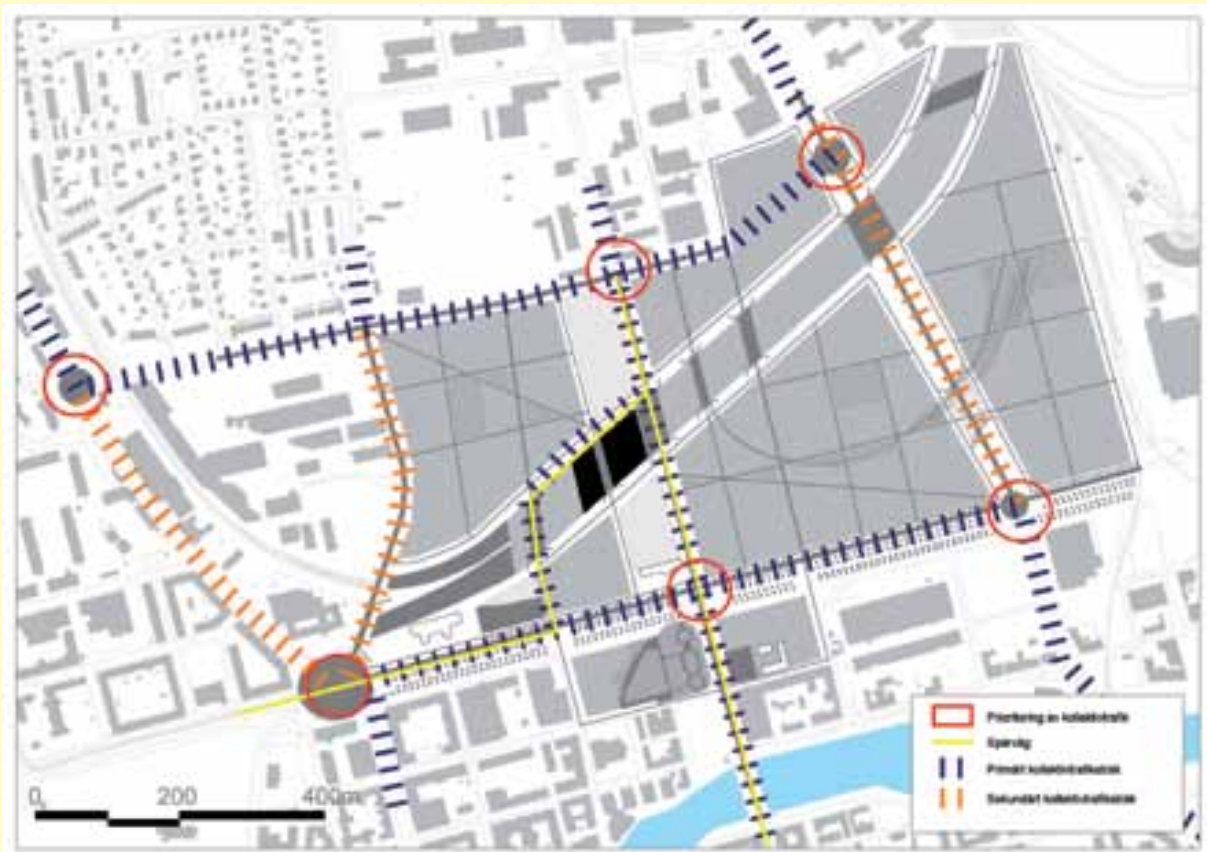
Prioriterade stråk

Kollektivtrafik ska kunna prioriteras på Norra Promenaden, Drottninggatan, Fredriksdalsgatan, Östra Promenaden, Kungsgatan, Ståthögavägen, Stockholmsvägen och Ingelstagatan genom fysiska åtgärder. Det kan exempelvis behövas fler kollektivtrafik-körfält jämfört med idag. Åtgärder måste också till i ett antal korsningar (se kartbild bredvid) för att prioritera kollektivtrafikens tillgänglighet. Det är viktigt att kollektivtrafiken ges högre framkomlighet jämfört med idag för att turtätheten på stomlinjerna ska kunna öka samt för att de ska klara av att hålla tidtabellerna.

De primära kollektivtrafikstråken har tät turtäthet under hela dagen. Dessa stråk ska korsa resecentrum. De sekundära kollektivtrafikstråken behöver inte angöra resecentrum, utan dessa stråk används för förstärkningslinjer (direktbussar) som går från bostadsområden till exempelvis sjukhus eller skolor.



Exempel på kollektivtrafikstråk (Hammarby Sjöstad).



Principbild över kollektivtrafikstråk. Ringarna symboliserar vilka korsningar där åtgärder måste till för att prioritera kollektivtrafiken. Val av kollektivtrafikstråk norrifrån avgörs i kommande planering.

Spårväg

Spårlinjerna som idag angör strax söder om stationen ska angöra resecentrum rakt under perrongerna. En framtida spårvägsdragning norrut mot Ingelsta är möjlig på Drottninggatan. För att åstadkomma en förlängning av spårvägen kan nuvarande stationsbyggnadens tillbyggnad komma att påverkas. För att kunna bygga ut spårvägen etappvis kan någon typ av vändspår eller slinga komma att behövas i den norra delen av Drottninggatan och eventuellt del av parken.

Bil och bilparkering

Biltrafiken består av både person- och varutransporter. Det vägnät som biltrafiken använder kan vara grovmaskigt. Bilarna kräver parkeringsyta för arbetande, besökare och resenärer i södra Butängen respektive resecentrum. Antalet bilar som bostäder, verksamheter och resecentrum i södra Butängen kommer att alstra när området är utbyggt ökar jämfört med trafiken som alstras där idag. För att minska genomfartstrafik är inte alla lokalgator sammankopplade med huvudgatunätet.

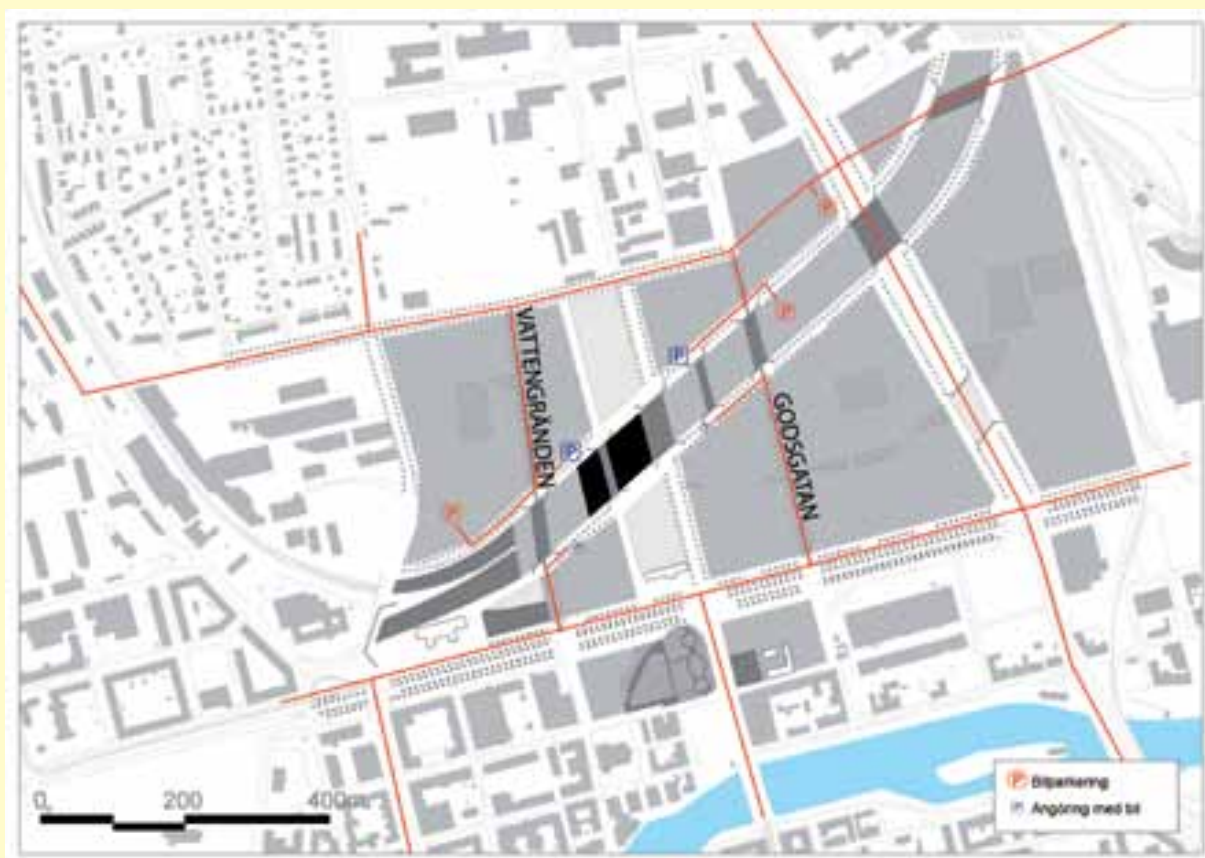
Huvuddelen av hämtning och lämning sker norrifrån. All bilparkering, förutom korttidsparkering,

ska anordnas norr om järnvägen. Det innebär att parkeringshus för resecentrums räkning endast kommer att finnas norr om järnvägen. Det finns möjlighet för biltrafik att passera under spårområdet på en eller flera gator, förutom Ingelstagatan och Ståthögavägen, om behov uppstår.

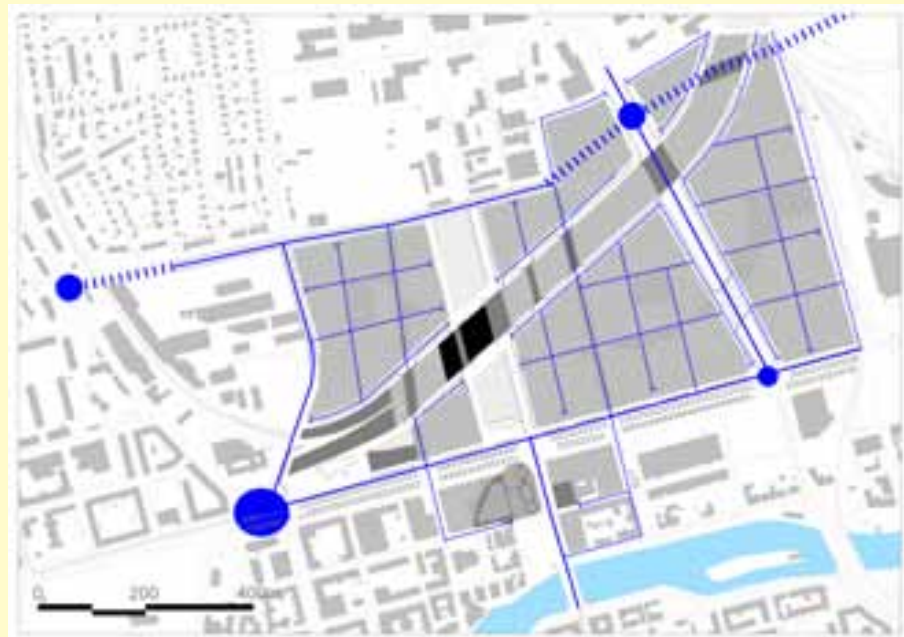
Boende- och arbetsplatsparkering bör ordnas på kvartersmark, under mark eller i byggnaderna för att inte inkräkta på gårdsmiljöerna. Parkeringshus kan anordnas i anslutning till Fredriksdalsgatan, Vattengränd och Godsgatan norr om järnvägen. Övriga parkeringsmöjligheter ska finnas i gatumiljön på Vattengränd, Godsgatan och övriga lokalgator.

Rangerbangården och godsspår

Dagens rangerbangård flyttas inför byggnation av Ostlänken eftersom bangården skärs av och förlorar koppling till Södra stambanan. Ostlänkens nya järnvägsspår innebär att nya kopplingar för södra Hamnspåret, norra Hamnspåret och Händelöspåret måste skapas. Södra Hamnspåret måste flyttas österut för att hamna öster om Jungfrugatans förlängning.



Princip för angöring och parkering vid resecentrum via Vattengränd och Godsgatan. Parkering i anslutning till Vattengränd och Godsgatan norr om järnvägen och Fredriksdalsgatan. Röd parkeringssymbol långtidsparkering, blå parkeringssymbol angöring, taxi och färdtjänst.



Princip för bilvägnätet. Blå linjer symboliserar vägar och gator där bilar bör få köra.

