

Samrådsredogörelse

Vårt diarienummer
SPN 2016/0079 214

tillhörande program för
Malmölandet

Norrköpings kommun

den 25 oktober 2017



GODKÄNNANDEHANDLING

Godkänd i SPN: 2017-11-14, § 212

Hur samrådet har bedrivits

Allmänt samrådsmöte hölls onsdagen den 1 februari 2017 klockan 18:30 på Krusenhovs gård efter föregående annonsering i lokalpressen.

Samrådstiden var från 13 januari 2017 till och med 17 mars 2017.

I övrigt har samråd skett genom remissförfarande med de berörda samt med statliga och kommunala instanser.

De nedanstående synpunkterna har kommit in under remisstiden:

Länsstyrelsen 2017-03-20

Kommunala instanser

Räddningstjänsten Östra Götaland 2017-02-09

Lantmäteriet 2017-02-14

Bygg och miljökontoret 2017-03-17

Norrköping Vatten och Avfall AB 2017-03-17

Tekniska kontoret 2017-03-21

Norrköpings stadsmuseum 2017-03-27

Namnberedningen 2017-03-29

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

E.ON Värme Sverige AB 2017-02-20

Norrköpings Hamn AB 2017-02-20

Vattenfall 2017-03-15

E.ON Elnät Sverige AB 2017-03-16

Naturskyddsföreningen Norrköping 2017-03-16

Sjöfartsverket Bilaga till Länsstyrelsen 2017-03-20

Trafikverket Bilaga till Länsstyrelsen 2017-03-20

Byggherre, intressenter

Rusta AB 2017-03-10

Holmen Paper AB 2017-03-17

Berörda - fastighetsägare och andra

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummer ordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 1 2017-03-17

Synpunktsförfattare 2 2017-03-17

Synpunktsförfattare 3 2017-02-27

Synpunktsförfattare 4 2017-03-20

Synpunktsförfattare 5 2017-03-17

Synpunktsförfattare 6-35 2017-03-17

Övriga inkomna synpunkter

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummer ordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 36 2017-03-17

Sent inkomna remissvar

Efter att remisstiden har gått ut den 17 mars 2017 har nedanstående yttranden kommit in:

Länsstyrelsen, Sjöfartsverket, Trafikverket, Tekniska kontoret, Kultur- och fritidskontoret, Namnberedningen.

Ändringar som gjorts i programmet:

Redaktionella ändringar i text, tydligare kartor och volymstudie samt framtagande av principer för placering och utformning (ett gestaltungsprogram som är inkluderat i programmet). Ett område i den nordvästra delen av programområdet justeras som natur.

Inkomna synpunkter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ser mycket positivt på att Malmölandet hanteras brett i ett program. Områdets läge vid Bråviken med anslutande järnväg och väg ger mycket goda förutsättningar för den typ av verksamheter som föreslås. Länsstyrelsens syn är att utbyggnaden är av strategisk betydelse i både ett regionalt och nationellt tillväxtperspektiv och därför bör prioriteras.

Länsstyrelsen anser att programmet på ett bra och väl genomarbetat sätt uppmärksammar de frågor som är relevanta för den fortsatta planeringen i området.

Riksintressen

Länsstyrelsen bedömer att förekommande riksintressen är korrekt angivna och beskrivna samt att handlingarna innehåller en tydlig bedömning av hur de kan komma att påverkas. Under "Förutsättningar" i planprogrammet bör dock även närheten till Natura 2000-omåden nämnas eftersom det är en central fråga för områdets fortsatta planering.

Det aktuella planområdet gränsar mot Södra Stambanan, E4:an och framtida järnväg (Ostlänken) som utgör riksintressen för kommunaktioner enligt 3 kapitlet 8 § miljöbalken. Planprogrammet bedöms inte innebära några konflikter med dessa riksintressen. Väg och järnväg är förutsättningar för de verksamheter som föreslås i planprogrammet.

Trafikverket påtalar i sitt yttrande 2017-03-03 att den planerade godsbangården samt delar av Kardonbanan kommer att vara Trafikverkets anläggning vilket innebär att de på sikt kan komma att pekas ut som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kapitlet 8§ MB. Det är viktigt att en kommande detaljplaneläggning sker samordnat med en framtida sådan riksintresseförklaring.

Länsstyrelsen har föreslagit att området Händelö-Malmölandet förklaras som riksintresse för industriell produktion. Planprogrammets inriktning stödjer en sådan riksintresseförklaring, vilken Länsstyrelsen ser som mycket prioriterad. Det är Tillväxtverket som har att ta ställning till utpekande av riksintresset.

Lantbruk

Programområdet om cirka 560 ha inkluderar cirka 200 ha synnerligen väl arronderad obebyggd åkermark med hög produktionsförmåga. Enligt miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk om det behövs för viktiga samhällsintressen som inte på ett tillfredställande sätt kan inrymmas på annan plats. Mot bakgrund av områdets goda transportförutsättningar och dess strategiska betydelse för industriell produktion kan exploatering av jordbruksmark i detta fall anses rimlig. För

att uppfylla lagstiftningens hushållningsbestämmelser är det ändå angeläget att exploateringen anpassas så att påverkan på jordbruksnäringen i möjligaste mån begränsas. Detta kan ske genom etappindelning, yteffektivt användande av marken, hänsyn till yrkesmässiga djurstallar samt beaktande av den kvarvarande åkermarkens avvattningsbehov.

Den föreslagna etappindelningen framstår som ändamålsenlig. Det är angeläget att område V verkligen får bestå så opåverkat som möjligt intill dess att det är nödvändigt att bebygga. Delar av område VI skulle kunna tas i anspråk före V för att senarelägga förlust av högvärdig åkermark som används till produktion av livsmedel.

En inriktning i programmet för hur verksamheter kan rymmas på ett så yteffektivt sätt som möjligt skulle vara välkommen. Programmets volymstudier stödjer ett gott markutnyttjande genom att visa på potentialen med relativt stora byggnadshöjder.

Alldeles i närheten av programområdet finns storskaliga och sysselsättningsintensiva djurstallar med höga investeringskostnader. Stor hänsyn behöver tas till dessa, både i form av lämpligt respektavstånd och genom prioritering av vilka verksamheter som etableras i närheten av djurstallarna.

Hänsyn behöver tas till jordbruksmarkens dräneringsbehov. I programområdet finns invallningsföretagen Krusenhov (R880) och Krusenhov-Malmö (R881). Enligt programmet är det förstnämnda aktuellt att avveckla. Enligt karta mottar det vatten från jordbruksmark norr om järnvägen/vägen. Avvattningsbehov från dessa områden måste fungera även i fortsättningen. Länsstyrelsen har inga uppgifter om att det finns ett dikningsföretag benämnt Skeby här. Däremot finns det ett Ekeby, Björnviken etcetera. (B 182) norr om vägen som avvattnat åkermark. Om det är detta som avses förefaller det knappast möjligt att avveckla om jordbruksproduktionen ska kunna upprätthållas på båtnadsmarken. Frågan bör belysas ytterligare i det fortsatta arbetet.

Naturvård

Länsstyrelsen menar att materialet som tagits fram kring naturvärden är lättförståeligt och pedagogiskt utformat och innehåller en tillfredställande redovisning av kända naturvärden. MKB:n och den utredning som gjorts av Malmölandets eksamband belyser på ett bra sätt vilka naturvärden som finns i området och vilka konsekvenser det aktuella planprogrammet kan innebära. Materialet pekar tydligt på de allvarliga konsekvenser genomförandet av planprogrammet kan innebära för naturmiljön. Det är därför mycket viktigt att denna kunskap tillämpas i det framtida planeringsarbetet samt vid de provningar som kan aktualiseras i anslutning till det, framförallt påverkan på Natura 2000 men eventuellt också artskydd och generellt biotopskydd. Det är mycket viktigt att kommunen i ett tidigt skede tar ett helhetsgrepp kring skadelindrande åtgärder och ekologisk kompensation för de ingrepp i lagskyddade naturmiljöer som kan komma att behöva ske.

Länsstyrelsen delar bedömningen att det är oundvikligt med en Natura 2000 prövning om viktiga spridningskorridorer helt skärs av genom den exploatering som planeras. Att så långt det är möjligt stärka och bevara befintliga spridningsstråk mellan ekområdena bör vara utgångspunkten när det gäller såväl fortsatt planering som den ekologiska kompensation som kommer följas av prövningen.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att programförslaget behöver justeras så att det inte hindrar genomförandet av kompensationsåtgärder enligt villkor 8 i tillstånd enligt miljöbalken till uppförande och drift av Holmens sågverk meddelat 2009-06-04 (Dnr 551- 2122-08). Holmen Skog åtog sig att genomföra naturvårdsåtgärder som kompensation för att de avverkat naturvärdefulla ekar. Det som ännu inte utförts gällande kompensationsåtgärder är plantering av ek på vissa ytor. Anledningen till det är att den framtida markanvändningen för dessa ytor ännu inte klargjorts. Bland annat avser programmet placera verksamhetsområde på en yta som är avsatt som en av två alternativa kompensationsytor. Vidare skär dagvattenstråket genom en nyligen anlagd kompensationsyta vid mynningen till Bråviken.

Det är även av stor vikt att planprogrammet harmoniserar med den ekologiska kompensationen som planeras för Kardonbanan samt förelägganden i Länsstyrelsens beslut (Dnr 525-12956-2016) gällande avverkning av ädellövträd inom skötselgata och arbetsområde för Kardonbanan.

Som framgår av programmet finns flera alléer som omfattas av det generella biotopskyddet. I samband med kommande planarbete behöver detta beaktas. I första hand ska anpassningar göras så att de skyddade traden inte påverkas negativt då det krävs särskilda skäl för att få dispens från biotopskyddet. En dispens förenas vanligen med villkor om kompensationsåtgärder.

Kulturmiljö

Malmölandet har en lång kultur- och bebyggelsehistoria som har stor betydelse ur allmän synpunkt enligt 3 kapitlet miljöbalken och som så långt möjligt bör skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. Den aktuella planeringen kommer att innebära en stor negativ påverkan på områdets kulturmiljövärden. Länsstyrelsen anser att de kvarvarande kulturmiljöerna bör beaktas så långt det är möjligt inom ramen för den angivna planeringens syfte.

Hänsyn bör tas till kvarvarande kulturhistorisk bebyggelse med tillhörande trädgårdar, parker och alléer, lämpligen genom att hålla ett visst avstånd mellan den befintliga bebyggelsen och den nya så att landskapet även i fortsättningen blir läsbart. Den öppna åkermarken är även viktig för att visa på den agrarhistoria som är kopplad till gårdarna. För att ta hänsyn till kvarvarande bebyggelsemiljöer bör buffertzoner användas. Runt Björnviken är det viktigt att industriutbyggnaden inte kommer närmare än vad som skisseras i programmet. Den del som vetter mot gården bör inte heller tillföras bebyggelse som blir dominerande i landskapsbilden. Buffertzonen

kring Björnsnäs bör utsträckas så att Ekeby säteris gårdstomt inte bebyggs. Vid Krusenhov är den omgivande trädgården samt de båda alléerna norr om gården viktiga att bevara.

En fråga har väckts till Länsstyrelsen (2016-03-24) om att byggnadsminnesförklara Krusenhovs gård. Ärendet är under utredning och beslut i frågan har ännu inte tagits av Länsstyrelsen.

Arkeologi

På Malmölandet finns ett stort antal fornlämningar som vittnar om markutnyttjandets långa kontinuitet. Vid exempelvis Bådstorp och Ströja gamla gårdstomt finns ett flertal fornlämningar i form av boplatzlämningar, stensättningar, gravfält samt lämningar efter bytomten/gårdstomten. Vid Ströja har omfattande undersökningar genomförts av en järnåldersboplats, där ett stort antal fynd framkommit. Ett par i området nyligen nypåträffade lösfynd, som utgörs av bland annat ett förgyllt spänne i brons, tyder på att ytterligare dolda fornlämningar kan finnas i området. Alla fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagen och markarbeten som berör fornlämningar kräver tillstånd från Länsstyrelsen.

Gestaltning

Programmet redovisar en stadsbyggnadsidé kring logistik och arkitektur. Denna behöver utvecklas och konkretiseras i det fortsatta arbetet. Länsstyrelsen ser gärna att ett gestaltungsprogram tas fram för området där även utformningen av blå- och grönstrukturen ingår och som visar på hur området relateras till det omgivande landskapet och bevarade kulturmiljöer. Det är önskvärt att bebyggelsen som vetter mot det omgivande öppna landskapet får en lägre höjd än bebyggelsen i områdets centrala del.

Miljö

Förorenad mark

I programmet anges att inga kända föroreningar finns inom programområdet. Det finns dock föroreningar i anslutning till programområdet, framförallt i anslutning till Bråvikens pappersbruk. Inför kommande planläggning i närheten av kända områden med föroreningar bör provtagning ske för att klarlägga om marken inom kommande detaljplaneområden är påverkad av föroreningar från tidigare verksamheter.

Den planerade hamnverksamheten inom programområdet innebär att muddring kommer att ske i sediment som kan vara förorenade. Sedimentundersökningar med efterföljande riskbedömning måste genomföras. Om sedimenten visar sig vara förorenade kommer de att kräva särskilt omhändertagande.

Buller

Inom det planerade området kommer buller att uppkomma från trafik på väg och järnväg samt från industri och verksamheter. Det är därför angeläget att kommande bullerberäkningar, som det föreslås i MKB:n, görs med en

helhetssyn och innefattar de sammantagna effekter som kan bli följden av detta.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen instämmer i bedömningen att någon miljö kvalitetsnorm (MKN) för luft knappast riskerar att överskridas inom planområdet och att luftkvaliteten i innerstaden kommer att kunna förbättras när verksamheter flyttas ut/förläggs till Malmölandet.

Vattenkvalitet

En dagvattenutredning har genomförts. Av denna framgår att berörda recipienter är till mindre del Pjältån samt till större delen kustvattnet Pampusfjärden. Enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) uppges Pjältån ha god ekologisk status men uppnår ej god kemisk status. Pampusfjärden uppges vara påverkad av övergödning och har en otillfredsställande ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Det är viktigt att det planerade programområdets verksamheter inte bidrar till att försämra vattenkvaliteten så att uppfyllandet av MKN (miljö kvalitetsnorm) för vatten riskerar att försvåras. Det är också viktigt att försöka hitta lösningar så att exploateringen kan undvika att släppa ut dagvatten till Pjältån då denna har mycket höga naturvärden och är ett av länets viktigaste öringvattendrag.

Den genomförda dagvattenutredningen, som även innefattar kommunens dagvattenpolicy, har landat i två principförslag för omhändertagande av dagvatten och den princip som förordas är den som inte erfordrar pumpning. Länsstyrelsen delar denna uppfattning. Det är angeläget att utforma dagvattenhanteringen så att eventuella utsläpp kan åtgärdas innan föroreningar når recipient. Nya kommunala riktlinjer för dagvattenhantering är under framtagande, vilket Länsstyrelsen välkomnar.

Energiförsörjning

Det aktuella programområdet är inte anslutet till fjärrvärmenätet och frågan kommer att behandlas i kommande detaljplanarbete. Länsstyrelsen välkomnar gemensamma lösningar för områdets energiförsörjning, gärna genom utnyttjande av lokalt förekommande spillvärme.

