

# Samrådsredogörelse

2022-11-30

tillhörande program för  
**NORRA HIMMELSTALUND**  
med närområde inom Himmelstalund i Norrköping  
SPN 2019/0128 214



## GODKÄNNANDEHANDLING

Godkänd i KF: 2023-02-27, § 17

## Hur samrådet har bedrivits

Samrådstiden varade mellan den 17 juni 2020 till och med den 13 augusti 2020.

Under samrådet fanns möjlighet att lämna synpunkter digitalt via cityplaner. Det anordnades också en tipspromenad med frågor uppsatta inom programområdet med digital hänvisning. Resultatet från tipspromenad och cityplaner redovisas genom en sammanställning.

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

De nedanstående synpunkterna har kommit in under remisstiden:

### Länsstyrelsen

2020-08-14

### Kommunala instanser

Samhällsbyggnadskontoret, bygglov

2020-07-24

Samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur

2020-08-14

Samhällsbyggnadskontoret, miljö och hälsa

2020-10-12

Räddningstjänsten Östra Götaland

2020-08-06

Nodra AB

2020-06-26

### Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

E.ON Energidistribution AB

2020-08-13

E.ON Energilösningar AB

2020-08-12

Skanova nätplanering

2020-06-30

Naturskyddsföreningen

2020-08-11

Försvarmakten

2020-09-02

Fortifikationsverket

2020-07-03

Norrköpings Airport

2020-07-06

Trafikverket

2020-07-23

Region Östergötland

2020-08-12

## Berörda - fastighetsägare och andra

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Gustavsbergs odlingslotsförening	2020-08-12
Synpunktsförfattare 01 (dåvarande fastighetsägare)	2020-08-17

## Övriga inkomna synpunkter

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 02	2020-06-30
Synpunktsförfattare 03	2020-07-18
Synpunktsförfattare 04	2020-07-20
Synpunktsförfattare 05	2020-08-10
Synpunktsförfattare 06	2020-08-13

## Sent inkomna remissvar

Efter att remisstiden har gått ut den 13 augusti 2020 har nedanstående yttranden kommit in.

Synpunktsförfattare 01	2020-08-17
------------------------	------------

## Ändringar som gjorts i programmet:

De utredningar som har gjorts efter samrådsskedet är följande:

- Bullerutredning
- Dagvattenutredning
- Fågelinventering
- Fladdermusinventering
- Kompletterande kulturmiljöunderlag
- Kompletterande miljöteknisk undersökning avseende klorerade lösningsmedel
- Konsekvensbeskrivning och byggnadsinventering
- Luftkvalitetsutredning

- Miljöteknisk markundersökning
- Motala ström och Åbackarna
- Projekterings PM geoteknik
- Sammanfattande PM markföroreningar – Himmelstalund
- Sammanfattande PM markföroreningar – Strömbrytaren
- Sektorn E.ON
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning
- Antikvarisk förundersökning (Strömbrytaren)
- Naturvärdesinventering Himmelstalund
- PM trafik Himmelstalund norra
- Cykelväg teknisk utredning
- Parkeringsutredning
- Arkeologisk utredning etapp 2
- Rening dagvatten PM
- Space-Syntax analys PM

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

Efter samrådet har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram som var på samråd 13 december 2021 till och med den 7 februari 2022. Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen är att klarlägga vilka aspekter som bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan i de detaljplaner som ska upprättas med stöd av programmet. Vid undersökningen enligt 6 kapitlet miljöbalken (MB) har miljöaspekterna landskap- och stadsbild, kulturmiljö, vattenmiljö, naturmiljö, buller, luftmiljö och riskaspekter kopplade till eventuell flytt av ställverk bedömts riskera få betydande miljöpåverkan och dessa beskrivs således. Bedömningarna utgår från nollalternativ, samrådsförslag samt godkännandehandling.

Då det var mer än ett år mellan samrådsperioderna för programmet och miljökonsekvensbeskrivning tillhörande programmet och det underlag som fanns framtaget vid de olika tillfällena skiljer sig markant har kommunen valt att ha två separata samrådsredogörelser.

**Ändringar som har gjorts i programmet:**

- Programområdets avgränsning har reviderats bland annat på grund av hänsyn till växten buskvicker.
- Ställverkets föreslagna nya läge har ändrats.
- Avsnitt gällande samhällsservice har utvecklats.
- Föreslagna platser för förskolor och samhällsservice har justerats efter samrådet. Programmet har också tillfogats ytterligare information om förskolor, de alternativ som finns och de hänsynstaganden som programmet vilar sig på när ytor har föreslagits.
- Höghuset om 30 våningar har tagits bort, på grund av försvarsmakten och kulturmiljö.
- Antal punkthus mot fältet öster om Fridhemsvägen har reviderats, på grund av bland annat dagvatten.
- Bebyggelse mot fältet har tagits bort för att inte påverkas av strandskyddat område samt landskapsbilden och kulturmiljö.
- Kvarter har ritats om till mindre kvarter.
- Kvarteren Mataren och Regulatorn 4 visar på framtida utveckling.
- Möjlighet till att Fiskebyvägen ska rätas upp i framtiden beskrivs i programmet.
- Våningshöjderna har justerats och generellt till lägre.
- Ny gång- och cykelväg är illustrerad.
- Odlingslottsområdets framtid förtydligas.
- Information om Space-syntaxanalys har lagts till i programmet.
- Illustrationsbilderna har uppdaterats.
- Två nya torgytor har tillkommit.
- Principlösning vad gäller dagvattenrening har beskrivits i godkännandehandlingen.
- Tidigare punkthus mot fältet väster om Fridhemsvägen har ersatts med lägre bebyggelse.
- Möjlighet till en gång- och cykelbro över Riksvägen och dess koppling till gång- och cykelvägar inom fältet har utretts.

## Sammandrag av inkomna synpunkter

### Länsstyrelsen

#### Allmänt och övergripande

Himmelstalund utgör ytterligare ett exempel på en plats i landet där tillväxten innebär en förändring och utveckling av det tidigare växta och det oexploaterade historiska. Båda förhållandena famnar utmaningar som den lokala miljön sätter gränser och skapar möjligheter för. Utgångspunkten måste vara behoven och ramarna. I detta programsamråd beskrivs inte vilken verklig efterfrågan som föranlett utbyggnadsbehoven. Däremot finns konstaterandet att när området skall bebyggas kommer det att bli dyrt och därför krävs hög exploatering för att göra byggnationen möjlig. Historiska värden har inte i programsamrådet nått sin formella nivå.

