

Samrådsredogörelse

2023-06-19

tillhörande detaljplanen för fastigheterna

Silvret 1 och Silvret 9

inom Ingelsta i Norrköping kommun

SPN 2015/01922 214



GRANSKNINGSHANDLING

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

 norrkoping.se


NORRKÖPING

Hur samrådet har bedrivits

Detaljplanen med tillhörande handlingar har varit på samråd under tiden den 29 november 2019 till och med den 3 februari 2020.

Allmänt samrådsmöte hölls torsdagen den 23 januari 2019, klockan 17.00-19.00 i centrumledningskontoret, Ingelsta Shopping, Koppargatan 20, Norrköping, efter föregående annonsering i lokalpressen.

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

2020-02-03

Kommunala instanser

Samhällsbyggnadskontoret, bygglov

2020-01-24

Samhällsbyggnadskontoret, miljö och hälsa

2020-02-03

Kommunala lantmäterimyndigheten

2019-12-19

Samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur

2020-02-03

Räddningstjänsten Östra Götaland

2020-01-16

Nodra AB

2020-01-29

Norrköpings Airport

2020-01-29

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

E.ON Energidistribution AB

2020-01-30

E.ON Energilösningar AB

2020-02-03

Skanova nätplanering

2019-12-23

Östgötatrafiken

2019-12-20

Trafikverket

2020-01-31

Försvarmakten

2020-01-27

Luftfartsverket

2019-12-01

Berörda - fastighetsägare och andra

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 1	2020-01-27
Synpunktsförfattare 2	2020-03-03

Ändringar som gjorts i detaljplanen:

De huvudsakliga förändringar som skett är:

- Utökning av byggrätt för livsmedelshandel har tagits bort, maximalt tillåts 10 000 kvadratmeter vilket medges i gällande detaljplan och som är fullt nyttjad.
- Byggnadshöjderna regleras konsekvent med högsta totalhöjd. Högsta byggnadshöjd har tagits bort.
- Reglering av totalhöjd på parkeringsgarage på del av Silvret 9 har reviderats från +22 meter till +18 meter.
- Totalhöjd för byggrätt mot Koppargatan tillåter totalhöjd mellan +36 meter till +49 meter (samrådsförslaget tillät +55 meter inom hela området).
- Befintlig handelsfastighet regleras med totalhöjd på +26 meter (samrådsförslaget tillät +39 meter) vilket är byggnadens befintliga höjd.
- Totalhöjden på den mellersta byggrätten regleras till +31 meter (samrådsförslaget tillät +39 meter till +42 meter).
- Totalhöjd för byggrätt mot Stockholmsvägen tillåter totalhöjd mellan +60 meter till +31 meter (samrådsförslaget tillät +60 meter till +42 meter)
- Bestämmelse n₃ - Får inte hårdgöras, har lagts till.
- Tillfartsväg via Titanrondell har förtydligt befintligt servitut och prickmark har lagts till.
- Egenskapsgräns vid tallungen har justerats med hänsyn till befintliga träd.
- Korsmark har reviderats.
- In- och utfartsförbud har lagts till.
- Reglering av minsta jorddjup för vegetationsbeklätt tak har tagits bort.
- Infart från Stockholmsvägen illustreras.

- En kompletterande trafikanalys har tagits fram för ny infart.
- En kompletterande dagvattenutredning har tagits fram som utreder dagvattenlösningar, rening och fördröjning i ett helhetsgrepp.
- En solstudie har tagits fram.

Utöver redovisat har mindre redaktionella ändringar gjorts.

Ändringar som gjorts i tillhörande planhandlingar:

De huvudsakliga förändringar som skett är:

Planbeskrivning

- Avsnitt Sammanfattning: Förtydligande av detaljplanens syfte gällande förbereda för ny infart från Stockholmsvägen och bevarandet av tallungen som helhet. Bedömning kring betydande miljöpåverkan och detaljplanens förfarande har lagts till i stycket.
- Avsnitt 1.2. Om detaljplaner. Förtydligande att planarbetet startades med att upprätta ett program.
- Avsnitt 3.2. Riksintressen. Information om riksintressen och koppling till miljöbalken och förtydliga att planområdet omfattas av riksintresse för kommunikationer (flygtrafik).
- Avsnitt 4.2. Bebyggelseområden. Förtydligande gällande att ny bebyggelse ska följa riktlinjer för gestaltning enligt dokumentet Arkitekturstaden Norrköping.
- Avsnitt 4.3. Mark och natur. Solstudie redovisas. Kompletterande beskrivning av tallungens grönområdeskoppling via bevarande och grön korridor.
- Avsnitt 4.4. Gatunät, trafik och parkering. Kompletterande trafikanalys redovisas. Förtydligande gällande väghållare för Stockholmsvägen, information om befintlig informationsficka samt förutsättningar för befintlig kollektivtrafik.
- Avsnitt 4.5. Störningar, hälsa och säkerhet. Förtydligande gällande buller. Tillägg av rubrik trygghet och säkerhet med information om skyddsrum.
- Avsnitt 4.6. Teknisk försörjning. Teknisk dagvattenutredning redovisas med fokus på dagvattenlösningar, fördröjning och rening.

- Avsnitt 5. Genomförande av detaljplanen. Reviderats i sin helhet.
- Avsnitt 6. Genomförandets konsekvenser. Reviderats i sin helhet.

Utöver redovisat har mindre redaktionella ändringar gjorts.

Sammandrag av inkomna synpunkter

Länsstyrelsen

Ingripandegrunder enligt 11 kapitlet PBL

Följande synpunkter har koppling till de ingripandegrunder som Länsstyrelsen har att bevaka i sin tillsyn över antagna detaljplaner enligt 11 kap 10 § plan- och bygglagen.

Riksintresse

Planområdet omfattas av riksintresse för totalförsvaret, Malmens flygplats MSA-område 1. Inom MSA-området behöver flygets intressen beaktas vid uppförande av höga objekt. Inom sammanhållen bebyggelse definieras alla objekt som har en totalhöjd som är högre än 45 meter (över marknivån) som höga objekt.

Detaljplaner som medger byggnader och objekt med en totalhöjd på 45 meter ska remitteras till Försvarsmakten. Planförslaget möjliggör för att delar av bebyggelsen kan få en totalhöjd på 47 meter över nuvarande marknivå.

Försvarsmakten har i remissvar meddelat att man inte har några synpunkter på planförslaget.

Kommentar: Synpunkt noterad.

Miljö kvalitetsnormer

Vatten

Av handlingarna framgår att plangenomförandet kommer att resultera i ett oförändrat flöde av dagvatten från Silvret 1 men ett ökat flöde från Silvret 9. Det framgår även att möjligheterna till infiltration av dagvatten inom fastigheten bedöms som begränsade. Således krävs fördröjnings- samt reningsåtgärder inom fastigheten innan anslutning till det kommunala dagvattennätet.

Primär recipient för dagvattnet från området är Skärlötaån medan den sekundära recipienten är Loddbyviken. Vattnet i den sistnämnda har statusklassningen otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status.

Planbeskrivningen ger exempel på de prioriterade ämnen som bör renas för att ej riskera att miljö kvalitetsnormen för Loddbyviken inte kommer att kunna uppnås. Flöden har beräknats för olika mängder årsnederbörd vilket länsstyrelsen ser som positivt.