GRÖNSTRUKTUR, GATOR OCH ANDRA OFFENTLIGA MILJÖER

Inriktning

- Parker med hög kvalitet i och nära södra Butängen. Stråk till större grönområden
- De offentliga miljöerna ska vara platser för möten och avkoppling, rörelse och aktivitet
- Trygghet i det offentliga rummet
- Trädplanterade gator tillför en visuell, upplevelsemässig och renande effekt
- Den centrala stadsparken ska vara en multipark för möten och aktivitet
- Vatten ska finnas synligt i stadsdelen
- Ingen ska ha längre än 300 meter till en park eller grönområde
- Parker och torg ska vara tillgängliga för alla, utan kommersiella krav på besökarna

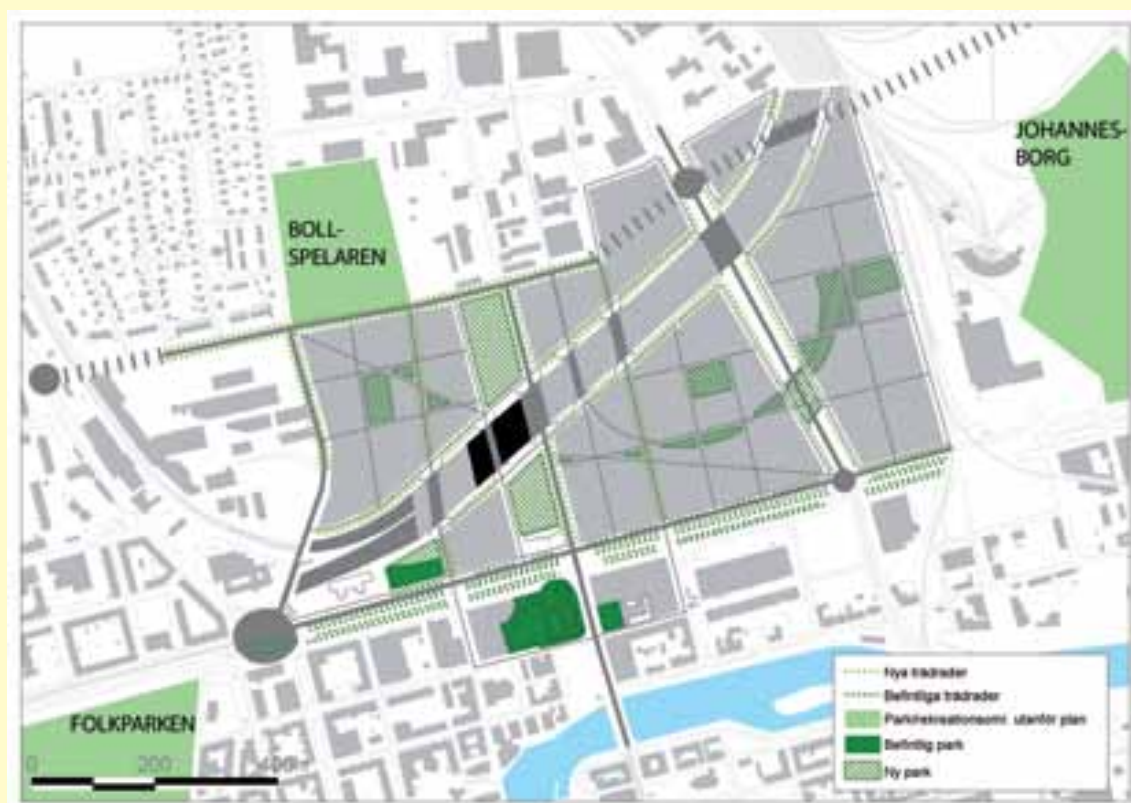
Tillgång till park- och rekreativmiljöer

Parktillgången i Nya Staden blir sammantaget god med ett avstånd som är mindre än 300 meter från samtliga kvarter till en park eller ett grönområde. Det innebär att var man än befinner sig i södra Butängen når man en parkmiljö eller ett grönområde inom fem minuters gångväg. De parkmiljöer som skapas i Nya Staden är den nya centrala stadsparken och minst tre nya lokalparker. Områden utanför planområdesgränsen som är viktiga ur rekreativsynpunkt är idrottsplatsen i kvarteret Bollspelaren, grönytorna kring Johannesborgsruinen samt Folkparken. Av dessa är det bara Folkparken som idag används som park, men de övriga har potential till vidareutveckling så att också de får högre vistelsevärden. Hur exempelvis grönområdena kring Johannesborgsruinen ska utvecklas utreds inte inom ramen för denna plan. En tanke är dock att området bland annat ska kunna användas för skolors och förskolors utevistelse och pedagogiska verksamhet. Parker och torg ska vara tillgängliga för alla, utan kommersiella krav på besökarna.

Rekreativstråk

Planförslaget innebär att det skapas sammanhängande rekreativstråk¹ till andra angränsande parkområden. Detta åstadkoms genom att låta vissa gator gå under järnvägen (eller över: Ingelstabron) och med hjälp av en gestaltning med träd och växter i

gatumiljön. Viktiga stråk för gång och cykel är diagonalerna som skapar genare vägar mellan resecentrum och Lagerlunda respektive resecentrum och Saltängen. Ett annat viktigt stråk är gång- och cykelvägen längs ett bevarat järnvägsspår i Butängen. Detta stråk ska tydliggöra kopplingen till Johannesborgsruinen, visuellt och fysiskt. Det visar också en del av Butängens historia och det skapas många offentliga platser längsmed det. Detta ger en särprägel till området och tillfälle att designa intressanta mindre park- och torgmiljöer för möten.



Planerade och befintliga parker, torg och rekreationsområden inom och utanför planområdet.

Den centrala stadsparken

Den stora tillgången på grönstruktur inom planområdet blir den nya stadsparken. Den ligger på en för hela staden välintegrerad plats som man lätt når från olika håll. Den nya stadsparken har starka kopplingar till Carl Johans park i sitt centrala läge vid en knutpunkt för resande. Den sammanbinder dessutom det nya och det gamla resecentrumen, något som gärna får avspeglas i den kommande gestaltningen. Sambandet mellan den norra och den södra delen av stadsparken (norr och söder om järnvägen) kan också synliggöras vid resecentrum. Stadsparken har alla förutsättningar att naturligt fyllas av liv i och med närheten till Drottninggatan och resecentrum. Denna park bör skapas i ett tidigt utbyggnadsskede för att tillföra nya värden och höja attraktiviteten i området, både för boende och arbetande i området. Det är särskilt viktigt med tanke på att inga gröna områden finns inom Butängen idag. Det är av stor vikt att mycket omsorg läggs på gestaltningen av denna park som kommer att bli både Nya Staden och resten av Norrköpings nya gröna pärla med en bra blandning av olika funktioner för att tilltala olika brukargrupper. Till stadsparken ska man kunna gå för att uppleva folkliv, ha picknick eller besöka en uteservering, åka skateboard, för lek- och bollspel eller bara sitta i solen och uppleva blomsterprakt.

¹Med rekreationsstråk menas i detta avseende attraktiva gång- och cykelvägar som leder till eller passerar park- eller rekreationsområden.



Det är viktigt att den centrala stadsparken får en blandning av olika funktioner och uttryck. Bilden ovan visar ett principförslag.

Vatten i olika former i parkstråket skulle tillföra höga värden, såväl estetiskt, miljömässigt som funktionellt. Dels kan dagvattenhanteringen göras synlig och dels kan fontäner, vattenspeglar och bassänger användas för konst, bad och skridskoåkning.

Lokalparker och torgytor

Lokalparkerna ska finnas på de platser i södra Butängen där det är längre än 300 meter till den stora stadsparken. En lokalpark ska vara minst 0,3 ha stor och ha entréer som direkt ansluter till gångfartsanpassade lokalgator. På så sätt blir parkerna lättillgängliga. I dessa mindre parker ska det finnas möjligheter till lek såväl som rofylldhet, att sitta i solen och uppleva prydnad, exempelvis i form av konst eller blomsterprakt. Parkerna kan också till viss del utformas som torg.

Utöver de tre nya lokalparkerna har den nuvarande järnvägsbron över Ståthögavägen markerats med park/torg-symbol i plankartan. Denna bro kommer att bli en viktig länk över Ståthögavägen och i framtiden bör möjligheterna att omgestalta den ses över.

Ett par mindre platser uppstår i diagonalernas skärning med lokalgatorna och i stråket mot Johannesburg. Dessa platser bör vara torgliknande offentliga rum med gröna inslag utan större byggnader.

Bostadsgårdar

Utöver de allmänna, offentliga parkmiljöerna kommer gårdsmiljöer att utgöra ett tillskott i den gröna miljön. Dessa kommer att ligga på kvartersmark och kommer således inte vara allmänna, men utformningen av gårdarna bör tillföra den typen av vistelsevärden som de större parkerna inte har.

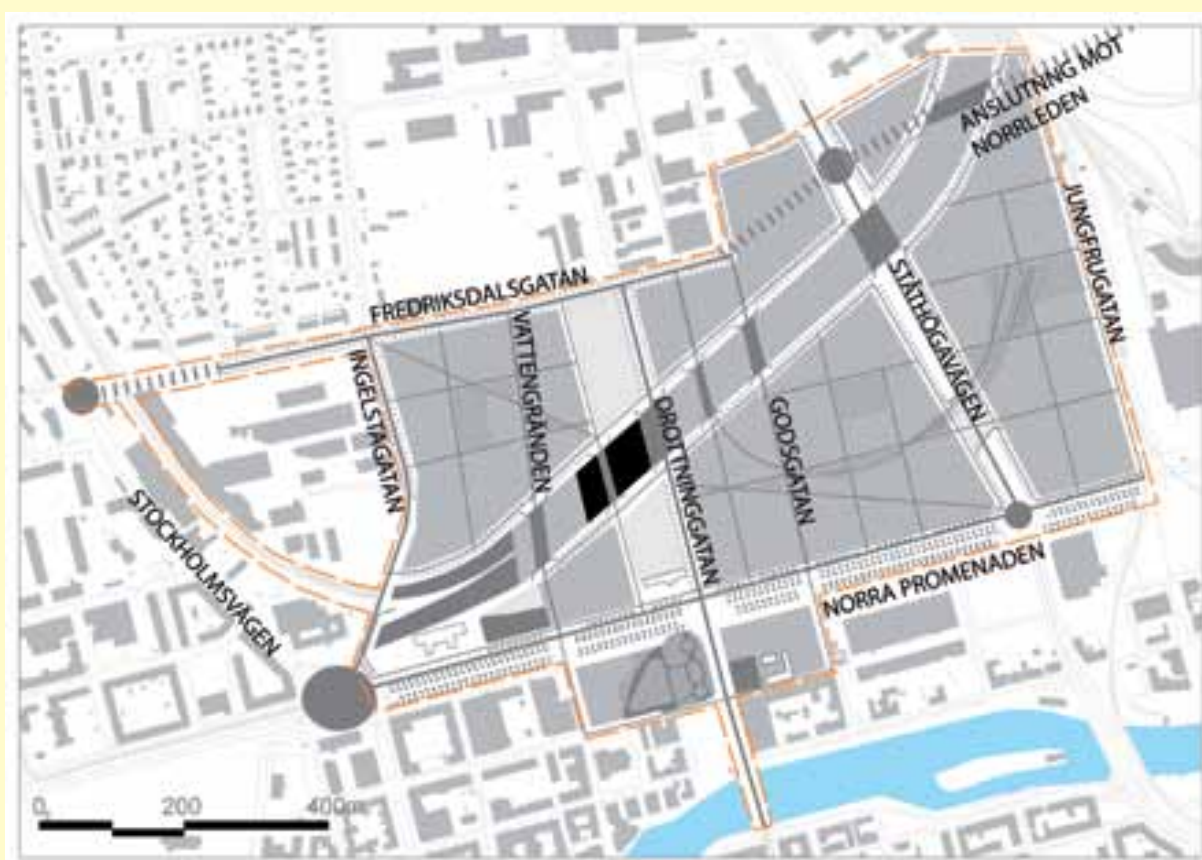
Att anlägga gröna tak och väggar är ett sätt att både få bättre lokalklimat och vackra utsikter från höga hus. Dessutom kan det bidra till att ta hand om en del av dagvattnet.



Exempel på park- och torgmiljöer.

