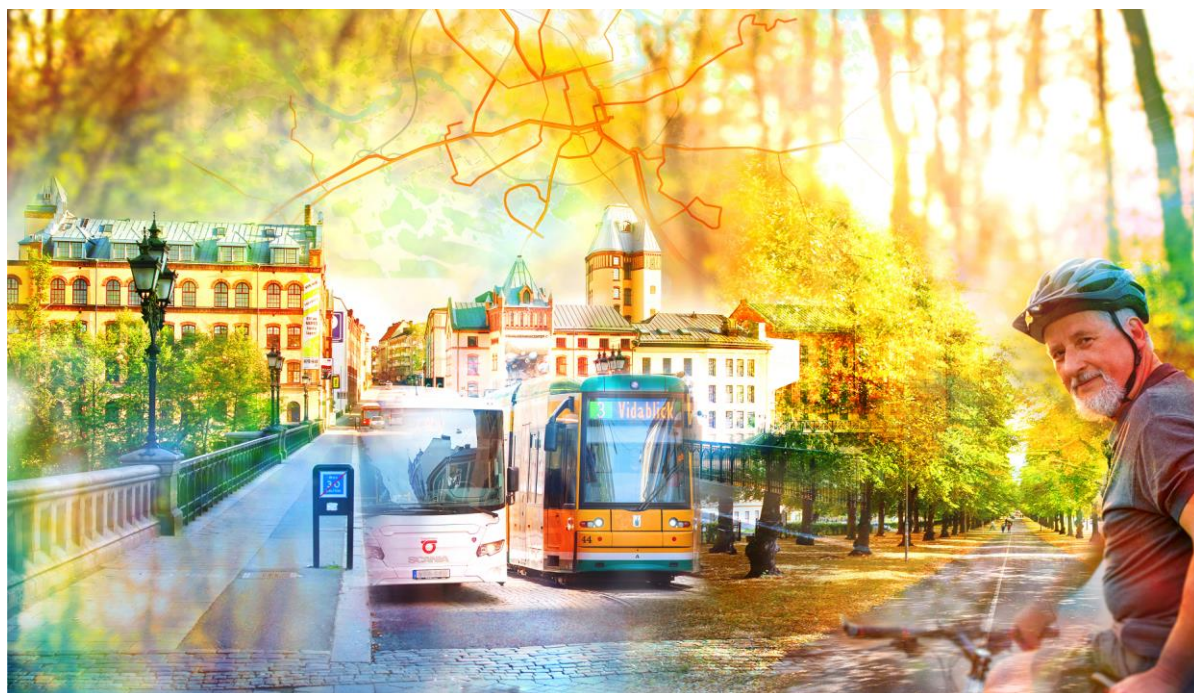


# Särskilt utlåtande

tillhörande

## Tematiskt tillägg av Norrköpings kommuns översiktsplan – Trafikstrategi för Norrköping

den 2 mars 2022



**GRANSKNINGSHANDLING**

## Innehåll

Innehåll .....	2
Vad är ett särskilt utlåtande? .....	3
Beskrivning av granskningsperioden.....	3
Webbverktyget Storymap – Tyck till! .....	3
Kommunens svar och bemötande .....	3
Läsanvisning.....	3
Ändringar från granskning till antagande .....	4
Statliga verk, bolag och myndigheter som besvarat kommunens remiss: .....	5
Länsstyrelsen .....	5
Fortifikationsverket.....	6
Försvarsmakten.....	6
Skogsstyrelsen .....	6
Jernhusen .....	7
Regionala verk, bolag och myndigheter som besvarat kommunens remiss: .....	8
Region Östergötland .....	8
Kommuner som besvarat kommunens remiss: .....	9
Linköpings kommun .....	9
Söderköpings kommun .....	9
Kommunala bolag som besvarat kommunens remiss:.....	10
Nodra AB.....	10
Intresseorganisationer som inkommit med synpunkter på förslaget till tematiskt tillägg:.....	12
Östsvenska Handelskammaren .....	12
Politiska partier som inkommit med synpunkter på förslaget till tematiskt tillägg: .....	13
Kristdemokraterna .....	13
Moderaterna.....	15
Följande har meddelat inga erinringar eller att man avstår från att svara: .....	18
Svarat men inga synpunkter:.....	18
Inte svarat .....	18
Synpunkter från privatpersoner .....	20
Synpunkt 1 .....	20
Synpunkt 2 .....	21
Synpunkt 3 .....	21
Synpunkt 4.....	22
Synpunkt 5 .....	22
Synpunkt 6.....	22



## Vad är ett särskilt utlåtande?

Enligt plan- och bygglagen ska kommunen sammanställa samtliga synpunkter som inkommit under granskningsperioden samt redovisa de ändringar som synpunkterna lett till. Synpunkter som inte kan tillgodoses ska särskilt motiveras.

## Beskrivning av granskningsperioden

Under perioden 18 november 2021 till och med 18 januari 2022 ställdes förslag till *Tematiskt tillägg av Norrköpings kommuns översiktsplan – Trafikstrategi för Norrköping* ut för granskning. Granskningsperioden kungjordes i den lokala tidningen, på kommunens digitala anslagstavla samt på kommunens sociala medier. Under granskningsperioden har den digitala handlingen funnits tillgänglig via kommunens hemsida samt att en utskriven version av Trafikstrategin funnits tillgänglig i receptionen på förvaltningshuset Rosen.

## Webbverktyget Storymap – Tyck till!

Under granskningsperioden har det varit möjligt att lämna in synpunkter på planförslaget i den digitala plattformen.

## Kommunens svar och bemötande

Under granskningsperioden har det sammanlagt kommit in 21 synpunkter på planförslaget. Synpunkter har lämnats via trafikstrategins digitala plattform under fliken Tyck till, via mail samt via formella yttranden. Dessa yttranden redovisas och kommenteras i detta dokument.

## Läsanvisning

Det särskilda utlåtandet innehåller en sammanfattning av de synpunkter som lämnas på planförslaget. De remissvaren kommer att sammanfattas i den mån det är möjligt och varje remissvar besvaras enskilt.

Svar på inkomna synpunkter görs genom antingen *kommentar* eller *ändring* beroende på om synpunkten leder till en ändring eller om den inte kommer kunna beaktas. För att tydliggöra skillnaden har de olika svarstypernas textur och olika färgkodning.

