

# Samrådsredogörelse

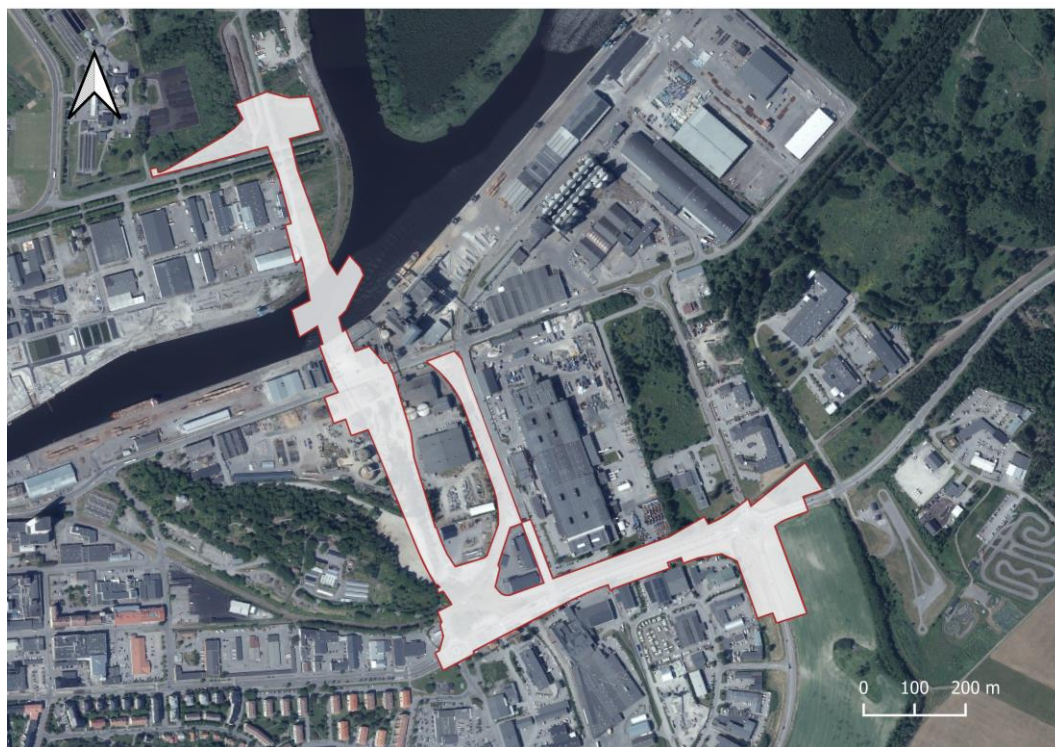
2023-04-28

tillhörande detaljplanen för

del av fastigheten **Sylten 4:1**

med närområde (Johannisborgsförbindelsen) inom Sylten, Saltängen, Slottshagen och Risängen i Norrköping

SPN 2017/0031 214



## ANTAGNADEHANDLING

Antagen i KF:

Laga kraft:

Genomförandetidens sista dag:

## Hur samrådet har bedrivits

Detaljplanen med tillhörande handlingar har varit på samråd under tiden den 16 juni 2022 till och med den 22 augusti 2022.

Allmänt samrådsmöte hölls tisdagen den 22 juni 2022, dels digitalt klockan 17.30-18.30, dels klockan 18.30-19.30 i förvaltningshuset Rosen efter föregående annonsering i lokalpressen.

Under 2021-2022 har flertalet enskilda samrådsmöten med berörda fastighetsägare ägt rum.

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

De nedanstående synpunkterna har kommit in under remisstiden:

<b>Länsstyrelsen</b>	2022-09-01
<b>Kommunala instanser</b>	
Kommunala lantmäterimyndigheten	2022-07-07
Räddningstjänsten Östra Götaland	2022-08-22
Samhällsbyggnadskontoret, bygglov	2022-06-29
Samhällsbyggnadskontoret, miljö och hälsa	2022-08-22
Nodra AB	2022-08-22
<b>Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer</b>	
E.ON Energidistribution AB <sup>1</sup>	2022-09-05
E.ON Energiinfrastruktur AB	2022-07-04
Norrköpings Hamn AB	2022-08-22
Skanova (Telia Sverige AB)	2022-06-17
Skanova (Telia Sverige AB)	2022-06-27
Tele2 Sverige AB	2022-06-15
Vattenfall Eldistribution AB	2022-07-26

---

<sup>1</sup> E.ON Energidistribution bad om, och fick, förlängd svarstid till den 5 september 2022.

Trafikverket	2022-07-21
Östgötatrafiken	2022-08-11
Norrköping Airport	2022-08-10
Sjöfartsverket	2022-07-04
Polismyndigheten	2022-08-22

### **Berörda - fastighetsägare och andra**

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 01	2022-08-20
Synpunktsförfattare 02	2022-08-22
Synpunktsförfattare 03	2022-08-22
Synpunktsförfattare 04	2022-08-22

### **Ändringar som gjorts i detaljplanen:**

Sedan samrådet har planförslaget bearbetas, bland annat utifrån de ställningstaganden som kommunen gjort med utgångspunkt i de synpunkter som inkommit.

De huvudsakliga förändringar som skett är:

- Markbehovet för GATA och NATUR (dagvatten) har preciserats efter färdigställd förprojektering av allmän plats. Markanspråket har utökats åt öst vid kajen med hänsyn till behov för bro, väg och gång- och cykelväg och framdragning av gasledning. I övrigt bedöms inga väsentliga ändringar har genomförts.
- Vattenområdet för bro och eventuella ledverk ( $W_1$  och  $W_2$ ) har justerats. Förprojekteringen av broanläggningen har färdigställts till granskningsskedet. Mot bakgrund av det har användningen av vattenområdet kunnat preciseras.
- Planområdet har utökats genom att sydligaste delen av Röda Stugans gata, med användningen kvartersmark J – Industri, lagts till. Denna del av Röda Stugans gata bedöms inte behövas som del i det kommunala vägnätet, i och med detaljplanens genomförande. Det är därmed rimligt att låta överföra den markdelen till närliggande industrifastighet. Markdelens utnyttjande begränsas genom att inga byggnader får uppföras där och att åtkomst ska finnas för underjordisk infrastruktur.

- Kvartersmark för J – Industri har lagts till för att möjliggöra in- och utfart till fastigheten Ångan 4 över det område som planläggs som Natur – dagvatten.
- Ett område för kvartersmark E<sub>1</sub> – Transformatorstation har lagts till. Detta har gjorts i syfte att ersätta den transformatorstation på fastigheten Ångan 5 som kommer behöva utgå genom planförslaget.
- Användningen, från J – Industri till Z – Verksamheter, har ändrats för den funktionsbyggnad som ges förtydligande kring kulturmiljövärden. Anledningen är att Z – Verksamheter är en mer flexibel användning som bedöms vara i linje med utvecklingen av programområdet för Sylten, utan att försvåra nuvarande nyttjande av byggnaden.
- Genom bredden på markområdet för allmän plats bedöms spårvägsutbyggnad i framtiden vara möjligt utmed Lindövägen. När en sådan spårvägsutbyggnad kommer ske är osäkert varför det bedöms mer lämpligt att formulera denna trafikstrategi som ett markreservat för allmännyttig spårtrafik (z) i plankartan. Detta istället för tidigare formulering ”GATA<sub>2</sub>. Huvudgata. Spårväg får finnas”.
- Utformningsbestämmelser för allmän plats (Skydd<sub>1</sub>) har lagts till för att säkerställa att stabilitetshöjande åtgärder utförs vid kajområdena. Detta är en tillämpning i planen efter slutsatserna i den detaljerade geotekniska stabilitetsutredningen som färdigställts till granskningsskedet.
- Utformningsbestämmelser för allmän plats (Skydd<sub>2</sub>) har lagts till för att säkerställa vilka ytor som behövs för att hantera översvämningensrisk. Detta är en tillämpning i planen efter slutsatserna i den dagvattenutredning som färdigställts till granskningsskedet.
- Utformningsbestämmelser för allmän plats (Skydd<sub>3</sub> och Skydd<sub>4</sub>) har lagts till för att reglera vilka riskreducerande åtgärder som ska vidtas avseende transporter av farligt gods. Detta är en tillämpning i planen efter slutsatserna i den riskutredning som färdigställts till granskningsskedet.
- En generell utformningsbestämmelse för huvudgatan, som anger att vägmitt ska höjdsättas till minst + 2,5 meter över nollplanet har lagts till. Syftet är att säkra huvudgatan vid havsnivåhöjning.
- Plankartan har tillförts en dagvattenillustration som förtydligar hur planförslaget principiellt är utformat i fråga om översvämning vid extrema regn men även den generella dagvattenhanteringen.
- En utformningsbestämmelse har tillförts som anger att det utmed huvudgatan, på en viss sträcka, ska planteras träd. Utmed denna sträcka bedöms det särskilt viktigt att säkra trädplantering och förutsättningarna

för trädplantering bedöms som goda. Även på andra sträckor är det möjligt med trädplantering men samordning med i huvudsak underjordisk infrastruktur behöver fördjupas i detaljprojektering i genomförandeskedet.

