

Program

Vårt diarienummer
SPN 2016/0165 214

tillhörande program för del av

Ingelsta

(område kring Stockholmsvägen) inom Ingelsta i Norrköping

den 5 november 2018



GODKÄNNANDEHANDLING

Godkänd i SPN: 2018-11-20, § 246

Sammanfattning

Syftet med programmet är att undersöka förutsättningarna för utökad handel och hotellverksamhet för fastigheter i anslutning till Stockholmsvägen och Koppargatan inom Ingelsta inför kommande detaljplanearbete.

Stadsdelen Ingelsta är ett tidigare utpräglat industriområde som ligger beläget i anslutning till och på båda sidor om Stockholmsvägen, tidigare europaväg 4. Området håller sedan lång tid på att omvandlas för främst handel och även andra publika verksamheter. Omvandlingen har hittills behandlats i detaljplaner och bygglov, fastighet för fastighet. Ett arbete med fördjupning av översiktsplanen för Ingelsta har påbörjats och är nu vilande. Då det finns ett fortsatt behov att lösa översiktliga planfrågor för Ingelsta har detta planprogram tagits fram.

Ett helhetsperspektiv för Ingelstaområdet behövs innan fler utbyggnader av lokaler och etableringar sker. Det är av största vikt att fortsatt utveckling bidrar till en hållbar stadsplanering och att Ingelsta förblir ett område som även möjliggör andra värden utöver handel såsom grönstruktur, estetiska och sociala värden. Områdena öster och väster om Stockholmsvägen bör på lång sikt integreras och Stockholmsvägen omformas från motorväg till stadsgata, där särskilda krav bör ställas på bebyggelsen.

Kommunen bör långsiktigt eftersträva att skapa en väldefinierad och välintegrerad kvartersstruktur i området och med detta som utgångspunkt möjliggöra anpassningar som främjar utveckling av existerande och tillkommande verksamheter. Utredningar i samband med programarbetet visar att hantering av dagvatten, trafik, natur, samt handel utgör viktiga faktorer att hantera för att en hållbar utveckling ska åstadkommas. Fortsatt exploatering bör i huvudsak ske genom utbyggnad i fler våningsplan eller på redan hårdgjorda ytor inom befintlig kvartersmark. Ytterligare kvartersmark i form av hårdgjorda ytor bör prövas utifrån hänsyn till grönstruktur, stadsmiljö och dagvattensituation.

När Ingelsta utvecklas med mer verksamheter så ökar trafikmängderna vilket försämrar framkomligheten för biltrafiken. Det är därför av vikt att förbättra möjligheterna för gång-, cykel- och kollektivtrafik i området. Resultaten från trafikanalyserna tyder på att de föreslagna ombyggnationerna kommer att klara av den framtida trafik för år 2035 bättre jämfört mot nuläget med den framtida trafik utan ombyggnationer. Dagvatten bör i de flesta fall fördröjas och till viss del renas inom egen kvartersmark. Tillkommande exploatering bör ske inom redan ianspråktagen kvartersmark. Ytterligare hårdgjorda ytor bör undvikas i möjligaste mån och högre byggnader med fler våningsplan eftersträvas.

I kommande detaljplanarbeten inom programområdet ska ett sammandrag av uppföljning beträffande frågor som berör trafik, luft, dagvatten och ekologiska infrastruktur bearbetas i planhandlingarna under en separat

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2016/0165 214

avsnitt, se avsnitt 7, ”Uppföljning” i tillhörande
miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för planprogrammet.

Innehållsförteckning

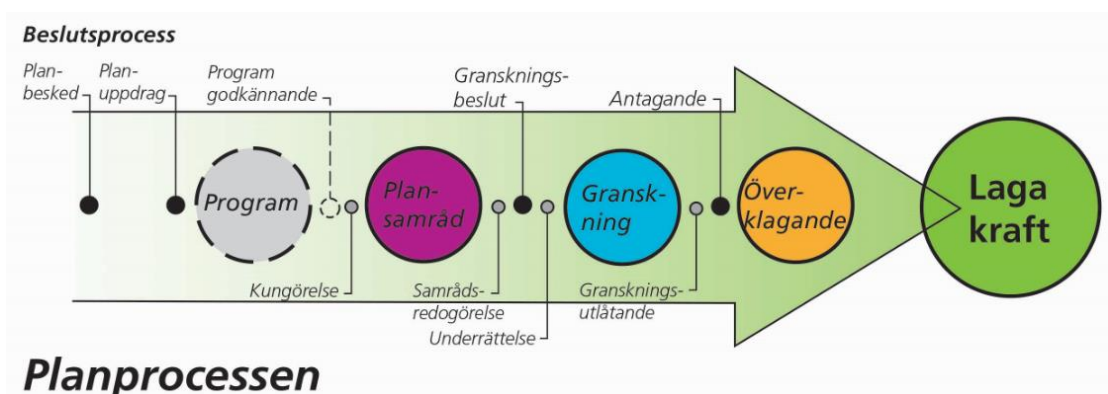
Sammanfattning.....	2
Innehållsförteckning.....	4
1. Inledning.....	6
1.1 Planprocessen	6
1.2 Programhandlingar	6
1.3 Programområdet	6
1.4 Programmets syfte och bakgrund	7
1.5 Inkomna planförfrågningar	8
2. Programförslag	13
2.1 Programkarta.....	13
2.2 Riktlinjer och rekommendationer inför fortsatt planering.....	13
3 Programförutsättningar.....	22
3.1 Översiktsplan	22
3.2 Riksintresse.....	24
3.3 Strandskydd	25
3.4 Gällande detaljplaner	25
3.5 Historik och bebyggelseutveckling.....	26
3.6 Stadsmiljö och struktur	26
3.7 Handel.....	26
3.8 Trafik	27
3.9 Luft	27
3.10 Markföreningar	28
3.11 Dagvatten	29
3.12 Grönstruktur	30
3.13 Markförhållanden	32
3.14 Teknisk försörjning	33
3.15 Risker	33
4 Genomförande	35
4.1 Organisatoriska frågor	35
4.2 Tekniska frågor	36
4.3 Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser	37
4.4 Ekonomiska frågor och konsekvenser	37
4.5 Fortsatt planarbete	37
5 Konsekvenser	38
6 Medverkande tjänstemän	40
6.1 Konsult.....	40
6.2 Tjänstemän.....	40

Referenser 42

1. Inledning

1.1 Planprocessen

Planprocessen inleds när en intressent inkommer med en begäran om ny eller ändrad detaljplan. Kommunen kan också på eget initiativ upprätta ny detaljplan. Om planområdet är stort eller inte har stöd i översiktsplanen görs först ett program som ger riktlinjer för detaljplanearbetet. När programmet har godkänts av stadsplaneringsnämnden börjar arbetet med framtagande av nya eller ändrade detaljplaner. Vid upprättande av planer eller program ska kommunen samråda med olika intressenter för att ge berörda möjligheter att medverka i planprocessen och få synpunkter på förslaget. Förslaget skickas därför ut på remiss där privatpersoner, företag och organisationer får yttra sig. Inkomna synpunkter redovisas i en samrådsredogörelse där kommunen motiverar sitt ställningstagande till dessa. Endast skriftliga synpunkter kan i senare planskede ligga till grund för ett överklagande. Programförslaget justeras efter de synpunkter som lämnats under samrådstiden. Efter det kan programmet godkännas av stadsplaneringsnämnden.



1.2 Programhandlingar

I programhandlingarna ingår

- Program
- Behovsbedömning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Samrådsredogörelse

1.3 Programområdet

Programområdet är beläget cirka 2 kilometer norr om Norrköpings centrum. Kvartermarken i programområdet ägs till största del av privata fastighetsägare. Kommunen äger i huvudsak obebyggd mark såsom naturmark och trafikområden. Vägar och gator ägs samt förvaltas av Norrköpings kommun. Programområdet omfattar cirka 65 hektar.



Figur 1 Kartan visar var programområdet, markerat med rött, ligger i Norrköping. Karta: Norrköpings kommun.

Stadsdelen Ingelsta ligger omkring Stockholmsvägen, tidigare europaväg 4. Programområdet innefattar Stockholmsvägen och Koppargatan med anslutande fastigheter på kvarterersmark och trafikplatser. I norr ingår hela kvarteret Silvret, i öster Järngatan till och med Blyrondellen med del av kvarteret Blyet, i söder Ingelsta-rondellen med delar av kvarteren Adaptern och Reläet, och i väster Koppargatan.

1.4 Programmets syfte och bakgrund

Stadsbyggnadskontoret fick i uppdrag att påbörja planprogrammet den 13 oktober 2015. Syftet med programmet är att undersöka förutsättningar för utökad handel och hotellverksamhet för fastigheter i anslutning till Stockholmsvägen och Koppargatan inom Ingelsta inför fortsatt planering.

Ingelsta som tidigare var ett utpräglat industriområde håller sedan lång tid på att omvandlas för främst handel och även andra publika verksamheter. Omvandlingen har hittills behandlats i detaljplaner och bygglov, fastighet för fastighet. Ett arbete med fördjupning av översiktsplanen har påbörjats och lagts vilande så ett fortsatt behov finns för att lösa planeringen av Ingelsta, i och med detta har detta planprogram tagits fram.

Följande utredningar tagits fram inför planprogrammet: Handel, trafik, markföreningar, dagvatten, luft, grönstruktur samt stadsmiljö. Efter samrådet har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats och programmet har kompletterats med utredningar om risk och kulturmiljö.

