

Planbeskrivning

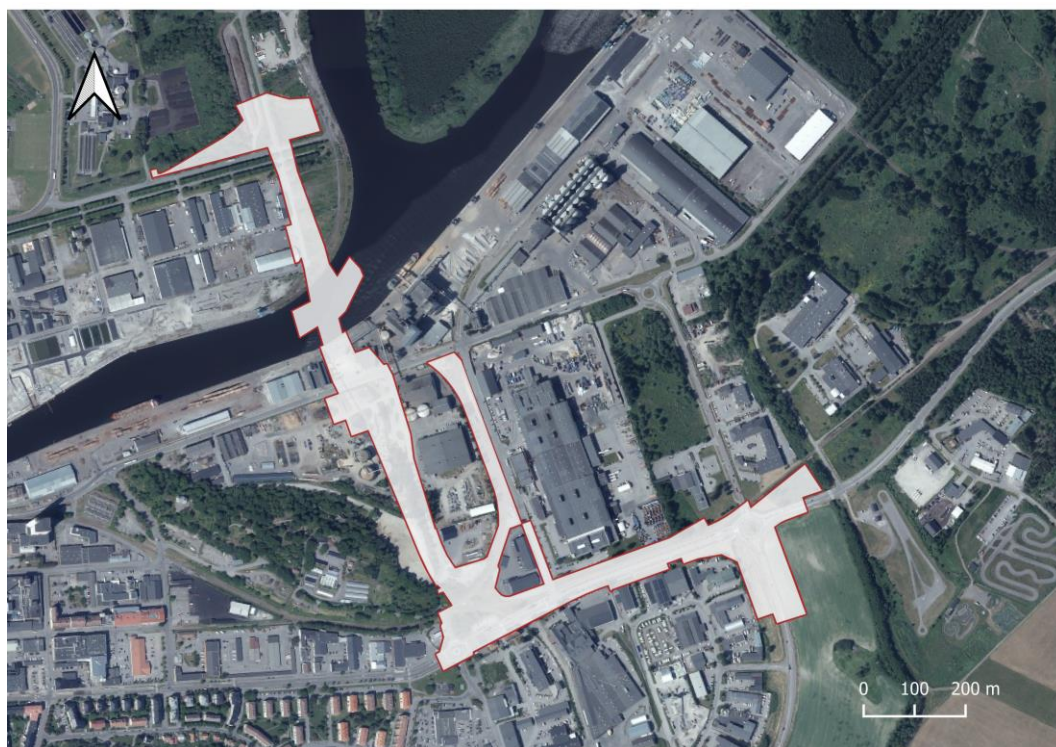
2023-04-28
Rev. 2023-12-22

tillhörande detaljplanen för

del av fastigheten **Sylten 4:1**

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

SPN 2017/0031 214



ANTAGANDEHANDLING

Antagen i KF:

Laga kraft:

Genomförandetidens sista dag:

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av en ny huvudgata mellan Lindörondellen i söder till Norra Promenaden i norr, med en ny bro över Motala ström. Den nya huvudgatan är en delsträcka av Johannisborgsförbindelsen, som i sin helhet ska utgöra en del av en komplett ringled runt centrala Norrköping.

Detaljplanen medger även ny industrimark, i huvudsak på ytor där allmän plats för gata tidigare varit främsta användningen. Industrimark planläggs i syfte att utöka befintliga industrifastigheters möjligheter att ordna utrymmen för parkering, lastning, lossning, upplag och mindre byggnader som kompletterar huvudbyggnaden.

Planen ger även förtydligande kring vilka värden som ska värnas avseende en kulturhistoriskt värdefull byggnad.

I arbetet med att ta fram ny detaljplan tillämpas utökat förfarande, enligt plan- och bygglagen (2010:900) i dess lydelse efter 1 januari 2015.

Översiktsplan för staden, Norrköpings kommun (antagen av kommunfullmäktige 2017) anger att Johannisborgsförbindelsen ska byggas och utgöra en ringled i det övergripande vägnätet. Detaljplaneläggningen överensstämmer med kommunens översiktsplan.

Planen innebär att en ny huvudgata på cirka 2 kilometer kan byggas. Den nya vägen ska ingå i det övergripande nätet för biltrafik och medge hög framkomlighet för stora trafikflöden. På plankartan anges användning GATA för den nya vägsträckningen. I användningen GATA ingår också komplement som behövs för vägens funktion såsom trafikanordningar, planteringar, gräsytor, hållplatsskydd, med mera. Separata gång- och cykelvägar i anslutning till vägen ingår också i användningen liksom mindre tunnel eller bro för gång- och cykeltrafik. Över Motala ström medger planen att en bro får anläggas, vilket på plankartan betecknas med W¹.

Genomförandet av detaljplanen innebär att kostnader uppstår, i huvudsak för anläggande av väg- och broinfrastruktur och flytt av ledningar.

Genomförandet av detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättats.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Inledning.....	5
1.1 Planhandlingar	5
1.2 Om detaljplaner	5
2. Planens huvuddrag	7
2.1 Planområdet	7
2.2 Planens syfte	7
2.3 Planens bakgrund och övergripande mål	8
2.4 Planförslag	10
3. Tidigare ställningstaganden	19
3.1. Översiktsplaner	19
3.2. Riksintressen.....	20
3.3. Strandskydd	22
3.4. Övriga skyddsområden	23
3.5. Gällande detaljplaner	24
3.6. Program för planområdet.....	25
3.7. Övriga kommunala beslut.....	26
4. Förutsättningar och förändringar.....	27
4.1. Gatunät, trafik och parkering	27
4.2. Mark och natur.....	39
4.3. Bebyggelse.....	43
4.4. Störningar, hälsa och säkerhet.....	47
4.5. Teknisk försörjning	61
5. Genomförande av detaljplanen	62
5.1. Tidplan	62
5.2. Ansvarfördelning och genomförandeorganisation	63
5.3. Genomförandetid.....	64
5.4. Genomförande inom allmän plats	64
5.5. Genomförande inom kvartersmark.....	65
5.6. Kommunens marktilldelning	65
5.7. Mark- och avtalsfrågor	65
5.8. Tekniska utredningar	65
6. Genomförandets konsekvenser	66
6.1. Inverkan på miljön	66
6.2. Fastighetsrättsliga konsekvenser	66
6.3. Ekonomiska konsekvenser	72
6.4. Sociala konsekvenser	74
6.5. Konsekvenser för stadens attraktivitet	74

7. Medverkande.....	75
7.1. Tjänstepersoner	75
Referenser.....	76
Utredningar för detaljplanen	76
Kommunala handlingar och riktlinjer	76
Övriga referenskällor.....	77

1. Inledning

1.1 Planhandlingar

Detaljplanen består av:

- Plankarta i skala 1:2500 med bestämmelser och illustrationer.

Till planhandlingarna hör även:

- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Samrådsredogörelse (vid granskning)
- Granskningsutlåtande (vid antagande)
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning

Plankartan är juridiskt bindande.

1.2 Om detaljplaner

Vad är en detaljplan?

Med detaljplan får kommunen reglera användningen av mark- och vattenområden. Kommunen kan använda en detaljplan för att pröva om ett område är lämpligt för bland annat bebyggelse. Det gäller till exempel både när det ska byggas nytt och när bebyggelse ska förändras eller bevaras. Detaljplanen ska redovisa allmänna platser, kvartersmark och vattenområden och gränserna för dessa.

Se kommunens hemsida och Boverkets hemsida för mer information.

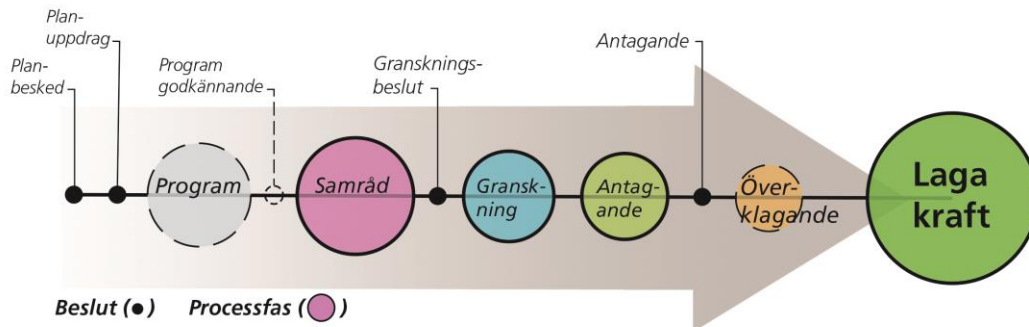
Planprocessen

En ansökan kommer in till kommunen om ny eller ändrad detaljplan. Sökande kan vara en privatperson, ett företag eller kommunen själv. För att detaljplane-processen ska påbörjas behöver samhällsplaneringsnämnden besluta om att ge den sökande ett positivt planbesked och sedan även ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en ny eller ändrad detaljplan.

I början av detaljplanearbetet väljer kontoret vilket förfarande detaljplanen ska handläggas med, standardförfarande eller utökat förfarande. Under vissa förutsättningar kan även detaljplanen handläggas med begränsat standardförfarande. Val av förfarande görs efter ett antal kriterier som regleras i plan- och bygglagen. Denna detaljplan upprättas enligt nedan angivna förfarande.

Utökat förfarande

I arbetet med att ta fram en ny detaljplan tillämpas utökat förfarande, enligt plan- och bygglagen (2010:900) i dess lydelse efter 1 januari 2015. Planprocessen genomgår flera faser som sker enligt beskrivning nedan och figur 1.



Planprocessen

Utökat förfarande

Figur 1. Planprocessen, Utökat förfarande.

Samråd

I ett första förslag till en ny detaljplan ska kommunen samråda med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, andra kommunala och statliga instanser, fastighetsägare och boende som berörs. Här finns då möjlighet att lämna skriftliga synpunkter på förslaget.

Granskning

Efter samråd bearbetas planförslaget innan den tas upp i samhällsplaneringsnämnden för beslut om granskning. När förslaget sedan är ute på granskning finns det ytterligare ett tillfälle att lämna in skriftliga synpunkter.

Antagande

Det slutliga planförslaget tas upp för beslut om antagande. Detaljplanen antas av kommunfullmäktige eller av samhällsplaneringsnämnden på delegation från kommunfullmäktige.

Överklagande

När en detaljplan har antagits och offentliggjorts kan den som är berörd av detaljplanen överklaga kommunens beslut. Skriftliga synpunkter måste dock ha lämnats under samrådstiden och/eller granskningstiden och synpunkterna ska inte heller helt eller delvis ha blivit tillgodosedda.

Laga kraft

En detaljplan vinner laga kraft om ingen har överklagat beslutet om att anta detaljplanen eller om samtliga överklaganden avslås. Länsstyrelsen ska inte heller ha valt att överpröva beslutet.

2. Planens huvuddrag

2.1 Planområdet

Planområdet ligger i den östra utkanten av Norrköpings centralort. Planområdet ligger i eller angränsar de fyra stadsdelarna Risängen, Sylten, Saltängen och Slottshagen, se figur 2. Planområdet är cirka 17 hektar stort. Norrköpings kommun äger större delen av marken (mer än 80 procent).



Figur 2. I kartan syns planområdet och dess omgivning, både översiktligt och detaljerat. Planområdet illustreras med en röd heldragen linje. Karta: Norrköpings kommun.

2.2 Planens syfte

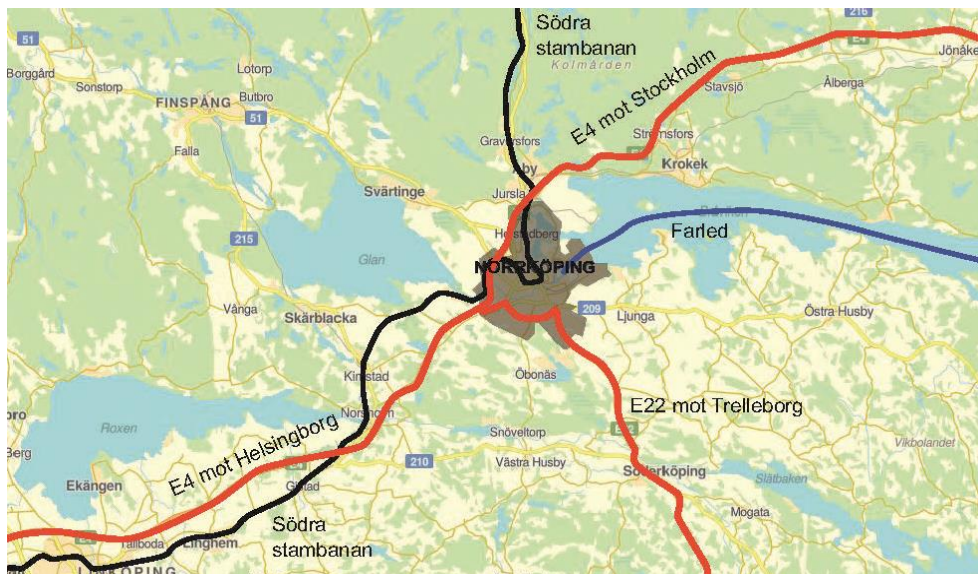
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av en ny huvudgata mellan Lindörondellen i söder till Norra Promenaden i norr, med en ny bro över Motala ström. Den nya huvudgatan är en delsträcka av Johannisborgsforbindelsen, som i sin helhet ska utgöra en del av en komplett ringled runt centrala Norrköping.

Detaljplanen medger även ny industrimark, i huvudsak på ytor där allmän plats för gata tidigare varit främsta användningen. Industrimark planläggs i syfte att utöka befintliga industrifastigheters möjligheter att ordna utrymmen för parkering, lastning, lossning, upplag och mindre byggnader som kompletterar huvudbyggnaden.

Planen ger även förtydligande kring vilka värden som ska värnas avseende en kulturhistoriskt värdefull byggnad.

2.3 Planens bakgrund och övergripande mål

Norrköping är en viktig knutpunkt för både gods- och persontransporter och är ett viktigt logistikläge i Sverige. Europaväg 4 (E4) går från norr till sydväst och passerar väster om staden. Europaväg 22 (E22) ansluter till E4 i trafikplats Norrköping södra, sydväst om staden. Järnvägsinfrastruktur genom Södra stambanan och i framtiden även Ostlänken passerar Norrköping, se figur 3.



Figur 3. Huvudsakliga transportleder som går genom Norrköping. Järnväg i svart linje, väg i röd linje, farled till sjöss blå linje. Karta: Norrköpings kommun.

Det finns brister i kopplingarna mellan E4 och E22 samt mellan dessa vägar och hamnområdet i Norrköping. Den skyltade vägen mellan E4 (norr om Norrköping) och E22 innebär en sex kilometer lång omväg jämfört med att åka genom centrala Norrköping. Det innebär att många bilister väljer att åka den kortare vägen genom Norrköping, vilket leder till trängsel på vägnätet samt försämrad luftkvalitet och ökat buller.

Kopplingen mellan Europavägarna och hamnområdet, samt inom hamnområdet, leder till att tung trafik går via Hamnbron som ligger centralt i Norrköping. Samtidigt står centrala Norrköping inför en förändring där delar av den inre hamnen samt Butängen ska bli mer stadslika, vilket förutsätter att vägtrafiken i områdena minskas.

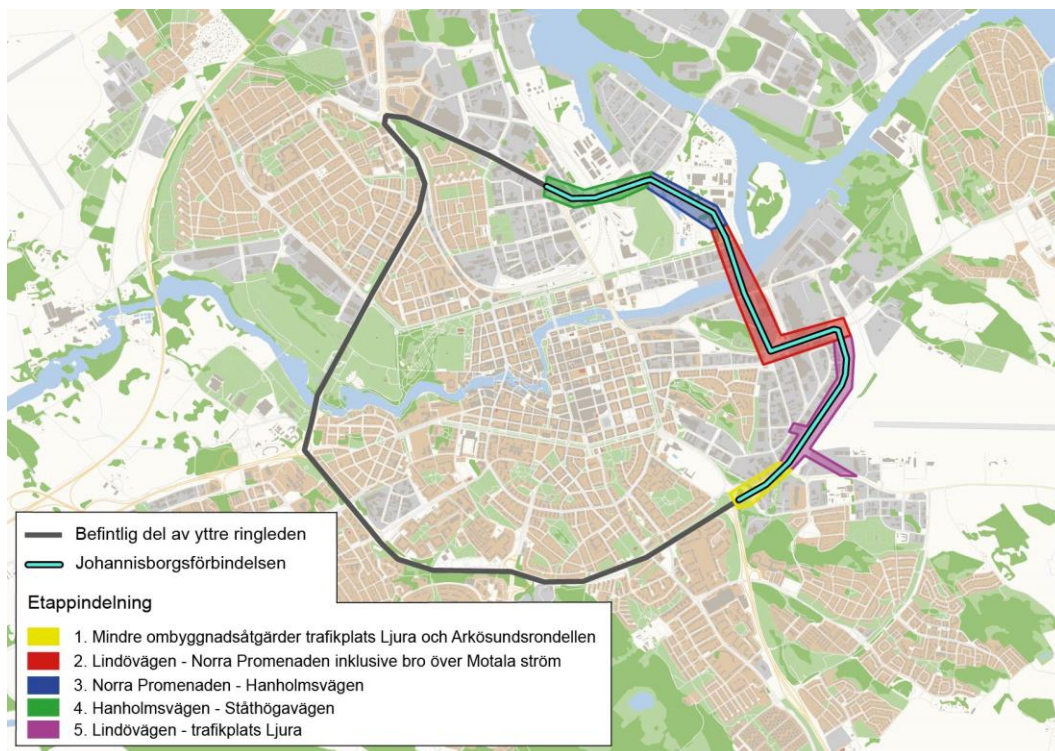
Norrköpings kommun arbetar aktivt med att avlasta de centrala delarna av staden från trafik som har start- och målpunkter utanför staden. Genom att minska genomfartstrafik främst på Östra Promenaden, Hamnbron och Packhusgatan är det möjligt att skapa en trevligare stad med mindre buller och bättre luft. Detta

möjliggör en ökad stadsutveckling av Norrköping och ett effektivare markutnyttjande.

En av de större utmaningarna att lösa gällande Norrköpings trafiksystem är att minska den genomgående trafiken i centrum. På ett övergripande plan är det därför viktigt att lägga fast trafiknätets struktur och olika gators funktioner och utformning i staden och omgivande stadsdelar. Generellt gäller att gator som medger hög hastighet och leder in mot centrum (radiella gator) gör det attraktivt att färdas genom centrum. Omvänt gäller att gator som medger hög hastighet och går runt centrum (tangentiella gator) gör det attraktivare att färdas runt centrum. Med de tangentiella gatorna kan en ring runt centrum skapas, vilket får maximalt avlastande effekt i centrum.

Runt den mest centrala delen av Norrköpings innerstad finns en relativt väl fungerande ring i form av Södra, Östra och Norra Promenaderna samt Kungsgatan. För att avlasta centrum från trafik som har start- och målpunkter utanför centrala staden krävs dock ytterligare en ring utanför den inre ringen. I Norrköping finns idag delar av en sådan ring i form av Söderleden och Riksvägen. Johannisborgsförbindelsen knyter ihop den sista delen och skapar en komplett yttre ring runt staden.

Denna detaljplan utgör en del (etapp 2) av Johannisborgsförbindelsen, se figur 4.



Figur 4. Johannisborgsförbindelsen i sin helhet med illustration i olika färger över de olika etapperna. Karta: Norrköpings kommun.

2.4 Planförslag

Väganläggningen

Planen möjliggör utbyggnad av en ny huvudgata på cirka 2 kilometer. Den nya huvudgatan ska ingå i det övergripande nätet för biltrafik och medge hög framkomlighet för stora trafikflöden. Detta förutsätter bland annat stort korsningsavstånd och inga in- och utfarter mot huvudgatan. Vägen dimensioneras för en hastighet på 60 km/h och utformas med två körfält i vardera riktningen. Funktionskraven bedöms nödvändiga för att vägen ska uppnå sitt huvudsakliga syfte – att få en avlastande effekt på trafiken i centrala Norrköping.

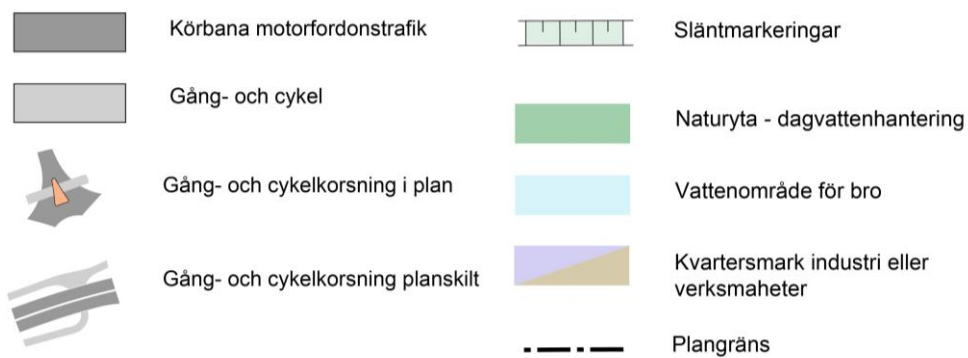
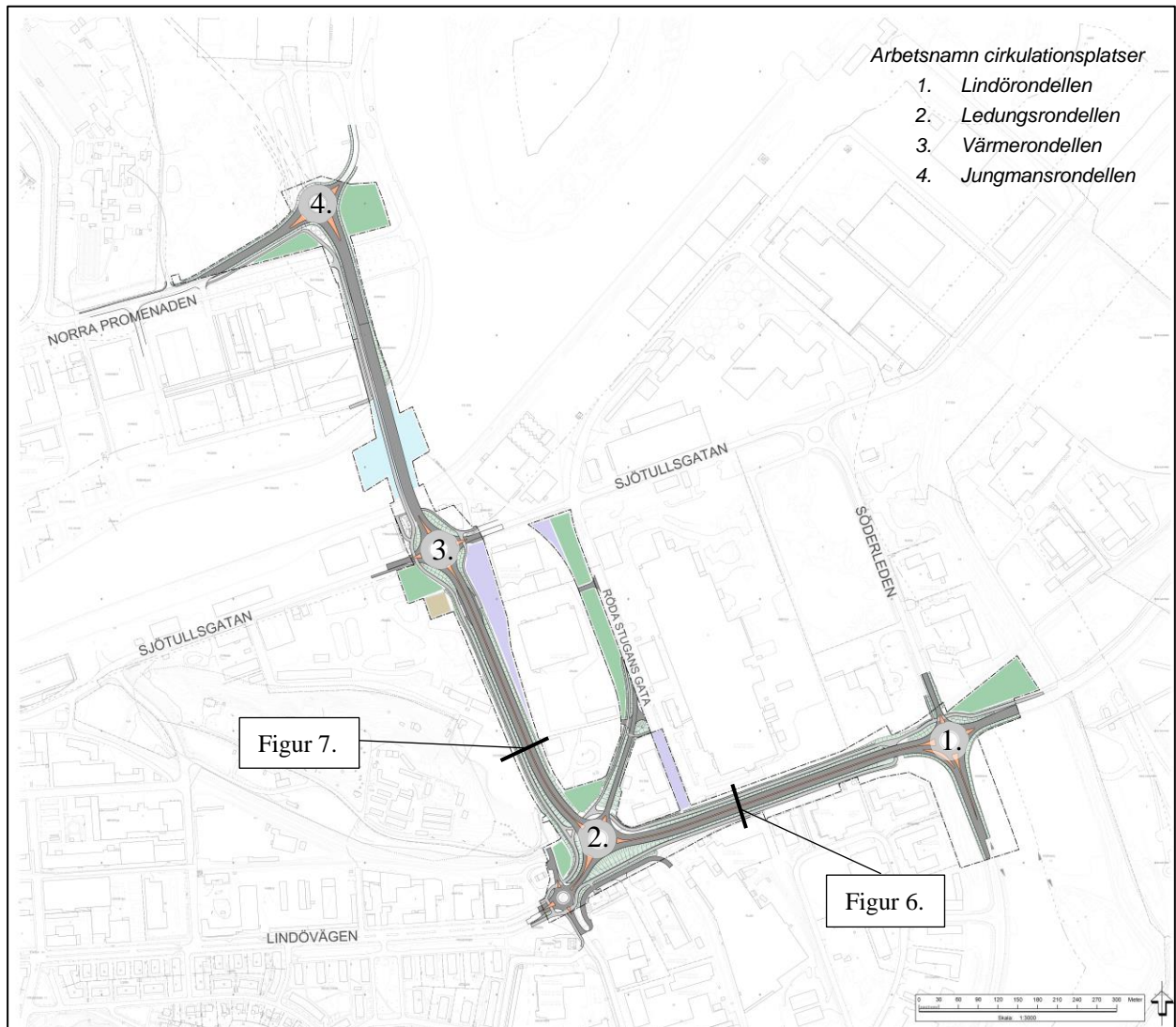
På plankartan anges användning GATA med preciseringen huvudgata respektive lokalgata för att skilja på den nya ringledens huvudstråk och mindre anslutande vägar. Det är huvudgatan som förutsätter hög framkomlighet och stort korsningsavstånd, vilket framgår av det in- och utfartsförbud som regleras mot angränsande fastigheter.