Gatu- och vägmiljöer

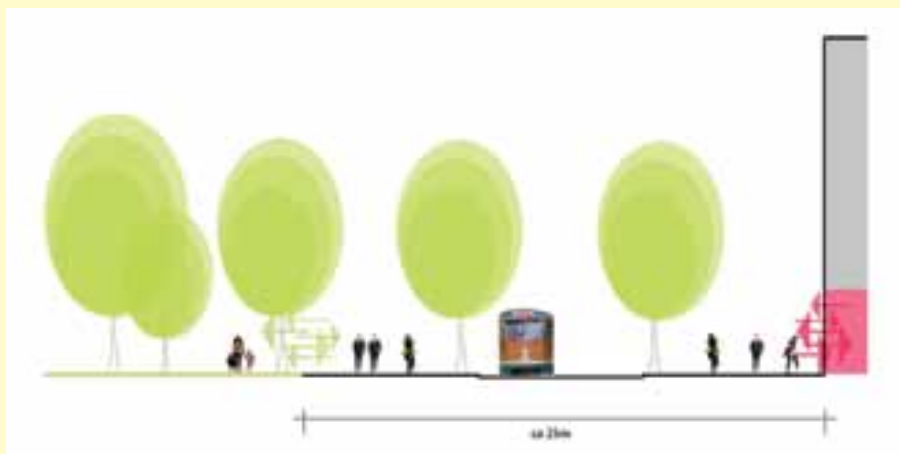
Gaturummen har flera betydelser i staden. De är dels stråk för att transportera sig, till fots, med cykel, med kollektivtrafik eller bil. De är också platser för möten och entréer till verksamheter och bostäder. Hur varje gata är utformad måste anpassas efter den specifika gatans funktion i staden. De stora gatorna – huvudgatorna, kommer att vara till för många trafikslag och högre andel biltrafik än de mindre lokalgatorna. Här ges några exempel på hur gatu- och vägsektioner skulle kunna utformas i Nya Staden.



Plankarta med gatunamn.

Ståthögavägen är en del av Norrköpings övergripande huvudgatunät. Den är idag en väg där bilarna dominerar, men även ett huvudcykelstråk går längsmed den. Planförslaget bygger på att det skapas mindre gaturum för framför allt gång och cykel till de nya kvarteren på båda sidor om Ståthögavägen. Att skapa parallella gaturum längsmed Ståthögavägen innebär att ett luftigt gaturum skapas mellan fasaderna, vilket mildrar de negativa effekterna av trafikens buller och utsläpp.

Drottninggatan är en lokalgata för gång, cykel och kollektivtrafik norr om Norra Promenaden. Den är det enskilt viktigaste stråket för att ta hand om flöden till och från resecentrum för dessa trafikslag. Det kommer att finnas hållplatser för kollektivtrafiken, både bussar och spårvagnar, rakt under perrongområdet.



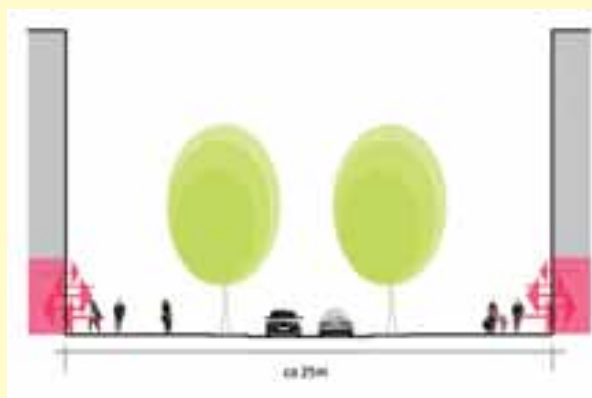
Förslag på gatusektion för Drottninggatan norr om Norra Promenaden. Illustration: SpaceScape

”Järnvägsgata” (gata längs spårområde). En typ av lokalgata där skyddsavståndet på båda sidor om järnvägen används som rörelsestråk och parkering. Järnvägsgatornas utformning kan variera, i synnerhet om bebyggelse byggs närmare järnvägsbron. Gatan ska inte fungera som en genomfartsgata för biltrafik tvärs genom området.

Ingelstagatan är en lokalgata med en uppsamlande funktion och **Fredriksdalsgatan** blir en ny länk i huvudgatanätet. De bör vara utformade för alla trafikslag och kunna ta större mängder bilar än de mindre lokalgatorna inom Butängen. Kollektivtrafiken ska här prioriteras eftersom de båda gatorna är kollektivtrafikstråk.

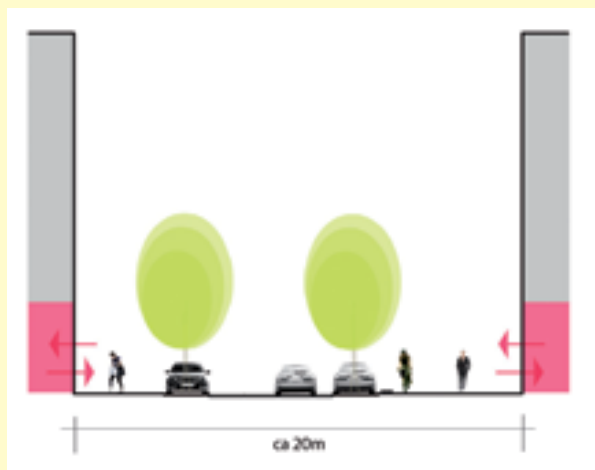


Förslag på gatusektion för gator längs den upphöjda järnvägen. Längst till höger i sektionen syns järnvägsbron med underliggande verksamheter. Illustration: SpaceScape



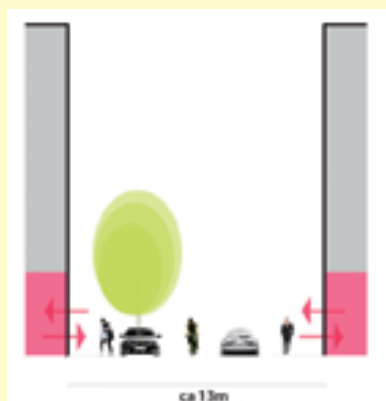
Förslag på gatusektion för Ingelstagatan/Fredriksdalsgatan. Illustration: SpaceScape

Godsgatan och Vattengränd är lokalgator som är särskilt viktiga eftersom de är förlängningar av stadens gatunät. De har en extra bred sektion jämfört med övriga lokalgator för att de dessutom kommer att leda biltrafiken till och från resecentrum och ha särskilda cykelkörfält och extra breda gångbanor.



Förslag på gatusektion för Vattengränd/Godsgatan.
Illustration: SpaceScape

Övriga lokalgator inom Nya Staden ska utformas för ett samutnyttjande mellan olika trafikslag.



Förslag på gatusektion för lokalgator.
Illustration: SpaceScape





*Visionsbild från en av de mindre lokalgatorna i Butängen mot Johannesborgsruinens torn.
Illustration: Semrén och Månsson.*





*Visionsbild Godsgatan, vy från Butängen söderut.
Illustration: Semrén och Månsson.*

RESECENTRUM

Resecentrumets lokalisering är beroende av järnvägsanläggningens placering i Nya staden. Den nya stationsbyggnaden kommer att ligga centralt i den nya innerstadsdelen. Resecentrumbyggnaden kan byggas rakt under perrongerna samt på sidorna och över järnvägen.

Inriktning

- *Prioriterade trafikslag är fotgängare, cyklister och kollektivtrafik*
- *Resecentrum ska integreras i stadens liv och barriäreffekten av järnvägen hävas*
- *Trygghet i det offentliga rummet*
- *Hög täthet vid resecentrum för ett rikt utbud av verksamheter, service och handel*
- *Mycket snabba och enkla byten mellan trafikslag*



Inspirationsbild resecentrum (Berlin). Foto: Martin Schmidt

Ungefär mitt i planområdet och Nya staden ligger resecentrum som en nod i kommunikationsnätet vilket medför att stationen får en mycket god tillgänglighet. Resecentrum med närområde kommer att användas av stora mängder resenärer och på generösa gång- och cykelbanor kommer fotgängare och cyklister att röra sig mellan målpunkter i Nya staden och resecentrum samt övriga Norrköping.

Drottninggatan är det viktigaste stråket mellan centrum och resecentrum och här angörs och lämnas resecentrum av merparten av fotgängare, cyklister och kollektivtrafiksresenärer. Mot Drottninggatan förläggs resecentrumets huvudentré för att uppnå maximal tillgänglighet och tydlighet. Genom, eller nära, resecentrum anläggs passager mellan nya stadens norra och södra delar.

Den enskilt viktigaste funktionen för Norrköpings resecentrum är att resenärer ska ha korta bytestider mellan olika färdmedel. Vidare ska det vara enkelt och smidigt att ta sig till och från resecentrum oavsett färdmedel. Resecentrum ska dimensioneras för att klara rusningstrafik på morgonen och fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras före andra trafikslag i och runt om stationen. Resecentrumet innehåller service för resenärer, kommersiell service och konferens- och mötesmöjligheter. En mycket viktig service i resecentrum är bil- och cykeluthyrning samt att bilpool finns att tillgå. Även möjlighet att köpa en cykel och få service av cyklar bör finnas i eller nära resecentrum.

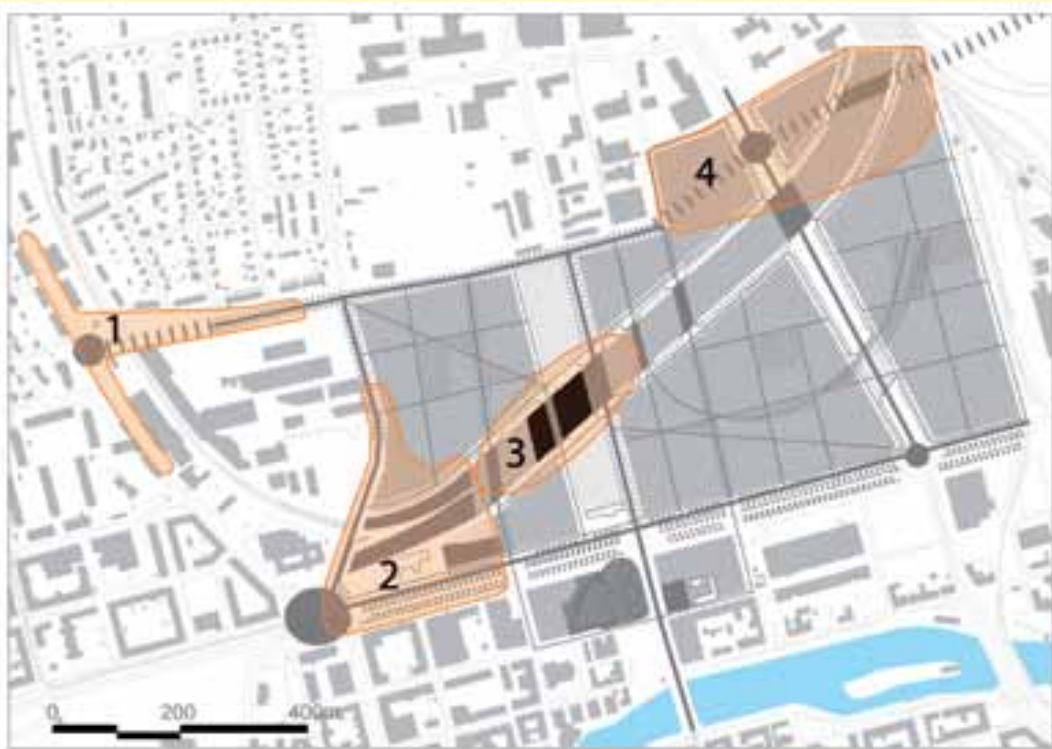
Norrköpings resecentrum blir en entré till Norrköping och Nya staden genom sin funktion. Resecentrumet ska ha en utmärkande och högkvalitativ arkitektur.

Det genomgående kollektivtrafikstråket får en central position i Nya staden med resecentrum som en självklar nod där buss- och spårvagnstrafik samlokaliseras i en gemensam terminal. Kollektivtrafikterminalen ska vara integrerad med övriga resecentrum och ha bra anslutningsmöjligheter med övriga delar av södra Butängen och resterande Norrköping.

Cykelparkeringar förläggs mycket nära resecentrumets entréer. Flest parkeringsplatser för cyklar ska finnas vid huvudentrén och nära plattformar för pendeltåg och de ska ha direktanslutning till stadens cykelnät. Taxi, övrig bilangöring, färdtjänst och viss korttidsparkering ska angöra i huvudsak norrifrån och ha bra tillgänglighet till resecentrumets entréer. Långtidsparkering förläggs längre bort från resecentrumet med mycket god tillgänglighet till Nya stadens och Norrköpings huvudgatunät. En upphöjd järnvägslösning medför att ytor under järnvägsbron kan användas för kollektivtrafikterminalen och andra funktioner.

UTREDNINGSSOMRÅDEN

Inom planområdet finns några områden med frågor som inte fullt ut får en lösning i denna plan, utan behöver utredas vidare. Det handlar bland annat om viktiga kopplingar för vägnätet mellan Nya staden och resten av Norrköping som behövs för att matning av trafik till resecentrum och stadsdelen ska fungera så bra som möjligt.



Utredningsområden

1. Stockholmsvägen/Fredriksdalsgatan

För att Fredriksdalsgatan ska kunna anslutas till Stockholmsvägen måste en ny planskild koppling med järnvägen skapas. Det innebär en höjning eller sänkning av Stockholmsvägen före och efter planerad korsningspunkt. En alternativ lösning för att inte behöva göra så stora förändringar av Stockholmsvägen kan vara att låta den nya Fredriksdalsgatebron göra en sväng. Oavsett lösning kommer det antagligen att behövas justeringar av Stockholmsvägen som kan komma att påverka intilliggande fastigheter.