### Exempel på kommentar

**Kommentar:** Synpunkten noteras men föranleder ingen ändring i Trafikstrategin.

### Exempel på ändring

**Ändring:** Kategoriseringen för buss- och spårvägsreservat ses över för att öka tydligheten.

## Ändringar från granskning till antagande

Nedan listas en sammanställning på de justeringar som kommer att arbetas in till antagandehandlingen. Samtliga punkter är svar på synpunkter som redovisas i samband med den inkomna synpunkten efter denna sammanställning.

### Ändringar inför antagandehandling:

- Nämnande av riksintresset för kulturmiljö E53 Abborreberg läggs till. Ett förtydligande läggs också till gällande att riksintresset påverkas minimalt då förslaget på tillkommande länkar föreslås ligga inom befintlig infrastruktur.
- De nät för gång, cykel och kollektivtrafik som är uttritat inom fastigheten är endast schematiskt uttritate markreservat, genomförande av dessa ligger enligt genomförandebeskrivningen efter 2035. För att inte påverka försvarsanläggningen negativt kommer markeringarna justeras och läggas utanför fastigheten Fiskeby 1:1.
- Justeringar görs i antagandehandlingen för att säkerställa att informationen om de regionala styrdokumenterna är aktuell.
- Kategoriseringen för buss- och spårvägsreservat ses över för att öka tydligheten.

## Statliga verk, bolag och myndigheter som besvarat kommunens remiss:

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att planen följer bestämmelserna i 3 kap 3-6 §§ plan- och bygglagen om översiktsplaners utformning och innehåll. Planen kommer att bli värdefull för fortsatt planering och prövning. Avseende de frågor som Länsstyrelsen särskilt har att bevaka har Länsstyrelsen följande synpunkter om planförslaget.

### Riksintressen

Planförslaget berörs av riksintressen inom miljöbalken kapitel 3 för naturvård inklusive Natura 2000, yrkesfiske, kulturmiljövård, friluftsliv, vattenförsörjning, kommunikationer (vägar, järnväg, luftfart) och totalförsvaret samt inom miljöbalken kapitel 4 högexploaterad kust. Länsstyrelsen anser att de förekommande riksintressena är korrekt redovisade och tillräckligt beaktade i planen. med undantag av vad som framgår av nedanstående kommentarer.

### Naturvård inklusive Natura 2000

Länsstyrelsen anser att riksintresse Naturvård är korrekt redovisade och att hänsyn är taget. Länsstyrelsen informerar om att Natura 2000-lagstiftningen enbart reglerar naturvärden.

### Kulturmiljö

Länsstyrelsen saknar nämmandet av riksintresset för kulturmiljön E53 Abborreberg som enligt kartredovisningen berörs. I Trafikstrategin uttrycker kommunen att hänsyn kommer tas till riksintresset vid realisering av objekt. De synpunkter Länsstyrelsen hade avseende kulturmiljö i granskning av Översiktsplan för staden kvarstår. Länsstyrelsen är positiv att kommunen har för avsikt att ta hänsyn till riksintressen för kulturmiljö, men att det inte är möjligt att ta slutlig ställning i detta skede.

### Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen anser att miljökvalitetsnormer för luft och buller har hanterats på ett tillfredställande sätt. Norrköping har tidigare haft ett åtgärdsprogram för luft som är avslutat. Om risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för luft uppstår så ska kommunen rapportera detta till Naturvårdsverket och Länsstyrelsen samt upprätta ett nytt åtgärdsprogram.

### Mellankommunal samordning

Länsstyrelsen har inget att erinra avseende kommunens hantering av mellankommunal samordning.

### Skydd mot olyckor, översvämning och erosion

Länsstyrelsen bedömer att det är tillräckligt behandlat i planen.

**Ändring:** Nämnande av riksintresset för kulturmiljö E53 Abborreberg läggs till. Ett förtydligande läggs också till gällande att riksintresset påverkas minimalt då förslaget på tillkommande länkar föreslås ligga inom befintlig infrastruktur.

## Fortifikationsverket

Fortifikationsverket ser att förslaget påverkar fastigheten Fiskeby 1:1. Fastigheten ägs och förvaltas av Fortifikationsverket och innefattas i Försvarmaktens skyddsobjekt. Det finns inga planer på att avyttra hela eller delar av fastigheten. Det finns heller inga planer på att upplåta hela eller delar av fastigheten till en annan verksamhet än Försvarmakten. Fortifikationsverket avstyrker därför de förslag som berör Fiskeby 1:1

Fortifikationsverkets främsta uppgift är att tillhandahålla funktionsdugliga och ändamålsenliga fastigheter och anläggningar till totalförsvaret. För Fortifikationsverket är det av avgörande betydelse att vidmakthålla befintliga funktioner inom myndighetens fastighet samt att dessa inte påverkas och inskränks till följd av omkringliggande bostadsbebyggelse.

Den föreslagna översiktsplanen berör och påverkar statens intresse i och med att planområdet omfattar ett område med riksintresse för totalförsvaret. Enligt 3 kap. 9 § miljöbalken framgår att markområden som har betydelse för totalförsvaret ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan motverka totalförsvarets intressen. Den nu aktuella trafikstrategin uppmuntrar en utökad bebyggelse intill Fortifikationsverkets anläggning, vilket innebär att försvarsanläggningen påverkas negativt.

**Ändring:** De nät för gång, cykel och kollektivtrafik som är uttritat inom fastigheten är endast schematiskt uttritate markreservat, genomförande av dessa ligger enligt genomförandebeskrivningen efter 2035. För att inte påverka försvarsanläggningen negativt kommer markeringarna justeras och läggas utanför fastigheten Fiskeby 1:1.

## Försvarmakten

Riksintressen för totalförsvarets militära del bedöms i stort korrekt redovisade och beskrivna i trafikstrategin. Försvarmakten kan inte i dagsläget, utifrån den detaljnivå planinriktningarna redovisas, göra en bedömning gällande huruvida föreslagen utveckling för infrastruktur riskerar skada riksintressen för totalförsvarets militära del. Försvarmakten framhåller därför vikten av att samråd sker enligt standardförfarande i de ärenden som rör riksintressen för totalförsvarets militära del.

**Kommentar:** Synpunkten noteras men hanteras inte vidare inom ramen för Trafikstrategin.

## Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen informerar om att ett antal naturreservat kan komma att beröras av ny infrastruktur och att hänsyn ska tas till Natura-2000. Man bör även ta i beaktande andra typer av formellt skyddade området till exempel biotopskyddsområden och naturvårdsavtal.