I användningen GATA ingår komplement som behövs för vägens funktion såsom trafikordningar, planteringar, diken, gräsytor, hållplatsskydd, mera. Gång- och cykelvägar ingår också i användningen liksom mindre tunnel eller bro för gång- och cykeltrafik.

Planen reglerar inte utformningen i detalj utan möjliggör ett tillräckligt utrymme för att inrymma flera funktioner såsom följande:

- Gata för motorfordonstrafik. Huvudgatan har två körfält i vardera riktningen, lokalgata har i regel ett körfält i vardera riktningen.
- Fyra stycken cirkulationsplatser (arbetsnamn Lindörondellen, Ledungsronndellen, Värmerondellen och Jungmansronndellen).
- Gång- och cykelvägar
- Gång- och cykelunderfarter för att korsa huvudgatan planskilt och gång- och cykelunderfarter för att ta sig under den nya bron
- Trädplantering utmed huvudgata
- Diken för avvattning av vägdagvatten
- Ytor för underjordiska ledningar (vatten- och avlopp, dagvatten, el, fjärrvärme med mera)

Illustrationskartan och sektionsritningarna, figur 5-7 på följande sidor, visar på hur den nya anläggningen skulle kunna se ut.



Figur 5. Illustration av planen (se även illustrationskartan tillhörande planen). Källa: Norrköpings kommun.



Figur 6. Den nya huvudgatan i sektion, på sträckan Lindövägen (se sektionmarkering i figur 5). Sektionen kan komma att påverkas av behovet för att ge plats för underjordisk infrastruktur. Källa: PM Gestaltning, Tyréns AB.



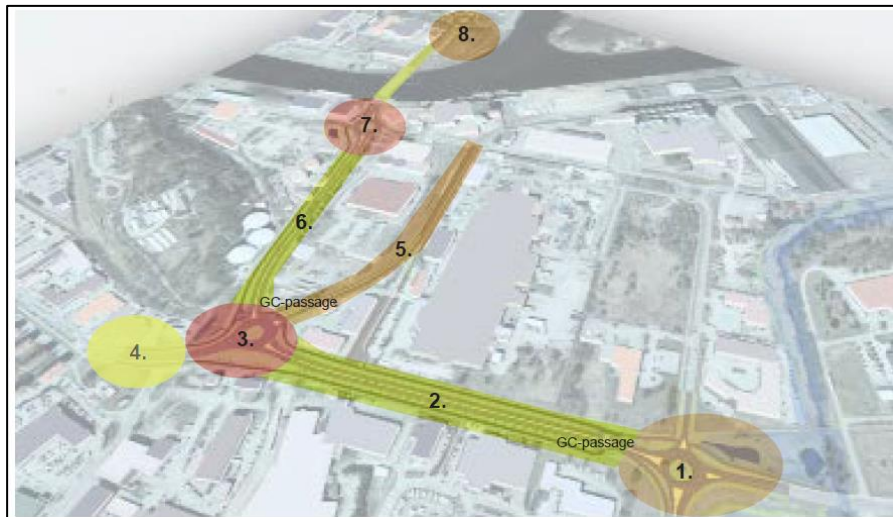
Figur 7. Den nya huvudgatan i sektion, på sträckan utmed Surgatan (se sektionmarkering i figur 5). Sektionen kan komma att påverkas av behovet för att ge plats för underjordisk infrastruktur. Källa: PM Gestaltning, Tyréns AB.

Gestaltning

Planen består av många olika platser och funktioner, såsom cirkulations-platser, huvudgata, lokalgata, naturytor med dammar och en bro. Gestaltungs-principer har tagits fram (PM Gestaltning, Tyréns) i syfte att vägleda utformningen av allmän plats. Gestaltungsprinciperna utgår från olika delområden, se figur 8 nedan, och varierar beroende på delområdets förutsättningar och användning.

Särskilt viktigt är att träd planteras utmed huvudgatan motsvarande den sträcka som Surgatan har idag (nr. 6 i figur 8), då denna delsträcka kommer gränsa mot

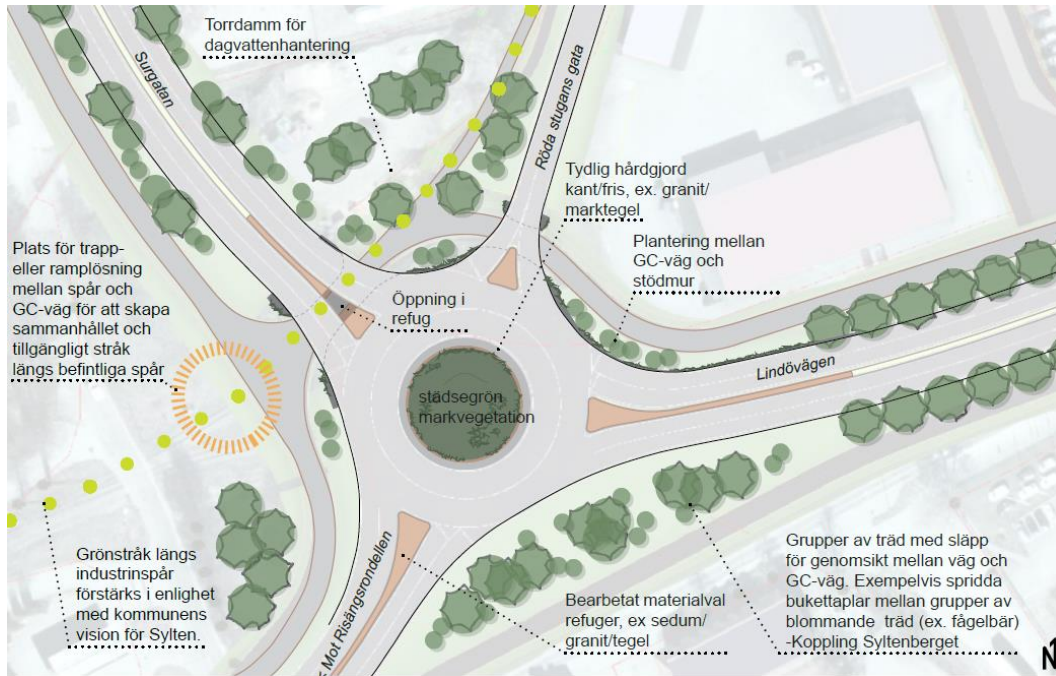
planerad stadsutveckling inom området Sylten. Trädplantering ut med huvudgatan kommer då skapa en visuellt sett mjukare övergång mellan infrastrukturen och stadsbebyggelsen. Detta regleras på plankartan med *plantering*. Närmare placering, mängd och typ av träd studeras vidare i genomförandeskedet då samordning krävs med i synnerhet underjordisk infrastruktur.



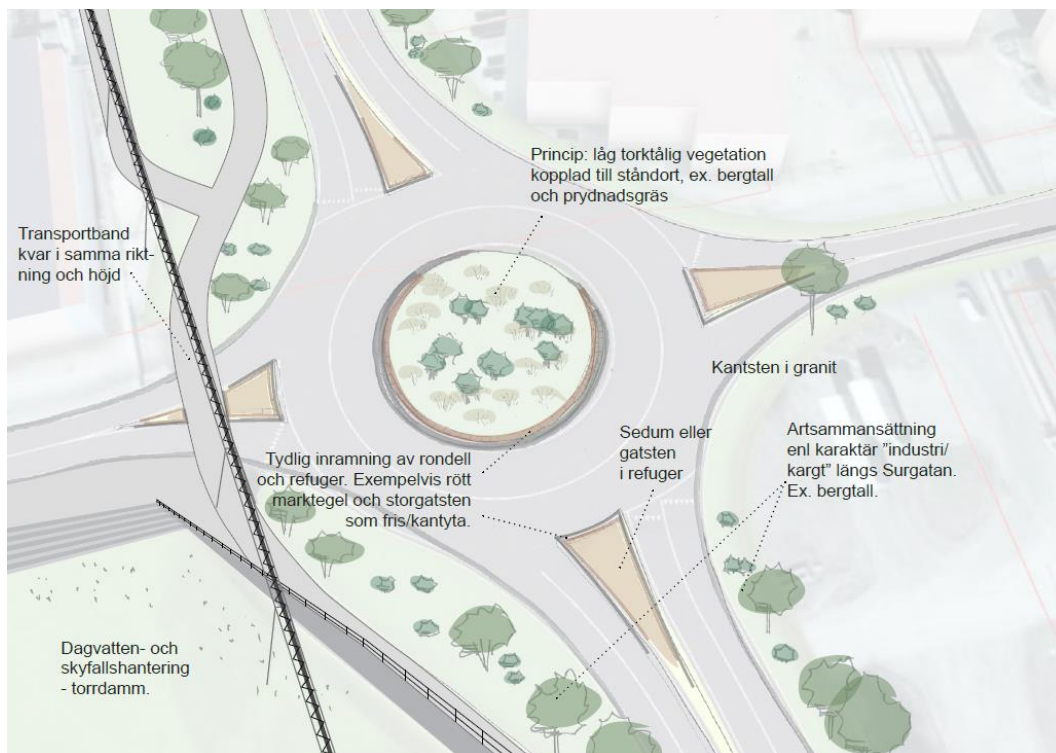
- | | |
|--|--|
| 1. Lindörondellen | 5. Röda Stugans gata |
| 2. Lindövägen inkl. gång- och cykelpassage | 6. Surgatan |
| 3. Ledungsrondellen inkl. gång- och cykelpassage | 7. Värmerondellen inkl. dagvattendamm och brofäste |
| 4. Risängsrondellen | 8. Jungmansgatan och Jungmansrondellen |

Figur 8. Översiktsfigur över planen utifrån olika delområden med tillhörande gestaltungsidéer. Källa: PM Gestaltning, Tyréns AB.

Andra viktiga platser ur gestaltningssynpunkt är cirkulationsplatsen med arbetsnamn Ledungsrondellen, vid Syltenbergets sydöstra fot (nr. 3 i figur 8), och cirkulationsplatsen med arbetsnamn Värmerondellen, vid Surgatans möte med Sjö tullsgatan (nr. 7 i figur 8). Dessa platser annonserar entréer, antingen vidare mot centrum eller mot kommande stadsbebyggelse eller bro över Motala ström. De övergripande gestaltningssynpunkterna återges i figur 9-10 nedan.



Figur 9. Förslagsskiss gestaltning av delområde nr. 3 – närheten till Syltensbergets gröna karaktär avspeglas i platsens gestaltning. Källa: PM Gestaltning, Tyréns AB.



Figur 10. Förslagsskiss gestaltning av delområde nr. 7 – närområdets industrikaraktär avspeglas i platsens gestaltning. Källa: PM Gestaltning, Tyréns AB.

Bro över Motala ström

Över Motala ström medger planen att en bro för allmännyttig trafik får anläggas, vilket på plankartan betecknas W₁. Vilken typ av bro är inte preciserat i planen utan utrymmet möjliggör olika brotyper, till exempel en öppningsbar bro eller en fast bro, se figur 11.



Figur 11. Visualisering av två olika broalternativ, en öppningsbar bro respektive en fast bro. Visualiseringen är en tolkning av tidiga broformningsskisser och ger en ungefärlig bild av hur bron över Motala ström skulle kunna se ut i färdigt skick. Källa: Norrköpings kommun.

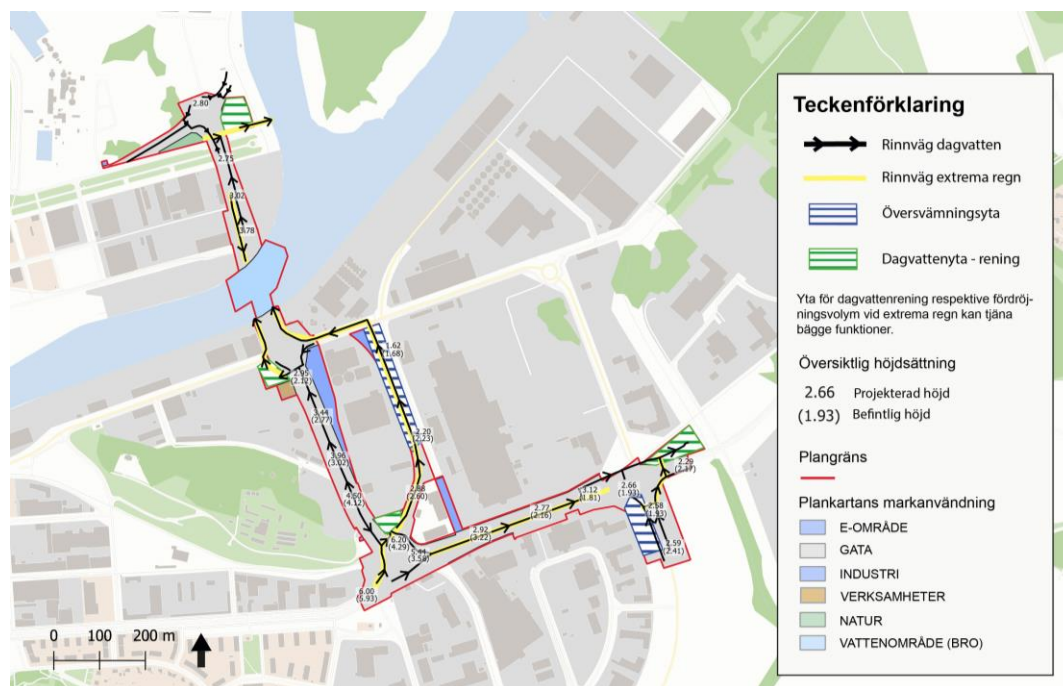
Bron kan komma att anläggas med ledverk. Ledverket syftar till att styra båttrafik igenom bron i en önskad öppning. Ett vattenområde där ledverk får anläggas betecknas på plankartan med W₂.

För bägge brotyper förutsätts en segelfri höjd om minst 4 meter i farleden Motala ström. Farledens bredd bedöms bli minst 14 meter inom den segelfria höjden. Antal brostöd i vattnet kommer sannolikt bli fyra stycken med spännvidd på 30 meter. Materialmässigt kan bron utföras i både stål och betong.

Natur och dagvattenhantering

En grundläggande förutsättning för detaljplanen är att dagvatten (nederbördsvatten, framträngande grundvatten och spolvatten) från planområdet omhändertas och renas på ett sådant sätt att det inte leder till skada på omgivningen, till exempel genom översvämning på närliggande fastigheter eller negativ miljöpåverkan på recipienterna Motala ström och Ljura bäck.

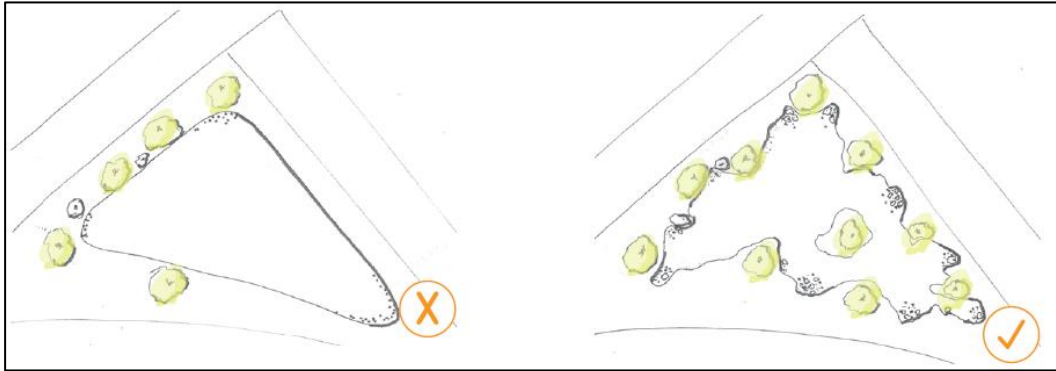
Planen har utformats med en dagvattenhantering som främst sker via ytliga uppsamlade system som svackdiken och större diken, innan dagvattnet leds till dagvattendammarna som slutligt reningssteg. I dagvattendammarna, på plankartan angivet som NATUR – dagvatten, renas dagvattnet innan vidare anslutning till recipient. På vissa sträckor, där det är begränsat med utrymme för öppna lösningar, kommer det att krävas ledningsnät för att leda dagvattnet vidare. Ytor för dagvattenrening kan även tjäna som fördröjningsvolym vid extrema regn. Principen för dagvatten- och skyfallshanteringen visas i figur 12 nedan.



Figur 12. Förenklad illustration av principlösning för dagvattenhantering, se vidare Dagvattenutredning Johannisborgsförbindelsen etapp 2 (Tyréns AB). Källa: Norrköpings kommun.

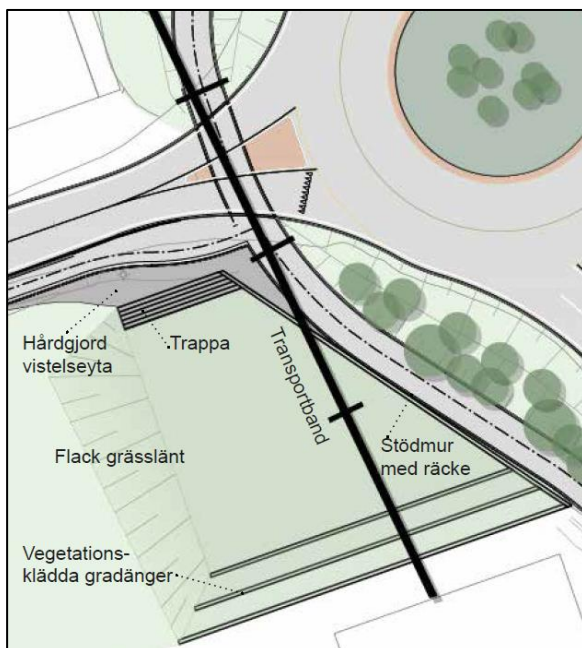
Ytor avsatt för NATUR på plankartan ska utformas för att omhänderta dagvatten men har möjlighet att rymma fler funktioner beroende på gestaltning. Förslagsvis utformas dagvattendammarna och dess sidoområden i syfte att stärka biologisk mångfald och bidra till grönstrukturen i området. Dammen mot Ljura bäck, strax nordost om Lindörondellen, bedöms ha förutsättningar att bli en våtdamm, och kan ges en naturlig organisk form både i plan och i släntutformning, se principskiss nedan i figur 13. Slänterna bör tillåtas bli gröna. För att ytterligare landskapsanpassa dammen kan stenblock inkluderas i strandzonen. Befintliga

massor bör om möjligt användas för markmodellering av anslutande ytor till dagvattendammen.



Figur 13. Principskiss för utformning av damm. Till vänster en utformning som avråds. Till höger en utformning som rekommenderas. Rekommenderat alternativ har varierande släntlutning och organisk form, vilket skapar en variation i habitat för flora och fauna. Källa: PM Gestaltning, Tyréns AB.

Snarare än en naturlig damm kan dammen mot Sjötullsgatan ges en mer stadsmässig gestaltning när det kommer till formspråk, hantering av kanter, materialval och möte med omgivning, se principskiss i figur 14 nedan. Karaktären speglar industrimiljön som omger platsen och ges med fördel raka, hårda kanter i betong, sten eller cortenplåt. De hårdgjorda kanterna kan kompletteras med en sida som utförs likt en slänt i gräs för ökad tillgänglighet samt drift- och underhållsmöjligheter.



Figur 14. Principskiss för utformning av damm med mer stadsmässig utformning i formspråk, kanter, materialval och möte med omgivningen. Källa: PM Gestaltning, Tyréns AB.

Kvartersmark

Planen medger kvartersmark för industriändamål, vilket betecknas med J på plankartan. Detta görs i syfte att skapa en anpassning mellan den nya trafikförbindelsen och den befintliga markanvändning som finns inom planområdet. Kvartersmarkens utnyttjande är avsedd att ge befintliga industrifastigheter möjligheten att utvidga utrymmen för parkering, lastning, lossning, upplag och mindre byggnader som kompletterar huvudbyggnaderna.

I huvudsak planläggs ny industrimark på ytor där allmän plats för gatuändamål tidigare varit huvudsaklig användning, vilket är fallet för de delar av Surgatan och Röda stugans gata som inte längre bedöms nödvändiga att behålla som del av det kommunala vägnätet.

Mot Sjötullsgatan finns en del av ett äldre industrispår som inte längre är i bruk. Delar av denna yta planläggs också som industrimark. Merparten av denna yta används redan idag som infartsväg för fastigheten Ångan 3 och detta nyttjande bekräftas nu i planen.

Planen medger en mer flexibel användning av en funktionsbyggnad på fastigheten Värmen 4 genom användning Z - verksamhet. Användningen Z är bred och innehåller olika typer av verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan. Där ingår lokaler för serviceverksamheter, tillverkning, lager och verkstäder. Föreslagen användningen bedöms inte hindra pågående nyttjande av byggnaden, som idag utgör lager för restprodukter från brödtillverkning.

Planen medger även kvartersmark för tekniska anläggningar av typen transformatorstation, vilket på plankartan betecknas E₁. Befintliga transformatorstationer i området kommer att påverkas av den nya vägen, varför nya ytor för detta behov behöver säkras.

Kulturhistoriskt värdefull industribebyggelse

I direkt anslutning till den nya planerade huvudgatan finns ett par byggnader som bedöms ha betydelse för kulturmiljön. Särskilt en förvaringsbyggnad uppförd av, Holmens Bruks & Fabriks AB, sticker ut med sin ovanliga pyramidform, se figur 15. Denna byggnad utgör ett mycket karaktärsskapande och iögonfallande element i industrimiljön som tillsammans med andra byggnader utanför planområdet visar på kopplingen mellan industrilandskapets produktion och råvarufrakten i hamnen. Denna byggnad får genom planen ett förtydligande kring vilka värden som ska värnas utifrån kulturmiljösynpunkt. Pyramidformen (k₁ på plankartan) och transportbandet (k₂ på plankartan) ska bibehållas till sin utformning.



Figur 15. Flygfotobild över byggnad som ges ändrad användning och förtydligande kring vilka kulturhistoriska värden som ska värnas vid förändring (inringat i orange). Källa: Norrköpings kommun, 2021-07-04.

3. Tidigare ställningstaganden

3.1. Översiktsplaner

Förutsättningar

Johannisborgsförbindelsen är utpekad i Översiktsplan för staden, antagen 2017, under avsnittet riktlinjer för hur trafik huvudnätet ska utvecklas i staden. Intentionen med ringleden är att avlasta centrala staden från genomfartstrafik. Den ungefärliga lokaliseringen av Johannisborgsförbindelsen är redovisad i de östra delarna av staden då det är där ringleden är ofullständig. Aktualitetsförklaringen av översiktsplanen för staden, antagen 2021, anger att förutsättningarna och ställningstagandena för trafik i Översiktsplan för staden generellt är aktuella.

Johannisborgsförbindelsen har även efter att översiktsplanen antogs pekats ut i projektet ”Framtidens resor i Norrköping”, som var ett EU-finansierat projekt som fördjupade dialogen kring den översiktliga planeringens framtida trafikstrategier i Norrköping.

Norrköpings kommun har vidare en trafikstrategi, som utgör ett tematiskt tillägg till översiktsplanen. I trafikstrategin lyfts vikten av att stärka ringleden, så att den blir det mest naturliga stråket för resor runt staden.

Detaljplanens förhållningssätt

Huvudsyftet med detaljplanen är att säkerställa utrymme för utbyggnaden av en del av Johannisborgsförbindelsen. Planen är förenligt med gällande översiktsplan.

3.2. Riksintressen

Riksintressen gäller geografiska områden som har pekats ut därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Riksintressena ska alltid tillgodoses i detaljplanen.

Det förekommer två olika kategorier av riksintressen i närheten av planområdet. Den ena kategorin är riksintressen för kommunikationer (3 kapitel 8 § miljöbalken) och omfattar nationellt viktiga områden för trafikslagets anläggningar (väg, järnväg, luftfart och sjöfart). Den andra kategorin riksintressen som kan påverkas av detaljplanen är riksintresse för kulturmiljövård (3 kapitel 6 § miljöbalken), området Norrköpings stad (E52).