Klimatanpassning

Inom planområdet finns en omfattande problematik, när det gäller havsnivåhöjning och omhändertagande av dagvatten, vid ett förändrat klimat. Dessutom finns det även områden som kan komma att utsättas för en ökad risk för ras och skred. Med framtida klimatförändringar som kan medföra förändringar av grundvattennivåer kan detta medföra ändrade stabilitetsförhållanden i den postglaciala leran. Utifrån detta är det viktigt att de rekommendationer som görs i planens dagvattenutredning och den upprättade MKB:n följs. Det är också viktigt att nödvändigt skydd med hänsyn till risken för framtida översvämningar säkerställs formellt i kommande detaljplaner.

Risk och säkerhet

Planen borde innehålla en bedömning om eventuella konsekvenser för befintliga bostäder i intilliggande områden med avseende på farligt gods och framtida farliga verksamheter. Eventuella begränsningar eller riskreducerande åtgärder bör sedan diskuteras och vid behov säkerställas formellt vid planläggningen.

Planprogrammet kan innebära större framtida krav när det gäller räddningstjänstens förmåga till räddningsinsats till det planerade området. Samråd med Räddningstjänsten behöver därför ske.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Länsstyrelsen anser att den redovisade MKB:n är väl utförd för det nu aktuella planprogramskedet.

Trafikverket

Trafikverket har lämnat eget yttrande där de påtalar att det är viktigt att studera trafikflöden för framförallt godstrafik med koppling mot E4 och trafikplatsen där Bravikenvägen ansluter till väg E4. Länsstyrelsen instämmer i detta.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har lämnat eget yttrande där de ser positivt på den framtida planeringen för hamnverksamheten. Sjöfartsverket vill delta i det fortsatta arbetet med utredningen och riksintressepreciseringen som Trafikverket initierat för hamnen.

Kommentar:

Riksintressen

Riksintresse för Natura 2000 kompletteras i planprogrammet med dess närhet till planprogrammet. Kartan i planprogrammet revideras och visar Natura 2000 området i nordost som ligger utanför programområdet.

Byggnationen av Kardonbanan kommer att ske i samarbete med Trafikverket och på sikt pekas ut som riksintresse för kommunikationer. Programmet kompletteras med en karta vad som kan komma att bli riksintresse kommunikation.

Lantbruk

Programområdet syftar främst till industri- och lagerverksamhet och jordbruksmark kommer att tas i anspråk. Framtida exploatering kommer att anpassas i den mån så långt det är tekniskt möjligt så att påverkan på jordbruksnäringen begränsas. I framtida planläggning kommer det bero på vilka typer av exploatering som kommer och hur ytkrävande dessa är.

Programmet förtydligar yteffektiviteten i form av gestaltningsprogram samt volymstudier. Framtida detaljplaner kommer hantera skyddsavstånd då stadsbyggnadskontoret inte vet vilka typer av verksamheter som kommer att etableras.

Dräneringsbehovet studeras vidare i framtida planläggning för att säkerställa avvattnings.

Naturvård

I det framtida planarbetet ska påverkan på framförallt Natura 2000 området samt artskydd och biotoper belysas för att hitta lösningar på skadelindrande åtgärder och ekologisk kompensation för de ingrepp i lagskyddade naturmiljöer som kan komma att behöva ske.

Stadsbyggnadskontoret kommer att så långt det är möjligt stärka och bevara befintliga spridningsstråk mellan ekområdena.

Inom framtida detaljplaner kommer alléer som omfattas av det generella biotopskyddet skyddas för att undvika att få dispens från biotopskyddet samt villkor om kompensationsåtgärder.

Kulturmiljö

Stadsbyggnadskontoret avser att kombinera kulturmiljöer med industriverksamhet och avser att kulturmiljön ska bevaras så långt det är tekniskt möjligt. Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett gestaltungsprogram som är inkluderat i planprogrammet, där föreslagen bebyggelse ska anpassas efter rådande kulturmiljö. Gällande detaljplan har skydd på ett flertal byggnader inom programområdet som stadsbyggnadskontoret avser att behålla.

Skyddsavstånd eller så kallade buffertzoner mellan befintlig bebyggelse samt föreslagen bebyggelse avses uppföras för att fortfarande kunna avläsa den historia som programrådets kulturmiljöer bär på. Inom programområdet föreslås inga nya bostäder endast verksamheter.

Arkeologi

Om fornlämningar påträffas kommer kommunen att följa de riktlinjer och lagstiftningar som finns beträffande kulturmiljö.

Gestaltning

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett gestaltungsprogram som är inkluderat i planprogrammet, där bland annat utformning av kulturmiljöer samt framtida bebyggelse anpassas efter landskapet tillsammans med en utformning kring hur blå- och grönstruktur ska gestaltas. I planprogrammets gestaltungsprogram kommer även principer kring bebyggelsehöjd tas fram.

Förorenad mark

Stadsbyggnadskontoret kommer att ta hänsyn till gällande lagstiftning samt riktlinjer vad gäller förorenad mark. I framtida planläggning vid utredningar kommer till exempel sedimentundersökningar samt provtagningar inför framtida muddringsarbeten ingå i utredningen.

Buller

I det framtida planarbetet kommer bullerberäkningar, göras med en helhetssyn med sammantagna effekter av samtliga bullerkällor.

Vattenkvalitet

Framtida detaljplaner kommer att ta fram dagvattenutredningar som visar hur rening, fördröjning samt utsläpp till respektive recipient kommer att ske.

Klimatanpassning

Framtida detaljplaner kommer att hantera havsnivåhöjningar samt klimatförändringar och även detaljstudera risker för skred och ras. Detaljplanerna bör visa på skydd som krävs för att hantera översvämningar. Programmet uppfyller de krav som Översiktsplan för staden, 2016 gällande översvämningar samt framtida klimatanpassningar.

Risk och säkerhet

Stadsbyggnadskontoret har i tidigare detaljplaner tagit fram riskutredningar inom programområdet. Framtida planläggning kommer att behöva ta fram riskutredningar då det kommer planeras för verksamheter.

Kommunala instanserRäddningstjänsten Östra Götaland

Räddningstjänsten anser att arbetet med programmet för Malmölandet skall samordnas med övrigt pågående planarbete med avseende på miljö- och riskfaktorer. På så sätt skapar Norrköpings kommun bättre förutsättningar för skapa sig en helhetssyn med avseende på miljö- och riskfaktorer då många av förutsättningarna som skapas i de olika programmen får uppenbara påverkansfaktorer på varandra. Som exempel kan nämnas det pågående arbetet med styrning av farligt gods på väg och järnväg från Händelö bort från Norrköpings innerstad. Andra exempel är de projekt som omnämns under kapitel 4 i aktuell miljökonsekvensbeskrivningen. Se även Räddningstjänstens synpunkter (ROG-2016/0551 214) på revidering av översiktsplan för Norrköpings stad (KS 2014/0247 212) för att få mer djupgående insikt i vad samordning mellan programarbeten och diverse dokument innebär.

Risker med farliga ämnen

Räddningstjänsten anser inte att avsnittet kring risker med farligt gods är tillräckligt omfattande och ger inget tydligt grundvärde för fortsatt arbete med riskfaktorer inom programområdet. Det förs heller inget resonemang kring framtida permanenta bidrag till riskbilden i form av farliga verksamheter inom programområdet. Det påpekas enbart att tillkommande verksamheter kan medföra att mängden transporter farligt gods ökar utöver dagens nivåer.

Räddningstjänsten anser därför att en övergripande riskanalys skall genomföras redan i detta skede för farligt gods utifrån det Huvudalternativ som anges i MKB sidan 73. En sådan riskanalys skulle kunna benämnas som ett Nollalternativ för Malmölandet med avseende på transporter av

farligt gods. Det bör finnas goda förutsättningar för detta då underlagt för mängden farligt god-transporter från Händelö bör vara känd sedan tidigare. Det är räddningstjänstens uppfattning att alla denna hantering framöver ska omledas över Malmölandet och då främst via Västra Bravikenvägen till en framtida rangerbangård samt direkt anslutning till E4:an. Med en sådan analys är förutsättningarna klara i förväg vilket skapar bättre förutsättningar för fortsatt arbete inom programområdet. Riskanalysen bör utföras kvantitativ. Räddningstjänsten vill i det här avseendet hänvisa till det arbete som genomförts i Hallands län kring riskanalyser av transporter av farligt gods. En sådan riskanalys kan medföra att kortare avstånd kan tillämpas intill farligt godsled än vad som är generellt vedertaget i Norrköpings kommun. Därmed kan framtida riskanalyser för respektive detaljplan istället inriktas på det eventuella ökade riskbidraget som den tänkta verksamheten bidrar med utöver det nya Nollalternativet.

Ökat riskbidrag kan vara att de nya tänkta verksamheterna genererar ytterligare eller annan typ av transporter av farligt gods utöver de mängder som anges i Nollalternativet för Malmölandet. Ökat riskbidrag kan även genereras av de tänkta verksamheterna genom fasta installationer för storskalig hantering av farliga ämnen. Tillägg till ökat riskbidrag bör efter hand uppdateras för Nollalternativet för Malmölandet och behandlas som ett levande dokument. Sådana uppdateringar är lämpliga inför varje etapp som är planerad inom programområdet, jämför avsnitt 'Fortsatt planarbete' i Program för Malmölandet.

Utreda placering av farlig verksamhet

Det bör utredas var det är lämpligt att inom programområdet placera sådana verksamheter som kan komma att klassificeras som så kallade Seveso anläggningar och/eller farlig verksamhet enligt 2 kapitlet 4 § lagen om skydd mot olyckor. Sådana verksamheter är av den arten att de utöver permanenta bidrag till riskbilden kommer generera ytterligare transporter av farligt gods till och inom programområdet.

Omplacering av farlig verksamhet

Utvecklingen i Norrköpings innerstad går mot en förtätning av bostadsområden eller annan personintensiv verksamhet i närhet till befintlig farlig verksamhet. Med det som bakgrund önskar räddningstjänsten ta del av Norrköping kommuns syn på möjligheten att i detta tidiga skede utreda möjligheterna kring att erbjuda omplacering av farliga verksamheter till Malmölandet.

Tillgång till släckvatten

Räddningstjänsten anser det viktigt att säkerställa tillgången till släckvatten i erforderlig mängd för den typ av bebyggelse och anläggningar som planeras. Norrköping Vatten och Avfall bör beredas möjlighet att i ett tidigt skede utreda vilken typ av utbyggnad av de ingående tekniska system som kan behövas. Enligt räddningstjänstens uppgifter finns det i dagsläget ett ytterst begränsat system uppbyggt kring Rustas centrallager.

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2016/0079 214*Kommentar:*

Planprogrammet tar hänsyn till det Översiktsplan för staden 2016 som pekar ut Händelö samt Malmölandet som områden där Seveso anläggningar ska förläggas.

Risker med farliga ämnen

En riskanalys bedöms inte krävas i detta skede med planprogrammet då stadsbyggnadskontoret inte vet i dagsläget vilken typ av verksamhet som kommer etableras i området. Framtida planläggning kommer att ta fram riskanalyser beroende på vilka verksamheter som planeras.

Tillgång till släckvatten

Tillgången till släckvatten sker i samråd med NoVa inför framtida planläggning och Räddningstjänsten.

Kommunala Lantmäterimyndigheten (KLM)

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

*Bygg- och miljökontoret**Buller*

Bygg- och miljökontoret ser en stor risk att den ökade negativa bullerpåverkan som ett fullt utbyggt område medför på boende utanför programområdet tappas bort. Utredning av bullerpåverkan och förslag på åtgärder för att förbättra den framtida bullersituationen bör göras redan i programarbetet. Det är viktigt att programmet blir mer specifikt och inte bara skjuter bullerfrågan framför sig till de enskilda detaljplanerna.

Grön- och blåstruktur/dagvatten

Ytbehoven som redovisas för dagvatten och naturområden skiljer sig väsentligt åt mot den yta som tilldelas i det redovisade planförslaget. Planförslaget redovisar en mindre yta än de angivna behoven och det är därmed svårt att se hur planprogrammet löser dessa frågor. Planskissen har en mycket förenklad schematisk karaktär och det är därmed svårt att utläsa vilken intention programmet har för dessa frågor.

Flera konfliktpunkter finns mellan grön/blå-stråk och infrastruktur. Hur passager förbi infrastrukturen ska anordnas för gröna/blå stråk är viktigt att komplettera programmet med Dagvattenfrågan är problematisk i området med låga områden nära havet, lågpunkter, begränsningar i befintliga och föreslagna dagvattenledningar och kulvertar med mera.

Dagvattenutredningen har tydligt visat behovet av fördröjning och rening,

och gett övergripande förslag på dagvattenhantering. I planprogrammet finns under blåstruktur stråk för dagvatten uttrit, vilket överensstämmer med dagvattenutredningens förslag. Där står tydligt att dagvatten både ska renas och fördröjas, vilket är bra!

Av dagvattenutredningens förslag förordar planprogrammet (se kapitel 7, underlag) det förslag som innebär att dagvatten leds med självfall utan pumpning. Det är även bygg- och miljökontorets uppfattning att det är lämpligast utformning av dagvattenhanteringen. För att klara av havsnivåhöjning i ett framtida klimat har dagvattenutredningen rekommenderat att en större - snarare än mindre - översvämningsyta bör avsättas som utjämningsmagasin på norrsidan om Lageruddsvägen, även den större översvämningsytan bör förordas i kapitel 7. Under Exploateringsåtgärder (under del 4, genomförandet) står att översvämningsytan på norrsidan av Lageruddsvägen bör anläggas innan området uppströms, norr om Östra Bravikenvägen, kan exploateras. Det är viktigt att dagvattenåtgärderna sedan görs i rätt ordning vid exploatering.

Information om gällande vattendom

Bygg- och miljökontoret vill även lyfta att det finns en dom från Mark- och miljödomstolen (2017-01-19, mål nr M 1349-16) som tillåter grundvattenbortledning vid byggnation av nya Bravikenvägen. Detaljplanen för denna sträckning finns omnämnd i programmet Björnviken 2:1 med närområde, men planens genomförandetid har inte utförts. Det är rimligt att tro att detaljplanen snart blir aktuell att genomföra.

Domen från MMD anger att från skärningar vid nya Bravikenvägen på Malmölandet få bortleda inläckande grundvatten samt utföra anläggningar för bortledandet. I ansökan till domen står det:

Grundvattenbortledningen kommer att ske i riktning mot området för den nya detaljplanen för industriområde (Händelö 2:41, där Rusta finns). Bortledningen av grund- samt dagvatten från anläggande av nya Bravikenvägen måste därför samordnas med den planerade dagvattenhanteringen från Händelö 2:41. Det är i sammanhanget viktigt att både kulvert och dike dimensioneras så att de kan ta omhand vatten både från den norra skärningen vid Bravikenvägen samt det nya planområdet. Vatten från den södra skärningen kommer att ledas söderut via befintligt diken utmed Bravikenvägen. Det krävs en samordning av de planerade dagvattensystemen så att hanteringen blir optimal för båda projekten.

Dessa båda projekten finns i planprogrammet, Händelö 2:41 och Björnviken 2:1.