Ett dokument har upprättats som syftar till att visa på möjligheter för rening och fördröjning som finns inom kvartersmark och är tänkt att ligga till grund för mer omfattande utredning och projektering av åtgärder i ett senare skede har upprättats. Reningen från planområdet föreslås lösas storskaligt och att reningen av dagvattnet sker innan utsläpp till den primära recipienten. Länsstyrelsen ser detta som en lämplig inriktning och påpekar att de krav som behöver ställas på utförandet av markanläggningar till skydd mot olämpliga dagvattenutsläpp ska regleras med bestämmelser i planen. Hur nödvändiga dagvattenåtgärder som ligger utanför planområdet ska säkerställas behöver också förtydligas i kommande granskningskede.

Kommentar: Efter samrådet har en kompletterande teknisk dagvattenutredning tagits fram vars syfte är att klargöra hur dagvattnet ska hanteras inom planområdet och hur fördröjning och rening ska ske innan det når det kommunala dagvattennätet samt hur åtgärder utanför planområdet ska säkerställas. Underlag från dagvattenutredningen har bearbetats in i granskningshandlingarna. Plankartan säkerställer minsta grönyta (utöver talldungen) inom planområdet vilket är positivt för dagvattenhantering. Bedömningen är att dagvattenfrågan har hanterats på ett godtagbart sätt.

Luft

För att bedöma haltnivåerna inom Ingelsta har spridningsberäkningar utförts. Beräkningarna har genomförts med modellsystemet SIMAIR som är ett webbaserat verktyg för beräkning av luftkvalitet i svenska tätorter och redovisas i en utredning. Av luftkvalitetsutredningen framgår att samtliga miljökvalitetsnormer innehålls och att luftmiljön avseende partikelhalter (PM10 och PM2,5) och NO2 bedöms vara acceptabel för fortsatt exploatering och utökad handel.

Länsstyrelsen har därför inga erinringar mot planen vad avser miljökvalitetsnormer för luft.

Kommentar: Synpunkt noterad.

Hälsa och säkerhet

Trafiksäkerhet

Av programmet såväl som annat underlag framgår att det idag finns betydande svårigheter med trafikföringen i området och att ett flertal åtgärder behöver utföras för att förbättra situationen vad gäller att minska köbildning samt förbättra framkomligheten för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Dessa åtgärder ingår dock inte som en del i genomförandet av nu föreslagen detaljplan utan ska, såvitt Länsstyrelsen förstår, utföras vid senare tillfälle. Länsstyrelsen ser denna planeringsinriktning som mycket otillfredsställande och anser att de planerade trafikåtgärderna i första hand ska utföras i samband med genomförandet av nu aktuell detaljplan. Om så inte kan ske anser Länsstyrelsen att en fördjupad utredning måste göras av de eventuella ökade trafiksäkerhetsrisker som uppstår till följd av planen med scenariot att de planerade trafikförändringarna skjuts på

framtiden eller inte alls blir av. I en sådan fördjupad utredning bör de oskyddade trafikanternas situation särskilt uppmärksammas, liksom risken för att trafiksäkerheten äventyras på omgivande vägar på grund av den åtgärd (utanför planområdet) som skisseras för inmatning av trafik från Stockholmsvägen till Silvret 1.

Kommentar: Efter godkännande av programmet samt efter detaljplanens samråd har en trafiksimulering utförts av Norrköpings kommun som visade på trafikproblem. Med anledning av detta beslutade samhällsplaneringsnämnden den 14 september 2021 att livsmedelshandel inom planområdet inte kan utökas jämfört med idag gällande detaljplan. Därmed har utökad livsmedelshandel tagits bort i granskningsförslaget.

Efter samrådet har en kompletterande trafikanalys tagits fram avseende möjliggörandet av ny tillfart till planområdet via Stockholmsvägen. Ny föreslagen trafiklösning påvisar inga negativa konsekvenser på trafiken inom planområdet eller på Stockholmsvägen. Trafikverket har haft dialog med kommunen och fastighetsägare vid framtagande av trafikutredningen. Underlaget från trafikanalysen har bearbetats in i planbeskrivningen.

Detaljplaneenheten bedömer att föreslagen trafiklösning samt befintlig infrastruktur för kollektivtrafik med anslutande gång och cykelvägar från busshållplatser till planområdet är godtagbar.

Riskaspekter

Mot bakgrund av byggnadernas storlek är det viktigt att räddningstjänstens synpunkter angående dess förmåga, tillgänglighet till byggnader och om utrymning, i händelse av till exempel brand, beaktas. Även det byggtekniska brandskyddet är viktigt att beakta.

Kommentar: Räddningstjänsten har under samrådstiden yttrat sig avseende detaljplaneförslaget och meddelat att de inte har några synpunkter.

Allmänt och rådgivande

Klimatpåverkan

Detaljplanen innebär ökad trafikstring och ökade klimatutsläpp. I planprogrammet redovisas förslag hur handeln i Ingelsta ska kunna utvecklas utan betydande ökning av biltrafiken genom nya lösningar för hållbart resande där kollektivtrafik och cykling ges bättre förutsättningar i området. Utifrån målet att begränsa klimatutsläppen är det mycket viktigt att de planerade åtgärderna för att stödja ett hållbart resande i Ingelsta kommer till utförande så snart som möjligt, helst i samband med nu aktuell detaljplan.

Kommentar: Reviderat planförslag möjliggör inte utökad livsmedelshandel för att inte påverka trafiksituationen i Ingelsta ytterligare. Bedömningen är att utökad byggrätt i aktuell detaljplan inte påverkar trafiktillförseln utifrån befintliga förutsättningar. Ny trafiklösning påvisar inte negativa konsekvenser på Stockholmsvägen och viss förbättring på belastningen på Koppargatan kan

påvisas. Utöver bilparkering ska detaljplanen tillskapa 500 cykelparkeringar enligt kommunens parkeringsriktlinjer. Bedömningen är att befintlig infrastruktur för kollektivtrafik och anslutande gång och cykelvägar från busshållplatser till planområdet är godtagbar.

Klimatanpassning

Inga kända lågpunkter i planområdet bortsett från mindre vattenansamlingar på markparkeringen samt grönytan. Kommunen har tagit höjd för framtida klimatförändringar genom att utgå ifrån 100-årsregn med klimatfaktor.

Länsstyrelsen delar kommunens slutsats att det kan vara lämpligt att uppdatera skyfallskarteringen med planerad höjdsättning samt exploateringsgrad för planområdet. Detta för att säkra planerad bebyggelse inom planområdet mot översvämningar vid skyfall samt säkerställa att planerad byggnation inte medför försämrade förutsättningar för områden nedströms.

Kommentar: Befintliga lågpunkter inom planområdet byggs bort med aktuellt planförslag. För att förbättra möjlighet att hantera vattensamlingar finns bestämmelse som reglerar att minsta andel grönyta (utöver tallungen) inom planområdet är 4 500 kvadratmeter. Med hänsyn till lågpunkt har bestämmelse n₃ lagts till i planområdets norra del som reglerar att viss mark inte får hårdgöras. Bedömning är att planförslaget hanterar skyfall på ett godtagbart sätt.

Luftmiljö

Länsstyrelsen noterar att miljö kvalitetsmålet för partiklar PM10 överskrids både idag och i ett längre perspektiv. Detsamma gäller även för 90-percentilen gällande dygn.