Detaljplanens förhållningssätt

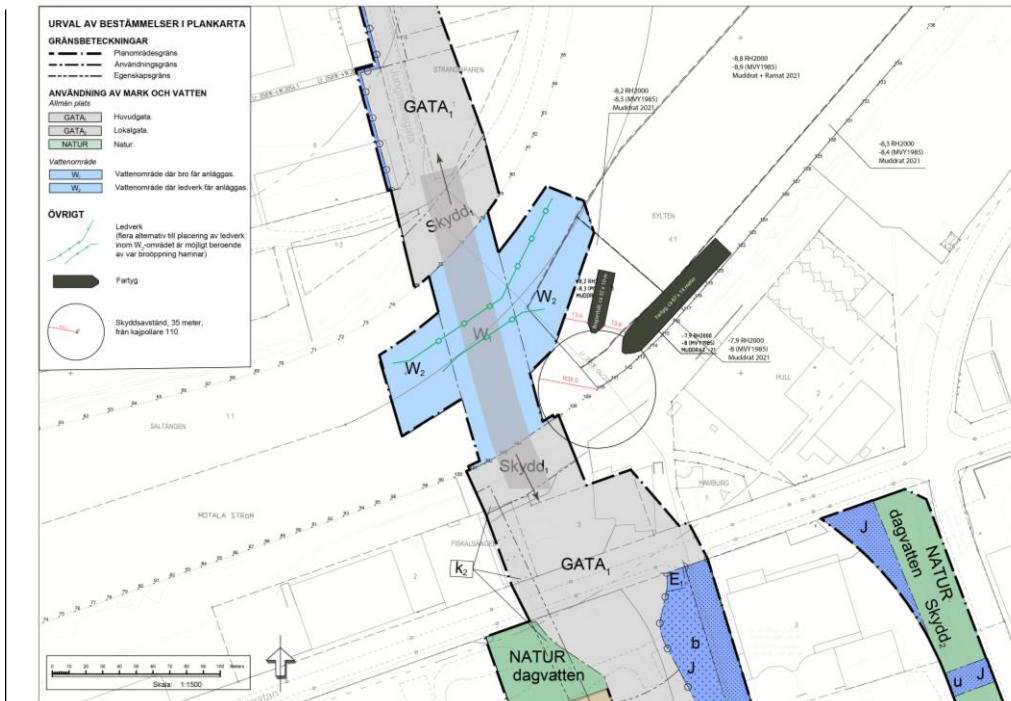
Till detaljplanen hör även en miljökonsekvensbeskrivning som utförligt redovisar planens konsekvenser på riksintressena.

Riksintresse kommunikationer

Hamn - Verksamhetsområde och farledsområde

Vägsträckningens och bronns placering har samrått med aktörer verksamma på Öhmansterminalen. Bron, på plankartan markerat W₁, har placerats med 35 meters avstånd från kajpollare 110, vilken utgör överenskommet säkerhetsavstånd till hamnverksamhet. Den vidare detaljutformningen av broanläggning inklusive eventuella ledverk och kajer kommer ske i samråd med aktörer verksamma på Öhmansterminalen, med målsättningen att hamnverksamheten kan fortgå utan hinder. Området för eventuella ledverk, på plankartan betecknat W₂, bedöms inte stå i konflikt med hamnverksamheten. En schematisk figur över planen i relation till hamnrelaterade delar (fartyg, bogserbåt, kajpollare med mera) ges i figur 16 nedan.

Rev



Figur 16. Del av planen som visar föreslagen användning av vattenområdet, för bro och tillhörande ledverk. Placering av ledverk kan variera beroende på detaljutformning av broöppningen men begränsas till ytan motsvarande W₂. I övrigt illustreras ett fartyg (ca 87 x 14 meter) vid kaj och en bogserbåt (ca 32 x 10 meter). Planen gör inga anspråk i vattenområdet närmre än 35 meter från kajpollare nr. 110.

Planen bedöms inte påtagligt skada hamnens möjlighet till lastning/lossning av gods.

Planen möjliggör att den landbaserade infrastrukturen förstärks, vilken samverkar med den sjöbaserade infrastrukturen. På så sätt bedöms planen bidra till att utveckla Norrköpings hamn som intermodal knutpunkt.

Väg - befintlig

Söderleden är utpekad som riksintresse för väg och berörs indirekt av planen genom anslutning i Lindörondellen. Johannisborgsförbindelsen bedöms inte påverka detta riksintresse negativt då Lindörondellen endast byggs om för att ta emot fler väganlutningar mot väster.

Riksintresse kulturmiljövård

Planen ger i huvudsak effekt på Motala ström och Norra Promenaden, som del av uttrycket för riksintresset. En ny bro över Motala ström bedöms inte utgöra ett främmande inslag i stadsbilden, på sådant sätt att riksintresset riskerar att påtagligt skadas. Med en god och genomtänkt broarkitektur kan snarare upplevelsen av stads- och industrimiljön kring Motala ström förstärkas. Ett intrång kommer behöva ske i Norra Promenadens alléträd, men bedöms inte medföra sådana konsekvenser att riksintresset påtagligt skadas.

3.3. Strandskydd

Förutsättningar

Planområdet omfattas av strandskydd, inom 100 meter från Motala ström och Ljura bäck. Om strandskyddet har varit upphävt i en detaljplan och den upphör att gälla eller ersätts av en ny detaljplan, återinträder strandskyddet.

Detaljplanens förhållningssätt

Strandskyddet behöver upphävas inom hela planområdet. Upphävandet bedöms kunna ske med följande särskilda skäl enligt 7 kapitlet 18 c § miljöbalken:

- *Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.*

Markområdena inom planområdet, på vardera sidan om Motala ström, har historiskt och fram till mycket nyligen använts som hamn- och industriområden. Områdena har inte varit tillgängliga för allmänheten och förutsättningar för goda livsvillkor för djur- och växtliv saknas.

- *Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.*

Johannisborgsförbindelsen bedöms vara en sådan infrastrukturanläggning som tillgodoser ett angeläget allmänt intresse. För att bygga ihop ringleden behöver vattenområdet korsas någonstans öster om staden. Den valda platsen bedöms vara av liten betydelse för strandskyddet i och med att markanvändningen på platsen präglats av hamn och industri. En annan lokalisering längre österut skulle riskera intrång i mindre störningspåverkade strandområden, som till exempel våtmarksområdet vid Ljura bäcks mynning, och därmed skada strandskyddets syfte mer.

Inom strandskyddszonen vid Ljura bäck ansluter den ombyggda Lindörondellen till befintliga Lindövägen. Detaljplanen medför här ingen egentlig skillnad med hänsyn till strandskyddet. Den naturmark med dagvattenfunktion som planeras mot Ljura bäck bedöms vara förenligt med strandskyddets syfte.

Planen bedöms i övrigt stärka den del av strandskyddets syfte som riktar sig till ett långsiktigt trygghande av allmänhetens tillgång till strandområden. Detta då planen innebär fri passage för gång- och cykeltrafikanter under den nya brons södra och norra landfästen.

3.4. Övriga skyddsområden

Tillstånd för vattenverksamhet – bro och kajrenovering i Motala ström

Planen möjliggör utbyggnaden av en bro med tillhörande konstruktioner i Motala ström. En sådan åtgärd i vattenområdet kräver tillstånd hos Mark- och miljödomstolen. Samordnat och parallellt med denna detaljplan färdigställer Samhällsbyggnadskontoret i Norrköpings kommun en sådan tillståndsansökan som, bland flera handlingar, innehåller en specifik miljökonsekvensbeskrivning för de sökta åtgärder som påverkar vattenmiljön. I den processen beskrivs miljöpåverkan i vatten närmare. Samråd kommer att hållas med berörda myndigheter, Norrköpings hamn och verksamhetsutövare där, fastighetsägare och andra berörda såsom fiske- och båtföreningar.

Byggnadsminnet och allébiotopen Norra Promenaden

Planen omfattar en anslutning mellan den nya huvudgatan och Norra Promenaden, i Jungmansgatans sträckning. Norra Promenaden är en särskilt skyddsvärd kultur- och naturmiljö och omfattas av skydd enligt kulturmiljölagen 3 kapitlet byggnadsminne och miljöbalken 7 kapitlet biotopskyddsområde. För intrång som riskerar att påverka Norra Promenaden krävs tillstånd till ändring av byggnadsminne såväl som dispens från det generella biotopskyddet. I både tillstånds- och dispensprövningen är länsstyrelsen tillsynsmyndighet.

Samordnat och parallellt med denna detaljplan ansöker Samhällsbyggnadskontoret i Norrköpings kommun om tillstånd för de ingrepp som anses nödvändiga i Norra Promenaden. I tillståndsansökan redogörs även närmare för vilka olika utformningsalternativ som studerats i den berörda korsningspunkten, skälen till det valda huvudalternativet samt vilka skydds- och kompensationsåtgärder som föreslås genomföras för att minska skadan på skyddsobjektet Norra Promenaden.

De sammanvägda miljökonsekvenserna av ingreppet i Norra Promenaden redovisas i den miljökonsekvensbeskrivning som medföljer denna detaljplan.

Rev

Länsstyrelsen har beviljat kommunens ansökan om dispens från generellt biotopskydd för att avverka respektive påverka alléträd på fastigheten Saltängen 1:1 och Slottshagen 1:10 med villkor. Utöver de åtgärder som ska utföras angett i ansökan ska 8 nya träd planteras som ersättning för vart och ett av de alléträd som avverkas. De nya träden ska vara parklindor och planteras i Norra Promenaden.

Dispens från generella biotopskyddet

Samhällsbyggnadskontoret i Norrköpings kommun har ansökt om dispens från det generella biotopskyddet, för en allérad med björkar ut med sydligaste delen av Surgatan. Nyplantering av träd föreslås som kompensationsåtgärd, på närbelägen grönyta.

Rev

Länsstyrelsen har beviljat kommunens ansökan om dispens från generell biotopskydd för att avverka 7 vårtbjörkar fastigheten Sylten 4:1 med villkor.

Dispens från fridlysningsbestämmelserna

Två fridlysta arter, Flockarun och Spetsfingerört, kommer att beröras av planen. Åtgärder som kommer vidtas för att begränsa/förhindra skada på individerna eller negativ påverkan på bestånden är följande:

Flockarun - Insamling av fröer från berörd del av beståndet, i syfte att sprida insamlade fröer i närområdet.

Spetsfingerört - Återplantering av handuppgrävd del av beståndet på ny växtplats. Plantorna etableras i soligt läge i sand- och grusblandad jord och vattnas vid behov under första sommaren.

För utförligare redogörelse hänvisas till av Samhällsbyggnadskontoret i Norrköpings kommun inskickad ansökan om dispens enligt fridlysningsbestämmelserna enligt 4-9 §§ Artskyddsförordningen (SFS 2007:845).

Rev

Länsstyrelsen har gett dispens från förbuden i 8 § artskyddsförordningen för att gräva upp och flytta spetsfingerört och samla in frön från flockarun. Bedömningen är att de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som angetts i ansökan begränsar påverkan på de berörda bestånden, men Länsstyrelsen ställer villkor om att minst 1 kvadratmeter spetsfingerört på sikt ska återföras till minst en vild lokal i närområdet. För utförligare redogörelse hänvisas till Länsstyrelsens Beslut 522-5329-2023 artskydd Johannisborgsleden.

Samhällsbyggnadskontoret i Norrköpings kommun har skickat in en till ansökning om dispens för att förstöra resterande plantor av spetsfingerörten. För utförligare redogörelse hänvisas till Samhällsbyggnadskontoret i Norrköpings kommun inskickad ansökan om dispens enligt fridlysningsbestämmelserna enligt 4-9 §§ Artskyddsförordningen (SFS2007:845).

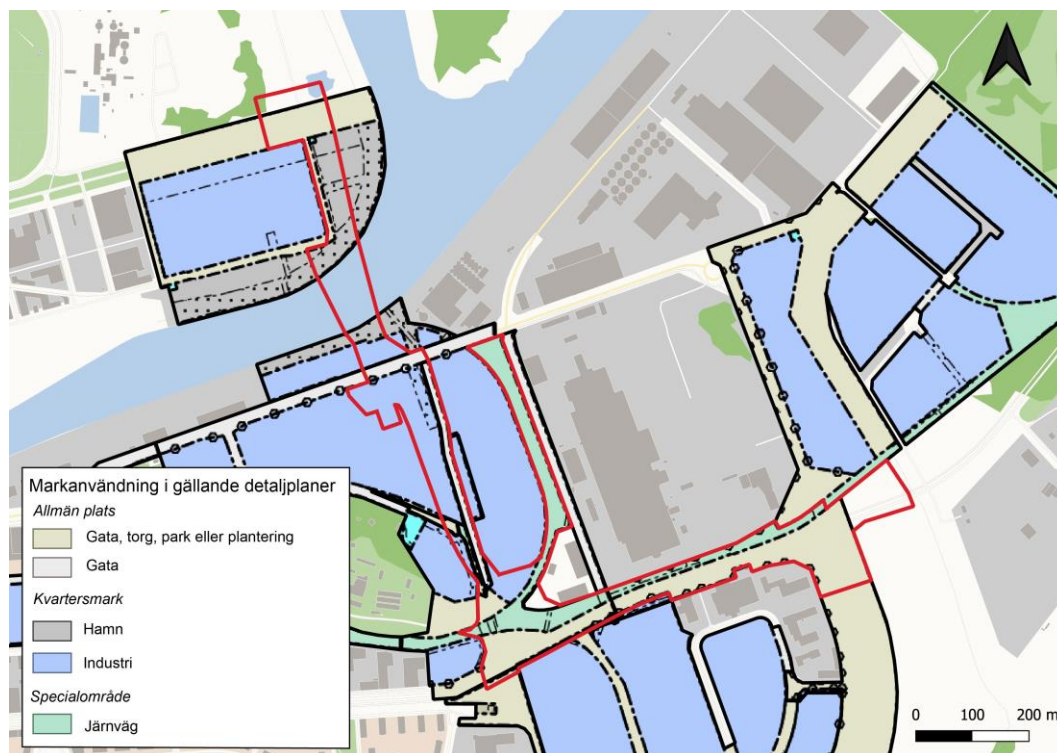
3.5. Gällande detaljplaner

Planområdet omfattas av tio stycken gällande stads- och detaljplaner, se tabell 1 nedan. Markanvändning i berörda stads- och detaljplaner framgår av figur 17 nedan. De huvudsakliga användningarna inom planområdet är allmän plats, kvartersmark för industri, hamnändamål och järnvägsmark.

Tabell 1. Gällande detaljplaner som överlappar aktuell detaljplan.

Akt	Namn	Plantyp	Laga kraft
0581K-22A:56	Norrköpings stad	Stadsplan	1914-05-01
0581K-22A:122	Värmen	Stadsplan	1917-11-02
0581K-22A:14	Del av Hospitalsholmen m.m.	Stadsplan	1931-04-30
0581K-22A:1018	Risängen, Norra	Stadsplan	1964-09-16
0581K-22A:3157	Risängsgatan anslutning Lindövägen	Stadsplan	1974-05-17

0581K-22A:2096	Fiskalsängen, Ångan m.fl.	Stadsplan	1974-07-19
0581K-22A:5018	Veden, Oljan m samt Söderleden	Stadsplan	1981-10-07
0581K-22A:1045	Doppingen, Sothönan m.fl.	Stadsplan	1982-11-26
0581K-22A:1046	Värmen, Ångan m.fl.	Stadsplan	1983-03-04
0581K-P07/32	Del av Risängen 1:1 (Intill Oljan 1)	Detaljplan	2007-07-25



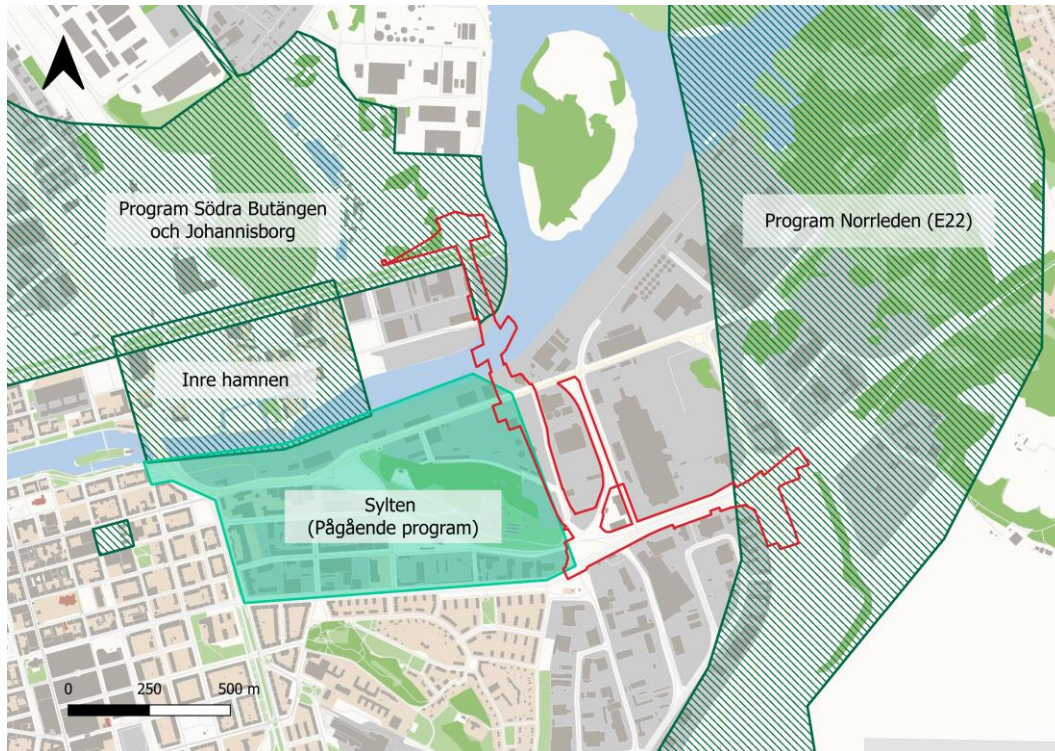
Figur 17. En mosaik av de olika stads- och detaljplanernas fastställda markanvändning. Röd heldragen linje illustrerar ungefärlig detaljplanegräns. Karta: Norrköpings kommun.

3.6. Program för planområdet

Detaljplanen överlappar programområdet för Norrleden (2009), se figur 18. Norrleden är namnet på en planerad ringled ytterligare öster om Johannisborgsförbindelsen. Norrleden är en förlängning av det statliga vägnätet genom E22. Norrleden är inte upptagen i Trafikverkets nationella plan för transportinfrastrukturen år 2022 – 2033.

Delar av detaljplanen omfattas även av programområdet för södra Butängen och Johannisborg, se figur 18. Den 20 juni 2022, § 122 godkände kommunfullmäktige programmet.

Detaljplanen gränsar mot den östra gränsen av det pågående programområdet för Sylten, se figur 18.



Figur 18. Pågående och gällande programområden. Aktuell detaljplan i röd heldragen linje. Karta: Norrköpings kommun.

Detaljplanens förhållningssätt

Aktuell detaljplan försvårar inte genomförandet av Norrleden.

Aktuell detaljplans vägsträckning överensstämmer med den sträckning som pekats ut i programmet för Södra Butängen och Johannisborg. Detaljplanen och programmet för södra Butängen och Johannisborg bedöms vara överensstämmande.

Aktuell detaljplan har tillgodosett att trafikanslutningar finns in mot programområdet för Sylten samt att utrymme finns för att anlägga en busshållplats ut med sträckan motsvarande dagens Surgatan, så att programområdet skulle kunna försörjas med kollektivtrafik i framtiden. I övrigt ingår aktuell detaljplan som förutsättning för det pågående programarbetet.

3.7. Övriga kommunala beslut

Beslut om planläggning

Beslut om positivt planbesked och beslut om uppdrag att ta fram ett förslag till detaljplan togs av stadsplaneringsnämnden, nuvarande samhällsplaneringsnämnden den 15 juni 2017, § 133.

Beslut om att justera planområdets avgränsning togs av samhällsplaneringsnämnden den 11 februari 2020, § 27.

Den 15 mars 2022, § 51 justerade samhällsplaneringsnämnden planområdets gräns ytterligare en gång.

Samråd

Den 14 juni 2022, § 123 godkände samhällsplaneringsnämnden att detaljplanen ställdes ut för samråd.

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

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

Granskning

Den 17 maj 2023, § 107 godkände samhällsplaneringsnämnden att detaljplan ställdes ut för granskning.

Detaljplanen med tillhörande handlingar har varit på granskning under tiden den 29 maj 2023 till och med den 26 juni 2023.

Rev

4. Förutsättningar och förändringar

4.1. Gatunät, trafik och parkering

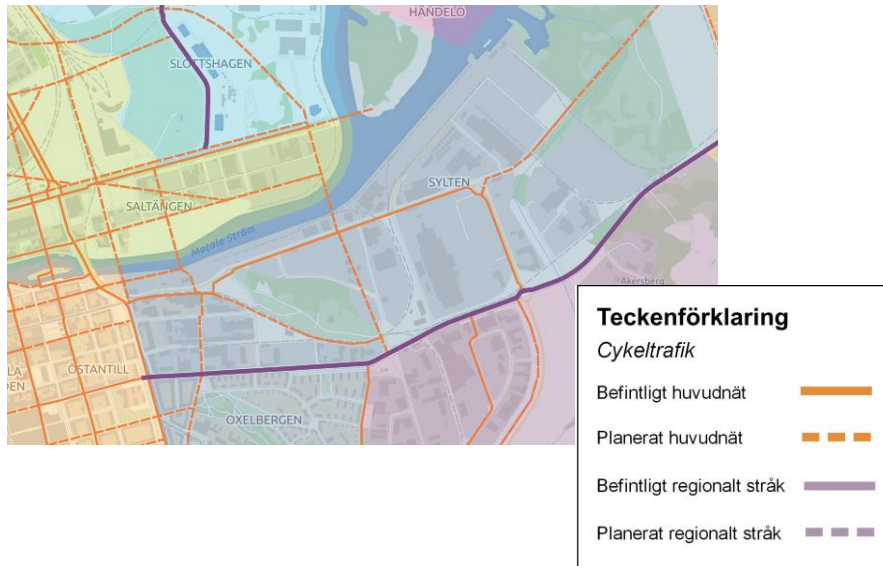
Gång- och cykelvägar

Förutsättningar

I nuläget finns cykelvägar längs med Lindövägen och Sjötullsgatan. Längs Lindövägen finns cykelvägar på båda sidor om vägen med varierande bredd. Öster om Röda Stugans gata är den totala bredden för gång- och cykel 3 meter. Väster om Röda Stugans gata är den totala bredden 4 meter. På den bredare delen är gångtrafikanter skilda från cykeltrafikanter genom linjemålning.

Längs med Sjötullsgatan sker cykeltrafik intill körbana för bil med låga betongfundament som avskiljare. Bredden på cykelvägen är 2 meter.

I Norrköpings kommuns antagna trafikstrategi (KS 2019/0415) pekas Lindövägen ut som ett regionalt stråk, Sjötullsgatan som en del av kommunens huvudnät för cykeltrafik och Surgatan och Syltenvägen pekas ut som planerat huvudnät med planerad utbyggnad under perioden 2022-2028, se figur 19.



Figur 19. Cykelvägnätet, befintligt och planerat, i trafikstrategin för Norrköping. Källa: Norrköpings kommun.

Förändringar

Detaljplanen följer trafikstrategin genom att bibehålla Lindövägen som ett prioriterat stråk i öst-västlig riktning samt inkluderar den utpekade utbyggnaden av Surgatan vilket kopplar samman Lindövägen med Norra Promenaden.

Detaljutförande av ny gång- och cykelinfrastruktur sker i senare skede men huvudprinciperna är att framkomligheten ska vara god utmed utpekade huvudstråk och att korsningspunkter med ny huvudgata sker planskilt för att uppnå hög säkerhet. Planen tar höjd för ett utrymme vad gäller gång- och cykelvägnätet, som ger möjlighet att i senare skede uppfylla krav och råd enligt Trafikverkets vägar och gators utformning (VGU) såväl som Norrköpings kommuns tekniska handbok.

Befintligt cykelstråk längs med Sjtöullsgatan behålls men får bättre förutsättningar då biltrafiken på sträckan bedöms minska som en följd av detaljplanen.

Kollektivtrafik

Förutsättningar

Planområdet inkluderar Lindövägen som trafikeras av busslinje 11, sträckan Lindö-Söder Tull-Resecentrum-Åby. Linjen är en del av stadstrafiken och turtätheten är 15-minuterstrafik under de mest trafikerade timmarna, annars 30-minuterstrafik. Eftersom linjen trafikerar både Söder Tull och Resecentrum finns det goda möjligheter för byte till anslutande tåg, stadstrafik och landsbygdstrafik.

I trafikstrategin pekas Lindövägen ut som en del av det befintliga stamnätet för busstrafik. Utöver detta så pekas även sträckan mellan Norra Promenaden och

Ledungsrondellen ut som planerad infrastruktur för övrigt nät för buss, se figur 20.



Figur 20. Kollektivtrafik, befintligt och planerat, i trafikstrategin för Norrköping. Källa: Norrköpings kommun.

Åtgärden är planerad till att upprättas under perioden 2022-2028 enligt den antagna trafikstrategin och förväntas ske inom realiseringen av detaljplanen. Planområdet omfattar även delar av ett befintligt industrispår, som i trafikstrategin är ett utpekade reservat för kollektivtrafik i syfte att kunna förbinda Östra Promenaden med Lindö via Syltenområdet.