1.5 Inkomna planförfrågningar

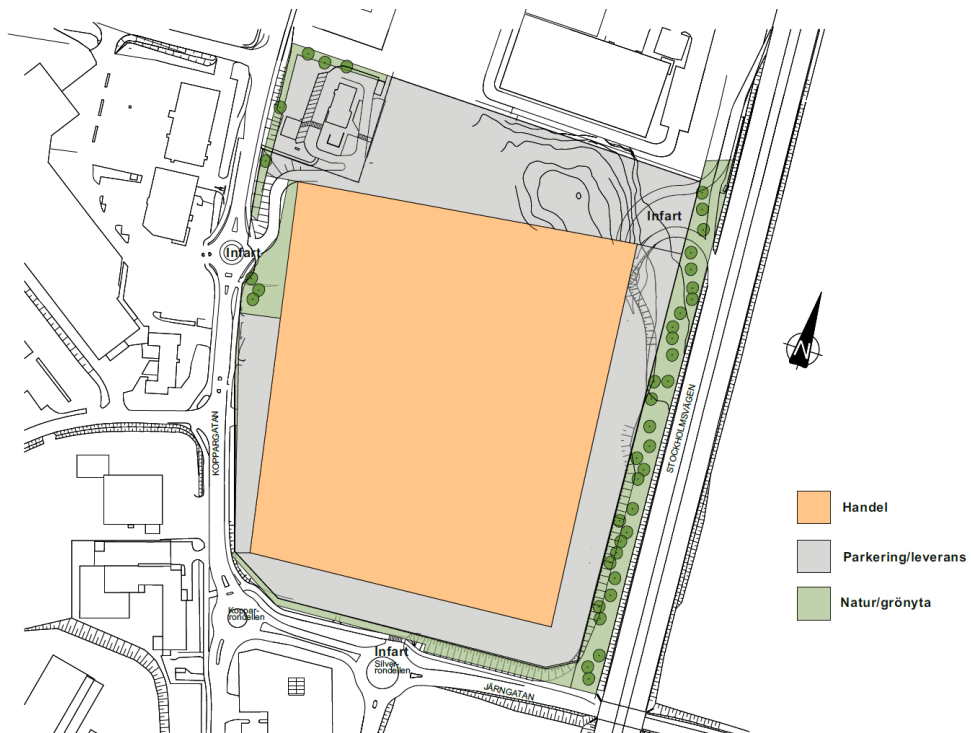
Kommunen har lämnat positivt planbesked till ägaren till Ingelsta Shopping (Silvret 1), EuroCommercial AB, beträffande prövning av utökad handel inom fastigheten. Ägaren till Scandic hotell (Blyet 8) har fått positivt planbesked för utökning av hotellverksamhet samt parkering. Ägaren till Ingelsta handelsområde (Adaptern 2 och Reläet 18) har fått positivt planbesked för utökning av handel samt förbättrade trafikåtgärder utmed Kromgatan. Ägaren har senare dragit tillbaka sina utvecklingsplaner för Adaptern 2 som därmed inte är aktuell för planändring i dagsläget.



Figur 2 Programavgränsning markerad med röd streckad linje. Fastigheter som fått positiva planbesked för utökad handel är markerade på kartan. Ägaren till Adaptern 2 har senare dragit tillbaka sina utvecklingsplaner. Karta: Norrköpings kommun.



Figur 3 Ingelsta Shoppings (Silvret 1) utbredning i dagsläget. Bild: Norrköpings kommun.



Figur 4 Förslagskiss från Eurocommercia, fastighetsägare till Silvret 1 (Ingelsta Shopping) enligt planbeskedsansökan. Bild: Wester+Elsner Arkitekter.



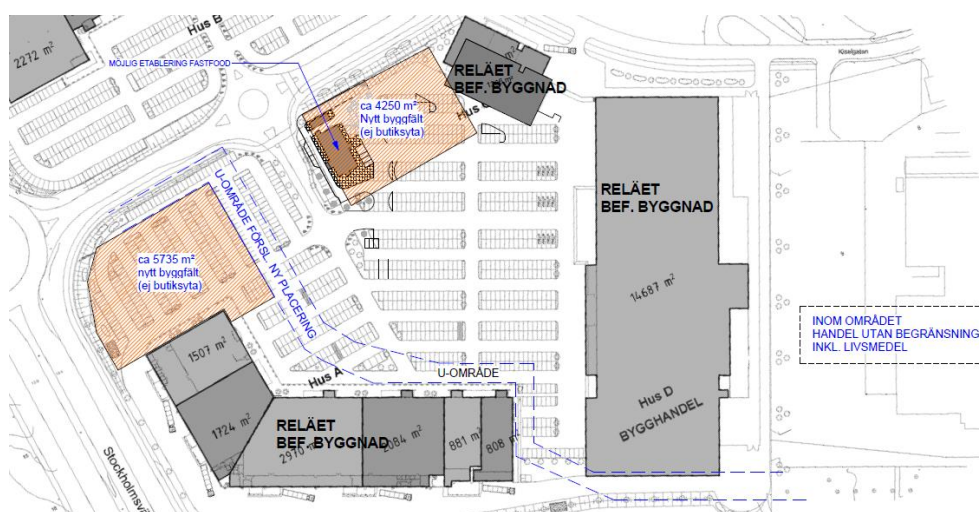
Figur 5 Blyet 8 med Scandic Norrköping Nords utbredning i dagsläget. Bild: Norrköpings kommun.



Figur 6 Förslagskiss för utveckling av Blyet 8 (Scandic Norrköping Nord) från Norgani Hotell fastighetsbolaget Blyet (Padox AB enligt planbeskedsansökan). Bild: GWSK arkitekter.



Figur 7 Reläet 18 med Ingelsta handelscentrums utbredning i dagsläget. Bild: Norrköpings kommun.



Figur 8 Förslagskiss till utveckling av reläet 18 (Ingelsta handelscentrum) enligt planbeskedsansökan från RED AM AB. Bild: Retail Architects.

Genom att sökandena har erhållit positiva planbesked har kommunen ställt sig positiv till att pröva en utökning av respektive verksamhet. Avvägningar har inom ramen för detta programarbete gjorts utifrån kommunens översiktsplan, andra strategiska kommunala dokument och pågående kommunal planering samt de utredningar som genomförts. De utredningar

som har genomförts i samband med programarbetet utgör underlag som kan utnyttjas i kommande detaljplanearbete.



Figur 9 Kartan visar programområdet och ingående fastigheter. Programområdet är markerat med vit streckad linje. Kartan framtagen av Norrköpings kommun.

Planprogrammets förslag bygger på kommunens långsiktiga intentioner med området utifrån gällande översiktsplan samt planansökningar inkomna till stadsbyggnadskontoret. Kontoret har därefter beställt utredningar för att kunna få fram fakta kring hur området kan utvecklas utifrån gällande förutsättningar. Kommunen har tidigare meddelat positiva planbesked för utökad handel och hotellverksamhet för fastigheter i anslutning till Stockholmsvägen och Koppargatan, se avsnitt 5.6 *Inkomna planförfrågningar*.

2. Programförslag

2.1 Programkarta



Figur 10 Programförslag som visar markanvändning, gång- och cykelnät, kollektivtrafik och grönstruktur inom planprogramområdet, se avsnitt 3.12 för dagvattenhantering. Bild: Norrköpings kommun.

2.2 Riktlinjer och rekommendationer inför fortsatt planering

Programförslaget redovisar utveckling av Ingelsta för handel och andra verksamheter med följande inriktning inför fortsatt planarbete:

Mark- och vattenanvändning:

Markanvändning enligt översiktsplanen behålls med nuvarande inriktning beträffande handel och blandade verksamheter.

Långsiktigt strävar kommunen mot en väldefinierad och välintegrerad kvartersstruktur i Ingelstaområdet. Kommunen bör kortsiktigt behålla och på längre sikt utöka sitt handlingsutrymme, exempelvis genom aktiv planering och ägande av mark, för att skapa förutsättningar för en sådan utveckling.

Ytterligare utveckling av handel möjliggörs inom programområdet:

- Utveckling av Ingelsta Shopping (fastigheten Silvret 1) prövas i detaljplan för utökad handel.
- Utveckling av Scandic hotell (fastigheten Blyet 8) prövas i detaljplan för utökad hotellverksamhet.
- Utveckling av Ingelsta handelsområde (fastigheten Reläet 18) prövas i detaljplan för utökad handel.

Fortsatt exploatering bör i huvudsak ske genom utbyggnad i fler våningsplan eller på redan hårdgjorda ytor inom befintlig kvartersmark. Vad gäller övriga fastigheter inom programområdet gäller riktlinjer och underlag i programmet. Ytterligare kvartersmark i form av hårdgjorda ytor bör prövas utifrån hänsyn till grönstruktur, stadsmiljö och dagvattensituation.

Dagvattenhantering:

Som underlag till programmet och miljökonsekvensbeskrivningen har en dagvattenutredning tagits fram av ÅF, 2017-03-22. Dagvattenhantering inom kommunal mark föreslås ske genom utveckling av dagvattenstråk i form av öppna diken, dagvattendammar eller exempelvis skelettjordar och luftiga förstärkningslager kombinerat med grönstruktur och gatumiljö. Inom programområdet och nedströms liggande avrinningsområden finns öppna diken och dagvattendammar som föreslås dimensioneras upp för att klara av den ökade avrinning som framtida exploatering medför. Rening av dagvatten kan även ske i dessa dagvattenanläggningar vilket är en förutsättning för att inte belasta recipienten Loddbyviken.

Kompletterande dagvattenåtgärder kan prövas inom kvartersmark beträffande fördröjning och rening. Dagvattenhanteringen inom området utreds närmare i kommande detaljplanearbete.

Trafik:

Långsiktigt ska kommunen sträva mot ett mer välintegrerat trafiknät med ökad inriktning mot gång-, cykel och kollektivtrafik i Ingelstaområdet utifrån kommunens översiktsplan, antagen 2017:

- Fler tvärförbindelser i öst-västlig riktning (över Stockholmsvägen).

- Ett välutbyggt gång- och cykelnät utan barriärer.
- En kollektivtrafik som i så hög grad som möjligt får utrymme fredat från biltrafiken. På lång sikt utvecklas spårtrafik till området.

En förutsättning för fortsatt planarbete utifrån gällande översiktsplan och detta program är att Järngatans sträckning under Stockholmsvägen behålls då det är en viktig länk i väg- och kollektivtrafiknätet.

Inom ramen för projektet Framtidens resor i Norrköping (FRIN) har en rapport tagits fram som studerar möjligheterna till ett kollektivtrafikstråk till Ingelsta (Sweco, 2018-05-09). Stråket föreslås möjliggöra för spårbunden trafik mellan Norrköpings resecentrum och Marieborgs trafikplats, där möjligheterna till en bytespunkt med pendelparkering ska studeras vidare. Nya hållplatslägen föreslås vid Kromgatan i programområdets sydöstra del samt vid Fabriksgatan. Mark från anslutande fastigheter, Silvret 1 och Blyet 7 och 8 kan behöva tas i anspråk för att säkerställa ytbehovet för bytespunkten. Denna fråga ska beaktas i kommande detaljplanarbeten inom områden.