Länsstyrelsen vill här påpeka att miljö kvalitetsnormerna anger en högsta acceptabel föroreningsnivå till skydd för människors hälsa och miljön. Flera luftföroreningar har dock skadeverkan även under nivån för miljö kvalitetsnormerna och det kan därför finnas anledning att ha en högre ambition än vad som följer av dem.

Miljö kvalitetsmålen preciseringar har betydelse som vägledning vid planering och beslut och det bör därför eftersträvas att halterna hålls så låga som möjligt och att sträva efter att inte bara nå miljö kvalitetsnormerna, utan även miljö kvalitetsmålen.

Mot bakgrund av ovanstående förordar Länsstyrelsen att uppföljande mätningar/beräkningar genomförs när planen tagits i anspråk.

Kommentar: Synpunkt noterad.

Naturvård

Kommunen konstaterar att tallungen har naturvärden och utgör en viktig grön lunga i området och därför är stor betydelse att bevara och utveckla. Det är bra att

träden förses med skyddsbestämmelser. Kommunen skriver även att det är viktigt att backen bevaras i huvudsak solbelyst, både för tall och ek och att den inte bör skuggas ut av höga byggnader. Planen är dock utformad så att det är just söder om talldungen (varifrån den viktigaste solinstrålningen kommer) som de högsta byggnaderna kommer att placeras enligt förslagen detaljplan. Länsstyrelsen anser att kommunen närmare behöver studera hur beskuggningen kan komma att påverka naturvärdena och vid behov anpassa detaljplanen därefter.

Vidare anser Länsstyrelsen det negativt ur ett allmänekologiskt perspektiv att detaljplanen inte på ett tydligare sätt pekar ut ytor för att möjliggöra den gröna korridor i öst-västlig riktning genom kvarteret Silvret som beskrivs inom planprogrammet för Ingelsta. Länsstyrelsen anser att detaljplanen bör omarbetas så att planprogrammet i denna del kan efterlevas.

Kommentar: Planförslaget säkerställer bevarandet av talldungen genom skyddsbestämmelser i plankartan. Byggrättens utformning genom nedtrappning från högsta punkt som placeras längst bort från dungen och blir lägre närmare dungen är positivt för att minska skuggpåverkan. En solstudie har tagits fram efter samrådet och underlaget redovisas i planbeskrivningens granskningshandling. Övergripande bedömning är att skuggningen är acceptabel och att aktuellt planförslag är mer gynnsamt än tidigare förslag (samråd). Ett fåtal enskilda träd påverkas under året men planförslaget påverkar inte dungen som helhet vilket går i linje med detaljplanens syfte.

Placering av byggrätt har reviderats i plankartan (granskning) där hänsyn har tagits för att bibehålla en grön korridor genom planområdet via befintliga trädplanteringar. Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande gällande hur gröna värden ska stärkas i relation till programmet. Programmet är vägledande och inte bindande. Dungen bedöms ha svag grönområdeskoppling eftersom det är få ekar i området, därmed avser kommunen att det är fördelaktigt att skapa en hållbar grönområdeskoppling längre norrut, norr om planområdets i programmets nordligaste del. Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang om naturvärden och underlag från framtagna skuggstudie.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att genomförande av planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

Kommentar: Synpunkt noterad.

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

Arkeologi

Det finns inga kända fornlämningar inom det aktuella området. Det finns en del av området som skulle kunna vara intressant ur fornlämnings synpunkt, det nordöstrahörnet där det idag finns en trädunge. Denna ska dock kvarligga och på

kartan anges n1-4. Länsstyrelsens kulturmiljöenhet har inget att erinra emot arbetsföretaget ur fornlämnings synpunkt. Länsstyrelsen vill dock påminna om att skulle fornlämningar trots allt påträffas i samband med arbetet måste arbetet omedelbart stoppas och anmälan göras till Länsstyrelsen.

Kommentar: Synpunkt noterad.

Natura 2000

Det är inte uppenbart att detaljplanen får en negativ påverkan på Norrköpings eklandskap som till stora delar är utpekade som Natura 2000. Detta eftersom naturmiljön inom den främst utgörs av en tallmiljö. Men eftersom ingen natur- eller parkmark pekas ut inom planen läggs i praktiken ansvaret på de gröna miljöerna över på de privata markägarna. På så vis minskas kommunens möjlighet att kunna påverka hur marken används för att bilda det nät av grön infrastruktur som behövs för en långsiktig funktionalitet i eklandskapet. Länsstyrelsen påpekar att de övergripande trafikförbättringsåtgärder som planeras utanför planområdet kan innebära en större påverkan på ekmiljöer som är viktiga för Natura 2000-områdets bevarandestatus. Det är viktigt att denna eventuella påverkan utreds så snart som möjligt.

Kommentar: Ny trafiklösning föreslår infart till planområdet längre söderut än samrådsförslag och samverkar nu med befintlig påfart på Stockholmsvägen. Den nya trafiklösningen minskar negativ påverkan på talldungen i jämförelse med samrådsförslaget. Planbeskrivningen har kompletterats med underlag på ny trafiklösning och vilka träd som påverkas. Bedömningen är att påverkan är marginell då talldungen utbredning är densamma som idag och skyddas genom skyddsbestämmelse i plankartan för att säkerställa dess värden. Kommunen har inte avsikt att förvärva talldungen, aktuellt planförslag föreslår att dungen ska vara i privat ägo. Planbeskrivningen har förtydligats gällande område som bedöms vara mest lämplig för en hållbar utveckling och förstärkning av grön infrastruktur som ska hålla över tid.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att genomförande av planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

Kommentar: Synpunkt noterad.

Kommunala instanser

Samhällsbyggnadskontoret, bygglov

Inom traddungen i nordöstra delen av planområdet finns ett antal träd som omfattas av egenskaps bestämmelse n¹, n² och n³ samt utökad lovplikt för fällning av träd och som samtidigt omfattas och påverkas av den framtida trafiklösning mot Stockholmsvägen som redovisas på sid 27 i planbeskrivningen. Om träden i framtiden behöver fällas för att möjliggöra utfart så skapar det problem i och med att det dels krävs marklov för fällning av träd av en viss storlek

och dels att träd av samma storlek bara får fällas om de är sjuka eller utgör en säkerhetsrisk. Fällning av träd skulle därför prövas som en avvikelser från detaljplanens bestämmelser. Ett sätt att undvika detta är att justera gränsen så att de berörda träden hamnar utanför egenskapsgränsen.

Den byggrätt som finns mot trädningen på den korsprickade marken kan vara väl snålt tilltagen. Då syftet med begränsningen av ytan är att behålla en öppenhet mot trädningen och förhindra att hela ytan bebyggs kan man istället reglera placeringen av byggnaderna alternativt begränsa ytan till del eller procent av egenskapsområdet.

Kommentar: Efter samrådet har planförslaget reviderats. Ny trafiklösning föreslår att infart samordnas i samma läge som befintlig påfart på Stockholmsvägen. Ny trafiklösning innebär ingen konflikt med träden i tallungen som omfattas av skyddsbestämmelser. Egenskapsgränsen har justerats så att skyddsbestämmelser för träd inte blir motstridiga ny trafiklösning. Korsmarken har justerats och utgör ett mindre område i jämförelse med samrådsförslaget. Inom korsmarken regleras mindre byggrätt om största byggnadsarea på 10 kvadratmeter för att möjliggöra exempelvis kiosk. Att tillåta mindre komplementbyggnad bedöms inte påverka öppenheten mot tallungen.

