

För en framtid att längta till!

- med samhällsbyggnad och transporter i fokus

Inledning

För Miljöpartiet är det självklart: stadsutveckling måste ske inom planetens gränser – med fokus på människor, natur och framtida generationer. Den nya översiktsplanen från 2025 talar om tillväxt, men utgår från orealistiska antaganden och en förlegad syn på hur en hållbar stad ska växa.

Att sätta 200 000 invånare som målinriktning – trots att vår stad ännu inte nått 150 000 och på senare tid minskat i sin befolkning – visar på bristande verklighetsförankring. En sådan siffra riskerar att driva på en stadsplanering där kvantitet går före kvalitet, där förtätning sker utan hänsyn till sociala och ekologiska värden och grönytor försvinner. Cykelavståndet mellan stadsranden och stadskärnan är ett rimligt mått på hur vår stad kan breda ut sig.

Vi ser också att översiktsplanen brister i att konkretisera hur vi når målet "15-minutersstaden", vilken innebär att det ska finnas goda förutsättningar att inom 15 minuters förflyttning till fots eller med cykel nå viktiga målpunkter, såsom samhällsservice eller arbetsplats. Det räcker inte att nämna konceptet – det måste genomsyra hela planeringen. Idag saknas tydliga mål för gång-, cykel- och kollektivtrafik, och det finns inget helhetsgrepp kring hur stadsdelar ska byggas med "lagom förtätning", närhet till service, arbetsplatser och grönområden. Fortsatt bilberoende och stora verksamhetsytor på bekostnad av jordbruks- och rekreationsmark går tvärtemot den omställning vi måste göra.

Miljöpartiet säger ja till utveckling – men inte till utveckling som blundar för klimatkrisen, som fortsätter att förstöra värdefull mark och som gynnar några få på bekostnad av det gemensamma. Miljöpartiet vill se en balanserad och rättvis fysisk samhällsutveckling, där välfärd och livskvalitet går före kortsiktig exploatering.

Vi föreslår en ny väg för Norrköping. En rättvis, grön omställning där hållbarhet inte är ett ord i marginalen – utan grunden för varje beslut. Där framtidens stad byggs med eftertanke, medborgarnas bästa i fokus och med respekt för den livsviktiga ekologiska hållbarheten.

Boende

Grunden för omställning till hållbar stad är att alla stadsdelar, nya och befintliga, får allsidiga funktioner. Det ska finnas en blandning av bostäder, service, arbetsplatser, kultur och grönytor för att få en god social och ekologisk livsmiljö. När de flesta dagliga aktiviteterna finns i egna stadsdelen minskar också behovet av transporter. Det är också viktigt socialt med blandning av olika bostadstyper och att man känner samhörighet inom sin stadsdel.

Vid alla bostäder måste det finnas tillräckligt stora friytor som är välplanerade för allas gemenskap. Till exempel centralt i staden saknar analys av när det blir för tätt för att uppnå attraktiva och trygga bostadsmiljöer. Därför skulle kommunen behöva en riktlinje som hittar balansen, ett så kallat täthetsindex och rymlighetsindex¹.

Miljöpartiet i Norrköping ska verka för:

- att få bort nuvarande föreslagna bostadsbyggnationer som skapar bilberoende och konflikt med bevarande av natur och brukningsvärd jordbruksmark
Ex. Marby, Unnerstad & Sidus samt Lundby och Kråkudden
- att främja att hållbara områden kompletteras med bostäder, service, arbetsplatser och pendeltågshållplats
Ex. Herstadberg och Loddby
- att få bort föreslagen bostadsbebyggelse på områden som är olämpliga genom att de ligger lågt i landskapet, som riskerar både översvämning och kallluftssjöar
Ex. åkermarken vid Borgsmo, lågt liggande delar av Björkalund, nordöstra delen av Ljunga och stora delar av Marby
- att etablera en täthetsindex och rymlighetsindex för byggandet i Norrköpings kommun
- att kommunen beslutar riktlinjer för utemiljön på kvartersmark, med tillräckligt stor och lämplig utformad friyta
- att driva på så att undermåliga stadsdelar och detaljplaner strävar till att ställas om till "trädgårdsstäder" enligt Hyresgästföreningens senaste definition²
- att villaområden i kommunen ska sträva till att bli så hållbara som möjligt även i sin förtätning och möjlighet att bli trädgårdsstäder³

