

SAMRÅDSHANDLING

2024-11-13



Planbeskrivning

tillhörande detaljplan för

del av fastigheten **Butängen 1:1** och del av fastigheten **Butängen 2:1**

med närområde (Johannisborgsförbindelsen) inom Slottshagen och Butängen i Norrköping

SPN 2022/1124 214

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av en ny huvudgata från den kommande trafikplatsen i den norra delen av Johannisborgsförbindelsens tredje etapp med anslutning till Ståthögavägen, med en ny bro över Ostlänken och Södra stambanan. Detaljplanen syftar också till att lösa åtkomst till intilliggande fastigheter som påverkas av den nya vägdragningen.

Den nya huvudgatan är en delsträcka av Johannisborgsförbindelsen, som i sin helhet ska utgöra en del av en komplett ringled runt centrala Norrköping. I arbetet med att ta fram en ny detaljplan tillämpas standardförfarande, 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.

Planförslaget innebär att en ny huvudgata på cirka 1 kilometer kan byggas och en bro över Ostlänken och Södra stambanan. Vägen ska ingå i det övergripande nätet för biltrafik och medge hög framkomlighet för stora trafikflöden.

Genomförande av detaljplanen innebär att kostnader uppstår för anläggande av nya vägar samt bro över Ostlänken och Södra stambanan.

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Vad är en detaljplan?.....	5
1. Detaljplanens syfte	7
2. Beskrivning av detaljplanen.....	7
2.1. Läge	7
2.2. Genomförandetid	8
2.3. Detaljplanens huvuddrag.....	8
2.4. Allmän plats	9
2.5. Kvartersmark	15
2.6. Vattenområden	17
3. Motiv till detaljplanens regleringar	17
3.1. Användning av allmän plats.....	17
3.2. Användning av kvartersmark	17
3.3. Egenskapsbestämmelser för allmän plats.....	18
3.4. Egenskapsbestämmelser för kvartersmark	18
4. Genomförandefrågor	19
4.1. Markägoförhållanden.....	19
4.2. Mark- och utrymmesförvärv	20
4.3. Fastighetsrättsliga frågor	22
4.4. Tekniska frågor	24
4.5. Organisatoriska frågor.....	26
4.6. Prövning enligt annan lagstiftning	27
5. Planeringsförutsättningar	28
5.1. Kommunala ställningstaganden.....	28
5.2. Regionala ställningstaganden.....	30
5.3. Mellankommunala frågor	31
5.4. Riksintressen	31
5.5. Hushållningsbestämmelser enligt 3 kapitlet miljöbalken	32
5.6. Miljökvalitetsnormer	33
5.7. Miljö	34
5.8. Geotekniska förhållanden.....	40
5.9. Hydrologiska förhållanden	42
5.10. Hälsa och säkerhet	43
5.11. Naturmiljö	52
5.12. Kulturmiljö.....	55
5.13. Fysisk miljö	55
5.14. Social hållbarhet	56
5.15. Teknisk försörjning	57

5.16. Trafik	59
6. Medverkande	61
6.1. Tjänstepersoner	61
7. Planeringsunderlag.....	62
7.1. Utredningar för detaljplanen	62
7.2. Kommunala handlingar och riktlinjer	62
7.3. Övrigt underlag	62

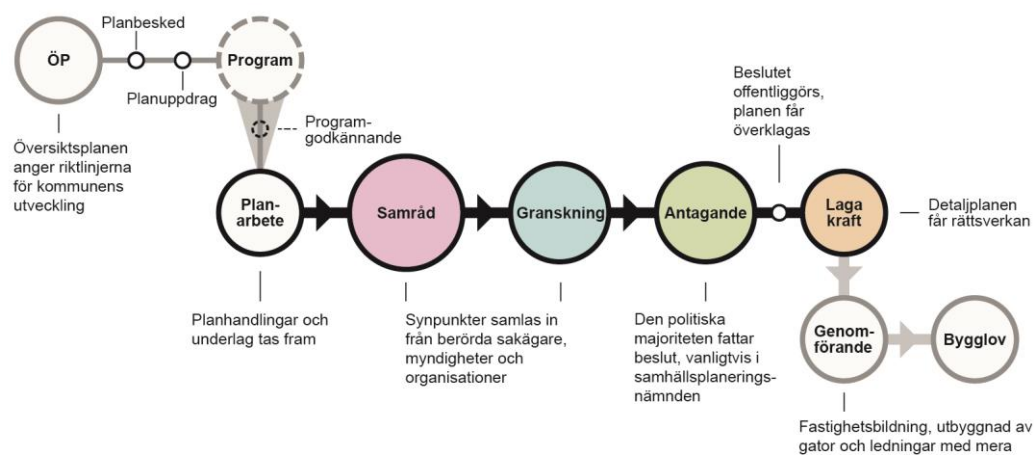
Vad är en detaljplan?

En detaljplan regleras av plan- och bygglagen (PBL) och är ett juridiskt bindande dokument genom vilken kommunen får reglera användningen av mark- och vattenområden. Detaljplanen ska redovisa allmänna platser, kvartersmark och vattenområden och gränserna för dessa.

Se kommunens hemsida och Boverkets hemsida för mer information.

Planprocessen

Den här detaljplanen upprättas enligt standardförfarande.



Figur 1. Planprocessen, standardförfarande. Källa: Norrköpings kommun.

Planhandlingar

Detaljplanen består av:

- Plankarta i skala 1:2000 med bestämmelser och illustration

Till planhandlingarna hör även:

- Planbeskrivning
- Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning

Plankartan är juridiskt bindande.

Tidplan

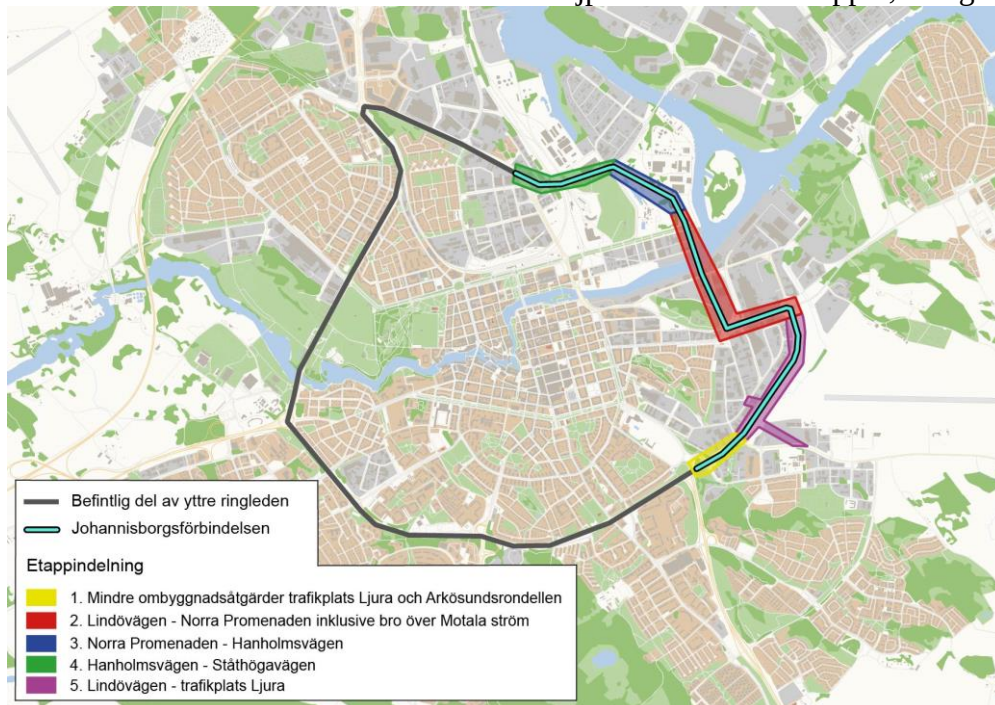
För detaljplanearbetet avses följande tider.

- Samråd 15 november – 20 december 2024
- Granskning maj 2025
- Antagande i samhällsplaneringsnämnden december 2025

1. Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av en ny huvudgata från den kommande trafikplatsen i den norra delen av Johannisborgsförbindelsens tredje etapp med anslutning till Ståthögavägen, med en ny bro över Ostlänken och Södra stambanan. Den nya huvudgatan är en delsträcka av Johannisborgsförbindelsen, som i sin helhet ska utgöra en del av en komplett ringled runt centrala Norrköping. Detaljplanen syftar också till att lösa åtkomst till intilliggande fastigheter som påverkas av den nya vägdragningen.

Johannisborgsförbindelsen ska avlasta centrum från trafik som har start- och målpunkter utanför staden. Genom att minska genomfartstrafiken på Östra Promenaden, Hamnbron och Packhusgatan är det möjligt att skapa en attraktivare stad med mindre buller och bättre luft. Detaljplanen omfattar etapp 4, se figur 1.

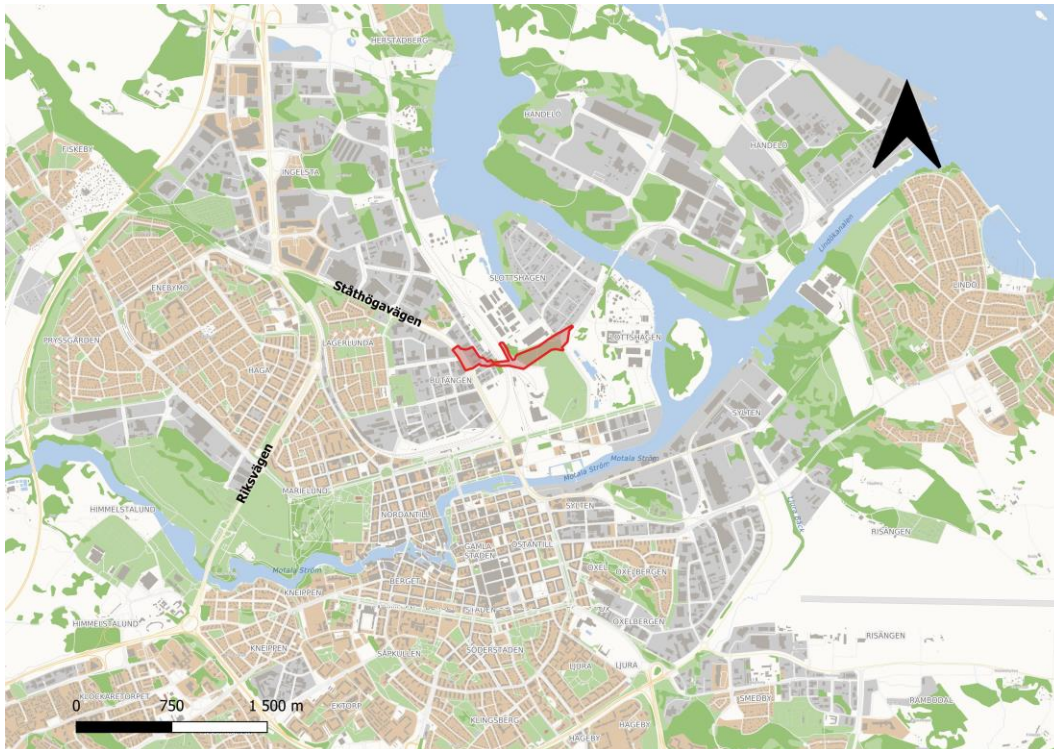


Figur 1. Johannisborgsförbindelsen i sin helhet med illustration i olika färger över de olika etapperna. Karta: Norrköpings kommun.

2. Beskrivning av detaljplanen

2.1. Läge

Planområdet ligger i stadsdelarna Slottshagen och Butängen den nordöstra utkanten av Norrköpings centralort, se figur 2. Planområdet är cirka 9 hektar och Norrköpings kommun äger större delen av planområdet.



Figur 2. Visar planområdets läge i Norrköping markerat med en röd linje. Källa: Norrköpings kommun.

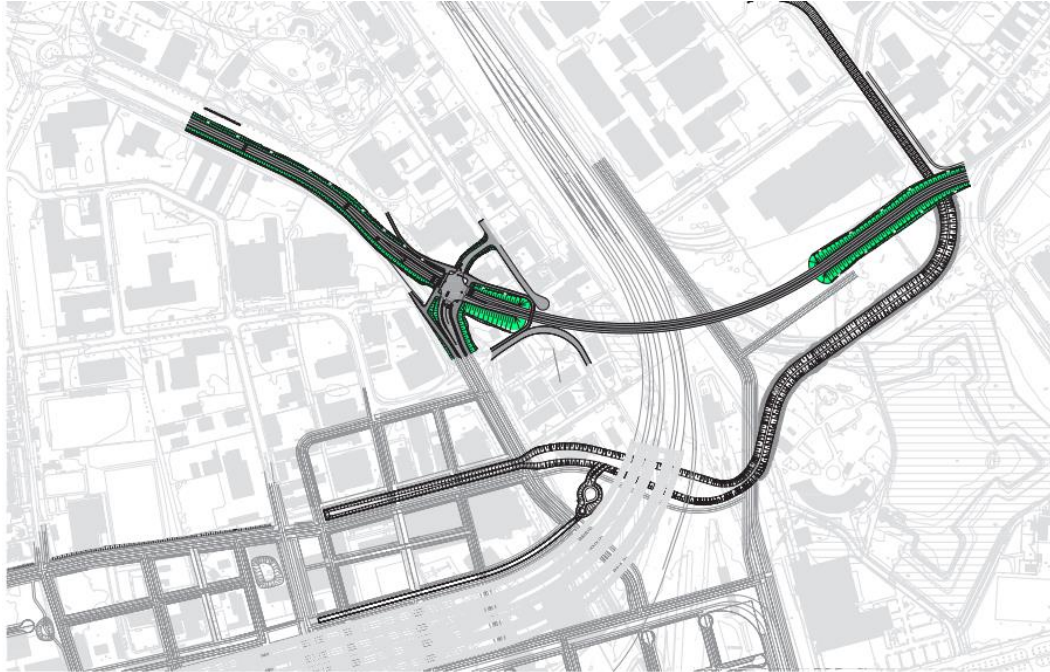
2.2. Genomförandetid

Planen föreslås få en genomförandetid om 15 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.

2.3. Detaljplanens huvuddrag

Planförslaget möjliggör utbyggnad av en ny huvudgata på cirka 1 kilometer med en bro över Ostlänken och Södra stambanan, se figur 3. Den nya huvudgatan ska ingå i det övergripande nätet för biltrafik och medge hög framkomlighet för stora trafikflöden.



Figur 3. Visar vägens utformning med en bro över Ostlänken och Södra stambanan och anslutningen till Ståthögavägen i väst med en ny fyrvägs korsning samt den nya vattenkanalen i öst som Johannisborgsförbindelsen passerar över. Källa: Sweco 2024

2.4. Allmän plats

Detaljplanen omfattas till större del av allmän plats. På plankartan anges 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.

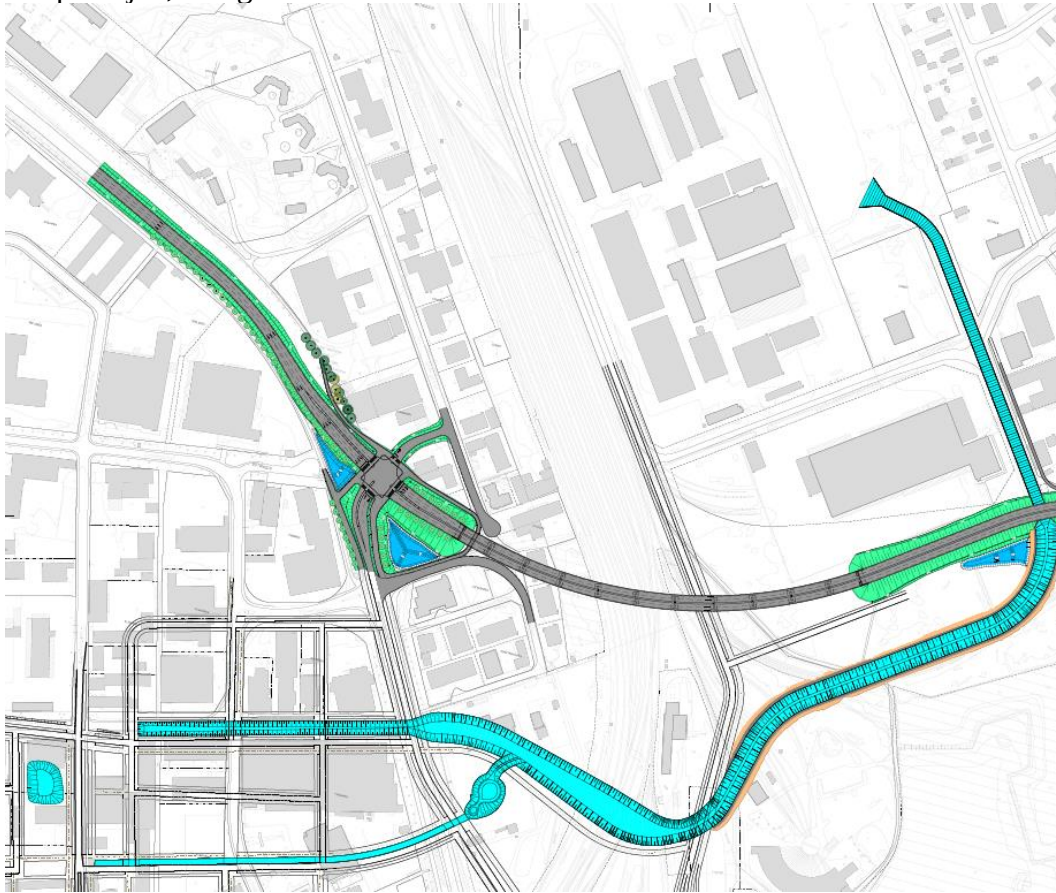
I användningen GATA ingår komplement som behövs för vägens funktion såsom trafikanordningar, planteringar, diken, gräsytor, hållplatsskydd, med mera.

