

# Samrådsredogörelse

Vårt diarienummer  
SPN 2016/0299 214

tillhörande program för

## södra Butängen och Johannisborg

med närområde i Norrköping

den 28 februari 2022



## GODKÄNNANDEHANDLING

Godkänd i KF: 2022-06-20, § 122

**Hur samrådet har bedrivits**

Programmet var ute på samråd under tiden 16 maj – 15 augusti 2019. Handlingarna var tillgängliga på kommunens hemsida.

Allmänt samrådsmöte i form av aktivitetsdag med guidningar och utställningar med mera hölls lördagen den 25 maj 2019, klockan 11.00-16.00 vid porttornet vid Johannisborgs slottsruin, Norra Promenaden 82, Norrköping efter föregående annonsering i lokalpressen. Ytterligare ett allmänt samrådsmöte i form av ”öppet hus” hölls onsdagen den 29 maj 2019 klockan 11.00-14.00, vid Leons gatukök, Kronängsgatan 16, Norrköping.

Medborgardialog om en jämförelse av alternativ för spårens läge (upphöjt eller markförlagt med fler eller färre antal broar) genomfördes under hösten 2020. På grund av rådande situation med Corona-pandemin hölls i huvudsak digitala möten och presentationer men det anordnades även dialogmöten på olika platser i staden så som stadsbiblioteket, centralstationen och Mirum galleria. Dessutom gjordes några besök på skolor för att informera och inhämta synpunkter.

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

Nedanstående synpunkter har kommit in under remisstiden:

**Länsstyrelsen** 2019-10-02

**Kommunala instanser**

Kommunala lantmäterimyndigheten 2019-07-04

Nodra AB 2019-08-14

Räddningstjänsten Östra Götaland 2019-07-19

Samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur 2019-06-27

Samhällsbyggnadskontoret, miljö och hälsa 2019-08-15

Samhällsbyggnadskontoret, plan och bygglov 2019-07-30

Utbildningskontoret 2019-07-10

**Berörda statliga verk, kommuner, företag och intresseorganisationer***Statliga verk*

Försvarmakten 2019-10-02

Statens Fastighetsverk 2019-07-04

Trafikverket 2019-10-02

*Kommuner och region*

Linköpings kommun 2019-06-28

Region Östergötland 2019-08-22

Söderköpings kommun 2019-08-12

*Företag*

E.ON-koncernen 2019-08-14

Norrköpings Hamn AB 2019-06-28

*Intresseorganisationer*

Föreningen Villaägarna Norrköping 2019-08-13

**Berörda fastighetsägare och andra berörda**

Preem AB 2019-07-03

Bohmans Däck 2019-08-14

ICA Fastigheter AB 2019-08-14

Jernhusen AB 2019-08-15

Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden 2019-08-15

Saltängens BK 2019-09-12

**Övriga inkomna synpunkter**

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 1.96 2019-06-26

Synpunktsförfattare 2.100 2019-05-25

Synpunktsförfattare 3.100 2019-05-25

Synpunktsförfattare 4.100 2019-05-25

Synpunktsförfattare 5.100 2019-05-25

Synpunktsförfattare 6.114 2019-08-13

## Ändringar som gjorts i programhandlingar:

### *Programmet*

#### I Programförslaget:

- Alternativ för järnvägsbrolösning ändras från lång bro till kort bro.
- Johannisborgsförbindelsen dras över järnvägen på en bro istället för under järnvägen.
- Anslutning mellan Fredriksdalsgatan och Stockholmsvägen pekas ut för biltrafik så väl som gång- och cykeltrafik.
- Johannisborgs slottsruin status som statlig byggnadsminnet tydliggörs och slottsruinen pekas som historiskt besöksmål ut istället som en del av en ny stadsdelpark utan.
- En siktlinje från porttornet mot sydväst tillförs.
- Fler lägen som är lämpliga för skoländamål pekas ut.
- Parkyta norr om den nya centralstationen har utökats.
- Justeringar av strukturen har gjorts i området norr och nordväst om den nya stationen.

Kartor som visar trafikslagen, service, bebyggelseområden, grönstruktur och dagvattensystem har uppdaterats.

#### I avsnitt 2.2 Huvuddrag och utvecklingsmål:

- Görs en omstrukturering för att tydliggöra viktiga mål, bland annat Norra Promenadens barriäreffekt.

#### I avsnitt 2.3 Bebyggelse:

- Görs komplettering med en strategi för hur verksamheter ska disponeras i kvartersbebyggelsen.
- Görs komplettering med en beskrivning av ett alternativ scenario för bebyggelse områden vid en justerad dragning av järnvägen.
- Görs komplettering med beskrivning av området där Reningsverket finns.
- Redigeras beskrivning av Johannisborgs slottsruin.
- Tillförs kompletterande beskrivning av gestaltning av miljöer kring järnvägsstationen.
- Görs komplettering med information om risker.
- Görs komplettering med beskrivning av ett scenario där järnvägens dragning har justerats.

#### I avsnitt 2.4 Resande och rörelser:

- Görs komplettering om gaturummens betydelse för ledningsnät.

#### I avsnitt 2.5 Platser och grönstruktur:

- Redigeras beskrivning av Johannisborgs slottsruin.
- Görs komplettering med information Norra Promenaden.

#### I avsnitt 2.6 Klimatanpassning:

- Görs komplettering om kommunens Riktlinje för klimatanpassning.
- Görs upplysning om behovet av vidare utredning av storskalig barriäråtgärd.
- Läggts till en beskrivning om möjliga åtgärder vid översvämning.

## I avsnitt 3.2 Tidigare ställningstaganden:

- Görs uppdatering av hänvisning till dagvatten riktlinje och beskrivning av föreslagna åtgärder kopplad till den.

## I avsnitt 3.3 Riksintressen och tillstånd:

- Uppdateras text om tillstånd inom strandskyddsområde.
- Görs komplettering med information Norra Promenaden,
- Införs upplysning om tillstånd till ändring av byggnadsminne och tillståndspliktiga arkeologiska undersökningar.
- Görs komplettering med upplysning att planering av höga objekt ska remitteras till Försvarmakten.

## I avsnitt 3.4 Bebyggelse:

- Redigeras beskrivning av Johannisborgs slottsruin.
- Tillförs kompletterande beskrivning av gestaltning av miljöer kring järnvägsstationen.
- Görs komplettering med information Norra Promenaden.
- Införs upplysning om tillstånd till ändring av byggnadsminne och tillståndspliktiga arkeologiska undersökningar.
- Införs upplysning om behov av avtal med Statensfastighetsverk.
- Uppdateras information om arkeologiska undersökningar.
- Införs upplysning om behov av beslut av RAÄ.
- Rättas information om bevarade arkeologiska lämningar vid Johannisborg.
- Görs uppdatering om behov av skolor.

## I avsnitt 3.5 –Trafik, gator och parkering:

- Görs komplettering med beskrivning av konsekvenser för bebyggelsen till följd av anläggningen av tunnelmynningen.
- Görs komplettering med en karta som visar kollektivtrafikstråk enligt Översiktsplanen för staden 2017.
- Görs komplettering om vikten att parkerings- och mobilitetshus byggs i tidigt skede.

## I avsnitt 3.6 Mark, park och natur:

- Tillförs kompletterande beskrivning av gestaltning av miljöer kring järnvägsstationen.
- Arbetas in slutsatserna i den genomförda ekosystemtjänst analysen.
- Görs komplettering med information Norra Promenaden.
- Tillförs kompletterande beskrivning av den geotekniska situationen avseende risk för ras och skred.

## I avsnitt 3.7 Hälsa, säkerhet och störning:

- Görs komplettering med information om tillåtlighetsbeslutet om buller och miljö kvalitetsnormer för buller.
- Görs kompletterande beskrivning av konsekvenserna vid 100-årsregn och åtgärder görs.
- Görs komplettering med information om risker kopplade till järnvägstrafik och vägtrafik.

- Görs uppdatering utifrån det nya underlagsmaterialet om Candor och området vid Stockholmsvägen och tydliggörande att sådana verksamheter inte ska placeras inom programområdet.
- Kompletteras text om översvämning med information om storskalig översvämningsskydd och Riskhanteringsplanen.
- Tillförs upplysning om utredning av ansvarsförhållandet gällande skyddsåtgärder för att minska risker kopplade till järnvägstrafiken.
- Tillförs text om skyddsrum införs under ny rubrik *Trygghet och säkerhet*.

#### I avsnitt 3.8 Teknisk försörjning:

- Uppdateras text om kommunens riktlinjer för dagvattenhantering då nya riktlinjer finns.
- Beskrivs behov av rening och kommunens ansvar för rening av dagvatten från vägar tydligare.
- Tillförs beskrivning reningsverkets framtida verksamhet.
- Görs komplettering med översiktlig information om avfallshantering.

#### I avsnitt 6.3 Utredning och vidare arbete:

Kompletteringar görs om flera åtgärder och utredningar som behöver göras bland annat:

- vidare utredning av Norrtull.
- teknisk försörjning under genomförandet.
- framtagande av strategi för avfallshantering.
- framtagande av ett skyddsrumspan.
- geoteknisk utredning.
- utredning av ansvarsförhållanden.

#### *Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)*

- Avsnitt 9.5 Markmiljö har kompletterats med information från ytterligare undersökningar.
- Text i avsnitt 9.6 Vatten och dagvatten om kommunens riktlinjer för dagvattenhantering har uppdaterats. Information om storskalig översvämningsskydd och Riskhanteringsplanen har lagts till. En text som beskriver situationen för Reningsverket läggs till.
- Avsnitt 9.7 Buller har uppdaterats med uppgifter från 2017 års bullerkartläggning och kompletteras med information om tillåtlighetsbeslutet.
- Avsnitt 9.9 Utsläpp till luft har uppdaterats med uppgifter om det avslutade åtgärdsprogrammet för att klara miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10).
- I avsnitt 9.11 Risk och säkerhet ändrar kommunen sin bedömning om konsekvenser av programmets genomförande kopplade till risker från järnvägstrafik till att vara måttliga för samhällsrisk. Uppdatering avseende risker från verksamhet görs.

### *Hållbarhetsprogrammet*

- Kommunala riktlinjer har uppdaterats sen samrådet. Hänvisningar till äldre riktlinjer ersätts med nya.
- Avsnitt 3.1 Organisation och hållbarhetsstyrning och 3.2 Samverkan har uppdaterats med ny organisation kopplat till att det kommunala bolaget Norra Staden avvecklats.
- Mindre uppdateringar till följd av att en ekosystemtjänstanalys har genomförts för området (Avsnitt 6.4 Mångfunktionella grönytor och klimatanpassning samt Bilaga 4. Grönytefaktor för södra Butängen och Johannisborg).
- Bilaga 5 har uppdaterats med information angående Miljöbyggnad där senare versioner av certifieringssystemet har kommit.

## **Sammandrag av inkomna synpunkter**

### **Länsstyrelsen**

#### *Samlade bedömning*

Länsstyrelsen stödjer planens huvudsakliga inriktning. Programmet tillgodoser målbild för hållbar stadsutveckling som finns i ambitionerna för Butängen, Ostlänken och den nya centralstationen. Särskilt positivt är ambitionen för hållbart resande och att Butängen ska utvecklas till en grön stadsdel. Länsstyrelsen ser positivt på förslaget att utveckla området vid Johannisborg till stadspark. Planeringen i området innehåller ett flertal tekniska och miljömässiga utmaningar. Programmet behandlar dessa på ett bra sätt. Av särskild betydelse är att successivt under planeringsprocessen inarbeta de kunskaper och förhållningssätt som behövs för att säkerställa goda stadsmiljökvantiteter.

#### *Ostlänken*

Länsstyrelsen anser att det har gjorts rimlig avvägning avseende Ostlänkens och centralstationens etablering utifrån rådande planeringsförutsättningar och det bedömda utrymmesbehovet.

Länsstyrelsen anser att det vore gynnsamt för allmänheten om järnvägen kunde planeras så att godstrafiken inte behöver passera genom centrala Norrköping och den nya centralstationen.

Det är viktigt att planera för en kapacitet som tillgodoser ett långsiktigt regionalt resandebehov.

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens eftersträvan för spår i upphöjt läge genom Butängen som ett sätt att begränsa järnvägens barriäreffekt. Av stor

vikt är att hitta lämpliga former för att gestalta och förvalta de utrymmen som kommer att ligga under själva järnvägsanläggningen

Länsstyrelsen påminner om behovet av att kommunen och Trafikverket successivt utvecklar goda samarbetslösningar för att i planeringen klara frågor om dagvatten, buller, marksaneringar, grönstruktur och masshantering på ett miljömässigt tillfredställande sätt, både vid anläggning av den nya järnvägsanläggningen och vid återställning av den nuvarande järnvägsanläggningen.

*Kommentar:*

*Kommunen har för intention att fortsätta dialog med Trafikverket om frågor som berör anläggning av järnvägen och centralstationen och möjligheterna att få till norra godsbanan.*

*Kommunen instämmer om planering för långsiktiga resandebehov. Synpunkten beaktas under den fortsatta planeringen av kollektivtrafiken med Regionen och Östgötatrafiken. Kommunen har under våren 2019 färdigställt ett projektarbete som analyserar och lägger fram en strategi för kollektivtrafik inom Norrköpings stad, Framtidens Resor i Norrköping (FRiN). FRiN utgör underlag för tillägget till översiktsplanen, Trafikstrategi för Norrköping, som har varit på samråd under våren 2021. Se även kommentar till synpunkter från Regionen, sidan. 34.*

*Kommunen har för avsikt att göra utrymmen under järnvägsbron trygga och användbara. Synpunkten om gestaltning av dessa utrymmen beaktas i kommande planerings och projekteringsarbete.*

**Prövningsgrunder enligt plan- och bygglagen (PBL) 11 kap. 10§  
Riksintressen**

Den aktuella planeringen innebär ett flertal frågor om riksintressen med mera som omfattas av Länsstyrelsens tillsyn enligt 11 kapitlet 10 § PBL. Länsstyrelsen bedömer på en övergripande nivå att dessa frågor ska kunna tillgodoses, förutsatt att rimlig hänsyn tas i den fortsatta planeringen.