Samhällsbyggnadskontoret, miljö och hälsa

I planbeskrivningen framgår att stora ytor och anläggningar behöver avsättas för att hantera dagvatten i planområdet. Ytor och/eller bestämmelser bör tillföras plankartan så att det tydliggörs att ytor behöver avsättas för detta inom mark med annan beskriven användning (t.ex. parkering, CHK) så att dagvattenhantering inom dessa områden säkras.

Det framgår inte vilken kapacitet avseende rening och fördröjning de schematiskt redovisade lösningarna i planbeskrivningen har. Det går därmed inte att ta ställning till om dessa är tillräckliga. Finns rådighet över de utpekade markområdena vid Stockholmsvägen så att dessa kan nyttjas för dagvattenanläggningar eller att släppa vatten till?

De nya dagvattenanläggningarna kommer att behöva ha en renande funktion och ska därför anmälas till tillsynsmyndigheten för kontroll av funktion och kapacitet avseende rening.

I planbeskrivningen anges att Nodra AB ska anlägga en storskalig dagvattenlösning för dagvatten från planområdet. Den refererade handlingen från Nodra AB lyfter flertalet olika sätt att lösa dagvattenhantering på men innehåller inga åtaganden varför det blir otydligt vilken hantering som kommer ske av dagvatten från planområdet då ingen lösning har beslutats.

I delområde A föreslås ett underjordiskt magasin. Som regel är det mer fördelaktigt med öppna lösningar (underhåll, bräddning, övervakning etc.). Om en underjordisk lösning ändå ska väljas behöver den utformas så att den enkelt kan observeras och underhållas.

Delområde C. Vi ser användningen av gräsbeklädda tak på nya delar av byggnaden som positiv för att minska mängden dagvatten som behöver avledas.

Planområdet omfattar hela den befintliga byggnaden. För de södra delarna av byggnaden (söder om delområde c) saknas en beskrivning för hur dagvattnet avses hanteras.

Kommentar: En kompletterande teknisk dagvattenutredning har efter samrådet tagits fram av Nodra AB vars syfte är att klargöra hur dagvattnet ska hanteras inom planområdet och hur fördröjning och rening ska ske innan det når det kommunala dagvattennätet samt hur åtgärder utanför planområdet ska säkerställas. Underlag från utredningen har bearbetats in i granskningshandlingarna. Bedömningen är att öppna fördröjningsdammar inte går att kräva då planområdet redan idag består till största delen av hårdgjord yta. Planbestämmelser som säkerställer minst 4 500 kvadratmeter grönyta (utöver tallungen) inom planområdet är positivt för dagvattenhanteringen.

Kommunala lantmäterimyndigheten

Under 6.2, Fastighetsrättsliga konsekvenser, Ledningsrätt och servitut för ledningar anges att ledningarna säkerställs med u-område på plankartan. Detta går att göra för de ledningar som är belägna med ledningsrätt men inte för de ledningar som är förlagda med avtalsservitut eftersom dessa rättigheter inte är preciserade till sitt läge utan gäller inom hela fastigheten.

Förslaget är därför att meningen om u-område kompletteras enligt följande: Ledningarna som är förlagda med ledningsrätt säkerställs med u-område på plankartan.

Kommentar: Planbeskrivningen har reviderats enligt förslag.

Samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur

Trafik

På sidan 18, stycke 3 står följande: Det pågår planering för en ny anslutning till Stockholmsvägen vilket i framtiden underlättar trafikföringen ytterligare. Dialog förs mellan Trafikverket och Norrköpings kommun om var denna nya anslutning ska förläggas. Denna text måste antingen redigeras och förtydliga att möjligheten för en sådan anslutning undersöks, eller strykas helt. Att planering pågår stämmer inte.

På sidan 41, 6.4 Sociala konsekvenser, står följande: Med utbyggnad av gång-och cykelförbindelser som länkar till andra orter och stadsdelar inom kommunen förbättras tillgängligheten för fler. Ska detta ses som en generellt gällande text eller är den specifik för den här planen? Eftersom det inte planeras några nya cykelförbindelser blir den missvisande.

Angående texten under Gatunät på sidan 27 vill vi göra vissa förtydliganden. Det stämmer att det pågått dialog mellan fastighetsägaren och kommunen under en

längre tid gällande en ny anslutning mellan Silvret 1 och Stockholmsvägen. En ny anslutning från Stockholmsvägen kan vara lämplig med tanke på den idag stundvis höga belastningen, men exakt var den kan placeras är inte utrett. Stockholmsvägen har idag motorvägskaraktär med två körfält i vardera riktningen och hastighetsgräns 90 km/h. Väg 51 och dess ramper är statliga, medan Stockholmsvägen till största del är kommunal. I södergående körriktning sträcker sig det statliga väghållaransvaret till knappt 200 meter norr om Silvret 1. Vid ny- och ombyggnation av gator och vägar är Vägar och gators utformning (VGU) obligatoriskt att följa för statligt vägnät och för kommuner är dokumentet vägledande, men i Norrköping finns beslut på tjänstemannanivå att vi ska följa VGU.

Fastighetsägarnas placering av den föreslagna avfarten mot Silvret 1 hamnar för nära påfartsrampen från väg 51 enligt VGU. Om hastighetsgränsen sänks till 80 km/h gäller följande enligt VGU. Påfartens observationssträcka, det vill säga sträckan med spärrfält och heldragen linje längs Stockholmsvägen, ska vara minst 100 meter. Additionsfält kräver ytterligare minst 300 meter, utifrån kraven för trafikplatsavstånd tätort VR80, trånga lägen. En ny avfart kräver sedan minst ca 50 meter i inledningssträcka. Detta ger ett minsta avstånd på ca 450 meter mellan påfallsrampen från väg 51 till en eventuell avfart mot Silvret 1. Den föreslagna lösningen ligger på ca 300 meter. För att förslaget ska kunna fungera krävs att inbromsning har skett innan infociklan vilket kan innebära krav på ännu längre avstånd. Föreslagen lösning inkräktar på funktionen i det statliga vägnätet, för vilket VGU är ett tvingande regelverk.

Planen omöjliggör ingen ny anslutning, men vidare utredning krävs. En förutsättning för att få till anslutningen är att avståndet mellan på- och avfartsrampen följer VGU, annars riskerar vi att få höga hastigheter på avfarten, och det i kombination med trafikflödena som ska vävas samman skapar en miljö som inte är trafiksäker. På sikt finns planer på en förlängd väg 51, den så kallade Händelöleden. I samband med en sådan kommer trafikplatsen vid väg 51 att ses över och möjligheten att skapa en ny anslutning kan då öka. För att kunna bygga en ny anslutning från Stockholmsvägen till Silvret I innan Händelöleden är på plats krävs en utredning om möjliga lösningar vid trafikplatsen. Ett alternativ som måste studeras närmare är om påfartsrampen från väg 51 kan kortas för att uppnå tillräckligt avstånd för ett additionsfält längs Stockholmsvägen. En sådan utredning bör ske inom arbetet för detaljplanen och både kommunen och Trafikverket måste delta.

Kommentar: Förtydligande om cykelförbindelser har gjorts i planbeskrivningen under rubriken sociala konsekvenser. Enligt parkeringsnormen ska 500 stycken cykelplatser tillförskaffas inom planområdet vilket är positivt för att bidra till att förändra resmönster.