Mark och vegetation

En samlad nyplantering av alléträd planeras längs Ståthögavägens sydvästra sida under en längre sträcka, även utanför detaljplanens avgränsning i nordväst. Klibbal föreslås eftersom det fungerat bra längs Ståthögavägen längre åt nordväst. I nya grönytor som uppstår mellan Ståthögavägen och stadshuvudgatan genom Butängen kan även grupper av träd planteras. Nordöst om Ståthögavägen anpassas gång- och cykelvägens dragning mot befintliga träd.

I planområdet östra del planeras det för en dagvattenkanal som ska korsa Johannisborgsförbindelsen. Dagvattenkanalens syfte är att motverka översvämning i och med utvecklingen av nya resecentrum i Butängen och Johannisborg. Delar av kanalen planläggs i detaljplanen som omfattar nya resecentrum, Fräsaren 10 och Vulkan 7 samt del av fastigheten Sågaren 12 med närområde. Förslaget är att kanalen ska gå i Fredriksdalsgatan och ett rinnstråk längs med järnvägsanläggningen sedan under järnvägsspåren och förbi

Johannisborgs slottsruin. Därefter ska kanalen gå längs med nya Kommendantvägen och sedan under Johannisborgsförbindelsen innan mynningen i Suprakajen, se figur 4.



Figur 4. Visar Johannisborgsförbindelsen etapp 4:s sträckning och dagvattenkanalens utformning. Källa: Sweco AB 2024.

Lek och rekreation

Detaljplanen omfattar inga ytor för lek eller rekreation.

Gator och trafik

Planen möjliggör utbyggnad av en ny huvudgata på cirka 1 kilometer från Ståthögavägen i väst till Hanholmsvägen i öst.

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.

I planområdets västra del skapas en ny korsningspunkt mellan Ståthögavägen, Spårgatan och den nya huvudgatan. Vilken typ av korsningspunkt, signalreglerad

eller cirkulationsplats, är ännu inte fastställd utan kommer utredas till granskning. Därför tar plankartan höjd för båda alternativen ytmässigt.

I öst ansluter huvudgatan till en cirkulationsplats vid Kommendantvägen och Hanholmsvägen som är planerad inom Johannisborgsförbindelsen etapp 3 (detaljplan för Slottshagen 1:1 och Slottshagen 1:10). Huvudgatan passerar på vägbro över järnvägsspåren för Södra stambanan samt planerade Ostlänken, se figur 5.

Planen möjliggör även för en lokalgata som utgör ny sträckning av Kommendantvägen. För att uppnå önskat korsningsavstånd på huvudgatan behöver anslutningen till Kommendantvägen norrut flyttas. Den nya sträckningen kommer att passera under huvudgatans vägbro och sedan ansluta till planerad cirkulationsplats öster om planområdet, se figur 5.



Figur 5. Visar Johannisborgsförbindelsen etapp 4 anslutning till etapp 3 samt den nya sträckning av Kommendantvägen som ansluter till cirkulationen i etapp 3. Källa: Norrköpings kommun 2024.

På plankartan anges användning GATA och i användningen GATA ingår komplement som behövs för vägens funktion såsom trafikanordningar, planteringar, diken, gräsytor, dagvattendamm med 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:

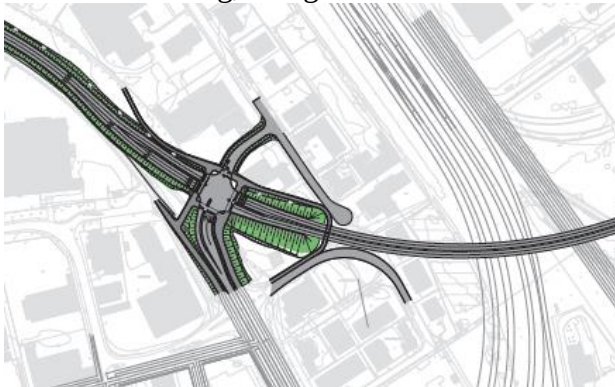
- Gator för motorfordonstrafik. Huvudgatan har två körfält i vardera riktningen, lokalgata har i regel ett körfält i vardera riktningen.
- Gång- och cykelvägar
- Gång- och cykelunderfarter för att korsa huvudgatan planskilt och gång- och cykelunderfarter för att ta sig under den nya bron.

- Diken för avvattnings av vägdagvatten.
- Ytor för underjordiska ledningar (vatten- och avlopp, dagvatten, el, fjärrvärme med mera)

In- och utfarter

Planområdet omfattar kommunalt vägnät som flertalet fastigheter idag har som huvudsaklig in- och utfartspunkt. Fastigheter har in- och utfart mot befintliga anslutande vägar till Ståthögavägen som Spårgatan, Rålgatan, Kristinelugnsgratan och Kommendantvägen. För att uppnå detaljplanens huvudsyfte kommer förändringar att behöva ske på det lokala vägnätet, vilket bland annat innebär att befintliga in- och utfarter mot tidigare nämnda vägar kommer att påverkas. Anläggandet av bron över Ostlänken och Södra stambanan innebär att Spårgatan som ligger på den västra sidan av bron kommer att delas upp. Det gör att fastigheterna norr om Johannisborgsförbindelsen kommer att ansluta till Spårgatan genom en ny anslutningsväg vid den kommande fyrvägs korsningen. Spårgatan norrifrån avslutas med en vändplan.

Anslutning till Ståthöga södra industriområde görs via Spårgatan och dess anslutning till Ståthögavägen. Spårgatan och Rålgatan byggs ihop och ges en annan utformning, se figur 6.



Figur 6: Ny in- och utfart till fastigheterna norr samt söder om Johannisborgsförbindelsen, som en följd av att Spårgatan delas upp. Källa: Sweco AB 2024.

På den östra sidan av bron kommer Johannisborgsförbindelsen ta bort befintlig infart vid norra delen av Kommendantvägen. Planförslaget innebär en ny sträckning för Kommendantvägen och föreslås användas som ny infart för att lösa ankomst åt de fastigheter som använder Kommendantvägen idag, se figur 5.

Dialog har förts med berörda fastighetsägare under planprocessen. Utgångspunkten är att hitta en väl avvägd helhetslösning som möjligt, där detaljplanens syfte uppnås utan att oproportionerlig skada uppstår på enskilda fastighetsägares intressen.

Gång- och cykelvägnät

Viktiga gång- och cykelstråk i planområdet är längs med Ståthögavägen som kopplar samman centrala staden med Ingelsta. Samt längs Kommendantvägen/Hanolmsvägen som kopplar centrala staden med Händelö. Planförslaget innebär att dessa gång- och cykelvägar kommer att påverkas. För att uppnå god kapacitet och trafiksäkerhet kommer gång- och cykelpassager som korsar huvudgatan antingen att ske planskilt eller med trafiksinaler, se figur 7.



Figur 7: Förslag på nytt gång- och cykelnät. Källa: Sweco AB 2024.

Bro

Den nya vägen passage över järnvägen sker på en bro med fri höjd på 6,7 meter över järnvägen. På den östra sidan av järnvägen är längden på vägbron inte fastställd, utan den måste studeras vidare till granskning. Därför är plankartans omfattning till samråd anpassad efter en kortare bro med en längre bank och bredare slänter för att omfatta maximal utbredning. Berörd fastighetsägare är informerad. Den nya vägen kommer i väst att passera kanalen via en bro.

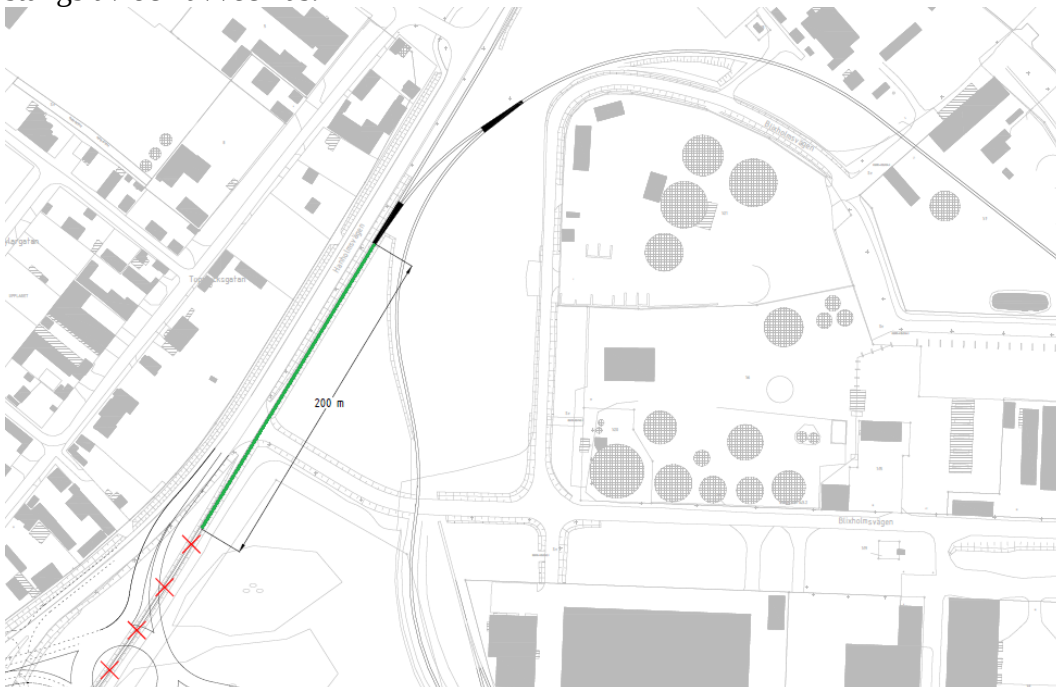


Figur 8: En 3D-modell som visar Johannisborgsförbindelsen och bron över Ostlänken

och södra Stambanan. Modellen visar Ostlänken och Butängen fullt utbyggt i enlighet med programmet för Södra Butängen och Johannisborg. Källa: Norrköpings kommun.

Godsspår

Godsspårnätet genomgår en omvandling i och med de stadsutvecklingsprojekt som genomförs, exempelvis Ostlänken, Butängen, Inre hamnen och Johannisborgsförbindelsen. En utredning av godsspåret i Slottshagen genomförs under 2023–2024 och kommit fram till att Händelöspåret måste behålls minst 200 meter söder om växel 430, se figur 9. Detta innebär att plankorsningar på Blixholmsvägen blir kvar i befintligt läge. Denna lösning möjliggör nyttjande av befintligt spår fullt ut. Resterande spår västerut inom planområdet kommer att stängs av och avvecklas.



Figur 9. Spår som sparas inom Slottshagen väster om växel 430 markerat med grönt. Röd kryssning markerar var spår rivs i samband med utbyggnad av Johannisborgsförbindelsen etapp 3. Källa: Norrköpings kommun 2024.

Gestaltning

Johannisborgsförbindelsens bro sträcker sig över Ostlänken och Södra stambanan och ska därför följa samma formspråk som föreslagits i tidigare gestaltungsprogram för järnvägens sträckor för Klinga-Bäckeby och Stavsjö-Loddbys. Det ger ett sammanhållet gestaltningstänk. Gestaltungsprinciperna för de korsande broarna bygger på ett kantigt formspråk. En karaktäristisk detalj är den sluttande yttersidan på kantbalken på bron. Utöver detta ska bronns luftighet förstärkas genom att plattan utförs med konsoler som är tunnare än plattans mittdel. Broarnas slänter ska vara vegetationsklädda. En högre omsorg och kvalitet bör finnas med tanke på bronns centrala läge i Norrköping. Formspråket bör också harmonisera med övriga broar längs Johannisborgsförbindelsen.

Brons utformning kommer att studeras inför granskning av detaljplanen.

Allmän parkering

Ingen allmän parkering kommer att försvinna eller tillkomma.

Kollektivtrafik

Ingen ny kollektivtrafiktrafikering planeras i nuläget att ske på den nya huvudgatan över Södra stambanan och Ostlänken men förbindelsens utformning möjliggör framtida trafikering.

Huvudmannaskap

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

2.5. Kvartersmark

Detaljplanen medger kvartersmark för järnväg, vilket betecknas med T₁ på plankartan. Detta görs i syfte för Ostlänken och Södra stambanan. Inom användningsområdet medges också att en bro för allmän körtrafik får byggas över järnvägstrafiken, det betecknas med egenskapsbestämmelsen z₁.

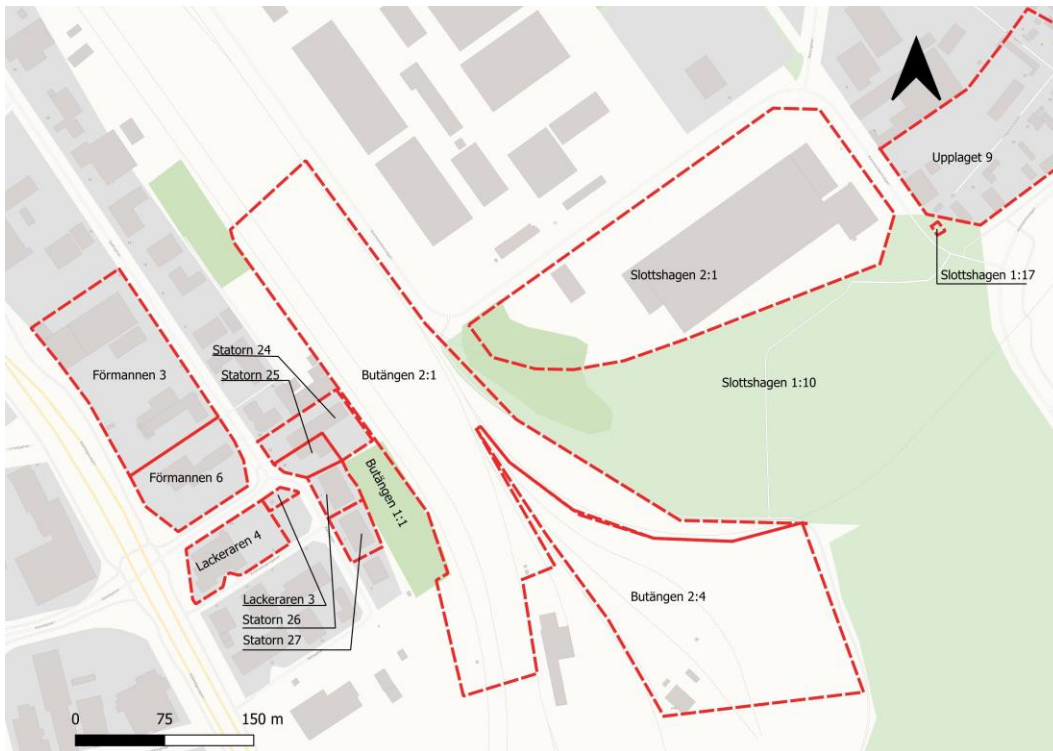
Detaljplanen medger även kvartersmark för industriändamål, vilket betecknas med J. Syftet med detta är att skapa anpassningar mellan den nya trafikförbindelsen och den befintliga markanvändningen som finns inom planområdet.

Kulturmiljö

Planförslaget påverkar inga kulturmiljövärden.