Avgränsningar

Programmet syftar till att beskriva ett framtida logistik- och transportnav i regionen och bör då även inkludera den mycket transportintensiva industrin öster om planområdet. Det rör särskilt frågor om samutnyttjande av järnvägsinfrastruktur och hamnanläggningar, trafiksimulering och planering av kollektivtrafik och GC-nät.

Det är även svårt att utläsa hur redovisade grön- och blåstråk förhåller sig till grön- och blåstruktur utanför programområdets avgränsning.

Föroreningar

Risken för att föroreningar förekommer i programområdet bör utredas översiktligt genom att inventera vilka historiska verksamheter och deponier som förekommit på Malmölandet. Vid behov bör utredningsmaterialet kompletteras med miljöteknisk markundersökning. Det faktum att inga kända förorenade områden konstaterats hittills har liten betydelse för risken för att påträffa föroreningar då detta inte utretts tidigare i området.

Luftkvalitet

Programhandlingen anger att luftkvaliteten i området riskerar att försämrats till följd av ökad motorfordonstrafik men att utbyggnaden bidrar till förbättrad luftkvalitet i regionalt och nationellt perspektiv. Omställning till järnvägs- och sjötransporter är en mycket viktig del i ett uthålligt framtida transportsystem.

Programmet bör dock även överväga att ha en hög miljöprofil för motorburen fordonstrafik då denna även i framtiden kommer utgöra en stor del av transportarbetet. För denna del bör programmet överväga vilken infrastruktur som ska anordnas i programområdet vad gäller lastbilar (till exempel tankmöjligheter för biogas, el, vätgas, hybrider) personbilar (laddinfrastruktur, tankmöjligheter) och kollektivtrafik (biogasbussar, spårväg etcetera). För sjöfarten bör det övervägas hur alternativa bränslen som LNG kan tillhandahållas i hamnområdet.

För järnvägstrafiken är det viktigt att kontaktledning kan etableras för alla godsspar för att undvika trafikering med diesellok. Högspänningsledningar kräver särskilt beaktande i planeringen och bör hanteras i planprogrammet. För luftkvaliteten är det viktigt att alternativa färd sätt gynnas så att det blir attraktivt att välja dessa. Det redovisade förslaget på gång- och cykelvägnät bör utvecklas så förbindelser till alla de framtida målpunkterna i programområdet kan anordnas.

Principer för hur kollektivtrafiken kan byggas ut redovisas ej. Uthållig och effektiv kollektivtrafik kräver tidig och övergripande planering. Markreservat för bussgator, vändplatser, hållplatser eller effektiv angröning till arbetsplatser kräver en samordnad planering innan detaljplanering och exploatering sker

Kommentar:

Ett planprogram anger riktlinjer och en idé om hur programområdet kan utvecklas. Ett planprogram bör inte vara alltför specifikt utan fördjupade studier och utredningar görs i detaljplanearbetet för att kunna utreda förutsättningarna mer noggrant.

Buller

En bullerutredning för programområdet är svår att få till då det ännu inte är bestämt vilka typer av verksamheter som ska etableras inom programområdet, en bullerutredning kommer då endast att bli en schablon

över rådande bullersituation. Det är mer lämpligt att göra bullerutredningar som visar på krav i samband med framtida detaljplaner. Buller hanteras i framtida tillstånd som respektive verksamhet ansöker om och ska hålla sig inom gällande lagstiftning och riktlinjer. Bullervallar och andra bullerskydd kommer att detaljstuderas i respektive framtida detaljplaner.

Grön- och blåstruktur/dagvatten

Framtida detaljplaner som ligger i anslutning till grön- och blåstrukturen i programområdet kommer att göra fördjupade utredningar hur stora ytor som krävs för att till exempel hantera dagvatten samt spridningskorridor för ek. I programskedet är det svårt att peka ut exakta ytor utan kommer att göras i framtida detaljplaner. En dagvattenutredning har tagits fram för planprogrammet som beskriver hur dagvattenhanteringen ska ske och dimensionera fullt exploaterat.

Information om gällande vattendom

Samordning kommer att ske inom projekt både inom samt utanför programområdet. Stadsbyggnadskontoret följer de lagar och riktlinjer som gäller för grundvattenbortledning och ser till att samordning sker vad gäller dagvattenhantering.

Den dagvattenutredning som är genomförd i samband med planprogrammet tar hänsyn till den grundvattensänkning som kommer att genomföras enligt mark- och miljödomstolens dom. Utredningen tar hänsyn till tillkommande flöden i dimensioneringen av dagvattendammar och kulvertar.

Avgränsningar

Programmet tar avstamp i ett flertal projekt och har tagit hänsyn till omgivande verksamheter samt infrastrukturer som planprogrammet påverkar. Ett samutnyttjande görs mellan trafikslag och kommer att tas hänsyn till i framtida planläggning. Blå- och grönstråken kommer att förtydligas inför framtida planläggning.

Föröreningar

Inför framtida planläggning kommer fördjupade utredningar tas fram gällande markföreningar och eventuellt även miljöteknisk markundersökning

Luftkvalitet

Planprogrammet syftar till att möjliggöra transporter av olika slag och bör inte påverka hur verksamheterna väljer att transportera sina laster. Stadsbyggnadskontoret möjliggör för järnväg och ser gärna att denna används.

Gång- och cykelvägar byggs ut inom programområdet för att möjliggöra för miljösmarta trafiklösningar.

Kollektivtrafiken kan komma att byggas ut och dialog om detta förs med Östgötatrafiken vid respektive detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kan möjliggöra detta genom att anlägga busshållplatser i samarbete med Östgötatrafiken.

Norrköping Vatten och Avfall AB

Avfallshanteringen

Brännbart avfall och matavfall från verksamheter, till exempel avfall från personalutrymmen, räknas som hushållsavfall. För hämtning av hushållsavfall ansvarar Norrköping Vatten och Avfall AB.

Vid nybyggnation ska backning inte förekomma i samband med sophämtning. Dragvägen ska inte överstiga 10 meter vid nybyggnation. Norrköping Vatten och Avfalls riktlinjer för avfallshanteringen ska följas. Om vägarna lutar mer än 6 procent kan behov av gemensamt hämtställe finnas under hela eller delar av året, trots att vägen i övrigt uppfyller våra krav. Skriv gärna in Riktlinjer arbetsmiljö och tillgänglighet för avfallshanteringen i Norrköpings kommun i referenslistan.

Vatten och avlopp

NoVA har inga synpunkter utöver vad som tidigare framförts.

Dagvatten

NoVA har inga synpunkter utöver vad som tidigare framförts.

Bredband

Fiber finns etablerad utmed Västra Bråviken vägen ut till Rusta, även till områdena Bredudden, Björnviken samt Loddby. Möjlighet finns för nyetablerade företag att anslutas mot fiber. Viktigt att Norrköping Vatten och Avfall Bredband blir kontaktade i ett läge där NoVA har möjlighet att vara med att påverka.

Kommentar:

Avfallshanteringen

Avfallshantering samt krav på utformning av vägar och hämtställen kommer att detaljstuderas inför framtida planläggning.

Tekniska kontoret

Verksamhetsområdet spår har inga synpunkter att lämna.

Dagvatten

Dagvattenfrågan är bra belyst i planprogrammet. I detaljplaneskedet krävs dock en djupare utredning av dagvattenfrågan och att en förprojektering genomförs för att säkra den föreslagna lösningen. Frågan om fortsatt utredning skulle behöva förtydligas på sidan 26 under rubriken Dagvatten.

Idag finns det markavvattningsföretag inom området.

Markavvattningsföretag har generellt uppkommit när mark är fuktig och inte lämplig för jordbruksändamål. I planprogrammet föreslås att markavvattningsföretagen ska upphävas. Innan detta kan göras behöver en

bedömning göras av om det efter exploatering kommer att finnas behov av markavvattning inom planområdet. Området kan ligga inom ett utströmningsområde för grundvatten, vilket kan innebära att stora vattenmassor trycks upp inom området. Vid dimensionering av den tänkta dagvattenanläggningen tas normalt inte hänsyn till dessa flöden, vilket kan leda till att anläggningen fel dimensioneras.

På sidan 25 beskrivs grundvattenfrågan under rubriken Grundvatten. Här saknas information om grundvattennivån i området samt förtydligande att de grundvattennivåer som är i området idag inte är naturliga utan är påverkade av de markavvattningsföretag som finns inom området.

Stora delar av planområdet ligger idag lägre än 2.5 meter över havet. Det vore önskvärt med en karta som visar de områden som ligger lägre än 2.5 m samt även en beskrivning av vilka nivåer dagens marknivå ligger på

Under rubriken Översvämning står det att det är acceptabelt att allmän plats översvämmas tillfälligt vid störtregn.

I förslaget till nya riktlinjer för kommunen är det även acceptabelt att obebyggd kvartersmark kan översvämmas tillfälligt. Byggnader och viktig infrastruktur ska däremot höjdsättas så att en översvämning förhindras. I förslaget till nya riktlinjer för dagvatten föreslås att ordet "Extrema regn" ska användas för regn som motsvarar cirka ett 100-års regn.

Gator och trafik

Det saknas en förklaring om vad som bedöms bli huvudgator respektive lokalgator. Västra Bravikenvägen bör med Nya Bravikenvägen på plats få en minskad mängd trafik, både tung trafik och genomfartstrafik. Detta leder i sin tur till att västra Bravikenvägen blir mer av en lokalgata. På sikt kan det behövas åtgärder för att anpassa vägen till dess nya funktion. För att inte riskera att Västra Bravikenvägen blir en genomfartsväg är det viktigt att korsningspunkterna utformas så att Nya Bravikenvägen blir det naturliga alternativet. I den projektering som utförs för gatorna så ligger gång-och cykelbanan längs Nya Bravikenvägen, medan den i planprogrammet ligger längs den västra. Detta bör justeras. Det blir viktigt att i kommande detaljplaner säkerställa trafiksäkra utformningar runt de kommande verksamheterna och industrierna, så att det finns säkra korsningspunkter för gående och cyklister, samt att utformningen inte inbjuder till allt för höga hastigheter eftersom en stor andel av trafiken är tungtrafik. Malmölandet är ett område som kan bli intressant för uppställningsplats för lastbilar, en så kallad säkerhetsparkering, och detta ska tas i beaktning vid kommande detaljplaner.

Naturvård

Allmänt

Det är positivt att den gröna länken från norr till söder redovisas i planprogrammet. Likaså stråken i nordväst (vid Björnviken mot Åby). Men syftet med ett planprogram är att avsätta mark för respektive användning.

Den bör vara mer detaljerad än översiktsplanen. Planprogrammet redovisar inte genom sina stora svep med penseldragen konflikterna i området. På så sätt undviks de svåra frågorna, vilka måste lösas i nästa skede, det vill säga i detaljplanerna. Det påtalades redan i den förra versionen av planprogrammet (augusti 2016) att det tydligt borde framgå vilka delar som fyller syfte som naturområde och vad som är viktig grönstruktur för rekreationssyfte.

Avgränsning av programområdet saknas. Avvägningen mellan hur omfattande industribyggnation som ryms i förhållande till b.la. Natura 2000-område och befintlig jordbruksnäring behöver motiveras. Hur säkerställs funktionerna på norra/nordöstra Malmölandet och att viktiga spridningskorridorer bevaras när inte helheten behandlats?

Värdekärnan för ekmiljöerna (norr om Krusenhov), som visas i grönstrukturkartan på sidan 15, genomkorsas av tre spår och två vägar.

Järnvägens dragning bör vara väster om och inte rakt igenom värdekärnan för naturområdet. Nya vägar genom spridningskorridoren bör undvikas.

Karta med riksintresseområden och Natura-2000 område saknas, det bör framgå i inledningen. Planprogrammet redovisar inte hur kopplingarna utanför programområdet till Natura 2000 området säkerställs. Vad ska handa i stråket där det inte är värdekamrar?

Miljökonsekvensbeskrivningen

Naturvård ställer sig bakom miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) i sin helhet, och särskilt slutsatserna på sidan 26 samt sidorna 37-39. Vad gäller bedömningarna håller vi inte med om att arealförlusten av ängs- och hagmarker blir måttliga. De kommer troligen att bli stora då strandängarna kommer att exploateras som hamn. Det kan bli stora konsekvenser på den biologiska mångfalden kopplat till artskyddet och Natura 2000. Enligt MKB:n på sidan 26 har följande antagande gjorts för bedömningar av huvudalternativet:

De ek- och ädellövmiljöer som finns i Krusenhov och Trönäs kommer att finnas kvar och ha sin funktion som en del av ett spridningsstråk i nord-sydlig riktning. Bebyggelse kan komma att uppföras i närheten av stråket, men inte mellan värdekärnor i stråket. Krusenhovs alléer kommer att vara kvar.

- De ekmiljöer och hagmarker som finns norr om Björnviken kommer att ingå i ett spridningsstråk mellan Stridsudden och Pjältån, och hela den sträckan bör planläggas som NATUR.

Angränsande riksintressen och Natura 2000

Riksintresset för Hamn respektive Industriell produktion ligger utanför planprogramsområdet. Men i planprogrammet har ställning tagits till det och det står: "I områden som utgör riksintressen för Hamn respektive Industriell produktion skall markanvändningsbehov ha företräde framför andra konkurrerande intressen ". Däremot redovisas inte förhållandet till det

angränsande riksintresseområdet tillika Natura 2000-området Malmölandet. De enligt EUs art-och habitatdirektiv utpekade Natura 2000-områdena är en del av riksintressena i 4 kapitlet miljöbalken, men det speciella med Natura 2000 är att:

- Undantagen för tätortsutveckling m.m. gäller inte
- Avvägning mellan riksintressen (3 kapitlet) är inte tillåten

I fråga om hänsyn till ekmiljöerna föreslås en grön korridor söderut mot Händelö. Korridoren är redan planerad och beslutad sedan tidigare då Bråviken pappersbruk är ålagd att utföra en plantering som kompensationsåtgärd. Naturvård bedömer att den föreslagna hänsynen inte räcker. Eftersom de ekmiljöer och hagmarker i de södra delarna kommer exploateras (strandängar, Tjurudden och Högholmen) kommer onekligen en förlust av skyddsvärda träd att ske. Detta innebär att målen för Natura 2000-området Malmölandet inte kan nås. Tillstånd enligt 7 kapitlet 28a§ miljöbalken bör sökas inför kommande detaljplaner. Tillståndsprövningen bör vara avgjord innan detaljplaner antas.

Artskydd

En fördjupad inventering av arter (särskilt fåglar) bör utföras inför detaljplaneskedet. Dispens från artskyddsförordningen kan komma att krävas beroende på resultatet av inventeringarna.

Kompensation kopplat till genomförande av planprogrammet

I planprogrammet bör principen för skadelindringshierarkin ingå. Den innebär att först och främst ska intrång i en naturmiljö undvikas. Om det inte går att undvika intrång bör skadorna minimeras (skyddsåtgärder). Om det inte går att undvika intrång alls bör skadorna som tillfogas naturmiljön utjämnas. Tas en naturmiljö bort helt ska det ersättas (kompensation).