Förändringar

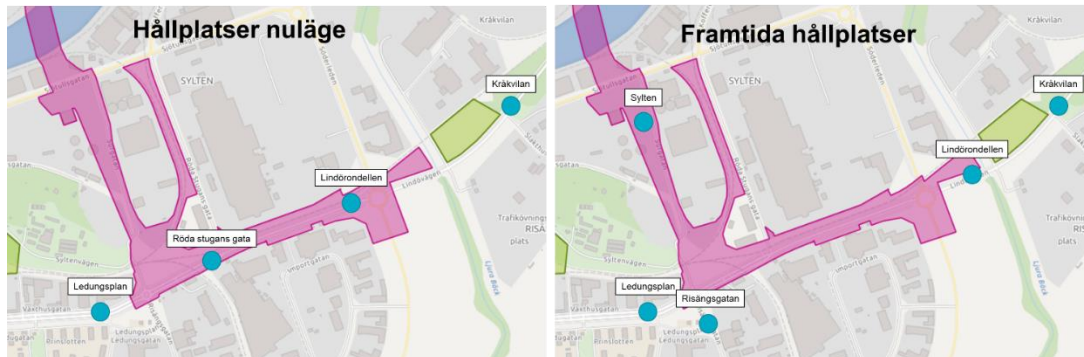
Detaljplanen följer trafikstrategin genom att säkerställa god framkomlighet längs med Lindövägen som en utpekad del av stamnätet. I trafikstrategins prioriteringsordning ska kollektivtrafikens stamnät prioriteras högre än det övergripande nätet för biltrafik. Detta görs genom att säkerställa ett tillräckligt markområde för allmän plats, så att det går att utforma en infrastrukturlösning med hög kapacitet i cirkulationsplatserna och god framkomlighet för kollektivtrafik längs med stråket. I närtid är det i huvudsak kollektivtrafik genom buss som prioriteras men utbyggnad av spårtrafik ut med Lindövägens sträckning bedöms inte uteslutet i framtiden, med anledning av det markutrymme som finns genom planen. Utbyggnad av spårtrafik kommer dock behöva ske på bekostnad av något annat trafikslag, till exempel genom att ta bort ett körfält för biltrafik. På plankartan hanteras en eventuell framtida spårvägsutbyggnad genom användningen GATA₃ – Huvudgata. Spårväg får finnas och GATA₄ – Lokalgata. Spårväg får finnas.

Rev

Detaljplanen möjliggör även för det utpekade stråket genom Risängen som i framtiden kan trafikeras av en ringlinje. Inom detaljplaneområdet finns utrymme

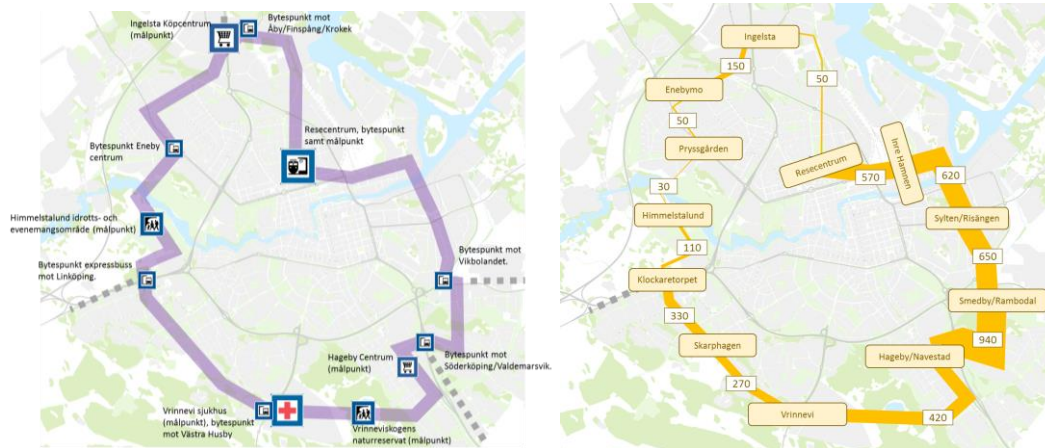
för en ny hållplats på sträckan motsvarande nuvarande Surgatan, så att det i framtiden ska kunna gå att trafikera området Sylten med kollektivtrafik. Det nya hållplatsläget med arbetsnamnet Sylten motiveras genom en stor potential i resandeunderlag i och med stadsutbyggnaden i Syltenområdet. När en bebyggelseutveckling tillika resandeunderlag är på plats finns det idag inte någon tidsplan för. Därför avser inte projektet för Johannisborgsförbindelsen att etablera hållplatsen redan inom pågående etapp 2. Dock planeras det för att hållplatsen ska kunna tillkomma när behovet uppstår. För detaljplanen innebär detta att allmän platsmark säkras för att kunna etablera hållplatsläge och gånganslutningar. Om det vid etablering av hållplats är motiverat med en planskildhet för att minska avstånd mellan bostäder och hållplats så planläggs detta i samband med stadsutvecklingen för kvarteret Värmen.

Hållplatser inom planområdet längs Lindövägen, hållplats Röda stugans gata och Lindörondellen, planeras att utgå för att istället ersättas av hållplatser utanför planområdet. Detta görs med anledning av att en hållplats längs med en fyrfilig bilväg med högt flöde kräver att bussen kan komma av och stanna avskilt. Dessutom krävs en planskildhet för att resenärer ska kunna gå mellan hållplatslägena. Detta gör att möjliga placeringar av hållplatslägen minskar.



Figur 21. Hållplatser för buss i nuläget och efter detaljplanens genomförande. Källa: Norrköpings kommun.

I Trafikstrategin pekas infrastruktur ut för den ringlinje som är tänkt att koppla samman stadsdelar med en busslinje utan att behöva resa till en bytespunkt inne i staden, se figur 22. Utbyggnaden av ringlinjen utförs i olika etapper i samband med övrig stadsutveckling. Byggnationen av Johannisborgsförbindelsen möjliggör att delar av ringlinjen kan påbörja trafikering.



Figur 22. Framtida ringlinje för buss. Källa: Norrköpings kommun.

Ringlinjen som togs fram i EU-projektet *Framtidens resor* har bedöms ha hög resandepotential och att införandet av en ringlinje i Norrköping skapar förutsättningar att öka tillgängligheten mellan stadsdelar samt till viktiga målpunkter. Analysen av resandepotential visar att det största resandeunderlaget för ringlinjen finns i dess östra och södra del. Förutom Vrinnevisjukhuset som är en viktig målpunkt som arbetsplats ger ringlinjen ökad tillgänglighet till de stora arbetsplatsområdena vid Sylten och Risängen som ligger i nära anslutning till planområdet.

Bilvägar

Förutsättningar

Biltrafik

Lindövägen är reglerad till 40 km/h och har ett ungefärligt trafikflöde på 5000 bilresor per dygn. Lindövägen förbinder Lindö, Oxelbergen och Risängen med den centrala staden.

Sjötullsgatan är reglerad till 60 km/h och har ett ungefärligt trafikflöde på 12 000 bilresor per dygn. Eftersom Sjötullsgatan förbinder Hamnbron med Söderleden agerar den ringled för trafik runt staden. Närheten till hamnen och flertalet industrier i området gör att Sjötullsgatan trafikeras av stora mängder lastbilstransporter. Vid en trafikmätning 2018 uppgick andelen tung trafik till 17 procent av dygnstrafiken. Surgatan och Röda Stugans gata förbinder Sjötullsgatan med Lindövägen och kopplar upp intilliggande fastigheter till vägnätet.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljön eller egendom, om de inte hanteras rätt under en transport. Det finns olika klassificeringar av farligt gods som styr vilka regler som gäller under transporten. Behovet av att transportera farligt gods varierar och är svårt att kartlägga i och med att det kan

ske till vilka verksamheter som helst. Leveranser av farligt gods kan ske till flera olika verksamheter, exempelvis drivmedelsstationer och till så kallad farlig verksamhet. Om en verksamhet har fått klassningen farlig verksamhet innebär det att verksamheten hanterar material eller ämnen som bedöms vara farliga vid en olycka. I Norrköping finns 20 Seveso-klassade företag vilket innebär att de hanterar någon form av farligt material.

Transport av farligt gods ska alltid ta den kortaste vägen på en tillåten körsträcka till och från sin målpunkt vilket gör att de vägar där det inte finns ett reglerat förbud mot farligt gods kan nyttjas. I Norrköping är Kungsgatan, Södra Promenaden och Östra Promenaden reglerade med förbud mot farligt gods. Eftersom det inte finns något förbud mot transport med farligt gods längs Lindövägen kan vägen nyttjas förutsatt att de ingår i den kortaste körsträckan till målpunkten.

Förändringar

Sjötullsgatan

Planen innebär att personbilstransporter på Sjötullsgatan minskar då den nya planerade vägen utgör ett mer tidseffektivt alternativ. Planen möjliggör en ny bro över Motala ström, vilken bedöms ersätta Hamnbron som ringled för trafik som ska runt staden.

Lindövägen

För den del av Lindövägen som ligger mellan Ledungs rondellen och Lindörondellen förändras vägsektionen och trafikmängden ökar. Initialt ökar trafiken till omkring 10 000 fordon per dygn. Trafikmängden prognostiseras att öka succesivt i takt med att samtliga etapper av Johannisborgsförbindelsen utvecklas, för att nå cirka 26 000 fordon per dygn när Norrköping har 175 000 invånare.

Eftersom majoriteten av trafikmängden färdas på Johannisborgsförbindelsen avtar trafikmängden väster om Ledungsplan för att sen succesivt avta in mot staden.

Staden generellt

Enligt den antagna trafikstrategin ska ringleden runt staden ha högre kapacitet än stråk genom staden, för att biltrafik som inte behöver åka genom staden ska hänvisas runt. Samtidigt ges det då mer plats åt gång-, cykel- och kollektivtrafik i det gaturum som ligger innanför ringleden. Planen möjliggör den första delen i Johannisborgsförbindelsen och tillika ringleden, vilket bidrar till mer effektiva transporter runt staden och minskad trängsel inne i staden.

För att lyckas med överflytten behöver framkomlighet i den huvudsakliga färdriktningen inom planområdet vara god och bidra till att restiden runt staden ska vara kortare än att åka genom staden. I den trafikanalys som genomförts (WSP, 2022) har kapaciteten testats i det trafiksystem som planen medger.

Resultatet visar på att kapaciteten är god och att det finns möjlighet att hantera en stor mängd genomgående trafik.

De analyser som genomförts har utgått från en prognos som bygger på att det bor 175 000 invånare i Norrköping samt att det genomförts flera bilreducerande åtgärder på vägnätet innanför ringleden. Scenariot har valts för att testa trafiksystemet med ett högt trafikflöde för att säkerställa en robusthet. För mer ingående redovisning hänvisas till PM Trafikanalys (WSP, 2022).

Farligt gods

Eftersom farligt gods ska färdas den kortaste vägen till sin målpunkt förutsatt att det inte föreligger något förbud, kommer det att förekomma transporter av farligt gods längs med Johannisborgsförbindelsen. Omfattningen beror på behovet av transporter till de verksamheter som har behov av farliga transporter.

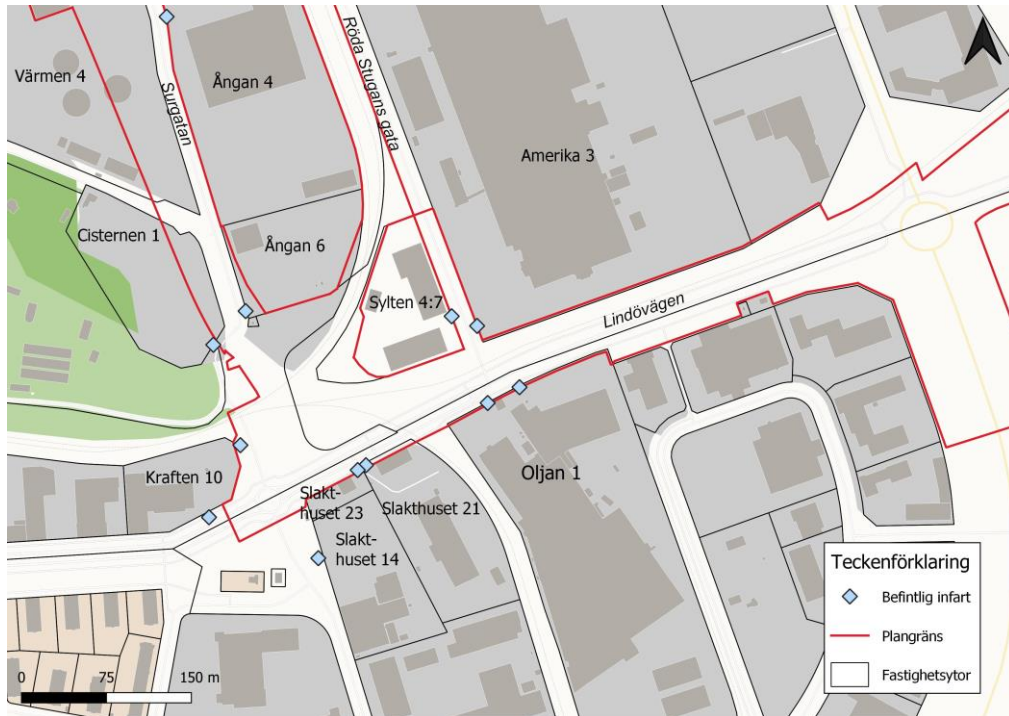
Gällande de riskreducerande åtgärder som föreslås vidtas i aktuell detaljplan, se kapitel 5.6 *Störningar, hälsa och säkerhet – Farligt gods och farliga verksamheter*.

In- och utfarter

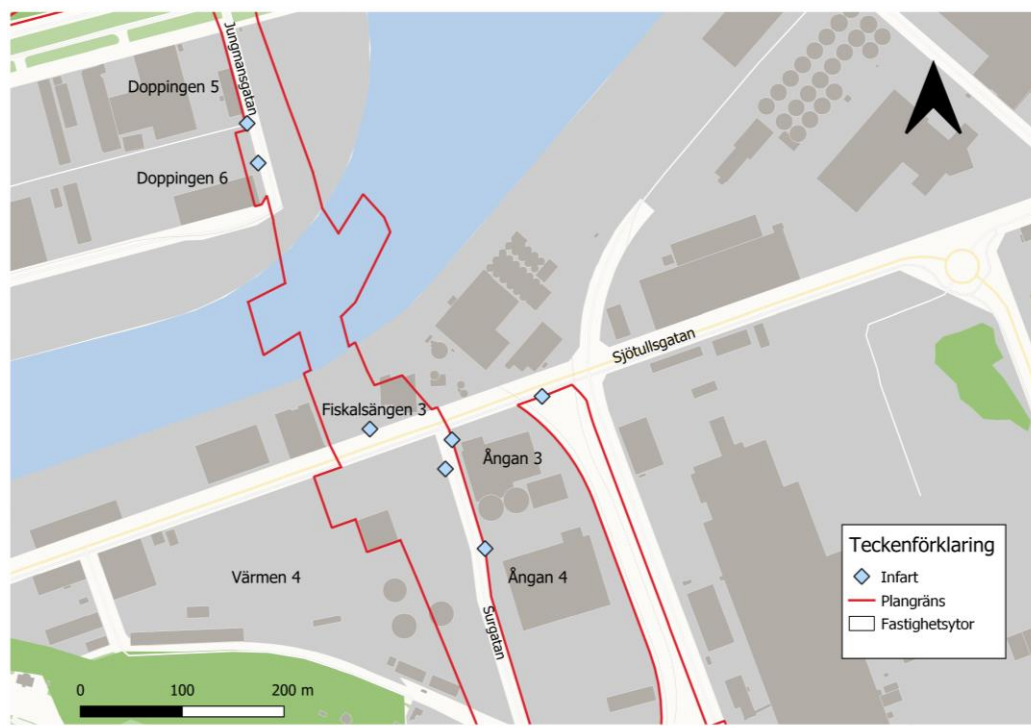
Förutsättningar

Planområdet omfattar ett kommunalt vägnät som flertalet fastigheter idag har som huvudsaklig in- och utfartspunkt. Vissa fastigheter har direkt in- och utfart mot befintliga vägar inom planområdet, till exempel Lindövägen, Surgatan och Jungmansgatan. Andra fastigheter använder vägar inom planområdet för att ansluta till mindre lokalator och därefter angöra fastigheten, till exempel anslutningen Lindövägen / Röda Stugans gata.

En översyn av befintliga in- och utfart inom och i närheten av planområdet ges i figur 23-24 nedan. Alla in- och utfarter som idag nyttjas är inte planenliga, det vill säga att de har upprättats i strid mot utfartsförbud i gällande detaljplaner. Detta gäller fastigheterna Kraften 10, Slakthuset 21 och Slakthuset 23 mot Lindövägen.



Figur 23. Illustration av södra delen av planområdet med in- och utfarter inom eller i närheten av planområdet. Källa: Norrköpings kommun.



Figur 24. Illustration av norra delen av planområdet med in- och utfarter inom eller i närheten av planområdet. Källa: Norrköpings kommun.

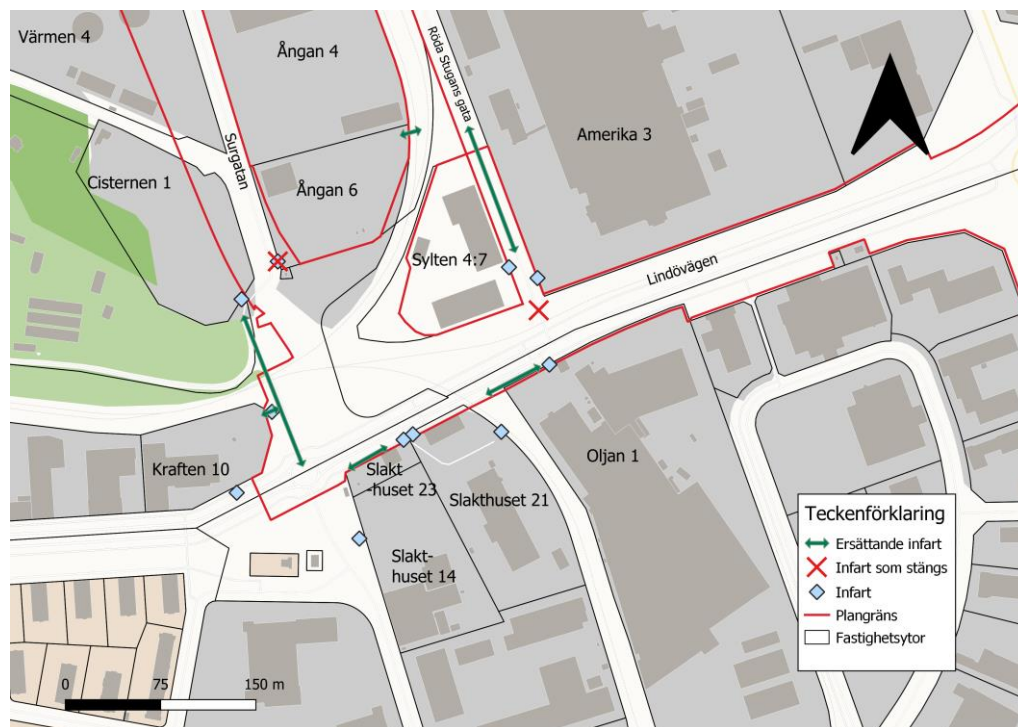
Förändringar

Planen möjliggör för en ny huvudgata som ska utformas för att ingå i det övergripande nätet för biltrafik och medge hög framkomlighet för stora trafikflöden. Detta förutsätter bland annat stort korsningsavstånd och inga in- och utfarter mot huvudgatan. Ju färre korsningspunkter som tillåts längs Johannisborgsförbindelsen, desto mer attraktiv blir leden för genomfartstrafik med start- och målpunkt utanför Norrköpings stad.

För att uppnå detaljplanens huvudsyfte och övergripande mål kommer förändringar att behöva ske på det lokala vägnätet, vilket bland annat innebär att befintliga in- och utfarter kommer att påverkas. Det kommer inte tillåtas direkta in- och utfarter mot huvudgatan, utan anslutningar sker istället i de fyra planerade cirkulationsplatserna, med arbetsnamn Lindörondellen, Ledungsrondellen, Värmerondellen och Jungmansrondellen. Detta betyder att trafik som i dagsläget angör en del fastigheter utmed sträckan direkt från delar av Lindövägen, Surgatan, Sjötullsgatan och Jungmansgatan kommer behöva angöra på annat sätt.

Dialog har förts med berörda fastighetsägare under planprocessen. Utgångspunkten är att hitta en så väl avvägd helhetslösning som möjligt, där detaljplanens syfte och målen för den nya ringleden uppnås, utan att oproportionerlig skada uppstår på enskilda fastighetsägares intressen. Nedan redovisas i schematiska figurer och en sammanfattande tabell vilka fastigheter som berörs och vilka åtgärder som föreslås i fråga om angöring.

Rev

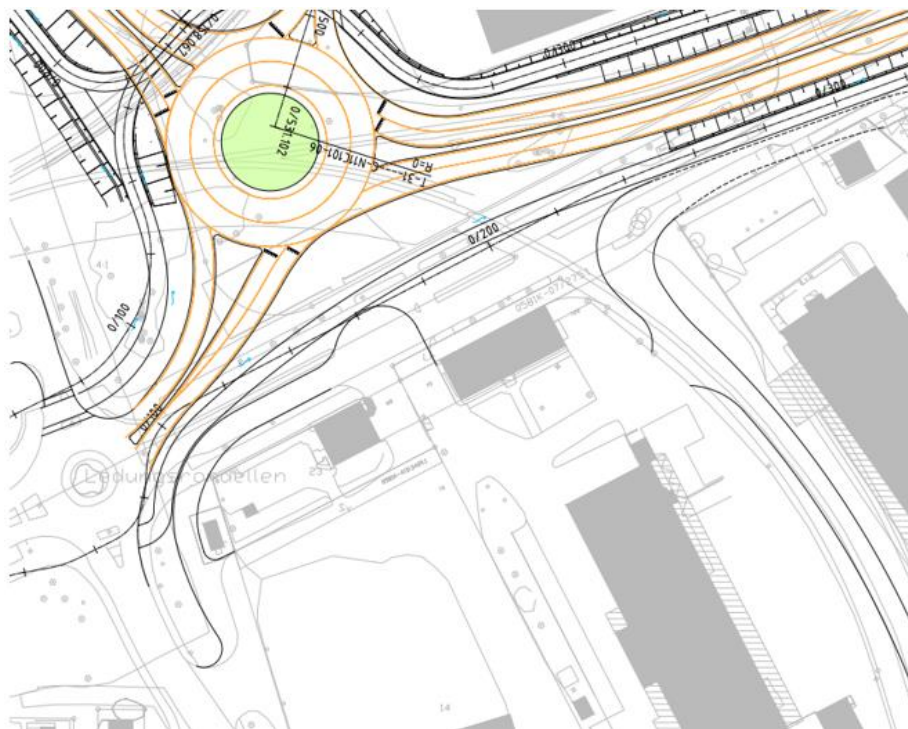


Figur 25. In- och utfarter som behöver stängas och illustrerade alternativ till angöring.

Tabell 2. In- och utfarter som berörs av planen och föreslagen åtgärd.

Fastighet	Påverkan av detaljplanen	Åtgärd
Sylten 4:7	Indirekt genom att korsningen Lindövägen / Röda Stugans gata stängs – regleras med utfartsförbud i planen.	Angörs från Röda Stugans gata. Koppling finns genom nordöstra benet från nya Ledungs-rondellen.
Amerika 3	Samma som ovan.	Samma som ovan.
Oljan 1	Direkt påverkan genom att en befintlig infart behöver stängas mot Lindövägen.	Fastigheten har befintliga in- och utfart från Tolagsgatan. Simuleringar av fordonsflöden visar att det är möjligt att använda den tillfarten för tung trafik (se figur 26), istället för in- och utfart mot Lindövägen. Den befintliga utfarten mot Lindövägen kopplas istället ihop med Tolagsgatan.