Bebyggelse

Planläggningen avser ny- och ombyggnation av gator, järnväg och omreglering av kvartersmark som påverkas av den nya vägen. Några fastigheter kommer att påverkas av den nya vägen. Påverkan på fastigheterna är av olika karaktär. Fastigheterna Förmannen 6, Statorn 26 och Lackeraren 3 samt delar av Förmannen 3, Statorn 24, Statorn 25, Statorn 27, Upplaget 9, Slottshagen 1:17 och Slottshagen 2:1 kommer att påverkas av detaljplanen, figur 10. Fastigheterna söder om Johannisborgsförbindelsen Lackeraren 4 och Lackeraren 3 kommer att påverkas av Spårgatans nya utformning. I vilken omfattning fastigheterna kommer att påverkas vid genomförandet av detaljplanen är inte fastställt utan kommer att studeras vidare i planarbetet.



Figur 10. Visar vilka fastigheter som kommer att påverkas av detaljplanen. Källa: Norrköpings kommun.

Planförslaget medger för ny bebyggelse i anslutning till den nya vägen på västra sidan, industri (J). Eftersom det inte är fastställt om befintliga byggnader inom det området kan behöva rivas under genomförandet av detaljplanen, möjliggör planförslaget både för ny bebyggelse och att del av befintlig byggnad kan vara kvar. Under den nya vägbron möjliggör planförslaget till ändamålet industri (J), men marken begränsas genom att byggnadsverk inte får uppföras. På delar av området kommer även underjordiska ledningar att anläggas vilket betecknas med u1. Befintlig byggnad kommer att behöva rivas för anläggandet av bron.

Inför granskning av detaljplanen kan ett E-område tillkomma eftersom planförslaget innebär att ett E-område försvinner.

Friytor, lek och rekreation

Inom detaljplanen tillskapas inga vistelseytor med möjlighet till lek eller rekreation inom kvartersmark.

Gator och trafik

Detaljplanen möjliggör markområde för järnvägsändamål vilket regleras med bestämmelse T- järnväg.

Parkering och angöring

Inom fastigheten Slottshagen 1:10 ligger en personalparkering som försörjer verksamheten på Slottshagen 2:1. Hela parkeringsytan kommer att försvinna

genom anläggandet av den nya vägen. Yta för en ny parkering undersöks inom fastigheten Slottshagen 2:1.

2.6. Vattenområden

Inget vattenområde berörs av planförslaget.

3. Motiv till detaljplanens regleringar

3.1. Användning av allmän plats

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
PARK	<i>Park</i> Yta för att hantera dagvatten.
NATUR	<i>Natur</i> Förhindra in- och utfart längs med den nya vägen.
GATA₁	<i>Gata – Huvudgata</i> Möjliggöra utbyggnad av ny väg för Johannisborgsförbindelsen. Huvudgatan förutsätter hög framkomlighet och stort korsningsavstånd.
(GATA₁)	<i>Gata - Huvudgata</i> Möjliggöra utbyggnad av ny väg för Johannisborgsförbindelsen över kvartersmark.
GATA₂	<i>Gata - Lokalgata</i> För att skilja den nya ringleden och mindre anslutande vägar.

3.2. Användning av kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
J	<i>Industri</i> Möjliggöra delar av befintlig kan vara kvar eller ny bebyggelse kan anläggas i anslutning till Johannisborgsförbindelsen.
J₁	<i>Industri. Gäller nedanför avgränsat område för allmän plats gata.</i> Skapa anpassningar under den nya bron.
T₁	<i>Järnväg</i> Möjliggöra för Ostlänken och Södra stambanan.

3.3. Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
dagvatten	<i>Mark ska vara tillgänglig för rening och fördröjning av dagvatten.</i> Plats för rening och fördröjning av dagvatten behövs för att jämna ut flöden i dagvattensystem. <i>Huvudgatan ska höjdsättas till minst +2,5 meter över nollplan.</i> Anpassning till framtida höjning av havsnivån är en förutsättning för vägutbyggnaden, därför vägen inte ska förläggas lägre än på en nivå +2,5 meter

3.4. Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
z₁	<i>Marken ska vara tillgänglig för järnvägstrafik och byggas över med bro för allmän körtrafik.</i> Säkra att en bro kan anläggas över järnvägen.
u₁	<i>Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar</i> Säkerställa att allmännyttiga underjordiska ledningar kan anläggas på kvartersmark.

b₁

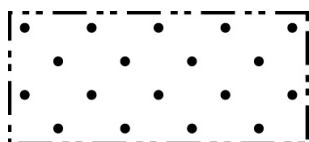
Ventilationen ska utföras med friskluftsintag placerat bort från led för transporter av farligt gods.
Minimera risker för ny bebyggelse.

b₂

Fasader och fönster inom 30 meter från led för transporter av farligt gods ska ha ett brandskyddat utförande.
Minimera risker för ny bebyggelse.

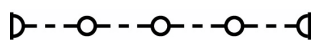
h₁

Högsta nockhöjd på byggnadsverk är 12 meter.
Höjd regleras för att begränsa höjden på byggnadsverket.



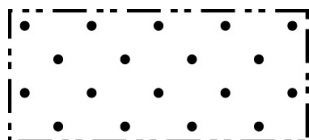
Marken får inte förses med byggnad

Säkerställa att inga byggnader byggs på området eftersom allmännyttiga underjordiska ledningar ska anläggas.



Utfartsförbud

Förhindra in- och utfartsförbud längs med huvudgatan



Marken får inte förses med byggnadsverk. Gäller nedanför och ovanför avgränsat område för allmän plats gata.

Säkerställa att inga byggnadsverk uppförs under bron.

4. Genomförandefrågor

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, vatten- och avloppsanläggningar (VA), vägar med mera, regleras, prövas och genomförs enligt respektive särskild lag.

4.1. Markägoförhållanden

Inom planområdet finns det 13 fastigheter. Se tabell 1 för fastighetens beteckning samt fastighetsägare

Tabell 1. Markägoförhållanden inom planområdet.

Ägare	Fastighet
-------	-----------

Norrköpings kommun	Slottshagen 1:10, Butängen 1:1, Förmannen 6, Statorn 24, Statorn 25, Lackeraren 3, Upplaget 9
Trafikverket	Butängen 2:1
Jernhusen	Butängen 2:4
Privat ägare	Slottshagen 2:1, Statorn 26, Statorn 27, Förmannen 3, Lackeraren 4
E:ON	Slottshagen 1:17

4.2. Mark- och utrymmesförvärv

Detaljplanens genomförande innebär flera åtgärder och påverkan på fastigheter och rättigheter inom planområdet.

Tillträde samt hur fastigheter ändras i areal kommer att klargöras till granskningsskedet.

Markfrågor samt övriga genomförandefrågor handläggs av samhällsbyggnadskontoret, exploatering.

Tabell 2. Fastigheter som berörs av inträng av järnväg, allmän plats och kvartersmark för allmänt ändamål.

Berörd fastighet	Ägare	Nyttjanderätt	Nuvarande markanvändning	Markanvändning enligt detaljplan	Konsekvens
Slottshagen 1:17	EON		Allmän plats	Allmän plats	Befintlig anläggning kommer troligtvis att behöva flyttas
Upplaget 9	Norrköpings kommun	Upplåten med arrende	Upplag och industri	Allmän plats	Ny markanvändning berör del av fastigheten
SLOTTSHAGEN 1:10	Norrköpings kommun	Upplåten med arrende	Ej planlagt	Allmän plats	Ny markanvändning berör del av fastigheten
SLOTTSHAGEN 2:1	Privat		Ej planlagt	Allmän plats	Ny markanvändning berör del av fastigheten

BUTÄNGEN 2:4	Jernhusen		Kvartersmark, Järnväg	Allmän plats samt kvartersmark, Järnväg	Ny markanvändning berör del av fastigheten
BUTÄNGEN 2:1	Trafikverket		Kvartersmark, Järnväg	Kvartersmark, Järnväg	Mark ska vara tillgänglig för järnvägstrafik och byggas över med vägbro
BUTÄNGEN 1:1	Norrköpings kommun		Allmän plats Gata samt kvartersmark, småindustri	Allmän plats, Gata	Ny markanvändning berör del av fastigheten
STATORN 24	Privat	Upplåten med tomträtt	Kvartersmark, småindustri	Allmän plats, Gata	Ny markanvändning berör del av fastigheten
STATORN 25	Privat	Upplåten med tomträtt	Kvartersmark, småindustri	Allmän plats, Gata	Ny markanvändning berör del av fastigheten
STATORN 26	Privat		Kvartersmark, småindustri	Allmän plats, Gata samt kvartersmark, Industri	Ny markanvändning berör hela fastigheten
STATORN 27	Privat		Kvartersmark, småindustri	Allmän plats, Gata	Ny markanvändning berör del av fastigheten
FÖRMANNEN 6	Norrköpings kommun	Upplåten med tomträtt	Kvartersmark, industri	Allmän plats, Gata	Ny markanvändning berör hela fastigheten
FÖRMANNEN 3	Privat		Kvartersmark, industri	Allmän plats, Gata	Ny markanvändning berör stor del av fastigheten
LACKERAREN 3	Norrköpings kommun		Kvartersmark, industri	Allmän plats, Gata	Norrköpings kommun

LACKERAREN 4	Privat		Kvartersmark, småindustri	Allmän plats, Gata	Ny markanvändning berör del av fastigheten
-----------------	--------	--	------------------------------	-----------------------	---

Rättighet samt skyldig till inlösen, huvudman för allmän plats

Norrköpings kommun har rätt att lösa in mark eller annat utrymme som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap i enlighet med 6 kapitlet 13 § PBL.

Om mark enligt detaljplanen ska användas för allmän plats är kommunen skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in marken i enlighet med 14 kapitlet PBL.

4.3. Fastighetsrättsliga frågor

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

Förändrad fastighetsindelning

Ett genomförande av detaljplanen kommer att innebära en annan fastighetsindelning. Hur fastigheterna påverkas arealmässigt kommer att redovisas vid granskningsskedet.

Tomtindelning gäller för fastigheten Förmannen 6. Tomtindelningen kommer att upphävas i och med ny planläggning.

Fastighetssamverkan

Gemensamhetsanläggning

Inga befintliga gemensamhetsanläggningar berörs av planläggningen. Planläggningen medför inget behov av inrättande av nya gemensamhetsanläggningar.

Samfällighet

Inga befintliga samfälligheter berörs av planläggningen. Planläggningen medför inget behov av inrättande av nya samfälligheter.

Rättigheter

Inom planområdet finns ett antal officialservitut, inskrivna servitut och ledningsrätter avseende ledningar för väg, järnväg, gas, biogas, fjärrvärme, el, dagvatten, vatten och avlopp.

Official- och avtalsservitut

Tabell 3: Visar befintliga official- och avtalsservitut.

Servitut	Fastighet Belastas	Förmån	Ändamål	Konsekvens
Sv 0581K-03/173.2	Butängen 2:4	Butängen 2:1	järnvägstrafik	Kan komma att behöva omlokaliseras
Sv 0581K-03/173.3	Butängen 2:4	Butängen 2:1	dagvatten	Kan komma att behöva omlokaliseras
Sv 05-IM1-65/990.1	Förmannen 3 och 5	Borg 11:6	ledning	Kan komma att behöva omlokaliseras
Sv 05-IM1-66/2950.1	Förmannen 3 och 5	Borg 11:6	ledning	Kan komma att behöva omlokaliseras
Sv 05-IM1-66/316.1	Förmannen 3	Borg 11:6	ledning	Kan komma att behöva omlokaliseras
Sv 05-IM1-85/14296.1 Ändamål	Lackeraren 4	Borg 11:6, Slottshagen 1:1 och Triangeln 14	ledning mm	Läge oklart. Kan komma att behöva omlokaliseras
Sv 05-IM1-83/2696.1	Statorn 26	Borg 11:6, Slottshagen 1:1 och Triangeln 14	ledning mm	Läge oklart. Kommer troligen att behöva omlokaliseras
Sv 05-IM1-85/3588.1	Statorn 27	Borg 11:6, Slottshagen 1:1 och Triangeln 14	ledning mm	Läge oklart. Kan komma att behöva omlokaliseras
Sv D20220048 7665:1.1	Slottshagen 1:10	Triangeln 10	fjärrvärmeledning	Kan komma att behöva omlokaliseras

Ledningsrätt

Tabell 4: Visar befintliga ledningsrätter

Aktnummer ledningsrätt	Fastighet Belastas	Förmån	Ändamål	Konsekvens
0581K-08/99.1	Statorn 24	Nodra AB	Gasledning	Kan komma att behöva omlokaliseras
0581K-08/99.1	Statorn 25	Nodra AB	Gasledning	Kan komma att behöva omlokaliseras
0581K-08/99.1	Butängen 1:1	Nodra AB	Gasledning	Kan komma att behöva omlokaliseras

0581K-41B:3229.1	Statorn 24	Norrköpings kommun	Avlopp	Kan komma att behöva omlokaliseras
0581K-41D:2224.	Statorn 25	Norrköpings kommun	Spillvatten-ledning	Kan komma att behöva omlokaliseras

Butängen 1:1 belastas av en ledningsrätt för biogasledning, akt till förmån för Norrköpings kommun.

Konsekvenser

Befintliga rättigheter beskrivs i tabell ovan.

Förslaget till detaljplan omöjliggör inte bildande av nya rättigheter och eventuella nya lägen kommer att ges stöd för i planen och klargöras till granskningsskedet.

4.4. Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

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

- Teknisk utredning
- Dagvattenutredning
- Miljöteknisk undersökning och riskbedömning
- Naturvärdesinventering
- Bullerutredning
- Utredning av vibrationer och stomljud
- Riskutredning
- Arkeologisk utredning etapp 2

I det fortsatta planarbetet ska underlaget kompletteras med följande utredningar:

- Gestaltungs PM
- Förprojektering ledningssamordning
- Förprojektering dagvattenanläggning

Utbyggnad allmän plats

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

Påverkan på omkringliggande fastigheter vid byggnadsskedet är i samrådsskedet inte klarlagt. Byggnadsskedet kommer att på ett eller annat sätt att påverka hela området Ståthöga då nya infarter ska anläggas. Byggnadsskedet kommer att få olika påverkan på fastigheter i närområdet beroende på närhet till byggnation.

Dagvattenkanalens sträckning genom planområdet planläggas i detaljplanen för GATA₁. Anläggandet av dagvattenkanalen kommer att påverka genomförbarheten av detaljplanen eftersom vägen ska passera kanalen via en bro.

Utbyggnad kvartersmark

Planen möjliggör för utbyggnad av kvartersmark för järnvägsändamål och industri.

Utbyggnad vatten och avlopp

Planområdet ingår delvis 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 i området, samt ansvarar för drift och underhåll fram till anvisad anslutningspunkt. Nodra AB är även ansvarig för dagvattendammar och andra fördröjningsmagasin inom allmän plats.

Planförslaget medför ingen utbyggnad av vatten- och avloppsledningar. Omläggning av befintliga ledningar för vatten och avlopp görs i samråd med Nodra AB.

Planekonomisk bedömning

Planekonomisk bedömning för att visa om detaljplanen är ekonomiskt genomförbar och om den leder till samhällsekonomiska vinster, exempelvis kostnad för utbyggnad av allmän platsmark, intäkter för markförsäljning, inlösen, ersättningsanspråk, gemensamhetsanläggningar, drift av allmän plats, drift av vatten och avlopp och gatukostnader. Kostnader och intäkter behöver nödvändigtvis inte skrivas ut i kronor, men ska resoneras kring hur det går ihop. Redovisningen bör göras för detaljplanen i sin helhet och för varje enskild berörd fastighetsägare.

Planförslaget bedöms inte medföra intäkter för Norrköpings kommun. Den totala kostnaden för utbyggnad av planförslaget kan preliminärt uppskattas till i storleksordningen 530 miljoner kronor.

Planavgift

Planavgift tas ut genom ett plankostnadsavtal som har tecknats mellan samhällsbyggnadskontoret, detaljplanering och samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur.

Inlösen och ersättningsanspråk

Ersättningar för marköverföringar och bildande, respektive upphävande av servitut, bestäms genom överenskommelse mellan berörda parter.

Drift allmän plats

Drift och underhåll av allmänna platser och anläggningar (spårväg, gator, torg och park med mera) inom detaljplanen bekostas med skattemedel. Samhällsbyggnadskontoret har idag skötselansvaret för de befintliga allmänna platserna.

De tillkommande lokalgatorna samt torg- och parkytor medför ökade drift- och underhållskostnader.

Drift vatten och avlopp

Planförslaget bedöms inte medföra kostnadsförändringar för drift och underhåll.