Det är viktigt att strategier kring kompensation tas med i ett tidigt skede, helst redan nu i planprogrammet men senast i plangenomförandet/genomförandefrågorna. Enligt PBL ska planläggning av programområdet bekostas av den som har nytta av detaljplanen. Här bör också konsekvensernas omfattning tas upp och kompensationsåtgärder vara med i beräkningarna. Kostnader och intäkter för exploatering av programmet ska preciseras i samband med planarbetet och regleras i samband med tecknandet av marköverlåtelseavtal. Här bör ytor/mark för kompensation finnas med, beroende på vilka typer av åtgärder som ska utföras. Ett resonemang om kompensationsområden bör finnas med i planprogrammet.

Exempel 1: Exploateras en strandäng kan detta eventuellt motverkas genom att en våtmark anläggs och sköts med slätter/bete någon annanstans. Var finns då platsen för den våtmarken? Diskussion kring detta bör ske i samarbete mellan tekniska kontorets ekologer och mark-och exploatering.

Exempel 2: Vad gäller nyplanteringar är det mycket viktigt att krav ställs så tidigt som möjligt på genomförande och uppföljning. Det är viktigt att

planteringarna genomförs och att exploatören hålls ansvarig för planteringens fortsatta goda status och goda tillväxt i tillräckligt många år framöver för att säkerställa en vuxen skog på lång sikt.

Exempel 3: En form av kompensation kan vara att skydda ett område. När Holmen ändå har utfört en kompensation, till exempel skapat hålträd och satt upp fågelholkar, bör detta område skyddas i någon form, så att arterna får en chans att etablera sig och för att åtgärderna inte blir bortkastade. Vad gäller den gröna infrastrukturen på Malmölandet bör de mest värdefulla värdekartorna fredas (till exempel genom avtal, biotopskydd, reservat).

Strandskydd

Grundkriterierna för upphävande av strandskydd är att 7 kapitlet 13 § miljöbalken (MB) uppfylls och att det finns särskilda skäl enligt 18c-g §§ MB. Fri passage om 20-30 meter ska lämnas enligt miljöbalken i de fall ett upphävande av strandskyddet sker.

Biotopskydd

Dispens från det generella biotopskyddet för åkerholmar, odlingsrösen och småvatten i jordbrukslandskapet som ligger inom programområdet kan komma att krävas.

Friluftsliv

På samrådsmötet den 1 februari 2017 framkom det att det är viktigt för de boende att motionsstråket i den norra delen av planprogrammet bevaras, då det är en led/vandringsväg från Åby till Malmölandet.

Stadsmiljö

Programmet är svårläst när det går direkt till förslaget utan att redovisa områdets förutsättningar. Flera av förutsättningarna nämns inte heller i sammanfattningen och inledningen vilket gör det svart att förstå vilka avvägningar som gjorts för programmets mark- och vattenanvändning.

I stadsbyggnadsidén står det att produktionslandskapet ska byggas på en stark identitet som grundar sig i platsens naturliga förutsättningar. Det utmärkande för den identiteten är idag Krusenhovs herrgårdsmiljö, jordbruket och ekmiljöerna. Dessa framgår inte av visionsorden som lyfts fram och inte heller i texten. De ord som presenteras beskriver inte konkret hur området ska gestaltas, vilken karaktär det ska ha eller vilken typ av arkitektur som förväntas på platsen. Utan preciseringar är orden inte vägledande vid ett detaljplanearbete. Samma synpunkt gäller för arkitekturavsnittet.

Föreslagen mark- och vattenanvändning

Markanvändningen framgår inte tydligt på kartan (s.9) och marken är inte reserverad för respektive användning. Spår och vägar går igenom såväl mark som ska användas för dagvattenanläggning samt natur. Nya vägar och järnvägar genom spridningskorridoren bör undvikas. Även dagvattenstråket genomkorsas av vägar och järnväg inom det blå stråket. De stråk som är

markerade reserverar därför inte en markanvändning utan utgör bara en schematisk bild.

Syftet med programmet bör vara att avsätta mark för respektive användning och bör vara mer detaljerad än översiktsplanen. Kartan är otydlig i sina schematiska pilar.

Det bör framgå vilken mark som har planlagts för Kardonbanan och var godsbangården ska ligga. Markreservationen för Ostlänken är otydligt markerad. Var ska huvudvägarna lokaliseras och vilka är kvartersgator/lokalgator. Förtydligande, sid 10 Krusenhov - det är i randzonen vegetationen ska förtätas.

Landskapsbild

Ingen landskapsanalys har utförts inom planprogrammet vilket är en brist. De skademinskande åtgärder för landskapsbilden som föreslås i MKB:n såsom: nya fonder, siktlinjer och stråk; att planera för att bevara herrgårdsmiljöerna och att bibehålla vegetationsklädda moränkullar har inte inarbetats i programmet.

Hanteringen av övergången mellan industribebyggelse och produktiv åkermark framgår inte. Skyddsvegetation bör anläggas såväl för visuell påverkan för närboende som visuell påverkan på långt håll då exploateringen ger stora konsekvenser för landskapsbilden.

Miljökonsekvenser

Innebörden av nollalternativet är inte beskrivet i MKB-avsnittet, konsekvensbeskrivningarna blir då svåra att förstå. Negativa effekter beskrivs i 0-alternativet som inte borde uppstå om områdenas funktion fortsätter som idag.

Kommentar:

Ett planprogram anger riktlinjer och en idé om hur programområdet kan utvecklas. Ett planprogram bör inte vara alltför specifikt utan fördjupade studier och utredningar görs i detaljplanearbetet för att kunna utreda förutsättningarna mer noggrant.

Dagvatten

Stadsbyggnadskontoret justerar i programmet att fördjupade utredningar av dagvattenfrågan sker i detaljplaneskedet.

I framtida planläggning kommer lösningar att tas fram för att hantera dagvatten samt markavvattning. I framtiden dagvattenutredning för program för Malmölandet har dessa frågor studerats.

En justering av höjdsättning av byggnader och infrastruktur görs inför framtida planläggning enligt gällande ÖP. Exploatering av mark ska ske över +2,5 m.

Text justeras kring 100 års regn till att istället kallas för extrema regn.

Gator och trafik

Programhandlingarna bör i programskedet inte peka ut vilka gator som kommer att bli huvudgator respektive lokalgator, det kommer att studeras inom framtida detaljplaner. Vägprojektering kommer att utföras inom respektive detaljplan.

Naturvård

Planprogrammet justerar programkartan och redovisar var Natura 2000 området är beläget i förhållande till föreslagen grönstruktur.

Inga nya vägar föreslås gå genom naturområdet utan dessa är befintliga, programkartan justeras med att förtydliga på kartan samt teckenförklaringen.

Karta med riksintresse samt med Natura 2000 kompletteras i programhandlingen.

Miljökonsekvensbeskrivningen

För spridningsstråket norr om Björnviken mellan Stridsudden och Pjältån ligger detta utanför programområdet. Spridningskorridorerna inom programområdet är till för att underlätta villkoren för spridning.

Förlusten av ekmiljöer, hagmarker samt strandängar som är i behov av Natura 2000 området kommer att påverkas och eventuell tillståndsprövning bedöms inte krävas då stadsbyggnadskontoret ser till att naturområden bevaras och pekas ut i framtida detaljplaner i enlighet med gällande planprogram.

Artskydd

En fördjupad inventering av arter tas fram i samband med framtida planläggning.

Kompensation kopplat till genomförande av planprogrammet

Planprogrammet justeras inför framtida detaljplaner med principen för skadelindringshierarkier med kompensationsåtgärder inom respektive detaljplan.

Biotopskydd

Dispens från det generella biotopskyddet kommer att eventuellt sökas i respektive framtida detaljplan för åkerholmar, odlingsrösen och småvatten i jordbrukslandskapet.

Friluftsliv

Planprogrammet justeras i den mån det går att behålla motionsstråket samt skogen då det finns ett ekbestånd som bör bevaras i den norra delen av programområdet. Befintlig bilväg kommer framöver att omvandlas till en gång- och cykelväg

Stadsmiljö

Programmet justeras och konkretiseras under rubriken stadsbyggnadsidé

samt arkitektur i form av ett gestaltungsprogram som arbetas in i programmet.

Föreslagen mark- och vattenanvändning

Kartan är med avsikt inte så styrd då det ska fungera som ett underlag för framtida detaljplaner inom vilka lämpliga mark- och vattenanvändning kommer detaljstuderas. Vad gäller huvudgata och lokalgator är det svårt att peka ut dessa i detta skede, dessa kommer att hanteras inom respektive detaljplan.

Landskapsbild

Planprogrammet har en text kring landskapsanalys på sidan 31 i planprogrammet. Ett gestaltungsprogram arbetas in i planprogrammet, vilket bland annat ska hantera nya fonder, siktlinjer och stråk samt planera för att bevara herrgårdsmiljöerna.

Programmet justeras med skyddsavstånd i form av t.ex. skyddsvegetation mellan industribebyggelse och produktiv åkermark och kulturmiljöerna.

Miljökonsekvenser

Planprogrammet innehåller ett nollalternativ i MKB-avsnittet. Nollalternativet har utgått från att gällande detaljplaner har genomförts.

Norrköpings stadsmuseum

Att låta Norrköpings logistikverksamhet expandera på Malmölandet är en naturlig utveckling för staden. Det kommer dock att få stora konsekvenser för det befintliga kulturlandskapet och den befintliga bebyggelsen på Malmölandet. Det kommer även att få stor inverkan på omkringliggande bostadsområdets utblickar, siktlinjer och vardagsvyer. Sammanvägt ställer detta stora krav på redogörelse för hur den befintliga kulturmiljön hanteras. Det måste finnas aktuella underlag avseende kulturmiljön som kan ligga till grund för de ställningstaganden som kommer att göras när planområdets olika etapper genomförs.

Logistik och industri ska ha företräde

För att kunna göra bedömningen om huruvida det är möjligt att låta "kulturmiljövärdena stå tillbaks för exploatering på södra Malmölandet" måste Malmölandets kulturmiljö och bebyggelse inventeras, helst innan planprogrammets nästa fas. Detta för att klargöra grundförutsättningarna för den stundande detaljplaneringen av området. Ett sådant kunskapsunderlag saknas idag.

Delar av kulturmiljölandskapet omfattas av lagskydd enligt Kulturmiljölagstiftningen, vilket inte går att bortse från. På Krusenhovs gård finns en "fråga väckt byggnadsminne" enligt Kulturmiljölagen, vilket innebär att så länge frågan inte är utredd ska byggnaden hanteras som om den var ett byggnadsminne. Byggnadsminnesfrågan måste utredas snarast möjligt eftersom gården ligger i direkt anslutning till planområdets etapp 1 och 2.

Parallellt med Länsstyrelsens utredning av byggnadsminnesfrågan bör Norrköpings kommun, i samråden med Stadsantikvariern, utreda möjlig användning och utveckling av gårdsmiljön vid Krusenhov. För att främja den industriella produktionen och skapa optimala förutsättningar för nya företag att etablera sig är det av stor betydelse att Krusenhovs gård bidrar till det lokala näringslivet och att de kulturhistoriska värdena implementeras som en tillgång och unik resurs i sitt nya industriella sammanhang. Om utredningen kommer fram till att utvecklingen av Krusenhov bör ske inom kommunal regi, bör detta redovisas under punkten "Kommunala investeringar inom Malmölandet". Avsnittet "Kvarters- och bebyggelsestruktur" skulle kunna kompletteras med en karta där möjlig utveckling av Krusenhovs gårdsbebyggelse illustreras som vision, med exempelvis hotell- och kontorskomplex.

Gårdsmiljöernas trädgårdar

På Malmölandet finns äldre trädgårdsstrukturer. Dessa utgör ett komplement till ekkorridorerna och spridningen av de rödlistade arterna. Spår som sannolikt är lämnade av läderbagge har exempelvis påträffats i fruktträden vid Krusenhovs gård. Dessa gröna kulturmiljöer är således viktiga komponenter för artrikedomen etcetera och bör också inventeras.

Gestaltning och skala

Det är mycket viktigt att kraven på gestaltning av såväl bebyggelse som miljö knyter samman platsen med Norrköpings stolta arkitektoniska tradition.

Kommentar:

Logistik och industri ska ha företräde

Vid framtida utveckling av Krusenhovs gård krävs en ny detaljplan, i samband med detta kommer en kulturmiljöutredning att tas fram för att kunna göra en korrekt bedömning av kulturvärdet.

Stadsbyggnadskontoret följer de riktlinjer som gäller avseende byggnadsminne

Planprogrammet justeras med användning och utveckling av Krusenhovs gård under avsnittet kommunala investeringar samt kvarters- och bebyggelsestruktur som visar möjlig utveckling av Krusenhov i symbios med övriga verksamheter.

Gårdsmiljöernas trädgårdar

Trädgårdsstrukturen bör bevaras så långt det är möjligt och ska även fungera som komplement till ekkorridorerna och spridningen av de rödlistade arterna.

Gestaltning och skala

Ett gestaltungsprogram arbetas in i planprogrammet som kommer att fokusera bland annat på krav på gestaltning samt utformning och skala.

Namnberedningen

Det aktuella programområdet är belaget inom stadsdelen Krusenhov, se Namnberedningens beslut KS 2015/1200, 2015-12-09. Den väg som i programmet kallas Bravikenvägen heter Västra Bravikenvägen.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret justerar namnen.

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

E.ON Värme Sverige AB

Inget att erinra, vill dock lägga till text under följande rubrik Teknisk försörjning: E.ON vill växa med staden och ge möjlighet till anslutning av resurseffektiv och miljövänlig fjärrvärme, alternativt utforma annan hållbar värmelösning tillsammans med exploatörer i Malmölandet. I nuläget finns ingen fjärrvärme i området men frågan behandlas i kommande detaljplaner. Befintliga ledningar finns i anslutning till det aktuella området.

Håll säkerhetsavstånd på 2 meter till våra ledningar och följ våra bestämmelser för grävarbeten nära fjärrvärmeledningar med kringutrustning.

Kommentar:

Planprogrammet justeras med följande text:

Teknisk försörjning: E.ON vill växa med staden och ge möjlighet till anslutning av resurseffektiv och miljövänlig fjärrvärme, alternativt utforma annan hållbar värmelösning tillsammans med exploatörer i Malmölandet. I nuläget finns ingen fjärrvärme i området men frågan behandlas i kommande detaljplaner. Befintliga ledningar finns i anslutning till det aktuella området.

Norrköpings Hamn AB

Norrköpings Hamn AB är positiva till att Norrköpings kommun möjliggör framtida industri, logistik och hamnverksamhet i närheten av befintlig hamn på Malmölandet. Norrköpings Hamn AB står inför en omfattande utbyggnad vid befintlig hamnanläggning på Händelö och hamnen ser inget behov av nya kajer och hamnplaner på Malmölandet i närtid. För framtida hamnutbyggnad på lång sikt så ser hamnen positivt på att ytor för hamnverksamhet möjliggörs.

I samrådsförslaget anges exempel på olika kajlägen, hamnen anser att det finns för lite material framtaget för att kunna yttra sig om ett optimalt läge för placering av framtida kajer och bakomliggande hamnplaner. Ett troligt scenario är att hamnen föredrar att hamnutbyggnad sker i östra delen av

programförslaget för att minska mängder för muddring och avstånd till hamnanläggningen på Händelö.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Framtida kajlägen kommer detaljstuderas inför framtida planläggning av hamnverksamhet. Samarbete kommer att ske med Norrköpings Hamn inför framtida detaljplaner som rör hamn.