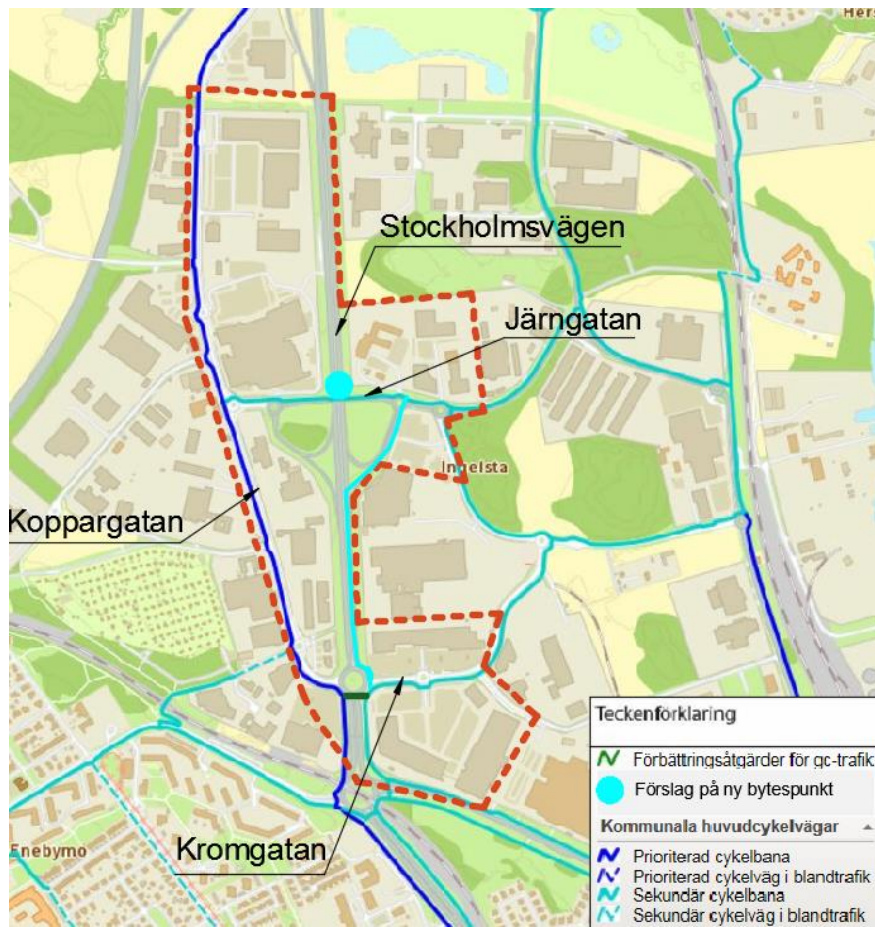


Figur 11 Utformningsskiss för bytespunkt Marieborg (svart streckad cirkel i kartbilden), ytor för utvecklingsmöjlighet,, bild förstudie bytespunkt, FRIN.

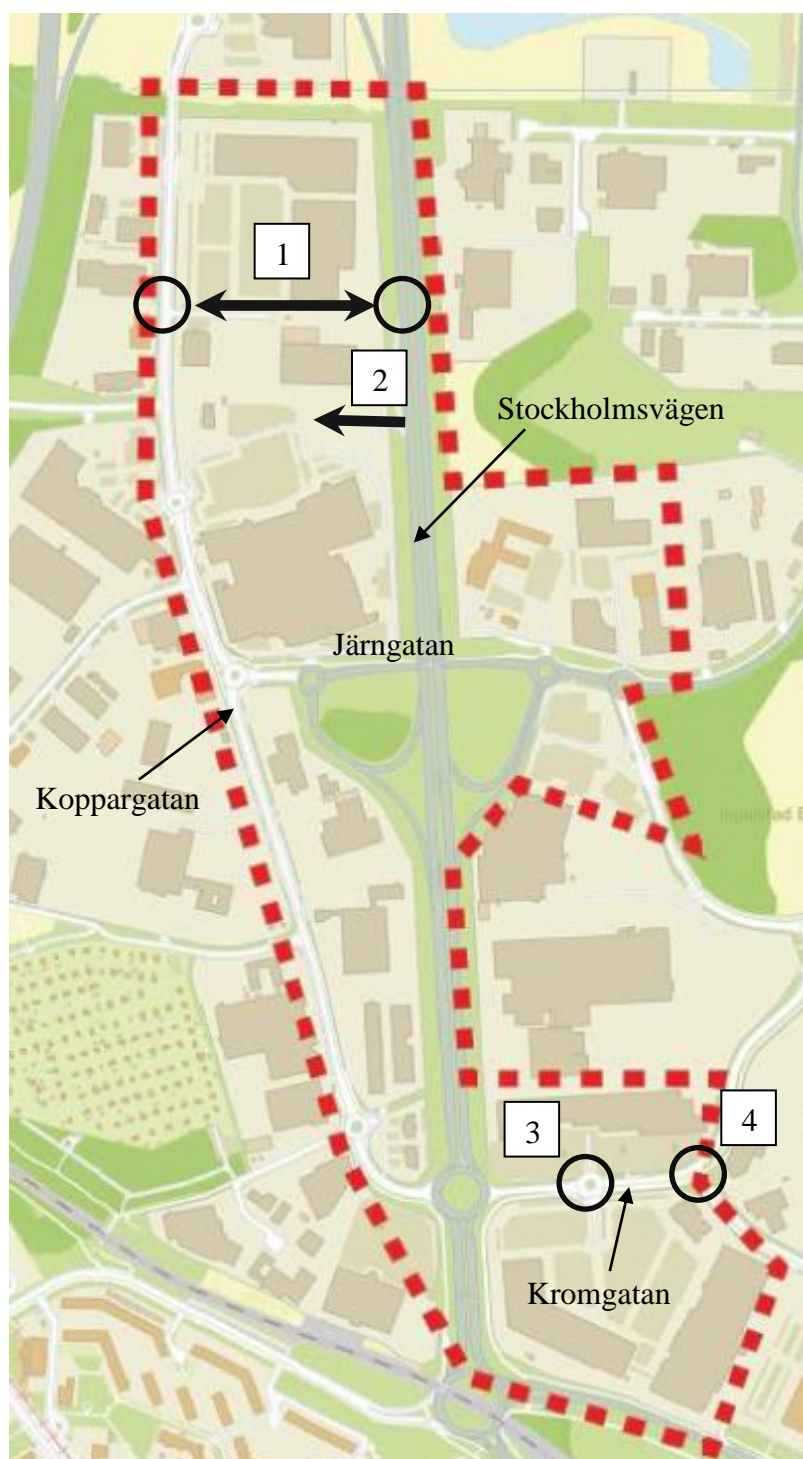


Figur 12 Förslag till nytt kollektivtrafikstråk och hållplatslägen i Ingelsta. Programområdet är beläget i kartans övre vänstra del. Ur rapport "Kollektivtrafikstråk genom Ingelsta", Sweco 2018-05-09.

Utmed Blygatan (den gula ringen i bild ovan) tangerar kollektivstråket Natura 2000-området Ingelsta samt värdekärna för ekmiljöer. Enligt länsstyrelsen kan krävas tillstånd vid genomförande av kollektivtrafikstråket. Särskilt samråd med länsstyrelsen bör vidtas inför en sådan prövning. Under förutsättning att planprogrammet genomförs på föreslaget sätt och att föreslagna anpassningar enligt MKB följs bedömer länsstyrelsen att tillståndsprövning enligt 7 kapitlet 28b § miljöbalken inte behövs för de planerade åtgärder som ligger utanför natura 2000-området.



Figur 13 Planerat framtida gång- och cykelvägnät i Ingelsta. Bild: Norrköpings kommun.



Föreslagna åtgärder i gatunätet inom programområdet

1. Nya cirkulationsplatser och ny vägförbindelse mellan de nya cirkulationsplatserna
2. Ny avfart möjliggörs till Silvret 1
3. Fri högersväng möjliggörs i befintlig cirkulationsplats
4. Ny cirkulationsplats med fyra tillfarter

Figur 14 Planerade åtgärder i gatunätet. Karta: Norrköpings kommun.

Inom och i anslutning till programområdet föreslås ett antal åtgärder i gatunätet, varav flera redan är i ett långt framskridet planeringsskede och andra är möjliga att genomföra på några års sikt. Detaljplanearbete pågår för en ny huvudgata mellan Stockholmsvägen och Koppargatan med syfte att öka framkomligheten i området. Planförslaget var på samråd våren 2017 och möjliggör även två nya cirkulationsplatser, en på Koppargatan och en på Stockholmsvägen. Efter samrådet har en trafikutredning för

detaljplaneförslaget tagits fram (*Trafikutredning för ny anslutning mot Stockholmsvägen på Ingelsta*, Norrköpings kommun, 2017-10-13).

Trafikutredningen visar att den föreslagna cirkulationsplatsen på Koppargatan är den bästa lösningen jämfört med andra typer av korsningar. En cirkulation gör att trafiken till och från den nya anslutningsvägen kan flyta på och riskerar därmed inte att stanna upp trafiken på Stockholmsvägen i samma utsträckning som om det vore en trevägskorsning.

Den planerade vägförbindelsen mellan Stockholmsvägen och Koppargatan avlastar södergående trafik på Stockholmsvägen. Framkomligheten i den befintliga Ingelstarondellen kan förbättras något eftersom trafiken fördelas ut på fler punkter, vilket däremot ger en påverkan på trafiksystemet i helhet. Rätt utformad är en cirkulationsplats en relativt trafiksäker lösning eftersom den håller nere hastigheter och minskar krockvinkeln. Kapacitetsmässigt gäller generellt att huvudvägen får något sämre kapacitet, medan anslutande vägar får en högre kapacitet.

Resultaten från trafikanalyserna tyder på att de föreslagna ombyggnationerna kommer att klara av den framtida trafiken för år 2035 bättre jämfört med den framtida trafiken utan ombyggnationer. Trafikprognoserna är baserade på dagens trafikmängder men med påslag för ytterligare cirka 44 000 kvadratmeter handel år 2035 inom programområdet i enlighet med den handelsutredning som tagits fram till programmet.

På lång sikt bör Stockholmsvägen omformas till en mer stadsmässig gata med lägre hastighet och smalare sektion. Fler kopplingar bör skapas i området, främst över Stockholmsvägen. Dessa åtgärder kräver fördjupade studier kring hela Ingelstaområdets utveckling.



Figur 15 Flera alternativ är tänkbara beträffande framtida utformning av Stockholmsvägen, beroende på placering av stråk för kollektivtrafik, biltrafik, gång- och cykeltrafik, trädplantering och andra grönytor, samt avrinning för dagvattnet. I detta exempel redovisas trädplantering i mittrefug. Bild: Radar Arkitektur & Planering.

Grönstruktur:

Grönstrukturen bör stärkas inom programområdet med avseende på stadsmiljövärden såväl som på dagvatten och spridningsstråk med hänsyn till Natura 2000-området vid Ingelsta ekbackar.