Konceptet att staden växer och att Himmelstalund kan bli Himmelstadlundstaden är förståelig. I de översända handlingarna speciellt i Visionsdokumentet visas möjligheter att genomtänkt gestaltning skapar goda miljöer för Norrköpingsborna, nuvarande och kommande. Men risken finns att när fokus förskjuts mot det uppenbart lönsamma kan de goda ambitionerna kantra och ge andra resultat än de önskvärda. Kommunen behöver därför vara uppmärksam på vad som är det viktiga innehållet i planeringen. Länsstyrelsen är positiv till att fler bostäder tillskapas men det behöver bli mer uppenbart hur mycket bostäder och vilka bostäder det är kommunen vill finna en lösning på i det aktuella området. Vilken bostadsplanering ligger i botten och vilka kvalitéer vill uppnås? Det är också av yttersta vikt att bedöma vilken nivå har de historiska värdena? Hur behöver planeringen förhålla sig till dem? På vilket sätt ger dessa förhållanden ett resultat i utformningen?

Kommunen skisserar olika alternativ för hur exploateringen av området skulle kunna göras. Det är knapphändigt beskrivet och ger ingen tydlig bild varför och hur dessa alternativ övervägs. Det finns också en tanke att en arkitektävling skulle genomföras fast då i en ytterst liten del av planområdet. Länsstyrelsen har uppfattningen att de omfattande och komplexa planerna behöver studeras i ett sammanhang, där de olika alternativen och områdets lokala värden borde vara en utgångspunkt. Där kunde en arkitektävling vara en bra metod att visa på olika studerade möjligheter till gestaltning som området, Norrköping och de riksintressanta värdena skulle dra fördel av.

Sammanfattningsvis är planeringsuppgiften intressant och innefattar många intressen, frågetecken och avvägningar som den fortsatta processen behöver hantera. De speciella arkeologiska omständigheterna med riksintressestatus är avgörande för hur området kan hanteras och exploateras.

#### *Kommentar:*

*Med utgångspunkt i översiktsplan 2017 och Vision 2035 och en befolkningsprognos på 175 000 personer år 2035 innebär det ett tillskott på*

30 500 invånare under perioden. Detta betyder en ökning om 2 180 invånare per år och som ger ett behov av cirka 1 000 bostäder per år, varav en del kommer byggas inom norra Himmelstalund. Det planeras för en stor andel bostäder (om cirka 3000-4000) av olika boende- och upplåtelseformer, storlekar och prisklasser inom norra Himmelstalund. Området är väldigt unikt med sin natur-, historisk- och kulturvärde. Detta har tagits hänsyn till i utformningen av kvartersstrukturen och utvärderats i miljökonsekvensbeskrivningen. Arkeologiska förutsättningar har vidare studerats i bland annat en miljökonsekvensbeskrivning tillhörande programmet. Arkeologiska aspekter har gjort avtryck i utformningen av området, exempelvis har upplevelsen från fältet varit av betydelse. Arkeologiska förutsättningar kommer att studeras vidare i detaljplaneskeden.

### **Riksintresse**

#### **Kulturmiljövård**

Det aktuella området ligger inom riksintresseområdet KE50/51 Leonardsberg, Himmelstalund och Skälv. Riksintresset motiveras av att området utgör ett av landets märkligaste och mest omfattande hållristningsområden från bronsåldern, detta uttrycks genom att området ligger i en central kulturbygd med lång bebyggelsekontinuitet. Cirka 300 hållristningslokaler med över 6000 figurer samt boplatser från bronsåldern. Gravfält och boplatser från järnåldern anknyter till medeltida bytomter. Länsstyrelsen lyfter att inskränkningar berörande de arkeologiska lämningarna kan vara påtaglig skada på riksintresset och att alla förändringar därför måste göras med stor försiktighet.

#### *Kommentar:*

*Samhällsbyggnadskontoret har studerat förutsättningarna gällande fornlämningar ingående. Det har bland annat gjorts en MKB som har fokuserat bland annat på fornlämningar.*

#### **Järnväg**

Inom programområdet finns riksintresse för "Ostlänken" i en korridor för en järnvägstunnel som planeras gå i planområdets sydöstra del. Götalandsbanan är en framtida höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg via bland annat Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås. Planerings- och utredningsarbete pågår för närvarande av de olika delsträckorna. Aktuella detaljplaner inom riksintresseområdet kan inte antas förrän järnvägsplanen är fastställd.

#### *Kommentar:*

*Samhällsbyggnadskontoret är medveten om förutsättningarna som gäller för vidare planläggning inom korridoren för Ostlänken.*

#### **Totalförsvaret**

Planområdet berörs av påverkansområde för väderradar och påverkansområde för Malmens flygplats. Beroende på utformning av området kan riksintresset komma

att påverkas.

*Kommentar:*

*Programmet föreslår inte högre bebyggelse än vad flyghinderhöjden tillåter. Riksintresset för totalförsvaret Malmen flygplats påverkas därmed inte.*

## Hälsa och säkerhet

### Miljö kvalitetsnormer Luft

Programområdet avgränsas av flera större vägar och kommunen har därför för avsikt att genomföra en utredning avseende partiklar i det aktuella området. Länsstyrelsen ser detta som positivt och ser det samtidigt som angeläget att utredningen klarlägger halterna av såväl PM10 som PM 2,5 och beräkningarna kan med fördel även innefatta beräknade halter av NO2. Det är även viktigt att utredningen som grund har de förväntade trafikmängder som kan tänkas uppkomma i vid de tidpunkter som de aktuella detaljplanerna kommer att ha tagits i anspråk. Länsstyrelsen vill vidare erinra om att med tanke på partiklars hälsoeffekter och att det inte finns någon nedre haltnivå i utomhusluften där det kan anses vara utan risk att vistas, rekommenderas kommunen att som målsättning sträva efter att uppnå de partikelhalter som föreskrivs i miljömålet Frisk Luft.