- Avseende den funktionsbyggnad och tillhörande transportband, som bedöms ha kulturhistoriskt värde, har varsamhetsbestämmelser ( $k_1$  och  $k_2$ ) ersatt tidigare bestämmelser om skydd av kulturvärde ( $q$ ) och rivningsförbud ( $r$ ). Skälet till ändringen är att varsamhetsbestämmelserna bedöms mer lämpliga utifrån vilka värden som byggnaden uppvisar. Kulturmiljövärdet består i huvudsak av den ovanliga pyramidformen och att transportbandet förstärker industrimiljöns historia. Sådana mer övergripande egenskaper bedöms mest lämpliga att förtydliga genom varsamhetsbestämmelser, vilket också innebär att byggnaden och transportbandet får förändras om hänsyn tas till pyramidformen och att transportbandets utformning bibehålls. Några specifika detaljer, såsom material, färg, utsmyckningsdetaljer och så vidare, har inte ansetts vara avgörande för kulturmiljövärdet.
- En placeringsbestämmelse ( $p$ ) som anger att byggnad ska placeras minst 2 meter från fastighetsgräns har lagts till. Detta bedöms ge möjlighet till skötsel av eventuell nya byggnader. Byggnader som kan komma att uppföras på platsen kommer inte påverka siktförhållanden på vägen negativt.
- Grundförstärkningsåtgärder krävs ( $b$ ) för kvartersmark som kan utnyttjas för garage, förråd, lager och liknande. Den geotekniska undersökning som färdigställts till granskningsskedet visar att detta är nödvändigt för att motverka sättningar.
- Upphävandet av strandskyddet har ändrats så att det gäller alla strandskyddsområden som överlappar planområdet. Detta är mer en redaktionell ändring. Motiven kvarstår från samrådshandlingen.
- In- och utfartsförbud mot huvudgata har utökats i plankartan. I jämförelse med samrådshandlingen är det i uttryckt intention ingen skillnad men plankartan bedöms bli tydligare i denna fråga genom den ändring som gjorts.

## Ändringar som gjorts i tillhörande planhandlingar:

Utifrån interna synpunkter har redaktionella ändringar gjorts för att förtydliga innehållet i planbeskrivningen. Därtill har följande avsnitt i planbeskrivningen reviderats inför granskning:

- Avsnitt 2.4 Planförslag har utvecklats efter att förprojektering av väg och bro, dagvattenutredning och gestaltungsförslag färdigställts.

- Avsnitt 3.2. Riksintressen har kompletterats med ett förtydligande kring detaljplanens förhållningssätt till riksintresse för kommunikationer – hamn.
- Avsnitt 3.4 Övriga skyddsområden har kompletterats med de dispensansökningar som Samhällsbyggnadskontoret inskickat för det generella biotopskyddet och fridlysningsbestämmelserna.
- Avsnitt 3.6 Program för planområdet har kompletterats med det pågående programarbetet inom Sylten.
- Avsnitt 4.1 Gatunät, trafik och parkering har utvecklats, i synnerhet kring detaljplanens förhållningssätt till kollektivtrafik.
- Avsnitt 4.2 Mark och natur, Naturmiljö, har kompletterats efter att inventering av skyddsvärda arter (flockarun och spetsfingerört) genomförts.
- Avsnitt 4.2 Mark och natur, Markens beskaffenhet och Förorenad mark, har kompletterats efter att geotekniska och markmiljötekniska undersökningar färdigställts.
- Avsnitt 4.3 Bebyggelse har kompletterats med del av Röda Stugans gata som planläggs som industri och användningen Z – verksamheter för funktionsbyggnaden på fastigheten Värmen 4.
- Avsnitt 4.3 Bebyggelse, Kulturmiljö, har reviderats utifrån vilka värden som ska värnas vid förändring vad gäller en funktionsbyggnad och tillhörande transportband.
- Avsnitt 5.6 Störning, hälsa och säkerhet, Buller, har kompletterats efter genomförd fältinventering. Kompletteringen gäller vilka bullerskyddsåtgärder som bedöms nödvändiga att vidta.
- Avsnittet 5.6 Störning, hälsa och säkerhet, Geotekniska risker, har lagts till i planbeskrivningen. Avsnittet beskriver vilka geotekniska risker som finns inom planområdet och vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas.
- Avsnittet 5.6 Störning, hälsa och säkerhet, Översvämning, har kompletterats i fråga om översvänningsrisk och vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas.
- Avsnittet 5.6 Störning, hälsa och säkerhet, Vattenkvalitet, har kompletterats efter färdigställd dagvattenutredning.
- Avsnittet 5.6 Störning, hälsa och säkerhet, Farligt gods och farliga verksamheter, har kompletterats med förtydligande kring risker kopplat till

transporter av farligt gods och farliga verksamheter och vilka riskreducerande åtgärder som regleras i detaljplanen.

- Avsnitt 5.7 Avfall har lagts till och uppdaterats med information om förutsättningar och förändringar avseende framkomlighet för sopbilar.
- 7.2 Fastighetsrättsliga konsekvenser har uppdaterats med markanspråk på privatägd fastighet och förslag till fastighetsbildning vid detaljplanens genomförande.
- 7.3. Ekonomiska konsekvenser har uppdaterat enligt kalkyl för utbyggnad av allmän plats och kostnadsfördelningsprincip vid ledningsflytt för vatten- och avlopp.

Miljökonsekvensbeskrivningen, illustrationskartan, dagvattenutredningen, trafikbulerutredningen, riskutredningen farligt gods och farliga verksamheter och PM Trafikanalys som togs fram inför samråd har reviderats efter inkomna samrådsyttrande och tillkommande information från det fortsatta plan- och utredningsarbetet.

Inför granskning har förprojektering väg, VA och bro färdigställts. Nya utredningar som tagits fram är PM Geoteknik, PM Geoteknik detaljerad stabilitetsutredning, Miljöteknisk markundersökning, PM Gestaltning och Riskanalys – påsegling av bron.

Utredningar som medföljer planen men som inte reviderats sen samråd är PM Natur och PM Trafik.

## Sammandrag av inkomna synpunkter

### Länsstyrelsen

Bedömning enligt kapitel 11 PBL

#### Riksintresse

Riksintresse för kulturmiljövård – Norrköping, E 52

Trots att detaljplanen ligger utanför riksintresset för kulturmiljövård – Norrköping, E 52, kommer ett genomförande av planen att ge en viss påverkan på riksintresset genom en förändring av stadsbilden, detta framför allt i anslutning till Motala ström och passagen av Norra Promenaden. Länsstyrelsen bedömer dock att dessa förändringar inte kommer innebära påtaglig skada av riksintresset.

Riksintresse för kommunikationer – Norrköpings hamn.

Länsstyrelsen har gett Trafikverket möjlighet att yttra sig i aktuellt ärende. Trafikverket önskar att planhandlingen kompletteras till utställningsskedet med en redovisning av hur det säkerställs att detaljplanen inte innebär negativa konsekvenser för riksintresset Norrköpings hamn.

*Kommentar: Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med förtydligande om påverkan på riksintresset Norrköpings hamn. Riksintresset bedöms inte påtagligt skadas.*

#### Miljö kvalitetsnormer

Vatten

Av planförslaget framgår kommunens bedömning av detaljplanens påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten. Dock blir planens påverkan otydlig då det saknas en utförligare beskrivning över på vilket sätt de berörda vattenförekomsterna påverkas av planens genomförande. Detta behöver kompletteras i en slutlig miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen påpekar att även de fysiska ingreppen i Motala ström för den nya bron innebär påverkan på miljö kvalitetsnormer vilket behöver redovisas och bedömas i miljökonsekvensbeskrivning.

Förutsatt att kommunen följer de åtgärder som redovisas i dagvattenutredningen bedömer Länsstyrelsen att detaljplanen inte försämrar möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer vad avser dagvattenutsläpp.

*Kommentar: Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med förtydligande kring påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten. Detaljplanen bedöms inte försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormer, varken beaktat dagvattenutsläpp eller fysiska ingrepp i Motala ström med anledning av ny bro.*



## Luft

I miljökonsekvensbeskrivningen anges att det ger positiva konsekvenser för luftkvaliteten att dra vägen runt de mer centrala delarna av Norrköping. Området för Johannisborgsförbindelsen karakteriseras också av ett mera öppet gaturum vilket ger en bättre omblandning och lägre halter, dock förväntas effekten bli lite negativ i förhållande till nollalternativet. Särskilda åtgärder kommer enligt miljökonsekvensbeskrivningen att krävas för att minska partiklar mm i luft inom området. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning och har inga ytterligare synpunkter.

## Strandskydd

Av planförslaget framgår att kommunen avser att upphäva strandskyddet inom planområdet. Kommunen avser att tillämpa följande särskilda skäl enligt 7 kapitlet 18 c § miljöbalken, punkt ett, området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, och punkt fem, området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Länsstyrelsen instämmer i kommunens resonemang och bedömning och har inget ytterligare att tillägga.

## Hälsa och säkerhet

### Trafikbuller

I yttrandet för avgränsningssamrådet angav länsstyrelsen att miljökonsekvensbeskrivningen bör redogöra för både positiva och negativa konsekvenser för berörda avsnitt av det befintliga gatunätet och även för berörda gatuavsnitt under den etappvisa utbyggnaden. Länsstyrelsen anser att MKB ska kompletteras så att detta uppfylls.

*Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats vad gäller både positiva och negativa konsekvenser på berörda avsnitt såväl som berörda gatuavsnitt under den etappvisa utbyggnaden.*

Trafiken i centrala Norrköping är idag omfattande och bullerskapande. Genom att minska genomfartstrafiken, främst på Östra Promenaden, Hamnbron och Packhusgatan, med hjälp av Johannisborgsförbindelsen förväntas bullret i innerstaden att minska på längre sikt.

Två fastigheter med bostäder påverkas av buller över riktvärdena från detaljplaneområdet. Enligt MKB bör skyddsåtgärder genomföras genom fastighetsnära åtgärder, vilket Länsstyrelsen bedömer som rimligt. I det fortsatta detaljplanarbetet kommer behovet av bullerskydd vid berörda fastigheter att studeras mera i detalj vilket är bra.

Syltenberget som är ett tätortsnära rekreationsområde kommer att bli mera bullerstört genom planförslaget. Genom stadsutvecklingen och genomtänkta placeringar av byggnader förväntas bullret delvis kunna skärmars av.

## Förorenad mark

Kommunen har redogjort för de föroreningar som kan komma i fråga. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas även de objekt som finns dokumenterade i EBH-stödet och som ligger i anslutning till Johannisborgsförbindelsen och aktuell etapp. En markmiljöteknisk undersökning i fält kommer genomföras i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter för närvarande. Beroende på vad kommande undersökning resulterar i kan eventuella åtgärder bli aktuella att redovisa i samband med att detaljplanen ställs ut för granskning.

## Skydd mot olyckor, översvämning och erosion

### Skydd mot olyckor

Länsstyrelsen anser att kommunen i avsnittet för ”Skyddsanordningar, skyddszoner”, behöver förtydliga och fördjupa sitt resonemang kopplat till frågor som risker och riskreducerande åtgärder. Framför allt behöver kommunens avsikt vad avser skyddsåtgärder framgå och, där så är lämpligt, regleras med planbestämmelser. Särskilt gäller detta behov av åtgärder eller hänsyn i avsnittet där vägen passerar intill Primagaz gasolanläggning som är sevesoklassad.

Länsstyrelsen framhåller vidare att det är angeläget att räddningstjänsten är med i hela processen vad gäller framkomlighet och tillgänglighet utifrån trafikflöden och om det blir en öppningsbar bro.

*Kommentar: Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med ett utförligare resonemang kring farligt gods och farliga verksamheter. Plankartan har tillförts skyddsbestämmelser i riskreducerande syfte.*

### Översvämning, skyfall

I planhandlingen har kommunen på ett övergripande plan beskrivit hur dagvattenhantering samt risken för översvämning skall lösas i detaljplanen. Länsstyrelsen bedömer att det är en god början men inför att detaljplanen ställs ut för granskning behöver åtgärder konkretiseras ytterligare, exempelvis med höjder på allmän plats.

### Översvämning, höjda havsnivåer

Vad gäller höjda havsnivåer framgår det av handlingarna att kommunen planerar i enlighet med sin planeringsstrategi för höjning av havet med + 2,5 meter. Länsstyrelsens rekommendation säger att kustkommuner bör ta höjd för + 2,7 meter. Kommunen behöver därför i samband med planen redogöra för de handlingsalternativ som finns i framtida scenarier med större havsnivåhöjning än +2,5 meter.

*Kommentar: Planhandlingarna har kompletterats med förtydligande kring översvämningens risker och vilka åtgärder som ska vidtas i samband med planens genomförande och vilka handlingsalternativ kommunen har i ett framtida scenario med större havsnivåhöjning än +2,5 meter.*

#### Geoteknik

Kommunen har genomfört en arkivinventering av tidigare utförda geotekniska utredningar inom aktuellt planområde. Slutsatsen är att de geotekniska förhållandena är besvärliga inom planområdet och att georelaterade säkerhetsfrågor kopplat till detaljplanens genomförande behöver utredas vidare, till exempel stabilitetsutredning för befintliga förhållanden och för planerade konstruktioner.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning och vill påminna om att de georelaterade frågorna behöver vara utredda inför att detaljplanen ställs ut för granskning. Det bör också övervägas om vissa åtgärder behöver säkras upp genom planbestämmelser.

*Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med ett avsnitt om geotekniska risker. Plankartan har tillförts skyddsbestämmelser för att motverka de geotekniska säkerhetsriskerna.*

#### Allmänt och rådgivande

##### **Planformalia**

Länsstyrelsen bedömer att aktuellt planförslag överensstämmer med gällande översiktsplan.

##### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Kommunen gör bedömningen att planförslaget innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning och ett avgränsningssamråd genomfördes mellan kommunen och Länsstyrelsen under hösten 2021. Ett kompletterande yttrande lämnades till kommunen under våren 2022 på grund av ändrad detaljplanegräns för aktuell detaljplan. Länsstyrelsen ärende 402-12871-2021.

*Kommentar: Under planarbetets gång har det inte uppkommit någon ny kunskap som påverkat bedömningen.*

##### **Miljökonsekvensbeskrivning**

Länsstyrelsen bedömer att MKB:n innehåller de delar som behövs och för ett resonemang som är tydligt att följa i det stora hela. Så som framgår ovan behövs vissa delar av MKB tillföras kompletteringar gällande MKN vatten, trafikbuller och riskhänsyn.

I MKB redovisas Norra Promenaden som en egen miljöaspekt. Länsstyrelsen ser Norra promenaden som en del av de olika miljöaspekter som omtalas och påverkas i miljöaspekterna "Kulturmiljö", "Naturmiljö" och "Landskapsbild".

För att ge en tydligare bild om detaljplanens påverkan kan det övervägas att arbeta in Norra Promenaden som en delaspekt i respektive miljöaspekt; Kulturmiljö, Naturmiljö och Landskapsbild.

*Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med bedömningar avseende MKN vatten, trafikbuller och riskhänsyn. I övrigt kvarstår det redaktionella upplägget med Norra Promenaden som miljöaspekt.*

### **Landskapsbild och gestaltning**

En utbyggnad av Johannisborgsleden kommer att innebära stora visuella förändringar i landskapsbilden. Länsstyrelsen instämmer med kommunens resonemang att det främst är landskapsbilden över Motala ström och Norra Promenaden som påverkas. Dock innebär det även stora förändringar i det befintliga vägnätet. Därav är det av stor vikt att kommunen har ett stort fokus på gestaltning som syftar till att dämpa det stora intrång som den nya leden tillskapar. Länsstyrelsen vill påminna om att gestaltningen är viktig så väl vid brotformning, vägutformning med tillhörande säkerhetsåtgärder samt i de områden som uppstår i gränslandet mellan väg och privata fastigheter, exempelvis slänter och dagvattendiken.

*Kommentar: Kommunen delar länsstyrelsens bedömning. Till granskningskedet har ett PM Gestaltning arbetats fram, i vilken övergripande gestaltungsförslag för allmän plats framgår. Trädplantering ut med nuvarande Surgatans sträckning har lyfts in som planbestämmelse, då det bedöms vara en särskilt viktig utformningsfråga för huvudgatan med hänsyn till kommande stadsutveckling i Syltenområdet. I övrigt kommer gestaltungsfrågorna konkretiseras i genomförandeskedet, väglett av PM Gestaltning.*

### **Naturvård**

Länsstyrelsen finner att kommunen har bra tankar om de naturområden som avsätts i planen. Det är även mycket positivt att kommunen har till avsikt att plantera alléer längs stora delar av den nya vägen. Detta kommer stärka den gröna infrastrukturen och bidra till flera ekosystemtjänster precis som kommunen redogör för. Vidare är det bra att påverkan på skyddsvärda träd vid Sylten och Surgatan kan undvikas.

### **Invasiva arter**

Kommunen har identifierat förekomst av parkslide och det framgår av planhandlingarna hur de avser omhänderta detta, vilket är bra.

**Kulturmiljövård**

Detaljplanen innebär att viss bebyggelse av högsta kulturhistoriskt värde bevaras men också att en kulturhistoriskt skyddsvärd industribyggnad kommer att rivas. Kommunen har motiverat ställningstagandet och Länsstyrelsen instämmer med kommunens resonemang.

**Vatten**

I planbeskrivningen har kommunen kort sammanfattat tänkt dagvattenhantering i området. Planbeskrivningen hade tjänat på om beskrivningen blir med utförlig samt att det sker en hänvisning till genomförd dagvattenutredning.

*Kommentar: Till granskningskedet har dagvattenutredningen uppdaterats. Planbeskrivning har kompletterats med mer utförliga resonemang baserat på slutsatsen av den utredningen.*

**Trafik/kommunikationer**

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen avser att tillskapa en ny ringled som syftar till att avlasta från genomfartstrafik som har sitt mål utanför centrum. Vägen kommer att få stor betydelse för att minska nuvarande miljöproblem, risker och barriäreffekter i centrala Norrköping, särskilt i ett framtida perspektiv när Ostlänken och Inre hamnen har byggts ut.

Vidare ser Länsstyrelsen positivt på avsikten att planera för en öppningsbar bro som ger möjlighet att bibehålla sjötrafik i anslutning till Inre hamnen.