**Kulturmiljövård, Norrköping E52**

Befintlig järnvägsmiljö och Norra Promenaden ingår i riksintresset. Till dess att riksintressets nya gräns har fastställts tillämpar länsstyrelsen den sedan tidigare beslutade avgränsning för riksintresset.

Utbyggnaden av Ostlänken innebär risk för påtaglig skada på befintlig järnvägsmiljö, framförallt genom att stationsbyggnaden förlorar sitt historiska sammanhang och sin funktion när järnvägen flyttas och en ny centralstation byggs. Länsstyrelsen bedömer att riksintresset kommunikation går före kulturmiljö på grund av dess höga samhällsintresse. Stambanans befintliga sträckning bör avspelas i den planerade omgestaltningen av området för att bibehålla en historisk förståelse av Norrköping. Gestaltning av park- och kommunikationsstråk i Drottninggatans förlängning bör göras så att stationsbyggnadens ursprungliga funktion blir läsbar.



Anpassning av ny byggelse till befintlig bebyggelse och till den kulturhistoriska miljön utmed promenaderna krävs. Omvandling av Norra Promenaden är positiv och stärker riksintresset. I övrigt innebär programmets genomförande ingen påtaglig skada på riksintresset kulturmiljövård.

*Kommentar:*

*Synpunkterna noteras. Gestaltning och utformning av miljön kring stationsbyggnaden och Drottninggatan studeras vidare i fortsatt planeringsarbetet. I dagsläget är det inte tydligt i vilken form avspegling kan ske. Programtext i avsnitt 2.3 Bebyggelse, 3.4 Bebyggelseområden och 3.6 Mark, park och natur kompletteras med en uppmaning om att gestaltning ska göras för att bibehålla en historisk förståelse av stationsbyggnadens funktion och att ny bebyggelse vid Norra promenaden ska anpassas till den kulturhistoriska miljön.*

### **Kommunikationer**

Riksintresset järnväg tillgodoses genom planprogrammet och den fortsatta detaljplaneläggningen, förutsatt att en god koordinering sker med den pågående järnvägsplaneringen. Omgivande bebyggelse behöver anpassas för att undvika störningar eller konflikter som kan begränsa järnvägens funktion till exempel genom olägenheter på grund av buller eller olycksrisker. Riksintresset sjöfart (hamn) och luftfart (Norrköpings flygplats) påverkas i viss mån. Länsstyrelsen delar kommunens bedömningar av hur intressen bör beaktas.

*Kommentar:*

*Synpunkter noteras och beaktas i kommande detaljplanering. I fråga om buller kommer kommunen att fortsätta föra en dialog med Trafikverket om möjligheter för spårnära bullerdämpning, för att underlätta för bostadsbebyggelse närmare järnvägen som annars inte skulle kunna göras.*

### **Hälsa och säkerhet, risk för olyckor**

**Buller:**

Bullerfrågorna har utretts på ett bra sätt. Kostnader och nyttor av bulleråtgärder behöver analyseras vidare, samordnat med Trafikverket. Länsstyrelsen noterar att en bullerutredning (2017-09-11) har gjorts som inte visar någon påtaglig skillnad mellan markförlagd och upphöjd anläggning med avseende på hur stor andel byggnader som beräknas klara riktvärden för bullernivåer. I ett tillåtighetsbeslut 2018-06-07 har regeringen angett bullervillkor som i viss mån avviker ifrån trafikbullerförordning (SFS 2015:216) som har använts i bullerutredning 2017-09-11.

*Kommentar:*

*Synpunkter noteras och beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. MKB:n och Avsnitt 3.7 Hälsa, säkerhet och störning, Buller i planbeskrivningen kompletteras med information om tillåtighetsbeslutet och vad det innebär*

*för hantering av bullerfrågan. Kraven som gäller enligt Regeringens beslut beaktas i fortsatt dialog med Trafikverket.*

Förorenad mark:

Föroreningsproblematiken har generellt belysts på ett bra sätt, men många av de genomförda undersökningarna är flera år gamla. De behöver ses över och vid behov kompletteras. Länsstyrelsen bedömer att det är lämpligt att skjuta fram vissa provtagningar när det gäller mer åtgärdsförberedande undersökningar. Det är viktigt att göra riskbedömning inom nuvarande spårområdet på samma sätt som i övriga delar av programområdet.

Skyddsåtgärder mot markföroreningar måste vara funktionella under hela byggnadens livslängd. Länsstyrelsen ser problem med vissa förslag för åtgärd, såsom bostäder i våningar ovanför markplan och höjning av marknivåer för att åstadkomma övertäckning av föroreningar. Länsstyrelsen anser att höjning av marken endast bör genomföras när det också finns andra skäl, till exempel för att få god avrinning eller undvika framtida problem med översvämningar.

Provtagning av grundvatten behöver göras i de fortsatta miljötekniska undersökningar som krävs för programmet, i syfte att undersöka förekomsten av flyktiga ämnen som kan påverka kommande bebyggelse. Det är en fördel om den kan genomföras innan detaljplaneläggning påbörjas för att få den övergripande bilden klar i ett tidigt skede.

*Kommentar:*

*Synpunkter noteras och beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. Kommunen har tagit fram en inventering av genomförda undersökningar samt komplettering som behövs. Kommunen antar att mark som har används i nuläget för järnväg är förorenad, men bedömer att föroreningarna inte är så pass omfattande så att de hindrar den föreslagna markanvändningen. Kommunen anser att provtagning inte är lämpligt att göra i programskedet. Nya och kompletterande markundersökningar görs i takt med att planläggning av programområdet sker. Avseende hantering av förorenad mark anser kommunen att saneringarna inom området bör sträva efter en minimal klimatpåverkan och färre bullerstörande transporter genom att minska mängden överskottsmassor till mottagningsanläggningar. Återvinning och återanvändning av schaktmassor inom planprogrammet ska eftersträvas. Komplettering av programtexten och MKB:n om detta görs.*

Säkerhet och risk för olyckor:

Kommunen behöver överväga om det behövs extra åtgärder vid Norrtull för att öka framkomligheten för utryckningsfordon. Inget nämns i simuleringen eller i planprogrammet om möjligheten för utryckningsfordon att komma fram när trafikflödet är stort.

Programmet behöver förtydligas kring hur kommunen tänker upprätthålla ett robust befolkningsskydd vid större samhällsstörningar och vid höjd beredskap. Mobilitetshuset skulle kunna verka som knutpunkter eller även "trygghetspunkter".

Programmet bör kompletteras med hur en ökad risk för suicidala händelser vid järnvägsspår och tillträde till höga höjder kan hanteras och förebyggas.

*Kommentar:*

*Synpunkten om framkomlighet för utryckningsfordon vid Norrtull beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. En upplysning om vidare utredning av detta läggs till i planprogrammet. Övriga förtydliganden och kompletteringar görs enligt önskemål.*

**Farlig verksamhet:**

Länsstyrelsen bekräftar att Candor inte längre är klassad som Sevesoanläggning. Eftersom Candor är fortfarande en storskalig kemikalieindustri som medför risker anser länsstyrelsen att riskbedömningen är rimlig och godtagbar.

Riskbedömning avseende de nya lokaliseringarna av Yara är tydliga och tar hänsyn till det mest väsentliga. Det är önskvärt om verksamheternas påverkan på planområdet och programmets förhållningssätt redovisas i programhandlingen. Frågan om riskernas påverkan behöver följas upp i det fortsatta arbetet.

*Kommentar:*

*I dagsläget har Candor återfått sin klassning som Sevesoanläggning. Riskbedömningen och programmet har uppdaterats med de nya slutsatserna. Komplettering görs om verksamheternas påverkan på planområdet. Synpunkten om uppföljning beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. Upplysning läggs till i planprogrammet och MKB:n.*

**Risk för översvämning:**

Översvämningens riskerna är uppmärksammande på ett bra sätt och är en mycket viktig aspekt att hantera. Det är viktigt att planprogrammets slutsatser för säkerhetsåtgärder och andra nödvändiga speciella anpassningar som behövs för att skydda bebyggelse och infrastruktur från översvämning säkerställs i kommande detaljplaner.

*Kommentar:*

*Synpunkterna noteras och beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.*

**Dagvattenhantering:**

Det är positivt att dagvattenhanteringen hanteras i ett tidigt skede och att programmet förespråkar visuellt tilltalande lösningar. Kommunen bör utgå från senast gällande riktlinje för dagvattenhantering. Länsstyrelsen förutsätter att dagvattenhanteringen ligger i linje med Boverkets nationella vägledning för bedömning av översvämningens risker i planeringen.

*Kommentar:*

*Programhandlingarna uppdateras med hänvisning till senaste riktlinjer för dagvattenhantering. Den nu gällande riktlinje hade inte antagits när programmet skickades ut på samråd. Dagvattenhanteringen ligger i linje med Boverkets nationella vägledning.*

**Havsnivåhöjning:**

Det är nödvändigt att kommunen har ett långsiktigt förhållningssätt med anledning av framtida havsnivåhöjning. Barriäråtgärd innebär att stora och omfattande utredningar behöver genomföras. Kommunen behöver se över riktlinjer för grundläggningsnivå som eventuellt kommer att behöva förändras över tid. Underlag till utredningar är gamla. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen om SMHI:s rapport nr 2017-26, Havsnivåer i Östergötlands län. Länsstyrelsen avser att ta fram en rekommendation för lägsta grundläggningsnivå vid kusten.

*Kommentar:*

*Synpunkterna noteras och beaktas i kommande strategisk planering.*

**Risk för ras, skred och erosion:**

Stabiliteten inom delar av programområdet behöver enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) utredas vidare. Redovisning bör ske på en karta tillsammans med beskrivning av hur dessa ska hanteras vid planläggning. Det är viktigt att beakta påverkan från ett förändrat klimat.

*Kommentar:*

*Programmet kompletteras enligt önskemål.*

**Mellankommunal samordning**

Den föreslagna planeringen är av största betydelse från ett mellankommunalt perspektiv. Trafikkapaciteten vid resecentrum behöver beakta långsiktiga regionala behov.

*Kommentar:*

*Synpunkten beaktas i detaljplanerings- och genomförandearbetet. Kommunen kommer att ha fortsatt dialog med Regionen och närliggande kommuner.*

**Miljö kvalitetsnormer:**

Frågan om miljö kvalitetsnormer för vatten och luft har utretts på ett bra sätt. Det är viktigt att de följs upp i den fortsatta planeringen. Programmet behöver kompletteras med en redogörelse av miljö kvalitetsnormer för buller.

*Kommentar:*

*Synpunkterna noteras och beaktas i detaljplanering. Avsnittet 3.7 Hälsa, säkerhet och störning, Buller i programmet kompletteras med en redogörelse av miljö kvalitetsnormer för buller.*

**Strandskydd:**

Det är positivt att etablera ett grönområde i strandzonen invid Motala ström. Det är positivt att kommunen lyfter vikten av den fria passagen.

Utbyggnad av Johannisborgsleden innebär intrång på strandskyddsområdet utmed Motala ström. Bron i Johannisborgsförbindelsen klassas som en verksamhet som kräver tillstånd enligt miljöbalken. För en sådan

verksamhet finns undantag från förbuden i strandskyddslagstiftningen. Ingen särskild prövning krävs utan frågan hanteras i samband med processen för prövning av själva verksamheten.

Övrig hantering av strandskyddet får ske i samband med upprättande av detaljplan. Det är viktigt då att detaljplanen tydligt anger vilka de särskilda skälen är och varför åtgärden väger tyngre än strandskyddet. Länsstyrelsen bedömer att särskilda skäl kan föreligga beroende på utformning av berörda områden.

*Kommentar:*

*Synpunkten noteras och beaktas i detaljplaneringen. Text om tillstånd inom strandskydd i avsnitt 3.23 Riksintressen och tillstånd, Strandskydd i programmet uppdateras.*

### **Allmänt och rådgivande**

#### **Bostadsförsörjning**

Långsiktig utbyggnad av bostäder är en viktig prioritering för områdets fortsatta utveckling. Hållbarhetsprogrammet ger en bra grund för utveckling av boendemiljöer.

*Kommentar:*

*Synpunkten noteras och beaktas i den strategiska planeringen för kommunens utveckling.*

#### **Naturvård**

Det är viktigt att visioner om grönstrukturen går att konkretiseras och realiseras. Det är positivt att en analys av ekosystemtjänster tas fram som kan synliggöra vilken roll naturen i staden spelar för dess funktionalitet. Det är av särskild vikt för rödlistade arter att natur som inte är så iordningställd behålls i programområdets östra kant. Det vore bra om befintlig grönstruktur kunde tas tillvara genom att ta hänsyn till befintliga grönstrukturer i den mån det är möjligt. För att motverka en större förlust av etablerad grönska och i snabbare takt uppnå goda ambitioner bör kommunen undersöka möjligheten att flytta befintliga träd till ett nytt ställe inom planområdet eller temporärt under arbetes gång.

*Kommentar:*

*Synpunkten noteras och beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. De viktigaste slutsatserna i den genomförda ekosystemtjänstanalysen arbetas in i programhandlingen. Frågan om flytt av träd utreds i samband med vidare planerings- och genomförandearbete.*

**Biotopskydd:**

Det vore bra om det på alla ställen som handlar om Norra Promenaden framgår att den har dubbelt skydd och att det både är kulturmiljön och naturmiljön som är skyddad. Planprogrammet har bra intentioner med att förbättra situationen för de hårt utsatta alléträden. Där ingrepp i biotopskyddade alléer måste göras, uppmanar länsstyrelsen kommunen att

så långt det är möjligt ta tillvara befintliga trädalléer och utreda möjligheten att flytta värdefulla träd.