Gatukostnader

Utbyggnad enligt planförslaget finansieras av Samhällsplaneringsnämnden genom särskilt tilldelade medel.

El, energi och tele med mera

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

4.5. Organisatoriska frågor

Allmän plats

Utbyggnaden av planförslaget kan starta när detaljplanen har vunnit laga kraft och projektering är genomförd. 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.

Kvartersmark

Utbyggnad inom kvartersmark kan ske när utbyggnaden av vägar och vatten- och avloppsanläggningar i huvudsak är slutförd. Enskilt byggande kan påbörjas efter att bygglov beviljats och beslut om startbesked har tagits.

Bygglov kan ges när anslutningspunkt till det allmänna vatten- och avloppsnätet är upprättad och nödvändig fastighetsbildning är genomförd.

Avtal

Avtal kommer att tecknas mellan Norrköpings kommun och Statens Trafikverk för klargörande av byggnation passagen av Johannisborgsförbindelsen etapp 4 över Trafikverkets spåranläggningar.

Avtal kommer att tecknas mellan Norrköpings kommun och fastighetsägare för avseende bland annat inlösen av mark.

Avtal kommer att tecknas mellan Norrköpings kommun och ledningsägare gällande omlokalisering av befintliga ledningsrätter samt servitut.

Bygglov och 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.

El och fjärrvärme

E.ON Energidistribution AB är huvudman för elnätet.

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

Elektronisk kommunikation

Skanova AB är huvudman för telenätet.

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-/fibernät på uppdrag av Norrköpings kommun. Kommunen upplåter sedan utrymme i rören till ledningsägare.

Tidplan

Tider för genomförandet av allmän plats och kvartersmark kommer att läggas till granskning.

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 förskjutas upp till två år framåt i tiden, vilket medför motsvarande förskjutning av genomförandet.

4.6. Prövning enligt annan lagstiftning

Vattenverksamhet

Ingen tillståndsansökan för vattenverksamhet behövs.

Vattenskyddsområde

Detaljplanen påverkar inte vattenskyddsområdet.

Fornlämningar

Om fornlämningar påträffas i samband med exploateringen ansvarar exploitören för anmälan till länsstyrelsen enligt 2 kapitlet 10 § kulturmiljölagen.

Biotopskydd

Enligt 7 kapitlet 11 § miljöbalken (MB) får mark- eller vattenområden få områden med särskilda egenskaper som är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter utgöra ett biotopskyddsområde. Inom ett biotopskyddsområde får ingen verksamhet drivas eller åtgärd vidtas som kan skada naturmiljön. Om det finns särskilda skäl, får dispens från förbudet ges i det enskilda fallet. Länsstyrelsen prövar frågor om dispens.

Inom detaljplanen finns alléer längs Ståthögavägen som omfattas av det generella biotopskyddet. Delar av alléerna kommer att påverkas av detaljplanen.

Konsekvenser

Samhällsbyggnadskontoret i Norrköpings kommun kommer att söka om dispens från det generella biotopskyddet, för delar av de två alléer med lindar som finns utmed Ståthögavägen samt 2 hästkastanjer som är en rest från en tidigare allé mot Ståthöga herrgård (nuvarande Rudolf Steinerskolan). Det kommer att föreslås kompensationsåtgärder genom återplantering av träd längs med nya vägen.

Ansökan om dispens för att ta ner en allé kommer att lämnas in till länsstyrelsen i enlighet med 7 kapitlet 11 § MB.

5. Planeringsförutsättningar

5.1. Kommunala ställningstaganden

Beslut om planläggning

Beslut om positivt planbesked togs i samhällsplaneringsnämnden den 18 oktober 2022, § 175.

Den 18 oktober 2022, § 175 fick samhällsbyggnadskontoret i uppdrag av samhällsplaneringsnämnden att ta fram ett förslag till detaljplan för del av fastigheterna Butängen 1:1 och Butängen 2:1

Miljöbedömning

Planen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i 4 kapitlet 34 § PBL eller 6 kapitlet 11 § MB att en miljöbedömning behöver göras.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet studeras under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Utförda utredningar 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 Undersökning om betydande miljöpåverkan.

Miljökonsekvensbeskrivning

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan. Utförda utredningar visar att den nya detaljplanen inte medför risk för påtaglig skada för berörda riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet MB, eller risk för överskridande av beslutade miljökvalitetsnormer enligt 5 kapitlet MB. En miljökonsekvensbeskrivning har därför inte upprättats.

Detaljplaner

Planområdet omfattas av fem gällande stads- och detaljplaner, se tabell 1 nedan. Markanvändningen i berörda stads- och detaljplaner framgår i figur X nedan. De huvudsakliga användningarna inom planområdet är kvartersmark för industri och järnvägsmark och allmän plats för gata.

Tabell 5. Gällande detaljplaner som överlappar aktuell detaljplan.

Akt	Namn	Plantyp	Laga kraft
0581K-22A:1043	KV Rotorn, Lagbasen m.fl.	Stadsplan	1982-03-08
0581K-22A:3222	Statorn m.fl.	Detaljplan	1996-04-25
0581K-22A:2113	KV Statorn m.m.	Stadsplan	1984-04-18
0581K-22A:1017	För del av Butängen m.m.	Stadsplan	1964-02-19
0581K-22A:2115	Terminalområde inom Södra Slottshagen	Stadsplan	1987-11-03

Program

Planområdet omfattas av programområdet för södra Butängen och Johannisborg. Kommunfullmäktige godkände programmet den 20 juni 2022 § 122. Målet med utvecklingsprojektet är att skapa förutsättningar för att omvandla Butängen till en hållbar och levande innerstadsdel och hållbara transporter genom den nya centralstationen, se figur 11. Detaljplanens vägsträckning överensstämmer med

sträckningen som pekas ut i programmet för södra Butängen och Johannisborg. Detaljplanen bedöms överensstämma med programmet.



Figur 11. Bilden visar programkartan. Källa: Norrköpings kommun 2022.

Översiktsplaner

Den kommunala översiktsplanen består av tre delar: en för staden, en för landsbygden (antagna av kommunfullmäktige 2017-06-19) och en gemensam för Norrköping och Linköping (antagen av kommunfullmäktige 2010). I dessa återges kommunens övergripande tankar och planering för utvecklingen av mark- och vattenanvändningen de närmaste åren fram till 2035 med utblickar mot 2050. Översiktsplanen innefattar generella ställningstaganden kring utvecklingen i hela kommunen såväl som målsättningar för olika tematiska områden, geografiska delområden och områdestyper.

Översiktsplanen för Norrköpings stad, 2017, anger att Johannisborgsförbindelsen ska byggas och utgöra en ringled i det övergripande vägnätet. Målet med ringleden är att avlasta centrala staden med genomfartstrafik.

Detaljplanen överensstämmer med kommunens översiktsplan.

5.2. Regionala ställningstaganden

Gemensam översiktsplan

Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping (antagen av kommunfullmäktige 2010-06-08) utgör del av kommunens översiktsplan. Den anger att stadsmiljön behöver bli mer attraktivare, tryggare och säkrare. Det

förutsätter att en stor del av trafiken flyttas ut från stadskärnan. Johannisborgsförbindelsen syfte är att avlasta centrum från trafik och genom att minska genomfartstrafiken på Östra Promenaden, Hamnbron och Packhusgatan är det möjligt att skapa en attraktivare stad med mindre buller, bättre luft och förutsättningar för gång- och cyklisterna.

5.3. Mellankommunala frågor

Detaljplanen påverkar inga mellankommunala frågor.

5.4. Riksintressen

Riksintressen gäller geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Bestämmelserna syftar till att främja en från ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt god hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. I miljöbalken (MB) anges det vilka allmänna intressen som kan motivera ett område av riksintresse.

Riksintressena ska alltid tillgodoses i detaljplanen. Vid prövningar har riksintresset ansetts vara tillgodosett om riksintresset inte påtagligt skadas. Det är endast när två oförenliga riksintressen står mot varandra som påtaglig skada kan tillåtas.

Kulturmiljövård

Riksintresset för kulturmiljövård regleras i 3 kapitlet 6 § miljöbalken och utpekats av Riksantikvarieämbetet. Kulturmiljöer skyddas även genom olika lagtexter. Kulturminneslagen och miljöbalken till exempel ger ett generellt skydd för områdena som är utpekade som riksintressen av Riksantikvarieämbetet. På den östra sidan av järnvägen söder om Johannisborgsförbindelsen ligger byggnadsminnet, Johannisborgs slottruin.

Konsekvenser

Planområdet ligger utanför området för byggnadsminnet. I det fortsatta planarbetet med gestaltning av bron är målsättningen att inte påverka byggnadsminnet negativt utan att hänsyn ska tas.

Trafikkommunikation

Stambanan inklusive Ostlänken är det riksintresse för kommunikationer som berörs av planförslaget. Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Den förbinder Stockholm med Malmö och kontinenten. Den ingår i det Strategiska godsnätet och i TEN (Trans European Network)-nätet. Banan trafikeras av både gods- och persontrafik.

Konsekvenser

Planförslaget möjliggör att Ostlänken och Södra stambanan kan byggas ut.

Totalförsvaret

Planområdet omfattas av riksintresse för totalförsvaret, Malmens flygplats MSA-område1. Inom MSA-området får inte höga objekt uppföras. Objekt och byggnader högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse ska undvikas likväl ska bebyggelse högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse undvikas då de kan utgöra flygsäkerhetsrisk och begränsa verksamheten vid MSA-ytan kring Malmens flygflottilj. Detaljplaner som medger byggnader och objekt med en totalhöjd på 45 meter ska remitteras till Försvarmakten.

Konsekvenser

Detaljplanen möjliggör inga byggnader eller föremål som överskrider gällande hinderfrihetzon. Vägbron som kommer att uppföras kommer ha en höjd på cirka 17 meter. Detaljplanen medför inga konsekvenser för totalförsvaret.

5.5. Hushållningsbestämmelser enligt 3 kapitlet miljöbalken

Jordbruksmark

Konsekvenser

Detaljplanen omfattas inte av jordbruksmark.

Skogsbruk

Konsekvenser

Detaljplanen omfattas inte av skogsbruk.

Oexploaterade områden

Konsekvenser

Detaljplanen omfattas inte av oexploaterade områden.

Ekologiskt känsliga områden

Konsekvenser

Detaljplanen medför inga konsekvenser för ekologisk särskilt känsliga områden.

5.6. Miljökvalitetsnormer

Luft

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) återfinns de svenska miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Miljökvalitetsnormerna (MKN) är gränsvärdesnormer och anger de gränsvärden som inte får överskridas, för att varken människors hälsa eller djur, växter och kulturvärden ska skadas.

I Norrköpings kommun görs mätningar av luftkvaliteten (PM10) med mätstationer vid Kungsgatan och Trädgårdsgatan. Övriga föroreningar kontrolleras via objektiv skattning. Mätningarna och den objektiva skattningen visar att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft inte överskrids i Norrköpings kommun.

Konsekvenser

Planförslaget har som målsättning att avlasta trafiken genom centrala Norrköping. Genom att minska trafikmängden längs med Hamnbron och Östra Promenaden, där många människor rör sig, minskar mängden luftföroreningar och den negativa effekt luftföroreningar har på människors hälsa. Detaljplanen ingår i en relativ öppen bebyggelse med låga byggnadshöjder, vilket minskar risken för koncentration av luftföroreningar och negativ påverkan på luftkvaliteten. I detaljplanen för Sylten 4:1, Johannisborgsförbindelsen etapp 2, gjordes beräkningar på luftkvaliteten på den värsta punkten sett till trafikmängd och gaturumsutformning. Resultatet visade att gaturummet anses som öppet nog eftersom gränsvärdena för miljökvalitetsnormer innehålls. Den sämsta punkten för följande detaljplan kommer att bli på den västra sidan vid den nya fyrvägs korsningen, den punkten går att likställa med punkten i etapp 2. Därför är bedömningen att värdena för MKN inte kommer att överskridas.

Vatten

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten regleras enligt 5 kapitlet MB och omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. Syftet med normerna är att skydda och förbättra Sveriges vattenkvalitet.

Recipienten för dagvattnet är Loddbyviken (SE583721-161110).

Lobbyviken har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Till år 2039 ska miljökvalitetsnormen för vattnet uppnå god ekologisk status och god kemisk status, med undantag för kvicksilver och bromerade difenyleter.

Konsekvenser

Detaljplanen bedöms inte negativt påverka möjligheten för recipienten Loddbyviken (SE583721-161110) att uppnå MKN för vatten. Planförslaget säkerställer en tillräcklig yta för att kunna hantera dagvatten genom främst ytliga uppsamlingssystem som diken och dagvattendammar. I dagvattendammar renas

dagvattnet innan vidare avledning mot dagvattenkanalen och sen anslutning till recipient.

Föroreningsbelastning i dagvattnet från området är relativt låg då det är ett mindre planområde. Med hjälp av dammar med en permanent vattennivå som kompletterande reningssteg till vägdiiken förväntas samtliga ämnen reduceras till under dagens nivåer. Arbete med att optimera dammens storlek med hänsyn till acceptabel föroreningsbelastning på recipienten med hänsyn till avrinningsområdets storlek samt vattenomsättning i recipienten kommer att göras inför granskningskede. Sammantaget bedöms planförslaget vara på god väg att inte påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna i Loddbyviken.

Buller

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller är kommuner med över 100 000 invånare skyldiga att kartlägga bullersituationen samt upprätta åtgärdsprogram för att begränsa omgivningsbullrets skadliga effekter på människors hälsa. För Norrköpings kommun finns en bullerkartläggning från 2022. I kartläggningen har buller från väg- och spårtrafik kartlagts. Buller från industrier, flyg och vindkraftverk beaktats. Norrköpings kommuns åtgärdsprogram mot omgivningsbuller 2024 – 2029 antagen i kommunfullmäktige 2024-06-17, §105 beskriver nuläget, uppföljning av tidigare period, åtgärdsprogram och strategier samt redovisning av nationella riktvärden för buller som har tagits fram.

Konsekvenser

Planförslaget medför ökade trafikmängder i området och därmed ökade trafikbuller nivåer. En trafikbullerutredning (WSP, 2024) har tagits fram i samband med planarbetet. Genomförande av Johannisborgsförbindelsen görs med avsikt att minska biltrafiken inom stadens centrala delar. På den västra sidan av järnvägen kan en bullerskärm på den södra sidan av den sträckan som utgör etapp 4 bli aktuellt på längre sikt när Butängens industribebyggelsen ersätts med stadskvarter som innehåller bostäder.

Se även avsnitt 5.10 *Hälsa och Säkerhet – Omgivningsbuller*.

5.7. Miljö

Strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd.

Dagvatten

Dagvatten är vatten i form av regn, nederbörd, framträngande grundvatten och spolvatten som tillfälligt rinner eller lägger sig på markytan inom områden med samlad bebyggelse. Dagvatten ska hanteras enligt kommunens riktlinje för hållbar dagvattenhantering (2019). Hållbar dagvattenhantering innebär att såväl

miljömässiga, ekonomiska som sociala behov ska tillgodoses och även bidra till att uppfylla miljökvalitetsnormerna för vatten.

Fastighetsägaren är ansvarig för hantering av dagvatten inom den egna fastigheten.

Planområdet ligger idag inom bebyggd kvartersmark i västra delen av planområde samt befintliga grönytor inom östra delen av området. Befintliga gator ansluter både mot västra samt östra delen av planområdet. I västra delen av planområdet längs med Ståthögavägen finns det befintliga dagvattenledningar. Dessa kommer att byggas och flyttas i samband med utveckling av centrumområde Butängen. I resterande delen av planområdet finns det ingen utbyggd dagvattenhantering idag förutom längs med det befintliga järnvägsspåret samt befintliga gator.

Topografiskt är området låglänt och marknivåerna stiger från öst (+1,8 meter över havet.) till väst (ca +5,2 meter över havet.). Planområdet avleder vatten i stora delar mot Loddbyviken (SE583721- 161 110).

Dagvattenledningar finns inom och i anslutning till planområdet. Hårdgjorda ytor inom och i anslutning till planområdet avvattnas idag via dagvattenledningar och diken.

Dagvattenledningar finns inom och i anslutning till planområdet. Hårdgjorda ytor inom och i anslutning till planområdet avvattnas idag via dagvattenledningar och diken.

För de mindre regnen, upp till 10 millimeter, ska enligt kommunens riktlinje för hållbar dagvattenhantering dessa tas om hand nära källan för att minska avrinningen, rena dagvattnet och säkra grundvattenbildningen i området olika lösningar för hur dessa kan hanteras inom den planerade bebyggelsen.