Utveckling av verksamheter inom programområdet ska ske inom redan ianspråktagen kvartersmark för att inte inkräkta på områden av värde för grönstrukturen. Utveckling av naturvärden inom programområdet bör främst ske på kommunal mark avsatt för detta ändamål för att långsiktigt säkerställa dess funktion. Alla ekar inom programområdet bör dock kartläggas, bevaras och frihuggas, även de som är belägna på privat mark. Detta studeras i eventuella kommande planarbeten.

För att förstärka ekmiljön i hela programområdet föreslås nyplantering av den inhemska arten skogsek längs med Stockholmsvägen. För att undvika monokultur kan förslagsvis hälften av träden utgöras av skogsek och andra hälften utgöras av inhemska trädslag av andra arter. Under 2017 har det planterats lindar längs med Stockholmsvägen. Läderbaggen föredrar ek men den trivs också på äldre håltäd som lind, ask, bok, klibbal, hästkastanj, alm, apel och asp därför planterades lindarna. Möjligheten att bevara lindarna då de är nyplanterade samt om de kan bevaras för att bidra till att undvika monokultur bör utredas närmare.

Det finns strategiskt viktiga platser inom Ingelsta som lämpar sig för plantering av skogsek. Till exempel området norr om kvarteret Blyet där det på den flacka åkermarken växer en del ung ek, här skulle fler ekar kunna planteras och skötas eller utvecklas på olika sätt.

Talldungen inom Silvret 1 bör bevaras, se avsnitt 5.1.6 *Övrig naturmiljö, Talldunge på Silvret 1* i miljökonsekvensbeskrivningen för mer utförlig information.

Arbete pågår med en grönstrukturplan för Norrköpings stad. Översiktsplanen för Norrköping, antagen 2017 är utgångspunkt för arbetet med grönstrukturplanen. Aspekterna sociala värden, naturvärden och klimatanpassningsperspektivet ligger i fokus i arbetet med grönstrukturplanen. En fördjupad inventering av Natura 2000-området Ingelsta ekbackar pågår. Resultaten från inventeringen som beräknas bli klar under år 2018, bör beaktas i kommande detaljplaner.

Programområdet ska enligt översiktsplanen utvecklas mot större integration med staden och på sikt även bostäder, därför är det viktigt att ta vara på och utveckla alla värden som grönstrukturen i området erbjuder. De principer som redovisas i grönstrukturplanen ska beaktas i kommande detaljplanearbete, både vad gäller fastigheter och vid omdaning och anläggning av vägar och kollektivtrafikstråk i området.

Stadsmiljö:

Ingelsta är idag ett område med skiftande karaktär bestående av både storskaliga handel- och logistikbyggnader såväl som värdefulla

naturområden och skogspartier. En stadsmiljöutredning med ett antal generella gestaltungsprinciper för området har tagits fram av Radar Arkitektur & Planering, 2017-03-29. Principerna sammanfattas nedan:

- Ta fasta på det naturliga landskapets förutsättningar och utveckla dem i impedimentsytor och mellanrum.
- Utgå ifrån att all mark är värdefull och förhöj nyttan av alla ytor. Anlägg multifunktionella ytor i så stor utsträckning som möjligt, exempelvis med ängssådd på slänter och i diken, träd i trädgröpar på parkeringarna, utför delar av parkeringsplatserna i mera genomsläppliga material, etcetera.
- Se till att verksamheter vänder sig med entréer mot gatorna och att de storskaliga byggnaderna gestaltas för att upplevas som mindre monotona. Ta fram ett eller flera material-, färgsättnings- och skyltprogram för Ingelstaområdet. Utgå från indelningen i landskapskaraktärer som beskrivs i stadsmiljöutredningen.
- Ge fastighetsägare tillgång till det gamla vägreservatet för E4 för nybyggnation eller för att skapa fler parkeringsplatser och ställ motkrav om gestaltning av ytorna och gränserna mot gatumarken, samt att fastighetsägarna ska plantera vegetation som stöttar naturvärdena i området.

Kulturmiljö:

Inom och omkring programområdet finns flera fornlämningar, rester av äldre kulturlandskap samt kulturhistoriska miljöer och samband. Området är idag till stora delar exploaterat men mellan bebyggelse och vägar finns rester av det gamla kulturlandskapet kvar. Inom programområdet bör naturmark bibehållas och en exploatering av ytor där det finns äldre träd och delar av kulturlandskap bör undvikas.

Eventuella utredningar, till exempel arkeologisk utredning etapp 1 bör utföras inom ramen för kommande detaljplaner. Vid eventuell exploatering av icke ianspråktagen mark bör en arkeologisk utredning göras och kända fornlämningar kan behöva avgränsas. Inom ramen för utredningen bör också de kända fornlämningarna i möjligaste mån avgränsas i de delar som berör planområdet. Beslut om vilka åtgärder som krävs tas av länsstyrelsen.

Markföreningar:

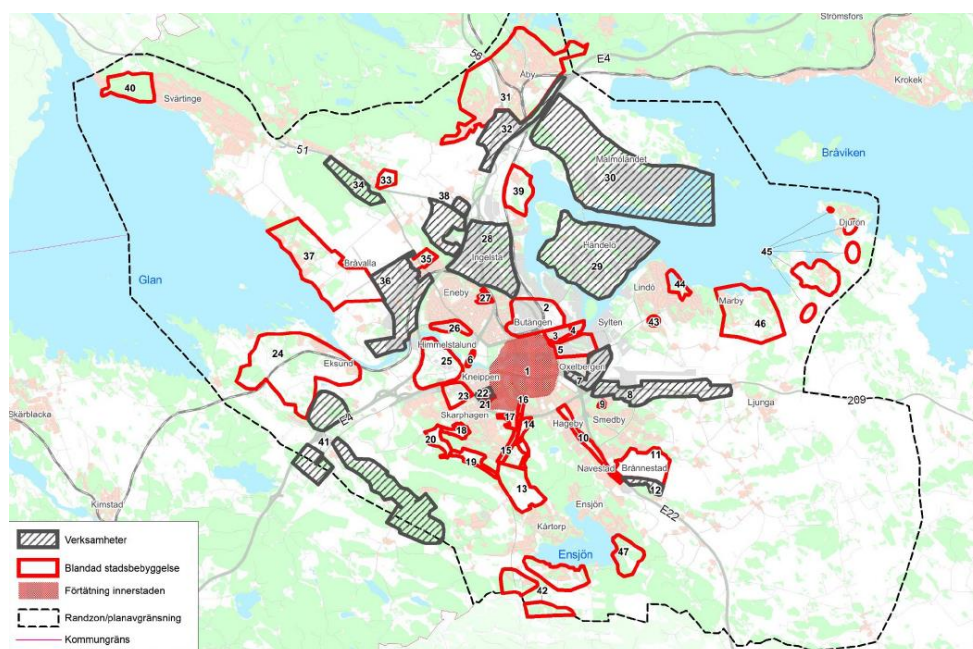
Inom kommande detaljplaner behöver eventuella markföreningar beaktas. Då risk för föreningar finns kan undersökningar bli aktuella för att konstatera eventuella åtgärdsbehov. Inför eventuella ombyggnationer av exempelvis vägar kan behov av att utreda föreningssituationen föreligga. På fastigheten Blyet 7 pågår undersökningar av föreningar i grundvatten enligt kommunens miljökontor som framför att grundvatten även bör undersökas inom närliggande fastigheter vid fortsatt detaljplanearbete.

På fastigheten Malmen 6 har miljöfarlig verksamhet bedrivits. En översiktlig miljöteknisk undersökning om eventuella markföroreningar genomfördes år 2007. Endaste låga halter av undersökta ämnen har påträffats.

3 Programförutsättningar

3.1 Översiktsplan

Översiktsplan för staden 2017 anger Ingelsta som ett område för verksamhetsområde med köpcentrum, restauranger och övriga verksamheter. Delar av området kommer att påverkas av Ostlänken och ett framtida godsspår. Det finns beskrivna naturvärden inom området. Samtidigt ska Ingelsta utvecklas mot större integration med staden, på sikt även bostäder. Möjligheten att ta sig till området med kollektivtrafik samt gång och cykel behöver förbättras samtidigt ska barriäreffekter av vägar överbryggas inom området och underlätta för fotgängare och cyklister. Möjligheten bör utvecklas att använda bilparkeringar som pendlarparkering med en fungerande kollektivtrafik och cykelparkeringar. Möjligheterna att etablera busskörfält och spårväg samt nya hållplatser för express-/landsbygdsbussar ska beaktas.



Figur 16 Kartan är ett utsnitt ut Översiktsplan för staden, Norrköpings kommun, antagen 2017. Markanvändningskartan anger Ingelsta som ett område med verksamheter.

Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping, antagen av kommunfullmäktige 2010-06-21 § 80, anger Ingelsta som en handelsplats i ett regionalt perspektiv med handel i huvudsak för volym- och sällanköpshandel samt småindustri och kontor. Ingelsta ska utgöra ett huvudområde för handel i Norrköping tillsammans med innerstaden och Hageby.

Detaljhandelspolicy för Norrköpings kommun, godkänd av kommunfullmäktige 2004-04-01 § 56, fungerar som ett stöd för kommunens aktiva planering för handelsutveckling, samt ger vägledning vid lokaliseringsprövning av såväl förnyelseplanering som tillkommande handelsetableringar. Ingelsta anges för handel både med dagligvaror och sällanköpsvaror.



Figur 17 Utsnitt ur Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping och visar områden med verksamheter med regional betydelse 2030, där Ingelsta är ett utpekad område för handel med sällanköpsvaror samt med småindustri och kontor.

3.2 Riksintresse

Följande riksintressen finns inom programområdet:

- Miljöbalken 3 kapitlet 8 § riksintresse för kommunikationer, omfattar den norra delen av Stockholmsvägen.
- Miljöbalken 3 kapitlet 9 § riksintresse för totalförsvaret, omfattar hela programområdet som är beläget inom Malmens flygplats MSA-område (Minimum sector altitude). Inom MSA-området finns en högsta totalhöjd över havet som måste respekteras, annars finns risk att påtaglig skada på riksintresset uppstår.

Övriga riksintressen i nära anslutning till programområdet är enligt miljöbalken 4 kapitlet Natura 2000, Ingelsta ekbackar. Enligt underlag från länsstyrelsen, förslag till bevarandeplan för Ingelsta ekbackar, påverkas delar av programområdet av Natura 2000-område. Europaväg 4, riksväg 51 och Södra stambanan med deras respektive utbyggnadsmöjligheter, är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kapitlet miljöbalken. De planerade infrastrukturprojekten Ostlänken och Norrleden ingår i utbyggnadsmöjligheterna för Södra stambanan och europaväg 22. De

nämnda riksintressena bedöms inte påverkas av föreslagen programhandling.