Kommunen och Trafikverket bör utveckla ett samarbete kring hur intrången i trädmiljöer kan kompenseras. Dispensprövningar bör vara klara innan detaljplaner går ut på granskning.

*Kommentar:*

*Synpunkter noteras och beaktas i kommande planeringsarbete. Avsnitt som berör Norra Promenaden kompletteras enligt önskemål. Frågan om ingrepp i biotopskyddade alléer utreds i samband med vidare planeringsarbete. Kommunen har för avsikt att utveckla samarbete med Trafikverket kring flera viktiga frågor, bland annat compensation för intrång i trädmiljöer längs med Ståthögavägen, som påverkas direkt av Ostlänkens utbyggnad.*

**Artskydd**

Frågan om pungmesen är mycket betydelsefull i samband med planeringen av Johannisborgsförbindelsen eftersom arten inte har gynnsam bevarandestatus. Det är bra att en utredning av skydds-, kompensations- och skötselåtgärder för livsmiljöer för pungmes tas fram. Dialogen med länsstyrelsen behöver fortsätta. Kommunen bör vara uppmärksam på att även väga in kumulativa effekter av kommande förändringars påverkan på till exempel reningsverkets eventuella utveckling, och pungmesens behov av närhet till stränder med naturlig vegetation.

*Kommentar:*

*Synpunkten beaktas i det fortsatta planeringsarbetet för utveckling av Butängens och utbyggnad av Johannisborgsförbindelsen. Programtext i avsnitt 3.6 mark, park och natur kompletteras med rekommendationer för vidare utredning.*

**Kulturmiljövård**

**Byggnadsminnen:**

Länsstyrelsen hänvisar till pågående dialog kring vårdplan för alléerna. Länsstyrelsen ser inget i programförslaget som motverkar målsättningarna i vårdplanen. Hur Norra Promenaden möter Johannisborgsförbindelsen behöver utredas vidare. Ändringar inom byggnadsminnet promenaderna är tillståndspliktig och hanteras av länsstyrelsen.

Johannisborgs slott är ett statligt byggnadsminne och ett fornminne. Alla ändringar ska föregås av tillstånd till ändring av byggnadsminne och tillståndspliktiga arkeologiska undersökningar. Då Statens Fastighetsverk äger byggnadsminnet måste kommunen ingå ett avtal med dem för att genomföra förändringar, med mera. Tillstånd till ändring av statliga byggnadsminnen hanteras av Riksantikvarieämbetet (RAÄ).

Fråga om byggnadsminnesförklaring har väckts om fabriksområdet Vulkan. I det fortsatta planarbetet behöver kommunen utreda vidare om byggnader kan bevaras och hur dessa bäst tas tillvara i den fortsatta planeringen.

*Kommentar:*

*Synpunkterna noteras och beaktas i detaljplanering och i vidare arbete med Johannisborgsförbindelsen. Upplysning om behov av avtal med*

*Statensfastighetsverk samt tillstånd till ändring av byggnadsminne och tillståndspliktiga arkeologiska undersökningar införs i programmet i de berörda avsnitten.*

Fornlämningar:

Sammanställning om arkeologiska undersökningar från 2014 är inte helt aktuell. Det har gjorts flera utredningar i närområdet, bland annat inför Johannisborgsleden. Det är viktigt att det framgår tydligt att när det gäller fornlämningen Johannisborg, L2009:6921 (RAÄ 51:1-2) kommer de arkeologiska undersökningar vara avhängiga vid arkeologiska insatser. Det behövs också beslut av Riksantikvariskaämbetet (RAÄ ) enligt 3 kapitlet i Kulturmiljölagen (KML) gällande det statliga byggnadsminnet.

Länsstyrelsen informerar om att det finns bevarade arkeologiska lämningar vid Johannisborg: 1933 blottades delar av slottsmurar och murar, på 1970-talet påträffades en skalmur av torvblock, en stenläggning och spår efter en lågvall samt en skoning till vallgraven.

*Kommentar:*

*Information om arkeologiska undersökningar uppdateras, upplysning om behov av beslut av RAÄ införs och information om bevarade arkeologiska lämningar vid Johannisborg rättas i avsnitt 3.4. i programmet.*

### **Strategisk miljöbedömning**

En tydligare redogörelse för hur den avsedda planeringen kommer att bidra till att relevanta miljö kvalitetsnormer följs behövs. Vid kommande detaljplanläggning krävs fördjupningar i miljöfrågor. Utredningar som redovisats utgör en bra grund för fördjupningar.

*Kommentar:*

*MKB:n kompletteras enligt önskemål. Se även synpunkter som lämnats av miljö och hälsa samt kommentar till dessa, sidan 23. Synpunkten om fördjupningar i miljöfrågor beaktas i detaljplanearbetet.*

### **Övrigt**

Länsstyrelsen delar Trafikverkets och Försvarmaktens synpunkter på programförslaget.

*Kommentar:*

*Synpunkten noteras. Se kommentarer till Trafikverkets och Försvarmaktens synpunkter.*

### **Kommunala instanser**

#### ***Kommunala lantmäterimyndigheten***

Vid planarbetet ska kvalitén på de omgivande fastighetsgränser som ansluts mot utredas och fastighetsbestämmas där så behövs för det fortsatta planarbetet.

*Kommentar: Synpunkten beaktas under detaljplanearbetet.*

## *Nodra AB*

### **Avfallshanteringen**

Programmet bör kompletteras med en övergripande strategi för avfallshantering enligt Riktlinjer arbetsmiljö och tillgänglighet för avfallshanteringen i Norrköpings kommun. När förtätning sker är det en viktig aspekt att lägga till i det övergripande programmet och det tydliggör den framtida planläggningen.

Utredningen Butängen trafiknät bör kompletteras med information i text och principsektioner som beskriver hur angöring av renhållningsfordon kan ske. I första hand förordas genomfartstrafik samt mer behovsbaserad hämtning. Rekommendationer och exempel på möjliga angöringsplatser för underjords behållare samt miljörum bifogas i yttrandet.

*Kommentar: Det är viktigt att kommunen har en strategi för hur avfallshantering för planområdet ska ske. Redovisning av strategi för avfallshantering ligger utanför ramarna för ett planprogram. Strategi för avfallshantering bör tas fram genom dialog mellan Nodra och infrastruktur. Vid genomförande ska riktlinjerna följas, men det berör detaljplanering och bygglövskedet. Avsnitt 3.8 Teknisk försörjning - Avfall kompletteras med information om avfallshantering.*

### **Vatten och avlopp**

Programmet bör tydliggöra att reningsverket behöver ta i anspråk intilliggande ytor för sin verksamhet.

*Kommentar:*

*Avsnitt 2.3 Bebyggelse och 3.8 Teknisk försörjning kompletteras med beskrivning och en markering av vilken yta som kan behöva avsättas för reningsverkets framtida verksamhet. Mer detaljerad planering görs i samband med planeringsarbetet för Johannisborgsförbindelsen.*

### **Dagvatten**

Uppdatera referens till riktlinjer för dagvattenhantering från 2009 till 2019 i programmet och hållbarhetsprogrammet. Det är viktigt att lyfta att mindre regn ska hanteras på kvartersmark för att minska avrinning, rena dagvattnet och för att säkra grundvattenbildning och således minska risk för framtida sättningar.

Information om föreslagen dagvattenlösning beräknas ge tillräcklig reningseffekt för att uppfylla dagvattenriktlinjerna saknas i de gjorda utredningarna. Det är viktigt vid beräkning att beakta trafikintensiteten med hänsyn till järnvägsstationen. (alstrar med trafik än normalt).

Det är viktigt att utreda kapaciteten av en fördröjningsanläggning i Bollspelaren, framför allt om alternativ till kanallösningen måste utredas. Det kan bli en viktig del för att kunna hantera föroreningar i dagvattnet. En robust och fungerande dagvattenlösning är mycket viktigt eftersom markhöjderna för dagvattenfrågan är svårhanterlig.



*Kommentar:*

*Referensen till riktlinjer för dagvattenhantering uppdateras i MKB:n och i programmet. Uppdatering och komplettering av programtext i avsnitt 2.6 Klimatanpassning – Framtida dagvattensystem och 3.8 Teknisk försörjning – Dagvatten om förutsättningar för hantering av dagvatten görs. Behov av rening för rening av dagvatten från vägar lyfts tydligare i programmet. Detaljerad utredning görs i detaljplaneskedet. Dagvattenutredningarna uppdateras och kompletteras i det fortsatta planeringsarbetet. Synpunkten om utredning av kapacitet beaktas i vidare utredningsarbete.*

**Bredband**

Stamfiber finns utmed Packhusgatan och Ståthögavägen. Ledningsflytt kan kräva lång framförhållning och avsevärd kostnad. Kontakta enhet bredband i god tid.

*Kommentar: Synpunkten beaktas i fortsatt planerings- och utredningsarbete.*

**Räddningstjänsten Östra Götaland****Generella synpunkter på riskhanteringsprocessen**

Risker kopplat till järnvägen får ett för litet utrymme i planprogrammet. Det saknas presentation av förhållningssätt som har tagits fram för hur kommunen ska beakta risker.

- (1) Det bör finnas en tydlig strategi för områdets utformning med syfte att uppnå acceptabla risknivåer och vilka skyddsåtgärder som behövs.
- (2) Det bör finnas en beskrivning av kommunens målsättning för programområdet och hur det har anpassats så att en eventuell olycka ska medföra så lite samhällspåverkan som möjligt. Ansvarsförhållandet är oklart och det stora samordningsbehovet mellan kommunen och Trafikverket har inte beskrivits tydligt.

Räddningstjänsten delar inte kommunens slutsats, utan anser att planprogrammet medför åtminstone måttliga konsekvenser för miljön i förhållande till nollalternativet. Resonemang och beskrivning av framtidsscenario ges.

Nollalternativet bör vara det där Ostlänken byggs, men kommunen håller sig till skyddsavstånd 30 meter till höghastighetsjärnväg.

Räddningstjänsten vill att kommunen ska beakta aspekten med samhällspåverkan från olyckor i ett bredare perspektiv och inte enbart sätta ett likhetstecken mellan acceptabla risknivåer, framräknade i en riskanalys, och god samhällsplanering.

- (3) Kommunen behöver motivera ett kortare avstånd till järnvägen med tanke på de ökade riskerna det medför.

(4) Kommunen behöver tydligare ange under vilka förutsättningar det är möjligt att genomföra den formen av samhällsplanering som föreslås i programmet. Detta görs genom att beskriva och redovisa hur skyddsnivån utformats så att risknivån för individen eller samhället i stort har hamnat på en acceptabel nivå.

(5) Räddningstjänsten ser mycket positivt på den zondelning som finns i riskanalysen och användning av olika nivåer vid planering av markanvändning.

(6) Slutsatser har beaktats i programområdets utformning som bör beskrivas och regleras med bestämmelse i kommande detaljplan, till exempel inga underjordiska anläggningar i nära anslutning till järnvägen.

*Kommentar:*

*Programmet kompletteras med information om risker, information om strategi för områdets utformning, med beskrivning om utformning som beaktar slutsatser samt med en tydligare beskrivning om samordningsbehovet mellan kommunen och Trafikverket. Kommunen ändrar sin bedömning om konsekvenser av programmets genomförande till att vara måttliga. Nollalternativet kan inte ändras då det är en generell beskrivning av nuläget som ligger till grund för samtliga bedömningar i MKB:n. Synpunkter om bestämmelser beaktas i detaljplanering.*

*Programmet kompletteras med kommunens motivering för de kortare avstånden. Kommunen förordar, i första hand, en omdragning av godsbanan så att transporter av farligt gods med tåg inte sker inom Norrköpings centrala delar. I andra hand söker kommunen lösningar som gör det möjligt att integrera järnvägen i staden på ett så bra sätt som möjligt. För att kunna skapa en trygg stad ur andra aspekter, är det viktigt att skapa förutsättningar för att människor kan vistas nära och under den upphöjda järnvägen.*

**Behov av fortsatt arbete i riskhanteringsprocessen**

Det finns fortfarande en del förutsättningar för projektet Ostlänken som inte ännu är beslutade och som får stora konsekvenser för hur planprogrammet kan utformas.

(7) Det upphöjda läget för stationsområdet är än så länge inte beslutat. Skillnaden mellan upphöjd järnväg och markplacerad järnväg är väldigt stor i riskhänseende och konsekvenser för områdets disponering.

(8) Resultaten av riskanalysen är baserade på åtgärder som skulle behöva göras av Trafikverket. Ansvarsförhållandet är oklart och samordningsbehovet inte tydligt beaktats i riskanalysen.

(9) Det är relevant att beakta det förbud mot transport av farligt gods som tillämpas i Norrköpings tätort. Fler verksamheter som är beroende av transporter av farligt gods bör inte tillföras programområdet. En omlokalisering av befintliga verksamheter bör ses över.

(10) Programområdet sträcker sig betydligt närmare den farliga verksamheten Candor AB, vilket innebär en försämring för den allmänna risknivån. Det vore rimligt att genomföra konsekvenssänkande åtgärder på den farliga verksamheten alternativt omlokalisera verksamheten.

(11) När förutsättningarna tillåter, bör en övergripande kvalitativ riskanalys göras som tar hänsyn till hur busstrafik anordnas inom programområdet och vid det nya resecentrum. (ur riskhänseende främst kopplat till användning av biogas jämfört med dagens dieseldrivna bussar och placering av hållplatser nära eller under det upphöjda stationsläget.)

(12) Riskbedömning och analys behöver göras för området längs Stockholmsvägen norr om polishuset som omfattas av programförslaget.

(13) Samordning mellan Trafikverket, kommunen och räddningstjänsten behövs avseende uppsamlingsplats för brandfarliga vätskor som rinner från den upphöjda järnvägen.