*Kommentar:*

*En spridningsberäkning har gjorts för programområdet i vilken har två scenarion tittas på; Nuläget, området utan bebyggelse samt Utbyggt, området med bebyggelse enligt programmets bebyggelseförslag. Vad gäller NO2 (kvävedioxid) klaras både Miljökonsekvensnormen (MKN) och miljömålen sett till såväl årsmedelvärde, som dygns- och timmedelvärde. Jämfört med Nuläget beräknas inte halterna av NO2 bli sämre i programområdet, snarare bättre runt E4, Riksvägen och Finspångsvägen bland annat på grund av teknikutveckling fram till år 2035. För PM10 (partiklar med en aerodynamisk diameter som inte är större än 10 mikrometer) överskrids MKN både sett till års- och dygnsmedelvärde längs E4, Riksvägen och Finspångsvägen för både Nuläget och Utbyggt scenario. De tillkommande byggnader som ligger nära korsningen av Riksvägen och Finspångsvägen kan utsättas för halter över MKN. Teknikutvecklingen kommer minska fordonens avgasrelaterade utsläpp, men utsläpp av partiklar från slitage mot väg och bromsar förväntas öka på grund av ökning av Årsdygnstrafik (ÅDT) 2035 på alla vägar i denna studie. I centrala delarna av programområdet klaras MKN för års- och dygnsmedelvärde. Dessutom klaras även miljömålen för dygnsmedelvärdet av PM10. Förändringen av årsmedelvärdet av PM2,5 (partiklar med en aerodynamisk diameter som inte är större än 2,5 mikrometer) beräknas inte vara stor mellan scenario Nuläge och Utbyggnad, halterna beräknas ligga under 25 mikrogram per kubikmeter i en stor del av programområdet, vilket gör att MKN klaras, men tyvärr inte miljömålet. I*



*kommande detaljplanarbeten behöver luftföreningsaspekten beaktas enligt resultat från spridningsberäkningen.*

### **Hälsa och säkerhet (Buller)**

Det aktuella området är idag utsatt för buller från omgivande vägar. Enligt uppgift är därför en bullerutredning, som även tar hänsyn till nya trafikförhållanden och planerad byggnation, under framtagande. Som känt kan förebyggande åtgärder vidtas i planläggningen vad avser bostadsbyggnaders placering. I detta fall förutsätts att det genom placering av hus och utformning av själva husen, exempelvis med genomgående lägenheter, ska gällande bullerkrav kunna innehållas. Det är därför angeläget att kommunen i samband med framtagandet av respektive detaljplan på ett tydligt sätt redovisar hur byggnader avses placeras samt hur lägenheterna kommer att utformas för att säkerställa att gällande riktvärden ej riskerar att överskridas. Även placeringen och utformningen av uteplatser bör beskrivas tydligt. Det är i detta sammanhang viktigt att den föreslagna ekvivalentnivån på bullerdämpande sidor (55 dBA) korresponderar mot riktvärdet för uteplatser (50 dBA).

Vid framtagandet av bullerutredningen måste hänsyn tas till kumulativa effekter mot bakgrund av att buller kan uppkomma från samtliga 3 närliggande vägar samt att vid beräkning av bullervärden vid en bostadsbyggnad ska hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen.

#### *Kommentar:*

*Samhällsbyggnadskontoret har tagit fram en bullerutredning. Området är idag utsatt för buller från omgivande vägar. Området är utsatt för buller från kommande spårväg, samt från Riksvägen, Finspångsvägen, Fiskebyvägen och i viss mån E4. Bullerutredningen tar även hänsyn till nya trafikförhållanden och planerad byggnation och visar att majoriteten av fasaderna enligt samrådsförslagets bebyggelsestruktur innehåller riktvärde enligt Trafikbullerförordningen. Vidare kommer bullerfrågan studeras mer ingående i detaljplaneskede, för att säkerställa att bullerriktvärden uppnås och att en god bebyggd miljö ur bullerhänseende uppnås.*

### **Markföreningar**

Kommunen har kunskapen om verksamheter som har och verksamheter som kan ha gett upphov till föreningar både i mark, grundvatten och inomhusluft samt att även nuvarande verksamheter kan ha förorenat. Länsstyrelsen stödjer kommunens uppfattning att efterbehandlingsåtgärder kommer att behöva göras samt att föroreningsituationen behöver utredas ytterligare. Kommunen lyfter fram alternativa efterbehandlingsåtgärder vilket Länsstyrelsen tycker är mycket positivt.

Länsstyrelsen tycker att det är lämpligt att undersökningar som görs kopplas till den MKB som behöver göras.

*Kommentar:*

*Redovisning av föroreningssituationen, undersökningar och utredningar kopplat till markmiljö finns med i MKB:n.*

### **Strandskydd**

Samrådshandlingen tar inte upp strandskyddet. Kommunen behöver i det fortsatta planarbetet belysa hur strandskyddsfrågan är tänkt att hanteras.

*Kommentar:*

*Programmet har justerats så att föreslagen bebyggelse är utanför strandskyddat område. Strandskyddet påverkas därför inte. Bron kommer att byggas delvis inom strandskyddat område.*

### **Allmänt och rådgivande**

#### **Grönstruktur, grön infrastruktur och ekosystemtjänster**

Programmets intention är att bevara, utveckla och stärka områdets gröna värden och ekosystemtjänster till förmån till biologisk mångfald såväl som för människors välbefinnande. Det är en god ambition för området.

Naturinventeringen ger en bra grund för var hänsyn behöver tas och vad som behöver prioriteras, för att staden och Norrköping i stort ska ha en funktionell grön infrastruktur. Himmelstalund utgör en avgörande länk i kopplingen mellan innerstaden och Fiskeby/Leonardsberg, vilket ger avtryck i den större skalan. I den mindre skalan är även kopplingarna i nord-sydlig riktning viktiga.