*Kommentar: Kommunen delar länsstyrelsens synpunkt.*

Upplysning om tillstånd och dispenser med mera som kan komma att krävas

**Arkeologi**

Det finns inga kända fornlämningar inom det aktuella området. Det finns inte heller något på den Häradsekonomiska kartan (1866-77) som indikerar historiska lämningar. Länsstyrelsen har inget att invända mot planförslaget ur fornlämningssynpunkt.

Länsstyrelsen vill påminna om bestämmelserna i 2 kapitlet. 10 § kulturmiljölagen (KML) - om fornlämningar trots allt påträffas i samband med arbetet måste arbetet omedelbart avbrytas och anmälan göras till Länsstyrelsen.

*Kommentar: Noterat.*

**Byggnadsminne, Norra Promenaden**

Norra Promenaden utgör byggnadsminne och aktuella vägbyggnadsåtgärder inom byggnadsminnet omfattas av krav på tillståndsprövning enligt Kulturmiljölagen. Kommunen har lämnat in en ansökan om tillstånd, vilket ska prövas i samband

med planens upprättande. Länsstyrelsen påminner om att prövningen ska vara avgjord innan detaljplanen antas.

Detaljplanen redovisar två alternativa principlösningar till utformning av trafik Korsningen mellan Norra Promenaden och Jungmansgatan. Länsstyrelsen förordar principlösning 2, att cirkulationsplatsen läggs utanför byggnadsminnet och avråder från principlösning 1, att cirkulationsplatsen placeras i anslutning till promenaden. Länsstyrelsen menar att gestaltning och utförande bör vara inriktat på att minimera intrånget i byggnadsminnet. Genom val av principlösning 2 behöver väsentligt färre träd avverkas och enligt Länsstyrelsens bedömning ger den större möjlighet att bevara promenadens befintliga karaktär. Den rondell som nu planeras är för stor för att kunna uppfattas som en integrerad trafikanläggning i Norra Promenaden. Länsstyrelsen påpekar vidare att förutsättning för intrånget är att de borttagna träden kompenseras genom planering av nya i linje med det resonemang som förs i planbeskrivningen.

*Kommentar: Sedan samrådet har kommunen valt att ansöka om tillstånd av ändring av byggnadsminnet Norra Promenaden med den så kallade "principlösning 2" som utformningsförslag. Under färdigställande av detaljplanens granskningshandlingar inklusive denna samrådsredogörelse har kommunen ännu inte mottagit något beslut kring inskickad tillståndsansökan.*

### **Generella biotopskyddet**

Norra Promenadens alléträd omfattas av det generella biotopskyddet. En ansökan om biotopskyddsdispens är inlämnad till Länsstyrelsen och ärendet hanteras parallellt med pågående tillståndsprövning enligt Kulturmiljölagen, gällande intrång i byggnadsminnet Norra Promenaden. Även med hänsyn till biotopskyddet förordar Länsstyrelsen att en utformning av korsningen enligt principlösning 2 väljs som inriktning för den fortsatta planeringen.

Gällande övriga träd som kommunen uppger eventuellt omfattas av generellt biotopskydd behöver kommunen undersöka detta närmare och ifall de påverkas vidta lämpliga anpassningar och försiktighetsmått för att undvika skada. Om detta inte går kan kommunen söka dispens hos Länsstyrelsen.

För att säkerställa detaljplanens genomförande bör detaljplanen antas först efter att Länsstyrelsen meddelat sitt beslut i samtliga ärenden gällande intrång i skyddade trädalléer.

*Kommentar: Angående Norra Promenaden, se svar i föregående kommentar. Kommunen inväntar beslut i dispensansökningar kopplat till det generella biotopskyddet.*

### **Vattenverksamhet**

Tillstånd för vattenverksamheten krävs vad gäller uppförande av bro samt kajrenovering, detta nämns i planbeskrivningen vilket är bra.

Även andra åtgärder utanför planområdet som behöver hanteras inom ramen för vattenverksamhet kan med fördel belysas översiktligt i planbeskrivningen.

I södra delen av planområdet finns två markavvattningsföretag. Aktuella markavvattningsföretag är nedlagda, Växjö tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Mål nr M 4181-21, beslutad 2022-06-21. För tydlighetens skull bör detta omnämnas i planbeskrivningen.

*Kommentar: Noterat.*

### **Artskyddsförordningen**

Länsstyrelsen instämmer i kommunens resonemang och bedömning gällande de fridlysta fågelarterna.

Vad gäller fridlysta växter behöver pågående inventering bli klar innan Länsstyrelsen kan ta ställning i frågan. Om inventeringsresultatet påvisar en konflikt med planförslaget behöver kommunen vidta lämpliga anpassningar och försiktighetsmått för att så långt som möjligt undvika skada. Om anpassningar och åtgärder är av enkel karaktär kan det räcka med en kort avstämning med Länsstyrelsens Enhet för naturskydd, innan planen ställs ut för granskningen, men blir det mer komplexa åtgärder kan ett separat artskyddssamråd behövas och frågan behöver då också redovisas i MKB. Om skada inte går att undvika finns möjlighet att söka dispens från fridlysningsbestämmelserna.

*Kommentar: Planhandlingar och miljökonsekvensbeskrivningen har justerats med anledning av genomförda artinventeringar. Kommunen har ansökt om dispens från fridlysningsbestämmelserna vad gäller Flockarun och Spetsfingerört. Kommunen inväntar beslut i dispensansökningarna.*

## **Kommunala instanser**

### **Kommunala lantmäterimyndigheten**

Lantmäterimyndigheten har följande synpunkter på planförslaget:

I planbeskrivningen, stycket "In- och utfarter", "Förutsättningar", anges att fastigheterna Kraften 10 samt Slakthuset 21 och 23 har befintliga utfarter i strid mot gällande detaljplaner. Det samma gäller väl även för Oljan 1? Den nämns inte.

*Kommentar: Oljan 1 nämns inte i detta sammanhang eftersom fastigheten enligt gällande detaljplan (akt 0581K-P07/32) inte belastas av in- och utfartsförbudet där det idag finns in- och utfart mot Lindövägen.*

I planbeskrivningen, stycket "In- och utfarter", "Förändringar", anges att det inte kommer att tillåtas direkta in- och utfarter mot huvudgatan utan anslutningar sker i de fyra cirkulationsplatserna Lindörondellen, Ledungsrondellen, Värmerondellen

och Jungmansrondellen. Detta är dock inte reglerat med utfartsförbud i plankartan på alla platser. Utfartsförbud saknas i gränsen mellan kvartersmark och allmän plats vid Ångan 3-4, vid gräns mot icke planlagd del av Sylten 4:7, i del av gränsen mot Kraften 10 där det inte råder utfartsförbud i gällande detaljplan, i ny plangräns mot Cisternen 1, i gräns mellan kvartersmark och allmän plats mot Ångan 3-4 och i ny plangräns mot Ångan 6.

*Kommentar: Plankartan har tillförts in- och utfartsförbud mot användningen GATA<sub>1</sub> Huvudgata.*

I samma stycke som ovan nämns i Tabell 2 att Ångan 3 angörs från Sjötullsgatan. Där gäller väl utfartsförbud enligt gällande detaljplan?

*Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med att Ångan 3 angörs från Sjötullsgatan via körvägen över del av fastigheten Ångan 2. Detta förhållande bekräftas genom planförslaget.*

Doppingen 6 finns inte med i samma tabell. Påverkas inte den av utfartsförbudet mot Jungmansgatan?

*Kommentar: Doppingen 6 påverkas av in- och utfartsförbud mot Jungmansgatan. Detta har kompletterats i planbeskrivningen.*

I Tabell 3, "Privatägda fastigheter som berörs av markintrång", anges att de redovisade uppgifterna är ungefärliga. Vid en översiktlig mätning får jag arealen som tas i anspråk inom Amerika 3 till cirka 290 kvadratmeter vilket avviker ganska mycket från tabellen som redovisar 223 m<sup>2</sup>. Avvikelsen är större än vad som bör rymmas inom en ungefärlig areal.

*Kommentar: Berörd tabell i planbeskrivningen har kompletterats med mer exakta arealuppgifter. Markintrång på Amerika 3 har utgått.*

Slakthuset 21 saknas i Tabell 3, "Privatägda fastigheter som berörs av markintrång". Fastigheten saknas också i kartan, Figur 20. Området bör också vara med i Figur 21 med karta över fastigheter i planområdets sydvästra del som berörs av fastighetsreglering samt tillhörande tabell.

*Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats enligt ovan framförd synpunkt.*

Cisternen 1 är upplåten med tomträtt. Fastigheten bör vara med i Tabell 3 över privatägda fastigheter som berörs av markintrång samt i kartan, Figur 20. Visserligen ägs fastigheten av Norrköpings kommun men tomträttsinnehavaren kommer att påverkas. Området som ska överföras bör också vara med i kartan, Figur 21, med tillhörande tabell.