*Kommentar:*

*Kommunen har utrett med syfte att se om riskerna i samband med upphöjd järnväg är eller kan göras acceptabla, eftersom det är den lösningen som kommunen anser gynnar staden bäst ur en helhetssynpunkt. Syftet var aldrig att jämför riskscenarion.*

*Programmet föreslår centrumverksamheter och bostäder inom områden som inte har direkt tillgång till Johannisborgsförbindelsen, som är avsedd för transport av farligt gods. I avsnitt 3.5 Trafik, gator och parkering – Risk och säkerhet i programmet tydliggörs att sådana verksamheter som är beroende av transporter av farligt gods inte ska lokaliseras söder om Johannisborgsförbindelsen. Arbete med omlokalisering av befintliga verksamheter inom programområdet pågår. Behov av omlokalisering av befintliga verksamheter utanför programområdet sker i samband med andra projekt.*

*Ansvarsförhållandet för utförande av skyddsåtgärder kommer att utredas och tydliggöras i den fortsatta planeringen. En uppdatering av riskbedömning av Candors verksamhet har gjorts. Riskbedömning och analys av området vid Stockholmsvägen har genomförts och kommunicerats med Räddningstjänsten.*

*Avsnitt 6.3 Utredning och vidare arbete i programmet kompletteras med upplysning om utredning av ansvarsförhållanden för skyddsåtgärder. Programmet och MKB:n uppdateras utifrån det nya underlagsmaterialet.*

*Synpunkten om en övergripande kvalitativ riskanalys och samordning avseende uppsamlingsplats för brandfarliga vätskor beaktas i kommande arbete med planering av centralstationen.*

**Val av skyddsåtgärder och utformning av utredningsområdet**

Räddningstjänsten anser att tillräckligt skyddsavstånd och lämplig disponering av funktion inom riskområdet alltid ska eftersträvas i första hand som skyddsåtgärd.

(14) Tillräcklig byggnadshöjd måste tillåtas för att ventilation kan placeras på byggnadens tak när det ställs krav på ventilation som skyddsåtgärd. Förslagsvis kan skyddsbestämmelsen på plankartan innehålla formuleringen "utöver den maximalt tillåtna byggnadshöjden får ventilationsinstallationer placeras på taket."

(15) Tydliga funktionsbaserade bestämmelser kommer att behövas för detaljplaner som berörs av skyddsåtgärder kopplade till byggnadstekniskt brandskydd. Resonemang kring begreppsförvirring och kravnivå ges.

(16) Skyddsåtgärden "Placering av friskluftsintag" har störst effekt om höjdskillnaden mellan nivån för utsläppet och placeringen av ventilationens friskluftsintag är så stort som möjligt. Denna aspekt bör beaktas vid val av byggnadshöjd och utformning av ventilationssystem där åtgärden är nödvändig.

*Kommentar:*

*Synpunkten noteras och beaktas i detaljplaneprocessen. Det är viktigt också för rörelse i staden och trygghetskänsla att järnvägens barriäreffekt minimeras. Därför anser kommunen att andra typer av skyddsåtgärder måste övervägas.*

*Förslag till bestämmelse kan fungera bra om det inte finns något annat angeläget skäl att begränsa byggnadens höjd. Byggnadens höjd kan också regleras med en bestämmelse som avser nockhöjden, vilket inte skulle påverka möjligheten att uppföra huvar och fläktar som är högre än takets nock. Eftersom huvar och fläkt med mera kan kraftigt variera i storlek beroende på vilket kapacitet som behövs, är det ofta svårt att veta vad för höjd som kan behövas innan mer detaljerad projektering av byggnaden och ventilationssystem har gjorts. Under planarbete görs oftast inte detaljerad projektering. För att kunna säkerställa att höjden räcker till måste byggherren vara aktiv under planprocessen och leverera uppgifter om höjd som behövs och vara uppmärksam om vilka skyddsbestämmelser det är som gäller.*

**Zonindelning**

Det är svårt att se en koppling mellan den valda markanvändningen och de slutsatser som presenteras i riskanalysen. Det är svårt att läsa vilka avstånd byggnader i principskisser placeras från järnvägen.

(17) De risker som är förknippade med urspårningar har inte i tillräcklig omfattning beaktats inom område V i programmet.

(18) Kontor finns placerade inom områden för "Tåliga verksamheter" så väl som "mindre känsliga verksamheter utan att det har definierats vilken typ av kontor som avses.

*Kommentar: Programtext och förslag ses över och kopplingar tydliggörs avseende markanvändning, skyddsavstånd och risker förknippade med urspårning.*

### **Möjlighet till räddningsinsats**

Det finns fler aspekter kopplade till räddningstjänstens möjligheter till räddningsinsats som bör beaktas i ett tidigt skede för att få god effekt i de enskilda detaljplanerna.

(19) Fasader som vänder sig mot spårvagnslinjer inte utan vidare utredning kan nyttjas för utrymning med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning. Motivering och principer för utformning av kollektivtrafikstråk ges. Man bör planera för att det finns tillräckligt med utrymme mellan fasader och spårvagnsnätet så att ett höjdfordon kan arbeta fritt.

(20) Kommunen behöver säkerställa, i samråd med Trafikverket, att ytor för räddningsinsatser och framkomlighet till dessa finns tillgängliga i anslutning till Ostlänkens spårtunnel inom delområde V och mer exakt zon 8. Det är inte känt för Räddningstjänsten om framkomlighet behöver anordnas från Stockholmsvägen eller via Vulkanområdet.

(21) Kommunen behöver säkerställa att det upphöjda stationsläget kan angöras av räddningstjänsten och blåljusorganisationer och att det finns god framkomlighet mellan den södra och norra sidan av stationsläget för räddningsfordon.

(22) Fortsatt dialog behövs mellan Trafikverket, kommunen och räddningstjänsten om möjlighet för räddningsinsats på övriga delar av järnvägsbron.

(23) Genomförandet av utvändiga räddningsinsatser mot byggnader närmast järnvägen behöver detaljstuderas i de enskilda detaljplanerna. Likaså behöver dessa byggnaders utformning studeras med hänsyn till eventuella avbrott i järnvägstrafiken.

(24) Kommunen ska planera för en så pass robust hanteringsförmåga i samhällsplanering att så få väderrelaterade händelser som möjligt ska leda till räddningsinsatser. I programområdet finns ju uppenbart känslig infrastruktur i form av Ostlänkens järnvägstunnel.

Kommunen bör i ett tidigt skede i samråd med Trafikverket utreda hur pass känslig Ostlänkens järnvägstunnel är för översvänningsproblematik och vilken utformning av staden i dess närhet som är lämplig.

*Kommentar:*

*Synpunkterna beaktas i fortsatt planering, detaljplanearbete och*

*projekteringsarbete i genomförandeskedet. I sin planering strävar kommunen efter att identifiera och genomföra åtgärder, till exempel markhöjning och planerade avrinningsvägar, som möjliggör exploatering av riskområden. Avsnitt Klimatanpassning kompletteras med beskrivning av kommuns strategi för infrastruktur.*

### **Samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur**

#### **Dagvatten**

Program:

Under punkt 2.6 ”riktlinjer” vore det bra att koppla föreslagna åtgärder för dagvattenhantering till kommunens nya riktlinje för hållbar dagvattenhantering. Rådet att backventilen bör tas bort och ersättas med en rekommendation om att servisanslutningen ska ligga högre än kringliggande gata och anslutningar som ligger i nivå med gatumark eller lägre ska pumpas. Skriv gärna att nedfarter till källare ska utformas så att avrinningsvägar runt nedfarten leds bort från nedfarten.

Under rubrik 3.9 ”skyfall” är det viktigt att beskriva att översvämningssytor kan anläggas för att tillfälligt lagra regnvatten och att rinnvägar skapas som rinner till översvämningssytorna istället för recipienten. Generellt dimensioneras för extrema regn 100 år, men för samhällsviktig verksamhet kan nivån vara högre.

Miljökonsekvensbeskrivning:

Hänvisning till kommunens nya riktlinjer för hållbar dagvattenhantering som antogs april 2019 behövs under rubrik 3.2 Riktlinjer och i miljökonsekvensbeskrivningen 9.6. Några förslag för redigering lämnas.

*Kommentar:*

*Komplettering av programmet och miljökonsekvensbeskrivningen med hänvisning till kommunens nya dagvattenriktlinje samt beskrivning av översvämningssytor och redaktionella ändring görs enligt önskemål. I programskedet presenteras ett generellt koncept. Mer detaljerade lösningar tas fram i detaljplaneskede och genomförandeskede.*

#### **Landskap**

Planering för en funktionell grönstruktur genom hela samhällsplaneringsprocessen är avgörande för att få till en god bebyggd miljö med möjlighet att tillvarata för området viktiga ekosystemtjänster. Det är viktigt att bevara och utveckla befintliga miljöer såsom Johannisborg, lövskogarna öster om reningsverket och Norra Promenaden.

För att undvika problem i framtiden behövs en förståelse för att grönområden måst få ta plats. Krav på friyta och grönska på kvartersmark behöver ställas. Planering för skolors friyta behöver finnas med tidigt i planeringen. Förslaget att 800 nya förskoleplatser fördelas på tre förskolor

innebär att skolorna är betydligt större än vad som byggs idag och skulle uppskattningsvis behöva cirka en hektar mark per skola om Boverkets rekommendationer följs. Behovet av antal platser och ytbehov behöver utredas vidare.

*Kommentar:*

*Synpunkten noteras och beaktas i kommande planering. Hållbarhetsprogrammet innehåller riktlinjer för grönska och friytor. Programmet lyfter vikten av dessa. Frågan om antal skolor och ytbehov har setts över i dialog med Utbildningskontoret. Programmet har därefter uppdaterats med tydligare beskrivning av vilket behov av förskolor och skolor som programförslaget kan förväntas generera. Frågan kommer fortsatt att vara aktuell och behovet behöver ses över inför varje ny etapp och detaljplan.*

**Samhällsbyggnadskontoret, miljö och hälsa**

**Buller**

Miljökonsekvensbeskrivningen bör uppdateras med uppgifter från 2017 års bullerkartläggning. Det är oerhört viktigt att behoven av bullerdämpande åtgärder fortsätter att utredas i fortsatt arbete med program och individuella detaljplaner. Bullret bör skärmas av så nära källan som möjligt för bästa effekt. Det är också bra att använda höjdskillnader på byggnader.

*Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras. Övriga synpunkter om buller beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.*

**Dagvatten**

Avledning av dagvatten behöver ske med renande och fördröjande anläggningar. Ytor för fördröjning och rening behöver reserveras tidigt i gatusektioner och vid planering av parkområden. Kanaler, dammar med mera behöver höjdsättas så att en god rening kan erhållas vid kraftig nederbörd. Reningen behöver klimatsäkras så att höga havsvattennivåer med upptryck i kanal och våtytor i parkmark inte försämrar reningen. Det är positivt att programmet betonar vikten av att kvartersmarken bidrar till en god hantering av dagvattnet exempelvis med gröna tak.

I miljökonsekvensbeskrivningen behöver text om kommunens riktlinjer för dagvattenhantering uppdateras. Nya riktlinjer finns.

Det är positivt att föroreningshalterna i dagvattnet förväntas minska till följd av ändrad markanvändning. Det är viktigt att dagvattenriktlinjerna följs i den fortsatta planeringen och att beräkningen av föroreningsbelastningen förfinas när den fysiska utformningen blir mer konkret. Dagvattenledning behöver planeras med avstängnings- och uppsamlingsmöjligheter så att läckage av drivmedel och nedspolning av släckvatten inte skadar naturvärden.

*Kommentar:*

*Synpunkten beaktas i detaljplanering och projektering. Utredning av ytbehov och lämpliga metoder för rening av dagvatten inom området har påbörjats, resultatet kommer att redovisas i kommande detaljplaner. MKB:n uppdateras och kompletteras med beskrivning och förslag enligt önskemål. En separat rubrik införs inte utan rubriken "Framtida havsnivåhöjningar" kompletteras med "och extrema regn". Se även kommentarer till synpunkter från Nodra samt mark och infrastruktur på sidorna 16 respektive 22.*

**Förorenad mark**

Det är positivt att en strategi tas fram i samband med framtagandet av planprogrammet för att planera hur markanvändningen behöver ta hänsyn till den förorenade marken. Vid ytterligare markundersökningar är det viktigt att grundvattenprovtagning görs och att förekomst av klorerade kolväten kontrolleras.

Det är inte möjligt att kommentera kostnadsuppskattningen eftersom fel fil var upplagd på webbsidan.

*Kommentar:*

*Synpunkten noteras och beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. Vi uppskattar om vi får veta om något inte stämmer på våra webbsidor så fort det upptäcks så att vi kan åtgärda problemet. Se även kommentar till länsstyrelsens synpunkter, sidan 10.*

**Luftkvalitet**

Det är positivt att luftkvaliteten fortsätter utredas. Miljökonsekvensbeskrivningen bör uppdateras med uppgifter om det avslutade åtgärdsprogrammet för att klara miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10). (Avslut genom beslut av länsstyrelsen 1/1 2015. Inga överskridanden av MKN har skett efter 2010. Norrköpings kommun har genomfört åtgärder för att förbättra luftmiljön i kommunen. )

*Kommentar:*

*Synpunkten noteras och miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras enligt önskemål.*

***Samhällsbyggnadskontoret, plan och bygglov*****Bygglov**

Förutsättningarna för det ganska stora området med många komplicerade frågor har klargjorts på ett bra sätt.

Det bör framgå i vilken utsträckning utökning av reningsverket är möjlig och åt vilket håll. Det anges att reningsverket klarar medelvattenståndet i havet fram till år 2150 och att ett yttre skalskydd beräknas vara klart innan



dess. Det bör framgå om det finns någon beredskap om risken för översvämning plötsligt ökar innan det yttre skalskyddet är klart.