Efter samrådet har trafiklösningen utretts vidare med förslag på tillfart till planområdet från Stockholmsvägen via en trafikanalys. Ny föreslagen trafiklösning påvisar inga negativa konsekvenser på trafiken inom planområdet

eller på Stockholmsvägen. Viss avvikelse från VGU behövs dock. Underlaget från analysen har bearbetats in i planbeskrivningen. Bedömning är att föreslagen trafiklösning är godtagbar med betoning på att en detaljerad projektering kommer krävas inför genomförandet för att säkerställa att utformning på kvartermark inte innebär negativa konsekvenser på Stockholmsvägen. Dialog med Trafikverket har förts kontinuerligt under framtagandet av trafikanalysen.

Naturvård

Bland planens syften lyfts fram "bevarande av befintliga naturvärden i form av talldungen". Detta är vilseledande eftersom talldungen, vilken i gällande plan i sin helhet är planlagd som NATUR, nu naggas i kanten av möjlig exploatering, inklusive eventuell ny infart samt dagvattendike eller dagvattenledning och eventuella fördröjningsdammar.

Dessutom möjliggör planen höga byggnader i söder samt ett parkeringshus i väster nära inpå talldungen som kommer att skugga ut denna under stora delar av dagarna, vilket kommer att missgynna dess naturvärden. Detta stämmer illa med den vision som lades fram i inledningen av planarbetet.

Det behöver tas fram en ny solstudie som visar vilken grad av beskuggning planens maximala utbyggnad innebär för talldungen, för att kunna bedöma konsekvenserna för naturvärdena. Beskrivning av konsekvenserna för talldungen är för övrigt knappt nämnda i planbeskrivningen i nuläget och bör kompletteras. Exploatören bör eventuellt också söka samråd med Länsstyrelsen för intrång i detta gamla trädbestand. Denna fråga bör i så fall hanteras innan planens antagande eftersom eventuella begränsningar i nyttjandet av tallbacken som Länsstyrelsen eventuellt kan komma besluta om annars kan omöjliggöra delar av planens genomförande. Frågan om Länsstyrelsens inställning till intrånget i tallbeståndet och därmed även behovet av samråd i frågan kan antas klarna framöver genom Länsstyrelsens yttrande i samrådet.

Ett viktigt skäl till att talldungen föreslås planläggas som kvartermark, istället för som tidigare NATUR, är att det är olämpligt att kommunen har allmänplatsmark som ligger som en "ö", omgiven av kvartermark. Om det efter samrådet visar sig att den nya infarten från Stockholmsvägen inte ska möjliggöras i planen uppstår inte denna "ö-bildning" och då bör marken istället på samma sätt som tidigare planläggas som NATUR, vilken ska övertas och förvaltas av kommunen.

Planen anger att "utöver talldungen ska planområdet bestå av minst 4500 kvadratmeter grönyta med växtlighet i form av tallar och/eller nya planteringar av gräs, buskar och träd", samt att denna plantering kan ske på bjälklag. Det är oklart vad som avses med "talldungen" och "tallar" i den här formuleringen. Det bör förtydligas huruvida de delar av den nuvarande talldungen som i samrådsförslaget inte omfattas av n-bestämmelser kan räknas in i denna yta.

Planeringen av en sådan plantering bör förhålla sig till att i möjligaste mån försöka bidra till den övergripande grönstruktur som anges i plan-programmet för Ingelsta, vad avser placering och växtval. Det kan också vara en fördel att tydligt

lyfta fram dessa planteringar som kompensations-åtgärder för förlust av gröna ytor och värden. Det bästa, för långsiktigt upprätthållande av sådan grönyta, vore om planteringarna kunde förtydligas i plankartan.

Kommentar: Efter samrådet har syftet förtydligats gällande att talldungen ska bevaras som helhet. Egenskapsgränsen för dungen har justerats för med hänsyn till ny föreslagen trafiklösning (som till skillnad från samrådsförslaget inte påverkar träd i östra delen) samt befintliga träd för att säkerställa att dungen som helhet inte påverkas negativt. Detaljplanen möjliggör parkering under jord vilket är positivt avseende skuggpåverkan. Korsmarken har justerats och utgör ett mindre område i jämförelse med samrådsförslaget. Inom korsmarken regleras mindre byggrätt om största byggnadsarea på 10 kvadratmeter för att möjliggöra exempelvis kiosk. Att tillåta mindre komplementbyggnad bedöms inte påverka öppenheten mot talldungen.

Efter samrådet har en solstudie tagits fram. Underlaget har bearbetats in i planbeskrivningen. Bedömningen är att skuggpåverkan inte blir lika påtaglig med reviderat planförslag som tillåter lägre totalhöj i jämförelse med samrådsförslaget. Bedömningen är att skuggningen är marginell och endast påverkar ett fåtal enskilda träd under året och därmed inte påverkar dungen som helhet.

Bestämmelse om minsta grönyta har förtydligats i plankartan avseende att tallar i dungen som omfattas av skyddsbestämmelser inte inkluderas i beräkningen av minsta grönyta. Detaljplanen är flexibel avseende vart grönyta ska tillskapas. Det är fastighetsägarens ansvar att utse lämpligt område. Reviderat planförslag har anpassat byggrätten till att bibehålla befintliga trädplanteringar för att skapa en grön korridor genom planområdet, i enlighet med programmet, och grön koppling till talldungen. Förtydligande om gröna värden och gröna korridorer har gjorts i planbeskrivningen.

Dagvatten

Under kapitel 4.6 Översvämningar beskrivs vilka risker som finns för översvämningar. Detta stycke behöver ses över och det vore lämpligt att dela upp det i risker för översvämningar från hav, vattendrag och sjöar samt för regn.

Angående risk från hav, vattendrag och sjöar så är riskerna väldigt små. Planen ligger på mellan + 12 och + 14 meter. Det närmaste vattendraget är Skärlötaån som ligger på + 3 meter. Även om havet är högt och Skärlötaån går full kommer det inte påverka möjligheten att avleda dagvatten från planområdet.

Angående översvämning för regn så finns det två områden på den befintliga byggnaden som kan riskera att översvämmas vid ett 100-års regn. När en ny detaljplan antas ska risker för översvämning studeras och förslag på åtgärder för att minska eventuella risker presenteras. I figur 1 beskrivs två ställen där befintlig byggnad riskerar att översvämmas. Detta kan motverkas genom att skapa andra lågpunkter i området eller någon form av avledning av lågpunkterna. Åtgärder kan säkras genom att lägga till en planbestämmelse/ upplysning som säger " Skyddsåtgärder krävs mot översvämning vid extrema regn, se planbeskrivning 4.6

Översvämning". Titta gärna på hur detta har hanterats i detaljplanen för Oxelbergen 1:2.

För att minska flödet från området vore det även lämpligt att lägga in en bestämmelse på en viss andel hårdgjord yta samt att lägga till att marklov krävs för hårdgörning.

Kommentar: Efter samrådet har en kompletterande dagvattenutredning tagits fram av Nodra AB. Planbeskrivningen har kompletterats med underlag under stycke Teknisk försörjning. Stycket om översvämningar har reviderats i planbeskrivningen vilken tar höjd för hav, vattendrag och sjöar. Plankartan innehåller bestämmelser avseende minsta andel grönyta (utöver talldungen) vilket är positivt för dagvattenhantering.

Reviderat planförslag har anpassat placering av byggrätt för att bibehålla befintliga trädplanteringar för att skapa en grön korridor genom planområdet. Planbeskrivningen har kompletterats med redovision av gröna värden under avsnitt 4.3 Mark och natur.