Rev



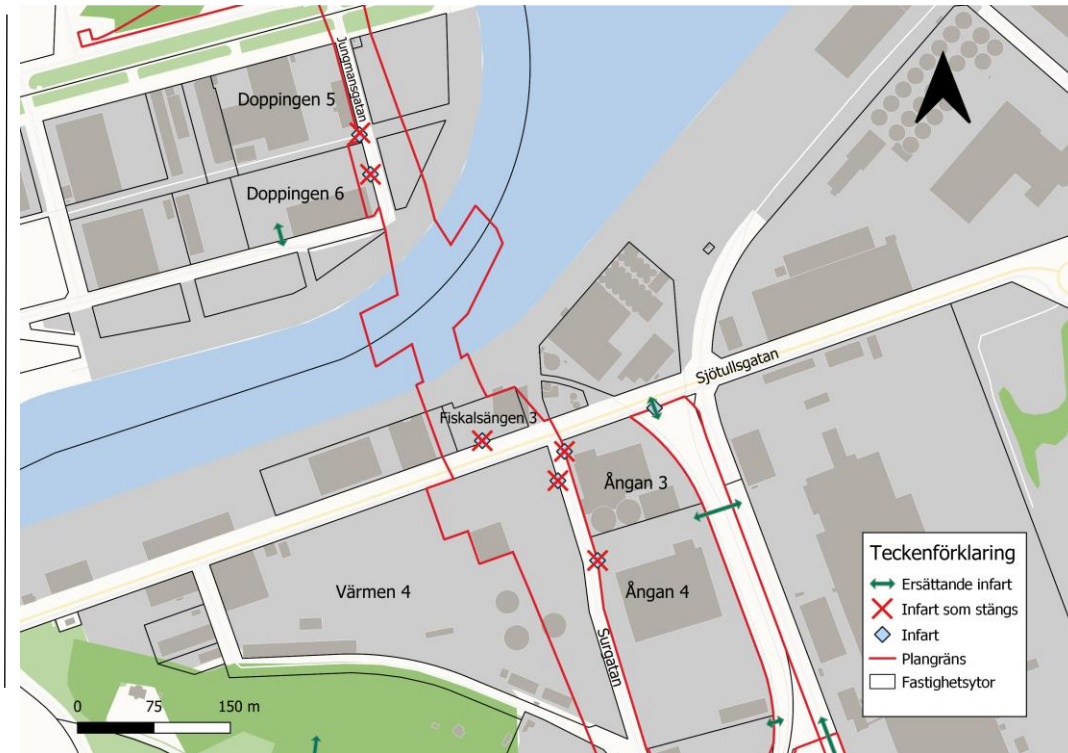
Rev

Figur 26. In- och utfartsväg till fastigheten Oljan 1 och Slakthuset 21 via Tolagsgatan och in- och utfartsväg till Slakthuset 21 och 23 via ny lokalgata, som en följd av stängda in- och utfarter från Lindövägen. Källa: Norrköpings kommun.

Tabell 2 (forts). In- och utfarter som berörs av planen och föreslagen åtgärd.

Fastighet	Påverkan av detaljplanen	Åtgärd
Slakthuset 21	In- och utfart mot Lindövägen behöver tas bort. Befintlig in- och utfart är planstridig.	Planen upphäver utfartsförbudet i del av fastighetens norra gräns. Det finns alternativ för ny tillfartsväg. Fastigheten kan angöras från ny lokalgata som kopplas till Ledungsrondellens sydvästra ben eller/och genom en ny in- och utfart mot Tolagsgatan på den östra sidan.
Slakthuset 23	In- och utfart mot Lindövägen behöver tas bort.	Planen upphäver utfartsförbudet i fastighetens norra gräns. Det finns två alternativ för ny tillfartsväg. Fastigheten kan angöras från ny lokalgata eller via utfart från Risängsgatan över fastigheten Slakthuset 14. Säkerställs genom befintligt servitut.
Slakthuset 14	Ingen direkt påverkan. In- och utfart finns mot Risängsgatan.	Ingen åtgärd.
Kraften 10	Ingen påverkan.	Ingen åtgärd.
Cisternen 1	Ingen påverkan. In- och utfart mot dagens Surgatan kommer fortsatt att vara möjligt. Angöring från Syltbergsgatan påverkas inte.	Ingen åtgärd.
Ångan 6	In- och utfart mot dagens Surgatan kommer inte längre att vara möjligt – regleras med utfartsförbud i planen.	Angörs från Röda Stugans gata. Koppling finns genom nordöstra benet från nya Ledungsrondellen.
Ångan 5	In- och utfart mot dagens Surgatan kommer inte längre vara möjligt.	Fastigheten ianspråkats till sin helhet och ersätts genom nytt E-område i planen, med möjlighet till angöring mot kvarvarande del av Surgatan.

Rev



Figur 27. In- och utfarter som behöver stängas och illustrerade alternativ till angöring.

Tabell 2 (forts). In- och utfarter som berörs av planen och föreslagen åtgärd.

Fastighet	Påverkan av detaljplanen	Åtgärd
Ångan 4	In- och utfart mot dagens Surgatan kommer inte längre vara möjligt.	Angörs från Röda Stugans gata. Koppling finns genom nordöstra benet från nya Ledungsrondellen.
Ångan 3	In- och utfart mot dagens Surgatan kommer inte längre vara möjligt. Korsningen Surgatan och Sjötullsgatan kommer att tas bort. Detta regleras med utfartsförbud.	Fastigheten angörs idag från Sjötullsgatan via del av fastigheten Ångan 2. Detta förhållande bekräftas i planen genom att del av fastigheten Ångan 2 planläggs som industri och överförs till fastigheten Ångan 3.
Fiskalsängen 3	Hela fastigheten kommer att behöva ianspråkta på grund av vägens placering och utrymmesbehov.	Ingen åtgärd.
Doppingen 5	In- och utfart mot dagens Jungmansgatan kommer inte längre att vara möjligt.	Ny tillfartsväg föreslås genom servitut över fastigheten Doppingen 6 (kommunägd fastighet).

Doppingen 6	In- och utfart mot dagens Jungmansgatan kommer inte längre vara möjligt.	Ingen åtgärd. Fastigheten kan angöras från Saltängsgatan.
-------------	--	---

Reglering på plankartan

Stängsel, utfart och annan utgång

För att uppnå hög framkomlighet på den nya huvudgatan behöver korsningsavståndet vara stort. Därför reglerar planen **in- och utfartsförbud** mot den nya huvudgatan där så bedöms nödvändigt. Längs flera fastigheter utmed sträckan finns redan in- och utfartsförbud i äldre gällande detaljplaner. I möjligaste mån behålls in- och utfartsförbuden i äldre gällande detaljplaner, istället för att upprepa förbudet genom planen. Där in- och utfartsförbud behöver tillkomma genom planen redovisas det i många fall genom en gräns mellan allmän plats huvudgata och en remsa av kvartersmark. Detta då det inte är lämpligt att lägga in- och utfartsförbud i plangräns.

Parkering

Förutsättningar

En befintlig grusparkering finns nordost om dagens Ledungsrondellen. Parkeringen rymmer cirka 25 parkeringsplatser och ligger till större delen på allmän plats. En mindre del av parkeringen ligger på ett område avsett för järnväg.

Förändringar

Den yta som parkeringen ligger på ges användning huvudgata och kommer behövas för väganläggningen. Ytan kommer därmed inte längre nyttjas som parkering i och med planens genomförande. Parkeringsbehovet hänvisas till kvartersmark då parkeringsbehovet främst gäller arbetande eller besökare till närliggande verksamheter.

4.2. Mark och natur

I den miljökonsekvensbeskrivning som tillhör detaljplanen ges utförlig redogörelse för förutsättningarna i och kring planområdet gällande miljöaspekter som Norra Promenaden som byggnadsminne och allébiotop, naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbilden kring Motala ström, båttrafik och förorenad mark. I miljökonsekvensbeskrivningen görs även en bedömning av detaljplanens konsekvenser för nämnda miljöaspekter. Nedan följer en sammanfattning av de förutsättningar och konsekvensbedömningar som återfinns i sin helhet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Naturmiljö

Förutsättningar

Området är förhållandevis flackt och vegetationslöst, med undantag för det trädbevuxna Syltenberget. Planområdet domineras av infrastrukturanläggningar i form av vägar, gång- och cykelvägar och äldre godsspår som försörjt industriområdena. I övrigt präglas området av industrifastigheter och hamn- och kajanläggningar.

Skyddsvärd flora utgörs av de fridlysta örterna flockarun och spetsfingerört. Flockarun har inventerats vid hamnen i norra delen av planområdet. Vid inventeringstillfället påträffades cirka 110 individer, huvudsakligen öster om Jungmansgatan. Arten förekommer som närmast cirka tio meter från den planerade släntfoten, utanför ett tilltänkt arbetsområde, där två individer har noterats. Spetsfingerört återfinns norr om Lindövägen, mellan Lindörondellen och Ljura bäck.

En skyddsvärd fridlyst fågel har under 2021 häckat på en verksamhetsbyggnad belägen som närmast cirka 125 meter från planområdet.

Norra Promenaden är i egenskap av trädallé skyddad genom det generella biotopskyddet. Längs sydligaste delen av Surgatans östra sida står en rad med björkar som omfattas av det generella biotopskyddet.

Påverkan på naturmiljö

Planen bedöms inte i någon större utsträckning ge upphov till negativ påverkan på skyddsvärda träd, värdekärnor eller värdetrakter för triviallöv eller ädellöv, inklusive läderbaggenätverket och Motala ström.

Värdet på de skyddsvärda arterna flockarun och spetsfingerört bedöms vara stort. Instängsling av området där populationen av flockarun är lokaliserad väntas krävas vid byggskedet. Detta för att undvika att området används som transportsträcka eller upplag. Information gällande den skyddsvärda arten kan delges genom skyltar på stängsel med enkel informationstext gällande arten och bevarandestatus. Innan området stängs in bör en kompletterande inventering genomföras så att samtliga individer omfattas av skyddsåtgärderna. Eventuella överskridanden som medför att arten påverkas bryter mot gällande artskyddsförordning.

För spetsfingerört rekommenderas att en flytt genomförs under senvåren, förslagsvis i slutet av maj månad och innan kanten slagits av första gången för säsongen. Flytten kan antingen utföras genom att plantor grävs upp, antingen ett urval för hand eller i större sjok med grävmaskin. Båda metoderna kan komma att användas, beroende på vad som är mest lämpligt med hänsyn till de platser de ska flyttas till. Vid uppgrävning för hand finns större chans att slippa få med ogräs, medan flyttning av större sjok sannolikt gör att beståndet blir mindre känsligt för uttorkning på den nya växtplatsen. Nya växtplatser utreds men förslag är

Syltenbergets nya blommande sandmiljö samt en eller flera platser vid Syltenbergets växthus. En möjlighet är att även flytta tillbaka delar av beståndet, till området norr om den nuvarande växtplatsen, efter att marken har iordningsställts som naturyta med dagvattenfunktion. Gällande vidare hantering av de fridlysta växterna flockarun och spetsfingerört hänvisas till av Samhällsbyggnadskontoret i Norrköpings kommun inskickad ansökan om dispens från artskyddsförordningen (SFS 2007:845).

Den samlade negativa effekten av planen bedöms bli måttlig vilket sammantaget gör att ett genomförande av planen väntas ge upphov till liten-måttlig negativ konsekvens på naturmiljön.

Förändringar med planen

Det är viktigt att ta vara på möjligheterna att förstärka den gröna infrastrukturen längs trafikförbindelsen. På så vis kan detaljplanens påverkan istället komma att bli positiv på längre sikt. Planen anger att cirka 26 000 kvadratmeter ska användas som grönområden (NATUR), vilket motsvarar drygt 17 procent av planområdets totala landyta. Det bedöms motiverat att tillskapa och upprätthålla grönytor av naturkaraktär, dels för att området domineras av bebyggelse, upplagsytor och asfalterade körvägar, dels för att ytorna möjliggör ett hållbart omhändertagande av dagvatten. Grönytor kan dessutom fungera som rekreativa miljöer för människor. Den tekniska och landskapsarkitektoniska detaljutformning av grönytorna regleras inte i planen men under framtagandet av planhandlingarna har ett PM för gestaltning tagits fram, vars principer återges i delar kring möjliga utformningar av dagvattendammarna, se tidigare kapitel 2.4 *Planförslag*.

Grönstruktur kan även inrymmas i användningen GATA, genom till exempel gräsbeklädda diken, växtbeklädda rondellytor, friväxande buskar och träd i sidoområden till infrastrukturen eller trädplanteringar ut med huvudgatan. Övergripande principer återges i urval i kapitel 2.4 *Planförslag*.

Reglering på plankartan

Användning av mark och vatten

Nya såväl som befintliga områden med grönska planläggs som allmän plats **NATUR**. Syftet är att tillföra och bevara gröna områden för att öka den biologiska mångfalden i ett område som annars är hårt präglad av hårdgjord exploaterad industrimark.

Utformning av allmän plats

Naturområdena behövs för att tillgodose en hållbar dagvattenhantering, bland annat det vägdagvatten som avleds från väganläggningen. Plankartan reglerar därför att allmän platsmark natur ska innehålla lösningar för **dagvatten**, såsom dagvattendamm och/eller utjämningsytor. Inom angivna dagvattenområden får uppföras tekniska anordningar (pumpstation, sandfång/oljeavskiljare) som behövs för funktionen.

Fornlämningar

Förutsättningar

Det finns inga tidigare kända fornlämningar inom planområdet.

Åren 2018-2019 genomfördes en arkeologisk utredning, omfattande ett område norr om Motala ström och upp till Hanholmsvägen. Den arkeologiska utredningen omfattar delar av aktuellt detaljplaneområde. Resultatet av den arkeologiska utredningen var att inga anläggningar eller lager som utgör spår av historisk aktivitet kunde hittas i området. Den planerade exploateringen bedömdes därmed kunna fortskrida utan vidare arkeologiska åtgärder.

I planområdet söder om Motala ström har ingen arkeologisk utredning genomförts. Anledningen till detta är att hela området är exploaterat idag, antingen som industrimark eller som vägområde. Området är historiskt påverkat av mark- och anläggningsarbeten och ur arkeologisk synvinkel är risken stor att området är så gott som söndergrävt.

Mot bakgrund av nämnda förutsättningar bedöms planområdet vara ett ur arkeologisk synvinkel ointressant område. Det finns inget behov av vidare arkeologisk utredning i samband med detaljplanen.

Markens beskaffenhet

Geotekniska förutsättningar

Befintliga marknivåer varierar inom planområdet från cirka +1 meter över havet i norr och omkring Motala ström. Marknivån stiger söderut utmed Surgatan och Röda stugans gata med nivåer som varierar från cirka +2 i söder upp till cirka +4 vid blivande Ledungsrondellen. Österut längs Lindövägen sjunker marknivån igen och är omkring +2 fram till Lindörondellen.

Jordprofilen utgörs generellt inom hela planområdet överst av fyllning med varierande mäktighet och innehåll. Under fyllning följer lera med varierande mäktighet. Leran är sättningsbenägen och har överst mycket låg hållfasthet som ökar mot djupet.

Grundvattnets trycknivå i vattenförande friktionsjord under leran varierar från +0,4 till +2,1, motsvarande djup mellan 0,6 meter och 1,3 meter under markytan. Ett vattenmagasin finns även i fyllningen ovanpå den täta leran, där fritt vatten noterats vid nivåer från +0,2 till +1,9, motsvarande djup mellan 0,3 meter och 1,5 meter under markytan. Mer detaljerad beskrivning av jordlagerföljd, grundvatten och egenskaper per delsträcka inom planområdet återfinns i PM Geoteknik (Sweco, 2022).

De geotekniska förhållandena är överlag besvärliga inom planområdet. Framförallt är det mängden och djupet av lera som bidrar till denna bedömning.

De geotekniska risker som följer är sättningar och stabilitet, se vidare kapitel 5.6 *Störningar, hälsa och säkerhet*.

Förorenad mark

Planområdet ligger i ett område som under lång tid varit industri- och hamnområde. Markanvändningshistoriken tyder på ett överlag förorenat område. Förorenade områden bedöms primärt påverka detaljplanens genomförande, utifrån hantering av överskottsmassor i anläggningsskedet alternativt att förorenad mark behöver tas i anspråk för utbyggnad av vägen.

Förändringar

Planen innebär delvis förändring av redan bebyggda områden, men också byggnation inom områden vilka i dagsläget utgörs av olika typer av industri- verksamheter. Planen kommer att innebära att förorenade markområden kommer tas i anspråk, områdena väntas undersökas vidare och vid behov åtgärdas med avsikt att minska eventuell påverkan på människors hälsa och minska förorenings-spridning till yt- och grundvatten. På så vis innebär genomförandet av planen en positiv konsekvens avseende förorenade områden.

Kvalitetskravet på mark varierar beroende på typ av verksamhet. Planen behöver uppfylla kraven på mindre känslig markanvändning (MKM) varför Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM förväntas vara styrande för projektet och hanteringen av förorenade jordmassor.

4.3. Bebyggelse

Förutsättningar

Planområdet går igenom verksamhetsområden med industri där produktion, verkstad, lager, partihandel och annan jämförlig verksamhet bedrivs. En del byggnader inrymmer de personalutrymmen och kontor med mera som kompletterar industriverksamheten. Närmsta bostadsbebyggelse ligger cirka 100 meter från planområdet.

Förändringar

Planen medger ingen ny bebyggelse annat än byggnader som kompletterar huvudbyggnaden till ändamålet industri (J). Det kan röra sig om byggnader av typen garage, förråd, lager eller dylikt. Byggnaderna ska inte användas för stadigvarande vistelse.

Två befintliga funktionsbyggnader, en silo och ett magasin, bedöms behöva rivas som en följd av planen.

Kvartersmark

Planen medger kvartersmark för industriändamål (J). Kvartersmarkens utnyttjande är avsedd för att ge befintliga industrifastigheter möjligheten att utvidga utrymmen för parkering, lastning, lossning, upplag och mindre byggnader som

kompletterar huvudbyggnaderna. Nya byggrätter för industribebyggelse har inte bedömts lämpligt på grund av att de befintliga fastigheterna antingen är högt exploaterade idag (till exempel fastigheten Ångan 3) eller omvänt har möjlighet att expandera på andra delar av fastigheten genom gällande detaljplaner (till exempel fastigheten Ångan 4).

På delar av äldre gatumark, idag Surgatan, som med planen övergår till kvartersmark, ligger underjordiska ledningar som förutsätts ligga kvar. Markens utnyttjande begränsas även av den anledningen. Mot Sjötullsgatan finns en del av ett äldre industrispår som inte längre är i bruk. Delar av denna yta planläggs som industrimark. Merparten av denna yta används redan idag som infartsväg för fastigheten Ångan 3 och detta nyttjande bekräftas i planen. Delar av Röda Stugans gata planläggs som industri, då gatudelen blir överflödigt som del i det kommunala vägnätet. Marken utnyttjande begränsas med anledning av underjordiska ledningar.

En funktionsbyggnad på fastigheten Värmen 4 ges i planen en mer flexibel användning genom Z – verksamheter. Användningen Z är bred och innehåller olika typer av verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan. Där ingår lokaler för serviceverksamheter, tillverkning, lager och verkstäder. Föreslagen användningen bedöms inte hindra pågående nyttjande av byggnaden, som idag utgör lager för restprodukter från brödtillverkning.

Reglering på plankartan

Användning av mark och vatten

Möjlighet ges för att utvidga befintliga industrifastigheter genom användningen **J – Industri**.

En funktionsbyggnad på fastigheten Värmen 4 ges en flexiblare användning genom **Z – Verksamheter**.

Begränsning av markens bebyggande

Kvartersmarken begränsas genom att inga byggnader får uppföras eller att endast mindre byggnader som kompletterar huvudbyggnaderna får uppföras. Nya byggnader av typen garage, förråd, lager eller liknande är inte avsett för stadigvarande vistelse.

Placering av byggnadsverk

På industrimark där byggnader av typen garage, förråd, lager eller liknande får uppföras gäller att dessa placeras minst 2 meter från fastighetsgräns. Anledningen är att skötsel av byggnader inte kommer att vara möjlig från allmän plats huvudgata.

Markreservat för allmännyttigt ändamål

Åtkomst till underjordisk infrastruktur behöver säkerställas.

Kulturmiljö

Förutsättningar

Planområdet ligger i det som idag ofta populärt benämns som Syltenområdet eller Sylten, det vill säga området mellan Östra Promenaden i väst, Ljura bäck i öst och Oxelbergen i söder.

Större delen av Syltenområdet var långt in på 1800-talet beläget utanför stadsgränsen och var en jordbruksmiljö. Detta gäller i synnerhet de delar av Syltenområdet som planområdet berör.

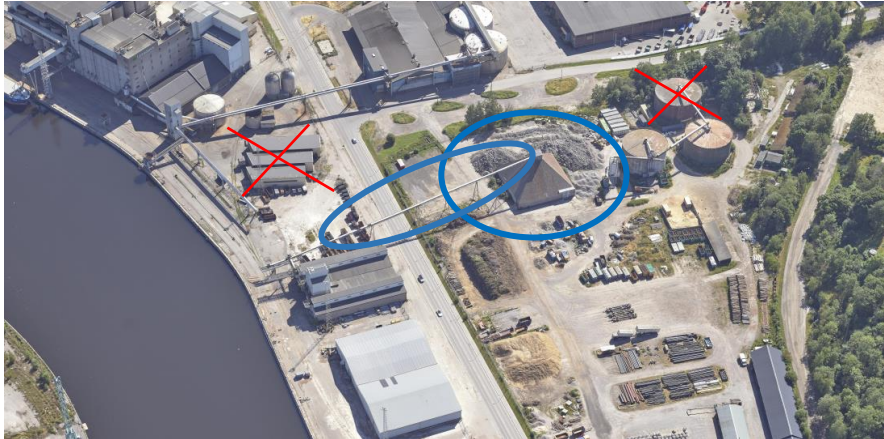
Omvandlingen av Sylten från lantligt präglat område till industriell stadsdel inleddes under 1900-talets två första årtionden. Kring sekelskiftet befann sig Norrköping i kraftig expansion och det fanns ett stort behov av nya markområden för bostäder, industrier, hamnverksamheter och ny infrastruktur såsom elektricitet och spårvägar. De delar av Syltenområdet som tidigast togs i anspråk för dessa syften låg i de västra delarna av området.

Järnvägen genom Syltenområdet färdigställdes kring årsskiftet 1915-1916. Spåret från Norra station drogs genom den för ändamålet uppförda Gamla hamnbron (under 1970-talet riven och ersatt med nuvarande bro), förbi kvarteret Triangeln och Syltenbergets södra sida, där det svängde av mot norr respektive söder.

Inom planområdet finns kulturhistoriska värden, i form av byggnader, järnvägsspår och andra konstruktioner, som gör områdets industrihistoria läsbar.

Förändringar

Den nya vägens placering har anpassats efter de kända kulturhistoriska värden som finns i området. Det har dock bedömts svårt att helt undvika att kulturhistoriskt intressanta objekt påverkas. En kulturhistoriskt värdefull magasinsbyggnad kommer att behöva rivas. Byggnaden är idag i dåligt skick. Även en cistern av lägre kulturhistoriskt värde kommer behöva rivas (se röda kryss i figur 28 nedan).



Figur 28. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader som kommer behöver rivas (rött kryss) och kulturhistoriskt värdefull byggnad med transportband som regleras med krav på varsamhet vid förändring (inringad).

I planen regleras vilka karaktärsdrag och värden som ska värnas och bibehållas för en förvaringsbyggnad med högt kulturhistoriskt värde (se inringat i blått, i figur 28 ovan). Enligt byggnadsantikvariskt planeringsunderlag (Norrköpings kommun, 2020), bedöms byggnaden ha högt kulturvärde genom sin mycket karaktärsskapande och iögonfallande pyramidform. Byggnaden bidrar även till kulturmiljön i bredare bemärkelse, genom att visa på kopplingen, tillsammans med andra byggnader i kvarteret Värmen och Pannan, till företaget Holmens historiskt sett omfattande verksamhet i området. Byggnaden belyser därmed sambandet mellan det i Norrköping centralt belägna industrilandskapets produktion och råvarufrakten i hamnen. Transportbandet som tillhör byggnaden vittnar om byggnadens funktion och bidrar till industrikarakteren i området.

Reglering på plankartan

Varsamhet 8 kapitlet 14 § PBL

För en förvaringsbyggnad på fastigheten Värmen 4 preciseras vilka värden och karaktärsdrag som ska värnas vid förändring:

k₁ – Byggnadens pyramidform ska bibehållas

Pyramidformen är mycket karaktärsskapande och saknar till formen motstycke bland områdets övriga industribyggnader. Pyramidformen, som uppkommer av den låga betongsockeln och de högt sluttande takytorna, ska därför bibehållas till sin utformning.

k₂ – Transportband ska bibehållas till sin utformning

Transportbandet, som går från en mindre sadeltaksprydd plåthuv på byggnadens tak ner till hamnen, vittnar om byggnadens funktion i den industriella hamnmiljön.