Med tanke på ökad rörlighet samt arbets- och besöksresor bör större fokus läggas på hotellverksamhet och aktivitetshus.

Konsekvenser som kan uppstå till följd av byggnation av järnvägstunnelns mynning vid Bergslagsgatan och Stockholmsvägen bör tas upp i programmet. Höjning av Stockholmsvägen som försvårar användning av befintliga byggnader eller leder till rivning av byggnader längs järnvägen.

Vattenkanalen längs Fredriksdalsgatan kommer att ligga under nuvarande medelhavsnivå. Om vattennivåer i havet höjs kan riktning av vattenflöden mellan vattenkanalen längs Fredriksdalsgatan bli omvänd.

På grund av en svårtolkad flyghinderhöjds-karta ska flyghinderhöjder säkerställas ihop med flygplatsen.

Det är viktigt för prövning av bygglov att det framgår hur spårdragningar ansluter till befintligt spårnät, vilket det inte gör i programmets nuvarande utformning. spårvägslinjes dragning och anslutning till befintligt spårnät kan innebära en del restriktioner för bebyggelse.

Det är viktigt att parkerings- och mobilitetshus byggs i tidigt skede så att varje byggnadsprojekt inte behöver lösa parkering inom den egna fastigheten.

Frågor kring avveckling och ersättning av idrottsplatser bör utvecklas/utredas vidare eftersom det råder en brist på idrottsplatser redan idag.

Om särkrav som ställs i hållbarhetsprogrammet regleras i markanvisnings- eller exploateringsavtal behöver bygglov få information om detta i god tid så att samordning kan ske på ett lämpligt sätt. Frågan om uppföljning av dessa åtaganden bör också regleras mellan enheterna i kommunen.

Beräkning av poäng för mobilitetsindex och grönytefaktor ska inte vara komplicerat eller tidskrävande.

*Kommentar:*

*Exakta mått på ett tänkt utökningsområde för reningsverket behöver studeras mer ingående i ett annat forum där flera intressen vägs samman. Programförslaget kompletteras dock med en enklare grov skiss som ger bättre indikation om markområdet som eventuellt kan behövas för reningsverkets expansion. Se även synpunkter från Nodra och kommentarer på sidan 13.*

*I dagsläget finns inga färdiga riktlinjer eller rutiner som styr hur Reningsverket ska skyddas i ett scenario där risken för översvämning plötsligt ökar innan det yttre skalskyddet är klart. Klimatanpassningsarbete görs enligt Riktlinje för klimatanpassning i Norrköpings kommun, antagen*

*oktober 2020, som ska skydda viktiga verksamheter inom hela kommunen. Länsstyrelsen har tagit fram en riskhanteringsplan i samarbete med kommunen. I planen identifieras samhällsviktiga verksamheter, bland annat Reningsverket. I detta pågående arbete finns planer på ytterligare analyser.*

*Den utveckling av Inre Hamnen som är under genomförande ger även skyddsåtgärder i form av landhöjning som skyddar även Reningsverket och delar av programområdet tills det storskaliga skyddet är klart.*

*Planprogrammets syfte är inte att redovisa detaljerade lösningar, utan principer och inriktningar. Arbete med lösningar för spårvägen pågår, och färdigställs i samband med att detaljplanearbete inleds.*

*Bollspelaren är i gällande översiktsplan för staden föreslagen som en framtida stadsdelspark. Bollspelaren till ytan är så pass stor att det i en framtid kan gå att kombinera en del som är mer av en traditionell park med grönska och parkfunktioner och en del som kan ha mer fokus på sport och idrott. Ytor för idrott i staden är också en viktig fråga för kommunen och studeras vidare i andra sammanhang.*

*Avsnitt 3.7 Hälsa, säkerhet och störning – Översvämning kompletteras med information om beredskap för översvämning.*

*Behov av hotell och aktivitetshus ökar och minskar i perioder. Programförslaget ger möjlighet för sådana verksamheter inom flera områden. Behovet kan studeras närmare i samband med vidare planeringsarbete. Att markanvändningsändamålet är flexibelt för att tillgodose ett eventuellt behov beaktas i detaljplaneringsarbetet.*

*Avsnitt 3.5 –Trafik, gator och parkering – Järnväg kompletteras med beskrivning av konsekvenser för bebyggelsen till följd av anläggningen av tunnelmynningen.*

*Höjdsättning och flöden utreds vidare under det fortsatta planeringsarbetet.*

*Den korrekta höjden för flyghinder är +54,7 meter över havet. Flyghinderhöjden som angavs i programmet rättas.*

*Programtexten kompletteras med informationen om parkerings- och mobilitetshus. Synpunkten beaktas i vidare planeringsarbete.*

*Synpunkter om förmedling av särkrav i hållbarhetsprogrammet och beräkning av poäng för mobilitetindex och grönytefaktor beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.*

### **Utbildningskontoret**

Utbildningskontoret vill framföra följande synpunkter:

Fler än tre skolor krävs för det uppfattade behovet av 800 förskoleplatser.

En motsvarande bedömning av behov av antal skolelever i grundskola efterfrågas. Inre hamnens behovs måste räknas med.

Det är viktigt att idrottshall placeras nära skolor som ska utnyttja den. En idrottshall vid Bollspelaren utan närbelägen skola fyller inget syfte.

Tumregler anges för dimensionering av förskolor och grundskolor vid planering av antal och storlek på skoltomter. Det är bra att friytan vid förskolor och skolor, med hänvisning till Boverkets rekommendation, belyses i programmet.

Trafiksituation med dagliga leveranser samt lämning och hämtning av barn är viktig att få med i planeringen från början.

Enligt översiktsplanen för staden ska en ny gymnasieskola lokaliseras nära resecentrum. Det bör framgå av programförslaget var en etablering av gymnasieskola skulle kunna vara möjlig.

*Kommentar:*

*Behovet av antal skolor och förskolor har setts över i dialog med utbildningskontoret. Se kommentar till synpunkter från Mark och infrastruktur, sidan 23. Det finns flera möjliga lösningar rörande skola för Inre hamnen. I det fortsatta planeringsarbetet bör behovet av skola från de båda stadsdelarna tittas på gemensamt för att uppnå bästa lösning.*

*Programmet kompletteras med upplysning om lämplig placering av nya idrottshallar. Precisering av placering av skolor och idrottshallar samt utredning av trafikflöden för dagliga leveranser samt lämning och hämtning av barn görs i detaljplaneringssskedet. Fortsatt dialog med Utbildningskontoret kommer att behövas för att säkerställa behovet kopplat till respektive etapp/detaljplan.*

## **Berörda statliga verk**

### *Försvarsmakten*

Det framgår inte hur höga objekt det är som planeras. Om höga objekt planeras ska dessa remitteras till Försvarsmakten. De objekt som avses är högre än 45 meter och 20 meter inom sammanhållen bebyggelse respektive utanför sammanhållen bebyggelse.

*Kommentar:*

*Synpunkten beaktas i detaljplanearbete. Programmet innehåller information i avsnitt 3.3 Riksintresse för kommunikationsanläggningar – Luftfart om höjder som gäller.*

### *Statens Fastighetsverk*

Statens fastighetsverk representerar staten som fastighetsägare och förvaltare av det statliga byggnadsminnet Johannisborgs slottsruin E354, Slottshagen 1:2 Norrköpings kommun, Östergötlands län. Johannisborgs slottsruin är ett statligt byggnadsminne sedan 25 januari 1935.

Statens fastighetsverk beskriver kortfattat fastighetens historia och värden. En beskrivning av hur anläggningen sköts följer. Statens fastighetsverk har yttrat sig i ärendet, ”Synpunkter på projekt Östra Saltängen, Norrköpings kommun”, daterat 2015-12-08.

Statens fastighetsverk är förvånad över att området benämns som Johannisborgs stadspark och planeras som stadspark. Statens fastighetsverk är mycket tveksam till att upplåta mark för odling och större lekmiljöer inom slottsruinen. Aktiviteter måste anpassas till den unika kulturmiljön. Statens fastighetsverk håller med om att området har rekreationsvärden som skulle kunna utvecklas, till exempel en slags ekopark med stora kulturhistoriska värden.

Det är viktigt att ta hänsyn till Johannisborgs slottsruins alla värden vid en framtida planering av de centrala delarna av Norrköping. Det vore önskvärt att till en vis del rekonstruera försvarsanläggningens system med vallgravar och vallar. Slottsruinen kräver ett omland som är fritt från bebyggelse. Framtida bebyggelse måste placeras på ett behörigt avstånd och inte dominera visuellt.

Statens fastighetsverk är positiv till att återskapa den ursprungliga visuella axeln, som finns redovisad på plan från 1636 och som redovisats i strukturplan för Johannisborg med närområde som godkändes av kommunstyrelsen juni 2015. Den befintliga byggnaden för Posten har ersatts med en kompakt skolbyggnad som kommer att skymma slottsruinen sett från Norra Promenaden. Den nya entré som föreslås från väster kommer att upplevs besynnerlig i förhållande till portornets utformning. Statens fastighetsverk anser att det vore värdefullt att återskapa den ursprungliga siktlinjen mot portornets entré.

Statens fastighetsverk vill uppmärksamma Norrköpings kommun på de säkerhetsproblem som kan uppkomma när barnverksamhet placeras i närheten av vattenfyllda gravar.

Järnvägens upphöjda läge kan leda till att buller från järnvägstrafik får en längre spridning jämfört med om den är markbelagd. Järnvägen blir mer synlig i den centrala staden, vilket påverkar kulturmiljön samt stads- och landskapsbilden negativt. Områden under broar kan upplevas som otrygga om inte dessa gestaltas medvetet och med långsiktig kvalitet.

Statens fastighetsverk vill påpeka att det inte framgår i programmet under rubriken Kulturmiljö att hela fastigheten Johannisborgs slottsruin är ett område med stort kulturhistoriskt värde.

*Kommentar:*

*Programtext och karta i de avsnitt som berör slottsruinen justeras så att det framgår tydligare att Johannisborgs slottsruin är en skyddad kulturmiljö och att det är området intill som utvecklas som stadsdels park.*

*Kommunen har påbörjat en dialog med Statens fastighetsverk (SFV) om utveckling av slottsruinen och kommunens markområde som ligger intill byggnadsminnet. Kommunen vill säkra att allmänheten har tillgång till området långsiktigt. Kommunen ser ett stort värde i att tillsammans med SFV utveckla området genom att bevara och samtidigt utveckla platsens höga natur- och kulturmiljövärden. Platsen kan på ett hänsynsfullt sätt fysiskt tillgängliggöras så att fler kan använda platsen samtidigt som besöken kan styras för att undvika slitage, särskilt för de mest känsliga delarna (exv. vallar, våtmarker och fältflora). Att tillföra tillgänglig information om platsens innehåll och historia är också en viktig fråga. Tanken är att ytor för odling och lekmiljö tillgodoses på de kommunägda intilliggande ytorna utanför byggnadsminnets gräns.*

*Utveckling i form av en ekopark med stora kulturhistoriska värden är i linje med kommunens vision om att utveckla områdets höga natur- och kulturmiljövärden. Exempel på att utveckla områdets naturvärden kan vara en försiktig muddring/utgrävning av vallgraven i syfte att skapa öppna vattenspeglar, behålla kontinuerlig skötsel av gräsytor (bete alt. maskinellt) innanför vallarna för att bibehålla värdefull fältflora.*

*Möjligheten att återskapa den ursprungliga visuella axeln från slottsruinen porttorn studeras närmare i samband med detaljplaneläggning av området. En upplysning om att det bör eftersträvas läggs till i programtext och en tänkt siktlinje läggs till i lämplig karta. I dagsläget är det inte bestämt hur bebyggelsen ska se ut avseende höjd och skala. Det är mycket möjligt att Postens byggnad behålls. En entré från väster är tänkt att vara en del i skapandet av en siktlinje mellan porttornet och den nya centralstationen som ett sätt att göra slottsruinen mer synlig och tillgänglig för allmänheten.*

*Att placera skolor i anslutning till en plats med vattenmiljöer, upplevelserika natur- och kulturmiljöer kan vara en stor tillgång i skolundervisningen. Dessa miljöer kan bidra med kunskap och inspiration som kan öka förståelsen för till exempel ekosystemens samband och betydelse för oss människor.*

*Kommunen bedömer att behovet av att minska järnvägens barriäreffekt genom att lägga järnvägen på en bro genom Norrköpings stadsbebyggelse är mycket angeläget för stadens fortsatta utveckling. Kommunen utreder möjligheten för spårnära bullerskyddsåtgärder för att minska buller från järnvägstrafik. Både avståndet mellan slottsruinen och järnvägen samt uppförande av nya byggnader som skärmar av bullret, gör så att slottsruinen inte kommer att exponeras för höga bullernivåer.*

*Kommunens avsikt är att skapa trygghet i stadens olika miljöer. Utformning av områden under bron kommer att studeras närmare i samband med detaljplanering och projekteringsarbete.*

### **Trafikverket**

### **Övergripande**

Kommunens ambition att skapa en ny stadsdel i samband med ett nytt resecentrum i Norrköping ger goda möjligheter för en attraktiv stationsmiljö.

Trafikverket delar inte kommunens uppfattning att ett markförlagt alternativ och ett bro alternativ är likvärdigt. Kostnader för en markförlagd station kan variera inom ett stort spann.

Det nya, centralt placerade resecentret kommer att vara en viktig målpunkt för boende i Norrköping så väl som för ett stort omland runt Norrköping. Detta innebär att det är viktigt att se över den omgivande infrastrukturen och det övergripande vägnätet med väg E4 och E22.

Konsekvenserna av olika åtgärder kan innebära stora förändringar i resmönster inne i staden. För att möjliggöra en förlängning av stadens centrum mot det nya resecentret, är det viktigt att se över hur Norra Promenadens barriäreffekt kan mildras.