Landskap

Landskap ser positivt på att n-och marklovsbestämmelserna införs i detaljplanen. Talldungen har förutom naturvärden också en viktig betydelse som landmärke och blickfång i ett i övrigt hårdgjort område.

I planbeskrivningen står att "Det är dock viktigt, både för tall och ek, att backen bevaras i huvudsak solbelyst. Det vill säga den bör inte skuggas av höga byggnader." Samtidigt tillåts högsta totalhöjder på 52-60 meter direkt söder om talldungen. Genomförda solstudier visar att planerade byggnader skuggar tallarna mitt på dagen vilket behöver studeras vidare i kommande planarbete. Planens maximala utbyggnad bör också redovisas i solstudien och dessa tas med i planbeskrivningen.

Kommentar: En solstudie har tagits fram efter samrådet. Planbeskrivningen har kompletterats med underlag från studien under avsnitt 4.3 Mark och natur. Reviderat planförslag ger mindre skuggpåverkan i jämförelse med samrådsförslaget då höjdbestämmelse har reviderats. Bedömningen är att skuggningen är marginell och endast påverkar ett fåtal enskilda träd under året och därmed inte påverkar dungen som helhet.

Räddningstjänsten Östra Götaland

Räddningstjänsten har granskat detaljplanen och har inga synpunkter.

Kommentar: Synpunkt noterad.

Nodra AB

Avfallshanteringen

Vi vill att det skrivs in följande text under kapitel 4.7 Teknisk försörjning, Avfall: Nodra AB ansvarar för insamling av allt avfall som kommer från hushåll samt därmed jämförligt avfall från annan fastighet. Riktlinjer för arbetsmiljö och tillgänglighet för avfallshandling i Norrköpings kommun ska följas.

Kommentar: Planbeskrivningen har reviderats enligt förslag.

Vatten och avlopp

Ingen erinran

Kommentar: Synpunkt noterad.

Dagvatten

Principlösningen (beskriven i dagvattenutredningen) för att hantera dagvattnet från planområdet bygger på att Nodra anlägger ett nytt dagvattensystem längs med Stockholmsvägen. Eftersom detta ligger utanför planområdet är en planeringsförutsättning att mark reserveras för detta ändamål.

Kommentar: Nodra AB har efter samrådet tagit fram en kompletterande teknisk dagvattenutredning för hantering av dagvatten på ett storskaligt grepp för dagvattenlösning, fördröjning och rening utanför planområdet. Planbeskrivningen har kompletterats med underlag från utredning under avsnitt 4.6 Teknisk försörjning.

Bredband

Nodras fiber finns utmed Koppargatan. Ärende behöver inkomma i Ledningskollen.

Kommentar: Synpunkt noterad.

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

E.ON Energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB har studerat de inkomna remisshandlingarna och har inget att erinra.

Kommentar: Synpunkt noterad.

E.ON Energilösningar AB

Befintliga ledningar för fjärrvärme finns inom fastigheterna. E.ON vill vara med i planeringen för området för att bevaka fjärrvärmens intressen och om möjligt förse nya byggnader med miljövänlig fjärrvärme. För att åstadkomma nödvändigt planmässigt skydd för ledningarna bör u-område införas för överföringsledning som hamnar eller förläggas inom kvartersmark, vilket främst är aktuellt vid Silvret 9. Eventuella ombyggnader av befintligt distributionsnät som kan komma att krävas på grund av genomförandet av detaljplanen ska bäras av den som begär ändringen. E.ON förutsätter vidare att de byggnader som skall uppföras med stöd

av detaljplanen förläggs så att de skyddsavstånd som gäller enligt bestämmelser för grävarbeten nära fjärrvärmeledningar med kringutrustning respekteras. För befintliga och nya ledningar som finns respektive kommer att placeras i kommunal mark gäller markavtalet mellan E.ON Värme och kommunen. Markavtalet ger E.ON Värme rätt att anlägga, behålla, underhålla och förnya fjärrvärmeledningar i kommunens mark. Om detaljplanens genomförande innebär att ledningar förlagda med stöd av markavtalet hamnar inom mark som kommer att försäljas är det viktigt att ny rättighet tillskapas för ledningen att gälla gentemot framtida fastighetsägare.

Kommentar: Planområdet omfattas av kvartersmark och befintlig byggnad tillföres idag med fjärrvärme. Val av uppvärmningsform för utökad byggrätt görs av berörd fastighetsägare. Byggrätt möjliggörs inom Silvret 9, eventuella överföringsledningar behöver anpassas till planförslaget.

Skanova nätplanering

Skanova har ledningar/kanalisation i detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningssåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar: Synpunkt noterad.

Östgötatrafiken

Ingelsta handelsområde, med sin koppling till ett starkt kollektivtrafikstråk, skapar både möjligheter och utmaningar. Ingelsta trafikförsörjs idag av såväl stadstrafik, landsbygdstrafik som av regional expresstrafik, där stråket pekas ut som högt prioriterat i trafikförsörjningen av kommunens norra delar och som huvudstråk i kopplingen mellan Finspång och Norrköping. Detta ställer höga krav på infrastrukturens utformning. Detaljplanen för Silvret 1 och Silvret 9 är en av flera pågående detaljplaner i Ingelsta, varför yttrandet lämnas utifrån ett helhetsperspektiv avseende trafikeringsmöjligheter och framkomlighet, där varje enskild plan bidrar till trafikallsträngen i området.

Framkomlighet

Framkomligheten är idag mycket låg inom Ingelstaområdet. Trafiksituationen under rusningstid är inte hållbar över tid för kollektivtrafiken på grund av den höga bilandelen och återkommande köbildning i området.

Under rubrik Gator och Trafik beskriver planen att ombyggnationer av vägnätet kommer vara nödvändiga för att klara framtida trafik till Ingelsta, en uppfattning som Östgötatrafiken delar. Dock bedömer Östgötatrafiken att behoven av åtgärder för kollektivtrafiken behöver ske i närtid så trafikplaneringen sker utifrån att området ska växa, inte för att området först låtit sig växa sig för stort, och

trafikplaneringen därefter ska lösa de brister som uppstått. En framtida utveckling av området kan inte bygga på samma trafikmängder och marknadsandel för bilen som man utgår ifrån idag, utan måste utvecklas utifrån att en större andel av resandet till Ingelsta ska ske med hållbara transporter som gång, cykel och kollektivtrafik. Det innebär att utvecklingen av trafiksystemet i en högre grad behöver ställas om tidigt för att möta en succesiv utveckling av Ingelsta som ett viktigt handelsområde, men också för att motverka att Ingelsta blir en barriär i transportsystemet för trafiken in till centrala Norrköping.

Stockholmsvägen

Vidare beskriver planen att Stockholmsvägen på sikt bör byta karaktär från motorväg till en stadsgata med minskad hastighet. Östgötatrafiken ser i grunden inga hinder till en sådan omdaning av trafiknätet. Dock ska det ställas mot att ett av kollektivtrafikens mål är att höja dess hastighet relativt bilens, för att därigenom öka dess attraktivitet och nå högre marknadsandel. Detta kräver en ändamålsenlig infrastruktur för god framkomlighet, sammanvägt med trafiksäkra lösningar.

Regionen Östergötlands planering

Vid en omdaning av Stockholmsvägen till en mer stadslik karaktär ställer det krav på att kollektivtrafiken samtidigt lyfts fram genom tillförande av kollektivtrafikkörfält på Stockholmsvägen för att säkerställa god framkomlighet för kollektivtrafiken och utgöra grund för kommunal- och regional måluppfyllelse kring ändrad färdmedelsfördelning.