**Kommentar:** Synpunkten noteras men hanteras inte vidare inom ramen för Trafikstrategin.

## Jernhusen

### Entrén till Norrköping

Centralstationen med dess närliggande stadsrum är ofta det första mötet för besökare till Norrköping. Mötet med staden ska ske på ett tydligt och sömlöst sätt till och från Centralstationen med dess bytespunkt genom att:

- En fysiskt integrerad stad är rumsligt och funktionellt sammanhängande. Den är lätt att orientera sig i och lätt att nå och röra sig genom.
- Rumslig kontinuitet i stadsrummet skapas när sekvensen av offentliga gator och platser samspelar med byggnadens utformning och innehåll på ett tilltalande sätt.
- Genom en omsorgsfull gestaltning av stadsstruktur och stadsmiljöer kan orienterbarheten och tillgängligheten öka och upplevda avstånd och barriärer minskas.

### Samspel mellan bebyggelse och trafik

Samspelet mellan planering av bebyggelse och trafik är viktig för att utveckla hög tillgänglighet och goda livsmiljöer på begränsad yta som det ofta är vid Centralstationer. Tillgänglighet med fokus på tågresenären, gång-, cykel och kollektivtrafiktrafikanter gynnar de flesta invånare och besökare oavsett bakgrund. Trafiksäkerhet skall prioriteras med bra utrymme på trottoarer för gångtrafikanter och cykelvägar för både snabba och långsamma cyklister. Det är viktigt med en variation av lugna och aktiva platser som skänker god överblickbarhet, bra belysning och dagsljusförhållanden samt om det finns mycket folk i rörelse eller inte.

### Bytespunkter för multimodalt resande

En stor utmaning vid planering och anläggande av ett stationsområde är att finna goda lösningar som gör det enkelt för resenären att byta mellan olika trafikslag. Vanligtvis vill samtliga aktörer komma så nära entrén som möjligt och att det ska vara säkert för de som rör sig i området. Detta både för resenärer och besökare, men även för de som framför fordon i stationens närområde. En god lösning innehåller därför en avvägning mellan behoven från gångtrafikanter, cyklister, spårvagns- och bussresenärer och de som kommer med taxi eller egen bil.

För att kunna skapa en effektiv bytespunkt inom centralstationsområdet är det av yttersta vikt att skapa effektiva och säkra omstigningsmöjligheter mellan de olika trafikslagen. Detta är inte minst viktigt för byten mellan buss, spårvagn och tåg, vilket förutsätter välfungerade hållplatser med korta gångvägar. Buss- och spårvagnshållplatserna vid stationen bör planeras yteffektivt för att inte skapa en barriär inom stationsområdet. Jernhusen anser att en optimerad busshållplatsfunktion bör vidareutvecklas, till exempel genom att arbeta med så kallade ”slottider” istället för fasta hållplatser för lågfrekventa busslinjer.

**Kommentar:** Synpunkten noteras men föranleder ingen ändring i Trafikstrategin.

## Regionala verk, bolag och myndigheter som besvarat kommunens remiss:

### Region Östergötland

Under ”Styrdokument och mål på regional till global nivå” vill Region Östergötland uppmärksamma att ”Utvecklingsstrategin för Östergötland” har antagits. Arbetet med en regional rumslig strategi, som en del av utvecklingsstrategin, pågår som ersätter Regional Strukturbild Östergötland. Även nytt förslag till länstransportplan för perioden 2022-2033 är på remiss och antagande av denna är planerat till våren 2022.

**Ändring:** Justeringar görs i antagandehandlingen för att säkerställa att informationen om de regionala styrdokumenterna är aktuell.

Region Östergötland ser positivt på den genomförandebeskrivning som tagits fram och att det på ett tydligt sätt framgår när i tid olika åtgärderna planeras till. Genomförandebeskrivningen och utpekade åtgärder är en god plattform för fortsatta diskussioner och samverkan mellan regionen och Norrköpings kommun. För ytterligare tydlighet hade ”Åtgärdsförslagen” samt ”Sammanställning av strategier” kunnat åtföljas av ansvarig aktör där så är möjligt att peka ut. Detta ger tydlighet i ansvarsfördelning i fortsatta arbetet.

**Kommentar:** I och med att Trafikstrategin är ett tematiskt tillägg till översiktsplanen fastställs inte den organisatoriska ansvarsfördelningen i dokumentet. Ett internt arbete pågår för att fastställa framfart i det fortsatta arbetet och genomförandet av trafikstrategin.

Angående tidigare synpunkt om framkomlighet för utryckningsfordon vill Region Östergötland skicka med att i fortsatta planering beakta vikten av framkomlighet till fastigheter på ett rimligt sätt. På en övergripande planeringsnivå kan detta handla om att bevaka eventuella barriärer som kan uppstå vid exempelvis särskilda bebyggelsestypologier och kvartersstrukturer.

**Kommentar:** Synpunkten noteras men hanteras inte vidare inom ramen för Trafikstrategin.

Vid fortsatta genomförandet av trafikstrategin vill Region Östergötland skicka med att vid behov differentiera mellan de 28 geografiska områden som strategin omfattar, och vara tydlig med i vilka mål som är relevanta för olika grupper av områden. De olika geografiska områdena som landsbygd, tätorter, innerstad, externhandelsområde och så vidare, har olika geografiska förutsättningar där målsättning kan behöva särskiljas beroende på område och förutsättningar.

**Kommentar:** Synpunkten noteras och målet i det löpande arbetet är att kunna använda 28 geografiska områdena på olika sätt bland annat, differentierade mål kopplat till färdmedelsfördelning beroende på områdesspecifika förutsättningar.



## Kommuner som besvarat kommunens remiss:

### Linköpings kommun

Det är positivt att planförslaget sedan samrådsskedet har utvecklats med fördjupade resonemang och strategi kring delningsekonomi och utvecklingen av delade mobilitetstjänster. Utöver detta vidhåller Linköpings kommun de positiva synpunkter som lämnades vid samrådet och konstaterar att trafikstrategin är ett välutformat och framåtsyftande dokument med god potential att leda kommunen mot strategins nio målområden.

**Kommentar:** Norrköpings kommun noterar Linköpings positiva yttrande. Synpunkten föranleder ingen ändring.

### Söderköpings kommun

Söderköpings kommun lämnade ett yttrandet på samrådsförslaget som inte besvarades i sin helhet. Nedan följer svar på de delar som inte tidigare inkluderats.

Trafikstrategi för Norrköping visar tydligt vart man vill. Det är bra med en långsiktig strategi, det skapar hållbarhet och trygghet. En prioritering av de hållbara transportsätten är på många sätt bra för människan men innebär också många stora utmaningar. Det är viktigt att se saker och ting från olika perspektiv. Utifrån Söderköping ser vi en viss risk att det kommer försvåras för tillresande biltrafik att ta sig hela vägen till målet utan att byta färdväg, vilket i sig kan innebära lägre tillgänglighet.

