



Naturskyddsföreningen
Norrköping

Norrköpings kommun
Stadsbyggnadskontoret, fysisk planering

601 81 Norrköping
fysiskplanering@norrkoping.se

Norrköping 2015-11-26

Remissvar på detaljplan Himmelstalund 1:1, Fiskebyvägen

SPN 2015/0167 214

Planens syfte

Planens syfte är oklart formulerat i förhållande till gällande samhällsmål att minska biltrafiken med hänsyn till miljöpåverkan. I planen föreslås att utöka biltrafiken på Fiskebyvägen för att motsvara en prognos om kraftig ökning när trafikplats Bråvalla byggs. Naturskyddsföreningen anser att det istället krävs ett aktivt planeringsmål om godtagbar trafikmängd för dimensionering av gatan. Möjligheten att uppfylla delmålet ökad trafiksäkerhet påverkas i hög grad av trafikmängden.

I Miljöbedömningen står det orimliga påståendet att planen inte förväntas medföra någon betydande miljöpåverkan trots trafikökning enligt prognosen från 2 600 till 13 000-14 000 fordon per dygn. Här sägs planens avsikt vara ”att istället begränsa konsekvenserna från trafikplats Bråvalla på Fiskebyvägen”. Då är begränsning av trafikmängden grundfrågan.

I antagandehandlingen för trafikplats Bråvalla från september 2013 räknar man med 11 000 fordon per dygn. Det framgår inte i planbeskrivningen varför man nu räknar med ytterligare 20-25%.

Det är vetenskapligt belagt att utbyggnad av vägkapacitet ger en ökad biltrafik. Denna kunskap måste prägla trafikplaneringen och det gör den också i ”fyrstegsprincipen” vilken Norrköping har angett som planeringsverktyg 1 i ”Riktlinjer för trafik” antagen av kommunfullmäktige 2011. I planen missförstår man fyrstegsprincipen när man enbart påstår att principen innebär att man ska utnyttja befintliga vägar hellre än att bygga nya. Man bortser ifrån att det finns två steg som kommer före ombyggnad – nämligen åtgärder som påverkar behovet av transporter och åtgärder som effektiviserar befintligt vägnät.

Naturskyddsföreningen konstaterar att särskilt ringleder ökar biltrafiken i hela staden. Mer biltrafik på infarter och centrala stadens vägnät hindrar de hållbara transportslagen kollektivtrafik och cykel och de som behöver bilen i staden. Ökning av buller, avgaser och olycksrisker försämrar stadens attraktivitet.

I ”Plan för biltrafiken och kollektivtrafikens infrastruktur i Norrköping” beslutad av Tekniska nämnden 2009 visas att utbyggnad av bilvägar som avfarten i Bråvalla bidrar till ökad trängsel på stadens vägnät. I utredningen sidan 26 ges en pedagogisk bild av hur bilismens trängseltillväxt (inducering) fungerar. ”... trafiken kan snarast liknas vid en gas som fyller varje tillgängligt utrymme, snarare än en vattenström som man ingenjörsmässigt kan leda om och fördela.”