*Kommentar:*

*Samhällsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsens synpunkter och noterar dessa.*

#### **Kulturmiljövård**

Himmelstalundsområdet är ett de viktigaste fornlämningsområdena i Östergötland, det visar på en central plats i landskapet under framförallt brons- och järnålder men också till del under stenåldern. Här finns flera unika fornlämningar, där hållristningarna är de mest kända. Dessa ligger idag i en miljö där de kan upplevas i sitt sammanhang, en ökad exploatering kan komma att påverka hur dess uppfattas och öka slitaget på dem. Detta är något som behöver utredas och tas höjd för inför vidare planering. Ett förändrat markanvändande även i parkens ytterkanter kommer att påverka den befintliga fornlämningsmiljön och även om den del av det aktuella området där ny bebyggelse planeras är till stor del anpassat till de områden där befintlig bebyggelse finns idag bedöms att omfattande arkeologiska arbeten kommer behöva göras. Det kommer också påverka riskintresseområdet för kulturmiljö där fornlämningarna är en stor del.

Det fördjupade kulturmiljöunderlaget saknar ett helhetsgrepp med ett arkeologiskt djup som behövs i en miljö av denna typ, denna bör inkludera en analys av hur fornlämningarna och fornlämningsmiljön kommer att påverkas över tid av en förändrad markanvändning i dess närområde. Det innehåller inte heller något om

de resultat som framkommit under de senaste åren del vid undersökningar dikt an det aktuella området, norr om det samma och vid Pryssgården och hur detta kan kopplas till Himmelstalund.

Positivt är att industribyggnader som är utpekade som särskilt värdefulla, med stort värde samt med visst kulturhistoriskt värde integreras i planen.

*Kommentar:*

*Det har tagits fram en MKB tillhörande programmet som fokuserar ytterligare på kulturmiljöaspekter kopplade till både fornlämningar och kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer.*

### **Trafik/kommunikationer**

Programmet för Himmelstalund norra har en tydlig och genomtänkt inriktning för att skapa ett hållbart resande- och transportmönster och med en yteffektiv gatuutformning. Länsstyrelsen instämmer i programmets slutsats att Fiskebyvägens funktionalitet måste klargöras närmare inför den fortsatta planeringen.

*Kommentar:*

*Finspångsvägen mellan trafikplats Bråvalla och trafikplats Beckershov har funktionen "infart" enligt Översiktsplanen för staden och den funktionen kvarstår. Gatan kommer även på delar av sträckan ha funktionen "Stadshuvudgata". Framtida korsningspunkter, anslutningar mot programområdet och gatan utformning som stadshuvudgata behöver utredas närmare.*

### **Dagvatten**

Länsstyrelsen tycker det är bra att en dagvattenutredning ska tas fram inom programmet. I dagvattenutredningen för programmet vill länsstyrelsen påminna om att ta med hela området (det befintliga och nya området) då även nya dagvattenlösningar på befintliga system är positiva för vattenmiljön och MKN. Länsstyrelsen vill även påminna här om att grundvattenförekomster och grundvattennivåer kan spela stor roll vid dagvattenhantering. Enligt uppgift finns möjlighet till fördröjningsåtgärder av dagvattnet inom programområdet. En dagvattenutredning uppges vara klar till godkännandet av programmet. Länsstyrelsen ser detta som en adekvat åtgärd för att kunna skapa sig en helhetsbild över hur hanteringen av dagvattnet skall kunna genomföras på ett bra sätt. Det är dock av vikt att frågan om dagvattnet hanteras på ett övergripande och storskaligt sätt, i enlighet med vad som framförs, för att kunna skapa rationella och effektiva lösningar i samband med fördröjningen och reningen av dagvattnet. Det är även viktigt att utredningen tar höjd för de föroreningar som konstaterats finnas i mark och grundvatten.

Mot bakgrund av den känsliga recipienten för dagvattnet (Motala ström) räcker det inte med att säkerställa att kvaliteterna inte försämras utan åtgärderna inom programområdet får inte heller förhindra att MKN, det vill säga, god status kan uppnås.

Länsstyrelsen anser vidare att dagvattenutredningen, mot bakgrund av befarade klimatförändringar, och som en följd av dessa ett sannolikt annorlunda nederbördsmonster, om möjligt skapa dimensionering för att klara en återkomsttid på minst 100 år.

Kommunen har riktlinjer för kommunens dagvattenhantering som fastställdes av kommunfullmäktige 2019.

I dessa sägs bland annat att risken för att det specifika dagvattenutsläppet påverkar en recipient beror på mängder och halter av föroreningar som i sin tur beror på typ och omfattning av verksamhet/markanvändning på den yta där dagvattnet bildas samt att nivå av rening ska avgöras i varje enskilt fall.

I detaljplanens plankarta och planbestämmelser ska anges hur dagvattenhanteringen ska utformas.

*Kommentar:*

*Dagvattenutredningen har föreslagit storskaliga lösningar för dagvattenhantering. Reningsanläggningarna kommer hantera dagvatten både från avrinningsområden inom samt uppströms programområdet. Den förändrade markanvändningen inom området i kombination med de planerade reningsanläggningarna för dagvatten kommer innebära en betydligt mindre föroreningstransport till recipienten jämfört med dagsläget. Inom programmet har ett förslag arbetats fram som innebär att ett 100-årsregn kan avledas bort från området genom höjdsättning utan att befintlig samt planerad bebyggelse riskerar att skadas. Dagvattenhantering planeras för genom bland annat fördröjning av dagvatten via dagvattendammar. Ett dagvatten-PM har tagits fram som behandlar dessa typer av frågor.*

### **Grundvatten**

Länsstyrelsen anser att kommunen skall utreda åtgärder för att skydda grundvattenförekomsten i området under exploatering och fortsatta användningen så inte statusen på vattenförekomsten försämras.

*Kommentar:*

*Framtida detaljplanarbete kommer innefatta en mer detaljerade dagvattenutredning där även påverkan på grundvattenförekomsten kommer att utredas närmare.*

### **Vattenverksamhet**

Länsstyrelsen vill påminna om att även på planeringsnivå bör finnas information att vid vattenverksamhet, anläggande av till exempel broar, bryggor och badplatser ska en anmälan om vattenverksamhet skickas in till länsstyrelsen eller

en tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen enligt 11 kapitlet 9 § miljöbalken.