**Norrköping är en regional knutpunkt.** Här finns bland annat ett länsjukhus, universitet, arenor och regional/nationell kollektivtrafik. Trafikstrategin avgränsar sig till att omfatta tätorten Norrköping och utpekade utvecklingsorter. Den inkluderar även prioriterade stråk mellan tätorterna och grannkommunerna in till centrala Norrköping. Trafikstrategin omfattar således inte trafik utanför som ska till andra platser än till centrala Norrköping. Norrköping har många målpunkter för människor både inom Norrköping men också utifrån, där arbete, besök, inköp och turistande är vanliga anledningar. Det är därför viktigt att strategins hänsyn till den lokala trafiken inte medför försvårande för den regionala och närliggande trafiken som till stor del består av biltrafik. Att säkerställa kapaciteten på ringleden utanför staden genom Johannisborgsleden är mycket viktig innan man börjar begränsa biltrafiken mer inne i staden. När förbifart E22 Söderköping är byggd kommer det gå enklare och snabbare för trafiken söderifrån att ta sig till/från Norrköping.

**Kommentar:** Att Norrköping är en regional målpunkt och har flera lokala målpunkter som är viktiga för våra grannkommuner är vi medvetna om. I och med trafikstrategin vill vi stärka möjligheten att nå dessa. För boende utanför de utpekade tätorterna (område 28) och grannkommunerna nyttjas befintlig infrastruktur för att nå de starka stråken. Pendlarparkeringar pekas ut för att möjliggöra ett ökat hållbart resande för de som bor utanför tätorterna.

Johannisborgsförbindelsen är ett pågående projekt som kommer att förbättra kapaciteten på ringleden och genomförande av den är skilt från trafikstrategin, likaså förbifart E22 som ni nämner. Synpunkten hanteras inte vidare.

Det finns stora utmaningar som handlar om beteendeförändringar där man måste vara medveten om människors begränsningar i möjlighet och vilja. Det gäller till exempel **pendlarparkering och infartsparkering**. Det är viktigt att skapa pendlarparkeringar som verkligen används och fungerar. Att få människor att kliva ur bilen innan slutdestinationen kräver flera åtgärder av flera slag. Ett annat exempel är transport av **inköpta varor**. Mycket kan transporteras per cykel och kollektivtrafik, men inte allt. Dagligvaror och sällanköp tar plats och ska till hemmet det kräver utrymme på vägar oavsett om det göras av dem som handlar eller via hemkörning. Att få företag att transportera med mindre fordon är en mycket stor utmaning.

**Kommentar:** Punkten om pendlarparkeringar och infartsparkeringar stämmer överens med vad som står i Trafikstrategin. Alla bilresor går inte att ersätta med andra trafikslag, men varje resa som kan ersättas bidrar till en förbättrad framkomlighet och hållbarhet. Synpunkten hanteras inte vidare.

**Minskat antal stopp** kan göra kollektivtrafiken mindre tillgänglig och därigenom kan det bli mindre attraktivt och andra transportsätt används. En varsamhet behöver iaktas för att inte få motsatt effekt.

**Kommentar:** Gällande minskat antal stopp i kollektivtrafiken som refereras till i synpunkten hanteras inte av oss som kommun utan av Östgötatrafik. Det kommunen lyfter fram i Trafikstrategin är minskat antal onödiga stopp, vid exempelvis rödljus eller andra korsningspunkter vilket skulle främja framkomligheten för kollektivtrafikens fordon. Synpunkten hanteras inte vidare.

## Kommunala bolag som besvarat kommunens remiss:

### Nodra AB

#### **Avfallshantering**

I granskningshandlingen har man lagt till viss information om avfallsinsamlingen, vilket vi tycker är positivt och bra. Det är dock några synpunkter som vi vill lyfta kring den informationen. När det gäller information om avgränsning för avfallsinsamling så ser vi att den är inskriven i granskningsremissen. Vi önskar en komplettering med en hänvisning till vilket/vilka styrande dokument som istället kommer att hantera tillgängligheten för avfallsinsamlingen.

Man beskriver att gaturummets utformning ska dimensioneras så att framkomlighet för renhållningsfordon säkerställs. Man säger också att dessa fordon måste kunna samspela med övriga trafikslag och att de genom sin storlek sätter gränserna för hur gaturummet kan utformas. För att tydliggöra och nämna några exempel så sker avfallsinsamling både från gator och kvartersmark. Vi ser det som positivt att man i samspellet utreder om behov finns för att anordna lastfickor på identifierade platser när befintlig gatustruktur förändras samt att helheten med grönplanteringar och kvartersutformning beaktas. För att nämna en åtgärd som



blev väldigt lyckad för avfallsinsamlingen är när man gjorde om gatustrukturen på Kristinagatan vid Ankaret och anordnade en lastzonsficka.

**Kommentar:** I och med att avfallshantering inte hanteras inom ramen för Trafikstrategin hanteras inte denna synpunkt vidare. Gällande frågan hur tillgänglighet säkerställs för avfallsinsamling vid ny bebyggelse finns information om detta i kommunens avfallsplan.

I granskningsremissen har man redovisat en detaljerad nivå under strategi och cykel, där man identifierat tre huvudstråk: Gamla Rådstugugatan, Kungsgatan och Olai Kyrkogata som föreslås stängas av för biltrafik när uteserveringar tar mark i anspråk från gaturummen. Vid dessa gator och även vid framtida liknande platser behöver man i planeringen säkerställa att varje hämtställe fortsatt är tillgängligt för konventionella renhållningsfordon så att avfallshämtning kan genomföras.

**Kommentar:** Synpunkten noteras men föranleder ingen ändring i Trafikstrategin.

Under genomförandebeskrivningen redovisar man en sammanställning med åtgärdsförslag där man bland annat kommer att ta fram olika trafikplaner för de olika trafikslag som nämns i trafikstrategin. I samband med framtagandet av nya planer ser vi ett behov att dessa på en strategisk nivå samspelar med avfallsinsamlingen.

**Kommentar:** Synpunkten noteras men föranleder ingen ändring i Trafikstrategin.

### Vatten och avlopp

Bra att handlingen har kompletterats med informationen kring att dimensionerande fordon för innerstaden är bland annat driftfordon. I och med att behoven att ta sig fram för dessa fordon varierar och att ambitionen i strategin till stor del handlar om att begränsa framkomligheten för bilen till förmån för andra färdstätt är det viktigt att ha tidiga dialoger kring hur dessa tänkta förändringar kan fungera tillsammans med en fungerande drift av vår anläggning.