För att motverka den negativa utvecklingen kring framkomligheten på Koppargatan som idag begränsar möjligheten att tillhandahålla god kollektivtrafik, planeras kollektivtrafikförsörjningen för Åby, Krokek och Finspång att flyttas till Stockholmsvägen. För att möta behoven av hållplatser planerar kommunen tillsammans med Region Östergötland för en ny regional bytespunkt på Stockholmsvägen (Marieborg) med placering vid korsningen Järngatan/Stockholmsvägen. Samtidigt förläggs stadstrafiken till Ingelsta fortsatt till Järngatan/Koppargatan. Hållplats för stadstrafiken i den regionala bytespunkten planeras förläggas på Järngatan med direkt koppling till hållplatsen på Stockholmsvägen för att skapa goda bytesmöjligheter mellan stadstrafik och övrig kollektivtrafik.

Fortsatt dialog

Östgötatrafiken, så som ansvarig för kollektivtrafiken, ser fram emot en fördjupad dialog med kommunen inom planprocessen för dessa justeringar. Framförallt gällande infrastrukturen men även trafikeringen på kort så väl som på lång sikt.

Kommentar: Detaljplanenheten delar bedömningen att trafikbelastningen i Ingelsta är hög. Efter programmet togs en trafiksimulering fram som påvisade problem i trafiknätet. I och med detta togs förslaget att utöka livsmedelshandeln bort i aktuellt planförslag för att inte belasta trafiksystemet ytterligare.

Kommunen ser behov att, på strategisk nivå, utreda trafikfrågan för hela Ingelstaområdet och identifiera viktiga kopplingsstråk till dessa såsom trafikplats Herstadberg, trafikplats Ingelsta, trafikplats Marieborg och Norrleden och ge förslag hur hållbar resande såsom kollektivtrafik och gång och cykel kan stärkas. Detta är en prioriterad fråga som kommer hanteras i en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Ingelsta. FÖP:en kommer ligga till grund för framtida detaljplaner. Kommunen delar Östgötatrafikens önskemål om fortsatt dialog i samband med den strategiska planeringen för att skapa goda förutsättningar för Ingelstaområdet och underlag för framtida detaljplaner i området som helhet.

Aktuellt planförslag föreslår inga åtgärder gällande kollektivförbindelser. Förutsättningarna för kollektivtrafiken har förtydligats i planbeskrivningen. Efter samrådet har trafiklösning med infart till planområdet från Stockholmsvägen utretts vidare. Planbeskrivningen har kompletterats med underlag från analysen, vilken säkerställer att Stockholmsvägen inte påverkas negativt. Analysen påvisar viss förbättring gällande belastning på Koppargatan.

Trafikverket

Trafikverket är väghållare för trafikplatsen norr om det aktuella planområdet och den trafikplatsen skulle även kunna bli kopplingspunkt för en framtida Händelöled. Trafikverket anser att det är viktigt att eventuella nya anslutningspunkter på Stockholmsvägen dimensioneras för god standard enligt gällande VGU (vägar och gators utformning) så att det blir ett robust trafiksystem som även kan hantera framtida trafiklösningar och trafikflöden.

I övrigt har Trafikverket inget att erinra.

Kommentar: Efter samrådet har en trafikanalys tagits fram avseende ny trafiklösning med tillfart till planområdet från Stockholmsvägen. Dialog med Trafikverket har skett vid framtagande av analysen. Planbeskrivningen har kompletterats med underlag från analysen, se avsnitt 4.4 Gatunät, trafik och parkering.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inga synpunkter i rubricerat ärende.

Kommentar: Synpunkt noterad.

Luffartsverket

LFV har i egenskap av sakägare inget att erinra mot detaljplanen.

Kommentar: Synpunkt noterad.

Berörda - fastighetsägare och andra

Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 1

Planförslaget möjliggör utbyggnad av handelsytan i Ingelsta Shopping från cirka 30 000 m² till ca 40 000 m²; en ökning med cirka 33 procent. Då Ingelsta Shopping redan idag är en stor målpunkt som ligger långt från stadskärnan så alstrar den en betydande mängd biltrafik. En större utbyggnad skulle antagligen leda till en ökande biltrafik, vilket planförslaget även verkar räkna med då parkeringsplatserna föreslås byggas ut från dagens cirka 950 till hela 1600 stycken, en ökning med 68 procent.

Då Översiktsplanens målsättning är att biltrafiken *inte* ska öka trots en ökande befolkning så är därför utbyggnaden av parkeringsplatserna problematisk. Om målet verkligen är att biltrafiken inte ska öka så borde man inte heller tillåta en sådan kraftig utbyggnad av parkeringsytorna. Utbyggda parkeringsplatser leder till ökad biltrafik, detta slår även kommunen själv fast i flera av sina dokument:

"Parkeringsförutsättningar har kraftig påverkan på bilanvändningen" (ÖP Staden, sid 34)

"De avgifter, tidsregleringar och tillgångar som finns på parkeringsplatser påverkar direkt färdmedelsvalet." (Riktlinjer för trafik, sid 28)

Vidare tar både Översiktsplanen och Riktlinjer för trafik upp fyrstegsprincipen som styrande princip vid planeringen av trafikinfrastruktur:

"Med hjälp av fyrstegsprincipen ska endast ny infrastruktur planeras om alla andra medel inte klarar att uppnå målen." (Riktlinjer för trafik, sid 15)

Detta hänvisas även till i Riktlinjer för parkering och då borde fyrstegsprincipen även gälla vid planeringen av parkeringsplatser.

I planförslaget föreslås en steg 4-åtgärd, det vill säga en kraftig utbyggnad av parkeringsplatserna, utan att tidigare steg har prövats, som t.ex. parkeringsavgifter. Kommunen borde därför inte tillåta planläggning av utökade parkeringsplatser innan andra steg först har prövats. I Riktlinjer för trafik kan man läsa att: *"Kommunen har stora möjligheter att påverka inom parkeringsområdet."* (sid 28) I detta fall har kommunen möjlighet att påverka genom sitt planmonopol. Redan idag finns det omkring 950 parkeringsplatser på området. Planförslaget möjliggör 1600 platser, men parkeringsnormen kräver endast 988 platser.

Redan idag finns alltså nästan all den parkering som krävs i och med utbyggnaden. Detaljplanen borde minska antalet möjliga parkeringsplatser som kan byggas till max cirka 1000 stycken. Då är detaljplanen förenlig med översiktsplanens mål samtidigt som kravet från parkeringsnormen fortfarande uppfylls. För att åstadkomma detta behöver 600 parkeringsplatser bantas bort ut planen. På Silvret 9 planeras 465 platser och på den gråmarkerade delen av Silvret

1 planeras för 295 platser fördelade på två plan. Genom att helt plocka bort Silvret 9 ur planen, alternativt planlägga den som park, samt att endast tillåta parkering i markplan på den grå delen av Silvret 1 försvinner cirka 600 platser (465 + 295/2). Då cykelparkeringarna föreslås byggas ut kraftigt så finns det ändå förutsättningar att klara en stor trafikökning utan utbyggda bilparkeringar.

Ska målsättningarna i Översiktsplanen nås måste de omsättas i praktisk handling i detaljplaneringen!