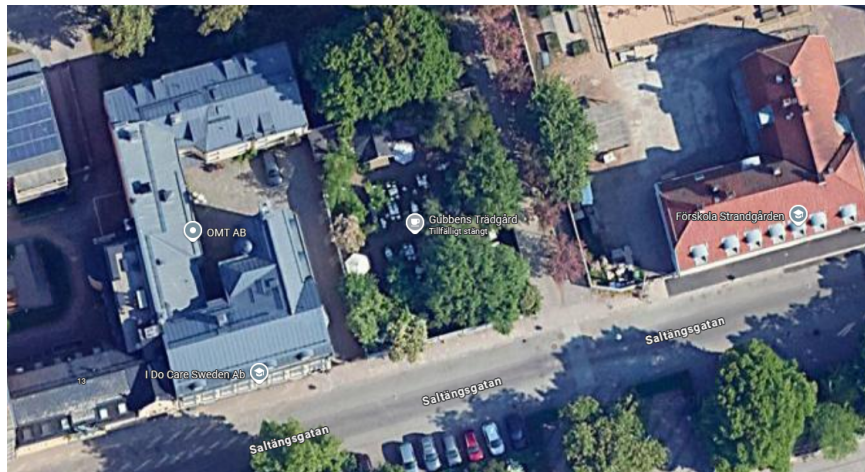
¹ <https://old.slu.se/forskning/kunskapsbank/miljoanalys/fortatningsmanual/>

² <https://www.hyresgastforeningen.se/bostadsfakta/rapporter/den-verkliga-tradgardsstaden/>

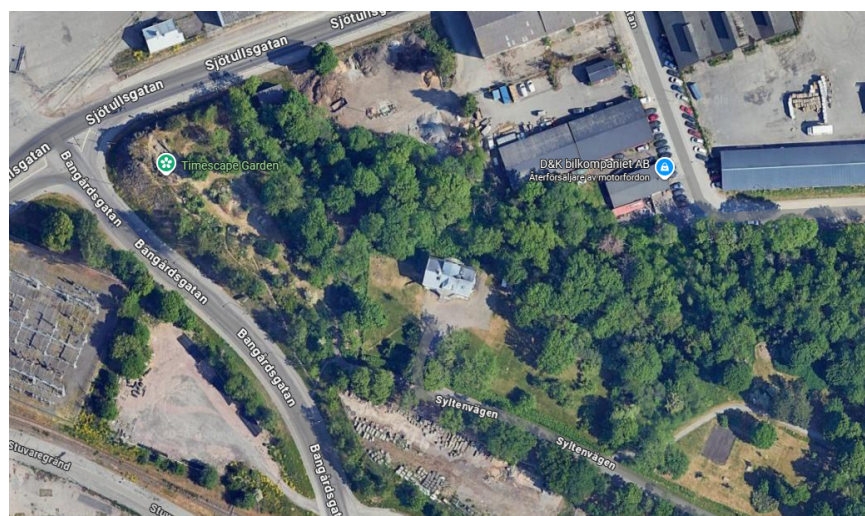
³ <https://www.hyresgastforeningen.se/bostadsfakta/rapporter/sveriges-basta-villaomraden/>

Kultur och turism

- att verka för att kulturella och kreativa näringar finns för både idrott och kultur i alla stadsdelar och serviceorter
- att kraftsamla alla aktörer i kulturvärlden för att hitta en yta i staden, nära kommande Resecentrum, som en hub för deras verksamheter som kan långsiktigt utvecklas tillsammans
- att restaurera byggnader på Esterön och få tillbaka turismnäringen där
- att kommunen ger stöd till naturskola eller annan form av utomhuspedagogisk verksamhet som fungerar som en resurs för alla skolor i kommunen
- att restaurera och öppna upp grönytan som kallas "Gubbens trädgård"



- att restaurera byggnaden på Sylten för rekreation- och naturskoleverksamhet



Näringsliv och service

Kommunen bör aktivt skapa förutsättningar för ett näringsliv som kompletterar det befintliga, är hållbart på sikt och klarar av att bestå även efter att samhället ställts om. Exempelvis finns det en risk för framtida överkapacitet inom logistiksektorn vid ökad lokal självförsörjning med påföljande minskning i transportbehovet. I stadsranden behöver brukningsvärd jordbruksmark samt natur så att utrymme för rekreation sparas långsiktigt. Därför bör exempelvis kunskapsintensiv verksamhet som kan integreras inom staden prioriteras.