Avledningen av dagvatten från hårdgjorda ytor som hustak, uppfarter, parkeringar ska i första hand minimeras genom att öka möjligheterna för infiltration, avdunstning och transpiration. I andra hand ska flödet fördröjas och renas innan det släpps vidare till en allmän dagvattenanläggning.

För de stora regnen ska dagvattenanläggningarna enligt kommunens riktlinje för hållbar dagvattenhantering utformas så att bebyggelsen kan ha full samhällsfunktion vid dessa regn. Dagvattensystemen ska utformas så att en så stor del som möjligt infiltreras och så att flödestopparna minimeras samt föroreningarna avskiljs och bryts ned under vattnets väg till recipienten. Dagvattenhanteringen ska berika gestaltningen av stadsmiljön och bör ha ytterligare funktioner utöver avledning och rening samtidigt som anläggningar på allmän plats ska vara säkra.

Konsekvenser

Med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön behövs dagvattenhantering i ett större sammanhang. Delar av området bedöms därmed omfattas av verksamhetsområde för dagvatten fastighet.

Utredning av hur stora regn ska hanteras inom detaljplanen kommer att ske i det fortsatta planarbetet.

Förorenad mark

Undersökningsområdet omfattar en yta på cirka 5,5–6 hektar. Området är mycket sparsamt undersökt sedan tidigare, inga undersökningar eller utredningar har påträffats förutom Trafikverkets undersökningar för Ostlänken (där en av undersökningspunkterna finns inom aktuellt undersökningsområde).

Den historiska inventeringen har visat att marken vid undersökningsområdet varit ianspråktagen under lång tid. Den urbana miljön men framför allt industriverksamheten som bedrivits kan ha gett upphov till föroreningar. Enligt EBH-stödet finns ett flertal fastigheter där det kan ha bedrivits verksamhet som medfört föroreningar i mark och grundvatten i eller i anslutning till aktuellt undersökningsområde, bland annat kemtvätt, verkstadsindustrier och drivmedels/bilvårdsanläggningar.

Fältundersökning omfattat provtagning av jord med borrbandvagn och skruvprovtagare i totalt 18 punkter. I fem av punkterna installerades även grundvattenrör. Provpunkternas placering i området framgår av figur 12.

Skruvborrning och jordprovtagning genomfördes minst 0,5 meter ner i naturliga jordlager, undantaget punkter med grundvattenrör där provtagningen skedde hela vägen ner till spetsnivån för röret. Prover har generellt uttagits för varje 0,5 meter i fyllningen med anpassning till jordlagerföljden. Vid provtagning i naturlig jord (där grundvattenrör installerades) har prover uttagits för varje meter jordlager.



Figur 12. Placering av provpunkter i området a) väster (Butängen, punkt 24SM01-12) och b) öster (Slottshagen, punkt 24SM14-20) om järnvägen.

Provtagning av grundvatten utfördes vid två tillfällen, 13 respektive 27 mars, vilket var minst en vecka efter att respektive grundvattenrör installerades. Innan provtagningen påbörjades genomfördes en lodning av grundvattennivån i samtliga installerade grundvattenrör.

Vid riskbedömningen har jämförelsevärden i jord huvudsak Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning, (Naturvårdsverkets rapport 5976) använts.

En jämförelse har även gjorts med Naturvårdsverkets gräns för mindre än ringa risk (MRR) (Naturvårdsverket, 2010). Syftet med detta är att ge vägledning vid eventuell återanvändning av jordmassor. Halter jämfördes också med Avfall Sveriges rekommenderade haltgränser för farligt avfall (FA) (Avfall Sverige,

2019). Syftet är att bedöma ifall massor ska bedömas som samt efterbehandlas som farligt avfall.

Vid bedömning av grundvatten har Sveriges geologiska undersöknings (SGU) bedömningsgrunder använts för metaller. Dessa är miljökvalitetsnormer (MKN), tröskelvärde och vända-trend-värde. Dessa beskrivs i SGU:s föreskrifter om kartläggning, riskbedömning och klassificering av status för grundvatten (SGU-FS 2023:1). För metaller används i förekommande fall även Klass 1-5, vilka beskrivs i SGU:s bedömningsgrunder för grundvatten (SGU, 2013).

För petroleumprodukter används SPBI:s riktvärden för ångor i byggnad, dricksvatten samt miljörisk ytvatten (SPBI (Svenska petroleum och biodrivmedelsinstitutet, numera Drivkraft Sverige), uppdaterad 2014-11-18).

För PFAS-ämnen används Statens geotekniska institut:s preliminära riktvärden (SGI, 2015). Riktvärdet är framtaget för PFOS men kan enligt SGIs rekommendation även användas för summa PFAS7. I brist på lämpliga riktvärdet har PFOS används vid utvärderingen av summa PFAS11.

Det finns inga riktvärden för cyanider i grundvatten. Om cyanider påträffades i grundvattnet relaterades dessa halter till motsvarande halter i jord.

Analysresultatet för jord i det västra (Butängen) respektive östra (Slottshagen) området påvisar halter överskridande KM och MKM. Resultatet för västra området visade att det i åtta av 28 prov förekom ämnen i halter över riktvärdet för KM.

För det östra området visade resultatet att det i åtta av 13 prov påträffades halter över riktvärdet för KM. Ingen av halterna i proven överskred riktvärdet för MKM. En översiktlig sammanställning av vilka föroreningar som påträffats i halter över KM, och MKM i respektive punkt redovisas i Tabell 6.

Tabell 6. Översikt över föroreningar i jord som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för KM och MKM. Endast prov med något ämne i halt över KM har tagits med.

Område	Provpunkt	Jordart	Föroreningar i halt över KM	Föroreningar i halt över MKM
Butängen	24SM04	Fyllning	As, Hg, Pb	
V om spåret	24SM06	Fyllning	As, Co, Ni, V	Ba, Cr
	24SM07	Lera	Ni, PAH H	
	24SM08	Fyllning	Cr, Ni	
	24SM09	Lera	As, Ba, Co, Ni	
	24SM10	Lera	Ba, Co	
	24SM12	Fyllning	Hg, Pb, PAH H	
Slottshagen	24SM14	Lera	Co	
Ö om spåret	24SM15	Fyllning, lera	Ba, Co, Ni	
	24SM16	Fyllning, lera	As, Ba, Co, Hg, Pb	
	24SM17	Fyllning	Alifater >C16-C35	
	24SM18	Fyllning	As	

Analysresultatet för grundvatten för de ämnen vars halt i ett eller flera prov överskred något av jämförvärdena visas i Tabell 7. Vid jämförelser mot SGU:s bedömningsgrunder för grundvatten (SGU 2013:01) visas endast de ämnen som i något av proverna förekommer i halt motsvarande Klass 3 (måttlig halt) eller högre.

PFAS-ämnen har påträffats i 4 av de 5 analyserade proverna, men i förhållandevis låga halter. Högst halt av summa 11 PFAS-ämnen (90,4 ng/l) har noterats i punkt 24SM07, på fastigheten Förmannen där Qstar bedriver verksamhet.

Tabell 7. Analysresultat för grundvattenproverna för de prov där halten av något av ämnena överskred något av jämförvärdena. Enhet µg/l. Prefixet "24" är borttaget i provbeteckningarna i platsbesparande syfte.

		SGU 2013:01			SGU 2023:01	SM02	SM07	SM15	SM18	SM11
	SGI 2015	Klass 3	Klass 4	Klass 5	TV					
Cd		0,5–1	1–5	≥5	0,5	0,0931	0,322	0,234	0,7	<0,05
Ni		5–10	10–50	≥50	20	11,2	14,2	11,3	44,5	1,86
Zn		10-100	100-1 000	≥1000	500	7,62	8,59	7,66	107	<2
Alifater >C5-C35 (beräknad SMÖ)					100	120	189	57	47	40
PFOS	0,045					0,0034 8	0,0017 7	0,0019	0,000816	<0,0003
PFAS 11	0,045*					0,0178	0,0904	0,0038 4	0,0192	0,0422

Riskbedömning

Undersökningsområdet öster om stambanan utgörs idag av ett industriområde med blandad verksamhet, och öster om banan av ett grönområde med angränsande industri/lager i norr. I industriområdet är marken huvudsakligen bebyggd eller hårdgjord, vilket minskar risken för att exponeras mot eventuell förorening. Samtliga fastigheter med bebyggelse i området är anslutna till kommunalt VA-ledningssystem. Tillgängligheten är förhållandevis god på fastigheter som har industriverksamhet, åtminstone under delar av dygnet, och denna tillgänglighet kommer bli mer begränsad efter att vägar och tillhörande cirkulationsplatser anlagts. Området är att betrakta som mindre känslig markanvändning varför föroreningssituationen främst har utvärderats mot, och jämförts med, riktvärden baserat på ett MKM-scenario i riktvärdesmodellen.

Föroreningssituationen inom undersökningsområdet är heterogen, där förorening främst påträffats i ytlig fyllningsjord och mycket lokalt. Halterna i underliggande naturliga jordlager är generellt betydligt lägre.

Styrande föreningar bedöms vara barium och krom där halter över riktvärdet för MKM uppmätts, varför riskbedömningen utgår från dessa ämnen. Övriga ämnen med representativa halter under riktvärdet bedöms inte innebära risker vid nuvarande eller planerad markanvändning.

De representativa halterna för både barium och krom är väl under MKM. Utifrån de halter som uppmätts i föreliggande undersökning bedöms det inte föreligga risk för människors hälsa eller miljön, och därmed inte heller ett åtgärdsbehov.

Det förekommer dock massor som klassificeras som IFA-massor, det vill säga icke farligt avfall med halter över riktvärdet för MKM. Dessa massor återfinns främst i anslutning till punkt 24SM06 på fastigheten Förmannen 3. Eftersom det inte skett en avgränsning går det i dagsläget inte att säga hur stort området som innehåller högre halter är, eller hur stor volym det handlar om. Inför schaktarbeten i området kan en kompletterande provtagning utföras kring punkten för att om möjligt avgränsa området.

Generellt bedöms asfalten i området vara "tjärfri" med liten lukt och generellt låga halter PAH. Asfalt med tydlig lukt och högre halt PAH har dock påträffats i området kring punkt 24SM09 på fastigheten Förmannen 6. Denna tjärasfalt skall hanteras och mottas som farligt avfall. Eftersom asfaltsprov endast uttagits vid misstanke om tjärasfalt, kan det inte uteslutas att denna typ av asfalt även kan finnas inom andra delar av området, varför man vid rivning av asfalt bör vara observant på eventuell tjärlukt.

Delar av området behöver åtgärdas i samband med ombyggnation. Lämpligt åtgärdsalternativ är schaktsanering då marken ändå kan komma att behöva schaktas ut i samband med exploatering.

Konsekvenser

Innan markarbeten utförs inom planområdet ska en anmälan om avhjälpandeåtgärd lämnas in till miljö och hälsa inom samhällsbyggnadskontoret i enlighet med § 28 i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Anmälan ska säkerställa att sanering sker så att marken kan nyttjas för planerat ändamål samt att schaktmassor hanteras i enlighet med lagstiftningens krav.

5.8. Geotekniska förhållanden

Planområdet är relativt plant med marknivåer som varierar mellan +2 meter till +6 meter (RH2000), där områdets öster om stambanan är något lägre och området väster om stambanan är något högre. Enligt jordartskarta från Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) består jordlagren av postglacial finlera (gult) men på den västra sidan av stambanan förekommer även sandig morän (ljusblått) och ytligt berg/berg i dagen (rött), se figur 13.



Figur 13. Agenda över jordarter från Sveriges Geologiska Undersökning (SGU). Planområdet markerat i rött. Källa: Norrköpings kommun 2024.

Jorrdjupen varierar från 2–9 meter i området väster om stambanan, kring 10 meter vid passage av stambanan och sedan stiger jorrdjupen till upp emot 25 meter i anslutning till Johannisborgförbindelsens etapp 2 i öster.

Det finns ett antal befintliga geotekniska undersökningar inom planområdet sedan tidigare, bland annat för Ostlänkens nya dragning, för befintlig bebyggelse väster om stambanan samt även ett antal mellan stambanan och Johannisborgförbindelsen etapp 2.

Det pågår geotekniska undersökningar inom området som visar att på den västra sidan av stambanan består jordlagren överst av som mest 1 meter fyllning eller torrskorpelera. Under ytlagret följer lös till medelfast lera på friktionsmaterial på berg (WSP, 2024).

Vid stambanan och österut, består jordlagren överst av torrskorpelera och därunder av lera, gyttjig lera och sulfidhaltig siltig lera. Mot djupet övergår leran till mer ren lera och siltig lera. Under leran finns ett friktionslager, troligtvis morän. Där befintliga anläggningar finns består det övre jordlagret av fyllning med varierande sammansättning och mäktighet.

Äldre grundvattenobservationer visar på en trycknivå på cirka 1 meter under markytan, men långtidsrör i kommunens grundvattennät, placerat i gränsen mellan Johannisborgförbindelsen etapp 3 och 4 visar att grundvattennivåerna i underliggande friktionslager legat på mellan 0,2–0,5 meter under markytan. Långtidsrören som sitter nära planområdet har visat sig korrelerar med havsnivån i Motala ström. Höga grundvattennivåer kan ge risk för bottenuppträckning vid schakt under nuvarande mark.

Leran är mycket sättningsbenägen och sättningar pågår ännu av last från befintlig fyllning i framför allt östra delen 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.

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.

Inför bygglovsprövning och beslut om startbesked kommer detaljerad geoteknisk undersökning att krävas som redovisar förutsättningar för schaktning, grundläggning med mera.

Objektanpassade kontrollprogram och riskanalyser vid byggnation ska med avseende på omgivningspåverkan till exempel grundvatten, stabilitet och vibrationer, utföras för alla markarbeten till exempel schakt, grundförstärkning (inblandningspelare, pålning, spontning) och markbelastning (upplag och tillfällig trafik under byggtiden). Riskanalyser 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.

Radon

SGU:s gammastrålningskarta visar på höga halter av uran, torium och kalium. Eventuell ny bebyggelse ska utföras radonsäkert.

Masshantering

De massor som kommer schaktas bort inom detaljplanen kommer i huvudsak bestå av fyllningsmassor och lermassor, delvis innehållandes gyttja. Eventuella fyllningsmassor kan återanvändas för uppbyggnad av väg till terrassnivå. Det finns endast mindre behov av ler- och gyttjemassor inom planområdet. De massor som kommer behövas inom planområdet är framför allt grus- och krossmaterial för uppbyggnad av vägbank.

5.9. Hydrologiska förhållanden

Planområdet ligger inom ett avrinningsområde vars recipient är Loddbyviken (SE583721-161110) samt Motala Ström N Grenen (SE649724-570112). Motala ström Norra Grenen har en måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Enligt miljökvalitetsnormen (MKN) för vatten

ska god ekologisk och kemisk status, med undantag för kvicksilver och bromerad difenyleter, uppnås till 2027.

Lobbyviken har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Till år 2039 ska miljö kvalitetsnormen för vattnet uppnå god ekologisk status och god kemisk status, med undantag för kvicksilver och bromerade difenyleter.

Inga grundvattenförekomster berörs av planområdet.

Vattenskyddsområde

Detaljplanen ligger inte inom ett vattenskyddsområde.

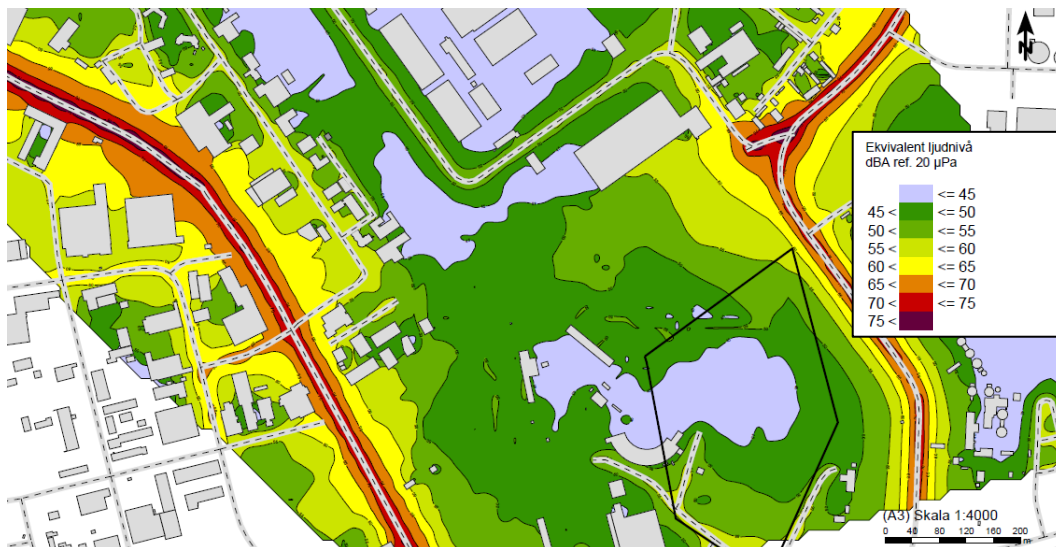
5.10. Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

För bostadsbebyggelse gäller Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, med ändring SFS 2017:359. Riktvärdena i förordningen ska tillämpas retroaktivt i detaljplaneärenden, i ärenden om bygglov och i ärenden om förhandsbesked påbörjade från och med 2 januari 2015. Bullernivåer vid bostadsbyggnads fasad bör inte överstiga 60 dBA ekvivalent nivå. För en bostad om högst 35 kvadratmeter bör den ekvivalenta ljudnivån vid fasaden inte överskrida 65 dBA. Vid uteplats som anordnas i anslutning till bostaden bör trafikbuller inte överstiga 50 dBA ekvivalent nivå samt 70 dBA maximal ljudnivå. Det finns idag inga bostäder inom eller i anslutning till planområdet.