*Kommentar:*

*Synpunkternas noteras.*

### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att genomförande av planen bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Avgränsning och innehåll i kommande MKB är bra om det kan komma till stånd i tidiga skeden i god tid innan arbete med enskilda detaljplaner påbörjas.

*Kommentar:*

*En MKB har tagits fram för programområdet.*

### **Upplysningar om tillstånd och dispenser med mera som kan komma att krävas**

#### **Arkeologi**

Det är viktigt att i processen fastslå att hela området är intressant ur fornlämnings synpunkt, även de nu bebyggda delarna och att alla nya grönområden eller områden utan bebyggelse som tas i anspråk kommer behöva utredas eller förundersökas arkeologiskt. Observera att detta också kommer gälla flera områden där det idag står bebyggelse. Flera mindre undersökningar kring bland annat Fiskebyvägen visar att det finns välbevarade lämningar på flera ställen, se t ex L2019:2751, L2009:5662, L2019:2751, L2008:4915, L2008:4914, L2019:2752 och L2008:8375, alla förhistoriska boplatslämningar eller lämningar som kan kopplas till förhistoriska boplatser. Majoriteten av dessa är inte geografiskt avgränsade och i många fall hänger de sannolikt ihop.

I parken söder om det område som är aktuellt för bebyggelse finns också en stor mängd fornlämningar varav en del tangerar den aktuella bebyggelsen i programmet, t ex L2019:1363, L2009:5796 och L2009:5729 med flera, boplatslämningar och hållristningar. Inte heller dessa är geografiskt avgränsade.

Ytterligare ett annat område som är intressant ur arkeologisk synpunkt är koloniområdet, här finns såväl kända fornlämningar som uppgifter om fornlämningar så som L2009:5716, L2009:5717 och L2009:5376. Det är mycket sannolikt att det finns fornlämningar som kvarligger under koloniområdet, detta kommer inte kunna utredas till fullo förrän bebyggelsen tagits bort.

*Kommentar:*

*Arkeologi kommer fortsatt att vara en levande fråga inför kommande detaljplaner.*

#### **Artskydd**

Det befintliga ställverket föreslås flyttas till växtplatsen för den fridlysta och rödlistade Buskvickern i programområdets nordvästra del. Buskvickern är en

starkt hotad art som bara finns på ett fåtal platser i Östergötland. Dess bevarandestatus har försämrats från sårbar till starkt hotad i Rödlistan som kom i år. <https://artfakta.se/naturvard/taxon/vicia-dumetorum-1658> . Buskvickern är fridlyst enligt 8§ Artskyddsförordningen.

Länsstyrelsen gör bedömningen att detta bestånd inte tål ytterligare påverkan. Länsstyrelsen bedömer att det inte är möjligt att bevilja dispens för de föreslagna åtgärderna. Det bör enligt länsstyrelsen inte komma till stånd byggnation på denna plats utan att den istället behöver skyddas och skötas på lämpligt sätt, till exempel som naturmark med tillhörande skyddsbestämmelse och skötselplan.

Vad gäller fåglar och fladdermöss har länsstyrelsen svårt att beskriva i detaljer innan inventeringsresultaten kommit. Men i grunden gäller att kommande planering ska anpassas så att den inte strider mot artskyddsförordningen. Det är därför bra att kommunen på ett tidigt stadie har gjort och planerar bra inventeringar.

*Kommentar:*

*Frågan har hanterats utförligt i miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Det reviderade samrådsförslaget har bedömts få liten negativ konsekvens för naturmiljön. Förslag på åtgärder för att undvika negativ påverkan finns framtagna. Ställverkets föreslagna placering har ändrats utifrån buskvickern och de förutsättningar som den ger.*

### **Biotopskydd**

I programområdets sydöstra del växer en yngre trädallé som omfattas av generell biotopskydd. Samrådshandlingen innehåller ingen uttrycklig viljeyttring, men naturinventeringens rekommendationer är bra och lämpliga att följa i fortsatt planering. Kommunen behöver klargöra sin ambition för övriga alléer som kan beröras (Fiskebyvägen till exempel).

*Kommentar:*

*Ambitionen är att spara majoriteten av de biotopskyddade alléerna inom programområdet men vissa anpassningar kommer successivt behöva ske. Alléerna har beroende på läge och trädslag olika förutsättningar och livslängd. Längs med Finspångsvägen växer en oxelallé som bedöms ha en kortare livslängd och där träden successivt kommer att behöva ersättas. Redan idag har kommunen ansökt om en dispens för träd som självdött här. När nya träd planteras kommer justeringar att behöva göras för att anpassa trädens läge till den framtida föreslagna sektionen/strukturen exempelvis att träd inte återplanteras i lägen för nya infarter. Lindallén längsmed Fiskebyvägen ska bevaras i sin helhet. Ekallén i områdets sydöstra del (i kanten på odlingsområde) som nämns i naturvärdesinventering (NVI) ska bevaras i sin helhet. I områdets bebyggda delar som föreslås få en ny/kompletterad bebyggelsestruktur finns några trädtrader som kan vara biotopskyddade (som en björkrad längs Lundatorpsvägen). Den allén kommer att vara svår att spara med den föreslagna bebyggelsestrukturen men träden kommer att ersättas med nya träd längs flera av områdets nya gator exempelvis längs Hagagatan.*

## Kommunala instanser

### Samhällsbyggnadskontoret, bygglov

#### Program

Enligt programförslaget ska området ligga i framkant avseende förnybar energi, energieffektiva byggnader och lösningar för resurshållning. Energisnålt byggande ska premieras och testas. Bygglovenheten stödjer dessa visioner. Det framgår dock inte hur detta ska säkras utan att det betraktas som särkrav. Det är alltid lättare att avtala en kvalitetsnivå i de fall kommunen äger marken, men hur görs där det är privata markägare? Arkitekttävling blir bara för husen närmast Himmelstalundsfältet.

På markanvändningskartan på sida 13 bör den nya bron markeras även med text så att det framgår tydligt vilken bro som menas.