*Kommentar: Tomträten har släckts ut, 2021-11-02. Däremot kan Cisternen 1 tas upp i karta och figur som redovisar fastigheter som berörs av fastighetsreglering. Detta har justerats i planbeskrivningen.*

I Figur 22, karta över fastigheter i planområdet strax söder om Motala ström, med tillhörande tabell anges att markområdet F föreslås överföras antingen till Ångan 3 eller 4. Hur fastighetsreglering kommer att ske är beroende av de yrkanden som inkommer från berörda fastighetsägare och tabellen är bara ett förslag. Att överföra hela Markområde F till Ångan 3 innebär dock inte en lämplig fastighetsindelning då det blir en smal spets i söder som blir svårt att sköta och att nyttja. Förslaget bedöms inte som lämpligt i den delen.

*Kommentar: Kartor och tabeller över fastighetsreglering är, som framgår av planbeskrivningen såväl som från synpunktförfattaren, enbart förslag.*

I tabellen till Figur 22 anges att Markområde G utgör kvartersmark, det stämmer inte, det är allmän plats.

Varför ingen karta och tabell över området norr om Motala ström? Det hade ökat tydligheten. I texten som redovisar detta anges att områdena ska införlivas i Sylten 4:1. De bör överföras till Saltängen 1:1. Utöver de fastigheter som räknas upp ska även del av Saltängen 1:3 överföras.

*Kommentar: Figurer och tabeller över förslag till fastighetsbildning har justerats till granskningskedet.*

Under rubriken ”Rättigheter”, ”Ledningsrätt och servitut för ledningar”, anges i texten att det finns inskrivna servitut avseende ledningar inom planområdet, med en hänvisning till Tabell 4. Tabellen redovisar dock inte bara inskrivna avtalsrättigheter utan även ledningsrätter och officialservitut.

I Tabell 4 anges fel beteckning på två ledningsrätter, 0581K-02/69.1 och 0581K-04/23.1. Det saknas i nolla i respektive beteckning.

Sylten 4:3 berörs inte av detaljplanen och skulle kunna tas bort under belastade fastigheter i Tabell 4.

Ledningsrätten 0581K-07/275.1, som belastar Slakthuset 21, är belägen inom planområdet. Denna nämns inte i Tabell 4. Ledningsrätten avser vatten och avlopp och gäller till förmån för Nodra AB.

Fastigheten Amerika 3 belastas av ett inskrivet avtalservitut med osäkert läge, beteckning 05-IM1-69/2427.1. Servitutet avser ledningar mm och gäller till förmån för Borg 11:6. Detta servitut nämns inte i redovisningen av berörda rättigheter.

Slakthuset 21 belastas av ett inskrivet avtalsservitut som inte nämns i redovisningen av berörda rättigheter, beteckning 05-IM1-90/8629.1. Servitutet avser transformatorstation mm och gäller till förmån för Tringeln 10 och 14.

*Kommentar: Planbeskrivningen har, i delar där det bedöms vara relevant för planen, justerat enligt ovan framförda synpunkter.*

Det framgår inte vad det är för ledning(ar) som är belägna inom u-området och inte heller redogörs för att ledningsrätt ska upplåtas för denna/dessa, vem som ska ansöka om det osv.

*Kommentar: I regel sammanfaller planförslagets u-områden med befintliga ledningsstråk. Ledningsunderlag finns att tillgå på ledningskollen.se, kostnadsfritt. Flytt av ledningar till föreslagna u-områden kan komma att ske och utreds närmare under genomförandeskedet. Ledningsägare ansvarar i regel för att söka ledningsrätt.*

Under rubriken ”Fastighetsbildning, inlösen, ersättning” anges att ersättningar för marköverföringar mm bestäms genom överenskommelse mellan berörda parter. Det bör tilläggas att om parterna inte träffar överenskommelse om ersättning så kan lantmäterimyndigheten fatta beslut om ersättning.

*Kommentar: Planbeskrivningen har justerat enligt ovan framförda synpunkter.*

Det framgår inte vem som ska ansöka om lantmåteriförrättningar för att dels överföra mark som är planlagd som allmän plats, dels mark som är planlagd som kvartersmark. Inte heller framgår vem som ska ansöka om lantmåteriförrättning för att bilda servitut eller gemensamhetsanläggning. Det står inte heller vem som ska stå för förrättningskostnaderna för dessa åtgärder.

*Kommentar: Det framgår av kapitel 6.7 att markfrågor samt exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggas av samhällsbyggnadskontoret, exploatering.*

Det anges inget gällande området E1, Transformatorstation. Hur ska rätten till detta område lösas? Genom avstyckning till en egen fastighet, upplåtelse av ledningsrätt eller någon avtalsrättighet?

*Kommentar: Rimligen avstyckas E1-områden som egna fastigheter, som direkt kompensation för de fastigheter som utgår. Annat är dock möjligt att komma överens om, ledningsägaren och kommunen sinsemellan.*

Planen berör tomtindelningar för kvarteren Skarven, Strandpiparen och Ångan. De gäller som fastighetsindelningsbestämmelser i gällande detaljplaner. Inget sägs om dessa i planbeskrivningen.

*Kommentar: Planbeskrivningen och plankartan har justerats med information om att tomtindelningsbestämmelserna upphävs inom planområdet.*

I Värmen 4s norra gräns ligger plangräns respektive användningsgräns mycket nära fastighetsgränsen, men sammanfaller inte med denna. Se till att gränserna i detaljplanen snappar till befintlig fastighetsgräns alternativt om det finns ett skäl till avvikelserna bör det vara större för ökad tydlighet.

I gränsen mellan Ångan 2 och Sylten 4:1 ligger plangräns mycket nära fastighetsgränsen, men sammanfaller inte med denna. Se till att gränserna i detaljplanen snappar till befintlig fastighetsgräns alternativt om det finns ett skäl till avvikelserna bör det vara större för ökad tydlighet.

I gränsen mellan Ångan 2 och 3 ligger plangräns mycket nära fastighetsgränsen, men sammanfaller inte med denna. Se till att gränserna i detaljplanen snappar till befintlig fastighetsgräns alternativt om det finns ett skäl till avvikelserna bör det vara större för ökad tydlighet.

I gränsen mellan å ena sidan Ångan 2-3 och å andra sidan Sylten 4:1 ligger plangräns mycket nära fastighetsgränsen, men sammanfaller inte med denna. Se till att gränserna i detaljplanen snappar till befintlig fastighetsgräns alternativt om det finns ett skäl till avvikelserna bör det vara större för ökad tydlighet.

*Kommentar: Åtgärder i plankartan har justerats enligt ovan framförda synpunkter.*

Finns det något skäl till att planområdesgränsen inte sammanfaller med befintlig gräns mot Oljan 1 (dess östra gräns), Oljan 2 samt Bensinen 1-2? Det blir lite märkligt med en remsa kvar av en gammal plan.

*Kommentar: Se planbeskrivningen kapitel In- och utfarter som bakgrunden till utseendet på plankartan i den här frågan.*

## Samhällsbyggnadskontoret, bygglov

Industrimark utökas mot väst med ett område som består av prickmark för ledningar och korsmark avsedd för komplementbyggnader. Eftersom avstånd till fastighetsgräns inte är reglerat kan byggnader placeras i fastighetsgräns mot huvudgatan. Vi undrar om man har bedömt det som lämpligt och därför inte infört några bestämmelser. Annars bör man fundera på om trafiken och sikten kan påverkas om byggnader placeras för nära gatan, och även möjligheten till skötsel av byggnader.

*Kommentar: Plankartan har justerats i berörd del med placeringsbestämmelse som anger att byggnad ska placeras minst 2 meter från fastighetsgräns. Detta bedöms ge möjlighet till skötsel av eventuell ny byggnad. Byggnader som kan*

*komma att uppföras på platsen kommer inte påverka siktförhållanden på vägen negativt.*

I nordvästra delen av planområdet löper en smal remsa av huvudgatan förbi naturområdet och fram till området för teknisk anläggning. Det framgår inte vad syftet är med detta och om transformatorstationens tillfartsväg ska ansluta till gatan här eller till Norra Promenaden. Även placering av teknisk anläggning mot gatan kan i vissa fall påverka omgivningen.

*Kommentar: Plankartan har justerats i berörd del efter framtagen förprojektering.*

## Samhällsbyggnadskontoret, miljö och hälsa

### Dagvatten

Det är bra att planen redan nu avsätter ytor för rening och fördröjning av dagvatten, trots att frågan ännu inte är helt utredd.

En fullständig dagvattenutredning kommer att presenteras i granskningskedet, vi ser fram emot att granska den då.

*Kommentar: Noterat.*

### Förorenad mark

Inom planområdet finns och har det funnits många olika typer av verksamheter som genom åren kan ha gett upphov till föroreningar. För endast ett par av berörda fastigheter finns det genomförd markundersökning. I planbeskrivningen framgår att markmiljöteknisk undersökning kommer genomföras i det fortsatta planarbetet och Miljö och hälsa vill lyfta fram att det är viktigt att genomföra undersökningar i ett tidigt skede. En markmiljöteknisk undersökning i tidigt skede ger ett bättre underlag kring bland annat vilken typ av föroreningar, saneringsåtgärd och vilken mängd förorenade massor som kan behöva hanteras inom området.

Gällande bro med tillhörande konstruktioner så kommer miljö och hälsa att titta på hantering av massor inom ramen för vattenverksamheten.