2. Sydvästra delen

Här finns flera problemställningar som behöver utredas. Om Södra stambanan ska passera under Ingelstagatan och under Fredriksdalsgatan/Stockholmsvägen krävs en ombyggnation av Ingelstabron och Ingelstagatan. Det handlar om en höjning av bron/gatan vilket också påverkar gator och fastigheter vid Norrtull. Det är viktigt att vidare utreda framtida karaktär och innehåll i denna del av planområdet. Möjligheten att bygga stad vid Norrtull över järnvägen för att undvika öppna hål i stadsrummet bör beaktas.

En annan frågeställning i den sydvästra delen av planområdet är järnvägsrampen. Hur ser det ut där järnvägen sänks från bro ner till tunnel? Öster om Vattengränd kan utrymmet under järnvägsbron kapslas in. Vad kan det utrymmet användas till och hur ska ytorna längs rampen gestaltas? Ett förslag är att järnvägsparken utvidgas och möter upp mot järnvägsrampen på den södra sidan.

3. Resecentrum

Området närmast runt perrongerna och själva resecentrum är också föremål för vidare utredning. Det planeras en internationell arkitekttävling tillsammans med Linköpings kommun där resecentrum med närområde kommer att ingå. I denna fördjupning av översiktsplanen föreslås resecentrumbyggnaden lokaliserats till ett område centrerat under perrongerna. Perrongläget är dock inte fastlagt ännu, det görs först i järnvägsplan för Ostlänken.

4. Fredriksdalsgatan/Ståthögavägen/Norrleden

Fredriksdalsgatan ska anslutas till Ståthögavägen i en ny korsning. En ny anslutningsväg från Ståthögavägen vidare mot Norrleden behövs också. Dragningen av Fredriksdalsgatans östra del, läget för korsningen vid Ståthögavägen och den nya anslutningsvägen till Norrleden (Hanholmsvägen) är inte utredd i detalj. Det finns dock trafiksäkerhetsmässiga fördelar med att lägga korsningen strax norr om järnvägsbron. Förlängningen mot Norrleden dras under järnvägen i en tunnel/vägport.

Både Ståthögavägens och Fredriksdalsgatans lutningar behöver genomgå mindre justeringar för att kunna mötas i en korsning med god standard. Den befintliga järnvägsbron strax innan Norra Promenaden behålls och fungerar som en viktig planskild länk mellan de östra och västra delarna av Nya staden, vilket Ståthögavägens lutningar norrut måste anpassas till.



Ett exempel på hur rampen vid Vattengränd skulle kunna gestaltas söder om järnvägen, som en förlängning av Stationsparken. I fonden syns polishuset. Illustration: Josef Erixon.

6. GENOMFÖRANDE

Innan Ostlänken byggs kan ett antal planeringsmässiga respektive fysiska satsningar vara möjliga eller t o m nödvändiga. Vissa av dem är mer eller mindre förutsättningar för att kunna genomföra byggnationen av Ostlänken. I arbetet som fortgår är kommunen beroende av ett nära samarbete med ett antal olika instanser och statliga verk för genomförandet.

PLANERINGSÅTGÄRDER

Följande lista är en uppräknig av planeringsåtgärder som vi idag ser behövs innan Ostlänken byggs, utan inbördes ordning. Under arbetets gång, efter denna plans antagande, kan fler planeringsuppgifter som måste genomföras bli aktuella. Listan får inte ses som fullständig och den kan komma att behöva revideras med tiden. Ingen ansvarsfördelning har gjorts bland åtgärderna.

- Planera och genomföra arkitekttävling för resecentrum med närområde
- Planera för ett i alla avseenden hållbart byggande, ett arbete inför detaljplanering
- Utredda dagvattenhanteringen för planområdet
- Upprätta detaljplaner parallellt med järnvägsplan, både i södra Butängen och i resten av kommunen där Ostlänken ska dras (se vidare Detaljplaner nedan)
- Genomföra fördjupade gestaltungsstudier och kulturmiljöanalys
- Ta fram detaljerade förslag på hur stråken till och från resecentrum bättre ska prioritera gång, cykel och kollektivtrafik (bl a Norra Promenaden och Drottninggatan) och häva barriäreffekten (Norra Promenaden)
- Utredda samtliga utredningsområden inom planområdet
- Ta fram mer detaljerade etappindelningar med tidsangivelser för utbyggnadsordningen i Butängen
- Ta fram förslag på infrastrukturprovisorier och trafikering under Ostlänkens byggande och Butängens omvandling
- Fördjupa buller- och riskutredningarna inför detaljplaner
- Utredda vilka typer av anläggningar/verksamheter som lämpar sig under järnvägsbron
- Utredda hur kollektivtrafiken bättre kan prioriteras och klara en markant ökning i staden och konsekvensbeskriv förändringen som byggandet av Ostlänken och ett helt nytt kollektivtrafiksystem innebär
- Utredda lägen för vändnings- och tidsregleringsplatser för bussar och spårvagnar

Den sista punkten är starkt kopplad till de åtgärdsförslag som finns för målår 2020 i Plan för biltrafikens och kollektivtrafikens infrastruktur (2009) som Tekniska kontoret tagit fram. Det handlar om hur biltrafik kan flyttas ut från stadens centrala delar och Mobility Management-åtgärder för att biltrafiken inte ska växa i den takt den gjort hittills (kan t ex vara riktlinjer för parkering och att stimulera cyklandet). Det handlar också om hur de stora lederna utanför innerstaden kan öka sin attraktivitet så att fler bilister väljer dessa istället för att belasta innerstadens gator samt allmänt att kollektivtrafikens attraktivitet behöver höjas genom bättre framkomlighet och högre turtäthet.

Konkreta förslag finns också med i ovan nämnda plan, däribland att Fredriksdalsgatan byggs ut mellan Stockholmsvägen i väster och Hanholmsvägen i öster i samband med utbyggnad av resecentrum och södra Butängen.

DETALJPLANER

De flesta nu gällande antal detaljplaner för olika delar av södra Butängen kommer att behöva bytas ut när Ostlänken och Nya Staden ska byggas. Nya detaljplaner behöver upprättas i samverkan med framtagandet av järnvägsplan för Ostlänken. De nu gällande detaljplanerna medger en markanvändning i huvudsak för industri. De nya detaljplanerna kommer att behöva medge en mer varierad markanvändning med stor inblandning av bostäder och kontor, parkmark och nya gator. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader (se karta kap. 8), parker och promenader behöver ges långsiktigt hållbara skyddsbestämmelser. Omlokaliseringar av berörda verksamheter i södra Butängen genomförs tillsammans med kommunen.

UTBYGGNADSORDNING

Utbyggnadsordningen anges här etappvis i mycket stora drag. De bygger på översiktsplanens intention att bygga Norrköpings stad inifrån och ut. Dessa tre övergripande etapper måste i genomförandefasen delas in i ytterligare deletapper.

Etapp 1 – innan och under det att nya järnvägssystemet byggs

Kardonbanan och godsbangården anläggs på Malmölandet, så att nuvarande godsbangård kan tas ur drift. Det nya järnvägssystemet och den nya resecentrumanläggningen byggs i södra Butängen. En stor del av nödvändig infrastruktur, såsom vägar och broar, kommer att behöva byggas i anslutning till att järnvägssystemet byggs ut. Här bland Fredriksdalsgatans sammankoppling med Stockholmsvägen i väst och Hanholmsvägen/Norrleden i öst. Det behöver säkerställas att södra Hamnen och tunglyftskranen Ivar har järnvägsförbindelse. Till allt detta kommer även provisoriska infrastrukturlösningar och byggnadsarbetsplatser behövas.

Parkstråket och till viss del omgivande kvarter bör anläggas i ett första skede för att tidigt skapa en helhet med det blivande resecentrumet. Drottninggatan förlängs norrut i den mån det går. Delar av det finmaskiga gatunätet kommer att byggas ut i anslutning med kvartersutbyggnaden. I enlighet med principen att staden byggs inifrån och ut kommer kvarteren söder om befintlig stambana bebyggas i ett första skede, vilket kan ske redan innan Ostlänken byggs. Arkeologiska undersökningar och efterbehandling av förorenad mark kan behövas innan kvarteren omvandlas.

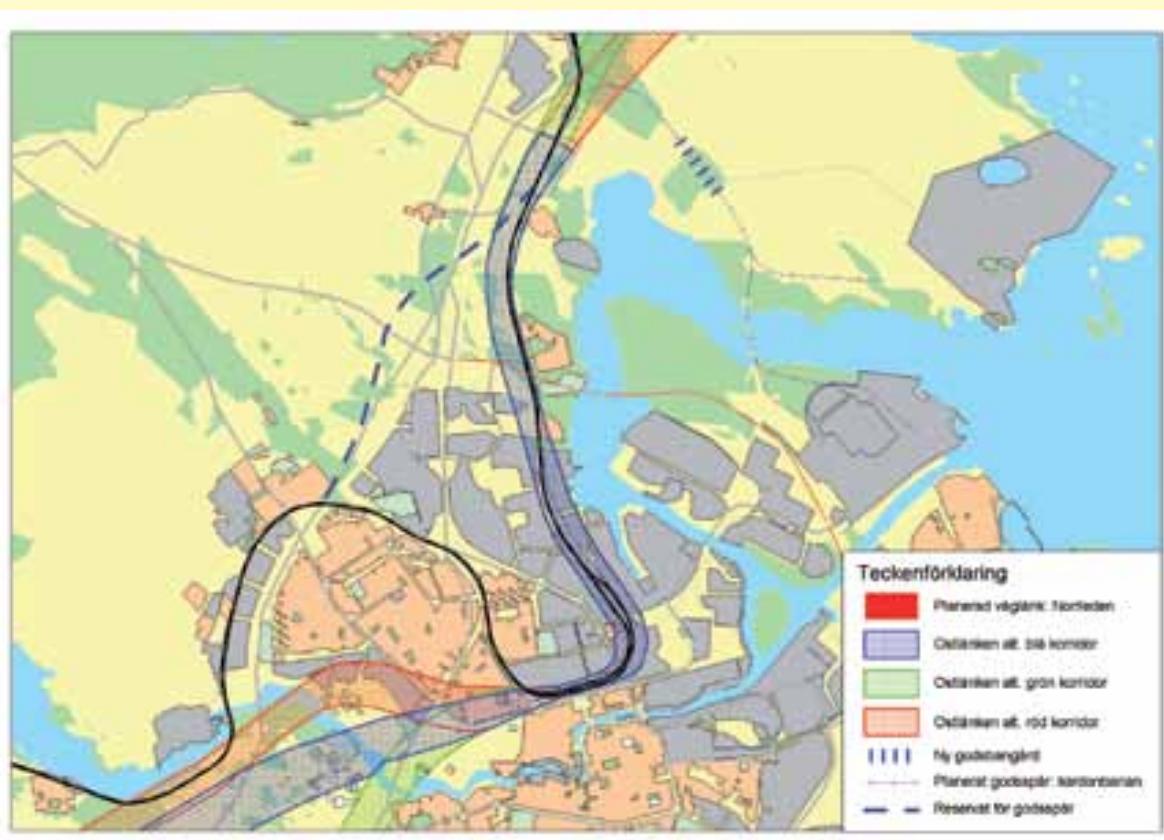
För att kunna öka antalet trafikanter med gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver ett antal nödvändiga åtgärder genomföras. Åtgärder behövs också i de viktigaste stråken till och från resecentrum för att här bättre prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Etapp 2 – när det nya järnvägssystemet är i bruk

Då det nya järnvägssystemet och Ostlänken finns på plats och kan tas i bruk kan den nuvarande södra stambanans centrala delar och godsbangården rivas. Det öppnar upp för en omvandling och exploatering av fastigheterna söder om den nya järnvägen, fortfarande enligt principen att staden byggs inifrån och ut. Innan området för den gamla järnvägen och de södra fastigheterna bebyggs behöver marken efterbehandlas samt arkeologiska studier genomföras.

Etapp 3 – när området söder om det nya järnvägssystemet är bebyggt

De kvarvarande kvarteren norr om den nya järnvägen kan börja omvandlas. Innan dess behöver troligen marken saneras samt arkeologiska studier genomföras.



ARKITEKTÄVLING

Norrköpings kommun planerar att tillsammans med Linköpings kommun genomföra en internationell arkitektävling för nytt resecentrum i respektive kommun. Förslaget från det vinnande bidraget ska ligga till grund för detaljplaner i södra Butängen.

Ett funktionellt och gestaltningsmässigt högkvalitativt resecentrum är av mycket stor betydelse för Norrköping. Fokus i tävlingen kommer därför att vara resecentrumbyggnaden, logistiklösningen samt anslutningar till och från resecentrum. Mer precis avgränsning och innehåll för tävlingsområdet kommer att tas fram i programmet för arkitektävlingen.