Verksamheter som kräver mycket stora ytor och som har negativ påverkan på miljö och klimat bör inte tillåtas. Klingstad exempelvis är viktigt för utveckling av eklandskapet och olämpligt för verksamhet som ger mycket trafik enligt Trafikverket. Pågående detaljplan för kriminalvårdsanstalt behöver ta hänsyn till de stadsövergripande och långsiktiga behoven. Kungsängen ska inte heller bebyggas längre än till avfartsvägen till Lundby om det rurala landskapet som är utsikten från Dömestads backar ska bevaras och jordbruksmarken inte går förlorad. Kolmården är en viktig turistattraktion, men den får inte bredas ut på miljöer med höga naturvärden. Det skulle gå ut över turism, friluftsliv och riksintressant naturvärde.

Dagligvaruhandeln behöver byggas ut i alla stadsdelar och serviceorter. Cityhandel ska vara i city, och externhandeln (det tydligaste exemplet är Ingelsta) ska reserveras för tung och skrymmande sällanköpshandel.

Varje stadsdel behöver ha bra blandning utifrån olika socioekonomiska förutsättningar. Servicen bör lokaliseras centralt i stadsdelen och längs huvudstråket för cykel och kollektivtrafik. Service som kräver underlag från flera stadsdelar kan däremot lokaliseras längs stråken mellan stadsdelar.

Miljöpartiet i Norrköping ska verka för:

- att riktlinjer för detaljhandeln följs så att vi kan få en omställning av handelns lokalisering
- att nya fängelset samt verksamhetsområdet i Klingstad bevaras så gott det går för jordbruk, natur och rekreation för norra stadshalvan
- att Kungsängens verksamhetsområde inte ska breda ut sig över brukningsvärd jordbruksmark ända till Ljunga
- att Kolmårdens djurpark inte gör en utökning av området i förkastningsbrantens vildmark sydväst från parken
- att arbeta fram planering av skärgården i samspel med regionen
- att byggnation av samhällsservice samordnas med parkmiljöer, transportinfrastruktur och bostäder.

Grön infrastruktur

Stadsgrönskan är livsviktig för oss på många sätt. Den är grundläggande för vår fysiska och psykiska hälsa i städer. Socialt är de gröna miljöerna avgörande för gemenskap och trygghet. Ekologiskt ger grönskan många nyttor till staden. Därför får förtätningen inte gå ut över behovet av grönska. Tvärtom måste mer grönska och grönyta tillkomma.

Vegetationen producerar syre och binder koldioxid. Träd, växtytor och genomsläpplig markbeläggning tar hand om vatten och dämpar översvämning vid skyfall. Trädens skugga motverkar hettan vid värmeböljor. Vegetationen renar luften från föroreningar och reglerar luftfuktigheten.

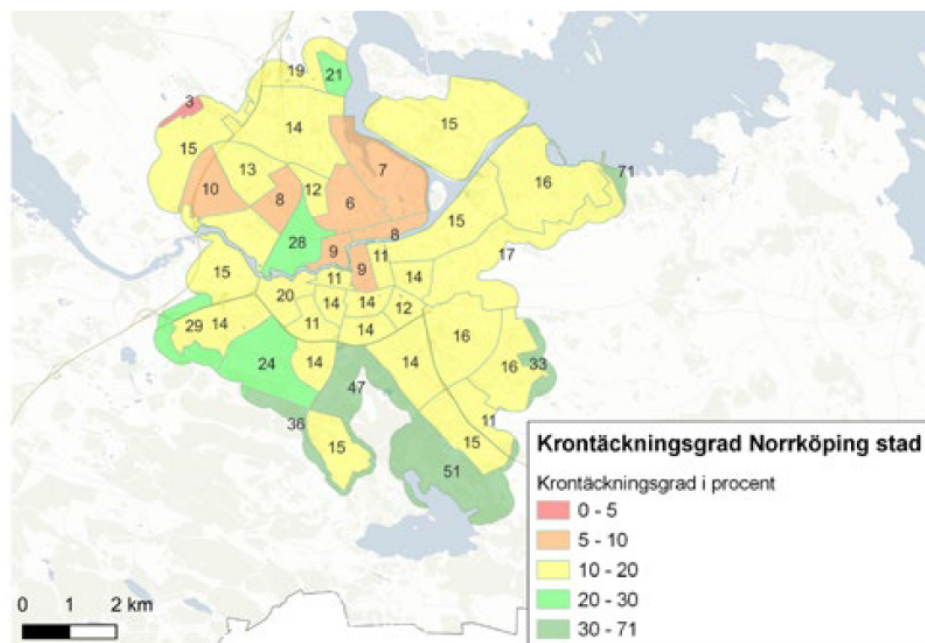
Miljöpartiet i Norrköping ska verka för:

- att utvecklingspotentialen av de existerande och nya promenader i översiktsplanen verkställas, och eventuellt expanderas ännu mer



- att generellt driva på en uppskalning av plantering av träd och annan vegetation samt vårda gamla träd för sina natur och klimatnyttor i fokus
- att driva på 3x30x300 konceptet för träd i städer, framförallt målet för 30% krontäckningsgrad i staden
- att alla barn ska ha natur nära skola och förskola, helst inom 300 meter utan att barnen behöver ta sig över hårt trafikerade gator eller vägar för att ta sig dit

Miljöpartiet i Norrköping ska verka för:



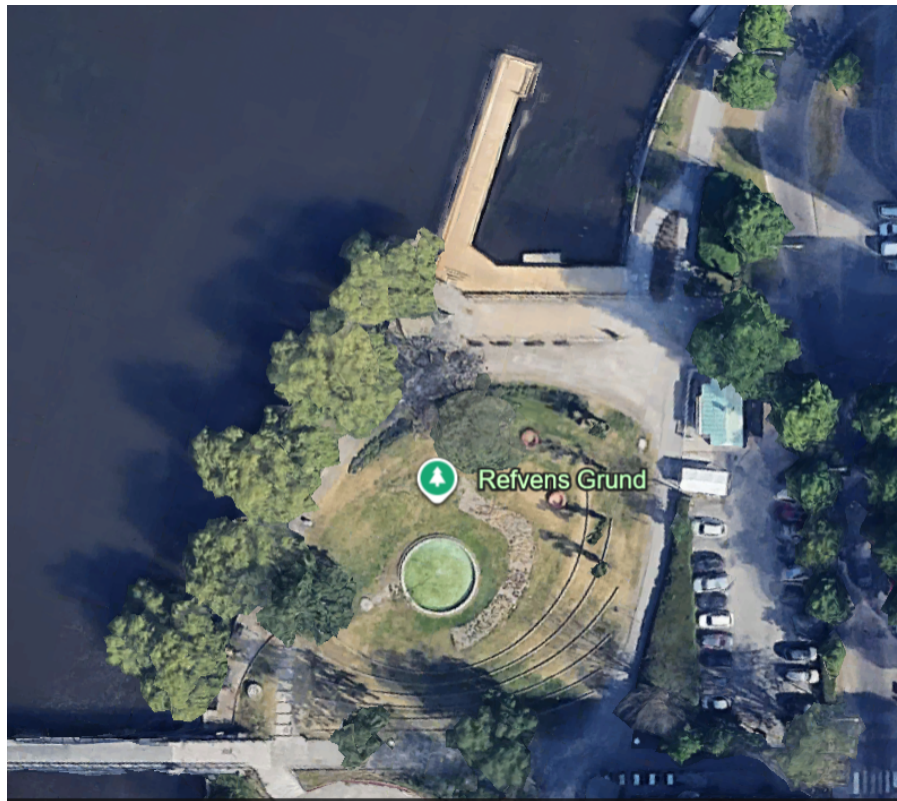
- att driva hur viktigt ett bredare konstnärligt perspektiv också är med i etableringen och utvecklingen av utemiljöer, gröna såsom andra
- att grönområden behöver vara jämnt fördelade över hela staden och hänga samman genom grönstråk som leder till naturen vid stadsranden
- att våra parker i centrala Norrköping⁴ samt stadsdelsparkerna⁵ är parker för alla och behöver fortsätta ha sina sociala och ekologiska värden i fokus
- att driva på att fler kolonilotter och stadsodlingar utvecklas i hela kommunen och ges en tydlig plats i den fysiska planeringen i gamla såsom nya detaljplaner - för att öka sociala och ekologiska lokala värden,

Miljöpartiet i Norrköping ska verka för:

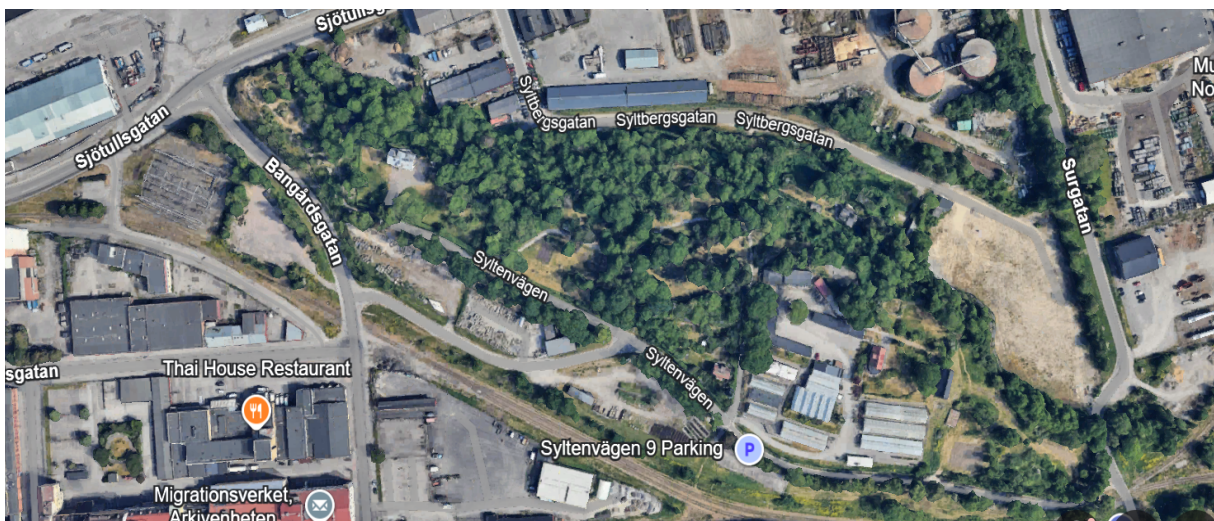
- att Strömparken utvidgas runt CityFiske (turkosa taket), och att fiskeverksamheten och föreningslivet utvecklas med bättre lämpade fastigheter

⁴<https://norrkoping.se/se-och-gora/parker-och-lekplatser/parker-i-norrkoping/parker-i-centrala-norrkoping>

⁵ <https://norrkoping.se/se-och-gora/parker-och-lekplatser/parker-i-norrkoping/stadsdelsparker>



- att utveckla Syltenområdets grönyta till en ordentlig park



- att utveckla Stortorget så att hela ytan blir till en ordentlig park i centrala Norrköping



- att analysera var i staden där mikroskogar skulle kunna etableras⁶

⁶ <https://www.natursidan.se/nyheter/mikroskog-for-biologisk-mangfald-i-malmo/>

Natur och friluftsliv

Kommunen har ett bra arbete för naturvård. Biologerna har ett stort engagemang för biologisk mångfald där nyckelarter beaktas i planarbetet. Målet är att fridlysta arters hotnivå inte får försämrats. Man arbetar med att bekämpa invasiva arter. Man har målet att den gröna infrastrukturen ska bli ekologiskt funktionell. Detta vill vi driva på ännu mer.

Miljöpartiet i Norrköping ska verka för:

- att driva kartan över ”läderbaggenätverk” används för att stärka och utveckla eklandskapet särskilt i norra och västra delarna av Norrköping
- att principen om ingen nettoförlust av biologisk mångfald i planeringsprocesser i praktiken har en god uppföljning och efterlevnad
- att mer fokus läggs på hur man ska främjar natur- och kulturlandskap, med en utveckling av redan befintlig friluftsnatur, särskilt nära stadsområden

Trafik och transport

En planering med fokus på hållbar fysisk mobilitet för en ökad tillgänglighet gynnar ekonomisk, social och miljömässig utveckling. Tillgänglighet uppnås genom samhällsplanering som minskar transportbehovet så att man når jobb, samhällsservice, affärer och andra viktiga målpunkter med cykel, till fots eller med kollektivtrafik. Satsningen på ett cykelvägnät (förslag av cykelfrämjandet Östergötland)⁷ är det mest effektiva och mest ekonomiska för att uppnå en hållbar stad. Eftersom Trafikverket och Regionen ska från 2026 stå för hela kostnaden för investering av cykelvägar på Trafikverkets vägnät är det också dags att mobilisera cykelnätverket över hela kommunen. Praktexempel är cykelväg längs med 209:an på Vikbolandet.