*Kommentar: Noterat.*

### Räddningstjänsten Östra Götaland

I riskutredningen så skriver man att zon A sträcker sig till 30 meter från farligt godsled samt att industribyggnad kan byggas 30 meter från leden. Man hänvisar till figuren (figur 6 i utredningen) nedan men enligt denna så ska ju avståndet vara minst 40 meter vid transport av farligt gods på väg.

*Kommentar: Zonernas avstånd i figur 6 i riskutredningen (Ramboll, 2022) ska följas om ingen fördjupad riskutredning utförts för den specifika planen. I den*

*fördjupade riskutredning som nu har utförts visas att kortare skyddsavstånd är möjligt till följd av relativt låga risknivåer och införande av skyddsåtgärder.*

I riskutredningen så nämner man inte lösningen med avstängningsbar ventilation för byggnader som man planerar anlägga närmare än 30 meter från vägen. Detta brukar vara en av de lösningar som man brukar rekommendera.

*Kommentar: Nya byggnader som möjliggörs är av typen garage, förråd, lager eller liknande. Byggnaderna som kan komma att uppföras är alltså av typen där det tydligt framgår att det inte kommer vistas människor stadigvarande. Vid sådan bebyggelse inom användningsområde industri (J) kan avsteg göras från krav på brandklassade glas, fasader och skyddade friskluftsintag, enligt Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods (Länsstyrelsen Stockholm, 2016:4).*

För information så är det inte längre Primagaz som hanterar gasol i cisterner på fastigheten Ångan 6 som man beskriver i riskutredningen. Numera är det Gas Installationer i Östergötland AB som hanterar gasolen. Det kan vara en fördel att hänvisa till fastigheten där hanteringen finns istället för företaget eftersom att detta kan ändras.

*Kommentar: Planbeskrivningen, riskutredningen och miljökonsekvensbeskrivning har justerats enligt ovan framförd synpunkt.*

Det är positivt att man (enligt illustrationskartan) har ändrat så att infarten till Ångan 6 är i öster istället men man behöver utreda så att infarten är optimalt placerad med tanke på bl.a. svängradie för tankfordonen.

*Kommentar: Infartens exakta placering regleras inte i detaljplanen men kommer ske från öster. Möjligheterna att ordna infart för tankfordon har samrått med Gas Installationer i Östergötland AB och fastighetsägaren. Förutsättningarna bedöms som goda.*

## Nodra AB

### **Avfallshanteringen**

Enlig trafikstrategin ska renhållningsfordon vara dimensionerande när nya gator anläggs och när in- och utfarter flyttas är det viktigt att ta hänsyn till att avfallshämtning fungerar.

I illustrationskartan så visas en lokalgata parallellt med Lindövägen men denna är inte redovisad i plankartan. Avfallsinsamling sker idag från Lindövägen och det kan vara så att denna lokalgata behöver nyttjas för avfallshämtning för berörda fastigheter.

Det kommer inte att vara möjligt att stanna för att tömma avfall från den nya huvudgatan eftersom gång- och cykelvägar samt trädplanteringar kommer att

finnas mellan gata och fastighet. Eftersom trafikflödet på gatan beräknas bli stort så är även det en orsak till att inte stanna på huvudgatan då det är viktigt att arbetsmiljön för de som arbetar med avfallsinsamling tryggas.

För att kunna hämta avfallet behöver sopbilen kunna stanna på ett säkert sätt och riktlinjerna för arbetsmiljö, Handbok för avfallsutrymmen (Avfall Sverige, 2018), ska följas. Då avfallsinsamling behöver ske från lokalgator behöver det säkerhetsställas att dessa uppfyller kraven i Handboken för avfallsutrymmen gällande t.ex. dimensionering. Om avståndet till avfallsutrymmet är långt så att sopbilen måste åka in på fastigheten för tömning behöver bilen kunna vända inne på fastigheten eller att genomfart är möjlig. Vändplanen på Röda stugans gata behöver ha de mått som krävs för framkomlighet för sopbil, se Handbok för avfallsutrymmen.

*Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats med information om avfallshantering och hur detaljplanen påverkar framkomligheten för sopbilar.*

### **Vatten och avlopp**

Som anges i kap. 5.7 Teknisk försörjning så påverkas befintlig, underjordisk infrastruktur. Denna påverkan kommer att vara mycket omfattande och därför är det av stor vikt att dessa delar förtydligas i det vidare arbetet med detaljplanen så att det är fastställt vilka ledningar som påverkas och vem som bär ansvaret för att flytta de ledningar som berörs. Att få ledningssamordningen på plats är en viktig del för att säkerställa att tillräckliga sektioner för alla vägens funktioner rymms inom den mark som tas i anspråk. Dessa delar behöver därför vara klarlagt innan detaljplanen går ut på granskning och detaljprojektering.

*Kommentar: Kommunen instämmer i Nodra AB:s synpunkt ovan. Ledningssamordning mellan kommunen och ledningsägarna har pågått under bearbetningen av granskningshandlingarna. Frågetecken kring utrymmesbehov och kostnadsfördelningar bedöms vara klarlagda till den grad det är möjligt innan infrastrukturplaneringen har detaljprojekterats.*

Kap. 7.2 Rättigheter, Tabell 4: Två ledningsrätter saknas i tabell 4 gällande VA-ledningar: 0581K-07/275.1 (belastar Slakthuset 21); 0581K-07/213.1 (belastar Oljan 1).

Kapitel 7.3 redovisar förhållanden då nyanslutningar till VA-nätet inte är aktuellt. I detta fall kommer arbetet istället att innebära omläggning av befintligt redan utbyggt ledningsnät. Texten behöver därför bytas ut till att beskriva dessa konsekvenser ur exempelvis ekonomiskt perspektiv.

*Kommentar: Planbeskrivningen har justerats enligt ovan framförda synpunkter.*

### Dagvatten

Hantering av dagvatten från vägen behöver tydliggöras i det vidare arbetet. Bland annat behöver det redovisas hanteringen av stora regn, extrema regn och översvämningsrisk separat.

Det behöver också tydliggöras att principlösningen från området bygger på att vägdagvattnet förutsätts hanteras separat från det allmänna ledningsnätet inom området. I och med detta behöver även kapitel 6.2 Vatten och avlopp förtydligas med vilken ansvarsfördelning som gäller mellan kommunen och Nodra.

I enlighet med det översiktliga PMet så krävs det att åtgärder vidtas för rening för att inte påverka miljökvalitetsnormerna negativt. Dessa delar behöver utredas och beskrivas tydligare. Nuvarande utredningar av rening är inte i enlighet med den bedömning som ska göras utifrån Norrköpings kommuns riktlinje för dagvattenhantering. Exempelvis så är det felaktigt att referera till riktvärden i tabellerna för föroreningshalter. Om det föreligger ett reningsbehov enligt Bilaga 2 i dagvattenriktlinjerna ska inte riktvärden från bilaga 3 användas. Dessa används endast i de fall då inget reningsbehov föreligger.

*Kommentar: Planen har justerats med en utförligare redogörelse för dagvattenhanteringen.*

### Bredband

Nodras fiber finns inom planområdet.

*Kommentar: Se tidigare kommentar om ledningssamordning.*

## Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

### E.ON Energidistribution AB

I yttrandet uppmärksammas att E.ON Energidistribution har ett befintligt lokalnät i området som består av markförlagda låg- och mellanspänningskablar, serviskablar in till byggnader i osäkert läge, samt två stycken transformatorstationer, NT 10104 Skarven och NT10738 Ångan. Detaljplanen medför att elnätet behöver byggas om och plats behövs inom planområdet för ombyggnationen av ovannämnt lokalnät.

E.ON Energidistribution framför vidare att E:ON planerar att förlägga en ny 130kV markkabel inom området och att det är av stor vikt att även denna kabel görs plats för.

E.ON Energidistribution upplyser om de utrymmesbehov som ledningsägaren har samt vilka planbestämmelser som lämpligen används för att säkras detta i detaljplanen.

E.ON upplyser om att exploatören får stå för de kostnader som uppstår i samband med de ombyggnaderna av E.ONs ledningar som krävs för att detaljplanen skall kunna genomföras, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

E.ON fastslår slutligen att det är av yttersta vikt att ett nära samarbete etableras tidigt mellan kommunen och E.ON i den fortlöpande detaljplaneprocessen för att kunna komma fram till en möjlig lösning.

*Kommentar: Kommunen instämmer i behovet av nära samarbete med ledningsägarna i området. Ledningssamordning har genomförts under planarbetet och kommer fortsätta under genomförandeskedet. E.ON Energidistribution har och kommer bli fortsatt involverad.*

### E.ON Energiinfrastruktur AB

I yttrandet uppmärksammas att E.ON Energiinfrastruktur har fjärrvärmeledningar i området som behöver läggas om vid byggnation av Johannisborgsförbindelsen. För att säkerställa nya ledningslägen ska E.ON Energiinfrastruktur delta i ledningssamordningsmöten för denna ombyggnation.

E.ON Energiinfrastruktur förutsätter vidare att om byggnader skall uppföras med stöd av detaljplanen behöver dessa förläggas så att de skyddsavstånd som gäller enligt bestämmelser för grävarbeten nära fjärrvärmeledningar med kringutrustning respekteras.