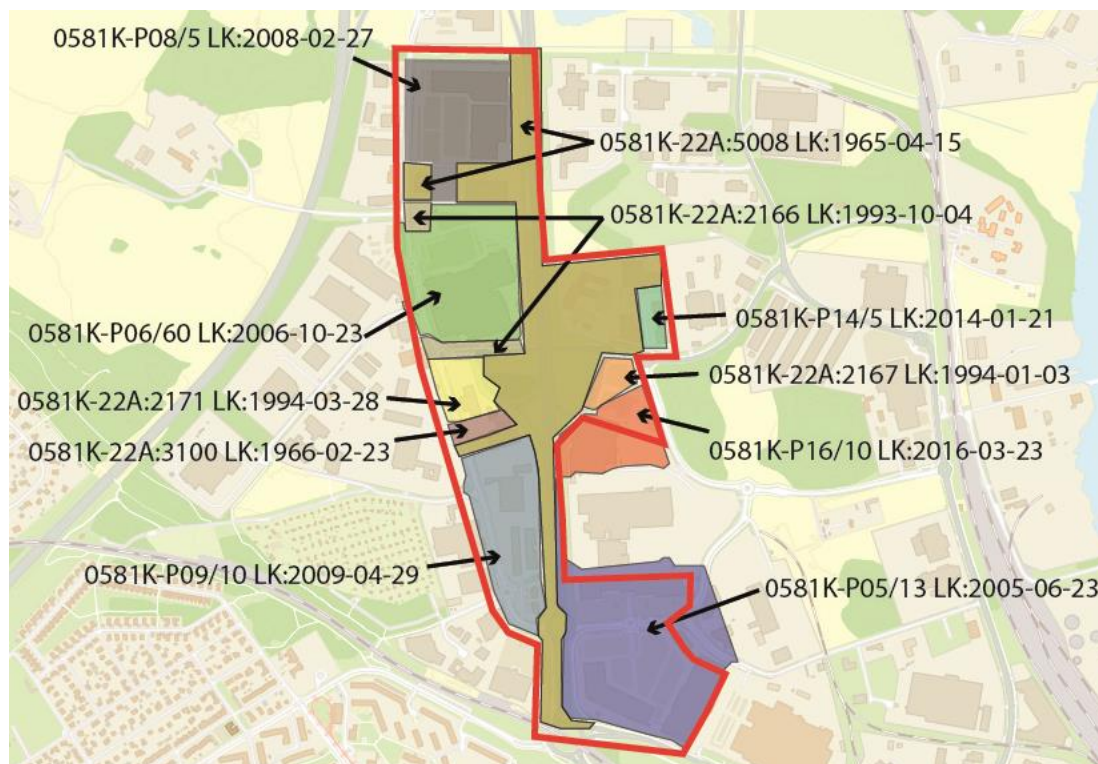
3.3 Strandskydd

Programområdet omfattas av strandskydd vid Skärlötaån i den norra delen av programområdet.

3.4 Gällande detaljplaner

Följande detaljplaner finns inom programområdet:

- 0581K-P08/5, laga kraft 2008-02-27, medger främst handel.
- 0581K-22A:5008, laga kraft 1965-04-15, medger främst industriändamål, garage samt allmän plats för park. Omfattade tidigare hela Ingelsta.
- 0581K-22A:2166, laga kraft 1993-10-04 ,medger främst handel och industri.
- 0581K-P06/60, laga kraft 2006-10-23, medger främst handel och kontor.
- 0581K-22A:2171, laga kraft 1994-03-28, medger främst industri.
- 0581K-22A:3100, laga kraft 1966-02-23, medger främst industriändamål samt allmän plats för väg och park.
- 0581K-P09/10, laga kraft 2009-04-29, medger främst handel samt drivmedelsstation.
- 0581K-P14/5, laga kraft 2014-01-21, medger främst handel.
- 0581K-22A:2167, laga kraft 1994-01-03, medger främst handel.
- 0581K-P16/10, laga kraft 2016-03-23, medger främst handel
- 0581K-P05/13, laga kraft 2005-06-23, medger sällanvaruhandel samt livsmedelshandel.



Figur 18 Gällande detaljplaner inom programområdet (röd avgränsning). Karta: Norrköpings kommun.

3.5 Historik och bebyggelseutveckling

Ingelsta är tidigare ett jordbrukslandskap som successivt ombildats till verksamhetsområde med framför allt industri, lager och andra verksamheter. Under de senaste 35 åren har en successiv omvandling skett från industri till handelsverksamheter, särskilt under de senaste 20 åren. Inriktningen är numera huvudsakligen handel med sällanköpsvaror och skrymmande varor, med inslag av livsmedelshandel. Nya detaljplaner har upprättats för enskilda etableringar. En helhetsbild har saknats för områdets struktur, av var handelska etableras, trafiksituationen i området, miljö kvalitetsnormer, med mera.

3.6 Stadsmiljö och struktur

Ingelsta handelsområde har vuxit fram på tidigare jordbruksmark kring den ursprungliga sträckningen för väg E4. Enskilda fastigheter har över flera decennier styckats av utifrån sina specifika ändamål, utan en övergripande långsiktig plan. Detta har skapat ett fragmenterat område med mer eller mindre storskaliga industri- och handelsbyggnader och stora parkeringsytor. Mellan byggnaderna, vägarna och de asfalterade ytorna finns rester av gamla hagmarker kvar.

3.7 Handel

Konsultföretaget NIRAS har tagit fram en handelsutredning, NIRAS, 2016-12-14. Enligt utredningen är det framförallt city som påverkas av utökad handel i Ingelsta shopping (Silvret 1), eftersom huvuddelen av handeln i Norrköping fortfarande finns i centrum.

Cityhandeln utvecklas generellt väl med försäljningsökningar. Sedan länge pågår dock en strukturomvandling i landets citykärnor där caféer och restauranger tar större ytor och handeln alltmer koncentreras till ett fåtal kvarter.

I rapporten bedömer NIRAS att det blir en svagt negativ påverkan på cityhandeln, kopplat till utbyggnaden av Ingelsta shopping. Påverkan bedöms till cirka 5 % under det första året. Därefter bedömer NIRAS att cityhandeln återhämtar sig i takt med efterfrågetillväxten som uppgår till drygt 2,5 % per år. MIRUM i Hageby kommer även den att påverkas men i lägre grad.

Etablering av nya intressenter i befintliga lokaler inom Ingelsta som i nuläget saknar hyresgäst kommer att ge påverkan såväl inom Ingelsta som i Norrköpings centrum och angränsande stadsdelar, framför allt Enebymo. Det finns redan utnyttjade byggrätter för cirka 47 000 kvadratmeter handel inom Ingelsta där kommunen saknar rådighet. Utnyttjande av dessa ytor kan ge stor påverkan på såväl Norrköpings cityhandel, angränsande stadsdelar och Ingelsta i övrigt, beroende på storlek av etableringar och i vilket tidsspänn som utbyggnad sker.

3.8 Trafik

Ingelstaområdets väg- och gatunät domineras i dagsläget av den starkt trafikerade Stockholmsvägen. Den fungerar som en av de huvudsakliga infarterna till Norrköping samtidigt som den ingår i ett regionalt stomlinjestråk för kollektivtrafik. Till Stockholmsvägen ansluter Kromgatan och Koppargatan som angör de olika delarna i stadsdelen Ingelsta och ingår i ett lokalt stomlinjestråk. Stadsdelen Ingelsta lider av dålig tillgänglighet för gång- och cykeltrafik och köbildningar med konsekvenser för kollektivtrafiken. Stockholmsvägen bör på sikt integreras bättre i gatunätet och byta karaktär från motorväg till en stadsgata med minskad hastighet. En rad åtgärder föreslås i området, se avsnitt 2 *Programförslag – Trafik*. Programförslaget är dels baserat på pågående åtgärder och detaljplanering och dels på föreslaget trafiknät enligt översiktsplanen.

ÅF har genomfört en utredning som underlag till planprogrammet: *Trafikutredning & trafikanalys Ingelsta, 2017-04-27*. ÅF:s analys tyder på att de åtgärder kommunen planerar enligt programförslaget och övrig planering kommer att klara av den framtida trafiken för år 2035 bättre jämfört med nuvarande struktur med den beräknade trafikmängden år 2035. Ytterligare åtgärder är dock nödvändiga i området på längre sikt.

3.9 Luft

En luftutredning har tagits fram i samband med programarbetet, *Luftkvalitetsutredning Ingelsta, ÅF, 2017-01-27*. De spridningsberäkningar som har utförts för nuläget och för ett utbyggnadsscenario vid Ingelsta visar att miljökvalitetsnormerna uppfylls.

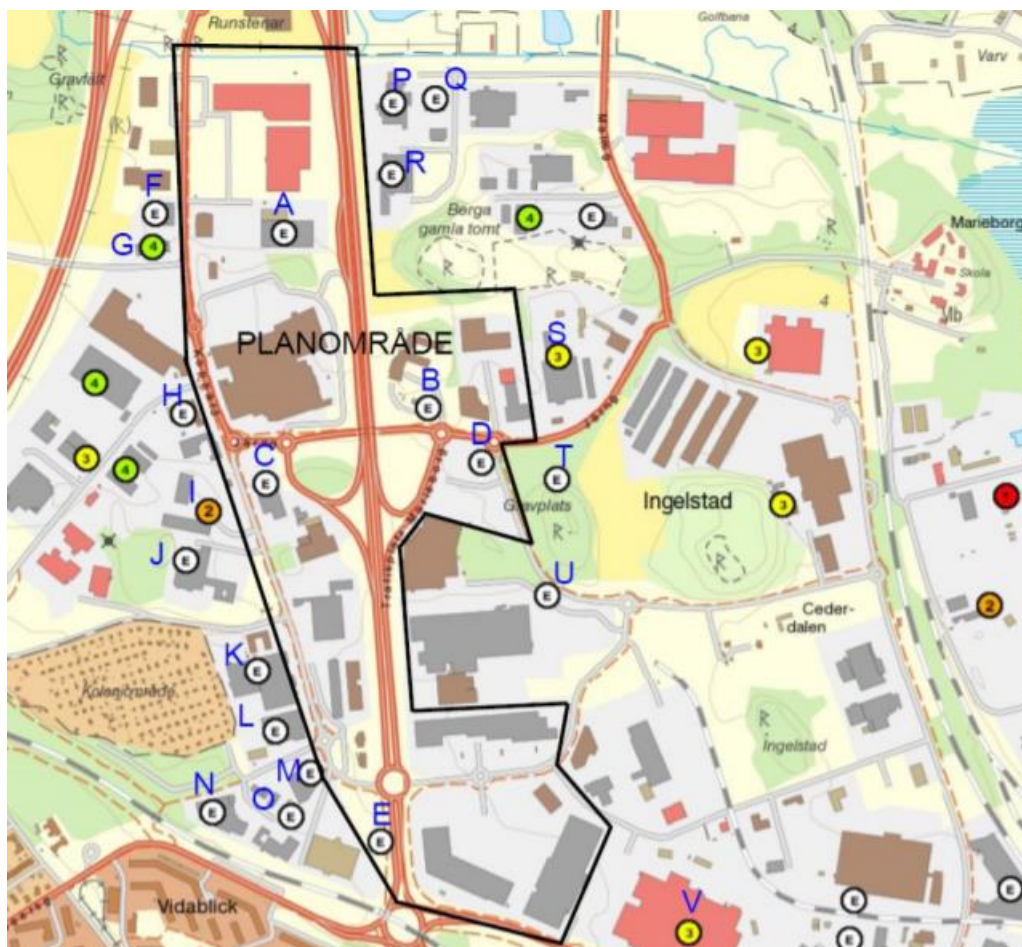
Luftkvaliteten av partiklar och kvävedioxid bedöms vara acceptabla för fortsatt exploatering inom programområdet vid Ingelsta och samtliga miljökvalitetsnormer bedöms klaras. Halterna av kvävedioxid och PM_{2,5} beräknas minska till år 2035 (utbyggnadsscenario) jämfört med nuläget trots att trafikflöden ökar, vilket beror på att utsläppen från bilavgaser minskar med modernare fordonspark. Haltnivåerna av partiklar som PM₁₀ beräknas ligga relativt konstant och kommer främst att påverkas av den framtida dubbdäcksanvändningen i Norrköping.