**Kommentar:** Synpunkten noteras men föranleder ingen ändring i Trafikstrategin.

### Dagvatten

Viktigt att man i planeringen av ny grönstruktur längs vägarna har med sig aspekten med hur det gröna bäst kan främja reningen av dagvattnet från omgivande gator. Gator och dess trafik är en stor föroreningskälla och många gånger uppstår ofta situationer där det är svårt att hitta annan lämplig plats för dagvattenrening. Det är därför viktigt att kolla på dessa frågeställningar i anknytning till att vägar får ny utformning.

**Kommentar:** Synpunkten noteras men föranleder ingen ändring i Trafikstrategin.

## Bredband

Likt vatten och avlopp är det viktigt för bredband att vi kan underhålla nätet och ha nätet i drift under lång tid framöver. Även placering av träd och annan växtlighet bör planeras så att ledningar kan utökas och underhållas över tid utan att få negativ påverkan på växtligheten.

**Kommentar:** Synpunkten noteras men föranleder ingen ändring i Trafikstrategin.

## Intresseorganisationer som inkommit med synpunkter på förslaget till tematiskt tillägg:

### Östsvenska Handelskammaren

I Trafikstrategi för Norrköping sägs att: *-För att möta befolkningstillväxten, transportbehovet i framtiden och de nya förutsättningarna med Ostlänken ställs krav på ett hållbart, effektivt och tillgängligt trafiksystem. Trafikstrategin behandlar endast ämnesområdet trafik och transporter med fokus på beteendepåverkan och infrastrukturåtgärder. En utvecklad prioriteringsordning mellan trafikslagen beskrivs under fliken Strategier.*

*Prioriteringsordningen ska, utöver i planering och investering, användas vid utformning av korsningspunkter, längs vägar, vid platser för angöring samt i situationer där trafikslagen står i konflikt med varandra gällande yta eller framkomlighet. Prioritering ska ske i följande ordning: 1. Gång 2. Cykel 3. Kollektivtrafik 4. Gods 5. Bil*

Vår region och inte minst Norrköping är ett starkt logistiskt fäste och växande handel tillsammans med ökande befolkning och resande kräver fler och hållbara transporter. Den uppfattningen finner Östsvenska Handelskammaren stöd för i Trafikstrategin, men vi vill framföra vår oro för att näringslivets villkor och förutsättningar inte beaktas tillräckligt i Trafikslagets prioritering. Företagen är givetvis beroende av pålitlig och konkurrenskraftig infrastruktur för både människor och gods, och för många företag är fungerande logistik och pålitliga transporter av avgörande vikt för att fortsatt ha kvar sin verksamhet i kommunen.

I Trafikstrategin slås fast att godstrafiken och biltrafiken nyttjar samma nät men för att säkra framkomlighet och möjliggöra platser för angöring prioriteras gods framför bilen (och gång, cykel och kollektivtrafik före dessa två). Gods med samhällsviktiga funktioner pekas ut. Vi menar att varor av annat slag är minst lika viktigt för ett fungerande näringsliv och en levande stad, och att hänsyn till detta måste tas vid eventuella förändringar.

Om fordonen som levererar gods inne i staden får mindre yta till sitt förfogande, samtidigt som mängden gods som behöver levereras ökar, så ställs högre krav på t ex fyllnadsgrad. Detta blir en utmaning, som inte ensidigt kan lastas över på näringslivet. Det är känt att godsets största belastning sker inom den sista delen av transporten till kund. Trafikstrategin omtalar att det behöver finnas omlastningsmöjligheter för transport vidare in till staden, för att lyckas med godsplanering på både nationell och kommunal nivå.



Östsvenska Handelskammaren betonar näringslivet betydelse för utveckling och tillväxt och menar att förutsättningar för näringslivets koordinering och samordning av varutransporter bör tas med som en del av infrastrukturåtgärderna. Vi sätter hög tilltro till samhällets och näringslivets digitalisering, forskning, innovationsförmåga och tekniska framsteg för att bidra till detta. Det är viktigt att ha balans i det kort- och långsiktiga perspektivet och ta höjd för teknisk och social utveckling i stadsplaneringen.

**Kommentar:** Dialog har först med fokusgrupper innehållande representanter från näringslivet och godsaktörer i Norrköping. Efter dialog med dessa grupper har justeringar gjorts i Trafikstrategin, exempelvis gällande tydlighet kopplat till tillgängliga parkeringar och storleksbegränsningar för godstrafik. Synpunkten hanteras inte vidare.

## Politiska partier som inkommit med synpunkter på förslaget till tematiskt tillägg:

### Kristdemokraterna

Trafikstrategin är ett ledande dokument som ger en inriktning för vilken Norrköpingsborna och näringslivet bör förhålla sig till. Vi som politiskt parti anser därför att vi behöver se till olika perspektiv och behov hos våra medborgare för att skapa en stad där alla känner sig delaktiga. Vi måste ha en trafikstrategi som går i takt med människors behov och därmed verkligheten.

I förslaget som tagits fram efter samrådet anser vi i KD att synpunkter kring bilens plats i staden inte tagits hänsyn till. Det finns många medborgare som behöver kunna köra och parkera sin bil i innerstaden och i andra stadsdelar men då måste det också finnas parkeringsplatser.

De synpunkter som vi Kristdemokrater har och gärna vill få ett svar på är följande:

Bilens roll i samhället måste beaktas.

**Kommentar:** I avsnittet om biltrafik hanteras bilens roll i samhället. I detta avsnitt framgår att *”Bilen är effektiv vid resor som inkluderar flera målpunkter och ses som ett bekvämt färdmedel oavsett väderförhållanden. Valet av färdmedel varierar i kommunen beroende på behov och möjlighet att resa på annat sätt än med bil. Innanför promenaderna är det korta avstånd mellan målpunkterna vilket leder till ett litet behov av biltrafik. I kommunens glesare delar är alternativen färre och avstånden längre vilket ökar behovet av bilresor”*.

Det står även *”Alla kan inte genomföra alla sina resor med kollektivtrafik, gång och cykel men många kan göra fler, eller större del av sin resa med dessa trafikslag.”*

Utöver detta finns två nyckelfaktorer som beskriver bilens roll *”Rätt typ av gata på rätt plats”* samt *”Undvika korta resor med bil”*. I och med detta anses att bilens roll i samhället har beaktats. Synpunkten hanteras inte vidare i arbetet.