Vattenfall

Vattenfall Eldistribution har 130 kV ledningar i aktuellt område. Ledningarna är delvis luftledning och delvis markkabel inom aktuellt område. Se lila linje i kartutdraget.



Kontakta Vattenfall för att diskutera vilka skyddsavstånd som Vattenfall önskar i samband med framtagandet av samrådshandlingen.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

E.ON Elnät Sverige AB

Inom programområdet har E.ON Elnät anläggningar som antagligen kommer att beröras på något sätt, området kommer också kräva att elnätet byggs ut och förstärks men allt detta får tittas närmare på i nästa steg i planarbetet.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Naturskyddsföreningen

På Malmölandets nordöstra del finns Natura 2000 område med ekmiljöer. En stor areal bördig åkermark tas i anspråk. Strandområden med ett rikt fågelliv exploateras. Ekmiljöer förstörs och spridningskorridor mellan ädellövområden i öst-västlig riktning bryts.

Det är bra att en ekosystemtjänstscreening har genomförts. Den redovisar en mängd miljökonsekvenser av förslaget.

Naturskyddsföreningen anser att för mycket av den prima åkermarken tas i anspråk.

Spridningskorridorerna för ekmiljöerna är viktiga och det är angeläget att tillräckligt stora ekområden skyddas för framtiden.

I programmet har rätt så stor möda lagts på estetiska aspekter på byggnaderna. Stor möda behöver också läggas på att miljöanpassa den nya bebyggelsen. En viss andel av tomerna kan få gröna ytor av lämplig typ. Taken kan få grön beläggning. Förutsättningarna för att alstra förnybar energi såsom solenergi och vindkraft kan utredas.

Konsekvenser av muddringar för hamnen är inte redovisade.

Stadsbyggnadskontoret har inte tagit hänsyn till siktlinjen från Händelö gård mot nordväst via centralaxeln genom den kulturhistoriskt värdefulla parken som ingår i naturreservatet. Utformningen av hamnen och exploateringen inom förlängningen av siktaxeln på Malmölandet till Kolmårdsbranten behöver anpassas till denna värdefulla landskapsbild.

En rad kompensatoriska åtgärder föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen. De borde säkras i planen.

Kommentar:

Planprogrammet justeras med påverkan på Natura 2000-området öster om programområdet samt en komplettering kring strandängar och spridningskorridorer med eventuella kompensationsåtgärder som föreslås i MKB:n till planprogrammet.

Ett gestaltningsprogram arbetas fram i planprogrammet som även kommer att fokusera på hur landskapet ska kunna ta plats inom planområdet i form av siktlinjer och hur landskapsbilden kommer att påverkas.

Konsekvenser av muddringar för hamnen är inte redovisade då läget för ett framtida hamnläge inte är bestämt, framtida planläggning kommer att hantera muddringsarbetet.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket ser positivt på den framtida planeringen av potentiellt hamnområde vid Malmölandet för att avlasta för de kajområden som kan komma att försvinna från Inre hamnen i Norrköping. Utbyggnaden följer också den strategi som förordas av regeringen för att möjliggöra en flytt av gods från vägnätet till sjö- och järnväg.

Sjöfartsverket önskar att delta i den fortsatta utredningen och riksintresseprecisering som Trafikverket initierat för området. I denna precisering är det viktigt att utöver riksintresset för hamn ska även riksintresset för farled beaktas.

Planerat hamnområde

Sjöfartsverket vill också av erfarenhet förordas en tydlig och noggrann undersökning av det bottensediment inom det planerade området, då risken för förekomsten av föroreningar i bottensedimentet är påtaglig.

Kommentar:

Sjöfartsverket samt Trafikverket kommer att ingå i det fortsatta arbetet med Malmölandets utveckling bland annat vad gäller den fortsatta utredningen och riksintresseprecisering. Vad gäller föroreningar i bottensedimentet kommer detta att utredas inom framtida planläggning.

Trafikverket

Trafikverket anser att det är viktigt att i detaljplaneprogrammet studera trafikflöden framförallt godstrafik med koppling mot väg E4, eftersom att den befintliga trafikplatsen där Bravikenvägen ansluter till väg E4 ändrades för några år sedan på kommunens initiativ och ändringen innebär att trafiken från Bravikenvägen prioriterades ner.

Det är även viktigt att ta höjd för att den planerade godsbangården samt delar av Kardonbanan kommer att vara Trafikverkets anläggning vilket innebär att de på sikt kommer att pekas ut som riksintressen för kommunikationer enligt 3kap 8§ Miljöbalken.

Kommentar:

Inför framtida planläggning kommer trafikflöden samt framtida Kardonbanans godsbangård att ingå som framtida riksintresse för kommunikationer att detaljstuderas.

Byggherre, intressenter

Rusta

Infrastruktur kring Rustas lager

I planen anges att det från den planerade Kardonbanan planeras att dras ett stickspår söder om Rustas lager österut längs med Lageruddsvägen. I

samband med förslaget skriver Norrköpings kommun att Västra och Östra Bravikenvägen, Lageruddsvägen och Logistikvägen är strukturbildande för området varför kopplingar mot dessa vägar bedöms som viktiga. Planering av ny infrastruktur har utgått från denna princip. Norrköpings kommun har även poängterat att ett nytt spår kräver att korsningen mellan Lageruddsvägen och Kardonbanan behöver studeras. Rustas verksamhet kommer att påverkas negativt om väganslutningen till omkringliggande vägar, t.ex. Lageruddsvägen begränsas av ny infrastruktur såsom ett järnvägsspår. I dagsläget är det svårt att bedöma hur Rustas verksamhet kan komma att påverkas då det inte tydligt framgår av samrådshandlingen exakt var spåret är tänkt att anläggas eller hur befintlig infrastruktur kommer att påverkas. Rusta och Norrköpings kommun verkar dock vara överens om väganslutningarnas vikt för området och verksamheter belägna inom detta varför en lösning på eventuella framtida infrastrukturproblem bör kunna lösas gemensamt.

Av vikt för Rustas verksamhet, tillsammans med samtliga verksamheter belägna på Malmölandet, är även anslutningar mellan Bravikenvägen å ena sidan och östra Bravikenvägen och Lageruddsvägen å den andra sidan. Med tanke på det stora antal transporter som förekommer via dessa anslutningar är det av vikt att anslutningarna dessa vägar emellan utformas så att det klarar av den befintliga trafiken men även en ökad trafik som följd av utbyggnad av redan befintliga verksamheter såväl som nyetablerade verksamheter i enlighet med Norrköpings kommuns översiktsplan. Vid planering av ny infrastruktur inklusive den redan påbörjade Kardonbanan bör detta beaktas och samråd bör ske med Rusta och övriga verksamhetsutövare i området. För att ge en bild över hur trafiken bedöms se ut i framtiden anges i tabellen nedan Rustas prognos för trafik till och från Rustas verksamhet de kommande 4-5 åren.

<i>Trafik till och från Rustas lager i Norrköping</i>		
	2016	Om 4-5 år
Antal lastbilar ut per dag	80	160
Containrar in per dag	30	60
Lastbilar in per dag	40	80

Rusta har även tagit del av den riskanalys som Atkins utfört på uppdrag av Norrköpings kommun. I riskanalysen framgår bland annat att: "infarten till Rustas centrallager från Lageruddsvägen kommer att få bommar samt ljud- och ljussignaler. Där kommer även finnas en hinderdetektor då lastbilar med släp kommer passera. Dessa bedöms leda till förhöjd risk för hinder på spåret."

Rusta vill självklart medverka till att infrastrukturen på Malmölandet blir så ändamålsenlig som möjligt men har svårt att se hur Rusta ska kunna använda sin fastighet på avsett sätt med den föreslagna dragningen norr om Lageruddsvägen med tillhörande skyddszon. Om Rustas infart till fastigheten från Lageruddsvägen belastas med en järnvägskorsning med

tillhörande bommar kommer Rustas trafik till och från lagret att påverkas negativt av det nya spåret.

Rusta önskar även att planeringen av en utökad infrastruktur kring Rustas fastighet tar hänsyn till den potentiella tillbyggnation som kan komma att genomföras på fastigheten Norrköping Timret 1. En utökning av Rustas lager på Malmölandet gör området mer attraktivt för liknande verksamheter och är positivt för Norrköpings Kommuns plan för området. Rusta önskar därför att tillbörlig hänsyn tas och samråd med Rusta sker löpande då tiden för att enklast hantera eventuella problem är under planeringsstadiet. I anslutning till den del av Atkins riskanalys som kommenterar Rustas fastighet och tillbyggnad anger Atkins att:

"Rusta har ett centrallager placerat öster och norr om spåret. Där planeras en utbyggnad med ett minsta avstånd från spårdragningen på 53 meter. Där ska inte finnas några fasta arbetsplatser, utan de ska vara av kategorin transporter med truckar och dylikt. På den sida som vetter mot spåret finns en godsmottagning samt uppställningsplats för lastbil och släp."

Atkins utgångspunkter är felaktiga. Rustas planerade tillbyggnaden består av ett laglager med entresoler för e-handel, returer, m.m. Rusta planerar således för en bemanningsintensiv verksamhet med 100-150 arbetsplatser i den nya tillbyggnaden. Även ur denna aspekt är det Rustas uppfattning att den föreslagna dragningen av stickspåret som framgår av Atkins riskanalys är olämplig och kommer att påverka Rustas verksamhet negativt.

Rustas förslag

Vad gäller dragning av ett stickspår söder om Rustas lager föreslår Rusta att detta spår, om det överhuvudtaget behövs (Rusta har inte sett övertygande skäl härför eller varför befintligt spår norr om Rustas fastighet är otillräckligt), dras så att verksamheter beroende av anslutningar till Lageruddsvägen inte påverkas negativt. Skulle spåret dras norr om Lageruddsvägen skulle omfattande och dyra åtgärder behöva vidtas för att, om överhuvudtaget möjligt, tillgodose både tillgänglighet och säkerhet för Rustas verksamhet och andra verksamheters anslutningar till Lageruddsvägen. Bevakade spårövergångar med bommar samt ljud- och ljussignaler bedöms inte som tillräckligt för att bibehålla den tillgänglighet som är nödvändig för Rusta. Med dragning norr om Lageruddsvägen kommer transporter till Rusta att vara föremål för minst två järnvägs korsningar då Kardonbanan korsar Lageruddsvägen precis vid korsningen Lageruddsvägen och Bravikenvägen. Det handlar om relativt korta sträckor mellan övergångar och korsningar varför köbildning just i dessa trafiksituationer är mindre önskvärda och kan påverka den totala trafiksituationen på såväl Malmölandet som Händelö. Rustas uppfattning i övrigt är att ett stickspår i möjligaste mån bör dras på sådant sätt att redan befintlig infrastruktur kan utnyttjas.

Rusta ser fram emot en fortsatt god och konstruktiv dialog angående utvecklingen av Malmölandet.

*Kommentar:*Infrastruktur kring Rustas lager

Stadsbyggnadskontoret kommer att detaljstudera vägdragningar samt järnvägsdragningar i framtida detaljplaner. Exakta lägen är svårt i programskedet att detaljstudera. En vägprojektering kommer att tas fram för respektive detaljplan som hanterar väg eller järnväg.

Vad gäller korsningar kommer dessa att anläggas på ett trafiksäkert sätt så att alla trafikslag kan samsas inom detta område. Verksamheterna belägna på Malmölandet kommer att tillfrågas under respektive samråd för framtida planläggning.

Framtida utveckling av verksamheter kommer anpassas efter rådande infrastruktur samt den stadsplanering som kommer att utvecklas på Malmölandet.

Riskutredningar kommer att tas fram i respektive framtida planläggning av verksamheter.

Rustas förslag

Järnvägssträckningen som föreslås gå runt södra delen av Malmölandet är till för att få en rundkörning av järnvägsspåret så att fler verksamheter kan koppla in sig på detta järnvägsspår för att kunna effektivisera och hitta miljövänliga alternativ till godshantering. Sträckningen kommer att detaljstuderas inför framtida planläggning av järnvägsspår.

HolmenKrusenhovs gårdscentrum

På ett flertal ställen, bl.a. på sidorna 10, 19, 21 samt 30, anges att Krusenhovs gårdscentrum bör utvecklas i symbios med befintliga och planerade verksamheter, öppnas upp för allmänna besök, skapa säkerhets- och bullerdämpande miljöer samt att ett ärende om att göra Krusenhov till byggnadsminne finns hos länsstyrelsen. Samtidigt nämns på sidorna 30 och 23 att "Det uttrycks också i översiktsplanen att Kulturmiljöintresset bör stå tillbaka för en exploatering". De här båda inriktningarna går emot varandra och Holmen som har sågverket som närmsta granne med Krusenhovs gårdscentrum vill inte att det öppnas upp för aktiviteter som kan komma i konflikt med verksamheten, t.ex. klagomål på buller, ljus, lukt, trafik m.m.

Arkitektur -sid 8

"Norrköpings entreprenörer har alltid byggt modernt och kaxigt" och vidare då läget på området är väl synligt ska kommunen ställa stora krav på byggnaderna. Dessa ska ges en medveten gestaltning med välutformade fasader, framträdande och fantasifullt! Det bör anses som ett önsketänkande från kommunens sida. Det viktigaste för oss är väl fungerande industribyggnader som är utformade för sitt ändamål, inte fantasifull arkitektonisk gestaltning.

Kvarters-och bebyggelsestruktur -sid 10

"Gården Krusenhov bör utvecklas i symbios med befintliga och planerade verksamheter" och "För att Krusenhov ska kunna utvecklas kan det finnas behov av ytterligare bebyggelse i området" Detta går stick i stäv med att kommunen på sidan 22 redovisar utbredningen av riksintresset för industriell produktion. Kommunen bör bestämma sig vad som är viktigast, kulturområde eller industriell produktion och agera därefter.

Placering av byggnader -sid 11

"Bebyggelsen bör vidare placeras utifrån enhetlig struktur, bland annat vad gäller avståndet till gata. Detta i syfte att främja upplevelsen av ett sammanhängande stads- och gaturum" Detta må vara en önskan men är nog en industriell utopi. Det viktigaste för en industri är att få till ett väl fungerande industriområde med byggnader placerade utifrån bästa logistik för verksamhetens behov. Sedan känns skrivningen "sammanhängande stads- och gaturum" lite felplacerad för ett område avsett för industri.

Industrispår och gator - sid 14

Kommunen planerar för ytterligare järnvägsspår via Holmens befintliga industrispår längs Östra Bravikenvägen och vidare till verksamhetsområdet norr om samma väg. Detta förutsätter dock någon form av överenskommelse om att få trafikera Holmens befintliga industrispår. Lageruddsvägen finns inlagd som lokalgata i kartan, vilket innebär att kommunen då bör bekosta denna etablering och även trafikplatsen/anslutningen vid korsningen med Bravikenvägen.

Grönstruktur - sid 15

På skissen över grönstruktur anges "Värdekärnor naturmiljö (hemområden)" Vad menas med hemområden och för vem?

Genomförandeprocess - sid 16

"Tekniska nämnden ska finansiera utbyggnaden av de kommunala vägarna som byggs i samband med Kardonbaneprojektet." Detta bör innebära att de även tar kostnaden för infarten Bravikenvägen/Lageruddsvägen.