7. KONSEKVENSBESKRIVNING

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Dagens samhälle går mot en mer och mer specialiserad ekonomi där tyngdpunkten förskjuts från produktion av varor till olika former av tjänsteproduktion. Regional tillväxt i Sverige kan i stor utsträckning härledas från storstadsregioner där en bred och dynamisk tjänstesektor finns etablerad. I de regioner som växer mest finns en stark och tydlig centralort som driver på utvecklingen. Runtom centralorten finns ett omland som förser centrum med arbetskraft, bostadsmiljöer och avsättningsmarknader för företag.

Det finns vetenskapligt stöd för att täta städer med en bred bostads- och arbetsmarknad är tillväxtdrivande. Täta stadsmiljöer bidrar till effektiv kollektivtrafikförsörjning och fler resor med hållbara trafikslag. Behovet av korta bilresor minskar eftersom bostäder, arbetsplatser och service kan ligga tätt. Koncentrerade städer innebär dessutom lägre kostnader för vägnät och annan infrastruktur såsom el, vatten och avlopp och annan samhällelig service.

En ökad arbetspendling, som resulterar i större arbetsmarknader och bostadsmarknader ger större valmöjligheter för enskilda arbetstagare och därmed specialisering, något som forskning entydigt påpekar är tillväxtdrivande. En region med bra kollektivtrafik medför att fler kan välja att resa med hållbara trafikslag. I stor utsträckning är det val av bostadsort som driver medborgare vid flyttval, eftersom större möjligheter till pendling gör att det går att nå fler företag och hitta den mest lämpliga och intressantaste arbetsplatsen.

Norrköpings kommuns samlade resurser ska användas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt och de planförslag som presenteras ska ge kommuninvånarna olika mervärden. Kostnader som bärs av skattekollektivet ska täckas av intäkter, där intäkter kan vara rent monetära och/eller bestå av olika samhällsnyttor såsom en vackrare och hälsosammare stad/kommun, lägre utsläpp av växthusgaser, förbättrad tillgänglighet eller ökad attraktivitet för boende och arbetande.

Planförslaget föreslår ett stort område som kommer att bebyggas med nyproducerade lägenheter med plats för 4 000-6 000 boende. En exploatering av den omfattningen har inte genomförts i Norrköpings kommun på många år. Detta medför att Norrköpings kommuns bostadsbestånd kraftigt utökas och diversifieras, med in- och omflyttning som följd. Flyttkedjor som följd av omflyttning inom kommunen leder till att bostäder blir lediga och möjligheten till bostadskarriär inom Norrköpings stad stärks. Vidare föreslås 4 000-6 000 arbetsplatser som får ett attraktivt läge vid resecentrum och de möjligheter för transport som detta medför. Exploatering möjliggör att nya företag kan etablera sig, befintliga kan få nya lokaler och Norrköpings arbetsmarknad och näringsliv stärks inom nya och befintliga sektorer. Den täta exploatering som föreslås är motiverad eftersom läget vid resecentrum och Norrköpings innerstad är attraktivt för bostäder och verksamheter. Det nya resecentrumet blir en centralpunkt för kollektivtrafiken i Norrköping och möjliggör en ökad andel resor med hållbara trafikslag.

Ett genomförande av planförslaget bedöms kunna få negativa konsekvenser för enskilda och för det befintliga näringslivet i Butängen, på kort sikt. Det är möjligt att åstadkomma nya och bättre lokaliseringar för påverkade företag och dess anställda eftersom kommunen har beredskap för omlokaliseringar. I stort gynnas kommunen och samhället där de stora vinsterna finns i en tätare och högre bebyggelse och genom en mer kvalificerad markanvändning än idag, vilket i sin tur genererar ett högre lägesvärde. Attraktionskraften för hela området kommer att påtagligt förstärkas.

Genomförandet av fördjupningen av översiktsplanen kommer att medföra att kommuninvånarna belastas med kostnader för investeringar, och i framtiden för drift och underhåll, dessa ska ställas mot olika nyttor som uppstår på kort och lång sikt. Vilka kostnader i form av investeringar, drift och underhåll som faktiskt belastar den kommunala skattesatsen är osäker och beror på en rad variabler såsom fördelning mellan trafikhuvudmän, investerare och liknande.

Kommunal offentlig service, så som skola, barn- och äldreomsorg, kommer att behövas och etappvis anpassas efter demografiska variabler och samhällsutvecklingen. Anläggandet av järnvägsbron genom Butängen är kostsam, en kostnad som vägs upp av nyttor för tillgängligheten och den fysiska integrationen i staden, vilket i sin tur ökar attraktiviteten för stadsdelen. Dessutom uppstår nyttor av det effektivare markutnyttjande som uppstår eftersom trafikfunktioner kan anläggas under järnvägsbron istället för bredvid järnvägen, där mer högvärdigt markutnyttjande eftersträvas.

Genom att omvandla redan ianspråktagen mark i ett centralt läge kan grönytor, jordbruksmark med mera, sparas i andra delar av Norrköpings kommun. En ny tät stadsbebyggelse som är välintegrerad med den befintliga staden har alla möjligheter att ge positiva ekonomiska tillskott till kommunen och dess medborgare.

SOCIALA KONSEKVENSER

En god social miljö i en stad kan beskrivas på otaliga sätt och en generell beskrivning saknas. Två utgångspunkter skulle kunna vara delaktighet och mångfald. Delaktighet är viktig för att människan ska må bra och för att utvecklas. En stad präglad av mångfald är rik på intryck och upplevelser och ger den stimulans som människan behöver för att leva, utvecklas och forma sitt liv tillsammans med andra. En stad som underlättar och uppmanar delaktighet och mångfald kommer att ge sina invånare bättre förutsättningar att testa sina idéer i det offentliga samtalet, möta nya människor och intryck.

Att skapa en stad där människor kan utvecklas och trivas, som är öppen och tolerant och stödjer kreativitet, idéer och som gynnar ett hälsosamt liv är en stor utmaning.

Fysisk omvandling

Fördjupningen av översiktsplanen föreslår en omvandling av södra Butängen från ett småindustriområde till en innerstadsmiljö med nya kvarter, byggnader med varierat innehåll och ett tätt gatunät. Bostäderna som byggs kommer att ha blandade upplåtelseformer. Intentionen är att mycket kraft kommer att läggas på att skapa trivsamma och vackra miljöer att bo, arbeta och vistas i och därigenom skapa en långsiktigt hållbar stad.

I den nya stadsdelen kommer det nya resecentrumet att byggas. Resecentrumet kommer att ha förstärkt kollektivtrafik med allt från nationella tåg, spårvagnar till landsbygdsbussar. En ny central stadspark och spridda lokalparker kommer att anläggas. Flera gator kommer att kantas av trädplanteringar.

Planens genomförande medför att Norrköping kommer att kunna erbjuda nya bostäder och arbetsplatser med mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik i en för Norrköping unik miljö. Ett nytt resecentrum med förbättrade resmöjligheter till ett flertal städer i Sverige medför att arbets- och bostadsmarknaden breddas. Ett rikt socialt liv



för den enskilde gynnas i stor utsträckning av möjligheten att förvärvsarbeta och därigenom få kontakt med andra och vara delaktiga i ett större sammanhang. Sociala konsekvenser av planens genomförande sammanfaller därför till viss del med de ekonomiska konsekvenserna.

I den nya stadsdelen kommer det att finnas goda möjligheter till att förflytta sig till fots eller med cykel. Stadsdelen är tillgänglig vilket gynnar trygghet i stadslivet och folkhälsan. Flera parker i stadsdelen möjliggör avkoppling och tillfällen att mötas för invånare och besökare. Lokalparkerna är särskilt viktiga för barn och äldre som har lägre räckvidd. Eftersom parker och torgytor inte ska vara kommersialiserade ska de vara tillgängliga för alla. De trädplanterade gatorna är positiva för hälsan och välbefinnande. En upphöjd järnvägslösning medför att flera passager under järnvägsspåren är möjliga vilket gynnar trygghet och tillgänglighet. Det är av stor vikt att planera för barnomsorg, skola och äldreomsorg.

Den täta stadsdelen med blandade funktioner, bra kollektivtrafik och ett finmaskigt gatunät för fotgängare och cyklister innebär ett större befolkningsunderlag för barnomsorg, skola och annan service. Ett tätt serviceutbud är gynnsamt för jämställdheten i samhället och vardagslivets planering underlättas. Ett större och bredare serviceutbud betyder att stadsdelen befolkas

under samtliga av dygnets timmar och genomströmningen av människor blir stor. En trygghetsskapande faktor är andra människor och den informella övervakning en folksamling innebär. En stärkt kollektivtrafik leder till en ökad rättvisa eftersom resmöjligheter ökar för dem utan tillgång till bil. Förslagsvis koncentreras biltrafiken till huvudgatorna för att skapa en lugnare trafikmiljö på lokalgatorna. På så sätt skapas en

stad på fotgängares och cyklisters villkor vilket i synnerhet gynnar barns säkerhet vid lek och rörelse i den nya stadsdelen.

Nya staden får genom resecentrum en i stadsdelen centralt belägen och mycket stor offentlig anläggning. Ett attraktivt och tryggt resecentrum behöver ha högkvalitativ design och arkitektur, ha god funktionalitet och en hög nivå på drift och underhåll, precis som för alla offentliga miljöer i staden. Både kvinnor och män undviker miljöer som de uppfattar som hotfulla och farliga, kvinnor gör det dock i högre utsträckning än män vilket är mycket viktigt att ta till sig i samhällsplaneringen. Dock är det uppenbart att både kvinnor och män gynnas av en trygg fysisk miljö.

En järnväg på en bro genom södra Butängen kan upplevas som dominerande i stadsbilden. Å andra sidan kan en sådan lösning medföra att resecentrum och järnvägen tydligt annonseras i stadsrummet vilket markant underlättar orienteringen i staden. Dock måste järnvägslösningen utredas noga och genomförandet måste karaktäriseras av hög kvalitativ design och arkitektur. Om byggnader kan uppföras nära järnvägen kan det visuella hindret i staden minska, dock döljs järnvägen. Extra uppmärksamhet behövs vid genomförandet eftersom det finns en risk att miljöerna runt och under järnvägen kan uppfattas som otrygga och oattraktiva.

En så pass stor omvandling som föreslås i fördjupningen av översiktsplanen kräver omfattande nyproducerade lägenheter och verksamhetslokaler för att bli verklighet. Det är generellt dyrare att hyra och köpa nyproducerade lägenheter och det finns en risk att södra Butängen kommer att befolkas av de med tillräcklig köpkraft. Nyproducerade kontors- och verksamhetslokaler kan bli svåra att hyra ut om det finns befintliga med lägre hyror som ändå upplevs som attraktiva. Befintliga verksamheter kommer till stor del att behöva flyttas vilket, i varje fall temporärt, ha negativ inverkan på verksamma i södra Butängen.

Sammantaget medför fördjupningen av översiktsplanen för Resecentrum och södra Butängen positiv inverkan för Norrköping. En tät fysisk och urban stadsdel med blandad funktion och en kollektivtrafik med hög turtäthet är långsiktigt hållbar. En tät stad med bra kollektivtrafik är steg på vägen mot att skapa den goda staden och ett långsiktigt hållbart samhälle.

MILJÖKONSEKVENSER

Till fördjupningen av översiktsplanen för resecentrum och södra Butängen har en tillhörande och separat miljökonsekvensbeskrivning MKB tagits fram (Miljökonsekvens tillhörande fördjupning av översiktsplanen för resecentrum och södra Butängen). Aspekter som miljökonsekvensbeskrivningen har undersökt och bedömt är stadsbild, tillgänglighet, grönstruktur, trygghet, kulturmiljö, mark, vatten, buller, vibrationer och stömljud, utsläpp till luft, elektromagnetiska fält och risk- och säkerhet.

Följande konsekvensbedömning är en sammanfattning av konsekvenserna på miljön med utgångspunkt att järnvägsspåren och perrongerna är upphöjda. Fler alternativ, bland annat ett nollalternativ, är konsekvensbedömda i den fullständiga miljökonsekvensbeskrivningen. Nollalternativet innebär en framskrivning av tillståndet i miljön år 2030 och utgår från gällande detaljplaner och att Ostlänken inte byggs.

Stadsbild och tillgänglighet

Planförslaget bedöms medföra positiva konsekvenser för stadsbilden vid järnvägen och södra Butängen, eftersom en förlängning av stadsmiljön och det karakteristiska rutnätet med gator och kvarter uppnås. Med ett upphöjt läge av perrongerna ger gatunätet under järnvägen en jämn spridning av tillgängligheten och en relativt väl integrering av den befintliga staden och den nya stadsdelen. Den upphöjda järnvägen ger dock

barriäreffekter ur framförallt den visuella aspekten. Sammantaget bedöms alternativet medföra stora positiva konsekvenser för stadsbilden.