Tre olika exploateringar har presenterats. En skyskrapa skulle kunna vara ett spännande inslag i bebyggelsen med storslagen utsikt över området. Alternativ två med flera höghus vid fältet skulle rama in området på ett annat sätt. Om högre exploatering mot Fiskebyvägen väljs då verkar inte lösningen med en rad med höga hus vara optimal. Det skulle skapa stort kontrast mot befintlig villabebyggelse. I så fall bör variation i höjd och avstånd mot gatan skapa mer levande bebyggelse och på så sätt skulle känslan av en hög mur mot gatan undvikas.

Avsnittet Bil bör kompletteras med information om handikapparkeringar, som måste ligga nära entréer, samt angöringsplatser för lastning/lossning. Även möjligheten för hämtning och lämning vid skola och förskola med bil behöver förtydligas. Framkomlighet till dessa platser samt för räddningstjänst och avfallsfordon måste säkras även om området är bilfritt i övrigt.

I avsnitt Torg och gaturum samt Friyta och grönska på kvartersmark bör nämnas mål med klimatanpassning, det vill säga att grönska bidrar till skugga och svalare miljöer.

I texten under figur 44, i avsnittet Buller anges att riktvärden vid nybyggnad är 55 dBA utomhus. Det bör justeras så att de stämmer överens med den senaste ändringen i förordningen om buller från 2017, det vill säga, 60 dBA för vanliga bostäder och 65 dBA för bostäder upp till 35 kvadratmeter.

Avsnitt om strandskydd saknas. Det är nog i första hand ställverket och bron som ska ligga inom strandskyddat område, eventuellt någon bebyggelse, men det kan vara fråga om andra ingrepp inom detta område. Det ska finnas ett resonemang kring åtgärder och särskilda skäl för upphävande av strandskyddet.

Under referenser, Kommunala handlingar och riktlinjer hänvisas till Riktlinjer för dagvattenhantering från 2009, men det finns ett nytt dokument från 2019. Riktlinjer för parkering saknas. Riktlinjer för klimatanpassning har varit ute på

remiss och om de blir antagna innan detta program, bör de också tas med.

*Kommentar:*

*Programförslaget för bebyggelse har reviderats inför godkände av programmet och då även med tanke på kulturmiljöaspekt. Programmet tillåter högre bebyggelse inom strategiska entréer till området som ytterligare behöver studeras i berört detaljplanearbete. Förslag på skyskrapan har tagits bort. Våningsantal och eventuell variation i höjd kommer studeras ytterligare i kommande detaljplaner. Avsnitt "Bil" kompletteras med ovanstående synpunkter och även avsnitt "Torg". Parkerings- och mobilitetshus planeras ligga i utkanterna av planområdet, och på så sätt minskas trafiken längre in i området. Räddningstjänstens- samt avfallfordons framkomlighet kommer dock säkras inom området. Angöringsplatser för lastning och lotsning samt handikapparkering kommer att finnas nära entréerna till bostäder och övrig verksamhet.*

*Programmet har justerats så att föreslagen bebyggelse är utanför strandskyddat område, förutom bron över Motala ström. Strandskyddet påverkas därför inte. Inom programområdet planeras det för grönska som är en del i kommunens arbete för klimatanpassning. Grönska, parker, vatten och natur sänker temperaturen lokalt och kan bidra till att dämpa den urbana värmeöeffekten. Grönska skapar även skugga vilket bidrar till välbefinnande för invånarna.*

### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Under miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning, område A, ska även strandskydd anges som skäl till att miljökonsekvensbeskrivning ska finnas.

*Kommentar:*

*Synpunkten noteras.*

### **Samhällsbyggnadskontoret, miljö och hälsa**

#### **Buller**

Området är påverkat av trafikbuller, främst från Fiskebyvägen, Finspångsvägen och Riksvägen. Inom kort är en ny avfart från E4an klar, vilket kommer leda till kraftigt ökade trafikmängder på Fiskebyvägen och Finspångsvägen. Det är oerhört viktigt att data från detta tas med i trafikbullerutredningen.

Viktigt att tänka på att skolgårdar och idrottsplatser ska klara riktvärden för buller från Naturvårdsverket.

*Kommentar:*

*Nyligen gjorda mätningar (oktober 2021) visar veckomedel 3300 fordon, vilket är ungefär samma nivå som innan trafikplatsen byggdes. Pandemin påverkar troligtvis siffrorna något, men det kommer dröja år innan effekten av trafikplatsen syns. I samband med framtagandet av trafikstrategin har det gjorts prognoser för*



år 2035. Att göra en ny bullerutredning i detta läge bedöms inte behövas. Däremot måste frågan utredas i de kommande detaljplanerna.

### **Dagvatten**

Det är bra och viktigt att dagvattenfrågan utreds på en övergripande nivå, för att få hållbara lösningar för hela området.

Stora delar av området utgörs idag av tak och hårdgjorda parkeringsytor med en föråldrad avledning i dagvattenrör som försvårar rening och kan orsaka översvämning. För att uppdatera dagvattenhanteringen till dagens och framtidens krav är det nödvändigt att omvandla dagvattenhanteringen till öppna och fördröjande system så att nödvändig rening, fördröjning och infiltration kan anordnas.

Med tanke på föroreningsituationen inom vissa delar av området, kan det vara så att infiltration och naturlig rening genom markytor bedöms olämplig. Detta är viktiga frågor att studera längre fram.

#### *Kommentar:*

*Dagvattenutredningen har föreslagit storskaliga lösningar för dagvattenhantering. Reningsanläggningarna kommer hantera dagvatten både från avrinningsområden inom samt uppströms programområdet. Den förändrade markanvändningen inom området i kombination med de planerade reningsanläggningarna för dagvatten kommer innebära en betydligt mindre föroreningstransport till recipienten jämfört med dagsläget. Inom programmet har ett förslag arbetats fram som innebär att ett 100-årsregn kan avledas bort från området genom höjdsättning utan att befintlig samt planerad bebyggelse riskerar att skadas. Dagvattenhantering planeras för genom bland annat fördröjning av dagvatten via dagvattendammar. Ett dagvatten-PM har tagits fram som behandlar dessa typer av frågor.*

### **Förorenad mark**

Delar av programområdet har en föroreningsproblematik som behöver utredas vidare och eventuellt avhjälpas innan omvandling av området kan aktualiseras. Den före detta vitvarutillverkaren Whirlpools verksamhetsområde har redan undersökts och där kan miljö och hälsa konstatera att en komplex föroreningsbild finns som kan komma att ta flertalet år i anspråk för ett avhjälpande.