Äldre måste kunna transportera sig till tandläkarbesök, vårdcentralen, frisören mm och har inte möjlighet att välja andra färdmedel än bilen utifrån hälsoaspekter.

**Kommentar:** Alla som bor eller besöker Norrköping ska ha möjlighet att nå sin målpunkt oavsett förutsättningar. En äldre person som har svårt att gå kanske måste nytta bilen medan yngre helt frisk person kan cykla eller åka med kollektivtrafiken. Genom att de som inte behöver ta bilen till dessa platser väljer ett annat transportslag ges större utrymme, för både framkomlighet och parkering, till de som faktiskt måste ta bilen. I och med detta anses att synpunkten hanterad.

Om fler ska välja cykel som färdmedel behöver det finnas ordentliga cykelvägar och dessa måste underhållas med sopning, saltning, sandning.

**Kommentar:** Trafikstrategin presenterar fem strategier för den fortsatta cykelplaneringen:

- Drift och underhåll på huvudnätet för cykel ska hålla god standard året runt
- Samplanera cykelinfrastruktur med bebyggelseutveckling i översiktsplanen
- Vid detaljplanering, utformning och byggnation av cykelinfrastruktur ska framkomlighet och trafiksäkerhet säkerställas
- Högt trafikerade gång- och cykelvägar ska separeras från varandra
- Under ombyggnation och vid tillfälliga avstängningar ska cykelns framkomlighet säkerställas

Genom att dessa följs säkerställs ett attraktivt cykelnät, synpunkten anses därmed hanterad.

För att landsbygden ska vara levande måste medborgare som väljer att bo på landet också kunna ta sig in till arbete mm i staden och då parkera sin bil.

**Kommentar:** I trafikstrategin står följande: I kommunens glesare delar är alternativen färre och avstånden längre vilket ökar behovet av bilresor”. Det står även ”Alla kan inte genomföra alla sina resor med kollektivtrafik, gång och cykel men många kan göra fler, eller större del av sin resa med dessa trafikslag.”

Genom att de som inte behöver ta bilen väljer ett annat transportslag ges ett större utrymme till de som faktiskt måste ta bilen. I och med detta anses att synpunkten hanterad.

För att stadskärnan ska vara levande måste medborgarna kunna välja cityhandeln och kunna ta bilen in till city för att handla.

**Kommentar:** En nyckelfaktor i Trafikstrategin är *Uppkoppling till målpunkter*. *Alla kommunens målpunkter behöver vara tillgängliga för kommunens invånare men det behöver inte betyda att varje individuell målpunkt ska ha en direkt uppkoppling som är anpassad för biltrafik. Genom att parkera bilen i ett av stadens parkeringshus ges möjligheten att nå arbetsplatser, butiker och annan service inom gångavstånd. Detta gäller även vid användning av kollektivtrafikens befintliga utbud. Genom att samla parkeringsmöjligheter med gångavstånd till stadens många målpunkter effektiviserar användningen av allmänna ytor.*

En levande stadskärna är något som eftersträvas, att man kan ta bilen till city är dock inget som garanterar detta. Studier visar att det är andra kvaliteter än parkeringsplatser nära verksamheter som gynnar handeln. Gångbanor skapar stadsliv, gynnar näringslivet samt leder till minskade utsläpp och trängsel. Synpunkten hanteras inte vidare.

## Moderaterna

Moderaterna menar att möjligheten att resa inom Norrköpings hela kommun är central för att kunna upprätthålla en levande kommun. Resandet måste kunna ske både för att kunna utföra sitt arbete, sina studier, fritidsaktiviteter m.m. Alla resor är viktiga för att uppnå ett fungerande samhälle.

Allt resande kan inte ske optimalt utifrån att samhällsbetalda resor ersätter privat betalda resor. Övergången till mer hållbart resande ställer vi oss bakom men aldrig att individers sätt att leva begränsas. Som en del i en övergång till mer hållbart resande anser Moderaterna att Trafikstrategin också behöver kompletteras med möjligheter att utveckla laddinfrastruktur inom staden.

**Kommentar:** Enligt avgränsning i projektplanen hanteras inte drivmedelsfrågan i trafikstrategin. ”Frågan om omställning till förnybara drivmedel ingår inte heller i trafikstrategin, dessa frågor hanteras istället inom energiplanen. Trafikstrategin har till syfte att främja resande med hållbara transportslag, vilket indirekt gynnar användningen av förnybara drivmedel, men trafikstrategin avgränsas till att inte föra någon diskussion gällande vilken typ av drivmedel som ska användas i Norrköping. I och med införandet av den nationella kvotplikten kommer inblandningen av förnybara drivmedel i fossila drivmedel att stegvis öka de kommande åren.” Synpunkten kommer inte hanteras vidare i trafikstrategin.

Moderaterna ser bilen som ett viktigt transportsätt för att uppnå ett väl fungerande Norrköping och för att ge individer möjlighet att bo och leva. Stadens utbud av tjänster, kultur och samvaro ska inte begränsas till cykelavstånd, gångavstånd eller kollektivtrafikmöjlighet. Det finns några teman i Trafikstrategin som Moderaterna menar är begränsande för individens förutsättningar att verka i Norrköpings kommun. Till exempel ställs återkommande människan och bilen i motsatsförhållande till varandra, på ett sätt som verkar syfta till att bilen ska uppfattas som människofientlig. Det man tycks glömma bort är att varje bilresa utförs av en människa, en individ som har nytta av sitt fordon och av att resa med det. Bilresor bara sker inte, de utförs av människor med mänskliga behov som bilen tillgodoser. Den service som finns i centrala staden måste kunna komma hela kommunens invånare till del – och en hel del invånare saknar reell möjlighet att resa på annat sätt än med bil.

**Kommentar:** I trafikstrategin står följande: *I kommunens glesare delar är alternativen färre och avstånden längre vilket ökar behovet av bilresor*. Det står även *”Alla kan inte genomföra alla sina resor med kollektivtrafik, gång och cykel men många kan göra fler, eller större del av sin resa med dessa trafikslag.”*

Genom att de som inte behöver ta bilen väljer ett annat transportslag ges ett större utrymme till de som faktiskt måste ta bilen. I och med detta anses att synpunkten hanterad.

Moderaterna ser också problem med enkelspårigheten i trafikslagets prioritering. Moderaterna önskar en inriktning där olika vägar allokeras för olika trafikslag i anslutning till ytmässigt konfliktfyllda platser. När alla trafikslag samsas på en mycket begränsad yta blir det trångt och köer skapas, samtidigt som trafikanternas säkerhet äventyras. Genom att allokera olika vägar till olika trafikslag kan alla resenärer ta sig till sitt mål, utan att vissa resenärer ständigt behöver bortprioriteras.