3.10 Markföroreningar

Enligt miljöbalken är den som bedriver eller har bedrivit en verksamhet som bidragit till föroreningar ansvarig för efterbehandling. Inom Ingelsta har det sedan 1960-talet bedrivits olika typer av verksamheter vilket kan ha lett till olika typer av utsläpp till mark- och vatten. Innan 1960-talet bedrevs jordbruksverksamhet i området.

En utredning gällande förorenad mark har tagits fram av ÅF (2016-12-15). Utredningen visar att det finns flera potentiellt förorenade områden i eller angränsande till programområdet.

Fem potentiellt förorenade områden är belägna i programområdet. Dessa är ej riskklassade enligt MIFO. I södra delen av området finns ett objekt tillhörande bransch för avfallsdeponi (E). Övriga branscher inom planområdet är drivmedelshandling (B, D), grafisk industri (A) samt tillverkning av tvätt och rengöringsmedel (C).



Figur 29 Kartan visar potentiellt förorenade områden. Karta: ÅF.

Potentiella föroreningars farlighet har bedömts enligt Naturvårdsverkets rapport 4918. Ämnena är tagna efter branschtypiska föroreningar. Potentiella föroreningarnas farlighet inom området bedöms i nuläget mycket hög.

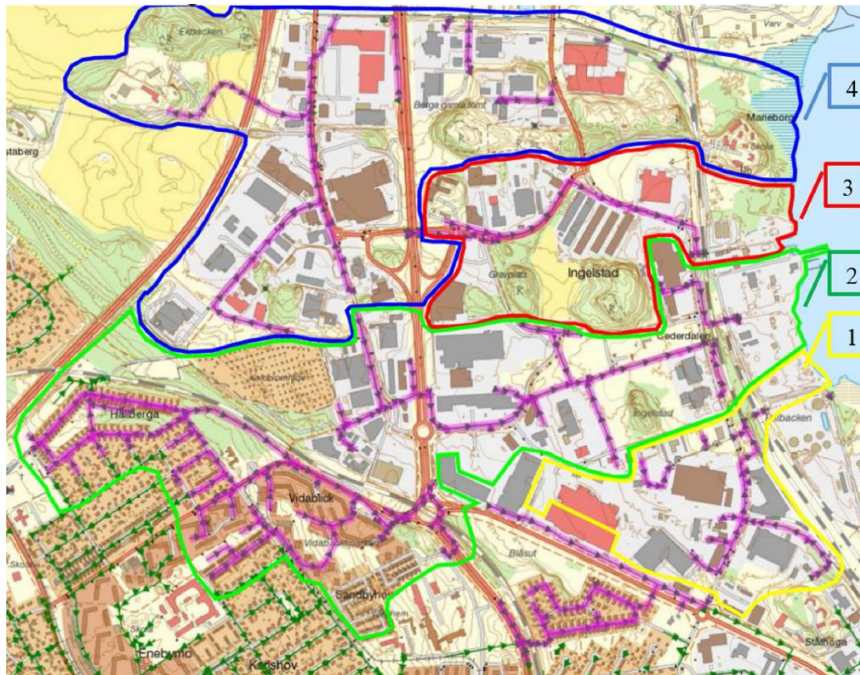
Industriverksamheten som pågår och som historiskt pågått inom programområdet har medfört en allmän ökad risk för förorenad mark. En sammanvägning av hela planområdets spridningsförutsättningar, känslighet, skyddsvärde och potentiella föroreningars farlighet anger måttlig risk för planområdet. Större förorenade områden som tidigare påträffats inom planområdet är i nuläget sanerade. Störst risk bedöms vara vid befintliga bensinstationer i östra delen av området och i södra delen av programområdet. Generellt finns även risk att de fyllnadsmassor som använts inom området är förorenade.

Framtida detaljplaner ska beakta markföroreningar och hantera dessa enligt gällande lagstiftning och riktlinjer.

3.11 Dagvatten

ÅF har i sin dagvattenutredning (2017-03-22) studerat hela stadsdelen Ingelsta för att kunna få en helhetsbild över dagvattenhanteringen inom området med möjliga framtida åtgärder. Utredningen beskrivs mer ingående

i miljökonsekvensbeskrivningen och sammanfattas kortare nedan. I utredningen har Ingelstaområdet delats in i fyra delavrinningsområden som bas för studie av befintlig situation och föreslagna lösningar. Den genomförda utredningen är övergripande och detaljerade utredningar behöver genomföras för respektive område som detaljplaneras.



Figur 20 De fyra delavrinningsområden som identifierats i Ingelsta. Karta: ÅF

Beräkningar i genomförd dagvattenutredning visar att befintligt dagvattensystem har nått maximal kapacitet och att området behöver mer avsatta ytor både gällande avrinning samt rening för att klara framtida krav. Andelen kommunala ytor för hantering av dagvatten räcker inte till och ökad exploatering går inom delar av området inte att lösa enbart inom den nuvarande kommunala marken. Ytterligare exploatering kan komma att kräva att ytterligare mark avsätts för dagvattenlösningar och övergår till kommunalt huvudmannaskap. I övrigt bör lösningar för fördröjning och rening av dagvatten inom kvartersmark prövas när det är tillämpligt och initiativ från fastighetsägarna uppmuntras.

3.12 Grönstruktur

Inom programområdet är det sparsamt med vegetation men i angränsande delar av Ingelstaområdet finns Natura 2000-området Ingelsta ekbackar (områdena 25 och 34 i figur 21), som är skyddat enligt art- och habitatdirektivet. En grönstrukturutredning har genomförts av Calluna AB (2017-04-21) som behandlar hela Ingelstaområdets befintliga naturvärden inklusive så kallade värdekärnor för ek och sambanden mellan dessa. Rapporten bygger bland annat på en tidigare inventering från 2011 av Calluna som visar att enbart de värdekärnor som förekommer inom analysens utredningsområde inte räcker till för att skapa tillräckliga arealer för ett långsiktigt hållbart "eksystem". De arealer som finns uppgår till 35 hektar vilket långsiktigt är för litet. Flera av värdekärnorna saknar

funktionella samband enligt rapporten, bland annat över Stockholmsvägen, det vill säga spridningen fungerar dåligt eller troligen inte alls mellan de så kallade värdekärnorna.



Figur 21 *Ekmiljö i område 6. Foto: WSP.*

Fem områden pekas i utredningen ut som viktiga för grönstrukturen i programområdet. Två av områdena är klassade i kommunens naturdatabas, lövträdsdungen med bland annat ek i område 6 (klass 3, kommunalt intresse) samt talldungen i område 9 (klass 4, lokalt intresse). Områdena redovisas på kartan i figur 21.



Figur 22 Kartan visar grönytor markerat med blått. Programområdet är markerat med svart heldragen linje. Karta: Calluna AB.

3.13 Markförhållanden

Geotekniska förhållanden

Geotekniska undersökningar har genomförts i samband med att området har exploaterats. Jordartskartan visar på att åkermarken utgörs av glacial lera eller postglacial finlera; kullarna och höjdpartierna av sandig/moig morän eller berg i dagen. Borrningen i leran visar på lermäktigheter mellan 5-30 meter men berggrunden går även upp i dagen på några ställen. Framtida byggnationer ska föregås av detaljerade geotekniska undersökningar.

Biotopskydd

Inom och i anslutning till programområdet finns diken som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kapitlet 11 § miljöbalken. Ingrepp i dessa områden fodrar tillstånd enligt miljöbalken. Framtida detaljplaner innebär inte att biotopskyddet upphävs, det är alltid exploitörens skyldighet att ansöka om tillstånd vid ingrepp i dessa.

Fornlämningar

Som underlag till programmet och miljökonsekvensbeskrivningen att ett arkeologiskt PM tagits fram av WSP, 2018-05-25. I PM:et framkommer att inga fornlämningsområden finns inom programområdet, däremot finns en hel del fasta fornlämningar strax utanför detta. De flesta lämningarna ligger i anslutning till de grönområden som finns inom programområdet.

Fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen. Den som avser att uppföra en byggnad eller anläggning bör i god tid ta reda på om någon fast fornlämning kan beröras och i så fall snarast ha samråd med länsstyrelsen. Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas där fornlämningen berörs och omedelbart anmäla till länsstyrelsen.

3.14 Teknisk försörjning

VA

Allmänna vatten- och avloppsledningar är utbyggda till området och ägs av Nodra AB.

Värmeförsörjning

Fjärrvärmenätet är utbyggt till Ingelsta. Nätet ägs av E.ON Värme Sverige AB. Föreslagna exploateringar bedöms kunna anslutas till fjärrvärmenätet.

Elförsörjning

Elnätet i området ägs av E.ON Elnät AB. Exploateringarna kan kräva en utbyggnad av ledningsnätet och nya transformatorstationer.