4.4. Störningar, hälsa och säkerhet

I den miljökonsekvensbeskrivning som tillhör detaljplanen ges utförlig redogörelse för förutsättningarna i och kring planområdet gällande miljöaspekter som buller, luftkvalitet, dagvatten- och skyfallshantering, risk och säkerhet kopplat till farligt gods och farliga verksamheter. I särskilda frågor finns även specifika utredningar framtagna, såsom dagvattenutredning, bullerutredning och riskutredning. I miljökonsekvensbeskrivningen görs en bedömning av detaljplanens konsekvenser för nämnda miljöaspekter. Nedan följer en sammanfattning av de förutsättningar och konsekvensbedömningar som återfinns i sin helhet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Buller

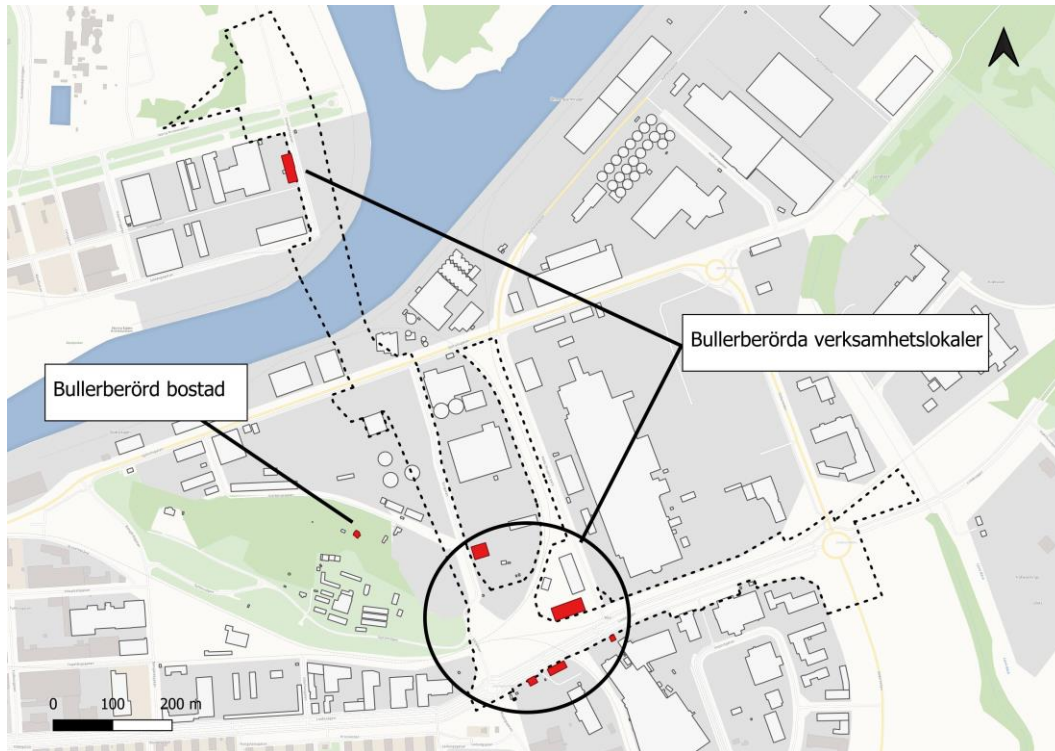
Förutsättningar

Buller är enkelt uttryckt oönskat ljud, det vill säga ljud som människor känner sig störda av och helst vill undvika. Buller påverkar hälsa och välbefinnande och är ett folkhälsoproblem. Ljud från trafik kan anses vara buller som har en rad negativa hälsoeffekter.

Förändringar

Planen kommer att medföra ökade trafikmängder i området och därmed ökade trafikbullernivåer. En trafikbullerutredning (Tyréns, 2022) har tagits fram i samband med planarbetet. Utredningen visar att ett bostadshus och sex verksamhetsbyggnader blir bullerberörda av den nya vägen, se figur 29. En av de berörda verksamhetsbyggnaderna (Lindövägen 68) innehåller bostäder på översta våningsplanet.

Då bullerberörda bostäder ligger på en höjd eller våning 3 är det svårt att skydda dessa med vägnära bullerskyddsåtgärder, såsom bullerskärmar eller vallar. Fastighetsnära åtgärder kommer istället erbjudas fastighetsägare till de bullerberörda byggnaderna. I tabell 3 redovisas vilka byggnader som kommer erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärd, till exempel i form av fönsterbyte. Sammanställningen i tabell 3 bygger på en bedömning i fält av aktuella byggnaders befintliga fasadisolering och fönster.



Figur 29. Bullerberörda bostäder och verksamhetslokaler som en följd av utbyggnaden av Johannisborgsförbindelsen.

Tabell 3. Bullerberörda byggnader och bullerskyddsåtgärd som kommer erbjudas fastighetsägare.

Fastighet (adress)	Befintlig fasad och fönster	Förslag på bullerskyddsåtgärd
Sylten 4:3 (Syltenbergsgatan 19)	Befintlig fasad består av medelbra trävägg med kopplade fönster.	Bostadshus. Fönsterbyte förslås som åtgärd för att uppfylla inomhusriktvärdet. Uteplatsen ligger i skyddat läge vid byggnadens nordvästra fasad och uppfyller riktvärdena.
Slakthuset 23 (Lindövägen 68)	Befintliga fönster består av äldre kopplade fönster eller englasfönster.	Bostad på våning 3 och verksamhetslokal på övriga våningsplan. Nya fönster föreslås som åtgärd för att uppfylla inomhusriktvärdena. Uteplats finns i bullerskyddat läge vid byggnadens södra fasad.

Slakthuset 21 (Lindövägen 72)	-	Verksamhetslokal. Nya fönster förslås som åtgärd för kontorsrum vända mot vägen.
Oljan 1 (Lindövägen 76)	Befintliga fönster består av treglas isolerpaket med vädringslucka.	Nya fönster förslås som åtgärd för kontorsrum vända mot vägen.
Sylden 4:7 (Röda Stugans gata 2)	Befintliga fönster består av treglas isolerpaket.	Verksamhetslokal. Tillpassning av tätningslister föreslås som åtgärd för kontorsrum på våning 2 för att uppfylla inomhusriktvärdet.
Ångan 6 (Surgatan 8)	-	Verksamhetslokal. Byggnaden har ej kontorsrum mot planerad väg för våning 2. Övriga kontorsrum uppfyller riktvärdena.
Doppingen 5 (Jungmansgatan 3)	Befintliga fönster är treglas isolerpaket.	Verksamhetslokal. Nya fönster föreslås som åtgärd.

Syldenberget, som är ett tätortsnära rekreationsområde, kommer att bli mer bullerstört genom planen. Berget är svårt att skydda med vägnära bullerskärmar på grund av höjden. Det skulle krävas höga skärmar, över cirka 4 meter, vilket inte anses lämpligt att använda i stadsmiljö. Istället kan stadsutvecklingen kring berget, vilket är utpekad i översiktsplanen och förtydligat i Stadsbyggnadsvision Sylden (diarienummer SPN 2018/0583 220), ha positiva effekter för bullersituationen. En genomtänkt placering av till exempel kontorshus, parkeringshus och så vidare skulle kunna skärma berget från buller från trafikförbindelsen.

Geotekniska risker

Förutsättningar

Stabiliteten vid kajområdena utgör den geotekniska säkerhetsrisken inom planområdet. Med hänsyn till kajernas ålder och planerade tillskott av laster genom ny väg och broanslutning, kommer stabilitetshöjande åtgärder behöva vidtas.

Leran är mycket sättningsbenägen och sättningar pågår ännu av last från befintlig fyllning i delar av planområdet. Stora sättningar förväntas redan vid små tillskottslaster. Lera är generellt en känslig jord avseende risk för omgivningspåverkan. Arbetsmoment i byggskedet som schakt, packning, pålning, spontning

med mera medför vibrationer och markrörelser, till exempel massundanträngning vid pålning, som kan påverka befintliga närliggande byggnader och infrastruktur. Det finns även risk för grundvattensänkning temporärt, som kan orsaka skada på befintlig infrastruktur och byggnader. Sättningar utgör en övrig geoteknisk risk som kan ge upphov till materiella skador och påverkan på funktion hos vägar och vatten- och avloppsledningar.

Förändringar

Stabilitet

För framtida exploatering kan konstateras att höjning av befintliga marknivåer generellt kommer att kräva geotekniska förstärkningsåtgärder. I synnerhet mot Motala ström, där ny väg och bro ska anläggas, krävs stabilitetshöjande åtgärder för att uppnå erforderlig säkerhet mot skred. Befintliga kajer är inte i gott skick nog att klara de tillkommande laster som den nya infrastrukturen innebär.

Förstärkningsåtgärder kan behövas för slänt på norra sidan och för den södra sidan kommer ny kaj byggas, under och på vardera sidan av bron, som säkerställer stabiliteten för bronns livslängd.

För att inte ge tillskottslaster på marken, kommer en ny bro och tillfartsbankar behöva pålas.

Sättningar

Det kommer krävas omfattande förstärkningsåtgärder i de flesta anläggningsdelarna för att motverka oönskade sättningar. För att huvudgatan ska hålla projekterade nivåer i ett långt tidsperspektiv, utifrån prognosticerade framtida högvattennivåer, kommer förstärkningsmetoder som pålning, inblandningspelare eller lättfyllning behöva användas i stor omfattning.

Nya diken och ledningsgravar riskerar att påverka vattenbalansen i området vilket kan påverka sättningsförlopp inom och utanför planområdet. Strömningsavskärande fyllning bör övervägas i nya ledningsgravar för att motverka risken.

Nedsänkta gång- och cykelportar bör i aktuellt skede förutsättas vara täta tråg för att inte permanent påverka grundvattennivån.

Riskanalyser avseende omgivningspåverkan från planerade arbeten behöver utföras i samband med detaljprojekteringen. Riskanalyser ska förutom identifiering av risker och riskobjekt redovisa gränsvärden, restriktioner, kontrollåtgärder och förslag på arbetsordning för att minimera risken för skador på närliggande byggnader och anläggningar.

Reglering på plankartan

Utformning av allmän plats – Skydd

Planen anger att det krävs stabilitetshöjande åtgärder vid södra och norra kajområdena. Detta görs i syfte att säkerställa markens lämplighet utifrån stabilitet.

Utförande av kvartersmark – b

Planen anger att det krävs grundförstärkningar för byggnation och markhöjningar inom den kvartersmark där garage, förråd, lager eller liknande möjliggörs.

Uppllysning

Planen upplyser om att kontrollprogram och riskanalyser behöver utföras avseende omgivningspåverkan, påverkan på grundvattnet, stabilitet och vibrationer för markarbeten och markbelastning som kommer genomföras i anläggningsskedet av den kommunala infrastrukturen.

Översvämning

Förutsättningar

Stora delar av planområdet och kringliggande områden är låglänt och det finns risk för översvämningar från vattendraget Ljura bäck, stigande havsnivåer och vid extrema regn. Störst risk föreligger i närheten till Motala ström samt Ljura bäck, där marken ligger som lägst inom planområdet.

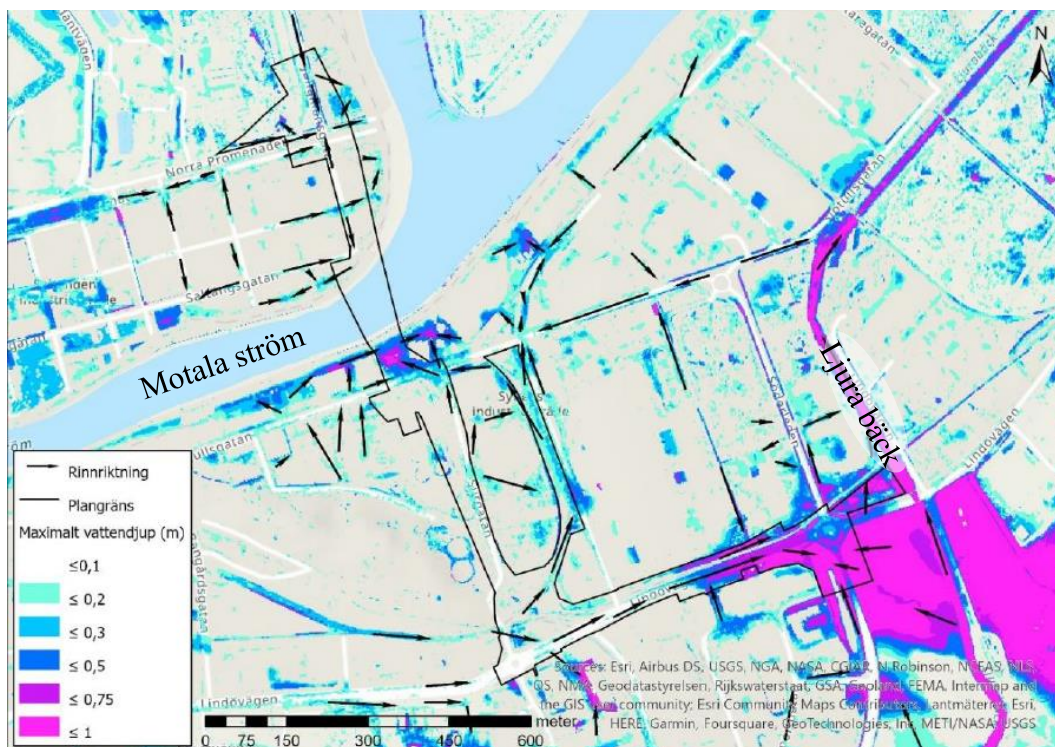
En dagvattenutredning, som analyserar översvämningrisker inom och i närheten av planområdet, har tagits fram i samband med planen och biläggs som utredning (Tyréns, 2023). Nedan följer en sammanfattning av förutsättningarna och vidare under avsnittet *Förändringar* redovisas vilka åtgärder som planeras för att planen inte ska orsaka ökad risk för översvämningssproblematik, dels med hänsyn till framkomligheten på den planerade huvudgata, dels på närliggande fastigheter.

Översvämning – extrema regn

En hydraulisk skyfallsmodell finns framtagen för Norrköpings stad som beskriver befintliga översvämningrisker vid skyfall för ett klimatanpassat 100-årsregn. För berört område, se figur 30 nedan, uppstår de största översvämningdjupen i anslutning till Motala ström samt kring Ljura bäck. På såväl Lindövägen som Söderleden bildas översvämningdjup uppemot 0,6 - 0,7 meter, vilket motsvarar en nivå på cirka +2,5 meter över havet. Dessa gator är således inte framkomliga för Räddningstjänsten vid en översvämning i befintlig situation.

Det kan även konstateras att flöden från olika riktningar leds mot och längs med Röda stugans gata samt närliggande gång- och cykelväg, där betydande vattendjup på uppemot 0,5 meter uppstår. Därifrån avleds ytligt avrinnande vatten norrut, över Sjötullsgatan, mot Motala ström i två separata stråk. På grund av den

befintliga kajen längs Motala ströms södra sida bildas idag ett instängt område mellan Motala ström och Sjtötullsgatan. Flera fastigheter i detta område riskerar idag att översvämmas vid ett skyfall.



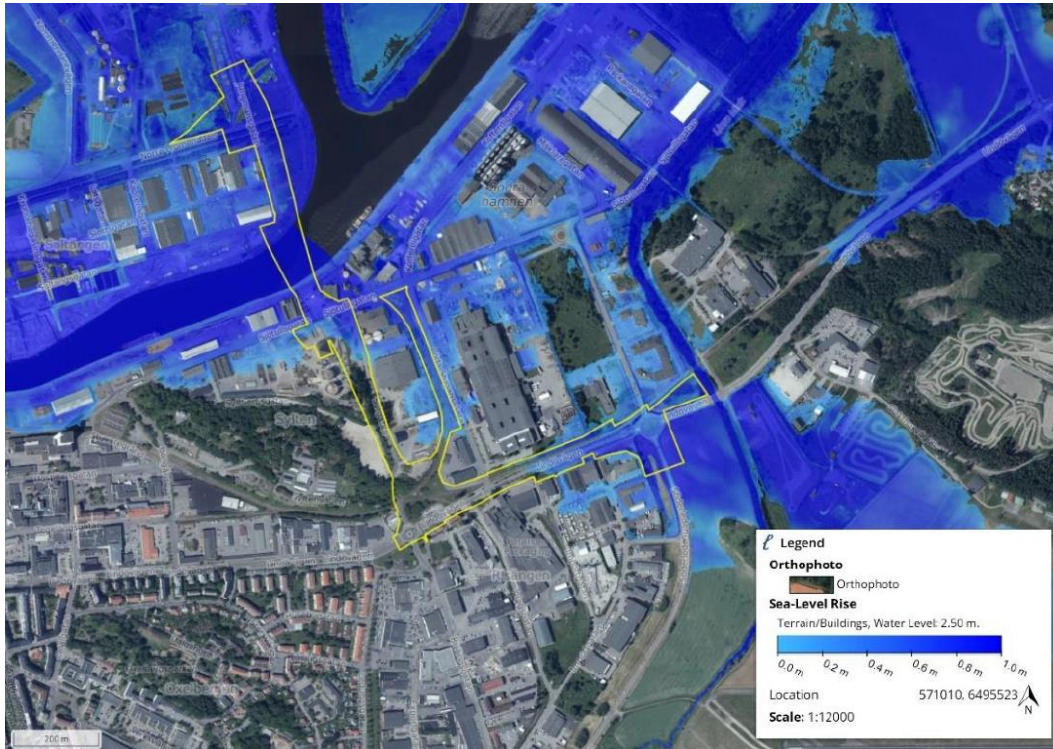
Figur 30. Beräknade befintliga maximala vattendjup och avrinningsriktning i samband med ett klimatanpassat 100-årsregn kring planområdet. Källa: Tyréns, Dagvattenutredning, 2023. Skyfallsmodell utförd av DHI, 2022.

Översvämning – vattendrag

Höga flöden i Ljura bäck, orsakat av ett skyfall med 100-års återkomsttid, medför att Söderleden såväl som Lindövägen översvämmas. Framkomligheten för såväl persontransporter som Räddningstjänst kommer att begränsas.

Översvämning – hav

Vid en framtida högvattennivå och en skyddsnivå på +2,5 meter, enligt Översiktsplanen för staden (2017), kommer stora delar av befintligt industriområde kring planområdet att bli stående under vatten, se figur 31.



Figur 31. Vattenstånd med befintliga marknivåer vid en framtida högvattennivå på +2,5 referensnivå RH2000. Plangränsen markerad i gult. Källa: Tyréns, Dagvattentutredning, 2023.

Förändringar

De åtgärder som planen anger i fråga om översvämning syftar huvudsakligen till att huvudgatan ska vara framkomlig för såväl personbilar som Räddningstjänst vid dimensionerande nivåer.

Rev

Med vidtagna skyddsåtgärder bedöms översvämningensriskerna för omkringliggande fastigheter förbli oförändrade och trafikleden bedöms inte ta skada då risken för överströmning begränsas eller byggs bort helt. Om det blir aktuellt att skydda befintlig bebyggelse utanför planområdet mot ett högre vattenstånd än +2,5 i framtiden, så görs det med ett framtida storskaligt översvämningsskydd. Detaljplanen möjliggör därför att skyddsanordning mot översvämning får anordnas i den norra delen av planområdet, men vilken skyddsanordning som kan bli aktuell måste studeras vidare i detalj.

En utförlig redogörelse för översvämningensrisk vid extrema regn, höga flöden i vattendrag och havsnivåhöjning återfinns i dagvattentutredningen (Tyréns, 2023) som medföljer detaljplanen. Nedan anges en sammanfattning av analysen och de skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga att vidta.

Översvämning – extrema regn

Den nya huvudgatan kommer till viss del att bli en ny vattendelare på flera sträckor. I och med att huvudgatan byggs ut med flera gång- och cykelpassager

under vägen kommer dessa på ett naturligt sätt fungera som både rinnväg för extrema regn och som översvämningssytor, i och med att passagerna ligger lägre än befintlig mark. Utmed vissa delar av leden bedöms dagvattensystemet behöva kompletteras med vägtrummor som kan behöva dimensioneras för större och extremare regn för att vatten inte ska bli stående uppströms.

Översvämning – Vattendrag

Norrköpings kommun arbetar i ett särskilt projekt med åtgärder kring Ljura bäck, bland annat i närheten av aktuellt planområde. Åtgärderna syftar till att översvämningssäkra Ljura bäck. En åtgärd är anläggande av en vall och översvämningssytor, vilket bedöms leda till att vattendragets svämplan begränsas och ingen översvämning sker upp mot eller över Söderleden och Lindövägen.

Översvämning – Hav

Med anledning av framtida havsnivåhöjning ska den nya huvudgatan höjdsättas till minst +2,5 meter på vägmitt, för att säkra framkomlighet vid en högsta högvattennivå. Den angivna höjdsättningen (minst + 2,5 meter) grundar sig på riktlinjen i gällande Översiktsplan för staden, Norrköpings kommun (antagen av kommunfullmäktige 2017).

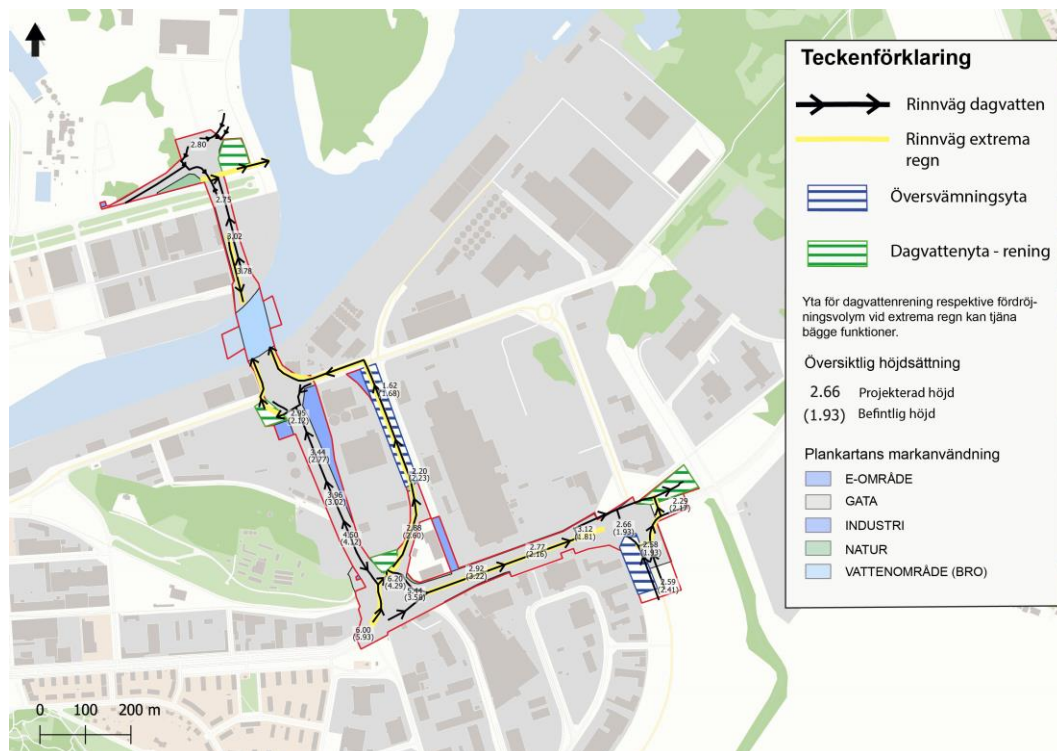
Allt planeringsunderlag för framtiden är prognoser. Havet kommer att stiga framöver, men när staden måste skyddas mot höga vattenstånd på mer än +2,5 är idag mycket osäkert. Norrköpings kommun måste skyddas genom en storskalig lösning på lång sikt. I översiktsplanen för staden respektive översiktsplanen för landsbygden, antagna 2017, finns mark reserverad för två alternativ på storskaligt översvämningsskydd för att skydda mot höga vattenstånd över nivån +2,5 meter. Kommunen utgår från de uppdaterade prognoserna i FN:s klimatpanels rapport AR6 för medelhavsnivån i sin planering av en framtida storskalig lösning. Ett medelvattenstånd på +4,46 meter år 2150 kan därmed inte uteslutas i nuläget.

Med planerad höjdsättning bedöms vägen huvudsakligen vara framkomlig för Räddningstjänsten upp till en havsnivå på +2,7 meter. Utryckningsfordon kommer då behöva köra nära vägmitt för att ta sig fram. Personbilar bedöms ha en fortsatt framkomlighet upp till nivån +2,6 meter. Framkomligheten kan dock inte säkras i båda köriktningar.

Vägen kommer inte att fungera som en barriär för områden uppströms då dessa områden står i hydraulisk kontakt med Ljura bäck via diken samt befintliga dagvattenledningar som har utlopp i bäcken. Det krävs ett samordnat grepp kring hydrauliken i området samt eventuellt åtgärder på befintlig kaj utmed Motala ström för att förbättra situationen i området vid en framtida havsnivåhöjning. Åtgärder utanför planområde, såsom åtgärder på stora kajsträckor och att förse alla dagvattenutlopp och trummor som står i hydraulisk kontakt med havet med återströmningsskydd, bedöms kräva samordnade insatser, i stora delar utanför aktuellt planområde. Frågan kan således inte lösas enbart inom planområdet.

Skyddsåtgärder som ska vidtas inom planområdet

- Huvudgatan höjdsätts med en vägmitt på minst +2,5 meter.
- Översvämningsytor anläggs enligt illustration nedan.
- Rinnvägar säkerställs genom höjdsättning, dimensionering av trumma och/eller ledning enligt princip i illustration nedan.