**Kommentar:** Trafikstrategin har sin utgångspunkt i prioriteringsordningen som fastslås i Översiktsplan för Staden vilken antogs av kommunfullmäktige 2017. En av utmaningarna i Trafikstrategin är att hantera den begränsade ytan. I strategin för biltrafik framgår att det är viktigt att det är *rätt typ av trafikslag på rätt plats*, vilket bland annat kan innebära att gående och cyklister har företräde på en central gata medan biltrafik prioriteras på en annan väg. En annan strategi som nämns är en *förstärkning av ringleden*, genom att förstärka ringleden kan trafik som inte behöver åka genom staden åka runt. En flytt av genomfartstrafiken bidrar till en bättre miljö och framkomlighet i staden. Synpunkten noteras men föranleder ingen ändring i Trafikstrategin.



I ett land med Sveriges klimat måste samhällsplaneringen ta hänsyn till hela årets förutsättningar. Även om fler går och cyklar under sommarhalvåret kommer många ställa om sina resor under vintern till bil. Det är inte konstigt utifrån bekvämlighet, temperatur och säkerhet och är ingenting som politiker och tjänstemän kan planera bort. Trafiken måste alltså planeras på ett sätt som fungerar när väderförhållanden och annat är som sämst, inte bara när de är som bäst.

**Kommentar:** Synpunkten noteras men föranleder ingen ändring i Trafikstrategin.

Moderaterna anser att avsnittet om parkering behöver kompletteras med ett tydligt boendeperspektiv. Oaktat övriga effektiviseringsinsatser måste det vara möjligt för de som bor centralt att ha tillgång till åtminstone en parkeringsplats per hushåll inom rimligt avstånd från bostaden.

**Kommentar:** Synpunkten noteras men föranleder ingen ändring i Trafikstrategin då detta hanteras i Riktlinje för Parkering som antogs av Kommunfullmäktige 2017.

Det regionala Trafikförsörjningsprogrammets strategiska mål är: *Kollektivtrafiken – ett positivt sätt att resa. För medborgaren, samhället och miljön.* Utifrån strategin finns delmålet att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 32 % av motorbundna resor. Moderaterna tolkar att trafikförsörjningen utifrån detta strategiska mål ska ske med minst 68 % motorbundna transporter som inte är kollektivtrafik. Den verkligheten behöver kommunens trafikplanering gå i takt med.

Moderaterna vill mot bakgrund av detta få en översyn över hur situationen ser ut i Norrköping fördelat på dygnets timmar. Först då kan vi se vilka förutsättningar vi har för kommunens resor och vilken verklighet vi ska planera för i framtiden.

**Kommentar:** Trafikstrategin behandlar bilens roll i samhället, bland annat föreslås en stärkt ringled. Utöver detta föreslås att kommunen tar fram en biltrafikplan för att specificera mer detaljerade planeringsinriktningar för biltrafiken.

Den statistik som efterfrågas finns framtagen i kommunens resvaneundersökning från 2018. Delar av statistiken presenteras i Trafikstrategins avsnitt bakgrund – Statistik. Synpunkten föranleder ingen ändring i Trafikstrategin.

## Följande har meddelat inga erinringar eller att man avstår från att svara:

Svarat men inga synpunkter:

- Region Sörmland
- MSB
- Sjöfartsverket

## Inte svarat

Följande mottagare ingick i sändlistan för samrådshandlingen av trafikstrategin och anses därmed ha fått information om handlingen och dess innehåll.

- Energimyndigheten
- Luftfartsverket
- Riksantikvarieämbetet
- Trafikverket
- Finspångs kommun
- Katrineholms kommun
- Nyköpings kommun
- Oxelösunds kommun
- Valdemarsviks kommun
- Byggnads - och miljöskydds nämnden Norrköpings kommun
- Hyresbostäder i Norrköping AB
- Kommunala Lantmäterikontoret Norrköpings kommun
- Kultur - och fritidsnämnden Norrköpings kommun
- Norrköping Airport AB
- Norrköping Spårvägar AB Norrköpings kommun
- Norrköpings Hamn AB
- Samhällsplaneringsnämnden Norrköpings kommun
- Tekniska nämnden Norrköpings kommun
- Norrköping Science Park
- Centerpartiet
- Feministiskt initiativ
- Liberalerna
- Miljöpartiet de gröna Norrköping
- Socialdemokraterna Norrköping
- Sverigedemokraterna Östergötland
- Vänsterpartiet
- ÖSTRA HUSBY VÄGFÖRENING
- KOLMÅRDENS VF
- SKÄRBLACKA VÄGFÖRENING
- KIMSTAD VF
- Åby-Jursla VF
- Svärtinge vägförening
- Ljunga Villasamhälle SMF
- Bygdegårdarnas Riksförbund Östergötland

- Cykelfrämjandet
- Entomologiska Föreningen i Östergötland
- DHR, De Handikappades Riksförbund
- Fastighetsägarna MittNord
- Fältbiologerna
- Hela Sverige ska leva Östergötland
- Kimstad Norsholms Hembygdsförening
- Miljöförbundet Jordens Vänner Norrköping
- Riksförbundet M
- Naturskyddsföreningen
- Norrköpings Företagsgrupp
- Norrköpings Idrottsförbund
- PRO Norrköping
- Räddningstjänsten Östra Götaland
- SPF Seniorerna Östgötadistriktet
- Svenskt Näringsliv i Norrköping
- Östergötlands Idrottsförbund
- Botrygg AB
- Fastighets AB L E Lundberg
- Företagarna Norrköping
- Heimstaden
- HSB Östra
- Klöver AB
- LRF kommungrupp
- Nyköping – Östgötälänken AB c/o Nyköpings kommun
- Riksbyggen
- Rikshem AB
- Logistikia
- Transportföretagen
- Lindö villaägarförening

## Synpunkter från privatpersoner

### Synpunkt 1

I trafikstrategin pekas det ut ett nytt godsallstrande verksamhetsområde i Jursla. I Norrköpings kommuns samrådsredogörelse står följande: *”Det har kommit in frågor gällande hur detta kommer att påverka boendemiljön samt om det är rätt placerat i godskartan. Fortsatt arbete: Det kommande transportintensiva området i Jursla har ritats ut schematiskt och utan exakta gränser. Formen och omfattningen kommer att justeras i granskningshandlingen för att bättre passa det tänkta området samt för att inkludera område för masshantering.”*