Planförslaget möjliggör för utökad kollektivtrafik, fler gång- och cykelstråk samt mer promenadvänliga miljöer som ska stimulera till folkliv och rörelse. Detta ökar tillgängligheten till södra Butängen och underlättar för människor att ta sig mellan stadsdelarna. Med perrongerna upphöjda ges möjlighet till fler gång- och cykelvägar som passerar under järnvägen. Upphöjda järnvägsspår och perronger bedöms därför medföra stora positiva konsekvenser för tillgängligheten.

Grönstruktur och trygghet

Planförslaget innebär att det skapas ett centralt parkstråk från Carl Johans park och vidare upp genom södra Butängen. Parktillgången i den nya stadsdelen blir sammantaget god med ett mindre avstånd än 300 meter från samtliga kvarter till en park eller ett grönområde. Detta eftersom befintliga parkmiljöer (Carl Johans park och stationsparken) kommer att bibehållas och det finns områden utanför planområdesgränsen som kan komma de boende och arbetande i den nya stadsdelen tillgodo. Med upphöjda perronger bryts den centrala stadsparken av vid perrongområdet men nås via Drottninggatan och Hotellgatan på båda sidor om järnvägen. Detta gynnar tillgängligheten till parkområden samt utvecklingen av rekreativsmöjligheterna inom planområdet och för staden. Då området under järnvägen inte är en idealisk parkmiljö bedöms alternativet medföra måttliga positiva konsekvenser för grönstrukturen.

Trygghetskänslan är bland annat sammankopplad till graden av rörelser inom ett område vilket beror på hur byggnader, trafikstråk, grönytor och andra funktioner är lokaliserade i förhållande till varandra. Det finns därför anledning att koncentrera och samla olika trafikslag eftersom de tillsammans ökar närvaron av människor i utemiljön och därmed skapar en grund för social trygghet.

Planförslaget medför att området södra Butängen blir en trygg miljö. Området är belyst under hela dygnet, med liv och rörelse då människor rör sig till och från sina bostäder, arbetsplatser eller till resecentrum. Det finns möjlighet att utforma entréer mot välbefolkade stråk, vilket skapar informell övervakning och ger trygghet i det offentliga rummet. Det upphöjda alternativet bedöms sammantaget medföra stora positiva konsekvenser för trygghetsaspekten då det skapas flera möjligheter för människor att röra sig under järnvägen mellan stadsdelarna. Detta bedöms innebära liv och rörelse och en god trygghetskänsla.

Det upphöjda alternativet ger möjlighet till naturliga genomströmningar på ett flertal gator på grund av att ett gatunät kan formas under spåren. Det finns flera sammanhängande gator med olika trafikslag som ger förutsättningar till ökad närvaro av människor. Sammantaget bedöms därför upphöjda perronger medföra stora positiva konsekvenser för den sociala tryggheten.

I den fortsatta planeringen är det viktigt att dessa gators omgivning utformas med bland annat verksamheter på bottenvåningarna, entréer mot gatan och lämplig belysning för att gaturummet ska kännas tryggt. Särskilt bör passagerna under järnvägen, som generellt sett kan upplevas som otrygga (speciellt under kvällstid) utformas med tanke på belysning.

Kulturmiljö

Genom att bebyggelsen ska utformas med innerstadskaraktär finns goda förutsättningar för att upplevelsen av regelbundenhet inte avbryts med den nya stadsdelen. Norra Promenaden är relativt bred i sin nuvarande utformning och risken att en känsla av instängdhet tillskapas med tillkommande byggnader är därför liten.

Med planförslaget kommer kulturmiljöns såväl bruks- som upplevelsevärden att påverkas eftersom en ny bytespunkt tillkommer vid annan plats och för att den gamla stationsbyggnaden kommer att få ett mindre fritt läge i förhållande till den omgivande bebyggelsen. Historiskt sett har stationsbyggnaden och perrongerna bildat en rese-enhet. Denna enhet kommer att brytas upp oavsett perrongens placering och ett större avstånd mellan det nuvarande resecentret och det planerade kommer att tillskapas. Detta kan leda till att järnvägsstationens historiska betydelse som stadens symbol och funktion såväl som de historiska sambanden mellan station, järnvägspark och Norra Promenaden blir svårare att uppfatta. Järnvägsstationens historiska och gestaltningsmässiga inslag i stadsbilden kan komma att försvagas om stationsbyggnaden förlorar sin ursprungliga funktion.

Positiva förändringar för stationsbyggnaden kan även uppkomma genom att spårområdet flyttas längre norrut, vilket medför att ett parkområde kan anläggas norr om byggnaden. Slitaget på stationsbyggnaden kommer att kunna minska eftersom en utbyggd station inte är nödvändig då ett nytt resecentrum byggs. Detta kan bidra till att upplevelsen av det kulturvärde som stationsbyggnaden utgör förstärks.

Mark

Förstärkningsarbeten kommer att behöva genomföras. Borttagande av spårområden, anläggande av parkmark samt bostadsbyggande innebär schaktnings- och pålningsarbete. Gamla fyllnadsmassor kommer att kunna återanvändas men troligtvis behöver även tillgången av nya massor säkras.

I de områden som är förorenade och har halter över riktvärdena, bedöms att sanering kommer att behöva genomföras. Detta innebär att en renare miljö med låga föroreningsnivåer i marken tillskapas. Saneringen omfattar främst fyllnadsmassor i den översta metern.

Vatten

Med vatten avses såväl yt- och grundvatten som dagvatten. Planen innebär att relativt stora grönområden tillskapas och kan därmed till viss del kompensera de hårdgjorda ytor där lokalt omhändertagande av dagvatten inte kan ske. Mer hårdgjorda ytor ger liten möjlighet till infiltration och orsakar grundvattensänkningar med risk för sättningar som följd.

När det gäller dagvatten och utsläpp, som suspenderat material, fosfor och olja, till Motala Ström, är skillnaderna små mellan nollalternativet och ett utbyggt planområde om inga åtgärder görs för att rena vattnet ytterligare. Föroreningshalterna i vattnet till recipienten blir av medelhög klass om inga åtgärder vidtas. Målsättningen är dock att föroreningshalterna ska minska jämfört med idag eftersom genomförandet av planen innebär ett nytt och förbättrat reningssystem för dagvatten. Exempelvis dagvattendammar i parkområdena innebär lägre halter i vattnet som rinner ut till recipienten. Dessutom skulle dagvattendammar medföra ett pedagogiskt synliggörande av vattnet i stadsmiljön vilket även har gestaltningsmässiga och rekreativa värden.

Buller

Bullernivåerna kan förväntas bli höga inom stora delar av planområdet om inga särskilda åtgärder görs. Planeringen måste utgå från att klara gällande riktlinjer och rekommendationer. Utmed de gatorna där högst ljudnivåer har beräknats kan det eventuellt vara nödvändigt med någon typ av ljuddämpning (exempelvis fasaddämpning) mot gatan.

Beräkningar av buller från spårtrafik har inte gjorts inom ramen för denna MKB. Istället har jämförelser gjorts med utredningar av buller från spårvagnstrafik i Norrköping. Bullrets utbredning beror på vilket underlag som väljs. Det centrala parkstråket

antas kunna utgöra en dämpning mellan spårvagnstrafik och bebyggelse.

Fler tåg med något högre hastigheter medför att bullerstörningarna från dessa ökar. Eftersom det är svårt att precisera bullerspridningen då järnvägens läge inte är bestämt har inte någon bullerutredning tagits fram inom ramen för Järnvägsutredningen för Ostlänken. Centrala Norrköping förväntas dock att utsättas för högre bullernivåer än i dagsläget, främst på grund av fler passerande tåg. Ett upphöjt läge medför generellt en större utbredning av bullerspridningen är vid markläge, vilket utmed perrongerna kan reduceras med inbyggnad. Eftersom ljudnivåerna generellt är höga i området från vägtrafik kan störningsupplevelsen förstärkas med tillkommande bullerkälla.

Vibrationer och stomljud

Den ökade trafikeringen av tåg och något högre hastigheter kommer att innebära ökade risker för vibrationsstörningar inom planområdet. Emellertid kan vibrationsdämpande åtgärder minska dessa risker. Med upphöjda perronger sker överföring av vibrationer från plattformen genom basen för perrongerna, pelare eller liknande.

Vibrationsdämpande åtgärder kommer att bli lättare att genomföra mer punktvis för detta alternativ jämfört med om perrongerna läggs i markplan. När det gäller stomljud kan grundläggningen av fundamenten för den upphöjda perrongen vara av betydelse. Beräkningar krävs emellertid för att kunna göra en mer ingående bedömning. De byggnader som ligger ovanpå eller nära det planerade tunnelpåslaget kan förväntas bli påverkade av stomljud från järnvägstrafiken inom en närzon.

Utsläpp till luft

Halterna av partiklar och kvävedioxid förväntas minska i jämförelse med nollalternativet, genom att nya kollektivtrafiklösningar tillskapas och trafikflöden ändras. Med hänsyn till utförda spridningsberäkningar bedöms att halterna av kvävedioxid och PM10 med planförslaget understiger rådande miljö kvalitetsnormer år 2030, därmed bedöms konsekvenserna bli måttligt positiva.

Elektromagnetiska fält

Eftersom bostäder och platser där människor stadigvarande uppehåller sig ska undvikas alltför nära järnvägen (ur ett risk- och säkerhetsperspektiv), bedöms inte järnvägens magnetfält utgöra några egentliga begränsningar för vare sig ett spår i marknivå eller för ett upphöjt spår. Planförslaget utgör varken någon förbättring eller försämring avseende strålningsmiljön. Eftersom fler människor kommer att röra sig i området bedöms planförslaget medföra små negativa konsekvenser. Bedömningen förutsätter att utbyggnad sker enligt säkerhetszoner och/eller om säkerhetszoner frångås, att säkerhetshöjande eller riskreducerande åtgärder genomförs.

Risk och säkerhet

Med planförslaget påverkas riskbilden avseende järnvägstrafik, vägtrafiken och närliggande verksamheter i området, genom att en utbyggnad av bostäder och verksamheter sker. Planförslagets alternativ bedöms medföra små negativa konsekvenser.

Riktninganalysen av miljömålen

I riktninganalysen testas planförslaget mot de av riksdagen antagna nationella miljömålen. Planförslaget bedöms bidra till att samtliga mål nås förutom målet för säker strålmiljö, där planförslaget inte medför någon skillnad jämfört med nollalternativet.

8. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

HISTORIK

Butängen byggdes relativt sent i Norrköpings historia och ännu på 1940-talet brukades det mesta av marken i Butängen för odling och hagmark. Stadsdelen Fredriksdal i västra delen av Butängen byggdes upp runt förra sekelskiftet. Bebyggelsen bestod av både putsade hus och trähus. Bostäder blandades med affärer, hantverkare och mindre verkstäder. Det framgår på kartan nedan att Ingelstagatan och Stockholmsvägen härstammar från åtminstone 1700-talets mitt.



Historisk karta över Norrköping från 1769. Dagens dragningar för Ingelstagatan och Stockholmsvägen har en gammal historia.

Södra stambanan öppnades för tågtrafik år 1866 och samma år stod stationsbyggnaden, ritad av AW Edelsvärd, Statens Järnvägars första chefsarkitekt, färdig. Öster och söder om stationen anlades Stationsparken respektive Järnvägsparken (numera en del av Carl Johans park) och Norra Promenaden.

År 1900 uppfördes Philska skolan i kvarteret Lammet för att inhysa ett elementärläroverk för flickor. I kvarteret Mässingen byggdes år 1927 en restaurang. Person- och godsbangården har byggts ut i etapper, redan år 1900 anlades de första rangermöjligheterna för gods och under 1930-talet utvidgades spårantalet både för person- och godstransporter.

Under 1900-talets första hälft etablerade sig ett flertal företag i dåvarande kvarteret Eldaren i Butängens sydvästra hörn och i kvarteret Banvallen i det sydöstra hörnet. Först under 1950-talet startade den stora exploateringen av marken och fastigheterna bebyggdes med industri- och verkstadslokaler. Folkets hus byggdes i kvarteret Stjärnan 1956 i anslutning till Olof Palmes plats. I början av 1960-talet var nästan hela området exploaterat förutom den västra delen av kvarteret Sägaren. Exploateringen av industrimark trängde undan för undan bort bostadsbebyggelsen inom Fredriksdal och under 1970-talet revs de sista bostadshusen.

NULÄGESBESKRIVNING SÖDRA BUTÄNGEN

Norr om planområdet ligger norra Butängen med Bollspelarens idrottsplats och blandade verksamheter. Nordväst om planområdet och resecentrum ligger stadsdelen Lagerlunda. I väst finns även ett industriområde med en del kulturhistoriskt intressanta industribyggnader. Öster om godsbangården finns Postens lokaler, Slottshagens avloppsreningsverk och Johannesborgs slottsruin. Söder om planområdet breder Norrköpings innerstad ut sig. Saltängen och inre hamnen med blandade verksamheter gränsar till planområdets sydöstra delar.