#### *Kommentar:*

*De markmiljöföroreningar som finns inom programmet kommer kräva saneringar och åtgärder i olika stor omfattning. Avseende Whirlpools område är bedömningen att det finns goda förutsättningar att minska eventuellt framtida risker för människa och miljö genom åtgärd. Frågan kommer att studeras inför varje detaljplan och behov av sanering och avhjälpandeåtgärder kommer då att regleras i varje detaljplan.*

### **Luftkvalitet**

Då området omges av starkt trafikerade gator och större vägar är det viktigt att

luftkvaliteten inom området utreds, för att säkerställa en god luftkvalitet.

*Kommentar:*

*En luftkvalitetsutredning har gjorts efter samrådet för programområdet. I samband med detaljplanearbete behöver frågan beaktas vidare. Programområdet ligger nära trafikerade vägar och utsläpp från trafik bedöms vara den största källan till luftföroreningar. Vad gäller NO<sub>2</sub> klaras både MKN och miljömålen sett till såväl årsmedelvärde, som dygns- och timmedelvärde. Jämfört med nuläget beräknas inte halterna av NO<sub>2</sub> bli sämre i programområdet, snarare bättre runt E4, Riksvägen och Finspångsvägen bland annat på grund av teknikutvecklingen fram till år 2035. Utredningen tittade även på både PM<sub>10</sub> och PM<sub>2,5</sub>.*

## Samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur

### **Trafik**

På Finspångsvägen kommer en målkonflikt att uppstå mellan kollektivtrafikens framkomlighet och korsningsmöjligheter för gående och cyklister. För att i möjligaste mån tillgodose båda målen krävs det en smart samplanering av korsningspunkternas och hållplatsernas placering.

Korsningspunkterna för biltrafik längs med Fiskebyvägen och Finspångsvägen behöver studeras närmare vad gäller antal, avstånd och utformning.

För gång och cykel förordar mark och infrastruktur alternativ A före alternativ B som nytt huvudstråk. Ytterligare ett stråk bör läggas till utmed skogskanten på ”baksidan” av östra delområdet. Mindre kompletteringar, t ex mellan stråket alternativ A och Hagagatan, behöver studeras.

*Kommentar:*

*Projektet delar synpunkten. Frågan hanteras i pågående förstudie och kommande projekteringar för Finspångsvägen. Ytterligare utredningar har gjorts sedan samrådet. Därtill har en space syntax-analys genomförts.*

### **Spår/kollektivtrafik**

Vid högkvalitativ kollektivtrafik, det vill säga spårburen, med god framkomlighet och med minst 10 minuter turtäthet, kan gångavstånd till närmsta hållplats på 450 meter accepteras. Den totala restiden blir i genomsnitt inte längre än med 300 meters gångavstånd, eftersom tiden ombord minskar med ökat hållplatsavstånd. För busslinjer av mer lokal karaktär är 300 meter ett rimligt gångavstånd.

Den skissade busslinjen på Kabelvägen bör flyttas till Fiskebyvägen, där den får betydligt bättre framkomlighet och kan även förbättra upptäckningsområdet in i Pryssgården.

*Kommentar:*

*Utformning och placering av busshållplatser och busslinjer kommer ske i planering längre fram. Det kommer vara fortsatt bra framkomlighet för*

*kollektivtrafik på Fiskebyvägen men programmet möjliggör även för egna bussfält på Kabelvägen då bussfält inte får plats på Fiskebyvägen.*

### **Dagvatten**

I den här typen av områden är det viktigt att dagvattenhanteringen samordnas med övriga funktioner för allmänplatsmark som gång- och cykel, gator, gröna stråk och områden för lek och parker gör att få ett mer effektivt utnyttjande av ytor. En väl fungerande dagvattenhantering ska i första hand bestå av öppna lösningar och vara baserade på markens naturliga höjdsättning och rinnvägarna. I programmet som är på samråd har inte strukturplanen för dagvatten arbetats fram tillsammans med övriga strukturplaner.

Det är positivt att en dagvattenutredning nu kommer att göras i det fortsatta arbetet med programmet för Himmelstalund. När dagvattenutredningen är klar behöver dess resultat samordnas med strukturplaner för bilnät, kollektivtrafik och gång och cykel, se figur 22, 23 och 24, och för grönstråk och aktivitet se figur 28 och 29. En anpassning behöver göras så att de olika funktionerna kan samordnas så effektivt som möjligt. I hanteringen ska det finnas plats både för stora regn och extrema regn.

I kapitlet för Hälsa, säkerhet och störning saknas beskrivning av de översvämningsrisker som finns i området idag. Bedömning ska göras om det finns risk för översvämning av befintlig eller framtida bebyggelse och prioriterade vägar samt om åtgärder behöver vidtas för att minimera riskerna.

Översvämningsrisk kan bero på höga flöden i sjöar, vattendrag och hav samt extrema regn. Se figur 1 och 2 i yttrandet. I figur 1 redovisas de risker som finns vid höga flöden i Motala ström och i figur 2 redovisas de risker som finns vid ett 100-års regn.