Figur 32. Förenklad illustration av principlösning för rinnvägar vid extrema regn och översvämningsytor. Källa: Norrköpings kommun.

Reglering på plankartan

Användning av mark och vatten och utformning av allmän plats

Planen säkerställer tillräckliga ytor för att omhänderta dagvatten och hantera extrema regnsituationer. Detta görs bland annat genom användningen **NATUR, dagvatten** och att där ska finnas dagvattendamm och/eller utjämningsyta.

Översvämningsytor (**Skydd**) säkerställs ytmässigt.

Höjdsättningen av huvudgatan ska ske till minst +2,5 meter. Detta görs i syfte att säkra huvudgatans framkomlighet vid framtida höjda havsnivåer.

Miljö kvalitetsnormer

Luftkvalitet

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft finns för kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid och bly, partiklar (PM10 och PM2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Om det finns risk för att värdena överskrids ska åtgärder vidtas. Utifrån de beräkningar som finns framtagna för luft, som är utförda på de platser där trafikmängd och gatuutformning är minst gynnsamma för luftkvaliteten, visar att gaturummet anses som öppet nog eftersom gränsvärdena för MKN innehålls.

Partikelhalterna tenderar att vara som högst på våren när vägbanorna torkar upp och partiklar som frigjorts vid användandet av dubbdäck rörs upp. En åtgärd för att minska effekten av detta kan vara att vägbanorna "vårstädas" i samband med detta. För att säkerställa att miljömålet "Frisk luft" ej överskrids bör åtgärden tillämpas.

Vattenkvalitet

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten anger bestämmelser om kvalitén på vatten i en vattenförekomst. Två olika recipienter som omfattas av MKN för vatten berörs, Motala ström (SE 649609-152033) och Ljura bäck (SE649884-152491). Planen väntas inte försämra möjligheterna att uppnå MKN vad avser dagvattenutsläpp. Nedan redogörs kortfattat för vilka åtgärder som vidtas genom planen. Utförligare redogörelse för planens bedömda påverkan på recipienterna och tänkt dagvattenhantering återfinns i den dagvattenutredning (Tyréns, 2023) som följer med planen.

Planen säkerställer en tillräcklig yta för att kunna hantera dagvatten genom främst ytliga uppsamlade system som svackdiken och större diken innan dagvattnet leds till dagvattendammar som slutligt reningssteg. På vissa sträckor kommer det krävas ledningsnät i varierande omfattning för att leda dagvattnet vidare i de sektioner där det är begränsat med utrymme för öppna lösningar. I dagvattendammar renas dagvattnet innan vidare anslutning till recipient. Dagvattendammarna kan anläggas på olika sätt beroende på val av teknisk lösning, med i utredningsarbetet har torr- och våtdammar förutsatts beroende på reningsbehov och geotekniska förutsättningar.

Bro över Motala ström innebär arbeten i och nya anläggningar i vattenområdet. De planerade arbetena i vattenområdet Motala ström, med anledning av ny bro med mera, behandlas utförligt i tillståndsansökan för vattenverksamhet. I den tillståndprocessen bedöms även miljökonsekvenserna. I samband med detaljplanen är bedömningen att temporär och lokal påverkan på MKN kan uppstå under anläggningsfasen. De planerade åtgärderna ska nyttja effektiva metoder som minimerar ingrepp i sediment och erfarenhet från arbetet med Inre hamnen är att grumlingen har varit försumbar. Planerade åtgärder ger inte upphov till spridning av föroreningar i sediment och påverkar således inte närliggande

vattenförekomster. Bedömningen är att de planerade åtgärderna inte påverkar möjligheten att på sikt uppnå MKN.

Reglering på plankartan

Användning av mark och vatten och utformning av allmän plats

Planen säkerställer tillräckliga ytor för att omhänderta dagvatten. Detta görs bland annat genom ett tillräckligt stort vägområde för **GATA**, så att ytliga uppsamlade system som svackdiken och större diken ryms utmed den hårdgjorda infrastrukturen.

Vidare avsetts ytor med användningen **NATUR, dagvatten** och precisering att där ska finnas **dagvattendamm och/eller utjämningsyta**.

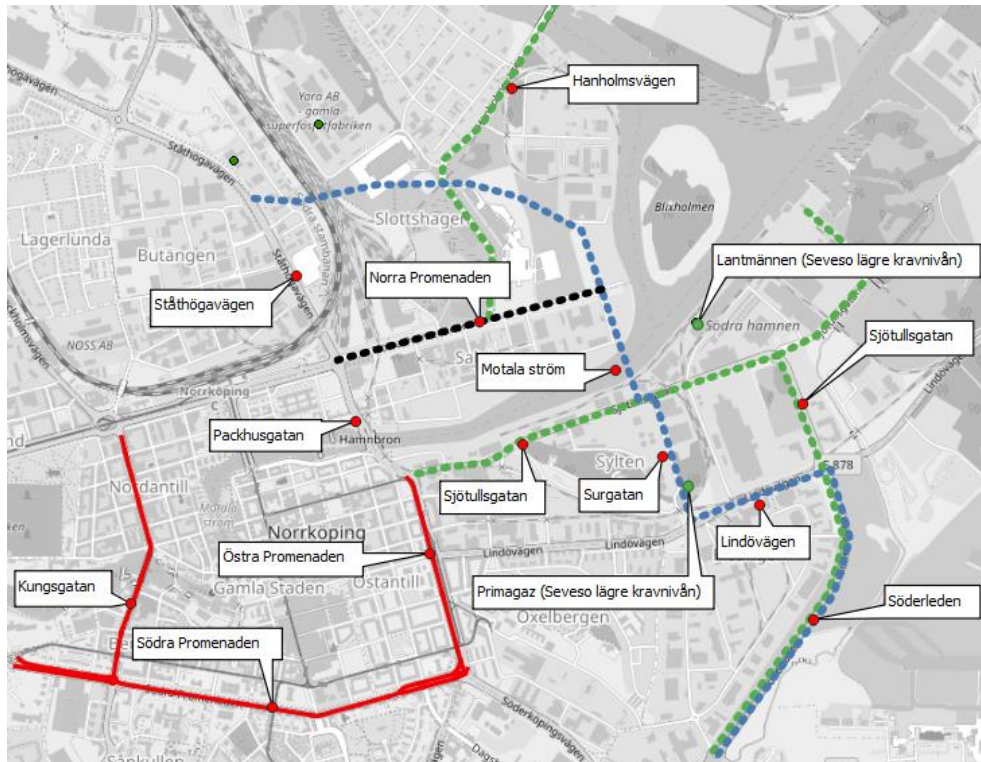
Andra tekniska lösningar, som kan komplettera den övergripande dagvattenhanteringsprincipen, är att planerade gatusektioner är tänkta att byggas ut med trädplanteringar i varierande omfattning. Dessa planteringar tillsammans med skelettjord kan kombineras med konstgjorda växtbäddar för lokal rening och även till viss del bevattning av träden.

Farligt gods och farliga verksamheter

Förutsättningar

E4, E22 och samtliga riksvägar kring Norrköping är rekommenderade vägar för farligt gods. Trafikverket är väghållare för dessa vägar. På kommunala vägar i Norrköping är det enligt lokal trafikföreskrift (05TFS 2017:34) förbjudet att transportera farligt gods med undantag för väg 209, Söderleden, Sjtöullsgatan, Västra Bravikenvägen, Hanholmsvägen och Kommendantvägen. Frånsett Södra Promenaden, Östra Promenaden och Kungs-gatan gäller dock inte förbudet ovan för trafik med fordon som transporterar farligt gods för på- eller avlastning på kortast möjliga och lämpliga väg från de ovan angivna vägarna till godsavlämnare eller godsmottagare inom förbuds-området.

I figur 33 nedan visas vägar där genomfartstransporter med farligt gods är tillåtet (gröna streckade linjer) samt vägar med totalt förbud mot farligt gods-transporter (röda linjer). Vidare visas den fullt utbyggda Johannisborgsförbindelsen (blå streckade linjer).



Figur 33. Johannisborgsförbindelsen (blå streckade linjer), Seveso-verksamheter (gröna punkter), vägar med totalt förbud mot farligt gods-transporter (röda linjer) och rekommenderade vägar för genomfartstransporter med farligt gods (grön streckade linjer). Källa: Ramboll 2022.

Delar av Johannisborgsförbindelsen planeras att vara en rekommenderad sekundär transportled för farligt gods, dock inte på sträckan Lindövågen upp till Motala ström då där redan finns utpekade vägar för farligt gods i form av Söderleden och Sjötullsgatan, se figur 33. Tung trafik till och från Händelö trafikerar idag delar av staden där stadsutveckling kommer att ske. Denna trafik förväntas istället trafikera Johannisborgsförbindelsen samt Söderleden/Sjötullsgatan.

Farliga verksamheter

Två så kallade Seveso-anläggningar finns inom området, se figur 33. Dessa anläggningar klassas som farliga verksamheter då det finns risk för dödsfall vid en eventuell olycka.

Förändringar

Transporter av farligt gods

I samband med planarbetet har en riskutredning kopplat till transporter av farligt gods och farliga verksamheter (Ramboll, 2022) tagits fram. Riskutredningen visar att riskreducerande åtgärder, såsom utförande av ytterväggar och fönster och placering av friskluftsintag, bör införas som planbestämmelser i plankartan då ny bebyggelse för stadigvarande vistelse planläggs inom 15 meter från vägen. Planen

medger ingen ny bebyggelse för stadigvarande vistelse inom 15 meter från vägen, varför nämnda skyddsåtgärder inte införts i planen.

Riskreducerande åtgärder som införs som planbestämmelser på kvartersmark i plankartan har ingen verkan på befintlig bebyggelse inom eller utanför planområdet. För att reducera risken för olyckor som kan uppkomma av transporter med farligt gods på Johannisborgsförbindelsen kommer åtgärder genomföras i gatumiljön, då kommunen i egenskap av huvudman för allmän plats har stora möjligheter att styra utformningen.

En första åtgärd är hastighetssänkning, som generellt reducerar sannolikheten för farligt gods-olycka. En sänkning från 60 km/h till 50 km/h innebär en riskreduktion på cirka 50 procent. En sänkning från 60 km/h till 40 km/h innebär en riskreduktion på cirka 61 procent. Johannisborgsförbindelsen kommer utformas och regleras för 60 km/h men inför cirkulationsplatser kommer hastigheten sänkas till 40 km/h. Skyltarnas exakta placering är inte bestämt i detta skede men ett troligt avstånd från cirkulationsplatsen är cirka 30-50 meter för att motorfordonstrafiken ska hinna komma ner i hastighet. Detta betyder att riskreduktionen mer än halveras inför de cirkulationsplatser som ingår i vägens utformning.

En annan typ av riskreducerande åtgärder är separationsåtgärder, vilka utformas för att en avåkning och utsläpp av brandfarlig vätska ska kvarstanna i anslutning till vägen. På fastigheten står en kontorsbyggnad inom cirka 15 meter från planerad väggkant. Om en stor brand uppstår på vägen kan den förväntas spridas till byggnaden. Utrymningsvägar från byggnaden finns på sidor som inte vetter mot vägen, vilket ut risksynpunkt är positivt då det ger möjlighet att utrymma byggnaden på en säkrare plats i händelse av brand på vägen. För att försvåra brandspridningen till byggnaden införs en skyddsbestämmelse i plankartan (Skydd₃), som anger att ett förstärkt vägräcke av hög kapacitetsklass i kombination med en minst + 0,3 meter hög mur i förhållande till vägbanan ska anläggas i gaturummet mot denna befintliga byggnad. Åtgärden bedöms ge en stor riskreduktion.

På övriga delar längs med den nya huvudgatan, där befintlig bebyggelse finns närmre än 30 meter från väggkant, införs en skyddsbestämmelse i plankartan (Skydd₄) som anger att riskreducerande åtgärd krävs som försvårar avåkning och ser till att brandfarlig vätska kvarstannar i anslutning till huvudgatan. Denna riskreducerande åtgärd skulle kunna vara ett bredare dike, ett förstärkt vägräcke eller en kombination av dem.

Reglering på plankartan

Utformning av allmän plats

I syfte att försvåra avvikning och att utsläpp av brandfarlig vätska ska kvarstanna i anslutning till huvudgatan reglerar planen att ett förstärkt vägräcke i kombination med låg mur ska finnas (**Skydd₃**) mot fastigheten Doppingen 5.

Planen avgränsar även var det i övrigt bedöms krävas riskreducerande åtgärder (**Skydd₄**). Åtgärden kan vara dike, förstärkt vägräcke eller en kombination av dem.

Farliga verksamheter

Den riskutredning som har tagits fram i planarbetet visar att risken förknippad med Seveso-anläggningarna är acceptabel utan åtgärder. Planområdet ligger utanför det konsekvensavstånd (300 meter) som gäller för Lantmännens gasolhantering på fastigheten Hospitalholmen 9. Gasolanläggningen inom fastigheten Ångan 6 ligger däremot i direkt anslutning till planområdet. Riskutredningen anger att det endast bör planläggas för markanvändning av typ obemannad drivmedelsförsörjning, odling och djurhållning, markparkering och trafikändamål inom ett avstånd om 180 meter från gasolcisternerna. Planen möjliggör endast markanvändning av den typ som bedöms förenlig med skyddsavståndet från gasolcisternerna, se figur 34.



Figur 34. Inom 180 meter från gasolanläggningen på fastigheten Ångan 6 planläggs enbart för ändamål som inte är förknippat med stadigvarig vistelse, det vill säga GATA, NATUR i syfte att omhänderta dagvatten, teknisk anläggning för transformatorstation (E₁) och industrimark som inte får bebyggas.

4.5. Teknisk försörjning

Inom planområdet finns i princip alla ledningsslag representerade. Planen påverkar den befintliga underjordiska infrastrukturen inom såväl som utanför planområdet. Ett samordningsarbete har genomförts i planskedet, i syfte att kartlägga olika berörda ledningsägare, bedöma i vilken utsträckning de påverkas av planen och slutligen hur och var ledningar ska förläggas i samexistens med väginfrastrukturen. Samordningsarbete för ledningar och gestaltning i området kommer att fortsätta i genomförandeskedet.

Planen bedöms ha tillgodosett tillräckligt stort ytbehov för allmän plats, där större delen av underjordisk infrastruktur kan förläggas. Där underjordisk infrastruktur ligger inom kvartersmark, har detta säkerställts genom begränsning i markens utnyttjande (prickmark och u-område).

Befintliga transformatorstationer kommer påverkas av planen, varför nya ytor för ändamålet säkrats i planen.

Reglering på plankartan

Användning av mark och vatten

Möjlighet ges för att ordna teknisk anläggning i form av transformatorstation, **E₁ – Transformatorstation.**

Markreservat för allmännyttigt ändamål och begränsning av markens utnyttjande

Åtkomst till underjordisk infrastruktur säkerställs på kvartersmark.

Avfall

Förutsättningar

Kommunens bolag Nodra AB ansvarar för hämtning av avfall under kommunalt ansvar. Vid utformning av miljörum eller annat avfallsinsamlingssystem samt vid dimensionering av vägar och vändplatser ska Nodras riktlinjer för arbetsmiljö och tillgänglighet följas, mer information finns på Nodras webbsida.

Förändringar

Detaljplanen påverkar ett antal befintliga in- och utfarter såväl som hur det lokala vägnätet är uppbyggt. De åtgärder som presenteras under kapitel 4.1 *In- och utfart* är tillämpliga på frågan kring framkomlighet för sopbil. I de fall sopbilen behöver åka in på en fastighet för att hämta avfall ska vändmöjligheter eller möjlighet till genomfart finnas inne på fastigheten. Samhällsbyggnadskontoret kommer att ha dialog med berörd fastighetsägare och Nodra AB kommer fortsättningsvis att bli involverade.

5. Genomförande av detaljplanen

Detta kapitel om genomförande av detaljplanen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga och tekniska åtgärder samt de ekonomiska förutsättningar som behövs för ett ändamålsenligt och i övrigt samordnat plangenomförande.

Beskrivningen fungerar som vägledning till de olika genomförandeåtgärderna.

Avgöranden i frågor som rör fastighetsbildning, gemensamhetsanläggningar, VA-anläggningar, vägar med mera, regleras, prövas och genomförs enligt respektive särskild lag.

5.1. Tidplan

Detaljplanearbete

Planuppdrag:	15 juni 2017
Plansamråd:	15 juni – 22 augusti 2022
Granskning:	29 maj 2023 – 26 juni 2023
Beslut om godkännande samhällsplaneringsnämnden:	16 januari 2024
Antagande kommunfullmäktige:	25 mars 2024

Rev

Genomförande, allmän plats

Upphandling partnering, allmän plats och VA:	2023
Projektering allmän plats och VA:	2023-2024
Marklösen, fastighetsregleringar:	2024-2025
Utbyggnad av gata, bro, VA med mera:	2025-2027

Genomförande, kvartersmark

Marktilldelning, kommunägd mark:	2024
Fastighetsbildning:	2024

Den preliminära tidsplanen anger tider utifrån förutsättningen att kommunens beslut om antagande av detaljplanen inte överklagas. Vid ett överklagande kan tidpunkten då detaljplanen vinner laga kraft förskjutats upp till två år framåt i tiden, vilket medför motsvarande förskjutning av genomförandet.

5.2. Ansvarsfördelning och genomförandeorganisation

Allmän plats

Norrköpings kommun ska vara huvudman för gator och andra allmänna platser. Kommunen är ansvarig för utbyggnad samt för drift och underhåll.

Genomförandet leds och samordnas av Norrköpings kommun, samhällsbyggnadskontoret, som även ansvarar för den tekniska kontrollen av gator, torg och allmänna anläggningar. Nodra AB ansvarar för den tekniska kontrollen av VA-ledningar.

Kvartersmark

Respektive fastighetsägare ansvarar för byggande, drift och underhåll inom kvartersmark samt för fastighetsbildning, inklusive bildande av eventuella gemensamhetsanläggningar.

Fastighetsbildning med mera

Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av kommunala lantmäterimyndigheten i Norrköpings kommun.

Bygglov/anmälan

Ansökan om bygg-, rivnings- och marklov lämnas till Norrköpings kommun, samhällsbyggnadskontoret, bygglov. Till bygglov lämnas även anmälan i de fall endast teknisk prövning erfordras. Nybyggnadskarta beställs hos samhällsbyggnadskontoret, geografisk information.

Vatten och avlopp

Planområdet ingår i verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Norrköpings kommun är huvudman för de allmänna vatten- och avloppsanläggningarna genom Nodra AB och är ansvarig för att vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar byggs ut till fastigheter inom kvartersmark i området, samt ansvarar för drift och underhåll fram till anvisad anslutningspunkt. Samhällsbyggnadskontoret ansvarar för avvattning, rening samt avledning till recipient från väganläggningen.

Rev I genomförandeskedet kommer en fortsatt dialog med Nodra AB och övriga ledningsägare att äga rum för att säkerställa en harmonisk samexistens mellan underjordisk infrastruktur och trädplantering. Målet är att varken ledningar eller träd ska påverka varandra negativt, och därför bör ledningarna placeras utanför trädens skydds zoner för kronor och rotzoner.

EI

E.ON Energidistribution AB är huvudman för elnätet.

Tele, bredband

Skanova AB är huvudman för telenätet. Nodra AB och Tele2 är huvudman för fibernätet.

Respektive ledningsägare till de allmänna ledningarna ansvarar för dess utbyggnad, drift och underhåll fram till leveranspunkten för respektive fastighet.

I samband med utbyggnad av vatten- och avloppsnätet anläggs tomrör för bredband-/fibernet på uppdrag av Norrköpings kommun. Kommunen upplåter sedan utrymme i rören till ledningsägare.

Fjärrvärme

E.ON Energilösningar AB är huvudman för fjärrvärmeledningar och ansvarar för anläggning samt drift och underhåll fram till anvisad förbindelsepunkt.

5.3. Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från det datum som beslut om antagande av detaljplanen har vunnit laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad byggrätt enligt detaljplanen. Kommunen kan efter genomförandetidens utgång ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägare får någon ersättning för byggrätt som inte utnyttjats.

5.4. Genomförande inom allmän plats

Genomförande inom allmän plats påbörjas genom en upphandling av en strategisk Partnering. Inom Partnering skall sedan entreprenören och kommunen gemensamt arbeta fram detaljprojekteringen och utbyggnad av gator och övriga anläggningar på allmän plats inom projektet. Utbyggnaden av allmän platsmark samordnas med projektering med samtliga berörda ledningsägare inom området. Vid genomförandet ska länsstyrelsen beslut följas och uppföljning ska ske kontinuerligt.

Rev

Upphandlingen inleds under slutet av kvartal 2, 2023 och beräknas vara klar med en entreprenör på plats under kvartal 4, 2023.

Detaljprojektering beräknas påbörjas under kvartal 1 2024 och fortsätta fram till produktion påbörjas under 2024/2025. Hela entreprenaden planeras att avslutas under slutet av 2027.

Entreprenad för anläggningsarbeten kommer att handlas upp enligt lagen om offentlig upphandling (LOU).

Vid detaljprojektering och utbyggnad ska samordning ske med respektive ledningshavare för el, tele och fjärrvärme inom området.

Dialog med Nodra AB kommer att ske för att säkerställa framkomligheten för avfallsfordon.

5.5. Genomförande inom kvartersmark

Enskilt byggande kan påbörjas efter att bygglov beviljats och beslut om startbesked har tagits.

5.6. Kommunens marktilldelning

Den kommunägda marken som utgör ny kvartersmark för industriändamål kommer att överföras till närliggande fastighetsägare. Avtal gällande överföring av mark kommer då att tecknas genom markanvisningsavtal, avtal om fastighetsreglering eller köpeavtal.

5.7. Mark- och avtalsfrågor

Markfrågor samt exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av samhällsbyggnadskontoret, exploatering. Samhällsbyggnadskontoret, exploatering, ansöker om lantmäteriförrättningar för mark som är planlagd allmän plats. Mark som är planlagd kvartersmark ansöker respektive fastighetsägare eller vad som framgår av framtida tecknade avtal. Norrköpings kommun avser att teckna överenskommelser med respektive berörd fastighetsägare kring fastighetsregleringar, markintrång, ersättningar och andra fastighetsspecifika åtgärder innan detaljplanen antas.

5.8. Tekniska utredningar

Utredningar som har genomförts är följande. Se även referenser i slutet av planbeskrivningen.

- Fördjupad geoteknisk undersökning inklusive detaljerad stabilitetsutredning för södra kajen.
- Miljöteknisk markundersökning.
- Förprojektering av bro, gator och gång- och cykelvägar.
- Teknisk beskrivning bro.
- Förprojektering VA.
- Förprojektering av dagvattenprincip och ledningssamordning.
- Dagvattenutredning.
- PM Gestaltning.
- Riskutredning (farligt gods, farliga verksamheter och påkörning bro).
- Inventering och PM Artskydd Flockarun.
- PM Natur.
- Trafikbullerutredning.
- PM Trafik och PM Trafikanalys.

6. Genomförandets konsekvenser

6.1. Inverkan på miljön

Genomförandet av detaljplanen bedöms medföra risk för betydande miljöpåverkan. Därför har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram.

Miljökonsekvensbeskrivningen visar att den nya detaljplanen inte medför risk för påtaglig skada för berörda riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken, eller risk för överskridande av beslutade miljökvalitetsnormer enligt 5 kapitlet miljöbalken. Se vidare Miljökonsekvensbeskrivning.

6.2. Fastighetsrättsliga konsekvenser

Ägoförhållanden

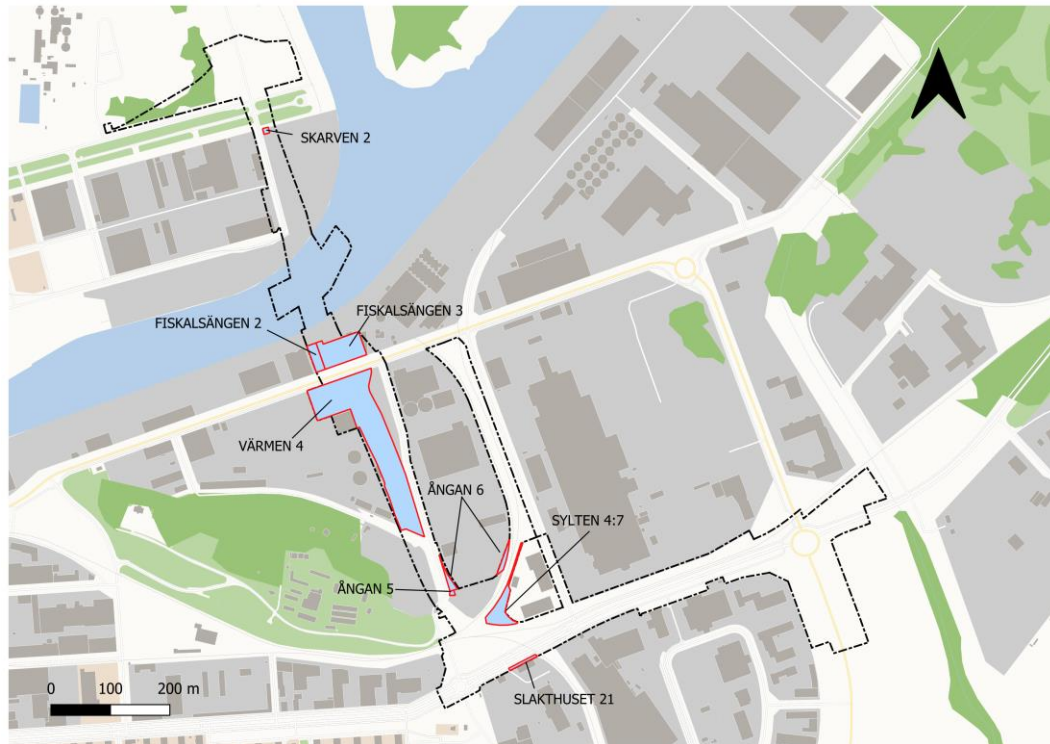
Planområdet är cirka 17 hektar stort. Cirka 14,5 hektar av planområdet ägs av kommunen, resterande mark ägs av privata fastighetsägare.