Avfall

Avfallshanteringen inom området sköts av Nodra AB. Vid kommande detaljplanering ska *Riktlinjer för arbetsmiljö och tillgänglighet för avfallshanteringen i Norrköpings kommun* följas.

3.15 Risker

Hantering av risk kopplas till fysisk planering genom plan- och bygglagen och miljöbalken, där det anges att risker för människors hälsa och säkerhet ska beaktas. Senast i detaljplaneskedet bör en bedömning göras av huruvida en riskanalys behöver utföras vid nyetablering intill en riskkälla.

Allmän väg och järnväg

Vid järnvägen bör ett byggnadsfritt avstånd på 25 meter hållas som skydd mot urspårning. Utmed motorvägen rekommenderas ett byggnadsfritt avstånd på 50 meter med hänsyn till transporter av farligt gods.

Farligt gods

Som underlag till programmet och miljökonsekvensbeskrivningen har *Övergripande analys riskkällor – transporter av farligt gods* tagits fram av WSP (2018-03-23).

Enligt de lokala trafikföreskrifterna är europaväg 4 och riksväg 51 utpekade som en primär transportväg för farligt gods. De primära transportvägarna är lämpliga för genomfartstrafik och bör användas så långt som möjligt. Transporter med farligt gods förekommer även på Södra stambanan söder och öster om planområdet. Ståthögavägen samt Stockholmsvägen var tidigare klassade som transportleder för farligt gods, men efter ett beslut av Norrköpings kommun från 2017 så har transporter av farligt gods förbjudits på dessa sträckor (undantaget transporter för på- och avlastning intill närliggande områden). Vid framtagande av detaljplaner inom 150 meter från väg och järnväg där det transporteras farligt gods bör risker beaktas. De utpekade primära transportlederna ligger dock mer än 150 meter ifrån programområdet.

Planprogrammet innebär en ökning av persontäthet i området och att avståndet mellan platser där människor befinner sig och identifierade riskkällor i området kan komma att minska. Konsekvenserna av detta blir att både samhällsrisik- och individrisknivåer kommer att öka i området jämfört med idag. Riskfrågor rörande farligt gods ska utredas närmare i kommande detaljplanearbete.

Flyghinderhöjd

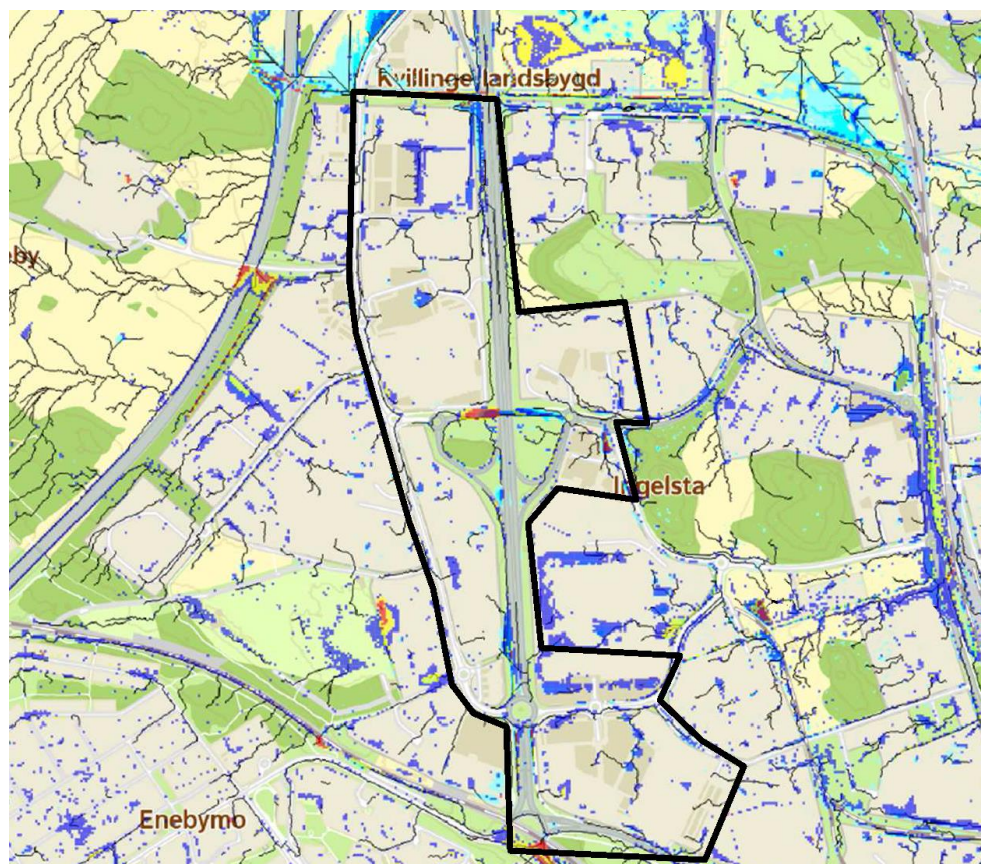
Runt Norrköpings flygplats finns ett område där byggnaders höjd ska begränsas för att inte äventyra flygsäkerheten. De sydöstra delarna av planområdet ligger inom det område där högsta tillåtna byggnadshöjd är 54,7 meter över havet. Området skyddas genom att byggnadsverk inte får överstiga höjdbegränsningarna. Alla byggnadsverk, såväl fasta som till exempel byggnader, master, vindkraftverk, som tillfälliga, till exempel byggnadskranar, berörs.

Programområdet är även beläget inom Malmens flygplats MSA-område (*Minimum sector altitude*) som är ett riksintresse för totalförsvaret. Inom MSA-området finns en högsta totalhöjd över havet som måste respekteras, annars finns risk att påtaglig skada på riksintresset uppstår.

Översvämning

Kommunens modell för 100-årsregn har använts för att bedöma risken för översvämning vid ett extremt regn. De åtgärder som föreslås för att fördröja och rena dagvatten kommer att minska riskerna inom områdena. Modellen visar att de marköversvämningar som uppstår främst är utmed vägar och grönytor och inte vid bebyggelse.

Områdena för utbyggnad som föreslås i programmet ligger inte inom de områdena som riskerar att översvämmas vid höga havsnivåer.



Figur 33 Beräknade vattennivåer samt vattenansamlingar och rinnvägar vid 100-årsregn. Blå färg indikerar vattennivåer på 0,1-0,5 m, gul färg 0,5-1 m och röd färg mer än 1 m. Programområdets lågpunkt finns i mitten där Järngatan passerar under Stockholmsvägen. Karta från dagvattenutredning, ÅF, 2017-03-22.

4 Genomförande

Detta kapitel beskriver principerna för hanteringen av genomförandefrågor i kommande planeringsskeden.

4.1 Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats, vilket innebär att kommunen ansvarar för genomförande, drift och underhåll. Planområdet ingår i det beslutade verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen. Norrköpings kommun är huvudman genom Nodra AB.

Kvartersmark

Exploatörer ansvarar för samtliga åtgärder inom kvartersmark vilket inkluderar framtida drift och underhåll.

Avtal

Framtida upprättande av detaljplaner inom programområdet ska bekostas av

den som har nytta av detaljplanen. Kommunen och exploatörerna ska avtala om hur genomförandet av kommande detaljplaner ska gå till. Några typer av avtal som kan komma att bli aktuella preciseras nedan.

- Plankostnadsavtal
Planläggningen bekostas av exploatör som tecknar plankostnadsavtal med stadsbyggnadskontoret, detaljplanering.
- Föravtal
Ett plankostnadsavtal med en exploatör kombineras med ett föravtal med stadsbyggnadskontoret, mark och exploatering som anger villkoren för genomförandet av detaljplanen.
- Exploateringsavtal
Exploateringsavtal avser exploatering av mark som ägs av annan än kommunen. Vid detaljplaner på privat mark ska exploateringsavtal tecknas mellan kommunen och exploatören inför antagandet av detaljplanen enligt kommunens antagna riktlinjer för exploateringsavtal. Exploateringsavtalet reglerar eventuella marköverlåtelse, kostnader samt ansvarsfördelning för genomförandet av detaljplanen.

4.2 Tekniska frågor

Dagvatten

En fördjupad dagvattenutredning samt förprojektering av dagvatten ska utföras vid behov i syfte att säkerställa ytor för fördröjning och rening av dagvatten. Ytor för stora regn anläggs på kommunal mark. Exploatör som erhåller utökad byggrätt ska upplåta fastighetsmark för att möjliggöra för tekniska anläggningar såsom dagvattendammar, transformatorstationer med mera. Exploatörer kan komma att behöva genomföra åtgärder på kvartersmark för att kunna omhänderta mindre regn.

Gator och trafik

Trafikutredningen och stadsmiljöutredningen visar att gatustrukturen inom planområdet behöver förändras till följd av tillkommande exploatering. Utredningarna pekar på höga kostnader för utbyggnad och ombyggnad av allmän plats.

Exploatör som erhåller utökad byggrätt till följd av kommande detaljplanändringar ska bekosta de åtgärder som är skäligen i förhållande till exploateringen.

Parkering

Exploatörerna ansvarar för att tillgodose det parkeringsbehov som uppstår till följd av den egna exploateringen. Detta ska ske i enlighet med

kommunens riktlinje för parkering vid tiden för den enskilda detaljplanens framtagande.

4.3 Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Fastighetsbildning

Kommande detaljplaner utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för genomförandet av kommande detaljplaner. Exploatören ansvarar för och bekostar ansökan om fastighetsbildning av kvartersmark. Kommunen ansvarar för ansökan om fastighetsregleringar av mark som i kommande detaljplaner planläggs som allmän platsmark.

4.4 Ekonomiska frågor och konsekvenser

Fördelning av kostnader och ansvar

Kommunen ansvarar för att kalkylera, projektera och anlägga allmänna platser som blir en konsekvens av genomförandet av kommande detaljplaner. Kostnaderna för detta tas ut i form av en exploateringsavgift från berörda exploatörer. Mindre förändring av allmän plats kan komma att finansieras av kommunen vilket utreds i kommande detaljplanearbete. Exploatören ansvarar för och bekostar anläggningar på kvartersmark, samt ansvarar ekonomiskt gentemot kommunen för flytt av ledningar som berörs.

Exploateringskostnaderna kan bland annat bestå av:

- Gatukostnader inklusive belysning
- Gång- och cykelvägar inklusive belysning
- Geoteknik
- Ersättningsmark
- Fastighetsbildning

I kommande detaljplanearbete ska åtgärdsförslagen studeras närmare och kostnads kalkyler tas fram.