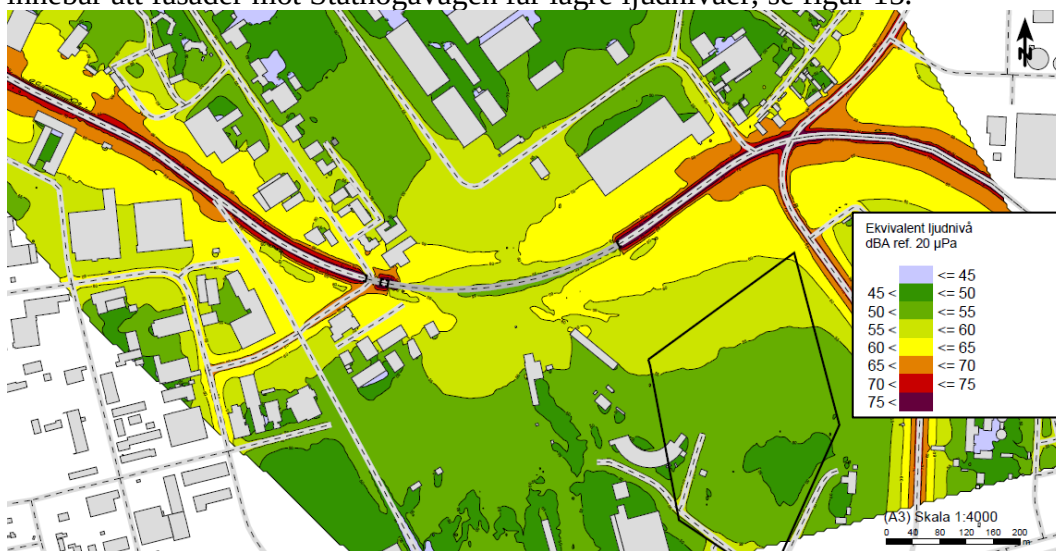
Konsekvenser

Planen kommer att medföra ökade trafikmängder i området och därmed ökade trafikbullernivåer. En utredning av buller och vibrationer (WSP, 2024) har genomförts under planarbetet där olika scenarier har undersökt. Utredningen är framtagen tillsammans med samhällsbyggnadsprojektet för södra Butängen och nya resecentrum.



Figur 14: Kartan visar ekvivalent ljudnivå från befintlig vägtrafik. Källa: Trafikbullerutredningen WSP, 2024.

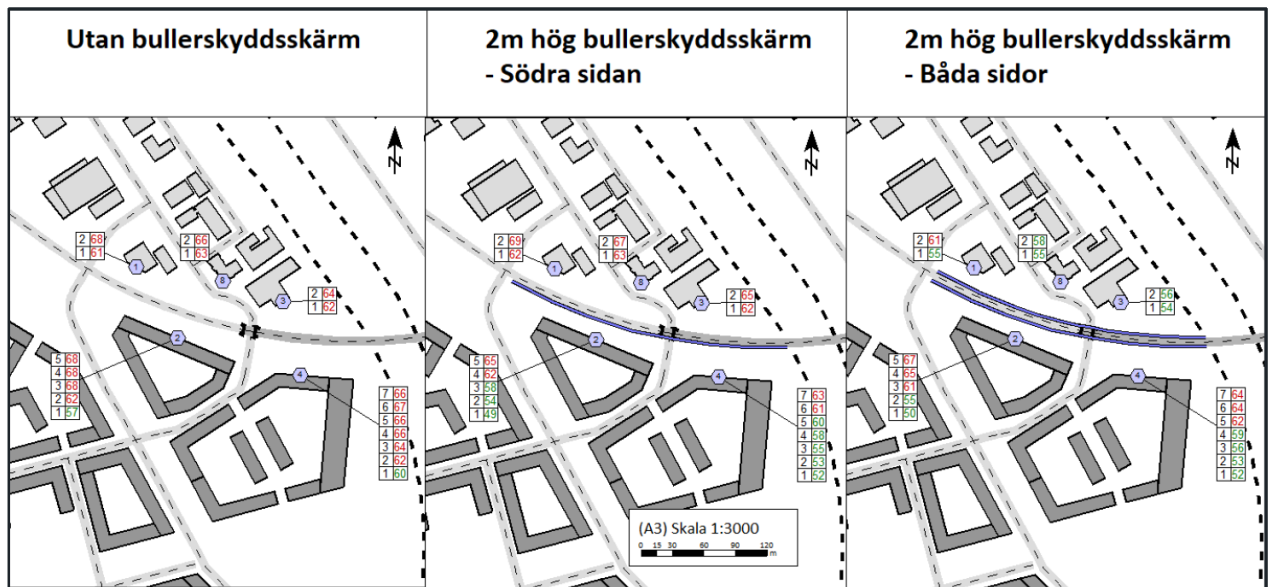
Byggnaderna som ligger nordöst utsätts idag för ekvivalenta ljudnivåer runt 49–65 dBA. Den främsta bullerkällan är Ståthögavägen. När Johannisborgsförbindelsen är utbyggd beräknas byggnaderna få ljudnivåer mellan 60–68 dBA och i detta scenario är då delar av Ståthögavägen avstängd och har således ingen trafik vilket innebär att fasader mot Ståthögavägen får lägre ljudnivåer, se figur 15.



Figur 15: Kartan visar ekvivalent ljudnivå från vägtrafik när Johannisborgsförbindelsen är utbyggd. Källa: Trafikbullerutredningen WSP, 2024.

I anslutning till planområdet finns det idag inga befintliga bostäder utan det finns verksamheter och industrier och detaljplanen möjliggör inte för nya bostäder. I framtiden trafikbullerutredningen har de räknat på ett framtidsscenario som innebär ett nytt kvartersområde söder om Johannisborgsförbindelsen på västra sidan av järnvägen, se figur 15. Detaljplanen omfattas inte av området, däremot har utredningen visat att bullerskyddsåtgärder, i form av en bullerskyddsskärm vid brosträckan, inom vägområdet kommer att bli aktuellt för den kommande bebyggelsen i framtiden enligt figur 16. Därför har detaljplanen

tagit höjd för att eventuella bullerskyddsåtgärder längs med vägsträckan kan bli aktuellt.

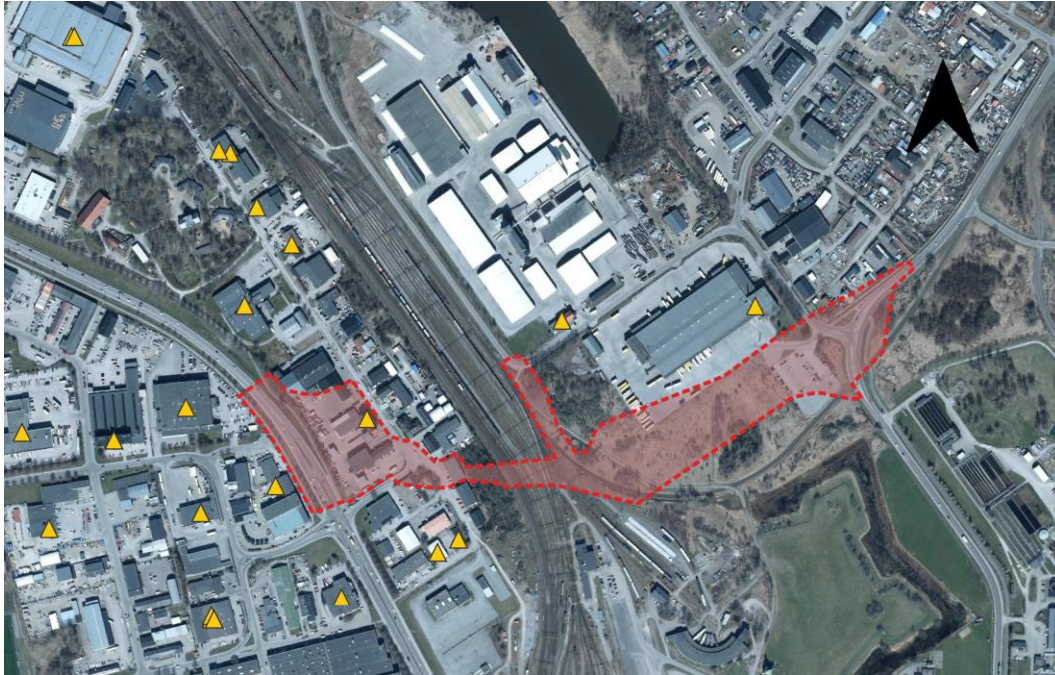


Figur 16: Illustrerar påverkan av en bullerskyddsskärm på den sydvästra sidan av brosträckan för bebyggelse norr om skärmen. Den illustrerar också påverkan av dubbla skärmar. Skärmhöjden är 2 meter. Källa: Trafikbullerutredning WSP, 2024.

Risk för olyckor

Skyddsrum

I inom planområdet finns det ett skyddsrum, se figur 17 och i närområdet till planområdet finns det flertalet skyddsrum. Ett skyddsrum är en del av en byggnad eller fristående byggnad som är konstruerade för att kunna skydda mot olika stridsmedel. Det har förstärkta väggar och dörrar som kan stå emot tryckvågor från bomber, brand och bråte från rasande hus samt speciell ventilation och luftsluss för att verkan från giftiga gaser minimeras. Ägaren av en fastighet äger och underhåller också skyddsrummet. Skyddsrum får inte tas ur drift, avvecklas eller rivas utan beslut av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).



Figur 17: Kartan visar befintliga skyddsrum inom och i närheten av planområdet. Skyddsrummen syns som gula trianglar och planområdet är markerat i rött. Källa: Norrköpings kommun.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen innebär att eventuellt att ett skyddsrum behöver rivas för att ge plats åt ny väg. Avveckling av skyddsrum sker efter godkännande av MSB. Under det fortsatta planarbetet kommer behovet av skyddsrum inom planområdet och hur ersättningen av skyddsrum ska ske att utredas.

Skyddsanordningar och skyddszoner

Johannisborgsförbindelsen

Europavägarna E4 och E22 samt riksvägar kring Norrköping är rekommenderade vägar för farligt gods. För dessa vägar är Trafikverket väghållare. På kommunala vägar i Norrköping är det enligt lokal trafikföreskrift (05TFS 2017:34) förbjudet att transportera farligt gods med undantag för väg 209, Söderleden, Sjötullsgatan, Västra Bravikenvägen, Hanholmsvägen och Kommendantvägen. Frånsett Södra Promenaden, Östra Promenaden och Kungsgatan 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 förbudsområdet.

Transporter av farligt gods ska undvikas genom staden och Johannisborgsförbindelsen är en del av arbetet med att minska farligt gods i de centrala delarna.

Södra stambanan

Detaljplanen möjliggör också att ny järnväg kan byggas ut där transporter av både avseende människor och gods kommer att ske. De riskkällor förknippade med järnvägsanläggningen som kan komma att påverka omgivningen negativt är:

- Mekanisk påverkan genom påkörning i samband med urspårning.
- Olycka vid transport av farligt gods på järnväg.

Enligt Trafikverkets riktlinjer för skyddsavstånd intill järnväg framgår att:

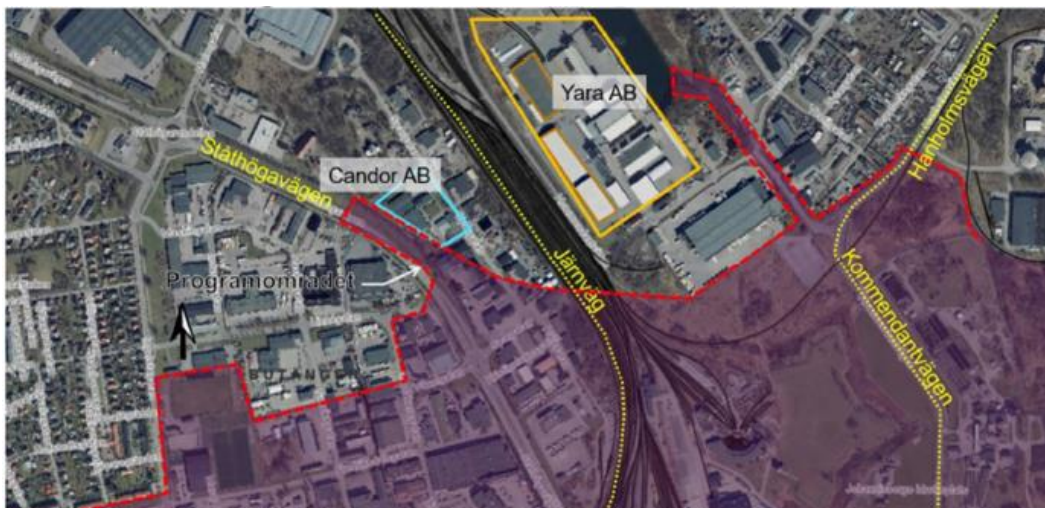
- Inom 30 meter från närmsta spårmitt bör ny bebyggelse inte tillåtas. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmitt.
- Där hastigheten på järnväg är mer än 100 kilometer per timme (km/h) och hastigheten på närliggande väg är 60 km/h eller lägre bör ett säkerhetsavstånd på min 10 meter från spårmitt finnas.

Svesoverksamhet

I anslutning till planområdet finns två verksamheter som är Sevesoklassade; Yara AB och Candor AB.

Yaras verksamhet är belägen cirka 200 meter från aktuellt planområde. Verksamheten omfattar i huvudsak säckning och lagring av växtnärsprodukter. Hanteringen av ammoniumnitrat inom Yaras terminal ger upphov till en individrisk som i sydlig riktning ligger inom oacceptabla nivåer upp till 40 meter och inom ALARP upp till 320 meter. Individrisken utgår från det sydligaste täktlagret med ammoniumnitrat inom nuvarande verksamhetsområde.

Candors verksamhet är lokaliserad mellan Ståthögavägen och Spårgatan, som närmast cirka 75 meter från planområdet. Företagets verksamhet består i huvudsak av import och försäljning av kemikalier samt beredning av egentillverkade kemikalier.



Figur 18. Yara AB:s och Candor AB:s lokalisering i förhållande till programområdet

*för Södra Butängen och Johannisborg som omfattar Johannisborgsförbindelsen etapp 4.
Källa: WSP Riskutredning, 2024.*

Konsekvenser

I samband med planarbetet har en riskbedömning kopplat till transporter av farligt gods och farliga verksamheter (WSP, 2024) tagits fram. Ut med Johannisborgsförbindelsen rekommenderas ett skyddsavstånd på 30 meter. Inom avståndet kan viss mindre känslig verksamhet finnas, som parkering, infrastruktur eller annan markanvändning som inte medför stadigvarande vistelse. Planförslaget möjliggör för ny bebyggelse och ska ny bebyggelse uppföras inom 30 meter från Johannisborgsförbindelsen kommer byggnadstekniska åtgärder att behöva vidtas. 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 möjlighet att styra utformningen.

Den planerande vägbron över järnvägen ska utrustas med avåkningsräcken som är dimensionerade för att kvarhålla personbilar och tunga fordon. Detta för att minimera risken för att fordon från vägbron ska kunna falla ner på järnvägsanläggningen.