Sammanfattningsvis:

Synpunktsförfattare 1 föreslår alltså att Silvret 9 utgår från detaljplanen, eller markeras som PARK/NATUR, samt att den grå delen av Silvret 1 prickmarkeras så att parkering endast blir möjlig i markplan.

Kommentar: Översiktsplanen redovisar kommunens viljeinriktning för hur den långsiktiga mark- och vattenanvändningen ska utvecklas. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men är vägledande. Planområdet är enligt översiktsplanen utpekat som lämpligt för verksamhetsutveckling.

Detaljplanen prövar lämpligheten av föreslagen markanvändning. Antalet parkeringsplatser gällande bil och cykel utgår från kommunen parkerings- och handelsriktlinjer vilket ligger till grund för aktuell detaljplan. I och med utökning av byggrätt på befintlig parkering möjliggör detaljplanen parkering på del av Silvret 1 (norra) och på Silvret 9. Inom Silvret 9 finns redan byggrätt för handel och kontor enligt gällande detaljplan men som inte är utbyggd. Silvret 9 innehar inga naturvärden då den idag består av en gräsyta, därmed är det inte motiverat att planlägga fastigheten som natur samtidigt som det redan idag finns en byggrätt inom fastigheten och att befintliga parkeringsplatser försvinner med utökad byggrätt på Silvret 1.

Underjordiskt garage möjliggörs för att skapa en mer attraktiv miljö inom planområdet med ett stadsmässigt uttryck till skillnad från idag där markparkeringen tar upp en stor yta inom fastigheten Silvret 1. Möjliggörandet av parkeringsdäck skapar förutsättningar för att samordna parkering inom området som helhet där flera fastigheter har möjlighet att nyttja ytan. Att möjliggöra för en samordnad och enhetlig parkeringslösning bedöms vara positivt. Parkeringsriktlinjerna möjliggör för tillskapandet av 500 cykelparkeringsplatser vilket är positivt för att främja hållbara rörelsemönster. Befintligt gång- och cykelstråk är kopplade till nya entréer. Synpunkt föranleder inga revideringar.

Synpunktsförfattare 2

Trafik

Kommunen med flera aktörer och fastighetsägare studerade olika kopplingar mellan Koppargatan och Stockholmsvägen fram till år 2012. Ett digitalt underlag togs senare fram via kommunens konsult 2013 med den överenskomna lösningen där den nya gatulänken med två cirkulationsplatser illustrerades. Denna lösning förfinades sedan och redovisades i samrådshandling till ny detaljplan för den nya

gatan. Denna gata med tillhörande infart från Stockholmsvägen låg sedan till grund för Eurocommercial planansökan som fick ett positivt planbesked 2015. Planbeskedet angav dock att detaljplanearbetet skulle inledas med ett programarbete för att klarlägga övergripande viktiga förutsättningar för stora delar av Ingelsta, där trafiken angavs vara en av flera viktiga frågor. Kommunen tog fram genom konsult en rapport Trafikutredning och Trafikanalys som låg till grund för det nu antagna Programmet. Den nu aktuella detaljplanen grundas på programmet och dess ingående utredningar och rapporter. I dessa dokument har bland annat en ny tillfart (medriktad trafik) från norr på Stockholmsvägen till Kvarteret Silvret 1 utgjort en förutsättning. Det har inte tillkommit några nya yttre omständigheter sedan program- och detaljplanearbetet påbörjades som ändrar på detta. Detaljplanen bygger därmed på förutsättningen att en avfart norrifrån på Stockholmsvägen varför den även tydligt bör redovisas i planen.

Handelsytor

Eurocommercial vill uppmärksamma att vid framräkning av ytor för handel i denna detaljplan bör gemensamma ytor i form av exempelvis gångar mellan butiker och andra lokaler med centrumfunktioner (t.ex. kontor, biograf, gym, vård/hälsa) räknas i markanvändningen C-centrum och inte i H-handel.

Grönytor

Vi önskar även att, efter samrådet, diskutera med kommunen krav på 4 500 kvm grönyta utöver tallungen. Den exakta siffran skulle kunna vara en aning mindre. Vi vill dock betona att Eurocommercial kommer att eftersträva att planera att området får en grön karaktär och innehåller olika typer av grönytor men samtidigt önskar vi en flexibilitet i detaljplanen.

Gällande bestämmelsen kring markens anordnande: ”Grönytan får utgöras av plantering på planterbart bjälklag på exempelvis tak med ett minsta jorddjup på 0,45 meter.” önskar Eurocommercial att bestämmelsen om minsta jorddjup på 0,45 meter tas bort. Vi anser att detta är en alldeles för detaljerad styrning. Det är fullt möjligt att skapa funktionella gröna ytor i form av planteringar på planterbart bjälklag även om jorddjupet blir mindre än 0,45 meter.

Plankarta

För att inte tappa totalt 75 parkeringsplatser (ca 25 stycken per våningsplan) behöver parkeringsgaraget inom Silvret 9 breddas till cirka 51,5 meter. Baskartan ser märklig ut vid Titanrondellen.

Prickmark norr om Silvret 1 (vid infart till parkeringsgaraget) behöver tas bort för att kunna underbygga parkering.

Kan högre mur medges på prickmark? (mellan fastigheterna Silvret 1 och Silvret 2) Tillåts befintlig hög skärm vid befintlig fastighets östra sida inom prickmarkbestämmelse?

Kommentar: Efter samrådet har trafiklösningen utretts vidare med förslag på infart till planområdet från Stockholmsvägen via en trafikanalys. Ny föreslagen

trafiklösning påvisar inga negativa konsekvenser på trafiken inom planområdet eller på Stockholmsvägen. Viss avvikelse från VGU behövs dock. Underlaget från analysen har bearbetats in i planbeskrivningen. Bedömning är att föreslagen trafiklösning är godtagbar med betoning på att en detaljerad projektering kommer krävas inför genomförandet för att säkerställa att utformning på kvartermark inte innebär negativa konsekvenser på Stockholmsvägen.

Synpunkt noteras gällande förtydligande om beräknad yta för gemensamma ytor.

För rening och fördröjning av dagvatten inom fastigheten bedöms det vara lämpligt med reglering av minsta andel grönyta inom planområdet (utöver tallungen). Stor del av planområdet består av flacka tak vilket skapar goda förutsättningar för exempelvis vegetationsbeklätt tak. Reglering av minst 4 500 kvadratmeter grönska kvarstår.

Bestämmelse om minsta jorddjup har tagits bort i plankartan. Planområdesgränsen vid Titanrondellen har justerats i plankartan. Prickmark har enligt kommentar tagits bort i plankartan för att möjliggöra underjordiska parkeringsgarage. Bredd på parkeringsgarage har samrätts enligt plankartans granskningsförslag.

Inom prickmark tillåts skärm upp till cirka 2 meter. Befintlig skärm vid befintlig fastighets östra sida påverkas inte av prickmarkbestämmelsen.

Allmänt samrådsmöte

Allmänt samrådsmöte hölls torsdagen den 23 januari 2019, klockan 17.00 – 19.00 i Centrumledningskontoret, Ingelsta Shopping, Koppargatan 20, Norrköping, efter föregående annonsering i lokalpressen. 17 personer från allmänheten anslöt till det inbjudna mötet och de sammanvägda synpunkterna var ”spännande att nå händer med köpcentret”.

Samhällsbyggnadskontoret

Julia Stenström Karlsson
enhetschef detaljplanering

Tove Nilsson
planarkitekt