Friluftsliv och rekreation - sid 19

Stadsbyggnadskontoret skriver att "åtgärder kan vidtas för att exempelvis öppna upp Krusenhov för allmänna besök samt iordningställa entréer till ekmiljöerna." Det kan inte vara rimligt att ha friluftsliv och rekreation i ett område så nära industriell produktion som ett sågverk utgör. Det bör påtalas att det bl.a. är buller från en sågverksindustri och knappast någon trevlig friluftsupplevelse.

Trafik, Buller och luftkvalitet - sid 21

Trafiksäkerhet - "Förbättrat trafiksystem, men ökade trafikrörelser. Små positiva konsekvenser". Vad menas med att det kan bli positiva konsekvenser för trafiksäkerheten? Mängden trafik är troligen den mest avgörande frågan för trafiksäkerheten. Buller friluftsliv - " .. tillgängliggöra, sköta och skapa säkerhets- och bullerdämpande åtgärder vid Krusenhov... " Buller vid Krusenhov kan aldrig helt försvinna, är det då rätt att lägga

pengar och resurser på sådana åtgärder och öppna upp för aktiviteter som går stick i stäv med industriell utveckling?

Gällande planer - sid 23

Kommunen skriver att " förutsättningar skapas för att på Händelö och Malmölandet främja utvecklingen av ett logistikkluster för lokalisering av internationellt och nationellt betydelsefulla terminal- och industrirelaterade verksamheter " Detta är med andra ord den övergripande inriktningen för utvecklingen av Malmölandet och Händelö. Vidare skriver kommunen att "Enligt översiktsplanen bör Kulturmiljöområdet K52 Krusenhov stå tillbaka för en exploatering".

Dessa skrivningar är inte analoga med/går stick i stäv med det tidigare angivna om Krusenhov, t.ex. på sid 10 och 19 enligt kommentarerna ovan. Kommunen bör bestämma sig vad som är viktigast, kulturområde eller industriell produktion och agera därefter.

Holmen anser att industri ska gå med prioritet och inte de kulturvärden som angetts tidigare i dokumentet. En ny genomgång/utredning behövs där det en mer tydligt framgår vad kommunen vill med Krusenhov.

Skyddsvall - sid 25

"Norr om Lageruddsvägen har en skyddsvall byggts på nivån +2,38 med syfte att skydda områden norr om vägen mot översvämningar vid höga havsvattennivåer". Stämmer detta, finns det en skyddsvall idag?

Markavvattnings och dikningsföretag - sid 28

"Krusenhovs invallningsföretag föreslås upphävas då det inte är aktivt i nuläget samt att det i framtiden inte kommer att ha någon funktion". Holmen anser att det fortfarande är aktivt. Kanske inte fullt ut som syftet var initialt, men det fungerar då Holmen idag betalar till invallningsföretagsfunktioner, till exempel pumpdrift.

Naturmiljö - sid 29

Malmölandets ekbestånd ska hållas intakta och ges adekvat skötsel. Vem ska sköta ekarna?

Kulturmiljö - sid 30

Först står det att "Det uttrycks också i översiktsplanen att Kulturmiljöintresset bör stå tillbaka för en exploatering" och sedan kommer följande, "Ett ärende om att göra Krusenhov till byggnadsminne finns hos länsstyrelsen nu och har ännu inte behandlats." Återigen en motstridig uppgift där kommunen sedan tidigare angett att området är av vikt för terminal- och industriverksamhet för både nationella och internationella intressen.

Planskilda järnvägsövergångar – MKB

I den MKB som bland annat ligger till grund för innehållet i planprogrammet framgår förslag på nya vägar i samband med det nya järnvägsspåret från stambanan ut till Händelö, den så kallade Kardonbanan.

Samtliga järnvägsövergångar bör utformas planskilda för att undvika köbildning och trafikfaror.

Kommentar:

Krusenhovs gårdscentrum

Krusenhovs gård ska ges möjlighet att utvecklas i symbios med omgivande verksamheter så att gården kan användas för till verksamhet som accepterar närliggande verksamhetsstörningar. Exempel hotell eller konferensanläggning för de omgivande verksamheterna.

Arkitektur -sid 8

Ett gestaltungsprogram kommer att tas fram och arbetas in i planprogrammet för att säkerställa att god arkitektur byggs då det är ett utsatt läge både från boende i Åby och Jursla samt Norrköpings centrum. Landskapsbilden kommer att påverkas av framtida exploatering, då är det viktigt att bebyggelsen håller en hög kvalitet samtidigt som en god funktion av verksamheter kan pågå.

Kvarters-och bebyggelsestruktur -sid 10

Krusenhovs gård ska utvecklas i symbios tillsammans med industriell produktion

Placering av byggnader -sid 11

Stadsbyggnadskontoret avser att planera för ett verksamhetsområde och med det behöver även god stadsplanering göras och med det kan infrastruktur, verksamheter samt god stadsplanering gå hand i hand i ett nytt verksamhetsområde som ska utvecklas.

Industrispår och gator - sid 14

Framtida järnvägsspår kommer att detaljstuderas i detaljprojektering framtida planläggning. Framtida vägars utbyggnad och kostnader kommer att hanteras inom respektive framtida detaljplan.

Grönstruktur - sid 15

Programhandlingen justerar text kring hemområden som syftar till ekarnas värdekärnor.

Genomförandeprocess - sid 16

Framtida kostnader gällande vägar och annan infrastruktur diskuteras i respektive framtida detaljplan.

Friluftsliv och rekreation - sid 19

Syftet med att öppna upp Krusenhovs gård är att det ska ske i symbios med omgivande verksamhetsområde för att kunna använda gården med tillhörande byggnader och trädgård för till exempel hotell eller konferensanläggning.

Trafik, Buller och luftkvalitet - sid 21

Bullerskydd i form av till exempel vegetation kan fungera både som skyddszon eller som ett grönt inslag i det hårda verksamhetsområdet. För att kunna använda Krusenhovs gård är detta ett krav med bullerskydd som kan samsas med omgivande verksamheter.

Gällande planer - sid 23

Krusenhovs gård ska fungera i symbios med omgivande verksamheter och industriell produktion är ett riksintresse bland många på Malmölandet. Krusenhov är under utredning som byggnadsminne och hanteras under den tiden per automatik som ett skyddat objekt. Krusenhovs gård ska tillsammans med omgivande verksamheter löpa parallellt och stärka varandra i sin utveckling.

Skyddsvall - sid 25

Det finns en skyddsvall utmed Lageruddsvägen som bryts igenom vid Speditionsvägen.

Markavvattnings och dikningsföretag - sid 28

Krusenhovs invallningsföretag är aktivt i den meningen att dess tillstånd finns kvar. I den dagvattenutredning som tagit fram i samband med planprogrammet föreslås ett utjämningsområde för dagvatten inom invallningsföretagets båtnadsområde. Omkringliggande ytor kommer att behöva höjdsättas så att översvämning undviks. Pumpanordningen pumpar idag mestadels bort grundvatten. Med ett utjämningsområde inom båtnadsområdet bedöms inte behovet av markavvattning finnas kvar i framtiden och vatten kommer inte att behöva pumpas bort från båtnadsområdet. Med anledning av ovan bedöms invallningsföretagets tillstånd i framtiden kunna återkallas och pumpanordningen tas ur drift.

Naturmiljö - sid 29

Ekar kommer att skyddas i form av NATUR på framtida plankartor och blir då allmän platsmark som sköts och driftas av kommunen.

Kulturmiljö – sid 30

Krusenhovs gård ska fungera i symbios med omgivande verksamheter. Industriell produktion är ett riksintresse bland många på Malmölandet. Samtidigt utreds Krusenhov som byggnadsminne och hanteras per automatik som ett skyddat objekt.

Planskilda järnvägsövergångar – MKB

Framtida järnvägsdragningar och dess övergångar kommer att detaljstuderas i framtida planläggning.

Berörda - fastighetsägare och andra

Numrering av synpunktsförfattare följer nummer ordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 1

Synpunktsförfattarna upplever redan i dagens läge mycket oljud och oväsen från Holmen timber och Rustalagret. Och framförallt ett ständigt oljud från Bravikenvägen 24 timmar om dygnet samt ett onödigt starkt ljus från Rustalagret om kvällar och nätter.

Synpunktsförfattarna som har fastigheter på Bredudden känner att allt som kommer att byggas på Malmölandet kommer att påverka synpunktsförfattarna negativt. Det kommer bli mer buller och oväsen från alla företag och industrier som kommer att etablera sig här ute och från den planerade järnväg och godsbangården. Oro för att grundvattnet kommer påverkas vid sprängning.

Synpunktsförfattarna menar att djur och natur kommer att bli utrotade i detta område. Dessa bördiga åkrar kommer att förstöras och ge plats för betongfundament. De sparade eklandskapen kommer att ta mycket skada som kommunen måste värna om.

Den befintliga Bravikenvägen måste bli en lokal gata till Björnviken Bredudden, Stridsudden och eventuellt Loddby. Annars kommer all trafik gå på den ändå för det blir närmare tycker bilisten. All trafik måste ledas mot den nya planerade vägen. Det måste komma till bullervallar ner mot Bredudden för att det ska kunna bli behagligt att kunna vistas ute för det är redan outhärdligt idag som läget är som synpunktsförfattarna i omgångar ringt och påtalat till Norrköpings kommun.

Norrköpings hamn kommer att bygga ut med 650 meter från befintlig hamn Det ska ske muddring kanske sprängas i berg. Detta kommer även påverka den redan dåliga vattenkvaliteten i negativa ordning. Fisk och vattenliv kommer att ta mer onödig skada genom mer fartygstrafik Synpunktsförfattarna som är boende på Bredudden vill ha tydligare information angående kommunens planer om Breduddens område som har varit väldigt oklara hittills.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret avser att följa lagstiftning samt riktlinjer som gäller avseende buller och ljuspåverkan och mildra påverkan. Tekniska åtgärder kommer att vidtas för att uppnå dessa krav. Framtida verksamheter kommer att ha krav på sig hur mycket de får bullra och dessa krav följs upp i form av tillstånd som ges till respektive verksamhet.

Grönområden och djurlivet kommer att påverkas av föreslagen utbyggnad. Stadsbyggnadskontoret ålägger exploatörer att utföra kompensationsåtgärder samt utpekande av grönstråk och spridningskorridorer för bland annat ekar.

Framtida sprängningar kommer att göras i enlighet med rådande lagstiftning och fastighetsägaren har skyldighet att följa dessa.

Grundvattenpåverkan ska påvisas i framtida detaljplaneläggning samt vid sprängning.

Framtida vägsträckningar samt dessa användning kommer att detaljstuderas inför respektive detaljplan. Samtidigt kommer bullervallar att detaljstuderas var dessa ska anläggas och hur de ska anläggas för att se till att minska bullerpåverkan.

Vad gäller Norrköpings hamns utbyggnad samt Breduddens utveckling hänvisas synpunktsförfattarna till respektive handläggare för dessa projekt.

Synpunktsförfattare 2

Stadsbyggnadskontoret nämner ett flertal nyetablerade företag vid namn och stadsbyggnadskontoret nämner också att kommunen ser behov av att skapa ytterligare verksamhetsmark på Malmölandet för att kunna möta en eventuell efterfrågan från ytkrävande företag.

Stadsbyggnadskontoret undanhåller dock informationen att del av denna mark redan används av väl etablerade företag som ingår i den absolut mest ytkrävande och livsviktiga produktion som finns, nämligen industriell matproduktion. Med andra ord är kommunens syfte redan färdigställt. Stadsbyggnadskontoret väljer också att undanhålla företagsnamnen på de företag som sysslar med matproduktion i stadsbyggnadskontorets skrivelse. Det ger en signal att stadsbyggnadskontoret inte är helt objektiva i kommunens planerande.

I stadsbyggnadskontoret datorgenererade bilder undan låter kommunen också att visa en helhetsbild över hela området när järnvägsspårområdet är etablerat plus den eventuella byggnation som kommunen önskar se på den här marken. Till allmänheten kreererar kommunen därför en illusion av ett grönområde som inte kommer att stämma överens med verkligheten. Stadsbyggnadskontoret nämner också att höjden på de eventuella nya byggnaderna inte kommer att vara den dominerande parametern för påverkan av stads- och landskapsbilden. Stadsbyggnadskontoret datorgenererade bilder ger samma illusion. Synpunktsförfattaren hävdar att motsatsen gäller. Det kommer att bli en signifikant negativ påverkan av landskapet och för det bebodda närområdet inklusive Åby och Jursla. Stadsbyggnadskontoret nämner att reklampotentialen med skyltning och belysning i närheten av E4 har ett stort värde. Detta kan också bestridas då trafiksäkerheten inte ska äventyras med onödigt information till förare. Dessutom har Rustas före detta reklamskylt åt den västra sidan visat vilken negativ inverkan den hade på boendekvaliteten och säkert också husvärden i närområdet. Stadsbyggnadskontoret planerar att multiplicera denna negativa effekt minst 8 gånger i olika höjd och storlek.

Det ska också nämnas att befolkningen i Åby och Jursla inte har fått tillfälle att yttra sig i den här frågan under samrådsmötet på Krusenhov. Stadsbyggnadskontoret nämner att *"Malmölandets möjlighet att kombinera väg, järnväg och sjöfart utesluter andra lokaliserings- alternativ i anslutning till Norrköpings kommun"* Hävdar verkligen kommunen att det inte finns några andra alternativ för logistik och annan industri inom Norrköpings kommun? Synpunktsförfattaren ställer sig frågande till det uttalandet, speciellt som Ostlänken kommer att skärma och skära av den västra delen mot E4an. Stadsbyggnadskontoret nämner också att vissa strandängar kommer att tas i anspråk. Synpunktsförfattaren påminner kommunen om den gällande strandrätten med 100 - 300 meters skyddszon. Angående djurvärlden har kommunen rätt i att det kommer att bli stora konsekvenser. Synpunktsförfattaren har sett en substantiell förminskning av rådjursstammen sedan pappersbruket, sågen och Rusta kom ut till Malmölandet. Detta beror på tre faktorer: Ökade antal viltolyckor, Mindre tillgång till kända strövstigar, Mindre tillgång till både naturligt och insått foder. Detta är i existerande miljö utan ytterligare inverkan på djurens värld. Detsamma gäller fågellivet som stadsbyggnadskontoret mycket riktigt påpekar inte är tillräckligt utrett. Mindre plats för havsörn men framförallt för de fridlysta svanarna samt gäss som på våren och hösten har sitt naturliga boende och foderintag ute på Malmölandet. Stadsbyggnadskontoret skriver att de hävdberoende ängsmarkerna kommer att vara kvar. Kvaliteterna kan dock komma att försämrans om områdena inte sköts. De negativa konsekvenserna bedöms bli små. Det är en fråga hur stadsbyggnadskontoret ser på skötsel och ägaransvar? Utan ett proaktivt ägaransvar sköts de inte och konsekvenser för fauna, djur och friluftaktiviteter blir därför stor. Stadsbyggnadskontoret nämner inte hur kommunen tänker öka trafiksäkerheten. Idag är Bravikenvägen direkt osäker. Både persontrafiken och den tunga trafiken kommer att öka ytterligare och substantiellt så. Synpunktsförfattaren finner det anmärkningsvärt att detta inte har belysts i ert förslag. Angående flyttningen av hamnen nämner kommunen inte risken för en substantiell muddring och risken för föroreningar i muddringsmassorna. Vad gäller bullernivån har det företag som har varit verksamt längst ute på Malmölandet ett krav på att inte överstiga 50 dBA dagtid och 40 dBA natttid vid bostädernas grannskap och inom rekreatiomsområden. Vid en eventuell exploatering ska naturligtvis "lika för alla" principen gälla. Synpunktsförfattaren anser att det inte går att diskutera smak men enligt kommunen har Norrköpings entreprenörer alltid byggt modernt och kaxigt och att denna tradition ska fortsätta på Malmölandet. Är "kaxigt" lika med Rustas exempel på nya entreprenörer på Malmölandet?