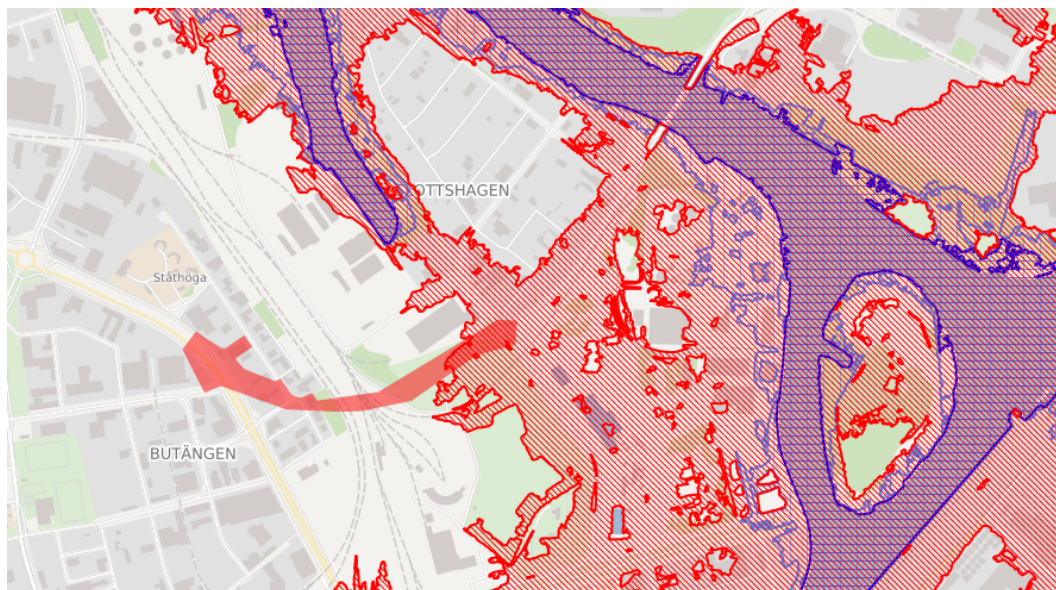
Inga riskreducerande åtgärder har vidtagits för Sevesoverksamheterna Candor AB eller Yara AB då bedömningen är att resenärer i fordon på Johannisborgsförbindelsen förväntas påverkan bli mycket liten, eftersom fordonet ger ett naturligt skydd mot gaserna.

Risk för översvämning

Förändringar inom planområdet ska inte ge upphov till försämring i miljön hos recipient eller orsaka ökad risk för översvämningsproblematik på närliggande fastigheter. I dagsläget finns ingen översvämningsrisk från vattendrag eller sjöar för det tänkta planområdet. Däremot bedöms det att det kan finnas en översvämningsrisk från havet för det tänkta planområdet, se figur 19.

En översvämningskartering för Bråviken har gjorts 2010 av SMHI på uppdrag av samhällsbyggnadskontoret. Översvämnings-karteringen visar beräknade vattennivåer för olika scenarier för dagens klimat och det förväntade klimatet år 2100.

Östra delar av planområdet är låglänt och befinner sig på nivåer mellan +1,2 i öst och +5,0 meter över havet i väst. Planområdet ligger därför inom ett område som riskerar att översvämmas vid höga havsnivåer år 2100, se figur 19. Anpassning till framtida höjning av havsnivån är en förutsättning för vägutbyggnaden i detaljplanen, därför vägen inte ska förläggas lägre än på en nivå +2,5 meter



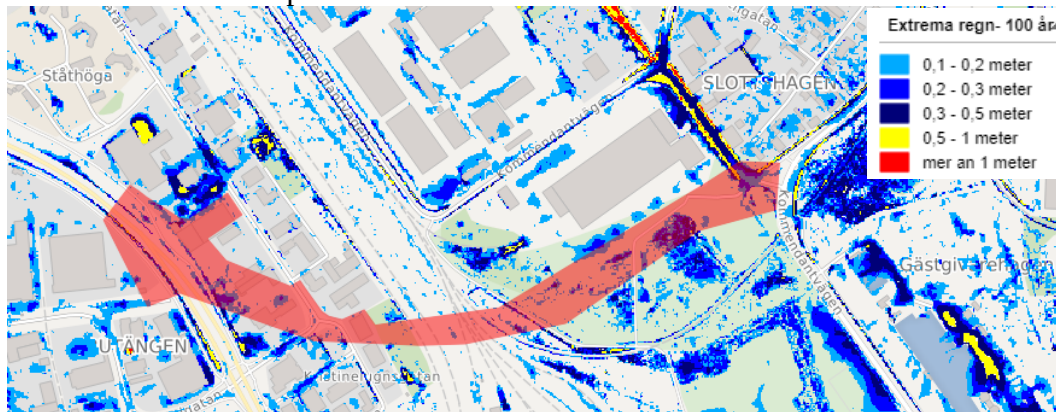
Figur 19. Översvämningsutbredning i samband med förväntad medelvattennivå år 200, 100 års nivå i havet för dagens klimat samt i slutet av seklet. Källa: Norrköping kommun.

En översvämningskartering för Glan/Motala ström/Roxen har gjorts 2009 av SMHI för att studera översvämningsrisker i nutid. Det finns även en kartering för år 2100 som är utförd av Sweco på uppdrag av Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB). Det bedöms inte finnas någon risk att planområdet översvämmas av höga vattenstånd i Motala Ström varken i dagens klimat eller i år 2100.



Figur 20. Översvämningsutbredning Motala Ström vid 100 års flöde, år 2100. Källa: Norrköping kommun.

Enligt kommunens översvämningskartering för regn utförd av DHI 2022 bedöms en översvämningsrisk vid extrema regn finnas i det tänkta planområdet, se figur 21. Karteringen bygger på dagens regnstatistik med en klimatkompensation på 25 procent. Översvämning är kopplad till att ett antal lågpunkter/instängda områden finns inom det tänkta planområdet.



Figur 21. Marköversvämning vid 100-års regn. Källa: Norrköpings kommun.

Konsekvenser

All ny bebyggelse ska säkras mot översvämning. Översvämning kan ske till följd av höga nivåer i vattendrag, sjöar eller hav samt vid extrema regn. För detta planområde finns ingen översvämningsrisk från vatten eller sjöar dock bedöms det att det kan finnas en översvämningsrisk från havet för det tänkta planområdet.

De åtgärder som planförslaget anger syftar till att huvudgatan ska vara framkomlig för personbilar och utryckningsfordon. Den angivna höjdsättningen på minst + 2,5 meter för huvudgata grundar sig på riktlinjen från gällande Översiktsplan för staden, Norrköpings kommun från 2017. Parallellt med detaljplanen pågår också ett arbete med att undersöka en långsiktig strategi för att hantera klimatrisker kopplat till stigande havsnivå.

Johannisborgsförbindelsen höjdsättning är som lägst i den östra delen av planområdet och denna ligger på höjd +3,2 meter över havet. Detta innebär att vägen inte riskerar att översvämmas från havet varken vid höga nivåer i dagens klimat eller i den framtida klimat.

Enligt kommunens riktlinje för hållbar dagvattenhantering ska bebyggelse säkras för extrema regn. Kommunen ska arbeta för att samhället ska klara minst ett 100-års regn i klimatscenariot för 2100. För samhällsviktig verksamhet bör en högre säkerhetsnivå tillämpas. I detta planområde har säkerhetsnivån satts till 100-års regn.

Rinnvägar inom planområdet kommer att säkerställs genom att dagvattnet främst kan rinna längs med väganläggningen i öppna diken. Där vattnet behöver korsa vägen byggs det ut trummor som vid behov även tar höjd för större flöden.

En analys av skyfall och översvämningsrisker har utförts i en dagvattenutredning och redovisar bland annat åtgärder och viktiga rinnvägar för extrema regn som måste säkerställas i vidare utredning samt projektering.

Huruvida planförslaget inte innebär någon försämring kring möjligheterna till hantering av extrema regn inom och utanför planområdet sker i det fortsatta planarbetet. Utredning är klar till granskningsskedet.

Risk för erosion

Inom området idag finns ingen erosionsrisk idag. Planförslaget innebär att vägbankar kommer byggas till bro över stambanan och Ostlänken. Vägdiken kommer också byggas utefter planerad gata, för hantering av dagvatten. Ny väg kommer passera en ny dagvattenkanal, där erosionsrisk finns.

Konsekvenser

För att minska erosionsrisken ska slänter vid vägbankar samt dagvattenkanal skyddas mot erosion till exempelvis genom erosionsskydd av sten, gräsetablering eller liknande åtgärder.

Risk för skred

Området är plant och naturliga förutsättningar för skred finns inte. Längs med vägsträckan är den planerade vägbankens stabilitet tillräcklig vid bankhöjder upp emot 1 meter. Förutsatt att inga djupa schakter anläggs intill vägen krävs inga förstärkningsåtgärder för att säkerställa vägens stabilitet. Vid högre bankhöjder krävs förstärkningsåtgärder för stabilitet.

Stödkonstruktioner för schakter kommer att krävas vid djupare schakter om 2,5–3 meter.

Konsekvenser

Planförslaget innebär att stabiliteten och risken för skred för vägbanken behöver säkerställas med geotekniska förstärkningsåtgärder. Detta bedöms gälla för hela planområdet, där vägbanken är mer än 1 meter hög eller ligger i anslutning till den nya dagvattenkanalen.

Risk för ras

Området är plant och inga bergskärningar eller högre jordslänter förekommer inom planområdet. Planförslaget innebär att nya vägslänter kommer skapas i form av vägbankar för gata och i anslutning till ny bro.

Konsekvenser

Se konsekvenser under avsnitt Risk för skred.

5.11. Naturmiljö

Mark och vegetation

Öster om befintliga järnvägsspår finns naturmark som till stor del kommer att tas i anspråk för vägområde inom detaljplanen. Området är naturvärdesklassat till naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde. Områdets naturvärden består av fågelrika buskmarker.



Figur 22. Naturvärdesinventering av planområdet 2024. Rött område naturvärdesklass 2, orange område naturvärdesklass 3, gult område naturvärdesklass 4. Källa: Pro Natura 2024.

För angränsande etapp av Johannisborgsförbindelsen (Detaljplan Slottshagen 1:1 och Slottshagen 1:10) gjordes en fågelutredning som även omfattade större delen av detta planområde samt ett tillägg med habitatanalys för mindre hackspett. För entita och mindre hackspett bedömdes det initialt finnas en liten risk för påverkan på bevarandestatus, som efter fördjupad utredning uteslöts. Eftersom dessa arters häckningsbiotoper inte förekommer inom det aktuella planområdet bedöms inte planen medföra en risk för påverkan på arternas bevarandestatus. För övriga naturvårdsarter av fågel bedömdes inte detaljplanen medföra sådan påverkan att det föreligger risk för förbud enligt artskyddsförordningen. Fågelinventeringen bedöms vara relevant även för det aktuella planområdet.

Planförslaget påverkar biotopskyddade alléer längs Ståthögavägen. Allén sydväst om vägen består idag inom planområdet av ett 20-tal lindar med dels låg vitalitet, dels träd som står kvar som högstubbar men också flera längre luckor i alléraden, se figur 23. Flera träd har redan dött på grund av syrebrist som uppstått av alltför hög vattentillförsel och packad jord. En ersättning av alléträden är därför motiverad oavsett.



Figur 23. Bild på allén längs Ståthögavägens sydvästra sida. Källa: Norrköpings kommun.

Det är fördelaktigt att nyplantera en längre sträcka i samband med vägprojektet för att samtidigt kunna säkerställa förbättrade växtförutsättningar och lagom vattentillförsel till träden. Se mer under avsnitt 4.7 Prövning enligt annan lagstiftning.

En rest av en allé av hästkastanjer som härstammar från en allé till Ståthöga gård, finns inom planområdet vid Ståthögavägen. Allén har klassats till klass 4, visst naturvärde, och träden har bedömts vara över 100 år gamla och flera av dem är hålträd.

Konsekvenser

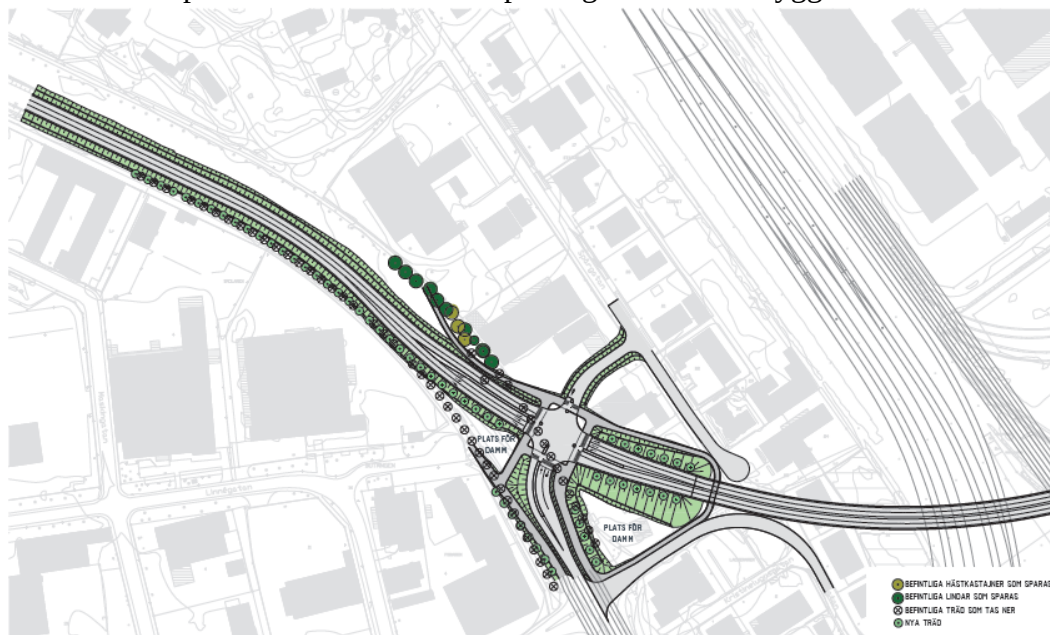
De naturvärdesobjekt som finns öster om befintlig järnväg kommer att till stor del tas i anspråk som vägområde. Resterande naturmark kommer att påverkas av buller från vägen och fragmentering.

Kumulativa effekter av påverkan från aktuell detaljplan och angränsande del av Johannisborgsförbindelsen i sydöst medför en stor lokal påverkan som kommer att ändra karaktären av relativt orörd och sammanhängande naturmark till ett område som domineras av en större trafikled. Den sammanlagda påverkan kommer troligtvis ha stor effekt på lokala fågelpopulationer som kommer att minska i området. Planen bedöms dock inte påverka skyddade fågelarter på ett sådant sätt att det innebär en risk för förbud enligt artskyddsförordningen.

Planens omfattning innebär att det inte kommer att vara möjligt att kompensera för förlusten av naturmark inom området. Norrköpings kommun planerar att på sikt utveckla Johannisborgs slottsruin söder om planområdet till en stadspark. Under järnvägen söder om planområdet planeras även för ett grönt stråk och dagvattenkanal inom detaljplanen för Norrköpings centralstation (Detaljplan Fräsaren 10, Vulkan 7 och Sågaren 12 (Centralstationen)). Åtgärder som minskar påverkan på naturmiljön från Johannisborgsförbindelsen kommer att behöva förläggas till dessa områden samt till kvarvarande naturmark som planlaggs vid den angränsande sträckningen av Johannisborgsförbindelsen i sydöst.

Vid Ståthögavägen kommer biotopskyddade alléträd och särskilt skyddsvärda träd att påverkas av detaljplanen. Biotopskyddade träd planeras att kompenseras för med nyplantering. Mer information om alléträden finns i kapitel 4.6.

Kumulativa effekter av påverkan från aktuell detaljplan och angränsande detaljplan för Fräsaren (Detaljplan Fräsaren 10, Vulkan 7 och Sågaren 12 (Centralstationen)) samt kommande detaljplaner inom planprogrammet för Södra Butängen och Johannisborg uppstår. Ytterligare ett 30-tal lindar längs Ståthögavägen kommer att behöva tas ned, antingen på kortare sikt på grund av Trafikverkets produktionsområde eller på längre sikt vid utbyggnad av kvarter.



Figur 24: Visar befintliga träd som sparas och behöver tas ner samt nya träd. Källa: Sweco AB 2024.

Landskapsbild

Den nya bron över Ostlänken blir ett nytt landskapselement som kommer vara synligt bland annat från Johannisborgs stadspark och på avstånd från flera platser i staden. Ståthögavägen höjs upp för att möta bron. Siktanalyser kommer att utföras i senare skede.