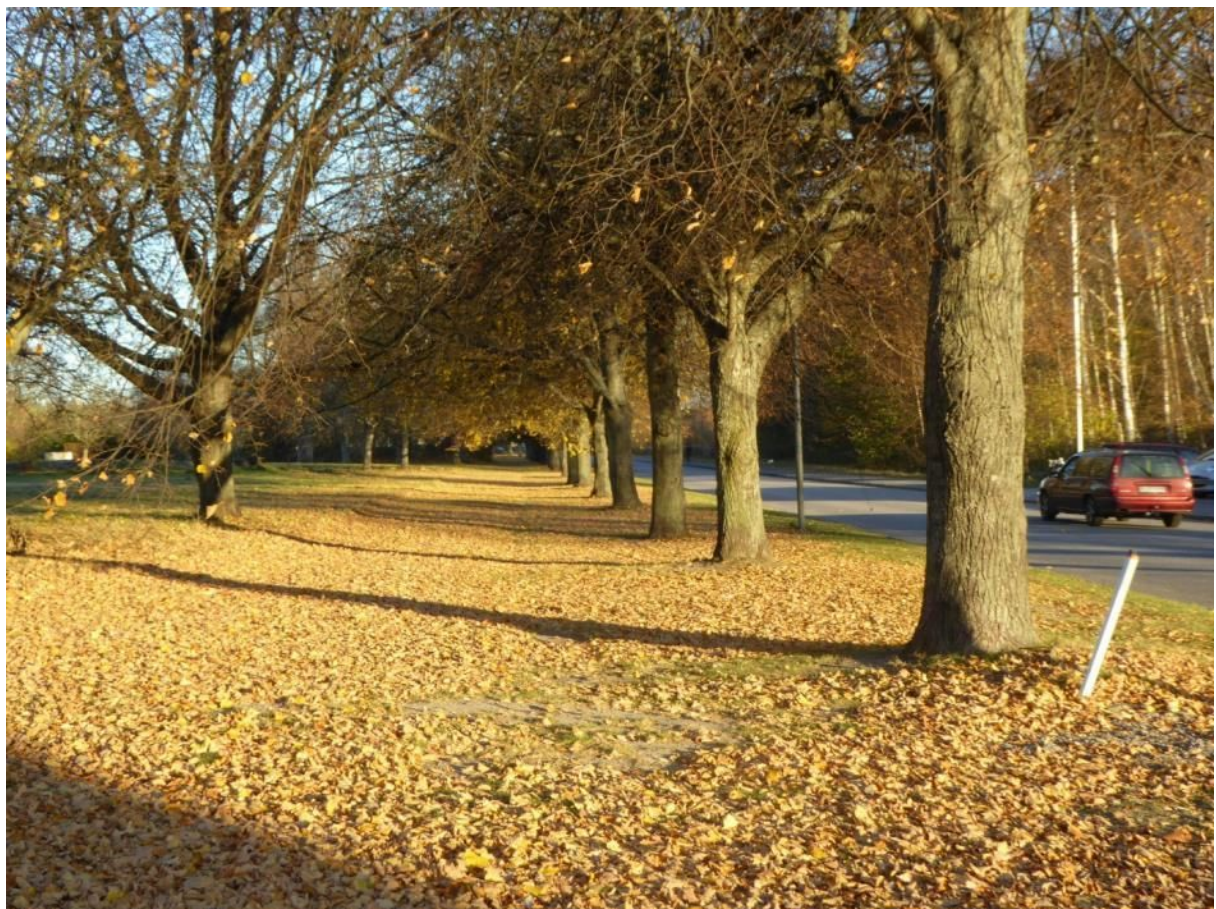
För att minska bilökningen i staden är det viktigt att genom skyltning visa att trafikplats Bråvalla är till för Bråvallaområdet och inte som infart till stadens centrala delar. Norra och södra infarterna från E4 bör behålla sin funktion att via den trafiktåligare gamla E4-genomfarten leda till centrum. Avfarten åt öster bör skyltas Himmelstalund, Pryssgården, Haga. De viktigaste åtgärderna på Fiskebyvägen är att inte överdimensionera biltrafikens utrymme och hastighet. Korsningarna ska prioritera den korsande trafikens säkerhet och hastigheten begränsas till 40 km/t.

Råd för utformning av Fiskebyvägen

Planen innehåller ingen information om gatans eller korsningarnas utformning och är därmed ofullständig som beslutsunderlag. Här följer våra råd inför planens omarbetning.

Grenadjärsvägen-Kabelvägen är Pryssgårdens huvudcykelstråk till centrala staden. Här måste de oskyddade trafikanternas säkerhet prioriteras före biltrafikens framkomlighet på Fiskebyvägen. Det är viktigt att inte göra någon avsvängningsfil för biltrafiken då det skapas en dödsfälla genom att bilar skymmer sikten i dubbla filer.

Fiskebyvägens körbredd behöver absolut inte ökas. Den ger idag tillräcklig bredd även för de stora lastbilar som kör till och från Fiskeby Boards fabrik. Detaljplanen innehåller en kraftig breddning av utrymmet för Huvudgata som skulle ta bort lindallén på långa avsnitt. Den välväxta allén är biotopskyddad enligt Miljöbalken och mycket värdefull som gröntfilter som dämpar luftföroreningarna från bilarna.



Allén vid Fiskebyvägen

Genom att flytta Fiskebyvägens gång- och cykeltrafik till parkmarken norr om lindallén får man ett attraktivt grönstråk från nordvästra stadsdelarna till Leonardsbergs utflyktsområde. Det framgår inte av planen var den separata gång- och cykelvägen är tänkt men förhoppningsvis är det samma idé. Med bullerplank placerat så nära bilvägen som möjligt blir även gång- och cykelvägen bullerskyddad.

Rekreatiionsstråk borttappat



Leonardsbergs rekreatiionsstråk vid Norra Åbackarna

En allvarlig miss i planen är att man tappat bort Rekreatiionsstråken som beslutats enligt Grönstrukturprogrammet i ÖP 02 och Riktlinjer för utveckling av Norrköpings parker 2007. Den unika grönkilen från Innerstadens Strömpromenad genom Folkparken och Himmelstalund till Leonardsbergs utflyktsområde och Glanstranden mot Svärtinge måste beaktas i planen. Kommunen ville 1996 skydda området som Nationalstadspark. Vid Fiskebyvägen delas stråket från Himmelstalund dels åt väster till Leonardsberg och dels åt norr till Fyrbyskogen mellan Prysgårdens koloniområde och E4:ans skogsplanterade bullervall.

Fiskebyvägen som här går på en upphöjd vägbank bör helst passera på en bro över rekreatiionsstråket norrut med tanke på områdets topografi. Stråket västerut över E4 behöver en ekodukt eftersom rekreatiionsstråk ska ha tillräcklig bredd för gång, cykel och jogging-/skidspår samt skyddande avgränsning mot bilar.

Med vänliga hälsningar

Stefan Arrelid
Ordförande, Naturskyddsföreningen Norrköping

stefan.arrelid@telia.com tel 072-728 20 75
Fjärdingstad Hestadback
61029 Vikbolandet