Kommentar:

Planprogrammet syftar till att möjliggöra för utveckling av storskaligt produktionslandskap och är beslutat i bland annat i Översiktsplan för

staden, 2016 samt i gällande gemensamma översiktsplan för Linköping och Norrköping.

Stadsbyggnadskontoret justerar och tar bort namnen på verksamheter. Ett gestaltningsprogram som är inkluderat i programmet gestaltningsprogram tar upp hur man i fortsatt arbete kan jobba med stadsplanering, byggnadshöjder, skala, variation, materialval m.m. för att bättre smälta in i landskapet. Skyltar och belysning kommer att hanteras inom gestaltningsprogrammet och i framtida planläggning.

Malmölandet är den yta som är ett alternativ till utveckling enligt gällande översiktsplan av hamn, järnväg samt verksamheter på grund av dess läge nära E4 samt Bråviken.

Grönområden och djurlivet kommer att påverkas av föreslagen utbyggnad. Kompensationsåtgärder kommer utföras för strandängar och grönområden som tas i anspråk samt utpekande av grönstråk och spridningskorridorer för bland annat ekar.

Inför framtida planläggning kommer fördjupade studier göras för djurlivet, fågellivet samt växtlivet och vattenmiljöerna.

Vad gäller ägaransvar kommer detta att detaljstuderas inom framtida detaljplaner.

Trafiksäkerheten kommer att detaljstuderas under framtida planläggning av vägar och järnvägar. Det finns gällande detaljplaner som hanterar trafikutvecklingen på Malmölandet.

Muddringsmassor samt föroreningsrisken kommer att hanteras i framtida detaljplaner som avser syfta till hamnverksamhet, detta bör inte studeras i detaljplan i planprogrammets skede.

Buller hanteras i framtida tillstånd som respektive verksamhet ansöker om och ska hålla sig inom gällande lagstiftning och riktlinjer.

Ett gestaltningsprogram kommer att arbetas in i programmet som bland annat kommer att hantera arkitektur, skala, färg och form som bland annat ska anpassa sig efter rådande kulturmiljöer.

Synpunktsförfattare 3

Synpunktsförfattarna vill vädja till kommunen att inte exploatera mer mark här ute. Det är nog som det är med en massiv lastbilstrafik, skorstenar som fullkomligen spyr ur sig avgaser och enorma lagerbyggnader som är en skymf i miljöer som dessa.

Detta är en bördig jordbruksidyll med ett rikt växt och djurliv. Människor vallfärdar hit bara för att promenera i de fina åkermarkerna. Kommunen kan inte anse att det är moraliskt försvarbart att riva upp mer och köra över dessa värden med ytterligare industriell exploatering. Ur ett miljömässigt

och hållbarhetsperspektiv kan kommunen helt enkelt inte heller anse att det är lämpligt. Att förstöra naturen och i värsta fall utrota arter enkom på grund av ekonomiska intressen är inte bara moraliskt oförsvarbart, det är korrupt. Givetvis förstås synpunktsförfattarna att en kommun måste växa och expandera, men nog finns det andra lämpliga platser som inte består av jordbruksidyller med enorma bördiga åkrar och fina skogsområden med i det närmaste ett sagolikt växt- och djurliv.

Synpunktsförfattarna vädjar till kommunen, förstör inte denna bördiga idyll. Se till miljön, djuren och den lilla människan. Se bortom det ekonomiska intresset för en gångs skull. Att låta dessa fantastiska åkrar vara är hållbart i en värld där befolkningen bara växer, och där odling kommer få en allt större och viktigare plats. Tänk om när det gäller Malmölandet och hitta en annan lika bra plats för exploatering, för det finns!

Förstör inte denna bördiga idyll.

Kommentar:

Planprogrammet syftar till att möjliggöra för utveckling av storskaligt produktionslandskap och är beslutat i bland annat översiktsplan för staden, 2016 samt i gällande gemensamma översiktsplan för Linköping och Norrköping. Att hitta en annan lokalisering för planprogrammets syfte är svårt då planerade verksamheter kräver närhet till järnväg, hamn samt vägstruktur. Länsstyrelsen har tillsammans med Tillväxtverket föreslagit Malmölandet som område för industriell produktion.

Grönområden och djurlivet kommer att påverkas av föreslagen utbyggnad Stadsbyggnadskontoret avser att utföra kompensationsåtgärder för strandängar och grönområden som tas i anspråk samt utpekande av grönstråk och spridningskorridorer för bland annat ekar samt se till att viss rekreation fortfarande kan fortgå inom vissa delar av programområdet.

Synpunktsförfattare 4

Det kan noteras att Tillväxtverket inte ännu har yttrat sig över planen.

Hamn

Att flytta hamnen från Händelö till Malmölandets södra sida bedöms som miljömässigt olämpligt av Calluna och av Sjöfartsverket. Vattenmiljön kommer att starkt påverkas av muddring och fördjupning av inseglingsrännan. Sjöfartsverket påpekar även att Bråviken ger lång insegling från Östersjön, konkurrerande utsjöhamnar såsom Oxelösund, Nynäshamn och Södertälje ligger bättre till.

Ostlänken

Bedöms som beslutad, möjligen i lokalpolitikernas drömmar, men ej av Sveriges Riksdag. Det kan inte vara i landets intresse att avsätta 230 miljarder kr för ett enda kommunikationsprojekt. Rent förnuftsmässigt borde även våra riksdagsmän komma till samma slutsats. Trots detta kan Ostlänken slutgiltigt beslutas och då kan det vara klokt att ha gjort markreservationer väster om E4 vilket kommunen borde framhållit vid

Ostlänkens projektering.

Byggnader

I handlingarna vill kommunen ha ”en kaxig gestaltning”. Om Rustas lager skall vara ett exempel på detta ryser synpunktsförfattaren. För hög, med stor reklamskylt mot kommunikationsleder är den ett avskräckande exempel. Högsta höjd på 20 m ger ett betydligare vänligare ansikte mot den före detta kulturmiljön. Övriga planexempel på arkitektförslag och exempel på industribyggnader är mer exempel på dålig smak. En målsättning som saknas är, att byggnader skall på bästa sätt passas in i kulturmiljön.

Naturområden

Ekkorridorer mellan Malmölandets norra del till ekområden söderut är mer ett teoretiskt projekt än verklighetsförankrat.

Avvattning

Det noteras att planen avser att stänga Krusenhov/Malmö invallningsföretag. Bristande kunskap. Invallningsföretaget avvattnar till största delen dränerad jordbruksareal som inte ingår i planen. Anläggningen måste förstärkas och bibehållas.

Trafik/Buller/Ljus

Trafikintensiteten kommer att tredubblas mot nuvarande mycket hög. Nuvarande väglösningar måste helt revideras. Buller/Ljus och luftföroreningar medför allvarliga miljökonsekvenser och kommer menligt att påverka Malmölandets attraktivitet både boendemässigt, och friluftsmässigt och inte minst djur och natur.

Jordbruk med sammanhängande verksamheter

Riksintresset för bibehållande av jordbruksmark säger att jordbruksmark endast får tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Denna plan omfattar inget av väsentligt samhällsintresse, endast kommersiella intressen. När Sveriges självförsörjningsgrad understiger 50 %, och resurserna vid krissituation är i stort sett inga, då vill kommunen ta bort 170 ha av landets mest högproduktiva jordbruksmark, denna mark uppfyller förutsättningarna på riksintresse och väsentligt samhällsintresse. Livsmedelsproduktion kommer i framtiden att vara högre prioriterad än industriellt exploaterad mark. Politiker som inte inser detta tar på sig ett tungt ansvar. En gång exploaterad mark kan aldrig återställas till livsmedelsproduktion.

Ett öppet kulturlandskap som förändras till ett landskap med industribyggnader och infrastruktur är förmodligen oundvikligt, men Malmölandet är en olämplig lokal, det framtida alternativvärdet är högre än vad Norrköpings kommun kan erbjuda i form av framtida arbetstillfällen.

Helhetssyn

Tror Norrköpings kommun verkligen att dagens logistiksystem är hållbart i framtiden. Internethandeln kräver enorma logistikcenter. Stora arealkrävande verksamheter som ger relativt få arbetstillfällen i förhållande

till insatserna, den ger enorma logistikutmaningar och därmed stora miljöproblem. Redan idag går det att konstatera att lastbilsfrakten har medfört en mycket stor ökning av trafikflödet.

Kommunal expansion vilket bl.a. innebär att kommunen jagar företag i Europa får inte vara övergripande för befintlig verksamhet. Kommunens önskade ökning av skattekraften får inte styra användningen av markanvändningen.

Kommentar:

Länsstyrelsen ansvarar för att bevaka statens intresse. Länsstyrelsen har tillsammans med Tillväxtverket föreslagit Malmölandet som område för industriell produktion.

Hamn

Planprogrammet syftar till att möjliggöra för utveckling av storskaligt produktionslandskap och är beslutat ibland annat översiktsplan för staden, 2016 samt i gällande gemensamma översiktsplan för Linköping och Norrköping. Att hitta en annan lokalisering för planprogrammet syfte är svårt då planerade verksamheter kräver närhet till järnväg, hamn samt vägstruktur.

Muddringsmassor samt föroreningsrisken kommer att hanteras i framtida detaljplaner som avser syfta till hamnverksamhet. Planprogrammets kan inte detaljstudera detta.

Sjöfartsverket ställer sig positiva till flytten av hamnen ut till Malmölandet. MKB:n visar på att fler utredningar kommer att krävas innan hamnläge bestäms på Malmölandet.

Ostlänken

Vad gäller markreservatet för ostlänken har dialoger skett mellan Trafikverket och kommunen.

Byggnader

Ett gestaltungsprogram kommer att arbetas in i programmet som bland annat kommer att hantera arkitektur, skala och form som bland annat ska anpassa sig efter rådande kulturmiljöer.

Naturområden

Grönområden och djurlivet kommer att påverkas av föreslagen utbyggnad Stadsbyggnadskontoret avser att utföra kompensationsåtgärder för strandängar och grönområden som tas i anspråk samt utpekande av grönstråk och spridningskorridorer för bland annat ekar.

Avvattning

Programområdet omfattar Krusenhovs invallningsföretag och Skeby dikningsföretag. Dagvattenutredningen som genomförts i samband med planprogrammet har tagit hänsyn till de båda markavvattningsföretagen i förslaget till framtida dagvattenhantering inom programområdet. Den utveckling av området som programmet föreslår kommer att innebära att

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2016/0079 214

funktionen som markavvattningsföretagen i nuläget har kommer att försvinna och ersättas med en ny lösning.

Trafik/Buller/Ljus

Buller hanteras i framtida tillstånd som respektive verksamhet ansöker om och ska hålla sig inom gällande lagstiftning och riktlinjer.

Framtida vägar kommer att detaljstuderas i framtida detaljplaner.

Jordbruk med sammanhängande verksamheter

Inom Malmölandet finns ett flertal riksintressen som ska samsynkas för att kunna genomföra programmet. Jordbruksmark är en av dem.

Området är utpekad som ett verksamhetsområde i bland annat översiktsplan för staden, 2016.

Helhetssyn

Ett ställningstagande finns från stadsbyggnadskontoret bland annat genom Översiktsplan för staden, 2016 att Malmölandet pekas ut som industrimark i symbios med natur- och kultur.

Synpunktsförfattare 5

Som boende vid Bredudden känner synpunktsförfattarna oro för sitt dricksvatten eftersom synpunktsförfattarna och boende har borrade eller grävda vattenbrunnar. Tänker om det kommer att bli sprängningar och stora markarbeten och vattnet försvinner vem tar ansvar.

Synpunktsförfattarna behöver också få ordentligt med bullerskydd, synpunktsförfattarna har redan stort buller från timmerintaget vid Holmens såg, vid ostlig vind går ljudet mot Rustas fasad och förstärks. Nu i dagarna har all befintlig skog framför Rustas lager och Holmens sågverk tagits ner inför byggnation av Kardonbanan och den nya vägen. Skogen skyddade något för bullret från dessa verksamheter. Stadsbyggnadskontoret behöver också ta i beaktande hur ljussättningen blir runt verksamheterna som det är nu är Rustas belysning mycket störande för biltrafiken.

Synpunktsförfattarna anser att kommunen ska lämna den lilla spillra av skog som finns i synpunktsförfattarnas område som gränsar till det planerade området där det snart inte finns några träd kvar för fåglar och vilt.

Synpunktsförfattarna har haft ett mycket rikt djur- och fågelliv. Mycket viktigt att synpunktsförfattarna får behålla den skog som finns vid Bredudden - Stridsudden.

Synpunktsförfattarna hoppas också att kommunen vid byggnationer tar hänsyn med arbetstider där det är störande ljud förekommer så de boende kan få ha ett drägligt liv även i fortsättningen.

Kommentar:

Framtida sprängningar kommer att göras i enlighet med rådande lagstiftning och exploatören har skyldighet att följa dessa.

Grundvattenpåverkan ska påvisas i framtida detaljplaneläggning.

Buller hanteras i framtida tillstånd som respektive verksamhet ansöker om och ska hålla sig inom gällande lagstiftning och riktlinjer. Bullervallar och

andra bullerskydd kommer att detaljstuderas i respektive framtida detaljplaner.

Ett gestaltningsprogram arbetas in i planprogrammet där bland annat siktlinjer och påverkan från belysning kommer att hanteras. Samtidigt kommer detta att hanteras i framtida planläggning.

Skogspartiet i den nordöstra delen av programområdet justeras till att bli grönområde förutom de delar som kommer bli vägar. Vad gäller skogen vid Stridsudden och Bredudden ligger detta område utanför programområdet.

Synpunktsförfattare 6-35

Som inledning vill synpunktsförfattarna klarlägga några viktiga förutsättningar.