Om Norrköpings kommun inte över huvud taget tar hänsyn till boendemiljön i Jursla i den långsiktiga planen för utvecklingen av trafiken i Norrköping så förstår jag inte dokumentets avsikt eller Trafikstrategins inledande syfte. Om Norrköpings kommun inte har utvärderat påverkan på boendemiljön och befintlig bebyggelse i samband med att ni pekar ut Jurslafältet som ett nytt godsallstrande verksamhetsområde i strategin med tillhörande MKBn så uppfyller inte trafikstrategin målområde 1 staden och människan. Jag utgår från att syftet med de olika målområdena är att utvärdera Trafikstrategins olika förslag gentemot dessa och utifrån detta föreslå olika konkreta förslag i Trafikstrategin. Förslaget strider dessutom mot Miljöbalkens 3 kapitel 4§ *”Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.”*

Sammanfattningsvis vill jag poängtera att jag upplever att Norrköpings kommun i sin samhällsplanering fullkomligt struntar i befintlig boendemiljö i de områden som ligger utanför Norrköpings stadskärna. Om Norrköping ska vara en attraktiv kommun att bo och verka i, så måste man ta hänsyn till befintlig boendemiljö i sin samhällsplanering. Annars vill ingen bo kvar eller flytta till Norrköpings kommun. Detta gäller även vid framtagande av detaljplanerna för Jurslafältet. I dag avgränsas Jurslas boendemiljö och industriområde av Katrineholmsvägen. För att Trafikstrategin ska uppfylla sitt eget syfte och sin målbild, så ska det föreslagna godsallstrande verksamhetsområde i Jursla tas bort från strategin och bli redovisat som avfärdat alternativ.

**Kommentar:** I Samrådsredogörelsen för Trafikstrategin framgår även att *Verksamhetsområdet och dess påverkan hanteras i detaljplanen för området.* Planarbetet pågår och påbörjades under december 2019. Ovanstående synpunkt kan skickas in under detaljplanens samråd.

Verksamhetsområdet i Jursla pekas ut i trafikstrategin ur perspektivet att synliggöra ett framtida ökat behov av transporter till och från området. Området som pekas ut i Trafikstrategin finns sedan tidigare utpekade som ett utvecklingsområde för verksamheter i Översiktsplan för Staden, vilken antogs av Kommunfullmäktige i juni 2017. Området som pekas ut i Trafikstrategi illustreras i syfte att synliggöra ett framtida behov av transporter och innebär inget förändrat ställningstagande för området.



## Synpunkt 2

Efter att ha verkat o bott i Norrköping sedan -70 talet så har jag sett en otrolig förvandling av trafiknätet. Bor vid Ektorps o uppmärksammar att trafikflödet på Gamla Övägen har blivit hårt trafikerat o då främst vid korsningen Gröndalsgatan o Ektorpsgatan. Trots hastighetsbegränsningen så bryr sig inte trafikanterna. Det går fortare o fortare. Önskar att det blir en rondell-eller cirkulationsplats- vid angiven plats o fyrvägs korsningen. Det är ofta tillbud o då mellan kl.7.00-08.30 o 16.00-17.30.

**Kommentar:** Utformnings för specifika korsningspunkter hanteras inte inom ramen för Trafikstrategin vilket innebär att synpunkten inte kommer att tillgodoses.

Vore det inte idé för framtiden att försöka möjliggöra spårvagnstrafik mot Vilbergen, Vrinnevisjukhuset o det nya bostadsområdet Björkalund...? Trafikintensiteten med alla bilar o lastbilar kommer inte att lägga sig längs med Gamla Övägen över tid.

**Kommentar:** I Trafikstrategin finns ett spårvägsreservat till Vilbergen, Vrinnevisjukhuset samt Björkalund. I och med detta anses synpunkten vara tillgodosedd.

## Synpunkt 3

Varför tar kommunen bort industrispåren? Vet ni inte vad vagnslaster är på järnvägen tycker jag att ni ska ta reda på det. Har förstått att bland dagens unga vuxna vet man inte det! Behåll fungerande industrispår. Ser med fasa på de ökande tunga lastbilstransporterna kanske mest på olycksriskerna med körningarna på 100 mil och mer från kontinenten men även på mängden lastbilar i stan.

**Kommentar:** För att möjliggöra stadsutveckling i Inre hamnen i enlighet med Översiktsplanen för Staden har beslut fattats att lägga ned det södra hamnspåret. Stora satsningar har genomförts för att flytta hamnverksamhet till Pampushamnen där spåranslutning byggts i och med Kardonbanan. Tyvärr finns några spårnyttjare på södra sidan som måste ställa om sin verksamhet till vägtransport men i avvägning mot de stora nyttorna som stadsutvecklingen i Inre hamnen och även Sylten ger så togs beslutet. Denna fråga hanteras dock inte inom ramen för Trafikstrategin vilket innebär att synpunkten inte kommer att hanteras vidare.

## Synpunkt 4

I genomförandebeskrivningen görs det ingen skillnad på reservat för buss och för spårväg men i legenden står det buss. Det borde då stå kollektivtrafik i legenden så att man inte misstolkar linjedragningen genom exempelvis Vilbergen till att vara en bussgata. Bra jobbat!

**Ändring:** Kategoriseringen för buss- och spårvägsreservat ses över för att öka tydligheten.

## Synpunkt 5

För att Norrköping ska bli en cykelstad på riktigt så tror jag att cykelvägen behöver separeras tydligt från gångare. Med skyltar text i marken och gärna en nivåhöjning. Bil - Nivå upp cykel - Nivå upp - gångare. För att förtydliga ännu mer så måla cykelbanorna i t.ex. Norrköpingsgultorange färg för att tydligt markera att här bör man se sig om när man passerar till fots.

**Kommentar:** En av Trafikstrategins strategier för det fortsatta arbetet inom trafikplanering är att högt trafikerade gång- och cykelvägar ska separeras vilket innebär att synpunkten anses tillgodosedd. Hur separeringen görs är en utformningsfråga som inte hanteras inom ramen för Trafikstrategin.

## Synpunkt 6

Skilj Östgötatrafiken från Regionen - Finansieringsmässigt. Vidare behöver det en långtgående Trafikstrategi som är fräntagen Lagen om Kommunal Upphandling. Komfort säkerhet och punktlighet är rejäla knäckfrågor att jobba med. Detta samt priset att åka Kommunalt. Det MÅSTE sänkas för att bli mer attraktivt.

**Kommentar:** Synpunkten noters men kan inte hanteras vidare inom ramen för Trafikstrategin.