Planområdet söder om Norra Promenaden ingår på ett naturligt sätt i Norrköpings innerstad. Godsbangården är otillgängligt med stora ytor för omlastning och uppställning av godståg.

Barriärer

Idag är Butängens samband med innerstaden mycket svagt som en följd av järnvägens barriäreffekt. Det finns inga naturliga kopplingar till Butängen från Norrköpings resecentrum eftersom inga planskilda direktpassager finns med järnvägen norrut. Visuella samband mellan innerstaden och Butängen är få, så när som på landmärket Rådhusornet. Från några platser i Butängen kan man också se Matteus kyrka och polishuset i Marielund.

Södra Stambanan utgör en kraftig barriär mellan Butängen och innerstaden eftersom det vid dagens resecentrum saknas naturliga korsningar med järnvägen. Alla trafikslag hänvisas antingen till bron vid Ingelstagatan eller till tunneln vid Ståthögavägen. Järnvägen avskärmar även Lagerlunda från resterande Norrköping.



Barriärer idag

Trafiken på Ingelstagatan, Stockholmsvägen, Ståthögavägen samt Norra Promenaden kan fungera som barriärer för korsande trafikanter eftersom 8000 fordon per årsmedeldygn brukar anses vara en barriär för gång- och cykeltrafikanter. Se barriärkarta ovan.

Befintliga verksamheter

I södra Butängen finns en blandning av småindustrier, service och restauranger, däremot finns det idag inga boende i Butängen. Philska skolan och Folkets hus är kontor medan Druvan disponeras av Folk tandvården. Godsbangården används för rangering och uppställning av godståg. Norrköpings resecentrum är en bytespunkt för nationell, interregional, regional och lokal kollektivtrafik. Öster om stationsbyggnaden finns busstationen för bland annat landsbygdslinjer. Strax norr om Druvan finns busshållplatser för fjärrbusstrafik. Från rangerbangården utgår ett av Norrköpings industrispår mot hamnen i söder, Södra hamnspåret. Mellan Ståthögavägen och rangerbangården finns en bussuppställningsyta. I sydväst i kvarteret Lammet finns bostäder, service, affärer och restauranger.

VÄGNÄT OCH TRAFIK

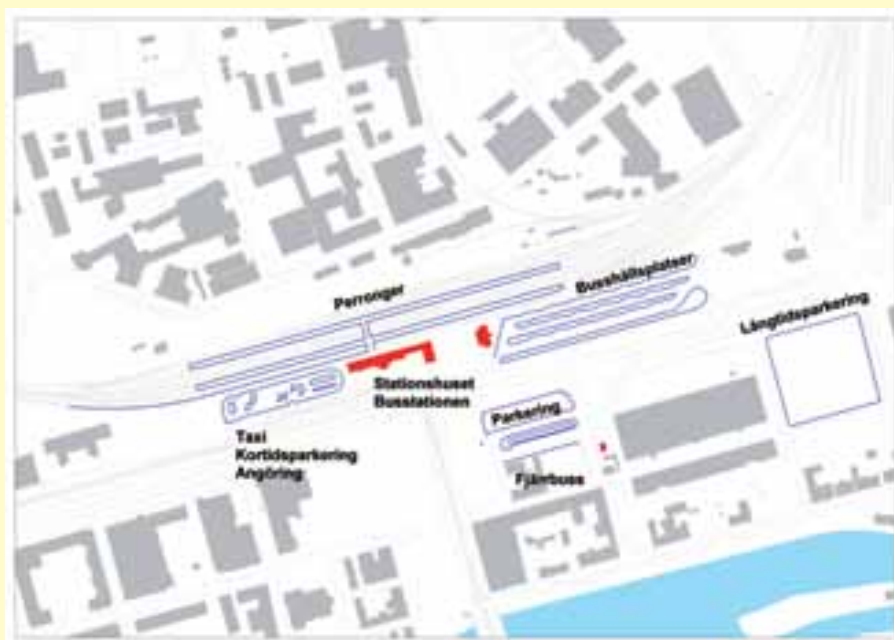
Biltrafik

Tre anslutningsvägar gör det möjligt att idag komma in med bil i den del av planområdet som ligger i Butängen: två från Ståthögavägen och en från Norrtull via Ingelstagatan. Ingelstagatan fungerar som genomfartsgata och huvudgata genom hela Butängen i nordsydlig riktning. Resecentrum angörs idag endast söderifrån.

Bilalstringen uppskattas idag uppgå till ca 5 000 fordon/dygn för området söder om Fredriksdalsgatan och norr om Norra Promenaden.

Kollektivtrafik

Dagens resecentrum trafikeras av tätorts- och landsbygdsbussar samt av stadens två spårvagnslinjer. Östgötatrafiken driver pendeltågstrafik mellan Norrköping och Tranås via Linköping med täta avgångar under rusningstrafik. Vidare finns hållplatser för fjärrbussar öster om Sveaparken. Vid Ingelstagatan finns en busshållplats, i övrigt är södra Butängen inte kollektivtrafikförsörjt. SJ och Östgötatrafikens tåg av olika slag angör Norrköpings resecentrum med flera tåg i timmen.



Dagens resecentrum med närområde.

Gång- och cykel

Fotgängare kan ta sig in i Butängen västerifrån på en bro över järnvägen som avslutas med en trappa till Fredriksdalsgatan. Gång- och cykelbanor finns längs Drottninggatan, Ingelstagatan, Ståthögavägen och delar av Norra Promenaden som förenar södra Butängen med resten av staden. Gång- och cykelbanorna längs Norra Promenaden och Drottninggatan har bitvis bristfällig bredd och saknas på vissa sträckor. Inom planområdet saknas till största del trottoarer och cykelbanor. Söder om Norra Promenaden finns trottoarer och cykelbanor som ansluter till innerstadens nät.

Godsspår

Från Norrköpings godsbangård utgår de enkelspåriga banorna norra Hamnspåret mot Saltängen/Händelö och Södra hamnspåret mot inre hamnen och Öhmanskajen.

Parker och grönska

Inom planområdet finns idag de värdefulla parkerna Sveaparken, Götaparken, Carl Johans park och Stationsparken. De övriga grönområdena som finns i Butängen är oplanerade och finns på överblivna ytor. Norra Promenaden utgör ett markant inslag i Norrköpings övergripande grönsstruktur, dock är promenaden trafikerad och fungerar främst som ett visuellt grönt inslag i stadsrummet. Götaparken, Sveaparken, Carl Johans park och Stationsparken ansluter via Norra Promenaden till Motala Ströms strandpromenader och till Folkparken. Norr om planområdet vid Ingelstagatan ligger bollspelarens idrottsplats som bland annat används av fotbollslaget IF Sylvia. Öster om planområdet ligger Johannesborgs slottsruin.



Nuvarande parker och grönområden

Stadsbyggnadskarakteristik

Sedan Butängen började exploateras har funktion snarare än utformning varit den styrande faktorn för bebyggelsen i området. Detta har skapat en karaktär präglad av storskaliga byggnadsvolymer, stora öppna ytor för omlastning och uppställning samt en fragmentarisk grönstruktur utan någon koppling till stadens övriga gröna ytor. Där innerstaden präglas av funktionsblandning, täthet och kontinuitet i bebyggelse kan karaktären för dagens Butängen beskrivas som det motsatta. Miljöerna i södra Butängen är idag mindre kvalitativa för människor som rör sig till fots eller på cykel.

Befintliga verksamheter i södra Butängen



Druvan, Folkets hus, Pihlska skolan och den övriga bebyggelsen inom planområdet vid Norrtull ingår i Norrköpings innerstad med definierade gaturum samt ett blandat verksamhetsinnehåll. Stationsbyggnaden ingår i ett större historiskt sammanhang där byggnaden tillsammans med Norra promenaden, Carl Johans park och Drottninggatan bildar en struktur som ger ett välbevarat uttryck för 1800-talets stads- och järnvägsplanering.



Pihlska skolan och Druvan

KULTURHISTORISKA VÄRDEN

Stationsbyggnaden och parkerna

Stationsbyggnaden från år 1866 ritades av järnvägsarkitekten Adolf Wilhelm Edelsvärd, SJ:s första chefsarkitekt, och är idag ett byggnadsminne enligt 3 kap Kulturminneslagen. SJ var intresserade av att få ordnad bebyggelse runt sina stationer och Edelsvärd tog fram en idealstadsplan för järnvägsstäder. Idealet har påverkat ett stort antal städers och stationsorters utformning där Norrköping hör till landets främsta exempel. Stationsbyggnaden är renoverad och utbyggd med flyglar.



Stationsbyggnaden



Carl Johans park. Foto: Johan Lewander.

Carl Johans park anlades år 1860 av trädgårdsarkitekten Knut Forsberg som Norrköpings första offentliga park. Parken lades om år 1867 då Södra stambanan drogs fram till Norrköping. Parken har mycket stora värden och anses vara Sveriges bäst bevarade järnvägsarkitektur från denna epok. Carl Johans park utgör ett välbevarat uttryck för 1800-talets järnvägsplanering och ett av syftena var då att skydda närliggande bebyggelse från ånglokens gnistor och rök.

Förhållandet mellan Carl Johans park och stationsbyggnaden, där parken är anlagd i herrgårdsstil med stationsbyggnaden i mittaxeln, samt den sammankopplande karaktären som Norra promenaden har, är mycket viktiga att beakta i dagens samhällsplanering. Relationen stationsbyggnad-park-stad härrör från Edelsvärds idealstadsplan med ett tydligt hierarkiskt gatunät, där Drottninggatan, med vinkelrätt dragning från stationsbyggnaden, som den viktigaste gatan.

Sammantaget utgör stationsbyggnaden, Norra promenaden, Drottninggatan och Carl Johans park en omistlig miljö med stora bevarandevärden.



Kulturhistoriskt värdefulla områden

Norra promenaden

Norra Promenaden är en av Norrköpings stads mest imponerande stads- och gatumiljöer och anlades ursprungligen för att förbättra luften i den på 1800-talet expanderande industristaden. Norra Promenaden började anläggas år 1857 utifrån ritningsförslag av trädgårdsarkitekten Knut Forsberg. Promenaden är cirka tre kilometer lång, en av de längsta alléerna i Europa, och består av ungefär 1 200 lindar.

Norra Promenaden är ett byggnadsminne enligt 3 kap Kulturminneslagen. Byggnadsminnet utgörs av promenadens totala gaturum och gäller därmed inte enbart träden. Promenaden och Carl Johans park utgör tillsammans ett mycket värdefullt park- och gaturum i Norrköping.

Norra Promenaden. Foto: Lillemor Johansson



ÖVRIGT

Gällande detaljplaner

Södra Butängen är idag detaljplanlagt för handel, industri och service. Järnvägsområdet är inte detaljplanlagt, vilket däremot godsbangården är. Stationsområdet är planlagt som resecentrum. Bebyggelsen söder om järnvägsspåren är planlagda som bostäder, kontor och service samt parkmark. Stationsparken, Götaparken, Sveaparken och Carl Johans park är planlagda som park.

Markägoförhållande

Marken inom planområdet ägs av Norrköpings kommun, Banverket, Jernhusen och ett antal privata fastighetsägare.