Omvandlingen av programområdet är komplex och sker under en lång tidsperiod. Det är viktigt att studera hur en gradvis omvandling av programområdet påverkar trafikmatning både för fordonstrafik, godstrafik samt gång- och cykeltrafik. Byggnad av den nya järnvägen kommer att ha en stor påverkan på befintliga infrastruktursystem. Det är viktigt att analysera hur byggande av den nya järnvägen och resecentret påverkar trafiknätet i hela staden.

#### *Kommentar:*

*Kommunen anser att en lösning med en upphöjd bro ger en bättre ekonomi totalt sett. Kommunen bedömer att behovet av minska järnvägens barriäreffekt genom att lägga järnvägen på en bro genom Norrköpings stadsbebyggelse är mycket angeläget för stadens fortsatta utveckling. Brolösningen gör det också enklare att klara en bytestid i den nya centralstationen om tre minuter. Genom att höja upp järnvägen kan mark som annars skulle behöva användas för funktioner med direkt anknytning till centralstationen, så som parkering, hållplatser för kollektivtrafik med mera, istället användas för exploatering som ger intäkter till kommunen och gör området omkring den nya centralstationen attraktivare.*

*Norra Promenaden kommer att få en mer parkliknande karaktär och vägbanor för biltrafik samlas ihop längs med en sida. Detta ska ha en gynnsam effekt för gång- och cykeltrafik. Situationen vid Norrtull studeras vidare. Programtexten i avsnitt 2.2 Huvuddrag och utvecklingsmål – Mål*

*för utveckling kompletteras med upplysning och resonemang kring nuvarande barriäreffekt som orsakas av trafikleden i Norra Promenaden.*

*Synpunkter om Norra Promenadens barriäreffekt, om utvecklingens påverkan på trafikmatning och stadens trafiknät beaktas i det fortsatta planerings- och detaljplaneringsarbetet.*

### **Riksintressen**

#### Södra stambanan

Trafikverket och kommunen har en god dialog gällande säkerhetsavstånd och skyddsavstånd beroende på transport av farligt gods genom Norrköping.

#### *Kommentar:*

*Kommunen instämmer och ser fram emot en fortsatt god dialog med Trafikverket.*

#### Ostlänken

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att minska intrång och påverkan på befintliga fastigheter. Trafikverket förutsätter att gällande skyddsavstånd på 30 meter uppfylls.

Skyddsåtgärder för en framtida stadsutveckling ingår inte i Trafikverkets ansvarsområde, men kan diskuteras om det finns någon part som är villig att bekosta åtgärderna. Den planerade järnvägens funktion och robusthet kommer att prioriteras. Det är viktigt att både samhällsekonomi och livscykelperspektiv vägs in om kommunens planering innebär krav på skyddsåtgärder i järnvägsanläggningen.

#### *Kommentar:*

*Kommunen söker lösningar som integrerar järnvägen i staden på ett så bra sätt som möjligt. Genom att skapa byggtekniskt skydd ges förutsättningar för bebyggelse och markanvändning som minimerar järnvägens barriäreffekt och bidrar till en hållbar stadsmiljö fylld med liv och rörelse. Att kunna erbjuda stadens olika funktioner så nära järnvägen och centralstationen som möjligt bidrar även till centralstationens och järnvägens attraktivitet. Se även kommentar till Räddningstjänstens synpunkter om skyddsavstånd på sidan 18. Kommunen välkomnar en fortsatt dialog med Trafikverket.*

*Synpunkten om samhällsekonomi och krav på skyddsåtgärder beaktas i det fortsatta utrednings- och planeringsarbetet. Programtexten avsnitt 6.3 kompletteras med en upplysning om detta.*

### **Kommande planering**

Det är angeläget att de kommande detaljplanerna fokuseras på järnvägsanläggningen och tillhörande stödfunktioner och inte blir för omfattande. Det är viktigt att det sker en tydlighet i gränsdragningen mellan

järnvägsplan och detaljplan. Frågor gällande dagvatten, buller och risk behöver samordning i kommande planering.

Samsyn mellan Trafikverket och kommunen behöver säkerställas.

*Kommentar:*

*Kommunen ansvarar för utformning av stadsmiljöer, inklusive trafikstråk, grönsstruktur, service, bebyggelse och bebyggelsens innehåll. Kommunen anser att det är viktigt att detaljplanerna för järnvägen där den löper igenom Norrköpings centrala delar tar med markområden strax intill, för att bättre få grepp om helheten vad gäller buller, risker, lämplig markanvändning och gestaltning och ta hänsyn till hur järnvägen påverkar den närmast planerade bebyggelsen.*

*Synpunkter om gränsdragning och samordning av vidare utredning beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.*

## **Berörda kommuner och region**

### *Linköpingskommun*

Linköpings kommun ser positivt på att planprogrammet tar avstamp i inriktningen i den gemensamma översiktsplanen, bland annat att ett ökat utbyte och integration mellan Norrköping och Linköping behövs för att nå en hållbar tillväxt inom regionen. Detta är i linje med inriktningen för en hållbar ortstruktur som pekas ut i gemensam översiktsplan.

Linköpings kommun ser positivt på att planprogrammet betonar att utvecklingen av Stångebro i Linköping och södra Butängen i Norrköpings är strategiskt viktiga för en hållbar tillväxt i regionen.

Linköpings kommun ser även positivt på den hållbarhetscertifiering som har gjorts i programarbetet och ser fram emot att följa den fortsatta planeringen av områdena.

I övrigt har Linköpings kommun inga synpunkter på planprogrammet.

*Kommentar:*

*Synpunkterna noteras.*

### *Region Östergötland*

Region Östergötland konstaterar att planförslaget ansluter till rekommendationer om funktionell region, en ändamålsenlig infrastruktur och hållbart resande mm.

Det är bra att programområdet är så pass omfattande. Det ger förutsättningar till helhetssyn i planeringen. Detaljplaneprogrammet förhåller sig i stora delar till detta genom sin utformning mot en stationsnärlighetsprincip.



Programmet är också föredömligt bearbetat när det gäller sammanhängande kollektivtrafikfrågor.

### **Vårdverksamheten**

Regionfastigheter har deltagit i tidig dialog om behov av vårdcentral i området och ser ett behov av en ny vårdcentral och av en tandvårdenhet. Det är bra att lokalisering och utformning av en ny vårdcentral hanteras i ett tidigt skede. Det vore bra om möjligheten att samordna detta med någon form av bostadsprövat boende belyses i planprocessen och om det kan bidra till att utveckla områdets funktion och attraktivitet.

*Kommentar: Synpunkten beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.*

### **Utifrån huvudmannaskap för kollektivtrafiken**

Bakomliggande utredningsmaterial: FRiN

I det fortsatta arbetet krävs att FRiN går från planeringsunderlag till beslutade inriktningar. Programförslaget bygger på att transportinfrastruktur som ligger utanför planområdet realiserar och finns på plats för att planprogrammet ska kunna genomföras. Region Östergötland har inte deltagit i planprocessens tidiga skeden och har således svårt att bedöma vilka delar i planen som kan vara systemkritiska.

Programförslaget beskriver på ett bra sätt tänkt genomförande i etapper. Det är önskvärt att programmet på tydligare sätt pekar ut hur vägnät utanför programområdet kommer att kopplas med programområdet under byggnationens gång, och att detta även kopplas mot etappindelningen.

Regionen vill understryka behovet av hög framkomlighet för kollektivtrafiken. Planprogrammet bör tydliggöra att kollektivtrafiken ges högsta prioritet i korsande stråk mellan kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.

Beskrivning av fastslaget framtida linjenät uppfattas något för detaljerad med tanke på att genomförandebeslut tas fram kopplade till stora infrastruktursatsningar. Regionen är mycket positivt till att arbeta med att utveckla Södra Butängen och Johannisborg utifrån programmets innehåll. Fortsatt dialog behövs.

*Kommentar:*

*Framtidens resor i Norrköping (FRiN) kommer att behålla sin status som utredningsunderlag. Kommunen har tagit fram förslag på en ny trafikstrategi, som har varit föremål för samråd under våren 2021. Strategin tar vidare flera av strategierna från FRiN.*

*Planprogrammets syfte är inte att redovisa detaljerade lösningar, utan principer och inriktningar. Arbeta med lösningar för etapputbyggnad och tillfälliga lösningar för vägnätet under byggnationsskedet görs under det fortsatta planeringsarbetet.*

*Framkomlighet för kollektivtrafik är högt prioriterat av kommunen. Framkomlighet för gång- och cykeltrafik är också av hög prioritet. Enligt kommunens nuvarande riktlinjer för trafik, antagen 2011, ska gång och cykeltrafik prioriteras över andra trafikslag vid konfliktpunkter, förutom i kollektivtrafikens stomlinjenät där kollektivtrafiken ska prioriteras före gång och cykel.*

*För att kunna räkna på kapacitet, behov av antal spår och perronger med mera har kommunen behövt använda ett realistiskt scenario, som är baserat på det som togs fram gemensamt av Östgötatrafiken, regionen och kommunen i projektet Framtidens resor i Norrköping. Det slutgiltiga linjenätet kommer sen inte i detalj motsvara den beskrivna utformningen. Programmet ger inriktningar och principer för områdets utveckling utifrån förutsättningar som vi känner till i nuläget. Under planeringsprocessen kan ändrade förutsättningar ge motivering för avsteg från programförslaget. Kommunen bjuder in till dialogmöten under det fortsatta planeringsarbetet.*

### **Söderköpings kommun**

En snabb och effektiv trafik till omstigningspunkter behövs för att underlätta ett hållbart resande för boende i Söderköpings kommun.

Med ombyggnad av E22 förbi Söderköping kommer tillförlitligheten för kollektivtrafiken öka och tillgängligheten på sträckan Trafikplats Ljura – Östra Promenaden – Norrköpings centralstation blir allt mer betydelsefull. Åtgärder krävs på sträckan trafikplats Ljura-Norrköpingsresecentrum för att upprätthålla en effektiv och punktlig kollektivtrafik där.

Söderköpings kommun ställer sig bakom ställningstagandet att ge busar och spårvagnar samt gående och cyklister högsta tillgänglighet och prioritet till och från centralstationen. Vi ser positivt på arbete med mobilitetsfrågan som flyttar ut biltrafiken (såsom ny hamnbro och Johannisborgsförbindelsen), förbättrad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer samt gång och cykel.

Planprogrammet behöver kompletteras med resonemang kring var och hur den som behöver bil för att nå centralstationen kan långtidsparkera sitt fordon och smidigt byta till kollektiva trafikslag.

Söderköpings kommun ser att ett upphöjt läge för Ostlänken ger en positiv inverkan på trafiksystemet. Så många potentiella kollektivtrafiklösningar som möjligt behövs för att skapa tillgång till ett tillgängligt, stort och flexibelt utbud av kollektiva resor.

Inför fortsatt planering ser Söderköpings kommun ett behov av information och i vissa fall dialog kring trafikplanering eftersom Söderköpings kommun också påverkas av den utveckling som sker i Norrköping.

### **Kommentar:**

*Det är bra att skapa lösningar för hållbart resande som gynnar så många som möjligt. Programmet pekar ut frågor som behöver studeras och lösas i*

*senare skeden och ger översiktliga principer för infrastruktur, bebyggelse och grönstruktur. Att lösa alla frågor så som hur den som åker bil till centralstationen ska ta sig till långtidsparkeringen är inte programmets uppgift. Mer detaljerad utformning av anläggningar och trafikstråk kommer att studeras i samband med framtagandet av tävlingsprogram för centralstationen samt detaljplaner. I avsnitt 2.4 Resande och rörelser på sidan 30 redovisas en schematisk planering för centralstationen och de viktigaste funktionerna, där långtidsparkering är utpekad. Vidare resonemang kring pendelparkeringar och långtidsparkeringar som inte omfattas av programområdet hanteras i FRiN och i framtida översiktsplan för staden. Kommunen har också tagit fram förslag på ny trafikstrategi, som har varit föremål för samråd under våren 2021.*

*Norrköpings kommun tycker också att det är viktigt med dialog med Söderköpings kommun kring trafikplanering. Tillfällen för dialog kommer att ordnas under det fortsatta arbetet med centralstationen och Ostlänken.*

## **Berörda företag**

### **E.ON - koncernen**

Yttrandet är gemensamt för E.ON Värme Sverige AB (fjärrvärme), E.ON Energidistribution AB (el) och E.ON Biofor Sverige AB (gas).

E.ON:s ledningsnät försörjer stadens invånare och företag med energi. Vissa ledningar behöver sannolikt tas bort i samband med projektets genomförande medan andra behöver flyttas. För att åtgärder i ledningsnätet ska kunna hanteras optimalt vid genomförandet av projektet behöver åtgärder planeras väl och i god tid. Det är viktigt att de tre EON-bolagen får möjlighet att delta i arbetsgrupper som finns eller som bildas inom projektet och planeringen.

Merparten av befintliga ledningar krockar med nya strukturer. Kartor beskrivningar av el-, gas-, fjärrvärmenät och kontaktinformation är bifogade i yttrandet. Om genomförande innebär att ledningar förlagda med stöd av markavtalet med kommunen hamnar inom mark som kommer att säljas är det viktigt att ny rättighet skapas för ledningarna, till exempel genom att införa u-område i detaljplanerna.

Markupplåtelseavtal finns för befintliga fjärrvärmeledningar som korsar bangårdsområdet och längs Ståthögavägen. De befintliga elnätstationerna inom området är placerade på mark som ägs av E.ON Energidistribution. För de befintliga gasledningarna finns ledningsrätt i princip längs hela sträckningen.

Den som begär ombyggnad och ändring av markupplåtelse ska stå för kostnader som uppstår.

Kommande byggrätter ska utformas med hänsyn till skyddsavstånd som gäller enligt bestämmelser för grävarbeten nära fjärrvärmeledningar (länk anges).