Avgifter och tillstånd

Exploatören betalar erforderliga anslutningsavgifter för teknisk infrastruktur samt bygglovs-, fastighetsbildnings- och lagfartskostnader kopplade till genomförande inom kvartersmark. De ekonomiska förutsättningarna, fastighetsrättsliga frågor och övriga genomförandefrågor utreds och redovisas mer detaljerat i samband med kommande detaljplanearbete.

4.5 Fortsatt planarbete

Detaljplaner för fastigheterna Silvret 1, Blyet 8 och Reläet 18 avses att påbörjas i samband med godkännande av detta planprogram.

5 Konsekvenser

En mer detaljerad beskrivning av programförslagets konsekvenser finns i behovsbedömningen samt i miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör planprogrammets handlingar. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver förutsättningar, påverkan och konsekvenser, jämförelse med nollalternativet samt förslag till åtgärder.

Påverkan på miljön

Klimat

Utvecklingen av externhandel bidrar till fler trafikrörelser, vilket innebär högre utsläpp av växthusgaser. De trafikmässiga åtgärder som görs inom programområdet främjar dock kollektiv-, gång- och cykeltrafik.

I trafikutredningen för programområdet (ÅF, 2017-04-27) redovisas beräknade trafiksituationer utifrån olika scenarion. Utan de föreslagna ombyggnaderna av vägnätet så kommer köbildningarna i området att öka, i synnerhet på Stockholmsvägen och Koppargatan, vilket i sin tur leder till ökade utsläpp av växthusgaser. Om en utbyggnad av handel sker inom programområdet innan de föreslagna väg- och kollektivtrafikåtgärderna kommit till stånd så ökar utsläppen då handeln genererar en ökad trafikmängd till området.

Grönstruktur

Viss befintlig vegetation kan komma att påverkas av programförslaget. Utgångsläget i kommande planering är dock att framtida exploatering i området ska ske inom redan ianspråktaga ytor. Det ekbestånd som finns inom programområdet ska skyddas och på sikt stärkas.

Den talldunge som idag finns inom Silvret 1 kan komma att beröras. Detta studeras vidare i kommande detaljplanearbete. Talldungen omfattas idag av planbestämmelse *Natur* enligt gällande detaljplan. Enligt detaljplanens genomförandebeskrivning ska kommunen vara huvudman för allmänna platser (inklusive naturmark). Talldungen ingår dock i fastigheten Silvret 1 som är i privat ägo. Talldungen är klassad som lokalt intresse (klass 4) i kommunens naturdatabas.

Trafik

I trafikutredningen för programområdet (ÅF, 2017-04-27) redovisas beräknade trafiksituationer utifrån olika scenarion. Utredningen visar att de åtgärder kommunen planerar enligt programförslaget kommer att klara av den framtida trafiken för år 2035 bättre jämfört med nuvarande struktur med den beräknade trafikmängden år 2035.

På kort sikt är det möjligt att en utbyggnad av handel sker inom programområdet innan de föreslagna väg- och kollektivtrafikåtgärderna kommit till stånd. Utbyggnaden kan komma att ske inom de fastigheter som beviljats positivt planbesked såväl som inom outnyttjade byggrätter i gällande detaljplaner. Detta kommer då att leda till ökade köbildningar i

området, i synnerhet på Stockholmsvägen och Koppargatan, vilket i sin tur leder till ökade utsläpp av växthusgaser.

Luft

Utredning gällande luft visar att föreslagen utbyggnad uppfyller miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft.

Markföroreningar

Utredningar visar att det finns flera markföroreningar inom programområdet och dessa ska beaktas vid varje ny detaljplan. Gällande lagstiftning för markföroreningar samt sanering ska följas.

Dagvatten

Recipient för Ingelstaområdet är Loddbyviken, som utgör del av Motala ström. Status för vattenförekomsten Loddbyviken är otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Kvalitetskravet för Loddbyviken är "Måttlig ekologisk status" till 2027, samt den kemiska ytvattenstatusen som är "God kemisk ytvattenstatus" till 2027 med undantag för PBDE och kvicksilver (på grund av naturlig bakgrundsbelastning). För att inte belasta recipienten behöver dagvattnet från exempelvis parkeringsytor, vägar och industrimark renas främst i dagvattenanläggningar på kommunal mark i form av bl.a. öppna diken och dammar, men fastighetsägare uppmuntras till åtgärder även inom kvartersmark. Där det är möjligt bör i första hand öppna reningslösningar väljas.

Dagvattenhanteringen studeras vidare i kommande detaljplanearbete.

Ekonomiska konsekvenser

Utökad handel bidrar till mer ekonomisk aktivitet och arbetstillfällen i staden som helhet.

Utökad handel i Ingelsta kommer få konsekvenser för handeln i andra delar av staden och särskilt handeln i centrum, se avsnitt 5.8 *Handel*.

Mer externhandel kan innebära att mindre rörliga grupper i samhället missgynnas då alternativen riskerar bli färre och dyrare för dem inom tillgängligt avstånd. Ett väl utbyggt kollektiv-, gång- och cykeltrafiknät bidrar till att minska dessa effekter.

Sociala konsekvenser

Jämställdhet

Planförslaget ger goda förutsättningar till ökad jämställdhet i Ingelsta genom att stadsmiljön och tillgängligheten utvecklas med mer och förbättrad kollektivtrafik, nya stom- och tätortslinjer och förbättrad gång- och cykelmöjligheter. Olika befolkningsgrupper som till exempel äldre, kvinnor, personer med funktionsnedsättning, de resurssvaga och billösa befolkningen i samhället och fler av stadens invånare får möjlighet att nyttja kollektivtrafiken eller cykla till och från området.

Trygghet

Om Stockholmsvägen ändrar karaktär och utformning kan detta gynna området så att exempelvis hastigheten på vägen sänks, vilket är fördelaktigt ur ett trygghets- och säkerhetsperspektiv. Programmet föreslår en utbyggnad av gång- och cykelvägnätet för att täcka in så stora delar av Ingelstas gatunät som möjligt. En omsorgsfull utformning av belysning och vegetation är viktig för att minska upplevd otrygghet för dem som vistas och rör sig i området.

Barnperspektiv

Genom att bättre gång- och cykelvägar byggs ut kommer barn och barnfamiljer få möjligheten att cykla till och från området. Däremot är området inte anpassat för barn och kommer fortsatt vara bilorienterat med mycket trafik och stora parkeringsytor.

Andra sociala konsekvenser

En utveckling av Ingelsta med mer handel kan påverka Norrköpings centrum och stadsdelscentra genom utarmning beträffande utbudet av kommersiell service. Större handelscentra med eventuella lägre priser innebär naturligtvis fördelar för de som kan ta sig dit, förbindelser med kollektivtrafik är därför viktig.

Konsekvenser för stadens attraktivitet

Åtgärder för att utveckla handeln i Ingelsta och för att skapa attraktivare miljöer i området stärker Ingelsta och bidrar till att fler besökare från andra kommuner kommer till Norrköping. Utökad handel i Ingelsta kommer emellertid att konkurrera med främst handeln i centrum vilket kan orsaka utarmning i dessa miljöer.

6 Medverkande tjänstemän

6.1 Konsult

Samrådsförslaget till detta planprogram har tagits fram av Lina Gregersdotter, planeringsarkitekt FPR/MSA, Ramböll Sverige AB. Revideringar av planprogrammet inför utskicket av miljökonsekvensbeskrivningen under sommar 2018 gjordes av Alexander Larsson, samhällsplanerare, WSP Sverige AB.

6.2 Tjänstemän

Programarbetet inför samrådsskedet har genomförts av en arbetsgrupp inom kommunen genom Tomas Nyström, planarkitekt, stadsbyggnadskontoret, Linda Apelgren, planarkitekt, stadsbyggnadskontoret samt Therese Nordgren, mark- och exploateringsingenjör. Plansamordnare för

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2016/0165 214

planprogrammet har till och med samrådsskedet varit Tomas Nyström och därefter Azita Taheri, planarkitekt, stadsbyggnadskontoret. Revideringar av planprogrammet inför godkännande har gjorts av Azita Taheri, planarkitekt.

Planprogrammet har utarbetats i samverkan med följande tjänstemän inom Norrköpings kommun:

My Plantin Wantell, tekniska kontoret, gata trafik
Marie Stafstedt Myhrman, tekniska kontoret, park natur
Martin Schmidt, tekniska kontoret, spår
Karin Ingemansson, tekniska kontoret, park natur
Anna Bellner, Nodra AB, Planering och projekt
Maria Rothman, tekniska kontoret, dagvatten
Anna Gustavsson, bygg- och miljökontoret, miljöskydd
Louise Lindroth, bygg- och miljökontoret, bygglov

Stadsbyggnadskontoret

Sani Muric
Processansvarig detaljplanering

Azita Taheri
planarkitekt

Referenser

Utredningar inom programmet

- Miljökonsekvensbeskrivning, WSP, 2018-07-02
- Ingelsta Handelsutredning 2016, Niras, 2016-12-14
- Ingelsta Trafikutredning och trafikanalys, ÅF, 2017-04-27
- Luftkvalitetsutredning Ingelsta, ÅF, 2017-01-27
- Detaljplaneprogram för del av Ingelsta i Norrköping, Föreordnad mark, ÅF, 2016-12-15
- Detaljplaneprogram för del av Ingelsta i Norrköping, Dagvattenutredning, ÅF, 2017-03-22
- Översiktlig grönstrukturutredning Ingelsta planprogram med Natura 2000 utredning för Ingelsta Natura 2000 område, Norrköpings kommun 2017, Calluna AB, 2017-04-21
- Ingelsta Handelsområde Stadsmiljöutredning med gestaltungsprinciper, Radar Arkitektur & Planering, 2017-03-29
- Övergripande analys riskkällor – transporter av farligt gods, WSP, 2018-03-23
- PM förutredning arkeologi, WSP, 2018-05-25

Kommunala handlingar och riktlinjer

Översiktsplan för staden, Norrköpings kommun, 2017, antagen av kommunfullmäktige juni 2017.

Gemensam Översiktsplan för Linköping och Norrköping, Antagen av kommunfullmäktige juni 2010.

Dagvatten, Riktlinjer för dagvattenhantering i Norrköpings kommun, Dagvattengruppen, Norrköpings kommun, 2009-03-19.

Framtid Norrköping Översiktsplan 2002 - Utvecklingsplan för staden, Norrköpings kommun, 2002-05-23.

Kollektivtrafikstråk genom Ingelsta, Sweco på uppdrag av Framtidens resor i Norrköping, 2018-05-09.

Trafikutredning för ny anslutning mot Stockholmsvägen på Ingelsta, Norrköpings kommun, 2017-10-13.