Cykel

Miljöpartiet i Norrköping ska verka för:

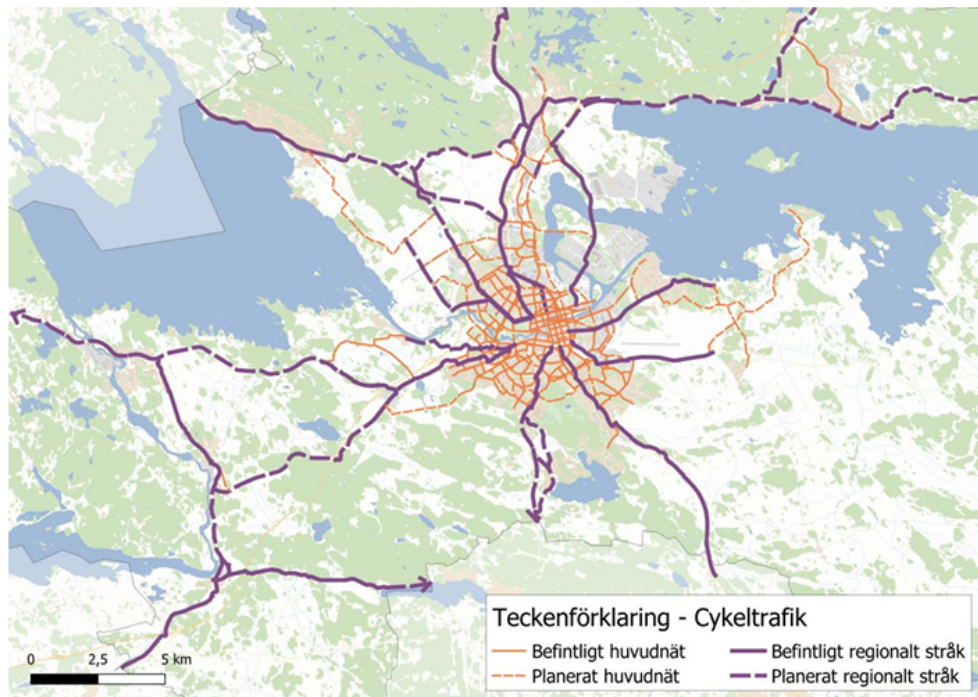
- att huvudcykelstråken binder ihop stadsdelar och leder in till stads- och resecentrum och ut till naturen i stadsranden. Stråken bör också gå centralt genom stadsdelar genom de viktigaste målpunkterna, och gärna utmed spårvägen. Här bör även kollektivtrafikens huvudlinjer gå.
- att cykelstråken samplaneras med den gröna infrastrukturen.
- att driva på trafikstrategin (tillsammans med vision 2035, översiktsplanen, energiplanen och inriktningsdokument för miljöpolitiken) att kraftfullt minska behovet av bilåkandet samt sänka hastigheterna och underlätta kollektiva transportmedel samt cykel och gång
- att kommunen analyserar behovet och möjlighet för invånare att cykla på landsbygden och ta fram en prioriteringsplan för att ställa krav på investeringar i Länstransportplanen
- att möjliggöra för att barn ska kunna gå och cykla till sina skolor
- att etablera inlåsbar parkering av cyklar vid nuvarande samt kommande tågstation

⁷ <https://cykelframjandet.se/ostergotlandskretsen/2025/12/14/norrkopings-cykelnat/>



BLÅTT ÅR NUVARANDE REGIONALA CYKELSTRÅK. RÖTT ÅR NUVARANDE HUVUDNÄT. MÖRKBLÅTT ÅR PROMENADERNA + KUNGSGATAN. GRÖNT ÅR GC-BANA SOM KAN BYGGAS FRÅN TERRÄNG ELLER PÅ ANNAT SÄTT SOM INTE PÅVERKAR PARKERING ELLER BILTRAFIK ALLS. GULT INNEBÄR MINSKAD GATUPARKERING, ENKELRIKTNING ELLER ANNAN MINDRE FÖRÄNDRING FÖR BILTRAFIKEN (INGEN NY CYKELBANA HÄR INNEBÄR AVSTÄNGD BILTRAFIK).

Cyklfrämjandets förslag till stadens fullständiga cykelnätverk (2026) respektive kommunens huvud- och regionalnät (trafikstrategin 2022).



Kartan visar befintligt och planerat huvudnät och regionala stråk för cykeltrafik i Norrköpings kommun. Lokalnätet visas inte i kartbilden.