Till planprogrammet önskar E.ON följande tillägg:

- Under rubriken "Utformning och gestaltning av trafikstråk" bör det framgå att gaturummen också har stor betydelse för de ledningsnät som behövs för att staden ska fungera.
- Under rubriken "Programmets påverkan på sidorna 98 och 99 bör de första meningarna formuleras om så att det framgår att bara de ledningar som behöver rivras läggs om istället för samtliga ledningar. Planeringen av nödvändiga förändringar behöver utredas och diskuteras.
- På s. 103 ska det stå att E.ON Värme Sverige AB är huvudman för fjärrvärmeledningarna istället för E.ON Energilösningar.
- Under rubriken "Utredningar som ska göras" bör det kompletteras med en utredning om teknisk försörjning i området för att klarlägga hur dessa frågor ska lösas under alla etapper av genomförandet.

De tre E.ON-bolagen önskar också en fortsatt dialog med kommunen tillsammans med andra ledningsägare och efterlyser samordningsmöten kring infrastruktur och ledningsnät.

*Kommentar:*

*Kommunen anser att det är viktigt att ha en god dialog med ledningsägaren under planeringsprocessen och kommer att bjuda in till mötestillfällen under det fortsatta planeringsarbetet.*

*Programtexten rättas och kompletteras enligt önskemål, förutom text som avser flytt av ledningar. Samtliga gator kommer att behöva byggas om av olika skäl, till exempel eftersom marken behöver fyllas upp eller för att gatan behöver breddas. Därför räknar kommunen med att samtliga ledningar behöver flyttas eller läggas om.*

*Synpunkter om nya ledningsrätter beaktas i detaljplaneringen.*

### **Norrköpings Hamn AB**

Norrköpings Hamn ser positivt på den omvandling av stadsdelen som sker, då detta leder till att hamnverksamheten får en mer centraliserad verksamhet på Händelö. Delar av programområdet ingår i nyttjanderättsavtalet mellan kommunen och Norrköpings Hamn, en karta som visar områden som ingår bifogas. Detta har inte påpekats i programmet. Bolaget har tillstånd att bedriva hamnverksamhet på ytan och har nyttjat området under en längre tid. Norrköpings Hamn har dock för avsikt att lämna området senast år 2021.

Norrköpings Hamn vill att det fortsatta arbetet med detaljplanerna beaktar att bolaget bedriver hamnverksamhet på Öhmansterminalen. Terminalen är ett utpekat riksintresse för hamnverksamhet. Inom ramen för pågående hamnflytt- och utvecklingsprojekt genomförs stora investeringar inom detta område.

*Kommentar: I programmet redovisas endast översiktligt vilka fastighetsägarna är som äger mark inom programområdet. Ingen redovisning görs av de som har nyttjanderätt. Mer detaljerad information om nyttjande kommer att redovisas i planbeskrivningarna som hör till kommande detaljplaner. Synpunkten om pågående verksamhet beaktas i detaljplanering som sker inom projektet för Johannisborgsförbindelsen.*

### **Sammanfattning Kommentar: Berörda intresseorganisationer**

#### *Föreningen Villaägarna Norrköping*

Mark ska avstyckas till villatomter från Lagerlunda mot Fabriksgatan. Ett citynära villaboende kan bli mycket attraktivt och locka nya människor till Norrköpings stad.

#### *Kommentar:*

*Kommunen ser inte fler villatomter i södra Butängen som förenlig med mål om hållbar stadsutveckling, då marken ska användas effektivt och stadsbebyggelsen i centrala delar ska vara tät. I en tätbebyggd stad kan boende ha så korta avstånd som möjligt till de funktioner och service som behövs. Det centrala läget nära central stationen kommer att vara attraktivt för många människor för boende och arbete. Därför vill kommunen skapa en bebyggelse som ger flera möjligheter att bo och arbete inom området.*

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

Numrering av synpunktsförfattare följer nummer ordningen i bilagan.

#### *Preem AB (Förmanen 6)*

Preem motsätter sig förslag till planprogrammet i dess nuvarande form. Utformning enligt programförslaget av området kring fastigheten Förmanen 6 förhindrar Preem att fortsätta bedriva sin verksamhet. Preem vill att utformning av området som sträcker sig över Preems drivsmedelsanläggning på fastigheten Förmanen 6 justeras så att det även fortsättningsvis är möjligt att bedriva sin verksamhet där.

Preem förhåller sig i övrigt positivt till kommunens förändringsplaner för området förutsatt att Preem kan fortsätta bedriva sin verksamhet där den idag.

Om kommunen, trots invändningar, genomför programförslaget i dess nuvarande utformning förväntar Preem att kommunen erbjuder ett likvärdigt ersättningsläge.

*Kommentar:*

*Drivmedelsverksamhet såsom den ser ut nu i fastigheten Förmannen 6 passar inte in i den tänkta stadsbebyggelsen med en blandning av bostäder och centrumverksamhet eller i den nya strukturen som föreslås i planprogrammet. Det är möjligt att verksamheten kan omlokaliseras till ett annat läge i närheten.*

*Kommunen kommer att ha en fortsatt kontakt med företaget för att diskutera lösningar för omlokalisering.*

### **Bohmans Däck genom Joakim Bohman**

Utveckling enligt programförslaget kan innebära att Bohmans däck måste läggas ner. Företagare som berörs av programmet behöver tydlig information om utvecklingsplaner, om tidplanen för genomförande, om möjlighet för omlokalisering och inlösen av fastigheten bland annat. Tre år är för kort tid för omställning av verksamheten.

*Kommentar:*

*Utveckling av södra Butängen och Johannisborg kan innebära att verksamheter måste flyttas eller läggas ner. Kommunen har haft pågående dialog med företagare inom området som omfattades av fördjupning av översiktsplanen för resecentrum och södra Butängen vilket är området söder om Fredriksdalsgatan.*

*Området utvidgades i planprogrammet för att fånga upp mark som behövs för Johannisborgsförbindelsen och annan infrastruktur som behövs för en fungerande etappvis utbyggnad. Efter ändringen berörs flera fastighetsägare och företag av stadens utveckling i samband med utbyggnad av Ostlänken. Företag och fastighetsägare som inte har varit i kontakt med kommunen kommer att få kontakt med tjänsteperson från Näringslivskontoret för att diskutera lösningar. Eftersom utvecklingsplaner och tidplaner är beroende på Ostlänkens planering och utbyggnad, har kommunen inte kunnat ge tydliga besked. Desto längre arbetet kommer desto tydligare tidplaner kommer Trafikverket och följaktligen kommunen att kunna ge.*

### **ICA Fastigheter AB genom Catarina Ekberg**

För att få ett effektivt utnyttjande av fastigheten Vulkan 9 är det viktigt att den ges rätt förutsättningar att utvecklas. Förutom de markanvändningarna som föreslås i programmet, är det angeläget att markanvändning för livsmedelshandel, handel, kontor och bostäder också är möjlig inom kvarteret Vulkan.

Bevarandemöjligheterna av befintliga byggnader behöver ställas mot ett rationellt nyttjande. Det är ofta svårt att ta tillvara äldre byggnadskonstruktioner för moderna ändamål på ett rationellt ekonomiskt sätt. Genom att tillåta många olika användningsändamål för befintliga byggnader, tillbyggnader och nya byggnader, skapas bra förutsättningar för att kunna bevara värdefulla byggnader och byggnadsdelar.

Det är viktigt att nya verksamheter och bostäder försörjs på ett bra sätt med alla transportslag, gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik så väl som biltrafik. Ingelstagatan bör medge lågprioriterad biltrafik söderifrån också.

Det är viktigt att en stor mängd av kvarteren även relativt nära spårområdena kan bebyggas med bostäder. För att kunna uppnå detta behövs ytterligare bullerreducerande åtgärder än de som anges i alternativ 4, figur 26 i MKB:n. Sänkning av godsspårets hastighet eller ännu hellre ett genomförande av ett yttre godsspår kan också behövas.

Ett mobilitetshus bör placeras inom kvarteret Vulkan, med god tillgänglighet för biltrafikanter.

*Kommentar:*

*Kommunen instämmer med idén att flera användningsändamål kan ge bättre förutsättningar för bevarande av byggnaderna. På programkartan pekas kvarteret ut som särskilt lämpat för publika verksamheter såsom kulturella verksamheter, skola och service, bland annat på grund av området kulturhistoriskt värde. I programtexten föreslås både bostäder och centrumverksamhet, vilket omfattar bland annat handel, som inte är sällanköpsvaror, och kontor.*

*Ingelstagatan är avsedd för lokaltrafik fram till järnvägsbron. Passage förbi järnvägsbron ordnas endast för gång- och cykeltrafik. I det redigerade programförslaget kommer en anslutning för biltrafik mellan Fredriksdalsgatan och Stockholmsvägen anordnas.*

*Kommunen har för avsikt att möjliggöra bostadsbebyggelse så nära järnvägen som möjligt. Fortsatt utredning av bullerskydd och finansiering av dessa behöver genomföras. En annan aspekt som är viktig att reda ut och som kan begränsa avståndet till järnvägen är risker förknippade med transport av farligt gods på järnvägens nordligaste spår.*

*Programförslaget pekar ut ett minimum antal och förslag på placering av mobilitetshus inom programområdet. Fler kan uppföras om ett behov blir uppenbar vid fortsatt, mer detaljerad planering. Ytterligare mobilitetshus vid kvarteret Vulkan pekas redan vid samråd ut i kartbild som visar övergripande lämplig placering av servicefunktioner (figur 10 i samrådsförslaget). För att tydliggöra att behov finns i den nordvästra delen av planområdet läggs ett mobilitetshus till även i programkartan.*

### *Jernhusen AB*

Jernhusen är positiva till programmet och dess bidrag till det kollektiva resandet och vill medverka till ett utbyggt modernt järnvägsnät, bygga och utveckla attraktiva stationer för resenären och stationsnära stad med människan i centrum. Det är viktigt att fortsätta med en tidig och nära samverkan mellan de olika aktörerna.

Jernhusen välkomnar inriktningen mot en nära, tät, funktionsblandad och grön stadsdel med ett effektivt marknyttjande och ser med fördel att en ökad täthet prövas för de strategiska platserna i det fortsatta detaljplanearbetet. En hög bebyggelsetäthet med effektiv markanvändning ställer krav på samnyttjande och skapandet av multifunktionella ytor. Stadens olika förvaltningar behöver tidigt samordna sig, ha en gemensam målbild och vara beredda att testa innovativa lösningar och angreppsätt i planering och genomförande.

För att skapa förutsättningar för en stadsdel där fler har råd att bo är det viktigt att säkerställa genomförbarheten genom en sammantagen bedömning och noggrann prioritering av de önskemål och utmaningar som finns. Det behövs en tydlig strategi för framkomlighet som prioriterar gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik inom stationsområdet. Jernhusen förutsätter ett effektivt markutnyttjande med sammanhållna omstigningslösningar inom stationsområdet.

Miljöer under järnvägsbron behöver fortsätta studeras för att förhindra att den långa passagen utgör en barriär i staden. En medveten och ambitiös gestaltning av själva bron, brofundamenten och miljöerna under och längs med järnvägen är en förutsättning för att skapa tillräckligt trygga och trivsamma stråk.

Vid förlängning av Östra Promenaden kommer en del av Jernhusens markinnehav omvandlas till allmän platsmark. Jernhusen anser att ersättning, till exempel i form av pengar eller markbyte, ska utgå för mark som löses in för allmän plats och förutsätter att arbete att upprätta ett avtal med staden gällande ersättning påbörjas tidigt i detaljplaneprocessen. Jernhusen motsätter sig att allmänplatsmark ska kunna lösas in utan ersättning.

För att historiska byggnader ska kunna bevaras behöver de kunna utvecklas i tak med sin samtid. Bevarande kräver ekonomiska incitament för att vara genomförbart. Jernhusen motsätter sig förvanskingsförbud av sina fastigheter (lokstallarna, lokbangården och den befintliga stationen) i framtida detaljplanering. Delar av stationsbyggnad behöver rivras med syfte att skapa en hållbar, tillgänglig stad. Byggnadsminnet järnvägsstation har en generell avgränsning. Avgränsningen behöver preciseras.

Jernhusen är kritiska till att den befintliga stationen ligger i detaljplaneetapp 5. Jernhusen vill ha möjlighet att bygga om och till även i ett tidigare skede. Etappernas avgränsning behöver diskuteras vidare inför kommande detaljplanearbeten.



*Kommentar:*

*Kommunen har för avsikt att fortsätta föra dialog med de olika aktörerna och eftersträvar en bra samordning mellan förvaltningarna och en effektiv planeringsprocess.*

*Kommunens avsikt är att skapa en hållbar stadsutveckling och genomföra omvandling med ett minimum av störningsmoment. Under den fortsatta planeringsprocessen kommer kommunen att bjuda in till flera tillfällen för dialog med allmänheten, Trafikverket, myndigheter och företag.*

*Föravtal och exploateringsavtal med privata fastighetsutvecklare kommer att tecknas i samband med kommande detaljplaner i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal. I enlighet med riktlinjerna och 6 kapitlet 40 § Plan och bygglagen ska byggherren eller fastighetsägaren bekosta anläggande av gator, vägar och andra allmänna platser. Inom det ingår även ersättning för markintrång, vilket innebär att fastighetsägaren inte får ersättning för allmän plats. En fastighetsägares åtagande ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av detaljplanen.*

*Det har konstaterats att de byggnader som nämnts har ett högt kulturhistoriskt värde. Enligt PBL 8 kapitlet 13 §. gäller förvanskningförbudet redan i dagsläget, oavsett om det finns reglerat i en detaljplan eller inte. Skyddsbestämmelser kan tydliggöra vad som ska bevaras alternativt hanteras med varsamhet och således underlätta bygglovsprocessen. Byggnadsminnesförklaring är ett särskilt skydd som gäller oberoende av detaljplanen. För tillståndspliktiga åtgärder relaterade till byggnadsminnet ska tillstånd enligt 3 kapitlet kulturmiljölagen (KML) ansökas hos länsstyrelsen.*

*Kommunen instämmer i att byggnadsminnet behöver definieras om. Processen är tidskrävande och frågan behöver väckas hos länsstyrelsen. Se även länsstyrelsens synpunkter om byggnadsminnet och riksintressen, sidan 8.*

*Den befintliga stationen måste kunna fortsätta användas som stadens centralstation med alla dess ytor som behövs för stationens funktion, såsom lämning- och hämtning och anslutande kollektivtrafik med mera, tills dess den nya stationen kan tas i bruk. Detta, tillsammans med det faktum att byggnaden ingår i ett byggnadsminne, kan försvåra omfattande ändringar och tillbyggnader. Bearbetning av etappindelning sker kontinuerligt. Indelningen som redovisas i programmet kan behöva ändras även efter programmets godkännande, beroende till exempel på ny information eller förändrade förutsättningar med mera.*

**Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden (Slottshagen 2:1)**

Tornstaden är positiv till programmet och förutsätter att detaljplanen som omfattar sin fastighet Slottshagen 2:1 utformas så att nuvarande användning inte påverkas negativt. Tornstaden önskar fortsatt dialog kring programmets avgränsning.