*Kommentar: Kommunen instämmer i behovet av nära samarbete med ledningsägarna i området. Ledningssamordning har genomförts under planarbetet och kommer fortsätta under genomförandeskedet. Ledningsägare för fjärrvärme har och kommer bli fortsatt involverad.*

### Skanova (Telia Sverige AB)

Skanova låter framföra i två yttranden att de har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt det är möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Om undanflyttningsåtgärder eller skydd av telekablar krävs för att genomföra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Skanova framför även att de inte är intresserade av att träd planteras ovanpå eller vid sidan av deras ledningsstråk.

*Kommentar: Kommunen informerar om att det infrastrukturarbete som detaljplanen möjliggör kommer påverka underjordisk infrastruktur i området, däribland Skanovas markförlagda teleanläggningar. Ledningssamordning har*



*genomförts under planarbetet och kommer fortsätta under genomförandeskedet. Skanova har och kommer bli fortsatt involverad.*

### Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har inga elanläggningar inom planområdet. Vattenfall Eldistribution har inget att erinra.

*Kommentar: Noterat*

### Tele2 Sverige AB

Tele2 har inget att erinra gällande detaljplanen men påpekar att byggnationen av Johannisborgsförbindelsen kommer påverka befintlig infrastruktur som Tele2 har i området. Tele2 anser det vara viktigt att Tele2 får delta i framtida projektering och diskutera kostnadsfördelningen av eventuella ledningsflyttar.

*Kommentar: Ledningssamordning har genomförts under planarbetet och kommer fortsätta under genomförandeskedet. Tele2 Sverige AB har och kommer bli fortsatt involverad.*

### Norrköpings Hamn AB

Norrköpings Hamn AB (NHAB) framför att de ser positivt på etableringen av Johannisborgsförbindelsen och den långsiktiga betydelse som åtgärden bedöms få på trafiksystemet. I sitt yttrande vill NHAB uppmärksamma följande förutsättningar och frågeställningar:

#### **Bro, vägar och anslutningar**

Via Öhmansterminalen går årligen ett antal specialtransporter via väg. Det är viktigt att det nya vägsystemet tar hänsyn till detta, och vi rekommenderar att frågan studeras ytterligare för att säkerställa att sådana transporter kan ske obehindrat. Det kan avse utformningen av cirkulationsplatser för långa/breda/höga fordon, liksom bärighetsklass.

*Kommentar: Kommunen har samrått vägutformningen med en aktör inom hantering av specialtransporter. Inom det markområde som detaljplanen anger som allmän plats gata bedöms förutsättningarna som goda att utforma en väganläggning som tillgodoser nämnda specialtransporters framkomlighet. Specifika utformningsfrågor med hänsyn till specialtransporter, såsom överkörningsbara refuger och avfasade kantstenar, kommer ingå i detaljutformningen under genomförandeskedet.*

Vi vill i sammanhanget också betona att statusen på den norra delen av befintliga Söderleden (från Lindörondellen till Sjötullsgatan) måste bibehållas i sin nuvarande utformning.

*Kommentar: Uppmärksammas del av Söderleden (från Lindörondellen till Sjötullsgatan) ligger utanför planområdet. Överlag finns i dagsläget inga planer från kommunens sida på att justera det vägavsnittet. Om det i framtiden planeras någon justering så kommer hänsyn tas till transportflöden till Öhmansterminalen.*

Som tidigare diskuterats och överenskommits i projektet är det viktigt att placeringen av broläget sker så att av myndigheter angivet säkerhetsavstånd till ineliggande fartyg kan upprätthållas. I tidigare kommunikation mellan NHAB, Lantmännen och projektet har gemensamt beslutats om gränslinje för fartygsläge och hamnverksamhet vid Öhmansterminalen.

*Kommentar: Kommunen instämmer. I planförslaget bedöms det område, inom var en bro får anläggas, inte avvika från vad som tidigare är överenskommet. Inom ramen för tillståndsprövningen av bron som vattenverksamhet kommer brons lokalisering, omfattning och utformning redovisas närmare med anledning av närheten till hamnverksamheten vid Öhmansterminalen.*

Eftersom broförbindelsen ligger i direkt anslutning till hamn och farled anser vi det viktigt att utformningen av bro och belysning beaktar eventuella krav från sjöfartsmyndigheter.

*Kommentar: Kommunen tar med sig frågan om brons belysning och dess påverkan på omgivningen och i synnerhet för närbelägen hamnverksamhet och farled. Möjligheten att välja armatur med minimal ljusspridning utanför körbanan bedöms som goda och kommer studeras närmare i detalj under genomförandeskedet. Även bländning bör beaktas, men är oftast ett mindre problem då ljuspunkterna är placerade relativt högt över trafiken under bron, samt har sin huvudsakliga spridningsriktning parallellt med bron.*

### **Farledstrafik och underhåll**

Vi upplever att samrådshandlingarna inte i tillräcklig omfattning beaktar handelssjöfartens trafik till de kommersiella kajerna öster om utredningsområdet, och vi föreslår att detta ska analyseras närmare i en riskanalys.

*Kommentar: Detaljplanen bedöms inte påtagligt skada riksintresset Norrköpings hamn, vilket bland annat har förtydligats i planbeskrivningen kapitel 3.2 Riksintressen.*

NHAB ansvarar för genomförande av underhållsmuddring av farleder, hamnbassänger och längs befintliga kajer öster om broläget. För att sådan underhållsmuddring ska kunna ske tekniskt och kostnadseffektivt vill vi betona att fundament och släntning mellan bron och kajer måste vara utformade rätt, bl.a. för att undvika inläckage i hamnbassängen.

*Kommentar: Målsättningen är att planerade åtgärder inte ska förändra befintlig situation negativt i detta avseende. Inom ramen för tillståndsprövningen av bron*

*och upprustningen av kajer kommer påverka på Norrköping hamns underhållsmuddring öster om planområdet att utredas vidare.*

I och med att NHAB har frånträtt kajområdena innanför det tänkta broläget, så har inte NHAB längre ansvar för att upprätthålla farledsunderhåll i området. Vi vill därför påpeka att kommunen fortsättningsvis ansvarar för rensmuddring innanför bron.

*Kommentar: Noterat.*

### Trafikverket

Trafikverket ser mycket positivt på att Norrköpings kommun bygger en del av den planerade ringleden som skall leda trafiken runt den centrala delen av staden

Trafikverket har Norrköpings hamn som ett utpekat riksintresse och Trafikverket har även utfört en precisering av riksintresset för att tydliggöra både yta och influensområde. Trafikverket önskar att handlingen kompletteras till utställningsskedet med en redovisning av hur det säkerställs att detaljplanen inte innebär negativa konsekvenser för riksintresset.

*Kommentar: Detaljplanen bedöms inte påtagligt skada riksintresset Norrköpings hamn, vilket bland annat givits ett förtydligande i planbeskrivningen kapitel 3.2 Riksintressen.*

Trafikverket önskar även tydliggöra att Trafikverket inte har korridoren för Norrleden utpekad som riksintresse som kommunikationer enligt 3 kap 8§ Miljöbalken och att Norrleden förnärvarande inte är med i den nyligen antagna nationella planen.

*Kommentar: Noterat.*

### Östgötatrafiken

Östgötatrafiken ser positivt på den ökade framkomligheten för kollektivtrafiken i centrum som förbindelsen förväntas medföra. Vi instämmer också med kommunens bedömning gällande kollektivtrafiken.

Information kring befintliga och eventuellt tillkommande hållplatsers placering kopplat till befintligt linjenät och samordning med nytt tillkommande saknas i planförslaget. Vi önskar utifrån det att kommunen upptar dialog i frågan innan planförslagets granskningsversion går ut för yttrande. Vi ser det av vikt att planförslaget redovisar justerade samt tillkommande hållplatslägen.

*Kommentar: Dialog mellan kommunen och Östgötatrafiken är upprättad. Planförslaget har kompletterats med information kring påverkan på befintliga hållplatslägen och planer på nya sådana.*

## Norrköping Airport

Norrköping Airport har inget att invända emot planförslaget under förutsättning att byggnationen och eventuella yttre installationer ej påverkar flygplatsens hinderbegränsade ytor.

*Kommentar: Planförslaget medger ingen bebyggelse eller byggnadsverk som påverkar flygplatsens hinderbegränsade ytor.*

## Sjöfartsverket

Detaljplanen beskriver inte hur en fast eller öppningsbar bro påverkar vilken typ av sjötrafik som kan passera bron. Vid en fast bro med 4,0 meter segelfri höjd blir det omöjligt för segelbåtar och större motorbåtar att passera bron. Detta kan påverka hur människor uppfattar och upplever de bostadsområden som är under byggnation väster om det planerade broläget. Sjöfartens karaktär, det vill säga vilka båtar och fartyg som kan angöra en hamn, har stor betydelse för hur människor upplever en hamn och närheten till havet.

*Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen redogör för påverkan på båttrafik till hamnbassänger väster om ny planerad bro, beroende på vilken brotyp som slutligen anläggs.*

Den belysning som planeras för bron och broanslutningen får ej vara bländande för den sjöfart som bedrivs öster om bron.

*Kommentar: Se tidigare svar till Norrköpings Hamn AB kring belysning.*

## Polismyndigheten

Polismyndigheten har ingen erinran gällande detaljplanen.