Spårtrafik

Norrköping måste få till att bygga färdigt spårnätet på stadens stomlinjer, då det är mycket viktigt för hållbar trafik. Flera resvägar i staden har tillräckligt med reseunderlag för att kunna etablera spårvagn. Gamla idéer och nya idéer kopplade till viktiga stråk och nya stadsdelar kräver god framförhållning så att spårvagnarnas gula faror även kan etableras där.

Det finns stora möjligheter att föra över regional busstrafik till järnväg. Det stora resandeunderlaget gör att spårburen trafik är bättre för ekonomi, attraktivitet, miljö och klimat. Trafikering med duospårvagnar ger goda möjligheter till tätare hållplatslägen än de tyngre tågen. När det gäller godstrafik bör kommunen arbeta med industrispår och främja de verksamheter som önskar ansluta sina transporter till järnvägen. Den pågående avvecklingen av industrispåren ska alltså upphöra.

Långväga godstransport som från Stambanan i Norrköpings resecentrum och söderut mot Söderköping och Kalmar i E-22-stråket behöver en ny järnväg för att avlasta landsvägstransporter. Den sträckning som krävs genom staden bör gå utmed Johannisbergsledens sträckning. Här kan även industrispår till södra stadshalvan återupprättas.

Miljöpartiet i Norrköping ska verka för:

- att se över vilka hållplatser som behöver komma tillbaka eller läggas till, med rekreation och tillgänglighet i fokus, inte mängd av resenärer enbart
- att *Sjukhuslinjen*: Ektorp- Vilbergen- Kättsätter- Vrinnevisjukhuset borde byggas så snart som möjligt
- att kollektivtrafik till Björkalund tillhandahålls så snart som möjligt
- att driva att Kungsgatan ska ha spårväg igen
- att spårväg och hållplatser för linjer norrut upp till Ingelsta samt österut till Lindö kommer med i arbetet kring Ostlänken respektive Johannisborgsleden
- att spåret som ska byggas vid Inre hamnen verkställs
- att Ljuralänken snett bredvid Vasaparken återtas i debatten
- att se över om spårväg skulle gå att utveckla mot Smedby-Rambodal
- att lyfta järnvägens potential
- att godstrafik förs över till järnväg.
- att driva på att godsspår för nordvästra Norrköping görs för genomgående godståg

- att hamn och sjöfart behandlas utförligare eftersom sjöfart är det minst energikrävande trafikslaget
- att införa turist- och kollektivbåtverksamhet mellan Inre Hamnen, Lindö, Esteröns friluftsområde, Krokek och Kolmårdens djurpark som huvudhållplatser
- att Norrköpings flygplats borde analyseras utifrån flygets negativa effekt på klimatet, men också dess relevans. Antingen stänga ner flygplatsen eller att endast forskning, innovation och kommersiell verksamhet får ske som enbart drivs av el

Bilen

Bilen kommer även framöver att fylla en viktig funktion, men dagens omfattning av biltrafik är varken hållbar eller ändamålsenlig. Den leder till långa köer och försämrade framkomlighet – även för dem som faktiskt är beroende av bilen – samtidigt som stora delar av stadens yta tas i anspråk för vägar och parkering. Detta bidrar till förorenad luft, buller och en ojämlik tillgång till stadens rum. Trafiken skapar dessutom otrygghet, inte minst för barn, vilket begränsar barns självständighet och möjligheter till rörelse i vardagen. Genom att planera för en stad där fler kan gå, cykla och resa kollektivt skapas bättre förutsättningar för både fysisk och psykisk hälsa, samtidigt som tillgängligheten ökar för alla.

Miljöpartiet i Norrköping ska verka för:

- att stadsdelarnas biltrafik bör utifrånmatas i stället för att leda in genomfartstrafik
- att inga delar av staden bör utvecklas för ökad biltrafik
- att leda bort biltrafiken från innerstaden och tätortcentra och öppna upp gatorna för gående, cyklister, grönska och verksamheter
- att stärka tydliga kollektivtrafikstråk och möjliggör för enkla och smidiga kombinationsresor i anslutning till kollektivtrafiken
- att gestalta gaturummet för gående och cyklister så att de upplevs som attraktiva och trygga att resa på
- att fortsätta vara kritiska över Johannisborgsledens överdimensionering och se till att natur- och kulturvärden bevaras i dess närhet
- att aktivt jobba för att skrota idén om motorvägen Norrleden i översiktsplanen
- att aktivt jobba mot yttre södra ringleden genom Kättsätters natur och Naturreservatet Vrinneviskogen