*Kommentar:*

*Kommunen har för avsikt att fortsätta föra dialog i det fortsatta planeringsarbetet. Angränsande markyta som är gata i dagsläget behöver kunna användas för avledning av dagvatten. Ytan pekas i samrådsförslaget ut som ett grönstråk med dagvattenkanal. Utformning och preciserad användning av gaturummen studeras vidare i framtida detaljplanearbetet och i samband med projektering av Johannisborgsförbindelsen.*

**Saltängens BK**

Kommunen borde ha tagit initiativ och fört en bättre dialog med Saltängens BK. Tid för samråd varit knapp.

Klubben önskar vara kvar på nuvarande plats. En flytt till annan plats i Norrköping innebär en stor risk för svår konkurrens och även klubbens undergång.

Klubben önskar initiera en dialog med kommunen snarast.

*Kommentar:*

*Synpunkten noteras. Kommunen har gett möjlighet för allmänt samråd vid två tillfällen, som har annonserats och informerats om på kommunens hemsida. Meddelande om samråd har skickats till föreningen enligt diariet för sändlista. Samrådstiden för programmet har varit cirka 14 veckor, vilket uppfyller lagkrav enligt PBL som säger att samrådstiden ska vara minst 3 veckor.*

*I och med Inre hamnens utbyggnad och den framtida utbyggnaden av Butängen uppstår ett stort behov av en stadsdelspark. Läget på kommunens mark intill Johannisborgs slottsruin är optimal för framtida boende i Inre hamnen och Butängen. Därför prioriteras en utveckling med anlagd park över klubbens behov av denna plats för sin verksamhet. Att det finns ytor för idrott i staden är dock en viktig fråga och dialog för att diskutera lösningar kommer föras under det fortsatta detaljplaneringsarbetet.*

**Övriga inkomna synpunkter**

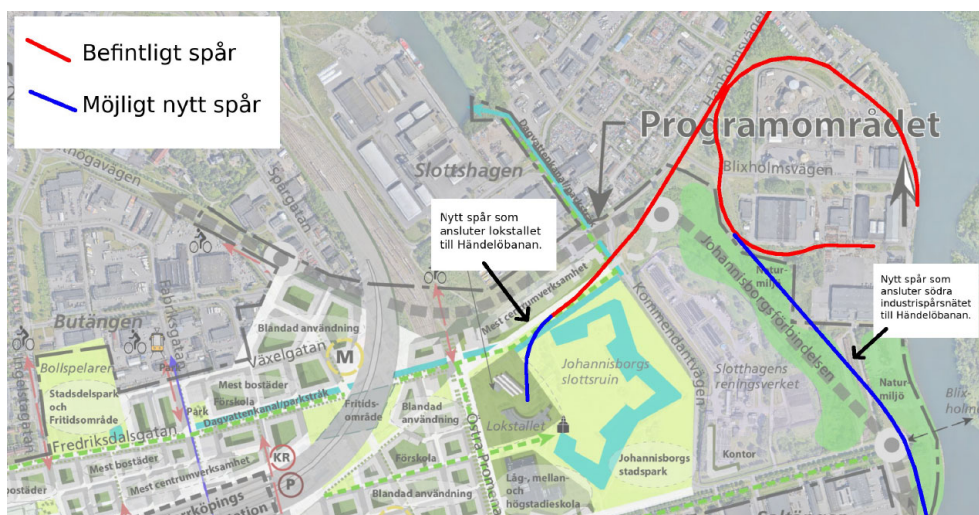
Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

**Synpunktsförfattare 1.96**

Bevara Händelöbana mellan Händelöbron och lokstallet. Bygg ny, kortare spåranslutning mellan Händelö bana och lokstallet för att möjliggöra fortsatt användning av museijärnvägståg. Kostnaden borde vara låg, särskilt om begagnat spår från andra upprivna järnvägar kan återanvändas.

Att fortsättningsvis upplåta lokstallet till museijärnvägsändamål skulle passa markanvändningen som har pekats ut för lokstallet på programkartan. I projektet Inre Hamnen har man varit mån om att i så stor utsträckning som

möjligt spara gamla inventarier från tidigare hamnverksamhet. Detsamma borde gälla även för lokstallet. Utöver järnvägsfordon skulle givetvis andra verksamheter kunna husera i byggnaden samtidigt.



Ovan: illustration av synpunktsförfattaren som visar hur lokstallets spåranslutning skulle kunna se ut.

Stämmer det verkligen att spåret som idag försörjer industrier och verksamheter söder om Motala ström inte kommer att behövas? Är transporter med lastbil mer miljövänlig? Har det gjorts någon konsekvensanalys för slopandet av spåranslutning till Södra hamnen? Ett resonemang om detta saknas i programmet.

Södra hamnen skulle även fortsättningsvis kunna vara spåranslutet genom att förlänga spåret som idag går till NCCs armeringsjärnsfabrik vid Slottshagen vidare söderut. Spåret kan följa Johannisborgsförbindelsen över Motala ström. Planeringen av Johannisborgsförbindelsen borde då ta med en sådan spåranslutning i beräkningarna.

#### Kommentar:

För att kunna genomföra en utbyggnad enligt synpunktsförfattarens förslag skulle finansiering av utbyggnaden och driften av spåret behöva säkras. En sådan åtgärd skulle ha en mycket låg prioritet i kommunens budget för insatser i infrastrukturen. Avseende avveckling av spår till Södra hamnen, har kommunen gjort en bedömning att de godsvolymer som går på Södra hamnspåret är mycket små samtidigt som det är väldigt dyrt att underhålla banan. Kommunens budget för drift av infrastruktur är ansträngd och därför prioriteras infrastruktur som används i större utsträckning.

#### Synpunktsförfattare 2.100

Bibehålla Bollspelaren som idrottsarena. Gör inte om den till park.  
Gör gärna ett vattendrag genom Butängen för hantering av dagvatten.  
Gör en isbana och skatepark vid Johannisborg.  
Minska biltrafik på Ingelstagatan.

*Kommentar: Att det finns ytor för idrott i staden är en viktig fråga. Översiktsplan för staden 2017 anger Bollspelaren som en framtida stadsdelspark. Bollspelaren är till ytan så pass stor att det i en framtid kan gå att kombinera park- och idrottsfunktioner. Se kommentarer till synpunkter från Bygglov, sidan 25. Önskemål om skatepark vid Johannisborg kan diskuteras i vidare planering av parkens innehåll och utformning. Ingelstagatans sträckning mellan Butängsgatan och Norrtull pekas ut som gång- och cykelväg i programförslaget, som medför en minskning i biltrafik på Ingelstagatan.*

### **Synpunktsförfattare 3.100**

Man borde ha börjat med förbifart E22-E4 innan man stänger av Hamnbron/Järnvägsbron. De långa bilköerna försämrar miljön.

*Kommentar:*

*Att ha en alternativ väg för trafiken som stängs av från Hamnbron/Järnvägsbron hade varit optimalt, men E4 och E22 är statliga vägar och Trafikverkets ansvar. Kommunen har påtalat behovet av en koppling som kan avlasta det kommunala vägnätet och staden men i kommande planeringsperiod så finns inte de kopplingarna med. För att tillgodose behovet av en vägförbindelse som möjliggör en ringled runt en utvidgad innerstad har arbete med Johannisborgsförbindelsen inletts. Planering av Inre hamnen hade redan kommit längre än planeringsarbetet med Johannisborgsförbindelsen. Det krävs tid för planering, tillståndsprövning och genomförande av en så viktig trafikled, vilket gjorde det omöjligt att ha förbifarten klar innan delar av Hamnbron behövde stängas av.*

*En stor del av trafikanterna som orsakar köer på Hamnbron har start och målpunkt på det kommunala vägnätet och kan välja andra tider att resa eller minska sina egna utsläpp genom att gå, cykla eller åka kollektivt.*

### **Synpunktsförfattare 4.100**

Plantera in karp-fisk för att håll vattnet i vallgraven vid Johannisborgs slottet öppet.

*Kommentar:*

*Synpunkten noteras. Kommunen har påbörjat en dialog med SFV om utveckling av slottsruinen och kommunens markområde som ligger intill byggnadsminnet. Kommunen föreslår bland annat en försiktig muddring/utgrävning av vallgraven i syfte att skapa öppna vattenspeglar. Se synpunkter från statens fastighetsverk och kommunens kommentarer på sidan 29.*

**Synpunktsförfattare 5.100**

Seamens Club behöver bli ihågkommen, då det finns lokaler för sjömän som är på besök i hamnen. Sjömanskyrkan har sina lokaler tillsvidare i Seamens Club. Där finns bollplaner, omklädningsrum, bastu, kök, med mera.

*Kommentar: Området där Seamens Club befinner sig behövs för en stadsdelspark för framtida boende i Inre hamnen och södra Butängen. Se kommentarer till synpunkter från Saltängens BK på sidan 42. Kommunen kommer att ta kontakt med berörda verksamheter för att diskutera lösningar för omlokalisering.*

**Synpunktsförfattare 6.114**

Vi ser inget skäl till att Sliparen 2 ska ingå i det utökade planområdet och anser att fastigheten kan fortsätta användas som den har gjort under alla år.

*Kommentar: Programförslaget omfattar markområden som behövs för att kunna bygga ut den nya infrastrukturen etappvis och samtidigt kunna ha en fungerande trafikförsörjning. I framtiden kommer inte infart österifrån via Växelgatan vara möjlig. Infart till Butängens östra delar kommer att ske via en ny trafikplats längre norrut. Mark som behövs för att skapa trafikplatsen och infartsgatan samt Växelgatans förlängning tas med i programområdet. Se även kommentarer till synpunkter från Bohmans Däck på sidan 38 om programområdets utökning.*

**Allmänt samrådsmöte**

Allmänt samrådsmöte hölls vid två tillfällen.

Det första samrådstillfället hölls lördagen den 25 maj klockan 11-16 i form av en aktivitetsdag med guidningar och utställning av programhandlingar, temakartor, utredningar och 3D-visualiseringar samt möjlighet för diskussion med tjänstepersoner från dåvarande stadsbyggnadskontoret och tekniska kontoret som båda numera ingår i samhällsbyggnadskontoret. Aktivitetsplats var vid och i Johannisborgs slottsruins porttorn. Arkitekt Dan Wenner från Fredriksson Arkitektkontor och arkeolog Magnus Stibéus från Arkeologerna ledde historiska guidningar kring Johannisborgs slottsruin.

Vid slottsruinen fanns även representanter från Trafikverket och Jernhusen Ab, som informerade om planer för Ostlänken och järnvägen. Sällskapet Stambanans vänner och Bilkåren passade på att berätta om sina verksamheter och visa gamla lok och militära fordon. En hoppborg fanns på plats för barn som var mindre nyfikna på kommunens utvecklingsplaner. Alla besökare erbjöds kaffe, saft och bullar.

Övervägande del av besökarna till samrådstillfället var generellt positiva till kommunens utvecklingsplaner. Flera idéer för utveckling av Johannisborgs stadspark erbjöds så väl som andra synpunkter. Ämnen och frågor som diskuterades handlade om stadspark och natur samt utveckling av trafikleder

för samtliga trafikslag. Generellt tyckte besökare att aktivitetsdagen var trevlig och att de fick chansen att upptäcka en del av Norrköping som de inte kände till tidigare. Cirka 300 personer deltog i samrådsaktiviteten.

Det andra samrådstillfället hölls den 29 maj, klockan 11.00 – 14.00 i form av ett öppet hus med utställning av programhandlingar, temakartor, utredningar och möjlighet för diskussion med tjänstepersoner från dåvarande stadsbyggnadskontoret och tekniska kontoret som båda numera ingår i samhällsbyggnadskontoret. Platsen var vid Leons Gatukök på Kronängsgatan 16, i Butängen. Tid och plats har valts med omtanke om företagen i Butängen. Representanter från Trafikverket fanns också på plats för att informerade om planer för Ostlänken och järnvägen.

De flesta besökare till samrådstillfället i Butängen hade ett stort intresse för ometableringsfrågor samt Trafikverkets och kommunens tidplan. Några berörda fastighetsägare och företagare som inte haft kontakt med Näringslivskontorets ometableringsprojekt besökte samrådsmötet och kunde då etablera kontakt för framtida åtgärder.

Samrådsmötet besöktes även av boende i Lagerlunda. Diskussionerna med dem kretsade bland annat kring broanslutning mellan Fredriksdalsgatan och Stockholmsvägen samt trafiksituationen på Ingelstagatan.

Ett 60-tal personer deltog i samrådsaktiviteten.

Samhällsbyggnadskontoret



Julia Stenström Karlsson  
enhetschef detaljplanering



Jacquelyn Leiby  
planarkitekt