Konsekvenser

Konsekvenserna på landskapsbilden bedöms bli små då tåligheten i landskapet för nya element är relativt god. Brons gestaltning och antal brospann blir viktiga frågor i fortsatt arbete för att få en god landskapsanpassning av bron. Ståthögavägens höjning medför en mer trafikledsmässig utformning med högre vägslänter. Vägens höjd hålls så låg som möjligt för att hålla vägens utformning så stadsmässig och kopplad mot omgivningen kring Ståthögavägen som möjligt.

5.12. Kulturmiljö

I anslutning till planområdet finns det två klass 3 byggnader, vilket innebär att dem har en positiv betydelse för stadsbilden och kulturhistoriskt värde.

Fornlämningar

En arkeologisk utredning etapp 2 genomfördes 2017. Det finns inom planområdet en fornlämning som består av en syllstensgrund, husgrund och terrasskant. Ytan är ungefär 0,4 hektar stort och är kraftigt igenvuxen.

Ungefär 300 meter sydost ligger ruinerna efter det befästa 1600-talsslottet Johannisborg i form av en femuddig stjärna med bevarat och byggnadsminnes förklarat

Konsekvenser

Delar av fornlämningsområdet inom planområdet kommer att påverkas av brofästen för bron och vid genomförandet av detaljplanen.

Johannisborg ruin kommer inte att påverkas av detaljplanen.

Byggnadsminnen

Det finns ingen byggnadsminnen inom planområdet. I anslutning till planområdet på den östra sidan av järnvägen, söder om Johannisborgsförbindelsen, ligger byggnadsminnet, Johannisborgs slottsruin.

Konsekvenser

Planområdet ligger utanför området för byggnadsminnet. I det fortsatta planarbetet kommer gestaltning av bron att undersökas och då kommer målsättningen vara att inte påverka byggnadsminnet negativt utan att hänsyn ska tas.

Kyrkligt kulturarv

Det finns inga kyrkobyggnader inom planområdet.

5.13. Fysisk miljö

Bebyggelse

Planområdet går igenom verksamhetsområden med industri där produktion, verkstad, lager och annan jämförlig verksamhet bedrivs. En del byggnader inrymmer de personalutrymmen och kontor som kompletterar industribyggnader.

Gestaltning

Detaljplanen består av många olika platser och funktioner, såsom cirkulationsplats, huvudgata, lokalgata och en bro. Gestaltungsprinciper kommer att arbetas fram efter samrådet i syfte att vägleda utformningen av allmän plats.

Tillgänglighet

Enligt 8 kapitlet PBL ska nya byggnader och tomter vara tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Ny bebyggelse ska följa kommunens krav på tillgänglighetsanpassning samt föreskrifter och allmänna råd om utformning av byggnader som finns i Boverkets byggregler. Utemiljöer ska utformas enligt kommunens riktlinjer.

Friytor, lek och rekreation

Detaljplanen möjliggör inte för nya bostäder eller områden för lek eller rekreation.

5.14. Social hållbarhet

Barnperspektiv

Planområdet och omgivningen runt om består främst av småindustrier, verksamheter samt vägar vilket gör att barn och unga inte rör sig mycket i området. Det ligger heller ingen skolan i närheten.

Konsekvenser

Trygghet för barn och unga påverkas bland annat av trafiksituationen. Detaljplanen innebär att en ny högtrafikerad väg samt en bro över järnvägsspår byggs. Det planeras inte för någon gång- och cykelväg längs med den nya sträckan över järnvägen vilket innebär att järnvägsspåret och området längs med vägen kan upplevas som en barriär och otryggt för barn. Vid den planerade fyrvägs korsning som ansluter Johannisborgsförbindelsen med Ståthögavägen och Butängen kommer det byggas trygga gång- och cykelpassager, vilka bidrar till bättre tillgänglighet i området.

Jämställdhet

Detaljplanen möjliggör för en ny högtrafikerad väg och en bro över järnvägsspåret. Det kan innebära för en bilinnehavare att upplevelsen om järnvägsspåret som en barriär minskas.

Konsekvenser

En indirekt effekt av detaljplanen är även att centrala Norrköping avlastas från genomfartstrafik, vilket bedöms gynna kollektivtrafiken och trafikantgrupper som fotgängare och cyklister. Det bidrar till positiva konsekvenser för jämställdheten.

Jämlikhet

Lägre hastigheter i staden är en fråga om trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för gående och cyklister och möjligheten till ett mer jämställt transportsystem. Detaljplanen möjliggör att biltrafik och farligt gods inne i staden flyttas ut.

Konsekvenser

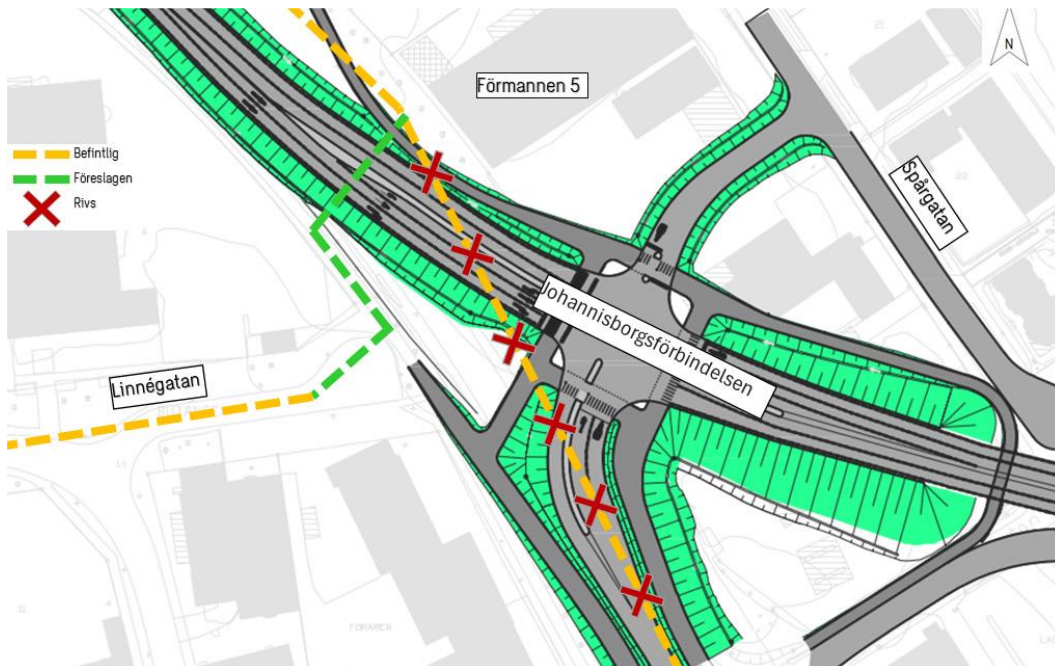
Detaljplanen bedöms inte påverka jämlikhetsperspektivet på ett negativt eftersom planförslaget skapar möjligheter till nya transportmönster däremot specifikt för bilinnehavare.

5.15. Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

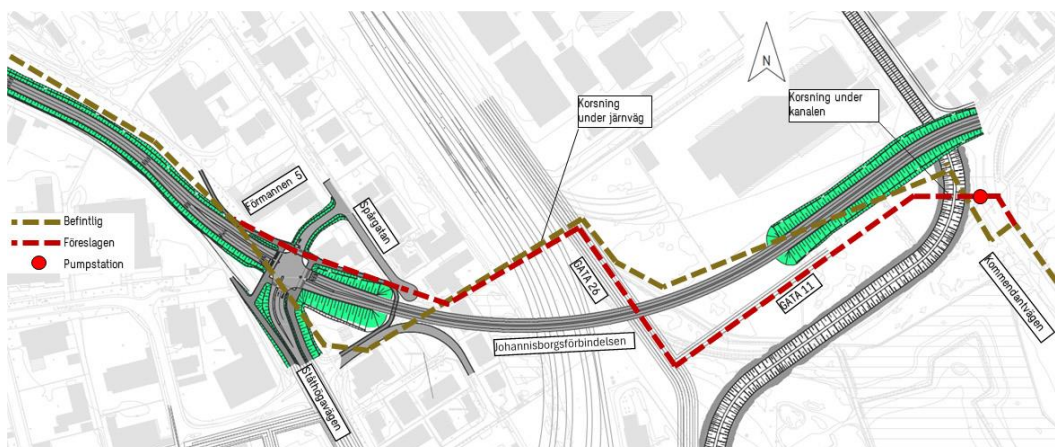
Inom planområdet finns kommunalt VA-nät utbyggt. Längs med Ståthögavägen finns flera större befintliga VA-ledningar. Bland annat finns två huvudvattenledningar, en spillvattenledning och en dagvattenledning. Dessa ledningar kommer att påverkas av den nya vägen. Huvudvattenledningarna längs med Ståthögavägen ansluter till systemet vid Norra Promenaden. Dagvattenledningen hanterar dagvatten från Spårgatan samt från anslutande fastigheter. Spillvattenledningen avleder avloppsvatten från de norra delarna av kommunen och korsar järnvägsområdet innan den leds under Kommendantvägen till reningsverket.

Omläggningen av ledningarna kommer att behövas och åtgärderna kräver en strategisk omplacering för att säkerställa att de inte hamnar i konflikt med den planerade väg- och broanläggningen. Dagvattenledningen föreslås att flyttas till södra sidan av den nya gatan, se figur 25.



Figur 25: Förslag på omläggning av dagvattenledning längs Ståthögavägen.
Källa: Sweco AB 2024.

Spillvattenledningen föreslås omläggas enligt figur 26 nedan. Vid passage över järnvägensområdet föreslås ledningen att förläggas i samma läge som den befintliga ledningen. Därefter dras ledningen under förlängningen av Kommendantvägen och dagvattenkanalen. Det exakta läget för ledningen är inte fastställt än utan måste anpassas och samordnas när vägarna och kanalens läge är fastställt.



Figur 26. Förslag på omläggning av spillvattenledning och placering av pumpstation.
Källa: Sweco AB 2024.

Värme

Kommunen har som målsättning att uppvärmningen ska ske på ett så miljövänligt sätt som möjligt samt att energianvändningen ska minimeras. Kommunen rekommenderar i första hand anslutning till fjärrvärmenätet.

El

Inom planområdet finns el-nät utbyggt inom planområdet.

Elektronisk kommunikation

Inom planområdet finns tele- och bredbandsnäte utbyggt.

Avfall

Avfall som omfattas av kommunalt avfall eller inom kommunalt ansvar ska hanteras enligt Norrköpings kommuns renhållningsordning samt lagar och förordningar. Fastighetsägare är ansvarig för planering och utformning av miljörum, miljöhus eller andra avfallsinsamlingssystem samt att dimensionera för de avfallsslag som ska samlas in för varje fastighet. Vid planering och utförande ska tillgänglighet och framkomlighet tillgodoses enligt Nodra AB:s riktlinjer för arbetsmiljö och tillgänglighet (Avfall Sveriges Handbok för avfallsutrymmen, 2023). Planerar man för installation av sopsug eller underjordsbehållare finns särskilda riktlinjer i Norrköpings kommuns Tekniska handbok.

Avfallsinsamling behöver ske med förutsättningar som möjliggör att insamlingsfordon kan ta sig fram på alla vägar och när genomfart saknas ska vändplats anordnas. Då avfallsinsamling är en viktig samhällsfunktion ska vägar och vändplatser utformas och dimensioneras för funktionen enligt Nodras AB:s riktlinjer.

På den västra sidan av järnvägen ansluter avfallsbilarna till fastigheterna via Spårvägen. På den östra sidan ansluter avfallsbilarna till fastigheterna via Kommendantvägen samt Returgatan via Alholmsgatan.

Konsekvenser

Detaljplanen påverkar befintliga in- och utfarter både på den västra och östra sidan av järnvägen. De åtgärder som presenteras under kapitel 4.4 *In- och utfart* är tillämplbara på frågan kring framkomlighet för avfallsbil. Samhällsbyggnadskontoret kommer att ha dialog med berörd fastighetsägare och Nodra AB kommer fortsättningsvis att bli involverade.

5.16. Trafik

Gator och trafik

Viktiga gång- och cykelstråk i planområdet i nuläget är längs med Ståthögavägen som kopplar samman centrala staden med Ingelstad. Samt längs Kommendantvägen/Hanolmsvägen som kopplar centrala staden med Händelö. Dessa är utpekade i Trafikstrategin (2022) som huvudcykelnät respektive regionalcykelstråk. För att bibehålla de viktiga cykelstråken inrymmer planförslaget ytor för gång- och cykelvägar samt gång- och cykelpassager. För

uppnå god kapacitet och trafiksäkerhet kommer gång- och cykelpassager som korsar huvudgatan antingen att ske planskilt eller med trafiksinaler.

Hastigheten på Kommendantvägen och på Ståthögavägen är idag reglerad till 60 kilometer per timme. Vägarna hade år 2019 samt 2022 ett trafikflöde på cirka 7 700 respektive 20 000 bilresor per dygn.

Konsekvenser

Detaljplanen förenklar trafikering mellan Ståthögavägen och den nya cirkulationsplatsen vid Kommendantvägen och Hamnholmsvägen som är planerad inom Johannisborgsförbindelsen etapp 3 (detaljplan för Slottshagen 1:1 och Slottshagen 1:10). Den nya detaljplanen kommer att avlasta belastningen i Packhusrondellen samt på Norra promenaden öster om Packhusrondellen och bidra till att flytta ut genomfartstrafiken från centrala Norrköping.

6. Medverkande

6.1. Tjänstepersoner

Plansamordnare för detaljplanen har varit Erika Kindvall. Planhandlingar vid samråd har upprättats av Erika Kindvall, planarkitekt, samhällsbyggnadskontoret, detaljplanering.

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

Oskar Arfwidsson	Nodra AB, planering och utredning
Pär-Anders Karlsson	samhällsbyggnadskontoret, exploatering
Louise Jensen	samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur
Johan Lindqvist	samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur
Christina Berglund	samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur
Carolina Ljungqvist	samhällsbyggnadskontoret, ekologisk hållbarhet
Karin Ingemarsson	samhällsbyggnadskontoret, ekologisk hållbarhet
Ewelina Traskowska Lundén	samhällsbyggnadskontoret, ekologisk hållbarhet
Martin Heidesjö	samhällsbyggnadskontoret, strategisk planering
Martin Heljedal	samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur
Amelie Garstad	samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur

Samhällsbyggnadskontoret

Julia Stenström Karlsson
enhetschef detaljplanering

Erika Kindvall
planarkitekt

7. Planeringsunderlag

7.1. Utredningar för detaljplanen

Riskbedömning Transport av farligt gods på Johannisborgsförbindelsen. WSP 2024-08-30.

Utredning av buller och vibrationer vid södra Butängen och Johannisborgsförbindelsen. WSP 2024-09-06.

Utredning av vibrationer och stomljud vid södra Butängen och Johannisborgsförbindelsen. WSP 2024-10-01

Naturvärdesinventering av Johannisborg och Butängen i centrala Norrköping, Pro Natura februari 2024.

PM Teknisk utredning Johannisborgsförbindelsen, Sweco AB 2024-10-22.

Miljöteknisk markundersökning, Johannisborgsförbindelsen etapp 4. Structor AB 2024-08-30.

PM Förprojektering dagvatten och skyfall. Sweco AB 2024-10-31.

Ostlänken – Lobby och Norra ytterstaden, Norrköping. Arkeologisk utredning etapp 2. Stiftelsen Kulturmiljövård 2018-09-10

7.2. Kommunala handlingar och riktlinjer

Bullerkartläggning 2022 Intranätskartan DIKA. Norrköpings kommun.

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

Byggnadsinventering Intranätskartan DIKA. Norrköpings kommun. 2019.

Program för södra Butängen och Johannisborgs med närområde i Norrköping. Norrköpings kommun. Antagen av kommunfullmäktige 2022-06-20

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

Byggnadsinventering Intranätskartan DIKA. Norrköpings kommun. 2019.

7.3. Övrigt underlag

VISS Vatteninformationssystem Sverige. Länsstyrelsen, (april 2024).
<http://www.viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterEUID=SE649686-151617>

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

Inventering av fåglar vid Johannisborgsförbindelsen. Örnborg Kyrkander Biologi & miljö AB 2023-10-04.

Habitatanalys för mindre hackspett i området runt Johannisborg. Örnborg Kyrkander Biologi & miljö AB 2024-05-28.

Fördjupad landskapsanalys, Ostlänken, delen Loddby-Bäckeby Avsnittet Loddby-Motala ström Norrköpings kommun, Östergötlands län Trafikverket 2016.

Norrköpings resecentrum och Butängen, Arkeologiskt och kulturhistoriskt planeringsunderlag. Riksantikvarieämbetet 2014-02-19.