*Kommentar: Noterat.*

## Berörda - fastighetsägare och andra

Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

### Synpunktsförfattare 01

Vi har följande synpunkter på planförslaget, Johannisborgsförbindelsen:

- Använd Sjötullskorridoren (befintligt vägområde).
- Mindre trafik som kommer närmare bebyggelse.
- Farligt gods trafikerar inte Ledungs rondellen, där det är nära till hyreshus.
- Förstör mindre av grönområden (rekreation). De används flitigt i dag.
- Vi bor i Oxelbergen, en bit från Ledungs rondellen.

Hur ska det då bli med " trevligare stad " , mindre buller och renare luft. Luftkvaliteten.

*Kommentar: Huvudsyftet med Johannisborgsförbindelsen är att avlasta centrala delar av Norrköping från trafik som har start- och målpunkt utanför staden. Detaljplanen bedöms bidra till detta huvudsyfte.*

*Under planarbetet har olika möjliga alternativ till placering av den nya vägen studerats, med särskilt fokus på området mellan Lindörondellen fram till broförbindelsen över Motala ström. Ett alternativ till placering har varit Sjtöullskorridoren, det vill säga Söderleden - Sjtöullsgatan. Ett annat alternativ som studerats har varit Lindökorridoren, det vill säga Lindövägen – Surgatan. Ytterligare variationer av dessa vägkorridorer har också utretts.*

*Samhällsplaneringsnämnden beslutade den 15 mars 2022, § 51, att justera planområdets gräns för att motsvara den vägkorridor som kallas Lindökorridoren. Beslutet grundar sig i den utvärdering av för- och nackdelar som Samhällsbyggnadskontoret sammanställt för tre olika vägkorridorer, däribland Sjtöullskorridoren (befintligt vägområdet). Slutsatsen av utvärderingen visade att Lindökorridoren är det alternativ med flest fördelar i fråga om kommunala investeringskostnader, tidplan och behov av markanspråk och intrång på privatägda fastigheter. I övrigt visar utvärderingen att de studerade alternativen inte uppvisar väsentliga skillnader jämfört med varandra.*

*Genomförda utredningar med den valda vägsträckan, Lindökorridoren, visar att det i fråga om buller, luftkvalitet och farligt gods inte krävs några särskilda åtgärder genom detaljplanen med hänsyn till bostadsområden i Oxelbergen.*

## Synpunktsförfattare 02

Det framgår inte särskilt tydligt av planbeskrivningen hur cykelbanor ska utformas i anslutning till den nya vägen. Det nämns endast att det kan ske planskilt med tunnlar under vägen. Det är viktigt att korsningspunkterna utformas på ett bra sätt som medger både hög säkerhet och framkomlighet. Enligt illustrationskartan ser det ut som att cykelbanan ska passera den nya Ledungsrondden på norra sidan via flera tunnlar i en snäv kurva. En sådan lösning är inte säker då sikten blir skyddad. Jag föreslår att Ledungsrondden utformas på ett sådant sätt som är vanligt förekommande i Linköping där cykelbanorna passerar under rondellen inne i dess mitt där en öppen korsning finns [hänvisning till bilder i inskickat samrådsyttrande]. Då kan cykelvägen ges en genare dragning som ger bättre framkomlighet och ger bättre sikt.

*Kommentar: Den utformning som studerats under planarbetet har tagit utgångspunkt i de krav, bland annat på säkerhet och framkomlighet, som finns i Trafikverkets regler och råd för vägar och gators utformning (VGU) såväl som Norrköpings kommuns tekniska handbok. Detaljplanen reglerar emellertid inte detaljutformningen av ny gång- och cykelinfrastruktur. Vad som säkerställs i*

*detaljplanen är att ett tillräckligt utrymme finns, för att i genomförandeskedet ordna en utifrån gällande krav tillfredställande utformning. Kommunen noterar synpunktsförfattarens förslag på utformning och tar med sig frågan till senare skede.*

### Synpunktsförfattare 03

På illustrationskartan så är cykelbanorna kring rondellerna (särskilt kring rondellen på Sjötullsgatan) ritade för att följa bilvägen snarare än att vara så gen och rak som möjligt för cykeltrafiken, inom tillgängligt område. Vänligen rita och bygg cykelbanorna så gena och smidiga som möjligt för cykeltrafik, genom att nyttja all tillgänglig yta. Se bifogade skisser som exempel.

Vänligen se till att gc-banorna får den planerade bredden överallt, inte bara på raksträckorna. I planbeskrivningen, avsnitt 4.1, står det om den befintliga gc-banan längs Lindövägen att "Väster som Röda Stugans gata är den totala bredden 4 meter". Men i de skarpa chikanerna vid Ledungsrondellen är bredden för närvarande i verkligheten bitvis så liten som 2,6 meter. Just i kurvor så ökar behovet av bredd för cykel, så där behöver gc-banan istället vara extra bred. Se till att det inte blir samma situation igen, tack.

Bygg gång- och cykelbanorna med samma kvalitet och krav på hållfasthet och jämnhet som körbanorna. Då kan drift- och utryckningsfordon använda dem utan att de blir sönderkörda. De nuvarande gång och cykelbanorna är både ojämna så att det samlas vatten och spruckna.

Hur kommer korsningarna mellan gång- och cykelbana och körbana se ut kring Lindörondellen, Lindövägen och Ledungsrondellen? Kommer de att vara planskilda, cykelöverfart eller något annat?

*Kommentar: Illustrationskartan som medföljer planen har kompletterats och redovisar tydligare vilka utformningsförslag som finns. Detaljplanen reglerar inte detaljutformningen av ny gång- och cykelinfrastruktur. Vad som säkerställs i detaljplanen är att ett tillräckligt utrymme finns, för att i genomförandeskedet ordna en utifrån gällande krav tillfredställande utformning. Kommunen noterar synpunktsförfattarens förslag på utformning och tar med sig frågan till senare skede.*

### Synpunktsförfattare 04

Vi har granskat handlingarna och har följande frågor och synpunkter i rubricerat ärende.

1. Vi är mycket nöjda med samarbetet med kommunen. Lyhördheten kring skapandet av en infart till Amerika 3 från den nya rondellen vid Ledungsrondellen blir viktig för oss. Likaså infarten till Slakthuset 21.

2. Vi ser inte att fastigheten Kraften 10 påverkas alls i förslaget. Om ni har någon annan uppfattning vill vi ha ett samtal om det och utreda ev. konsekvenser.

3. Förslaget påverkar främst våra fastigheter Slakthuset 21, Sylten 4:7 och Amerika 3. Anspråkstagande av mark som i dag används som entré inom Sylten 4:7 och parkeringsyta för Rexel (Selga) skapar en omöjlig situation för vår hyresgäst att bedriva sin rörelse. Vi har, tillsammans med Rexel, pratat om att flytta deras entré till motstående långsida och tillskapa parkeringsyta där. Det medför att vi måste riva ett skärmtak och bygga ett nytt på byggnadens västra gavel. Dessutom skall en del installationer flyttas invändigt m.m. Eventuellt bör även gasdepån som Tools har flyttas. Det är en mindre byggnad. Vi vill ha en bekräftelse på att dessa förändringar bekostas av Norrköpings kommun.

4. Förslaget visar också att en del tomtmark kan komma att tas i anspråk av Kommunen i Sylten 4:7 västra ände. Vi är inte ointresserade av det och kan tänka oss annan mark i anslutning till den nya infarten. Allt för att kunna planera verksamheterna på bästa sätt.

5. Infarten till Slakthuset 21 ser vi inga stora frågor kring. Vi förutsätter, givet att vägen fortsätter till VPK, att den infarten fortfarande kommer att klara större lastbilar (24 m). Om så inte är fallet vill vi ha en dialog kring det.

6. Illustrationsbilden visar en del nya gräsmattor och trädplanteringar vid Röda Stugans gata. Det finns inte med i plankartan. Här vill vi vara med och planera. Vi har all verksamhet knuten till den gatan i dag och vet behoven och känner till våra hyresgäster.

7. Vid Röda Stugans gata finns det irriterade dubbla cykelbanor. Det vänder vi oss emot. Det vill vi ha en fortsatt dialog kring.

*Kommentar:*

1. *Noterat.*
2. *Fastigheten Kraften 10 påverkas inte av detaljplanen.*
3. *Trots att största delen av den nya trafiklösningen går att anlägga på kommunägd fastighet går markanspråket på privatägd fastighet inte helt att undvika. Detaljplanens huvudsyfte, att möjliggöra en utbyggnad av del av ringleden, bedöms kunna uppfyllas utan oproportionerlig skada på enskilda intressen. Kommunen för fortsatt dialog med fastighetsägaren kring ersättningsfrågor.*
4. *Noterat.*
5. *En förutsättning för vägutformningen är att nämnd ny lokalgata ska klara framkomlighet för fordon av storlek 24 meter.*

6. *Illustrationskartan har uppdaterats till granskningsskedet. Delar av Röda Stugans gata, som ligger utanför planområdet, planeras inte att genomgå några förändringar.*
7. *Se svar nr. 6.*

Samhällsbyggnadskontoret

Julia Stenström Karlsson  
enhetschef detaljplanering

Hannes Granath  
planarkitekt