- att aktivt jobba emot föreslagna vägen genom Abborrebergsskogen och utmed Dörestads backar. Marby, Unnerstad och Sidus bör fortsätta anslutas för biltrafik till staden via Djurövägen och Arkösundsvägen

Klimatperspektiv i transportinfrastrukturen

Transporter står för 38 % av Norrköpings utsläpp 2023⁸, där personbilstrafiken utgör en betydande del⁹. En majoritet av resorna i Norrköping är dessutom 5 km eller kortare¹⁰, vilket tyder på goda möjligheter att ställa om en stor andel av transporterna till mer hållbara alternativ. För att Norrköping ska kunna nå Parisavtalets mål om att hålla oss under 1.5 graders uppvärmning behöver Norrköping minska sina utsläpp med 24,3 % varje år, med start 2026¹¹, och detta inkluderar inte minst transportsektorn. Elektrifiering är en viktig pusselbit men det krävs även insatser för att minska transporterna.

Miljöpartiet i Norrköping ska verka för:

- att minska utsläppen från transporter och antalet bilresor i kommunen
- att öka andelen transporter som går på el eller annat fossilfritt drivmedel från dagens 37%¹² till en huvudsaklig andel
- att fasa ut kommunens egna fossildrivna fordon senast 2030
- att elektrifiera hela stadsbusstrafiken och driva på även regionbusstrafiken
- att göra det billigare att resa med kollektivtrafik än med bil i hela Norrköping. Intimt samarbete med kommun och region i detta
- att utveckla Norrköpings stad och tätorter så att gång, cykel och kollektivtrafik upplevs som ett enklare, smidigare och snabbare alternativ än bilen
- att utveckla Norrköpings stad och tätorter så att gång, cykel och kollektivtrafik upplevs som säkert, tryggt, bekvämt och härligt
- att göra det smidigt och enkelt för Norrköpings glesbyggdsbefolkning att resa med kollektivtrafik eller elbil inom Norrköpings kommun

⁸<https://norrkoping.se/download/18.35b3c06a19913bddfb5d39/1757399325880/koldioxidbudget-norrkoping-2025-09-04.pdf>

⁹<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

¹⁰https://utveckling.regionostergotland.se/download/18.4d50aeb318bf02afc2e2127/1701082209068/Kommunrapport_Norrk%C3%B6pings%20kommun.pdf

¹¹ <https://www.climatevisualizer.com/norrkoping/overview>

¹²https://www.google.com/url?q=https://utveckling.regionostergotland.se/download/18.4d50aeb318bf02afc2e2127/1701082209068/Kommunrapport_Norrk%C3%B6pings%2520kommun.pdf&sa=D&source=docs&ust=1772100761115365&usg=AOvVaw23rqzTFJKOQ_l2qsHpnQqV

- att satsa på hållbara mobilitetslösningar som bilpooler, cykelpooler och autonoma kollektiva färdssätt
- att kravställa förnyelsebara transporter i 100% av upphandlingarna som kommunen gör
- att bygga ut publik och semipublik laddinfrastruktur med smart lastbalansering
- att prioritera järnväg, kollektivtrafik, cykel och gång i samhällsplaneringen för att minska energibehovet totalt
- att utveckla intermodala transporter och högkapacitetstransporter via hamn och järnväg

Avslutningsvis, mycket bra sägs i översiktsplanen¹³, trafikstrategin¹⁴, energiplanen¹⁵ tillsammans med vision 2035¹⁶ och inriktningsdokument för miljöpolitiken¹⁷. Det är vår plikt att driva på, så att dokumentens ord blir till handling i politiken.

¹³<https://norrkoping.se/boende-trafik-och-miljo/planer-och-byggprojekt/oversiktsplanering#h-Nyo-versiktsplan>

¹⁴<https://norrkoping.se/download/18.5ff942e1184b3f255e22474e/1651752918498/Trafikstrategi%20i-nkl.%20bilagor.pdf>

¹⁵<https://norrkoping.se/download/18.1261093c1993221cf68fe1/1757919147066/Sammanslagetdokument.pdf>

¹⁶<https://norrkoping.se/kommun-och-politik/om-norrkoping/varumärke-vision-och-vardegrund/vision-for-norrkopings-kommun>

¹⁷https://norrkoping.se/download/18.5ff942e1184b3f255e224e54/1506078210347/Inriktningsdokument_for_miljopolitiken_LR.pdf