Den nya huvudgatan, lokalgator, landfästen för bron, gång- och cykelvägar och kompletterande anordningar såsom diken, vägräcken samt ytor för natur och dagvattenhantering kan i mycket stor utsträckning anläggas på kommunägda fastigheter. Markanspråket på privatägd fastighet går dock inte helt att undvika, varför cirka 21 200 kvadratmeter privatägd mark kommer behöva ianspråkta för allmän plats. De fastigheter som berörs av markintrång redovisas i tabell 4 och figur 35 nedan.

Tabell 4. Privatägd fastighet som berörs av markintrång.

Fastighet	Mark som behöver tas i anspråk (kvm)
FISKALSÄNGEN 2	753
FISKALSÄNGEN 3	3 095
SKARVEN 2	96
SLAKTHUSET 21	227
SYLTEN 4:7	1 277
VÄRMEN 4	14 628
ÅNGAN 5	66
ÅNGAN 6	616

Rev



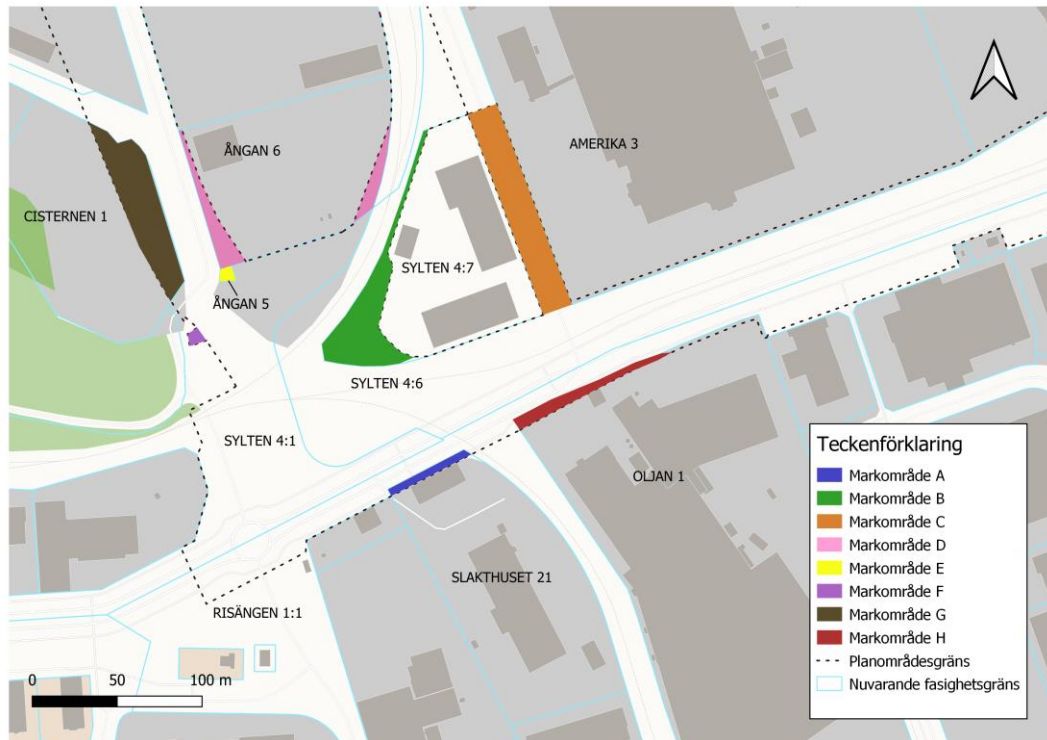
Figur 35. Privatägda fastigheter som påverkas av markintrång för allmän plats (blå yta med röd kontur). Karta: Norrköpings kommun.

Fastighetsbildning

Fastighetsindelning

Mark för ny allmän plats, tidigare allmän plats som planläggs som kvartersmark och kvartersmark som ändrar användning medför behov av att reglera befintliga fastigheter i området. Nedan redovisas förslag på fastighetsindelning vid detaljplanens genomförande.

Rev

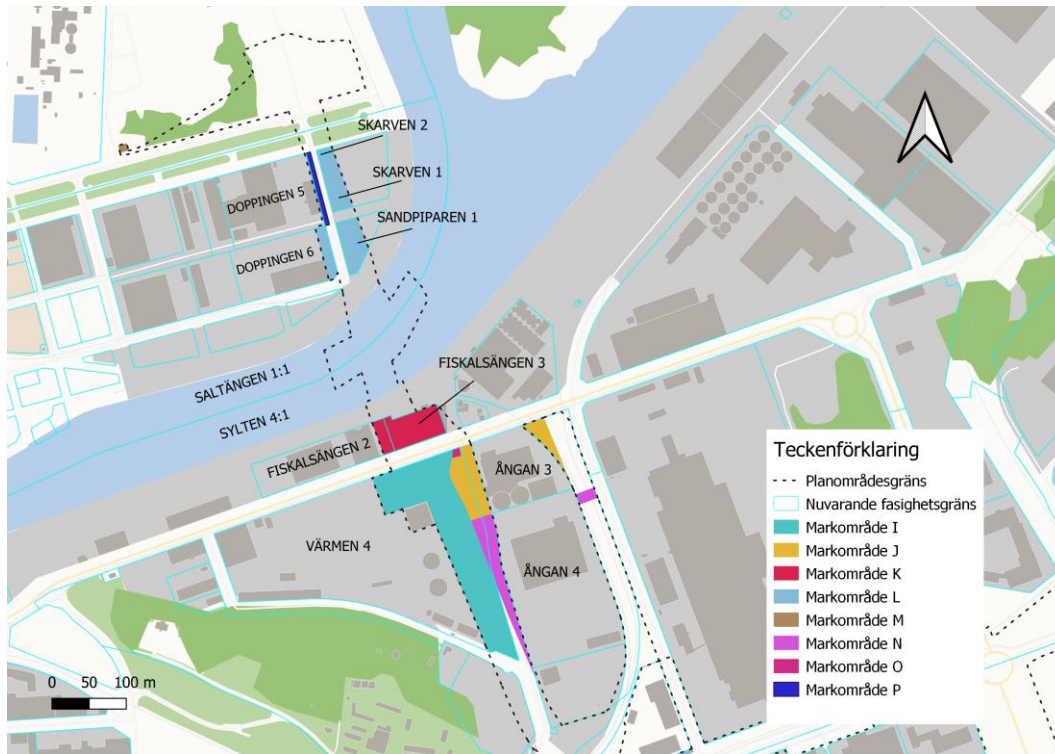


Figur 36. Kartan visar planområdets sydvästra del och de fastigheter som där berörs av fastighetsreglering. Källa: Norrköpings kommun.

Tabell 5. Förslag på fastighetsreglering.

Fastighet	Fastighetsreglering
Slakthuset 21	Markområde A överförs till Risängen 1:1 (allmän plats).
Sylten 4:7	Markområde B överförs till Sylten 4:6 (allmän plats).
Sylten 4:6	Markområde C överförs till Amerika 3 (kvartersmark).
Ångan 6	Markområde D överförs till Sylten 4:1 och Sylten 4:6/Ångan 2 (allmän plats).
Ångan 5	Markområde E överförs till Sylten 4:1 (allmän plats).
Sylten 4:1	Markområde F bildar ny fastighet (kvartersmark).
Cisternen 1	Markområde G överförs till Sylten 4:1 (allmän plats).

Risängen 1:1 Markområde H överförs till Oljan 1 (kvartersmark).



Figur 37. Kartan visar planområdet kring Motala ström och de fastigheter som där berörs av fastighetsreglering. Källa: Norrköpings kommun.

Tabell 6. Förslag på fastighetsreglering.

Fastighet	Fastighetsreglering
Värmen 4; Sylten 4:1; Ångan 2	Markområde N överförs till Ångan 4 (kvartersmark). Delar av markområde N, nuvarande Värmen 4 och Sylten 4:1, närmst markområde J, kommer att behöva nyttjas av fastigheten Ångan 3 för vändning av fordon.
Värmen 4	Markområde I överförs till Sylten 4:1 (allmän plats).
Värmen 4; Sylten 4:1; Ångan 2	Markområde J överförs till Ångan 3 (kvartersmark).
Fiskalsängen 2; Fiskalsängen 3	Markområde K överförs till Sylten 4:1 (allmän plats).

Rev

Doppingen 6; Strandpiparen 1; Skarven 1; Skarven 2	Markområde L överförs till Saltängen 1:1 (allmän plats).
Slottshagen 1:10	Markområde M bildar ny fastighet (kvartersmark).
Värmen 4	Markområde O bildar ny fastighet (kvartersmark).
Saltängen 1:1	Markområde P överförs till Doppingen 5 (kvartersmark)

Tomtindelning

För kvarteren Skarven, Strandpiparen och Ångan gäller tomtindelning som fastighetsindelningsbestämmelser i gällande detaljplaner. I samband med antagandet av aktuell detaljplan kommer tomtindelningen att upphävas. Därmed kommer det finnas möjlighet för ny fastighetsbildning genom lantmäteriförrättning.

Rättigheter

Ledningsrätt och servitut för ledningar

Inom planområdet finns ett antal ledningsrätter och servitut avseende ledningar för gas, vatten och avlopp och tele. Se tabell 7 nedan.

Tabell 7. Ledningsrätter och servitut för ledningar inom planområdet.

Akt	Ändamål	Gäller till förmån för	Belastar
0581K-02/69.1	Tele	Telia AB	Risängen 1:1
0581K-04/23.1	Gasledning	Nodra AB	Risängen 1:1, Saltängen 1:1, Slottshagen 1:10 och Sylten 4:1
0581K-06/76.10	Tele	TeliaSonera AB	Risängen 1:1
0581K-06/76.20	Tele	Stockholm Ormbäraren 9 (Telia AB)	Risängen 1:1
0581K-07/89.1	Biogas	Gas Installationer i Östergötland AB	Sylten 4:1

0581K-07/275.1	Vatten och avlopp	Nodra AB	Slakthuset 21
05-IM1-85/10983.1 (osäkert läge)	Ledning	Borg 11:6, Slottshagen 1:1, Triangeln 10 och 14	Värmen 4
0581K-41K:2054.1	Starkström	Norrköpings kommun	Doppingen 3, 4, 5, 6 och 9
0581K-41K:2054.2	Vatten och avlopp	Doppingen 4	Doppingen 5

Rev

Förändringar

Planen påverkar underjordisk infrastruktur i och i närheten av planområdet. Ett samordningsarbete mellan Norrköpings kommun och berörda ledningsägare har genomförts i planskedet, i syfte att kartlägga olika berörda ledningsslag, bedöma i vilken utsträckning de påverkas av planen och slutligen hur och var ledningar ska förläggas i samexistens med väginfrastrukturen. Samordningsarbete kommer att fortsätta i genomförandeskedet.

Planen bedöms ha tillgodosett tillräckligt stort ytbehov för allmän plats, där större delen av underjordisk infrastruktur kan förläggas. Där underjordisk infrastruktur ligger inom kvartersmark, har detta säkerställts genom begränsning i markens utnyttjande (prickmark och u-område).

Ledningsflyttar kommer bli aktuellt varför även befintliga ledningsrätter kan komma att behöva omprövas.

Servitut

Officialservitut

I anslutning till planområdet finns två officialservitut till förmån för Amerika 3, se tabell 8. Servituten belastar de kommunägda fastigheterna Sylten 4:1 och Sylten 4:6 och ger rätt till utfart över dessa fastigheter. Servitutet med akt 0581K-41D:2078.1 bedöms inte påverkas av detaljplanen. Servitut med akt 0581K-41D:2079.1 kan påverkas av detaljplanen då kopplingen mellan Röda Stugans gata och Lindövägen stängs. Utfarten mot Sylten 4:6 finns dock kvar genom Röda Stugans gata, servitutet har ingen funktion idag eftersom utfart sker direkt till allmän plats. Servitutet med akt 0581K-41D:3409.1 kan påverkas och kan behöva omprövas för att gälla förmån för Slakthuset 21.

Tabell 8. Officialservitut i anslutning till planområdet.

Rev

Akt	Ändamål	Gäller till förmån för	Belastar
0581K-41D:2078.1 (osäkert läge)	Väg	Amerika 3	Sylten 4:1
0581K-41D:2079.1 (osäkert läge)	Väg	Amerika 3	Sylten 4:6
0581K-41D:3409.1	Utfart	Slakthuset 23	Slakthuset 14

Avtalsservitut

Ett avtalsservitut belastar Värmen 4 och ger rätt för Borg 11:6, Slottshagen 1:1, Triangeln 10 och 14 att lägga och underhålla underjordisk infrastruktur över Värmen 4.

Tabell 9. Avtalsservitut inom planområdet.

Akt	Ändamål	Gäller till förmån för	Belastar
05-IM1-85/10983.1 (osäkert läge)	Ledning	Borg 11:6, Slottshagen 1:1, Triangeln 10 och 14	Värmen 4

Förändringar

Befintliga servitut inom och i anslutning till planområdet bedöms inte direkt påverkas av detaljplanen.

Servitut för väg till förmån för fastigheten Doppingen 5 behöver upprättas för att fastigheten fortsättningsvis efter laga kraftvunnen detaljplan ska vara varaktigt lämpad för sitt ändamål. Servitutet till förmån för fastigheten Doppingen 5 möjliggör in/utfart vid sydvästra delen av fastigheten och servitutet kommer att belasta Doppingen 6.

Rev

Servitut för väg till förmån för fastigheten Ångan 3 behöver upprättas för att fastigheten ska kunna vända med deras fordon. Servitutet kommer att belasta Ångan 4.

6.3. Ekonomiska konsekvenser

Kvartersmark, intäkter och kostnader

Kommunens intäkter utgörs av den köpeskilling som köparen betalar i samband med överlåtelsen för del av fastigheten Sylten 4:1 (tidigare del av Surgatan), del av fastigheten Sylten 4:6 (tidigare del av Röda Stugans gata) och Ångan 2 (tidigare del av järnvägsmark för industrigodsspår) som ska ingå i

industrifastighet, läs mer under kapitel 6.2 Fastighetsrättsliga konsekvenser – Fastighetsbildning.

Allmän plats, kostnader och finansiering

Den totala kostnaden för utbyggnad och ombyggnad av gator, gång- och cykelvägar, bro över Motala ström, naturområden samt erforderliga ledningsflyttar till följd av detta, kan preliminärt uppskattas till i storleksordningen 787 miljoner kronor. Kostnader för anläggningar av reningsanläggningar och avledning till recipienten och utbyggnaden av allmän plats förutsetts finansieras av samhällsplaneringsnämnden genom särskilt tilldelade medel.

Driftskostnader

Drift och underhåll av allmänna platser och anläggningar (gator, broar, naturmark med mera) inom detaljplanen bekostas med skattemedel.

Vatten och avlopp

För att reglera kostnadsfördelning för ledningsflyttar så skall ett avtal om kostnadsfördelningsprinciper för ledningsförnyelse och ledningsflyttar inom projektet tecknas mellan Nodra AB och samhällsbyggnadskontoret. En uppdelning av vilka ledningsflyttar som är helt orsakade av projektet, som utförs i samband av projektet eller som syftar till att göra kapacitetshöjande åtgärder ska ligga till grund för denna bedömning.

Driftkostnader

Drift och underhåll finansieras genom brukningsavgifter enligt gällande VA-taxa.

El/energi och tele med mera

Anslutnings- och brukningsavgifter tas ut enligt taxa för respektive ändamål av ledningsägare och operatörer.

Fastighetsbildning, inlösen, ersättning

Ersättningar för marköverföringar och bildande, respektive upphävande av servitut, bestäms genom överenskommelse mellan berörda parter. Om parterna inte träffar överenskommelse om ersättning så kan lantmäterimyndigheten fatta beslut om ersättning.

Gemensamhetsanläggningar

Om behov av gemensamhetsanläggning uppstår kommer anläggningskostnader och kostnader för drift och underhåll fördelas mellan deltagande fastigheter enligt andelstal och beslut i respektive anläggningsförrättning. Om gemensamhetsanläggning bildas så kan ersättning för upplåtet utrymme bestämmas genom överenskommelse mellan berörda parter. Om parterna inte träffar överenskommelse om ersättning så kan lantmäterimyndigheten fatta beslut om ersättning.

Bygglov, anmälan och planavgift

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa.

Ett plankostnadsavtal har tecknats mellan samhällsbyggnadskontoret, detaljplanering, och samhällsbyggnadskontoret, infrastruktur, beträffande finansiering av detaljplanen.

6.4. Sociala konsekvenser

Jämställdhet

Studier har visat att fler kvinnor och barn reser kollektivt jämfört mot män. Detaljplanen följer den trafikstrategi som finns för kollektivtrafiken i Norrköping och bedöms därigenom ge positiva konsekvenser för jämställdhet. En indirekt effekt av detaljplanen är även att centrala Norrköping avlastas från genomfartstrafik, vilket bedöms gynna kollektivtrafiken och trafikantgrupper som fotgängare och cyklister. Även det bidrar till positiva konsekvenser för jämställdheten.

Barnperspektiv

Huvudsyftet med detaljplanen är att planlägga för en ny huvudgata för motorfordonstrafik, vilket inte är ett område avsett för barn. Samtidigt medför detaljplanen utbyggnad av gång- och cykelvägnätet. Gång- och cykelvägarna ska utformas trafiksäkert. Detaljplanen medför därmed att förutsättningarna för barn och unga att röra sig i staden ökar, vilket bedöms vara positivt.

6.5. Konsekvenser för stadens attraktivitet

Detaljplanen möjliggör utbyggnaden av en delsträcka av Johannisborgs-förbindelsen, vars övergripande mål är att minska de negativa effekter som genomfartstrafik i centrala Norrköping genererar. Detaljplanen bidrar därmed med positiva konsekvenser för stadens attraktivitet då miljöstörningar, som buller och luftföroreningar, minskar och förutsättningarna ökar för att utveckla de centrala delarna av staden med fler bostäder och satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelvägar.

Även näringslivet i Norrköping bedöms kunna påverkas positivt av ett robustare och mer välfungerande transportsystem.

7. Medverkande

7.1. Tjänstepersoner

Plansamordnare för detaljplanen har varit Hannes Granath. Planhandlingar vid antagande har upprättats av Erika Kindvall, planarkitekt, samhällsbyggnadskontoret (SHBK), detaljplanering.

Detaljplanen har utarbetats i samverkan med i huvudsak följande tjänstepersoner inom Norrköpings kommun:

Johan Lindqvist,	gatuingenjör, SHBK, infrastruktur
Anna Ludzia,	VA-ingenjör, Nodra AB, projekt och utredning
Magnus Ålstam,	VA-ingenjör, Nodra AB, projekt och utredning
Martin Heidesjö,	stadsbyggnadsstrateg, SHBK, övergripande samhällsplanering
Arvid Wendel,	landskapsarkitekt, SHBK, stadsmiljö
David Berg,	exploateringsingenjör, SHBK, exploatering
Magnus Sandberg,	trafikplanerare, SHBK, infrastruktur
Maria Agvald Jägborn,	kommunekolog, SHBK, stadsmiljö
Henrik Åberg,	projekteringssamordnare, SHBK, affärsstöd och projekt
Christina Berglund	strateg, SHBK, infrastruktur
Elke Myrhede	markmiljöspecialist, SHBK, infrastruktur
Ellen Holtermann Wiig,	stadsantikvarie, SHBK, övergripande samhällsplanering

Samhällsbyggnadskontoret

Julia Stenström Karlsson
enhetschef detaljplanering

Erika Kindvall
planarkitekt

Referenser

Utredningar för detaljplanen

PM Geoteknik detaljplan – Johannisborgsförbindelsen etapp 2, Norrköping. Sweco, 2022-11-30.

PM Geoteknik – detaljerad stabilitetsutredning Södra kajen. Sweco, 2022-11-30.

Markteknisk undersökningsrapport (MUR), Geoteknik. Sweco, 2022-11-30.

Översiktlig miljöteknisk markundersökning. AFRY, 2022-11-14.

Dagvattenutredning – Johannisborgsförbindelsen etapp 2. Tyréns, 2023-03-03.

PM Gestaltning – Johannisborgsförbindelsen etapp 2. Tyréns, 2023-03-03.

PM Natur – Sammanställning och bedömning av påverkan på kända naturvärden inför detaljplanering av Johannisborgsförbindelsen etapp 2. Norrköpings kommun, 2022-04-08.

Trafikbullerutredning – Johannisborgsförbindelsen etapp 2. Tyréns, 2022-06-15.

PM Trafikanalys – Lindökorridoren. WSP, 2022-12-07.

PM Trafik – Johannisborgsförbindelsen. Norrköpings kommun, 2022-05-24.

Riskutredning – Johannisborgsförbindelsen etapp 2. Ramboll, 2022-09-15.

Riskanalys – Påsegling av bron, Johannisborgsförbindelsen. Tyréns, 2023-03-03.

PM Dagvatten och VA – Detaljplan Johannisborgsförbindelsen etapp 2. Nodra AB, 2021-10-22

Dispens från artskyddsförordningen för flytt av spetsfingerört och insamlande av frön från flockarun i samband med byggnation av Johannisborgsförbindelsen på fastigheterna Sylten 4:6, Slottshagen 1:10 samt Skarven 1, Norrköpings kommun. Länsstyrelsen Östergötland, 2023-05-26

Dispens från generellt biotopskydd för att avverka respektive påverka alléträd på fastigheten Saltängen 1:1 och Slottshagen 1:10, Norrköpings kommun. Länsstyrelsen Östergötland, 2023-09-19

Rev

Kommunala handlingar och riktlinjer

Aktualitetsförklaring för Norrköpings kommuns översiktsplan. Norrköpings kommun. Antagen av kommunfullmäktige 29-11-2021.

Arkitekturstaden Norrköping – riktlinje för arkitektur och stadsbyggnad.
Stadsbyggnadskontoret, Norrköpings kommun, antagen av kommunfullmäktige
2018-08-27.

Byggnadsinventering Intranätskartan DIKA. Norrköpings kommun. 2019.

Riktlinje för hållbar dagvattenhantering, beslutad av KCVD, Forum för
Kontorschef Samhällsbyggnadskontoret och Verkställande direktör, Nodra AB,
2019-04-30.

Riktlinje för Norrköpings kommuns arbete med ekosystemtjänster. Norrköpings
kommun, antagen 2017-10-16.

SYLTEN / TEGELÄNGEN Byggnadsantikvariskt planeringsunderlag. Johan
Bergström, Norrköpings kommun, 2020. SPN 2018/ 0583

Trafikstrategi för Norrköping – tillägg till översiktsplanen. Norrköpings kommun,
antagen av kommunfullmäktige 2022-04-25.

Teknisk handbok – Gata & Trafik. Norrköpings kommun,
<https://tekniskhandbok.norrkoping.se/versioner/versionlista/startside211227/gatatrafik.4.4aff645517dbbf58c03aca.html> [2021-12-22].

Översiktsplan för staden. Norrköpings kommun. Antagen av kommunfullmäktige
2017-06-19.

Övriga referenskällor

*Skyddsvärda träd i Östergötland, Inventering av alla grova och ihåliga träd
utförd 1997-2008. Rapport 2008:13.* Länsstyrelsen Östergötland, 2009.

*Natur och Kultur: miljöer i Östergötland, naturvårdsplan och
kulturminnesprogram.* Länsstyrelsen i Östergötlands län, 1983.

Utvecklings- och bevarandeplan för Norrköpings promenader. Norrköpings
kommun / Topia Landskapsarkitekter. 2019-12-04.

Skötselplan för Norrköpings promenader. Norrköpings kommun. Juni 2020.

Johannisborgsleden. Utredning etapp 2 inför planerad förbifart. Arkeologerna,
2019.

VISS - Vatteninformationssystem Sverige, [viss.lansstyrelsen.se], information
hämtad 2022-10-20