1. I programmet hänvisas till Tillväxtverket och Riksintresse. Ärendet har diskuterats mellan Tillväxtverket och Norrköpings Kommun men Tillväxtverket har inte fattat något beslut.
2. Sjöfartsverket tillstyrker att inre hamnen flyttas men är tveksam till föreslagen etablering på grund av risken för föroreningar i bottensedimentet är påtaglig. Det är uppenbart att det behövs mycket omfattande muddring. I Sjöfartsverkets skrivelse står också att kommunen skall beakta riksintresse för farled till hamnen. Något sådant riksintresse finns för närvarande inte. Är det vettigt att öka fartygstransporter i den långa och smala farleden in till Norrköping? En avlastning i en utsjöhamn kan vara att föredraga. Det finns fog att ifrågasätta om det är lämpligt att anlägga en hamn på föreslagen plats
3. I programmet har stadsbyggnadskontoret inte tagit hänsyn till faktiska omständigheter. På kartan sid 9 finns angivet verksamhetsområde på i stort sett hela området. Stadsbyggnadskontoret borde redan i detta skede tydligt angivet område för Ostlänken och inte ange mark för Ostlänken och/eller industri- och verksamhetsområde.
4. Vidare är det på båda sidor om Krusenhovsvägen från motorvägen mot Bravikenvägen stora nivåskillnader så all form av bebyggelse är olämplig. Området är en central del av landskapsbilden och bevuxen med skyddsvärda ekbackar som sedan länge pekats ut som viktiga och del av spridningskorridoren för växter och djur.
5. Angivande av Naturområde har skett på ett sätt som inte är genomtänkt. Detta gäller framför allt den norra delen där en del av utritat naturområde omöjliggörs av ostlänkens dragning och en stor del av naturområdet ligger utanför programområdet på privat mark.
6. Kommunens ambition är att snabbt utforma detaljplaner för fler etableringar. Därvid kommer transporterna att öka. I planen finns inte angivet någonting om hur den ökade trafiken skall hanteras. Bravikenvägen

är redan idag överbelastad. Detta har tidigare diskuterats med kommunen, som trots detta inte på ett acceptabelt sätt hanterat frågan i samband med trafikökningen genom etableringen av Rustas lagerbyggnader. Ett stickprov har gjorts som visade på att ett tungt fordon passerade var 15 sekund. Mätningen gjordes under semestertid på sommaren. Bilar från Bredudden har fått vänta upp till 20 minuter för att komma ut på Bravikenvägen.

7. På sidan 2 står bland annat om attraktiva miljöer med plats för människor. Med människor menas de som vistas i anslutning till kommande etableringar. Hur man ska ta hänsyn till personer som bor i angränsande områden, Össby, Björnsnäs, Stridsudden, Bredudden och Björnviken anges inte överhuvudtaget.

8. På sid 8 anges ”Med hänsyn till storskaligheten i planerad bebyggelse bedöms höjden inte vara den dominerande parametern för påverkan på stads- och landskapsbilden.” Detta är givetvis inte riktigt. Höjden är en avgörande parameter för hur landskapsbilden påverkas. Om byggnaderna har en höjd på högst 20 m kan byggnaderna dominans minskas genom plantering av träd, men om man skall tillåta byggnader med höjden 35 m är detta inte möjligt. Facit i detta avseende finns redan i form av Rustas två byggnadskroppar där byggnaden på 35 m visar vilken oönskad dominans den medför. På sid 12 och 13 samt 32 – 35 framgår med all önskvärd tydlighet hur dominerande höjden är när det gäller påverkan på framför allt landskapsbilden.

9. På sid 19 anges att ”Huvudalternativet bedöms ge måttligt negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv”. Detta är inte riktigt. Med den utbredning som anges för industriell verksamhet och den lilla ytan för natur som är angivet i den norra delen av planområdet försvinner det stora grönområdet (på båda sidor om Krusenhovsvägen), vilket idag innehåller ett flertal promenad- och motionsstråk, vilka har en omfattande användning, inte minst av boende väster om motorvägen. Det anges också på sid 19 att ”Motionsstråk i norra programområdet tas i anspråk.” Hur kan stadsbyggnadskontoret då skriva att programmet ger måttliga negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv eftersom det är i de norra delarna som så gott som alla promenad- och motionsstråk är belägna inom programområdet.

10. På sid 23 står ”Den samlade bebyggelsen som finns i Bredudden och Stridudden bedöms som möjlig att utveckla och befintlig bebyggelse bör föras med fungerande avlopp. Ytterligare bebyggelse tillskott i dessa områden bedöms dock kunna utgöra hinder för utveckling av större strategiska verksamhetsområden.” Denna skrivning är häpnadsväckande dels eftersom de angivna områden ligger utanför programområdet och inte skall behandlas i detta sammanhang och dels för att stadsbyggnadskontoret exkluderar andra områden som också har bebyggelse som kan utvecklas och som behöver fungerande avlopp och dels för att stadsbyggnadskontoret inte anger vilka hinder som finns för bebyggelse tillskott i andra områden än Stridudden och Bredudden som kommunen äger.

11. Vidare kan konstateras att den norra delen används som rekreationsområde för boende väster om motorvägen (se punkt 9). Många av dem kommer också kraftigt att påverkas negativt av utsikten av i planprogrammet tänkt bebyggelse (sid 12-13 och 32-35). Det hade givetvis varit lämpligt att ge också dem möjlighet att lämna synpunkter vid ett samrådsmöte. När trafikverket kallade till samråd angående ostlänken kallades inte bara sakägare enligt lagens mening utan även andra som bedömdes berörda.

12. Bullerfrågan har inte utretts i tillräcklig omfattning.

Sammanfattningsvis kan konstateras att planen belyser svårigheten med dagvatten samt frågan om grönstruktur för spridningsmöjligheter av växtlighet och djur dock inte i den nordvästra delen. Planen visar på ett tydligt sätt hur tänkt bebyggelse kommer att dominera landskapsbilden, sid 12-13 och 32-35. Med ovanstående punkter som grund kan konstateras att planen har stora brister t ex hur ska kommunen klara trafikökningen på Bravikenvägen som redan idag är överbelastad. Dessutom omfattar programmet ställningstagande om områden som ligger utanför programområdet. Men det som är mest anmärkningsvärt är det som en äldre dam frågade på samrådsmötet ungefär: Men boende vid området hur blir det med oss? Det kan konstateras att den frågan dels inte fick något acceptabelt svar på samrådsmötet och dels inte tagits upp som en enskild viktig punkt i programförslaget. Bara detta faktum att stadsbyggnadskontoret inte tar upp och berör konsekvenserna för de boende i anslutning till programområdet är tillräckligt för att underkänna planprogrammet. Den uppfattningen som framkommit bland annat efter diskussion med flera tjänstemän på kommunen är att planen skall fram så fort som möjligt för att ge förutsättningar för etableringar och därmed arbetstillfällen även om stadsbyggnadskontoret till exempel inte disponerar all mark inom programområdet och att det troligen inte är lämpligt att bygga en hamn på föreslagen plats. De boende är inte så viktiga. Redovisning av grönområde för ekbeståndet och djurlivet är viktigare.

Som avslutning redovisas nedan förslag till förändringar som förhoppningsvis höras och som medför att de personer som berörs får en mer acceptabel situation.

1. Befintligt grönområde med ängar, buskar och träd bibehålls så långt möjligt är utefter Krusenhovsvägen. Återplantering skall ske efter byggande av den nya sträckningen av Bravikenvägen.

2. Ett grönområde, som ansluter till grönområdet enligt punkt 1, planteras söder om järnvägen fram till den punkt där den nya sträckningen av Bravikenvägen ansluter till den gamla sträckningen. Om rangerbangården inte anläggs kan befintligt grönstråk bibehållas.

3. Etapp V utgår. Marken är i privat ägo och utgör redan en väl etablerad livsmedelsproduktion.

4. Etapp VI utgår. Den del som ligger nordväst om Bravikenvägen består till stor del av en brant slänt som är olämplig att bebygga. Ett grönområde är också inritat i det området. Vidare kommer ostlänken att ta en stor del av området i anspråk. Den kvarvarande marken är liten och kräver väganslutning till Bravikenvägen vilket är olämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Området mellan järnväg/rangerbangård och Bravikenvägens gamla sträckning bibehålls som grönområde, se punkt 2. I samband med flyttning av Bravikenvägen har kommunen angivit att den kvarvarande vägen ska utformas som en lokalgata med cykelbana för att de boende och deras barn på ett säkert sätt kunna ta sig till Åby, vilket inte går idag. Om området mellan resterande del av Bravikenvägen och järnvägen/rangerbangården används för industriell etablering kommer tungtrafik att trafikera den resterande delen av Bravikenvägen och den säkerhet på vägen som kommunen har meddelat kommer inte att infrias. Det är barns säkerhet som ska vara avgörande. I diskussioner med kommunen har också angivits att det behövs en säkerhetszon, som inte får bebyggas, mellan järnväg/rangerbangård och kvarvarande delen av Bravikenvägen, på grund av hantering av farligt gods. Därmed faller möjligheten av etablering på det angivna området.

5. Byggande på Etapp II, III och IV skall inte vara högre än 20 m. Rustas hög del är ett skrämmande exempel på hur illa det blir om kommunen tillåter etablering med en höjd på 35 m. Se punkt 8 ovan

Med denna skrivelse har synpunktsförfattarna försökt visa på konkreta felaktigheter och brister i planprogrammet samtidigt som synpunktsförfattarna kommit med konkreta förslag till bättringar som synpunktsförfattarna hoppas och tror kommer att höras. Synpunktsförfattarna vädjar också till kommunen att avstå från missvisande propaganda t ex att "Norrköpings entreprenörer har alltid byggt modernt och kaxigt. På Malmölandet fortsätter denna tradition med byggnader som har en modern och spännande arkitektur." Denna typ av skrivelse undergräver förtroendet för kommunen. Det som byggts på Malmölandet i dag är allt annat än vad ovanstående citat anger.

Kommentar:

1. Länsstyrelsen ansvarar för att bevaka statens intresse. Länsstyrelsen har tillsammans med Tillväxtverket föreslagit Malmölandet som område för industriell produktion.

2. Sjöfartsverket ställer sig positiva till flytten av hamnen ut till Malmölandet. MKB:n visar på att fler utredningar kommer att krävas innan hamnläge bestäms på Malmölandet.

3. Programmet ska visa på ett förslag till utbyggnad. Att Ostlänken är skrafferad visar på att denna zon kan användas till antingen järnväg och/eller industri- och verksamhetsområde eller naturområde och ska

kunna vara tillräckligt flexibel att föreslå andra markanvändningar beroende på hur stor yta som krävs för Ostlänken.

4. Naturområden finns utpekade inom programområdet för att kunna fungera som spridningskorridorer för djur- och växtlivet. Dessa kommer att fortsatt bevaras vid en utveckling av programområdet. Nivåskillnaderna kommer att hanteras inom respektive detaljplan och detaljerade förstudier kommer tas fram för att anpassa bebyggelsen efter rådande terräng.

5. Stadsbyggnadskontoret kommer att så långt det är möjligt stärka och bevara befintliga spridningsstråk mellan ekområdena. I det framtida planarbetet ska påverkan på framförallt Natura 2000 området samt artskydd och biotoper belysas för att hitta lösningar på skadelindrande åtgärder och ekologisk kompensation för de ingrepp i lagskyddade naturmiljöer som kan komma att behöva ske.

6. Stadsbyggnadskontoret kommer att detaljstudera vägdragningar samt järnvägsdragningar i framtida detaljplaner. En vägprojektering kommer att tas fram för respektive detaljplan som hanterar väg eller järnväg för att få en så optimal och effektiv infrastruktur inom programområdet som är tekniskt möjligt. I samband med detta kommer bullerutredningar samt trafikflöden tas fram.

7. Stadsbyggnadskontoret justerar kartan med att utöka grönytan i den nordvästra delen av programområdet för att säkerställa att rekreation kan fortgå inom programområdet.

8. Inför godkännandehandlingen kommer stadsbyggnadskontoret att ta fram ett gestaltningsprogram som en del i programhandlingen vilket bland annat ska visa på skala av bebyggelsen där en högre bebyggelse bör placeras centralt i programområdet och en lägre skala ska råda utmed åkrar och omgivande bostadsbebyggelse samt ska skyddsavstånd finnas för att till exempel hantera buller samt minskad påverkan av exploatering av landskapsbilden.

9. Stadsbyggnadskontoret justerar kartan med att utöka grönytan i den nordvästra delen av programområdet för att säkerställa att rekreation kan fortgå inom programområdet.

10. Texten justeras gällande bostadsbebyggelse för Bredudden samt Stridudden.

11. Se svar under punkt 9 samt punkt 10.

12. I det framtida planarbetet kommer bullerberäkningar göras med en helhetssyn med sammantagna effekter av samtliga bullerkällor. Buller hanteras i framtida tillstånd som respektive verksamhet ansöker om och ska hålla sig inom gällande lagstiftning och riktlinjer.

Synpunktsförfattarnas förslag till förändringar:

1. Stadsbyggnadskontoret justerar kartan med att utöka grönytan i den nordvästra delen av programområdet för att säkerställa att rekreation kan fortgå inom programområdet. Området kommer att bli i mindre skala på grund av bland annat Ostlänkens dragning samt vägar som ska anläggas.

2. Grönområde justeras utmed godsbangården och kommer att hanteras i framtida detaljplaner för eventuell utveckling av verksamheter.

3-4. Etapp V och etapp VI ligger i ett väldigt sent skede vad gäller utbyggnaden av Malmölandets industriverksamheter. Dagens jordbruksproduktion avses att pågå så långt det är tekniskt möjligt innan framtida planläggning påbörjas.

Den befintlig Bravikenvägen kommer att bli lokalgata för de boende, ingen tung trafik kommer att tillåtas på denna väg.

5. Ett gestaltungsprogram tas fram som bland annat ska visa på skala av bebyggelsen där en högre bebyggelse bör placeras centralt i programområdet och en lägre skala ska råda utmed åkrar och omgivande bostadsbebyggelse samt ska skyddszon planteras för att till exempel hantera buller samt minskad påverkan av exploatering av landskapsbilden.

Övriga inkomna synpunkter

Numrering av synpunktsförfattare följer nummer ordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 36

Synpunktsförfattaren vill ta tillfället i akt att ge sina synpunkter på utvecklingen av Malmölandet.

Ta vara och värna miljöerna kring Stridsudden, Bredudden och Björnviken.

För att minska bullret bör bullerplank sättas upp längs med Kardonbron. Ljud sprids snabbt över vatten.

Bygga en jordvall med mjukt bullerskydd längs Braviksvägen. Låt det gärna finnas ett skogsparti kvar mellan Braviksvägen och bebyggelsen.

Bygga en gång-och cykelväg som ansluter till den i Loddby och en som går över Händelö.

Vaka över att stora lampor på byggnaderna, som idag bländar i mörkret blir mjukare.

Vaka över att grundvattennivån ej påverkas.

Kommentar:

Vad gäller utvecklingen av Stridsudden, Bredudden och Björnviken kan inte planprogrammet påverka mer än att möjliggöra ett grönstråk i den nordöstra delen av planprogrammet.

Buller hanteras i framtida tillstånd som respektive verksamhet ansöker om och ska hålla sig inom gällande lagstiftning och riktlinjer. Bullervallar och andra bullerskydd kommer att detaljstuderas i respektive framtida detaljplaner.

Planprogrammet kan inte påverka en framtida gång-och cykelväg till Loddby utan kan endast möjliggöra för gång- och cykelvägar inom programområdet samt hur dessa ansluter till befintliga gång- och cykelvägar.

Ett gestaltungsprogram arbetas in i planprogrammet inför godkännandehandlingen där bland annat siktlinjer och påverkan från belysning kommer att hanteras. Samtidigt kommer detta att hanteras i framtida planläggning.

Framtida sprängningar kommer att göras i enlighet med rådande lagstiftning och fastighetsägaren har skyldighet att följa dessa. Grundvattenpåverkan ska påvisas i framtida detaljplaneläggning.

Stadsbyggnadskontoret



Sani Muric
processansvarig detaljplanering



Karla Hentzel
planarkitekt