Teknisk försörjning

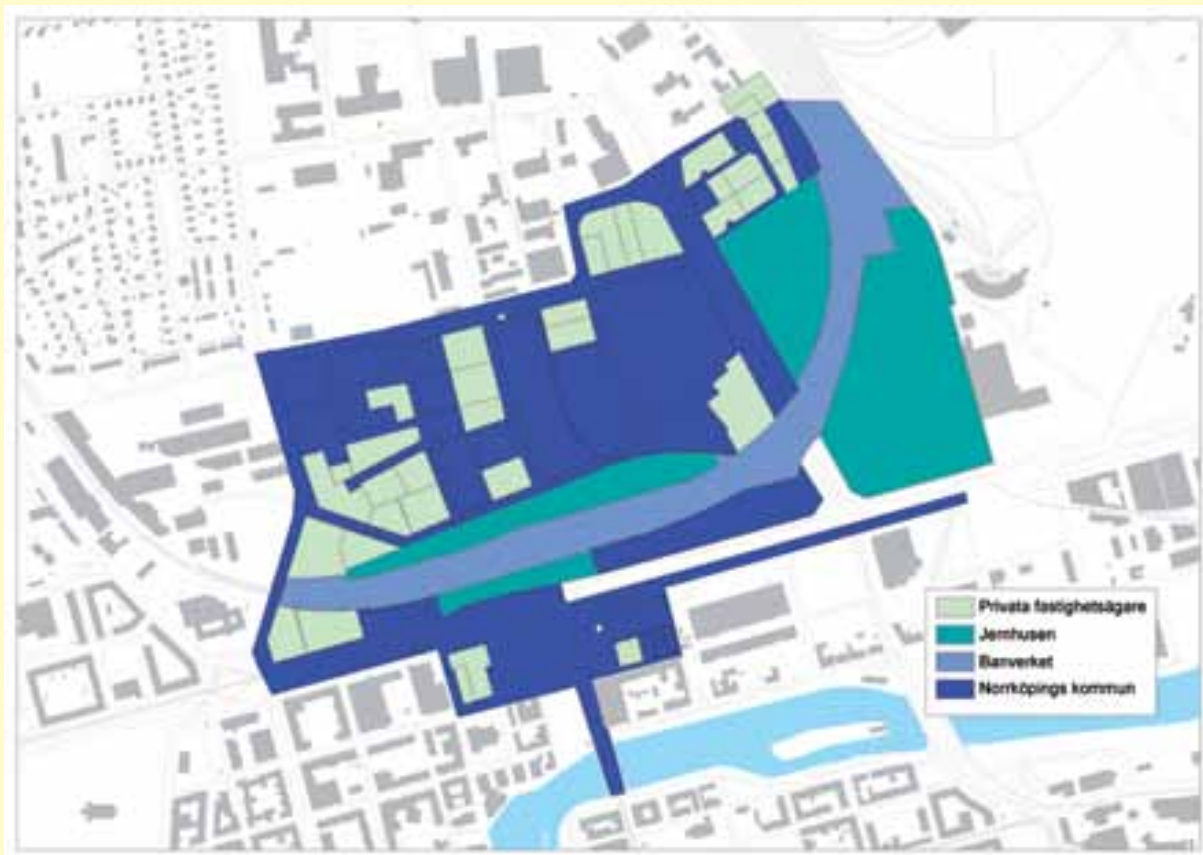
Södra Butängen och övriga planområdet ingår i stadens nät för teknisk försörjning för vatten och avlopp, avfall, dagvatten, tele, bredband, fjärrvärme och el.

Mark- och vattenförhållanden

Planområdet är flackt utan större höjdskillnader. I väst sluttar marken något mot Norrtull. Bergytan ligger cirka 25-30 meter under markytan varav cirka 15-25 meter är lera, som är lös till halvfast och normalkonsoliderad. Resterande djup täcks av fyllnadsmassor, torrskorpa etc. Grundvattennivån inom planområdet ligger mellan 0,5 och 1,5 meter under markytan. Grundläggning i området är generellt besvärligt och sättningar som följd av uppfyllning pågår sannolikt fortfarande.



Gällande detaljplaner



Dagens markägoförhållande

Det har gjorts en studie av markföroreningar i några av kvarteren närmast norr om resecentrum. De föroreningar som påträffades är sådana som allmänt förekommer i industriområden. Föroreningarna finns i de lager av fyllningsmaterial som lagts ut ovan de naturliga lerlagren i samband med den ursprungliga exploateringen av området. Det finns i det undersökta området inte några tecken på att föroreningarna har spridit sig.

Närmaste recipient är det lokala grundvattnet. Ungefär 500 meter söder om området rinner Motala ström i östlig riktning mot Bråviken.

RIKSINTRESSEN

Planen berör riksintressen för järnväg, luftfart (kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8§ miljöbalken) och kulturmiljövård (regleras i Miljöbalkens 3 kapitel 6§). Nedan beskrivs respektive riksintresse var för sig. Även riksintresset för kommunikationsanläggningar: Norrköpings hamn tas upp eftersom det finns en järnvägskoppling från planområdet dit (Södra Hamnspåret).

Kulturmiljö

Kulturminneslagen och Miljöbalken ger ett generellt skydd för områdena som är utpekade som riksintresse av Riksantikvarieämbetet. Vissa områden har även byggnadsminnen, som skyddas genom Kulturminneslagen, KML.



Riksintressen som berörs av planen. Riksintresse för kommunikationer - luftfart finns över hela planområdet, men syns inte i kartbilden. I riksintresset för kommunikationer – järnväg, ingår även växlingsbangården och godsbangården i planområdets östra del.

Riksintresset för kulturmiljövård

Riksintresse för kulturmiljövården regleras i Miljöbalkens 3 kapitel 6§ och utpekas av Riksantikvarieämbetet. Det riksintresset som berör denna plan är riksintresset Norrköping. Det innefattar bland annat industrilandskapet, rutnätsplanen och promenaderna. Riksintresset innebär ett skydd mot åtgärder som påtagligt kan skada de värden som är av riksintresse.

Norra Promenaden och Norrköpings stationshus är byggnadsminnen som skyddas genom KML.

Utöver allmänna riktlinjer och lagskyddet skall riksintresset Norrköping tillgodoses genom de riktlinjer som anges i Framtid Norrköping – Översiktsplan 2002; utvecklingsplan för staden samt Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping. Detta innebär bland annat följande.

Planens förhållningssätt till riksintresset Norrköping är att:

- Stadsbilden och det befintliga gatunätet ska bibehållas.
- Ny bebyggelse skall utformas med hänsyn till miljön och med utgångspunkt från platsen (utesluter inte nyskapande)
- Förändringar av befintlig, kulturhistorisk värdefull bebyggelse skall ske med varsamhet.
- Bevarande och utveckling bör ske i samråd med kulturhistorisk expertis; vid planerade väsentliga förändringar skall samråd ske med länsstyrelsen.
- Promenaderna, parkerna och övriga gröna miljöer bevaras, vårdas och utvecklas.
- Vid utformningen av anordningar mm som påverkar gatumiljön skall hänsyn tas till platsens värden vad gäller estetik, kultur och miljö.

Hur riksintresset Norrköping kommer att påverkas ska noggrannare utredas genom fördjupade gestaltningsstudier och kulturmiljöanalys, se planeringsåtgärder i fördjupade översiktsplanen (kapitel 6 Genomförande). Dessa fördjupade studier och analyser bör innehålla en diskussion om hur kulturmiljön kan kompletteras utan att avsevärt skadas. De bör visa på hur befintliga och tillkommande värden kan sammanvägas. Det gäller både riksintresset Norrköping, stationsparken och Carl Johans park (som är skyddade i detaljplan), Druvan, Pihlska skolan samt stationshuset och Norra Promenaden.

Kommunikationer

Den formella grunden för utpekande av riksintresseområden för kommunikationsanläggningar finns i miljöbalkens 3:e kapitel och i förordning (1998:896) om hushållning med mark och vattenområden m.m.

Riksintresse för kommunikationsanläggningar: järnväg

Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Den förbinder Stockholm med Malmö, Skåne och kontinenten. Den ingår i det Strategiska godsnätet och i TEN-nätet. Banan trafikeras av både gods- och persontrafik.

Stambanan inklusive Ostlänken är det riksintresse ur kommunikationssynpunkt som berörs mest av planen. Utpekandet av riksintresse för kommunikationer innebär att det är befintliga eller planerade anläggningars funktion som ska skyddas. Detta kan innebära såväl att beakta framtida utrymmesbehov som störningar inte får tillåtas på ett sätt som kan begränsa framtida nyttjande av anläggningen.

Planens förhållningssätt till detta riksintresse är att:

- Inom planområdet utreds möjligheten att bygga järnväg för höghastighetståg på sträckan mellan Järna – Linköping, Ostlänken.
- De utredningskorridorer som utpekade under Ostlänkenutredningen betraktas som riksintresse för järnväg tills järnvägsplanen fastslagit Ostlänkens planerade dragning.
- Södra stambanans nuvarande och framtida funktion ska säkerställas
- Då järnvägsplanen fastslagit Ostlänkens dragning kommer endast den planerade dragningen att betraktas som riksintresse och utredningskorridorerna upphör att vara riksintresseklassade.
- Godsbangård på Malmölandet anläggs innan nuvarande godsbangård kan tas ur bruk och därmed upphöra att vara riksintresseklassad. Den nya godsbangården kan bli riksintresse.
- Utredningsarbete pågår om ett förbifartsspår för gods på lång sikt. Denna kan bli riksintresse.

Riksintresse för kommunikationer: sjöfart

Norrköpings hamn med tillhörande anläggningar utgör riksintresse. Detta område ingår inte i planen, men en järnvägsförbindelse till södra hamnen finns med.

Planens förhållningssätt till detta riksintresse är att det godsspår som idag finns från godsbangården över Hamnbron till södra hamnen (Södra Hamnspåret) ska säkerställas om behov finns. Det innebär att en ny dragning av spåret och en ny anslutning till nya järnvägssystemet kan bli nödvändig då Ostlänken byggs.

Riksintresse för kommunikationer: luftfart

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs dels av den mark som idag används, dels av den mark som på sikt kan behöva tas i anspråk för luftfartens behov.

Hela planområdet ligger inom flygplatsens influensområde för flyghinder. Norrköpings kommun tar i Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping ställning till att området ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada riksintresset. Inga åtgärder som kan begränsa flygplatsens funktion får tillkomma i dess närhet eller influensområde. Mer detaljerade ställningstaganden finns i översiktsplan 2002. Denna fördjupade översiktsplan har samma ställningstaganden som övriga översiktsplaner.

REFERENSER

KOMMUNALA BESLUT

Norrköpings kommun, Kommunstyrelsen, § 170 Ett nytt resecentrum i Norrköping, KS-261/2007 014, 2007-04-10

Norrköpings kommun, Stadsplaneringsnämnden, § 5 Yttrande över järnvägsutredningen för Ostlänken, SPN-151/2003 216, 2009-01-27

Norrköpings kommun, Kommunstyrelsen, § 41 Järnvägsutredning för Ostlänken, KS-40/2009 014, 2009-02-02

Norrköpings kommun, Kommunstyrelsen, § 22 Järnvägsutredning för Ostlänken, KS-40/2009 014, 2009-02-23

ANDRA KOMMUNALA PLANER

Norrköpings kommun, Framtid Norrköping Översiktsplan 2002 Utvecklingsplan för staden, 2002

Norrköpings och Linköpings kommun, Gemensam översiktsplan för Norrköping och Linköping, samrådsförslag april 2009.

Norrköpings kommun, Program för "Nya Staden"- Fördjupning av översiktsplanen för resecentrum och södra Butängen, 2007

UNDERLAGSMATERIAL FÖR DENNA FÖP

Arkitektstudio WRB, Norrköping parallella uppdrag, 2008

Banverket, Ostlänken järnvägsutredning utställelsehandlingar Avsnittsutredning Norrköping C – Linköping C, 2008

Berggren A. och Kargulj D., Examensarbete Förslag till utveckling av Gullbergsvass, Blekinge Tekniska Högskola, 2007

Danielson DOSK, Norrköpings resecentrum samhällsekonomisk effektbedömning av upphöjd station jämfört med markförlagd, 2008

Nordplan, Resecentrum och Butängen år 2030, 2008

Semrén+Månsson, Parallella uppdrag, 2008

SpaceScape, Program för det offentliga rummet, 2008

SWECO, Utredning Nordvästra godsspåret kostnadsnyttoanalys, 2008

SWECO, Översiktlig studie av passager över och under järnvägen, 2008

SWECO, Utredning av vägprofiler, 2008

SWECO, Norrköpings centralstation 1, 2008

SWECO, Norrköpings centralstation 2, 2008

SWECO, Riskbedömning resecentrum, 2008

SWECO Eurofutures, Intressentstudie södra Butängen, 2008

SWECO, Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande fördjupning av översiktsplanen för resecentrum och södra Butängen, 2009

Tyréns Temaplan, Linköping – Norrköping: gemensam marknad och framtid, 2007

Wallenquist I., Trädgårdar i Östergötland, 2004

WSP Samhällsbyggnad, Trafikkonsekvensanalys för södra Butängen i Norrköping, 2007

Öhrlings PWC, Butängen barriäreffekter, 2008

Öhrlings PWC, Förutsättningar idag för attraktionskraft i morgon, 2007

Hemsidor

http://www.m.lst.se/m/Kartor_och_planeringsunderlag/Kulturmiljoprogram/Skanes_historia_och_utveckling/Stadens_landskap/Industrisamhällets_tatorter/

Fördjupning av översiktsplanen för resecentrum och södra Butängen

Denna fördjupning av översiktsplanen är upprättad inom Stadsbyggnadskontoret, Fysisk planering. Planen är upprättad av Linda Wiking och Jan Eklund. En kommunal referensgrupp har aktivt deltagit under planens framtagande.

Foto


Linda Wiking och Jan Eklund om inget annat anges.

Grafisk form

Jerhammar & Co Reklambyrå

Tryck

Norrköpings Tryckeri



För kontakt och mer information:

Linda Wiking 011-151325
Jan Eklund 011-151357
Lisa Rehnström 011-151390

Norrköpings kommun
Stadsbyggnadskontoret
Fysisk planering
601 81 Norrköping
e-post: fysiskplanering@norrkoping.se

www.norrkoping.se