### *Kommentar:*

*Dagvattenutredningen har föreslagit storskaliga lösningar för dagvattenhantering. Reningsanläggningarna kommer hantera dagvatten både från avrinningsområden inom samt uppströms programområdet. Den förändrade markanvändningen inom området i kombination med de planerade reningsanläggningarna för dagvatten kommer innebära en betydligt mindre förorenings-transport till recipienten jämfört med dagsläget. Inom programmet har ett förslag arbetats fram som innebär att ett 100-årsregn kan avledas bort från området genom höjdsättning utan att befintlig samt planerad bebyggelse riskerar att skadas. Dagvattenhantering planeras för genom bland annat fördröjning av dagvatten via dagvattendammar. Ett dagvatten-PM har tagits fram som behandlar dessa typer av frågor.*

### **Landskap**

Friyta för skola och förskola nämns på sida 18, och att vid anläggande av dessa ska Boverkets råd och riktlinjer följas. Det är bra, men det även bör skrivas något om hur skolgårdarna bör placeras och att de ska ha vissa kvaliteter. Exempelvis att det är önskvärt att de placeras nära park/naturområde och att de bör ha en stor

andel grönska mm. Placeringen av skola/förskola i förhållande till läge på lekplatser bör även diskuteras, så att en spridning av lekmiljöer över hela området uppnås. Att samnyttja förskolegårdar/skolgårdar som lekplats på kvällstid och helger är något som mark och infrastruktur gärna ser att det jobbas mer med att få till stånd. Funderade också lite kring hur antalet förskolor/förskoleplatser beräknas. Om området får samma befolkningsfördelning som exempelvis Pryssgården kan behovet bli cirka 600 platser. Är tanken att det kommer planeras för förskola även i etapp 2 men att detta inte visas på markanvändningskartan?

Gällande de olika alternativen för huvudcykelstråk på sida 35 så gör alternativ A att upplevelsen av Himmelstalundsområdet som helhet förändras. Det fina mötet mellan skogen och de öppna fälten bryts och miljön här kommer inte upplevas lika lugn och ostörd. Detta behöver studeras närmare framöver liksom placeringen av stråket i nordväst.

Gällande gaturummen (sida 36) vore det fint att få in någon form av grönska i alla typer av trafikstråk. Detta både med tanke på möjlig dagvattenhantering samt ett bättre lokalklimat. Växtligheten bidrar ju även till att förtydliga för bilburna att de rör sig på oskyddade trafikanters villkor. Som exempel har mark och infrastruktur planerat för någon form av grönska i Inre hamnens alla olika typer av trafikstråk. Stora träd i huvudstråken och perenner/buskar i de smalaste gatorna. Mark och infrastruktur ser gärna att dagvattnet i så stor utsträckning nyttjas som resurs i våra gator och parker för att få en bra utveckling på vegetationen och en mer spännande och intressant utemiljö. Det finns fördelar med att samordna de gröna och blåa stråken, vilket bland annat är viktigt för att få en så funktionell och yteffektiv lösning som möjligt.

Gällande val av placering av planerad lekmiljö (sida 42) kan det vara bra att titta på avstånd inom området. Kanske finns behov av ytterligare en lekmiljö längre västerut när området är fullt utbyggt. Behovet av mindre lokalpark/parker (kanske en minipark istället för ett torg) bör även ses över inne i planerad bebyggelse, med tanke på yngre barn och äldre som har svårt att ta sig längre sträckor.

Saknar även ett resonemang kring användningen av befintliga idrottsytor och vilka evenemang som brukar anordnas på platsen och behoven framöver. Kanske vore någon form av samråd/diskussion/medborgardialog samt analys kring detta göras.

*Kommentar:*

*Det kommer behövas flera förskolor i norra Himmelstalund, vilket har bearbetats i godkännandehandlingen.*

*Sedan samrådstiden har cykelväg utmed skogsbrynet utretts. Enligt kulturmiljöutredning och MKB är en förutsättning för alternativ A att det får en omsorgsfull utformning med anpassningar i material till miljön exempelvis markmaterial. Om detta är förenligt med funktionen för ett huvudcykelstråk behöver utredas vidare.*

*Grönska i gaturummen behöver utredas vidare. Ambitionen kan vara att få in grönska i alla gaturum men avvägningar måste göras gentemot driftsekonomi etcetera. Vissa gator kommer vara mer prioriterade för grönska på allmän plats exempelvis huvudgator. Grönskande förgårdsmark kan också vara ett sätt att få in grönska i vissa gaturum företrädesvis vid mindre lokalgator.*

*Det pågår en utredning som undersöker utvecklingsmöjligheter för fältet där tittas det även på utveckling av lekmiljöer inom ytan. Utformning av allmänplatsmark såsom park, torg etcetera studeras vidare i detaljplaneskedet. Den pågående utredningen kollar även på dem befintliga ytor som används för idrott- och andra evenemang för vidare utveckling i framtiden.*

### **Geoteknik**

Det är generellt tids- och kostnadsbesparande att göra en översiktlig geoteknisk utredning så tidigt som möjligt, så beslutet att göra en geoteknisk utredning redan i programskedet välkomnas.

Syftet med utredningen föreslås vara att ta fram planeringsunderlag inför beslut om (I) bronns placering; (II) placering och möjlig utformning av fastigheter på norra sidan av Motala ström samt att identifiera eventuell behov av (III) jordförstärknings- och andra klimatförebyggande åtgärder längs strömmen med avseende på risken för skred, erosion och annan markdeformation som bland annat sättningar.

Den geotekniska utredningen bör samordnas med dagvattenhaneringen så att placering och utformning av dagvattenlösningar kan förebygga, eller åtminstone inte förvärrar, eventuella ogynnsamma förutsättningar för skred och erosion.

Den geotekniska utredningen föreslås innefatta moment enligt yttrande.

#### *Kommentar:*

*En tidig övergripande geoteknisk utredning har genomförts efter samrådet där konsult har undersökt speciellt eventuell skred- och rasrisk samt geotekniska förhållanden runt föreslagna brofästen om båda sidor av Motala ström samt utmed Kabelvägen i direkt närhet till Sektorn 1 med mera. Redovisningen innehåller en bedömning av markförhållanden och grundläggningsförutsättningar och utifrån det ger allmänna råd för planering av området med hänsyn till de geotekniska förhållandena. Vidare geotekniska utredningar kan behöva göras inom ramen för detaljplanearbete i området, såväl som inför bygglovsskede.*

## **Räddningstjänsten Östra Götaland**

### **Farligt gods**

Problematiken kring farligt gods är fortfarande gällande längs Riksvägen även om befintlig tankstation i planområdet är tänkt att försvinna. Riksvägen utgör den närmsta anslutande vägen till det primära vägnätet för farligt gods för ett flertal mottagare. Åtminstone kan det antas att transporterna till en tankstation

(Organisten 5) längs Finspångsvägen samt de fyra tankstationerna (Passageraren 6 & 7, Lokföraren 6 & 16) som är placerade längs Stockholmsvägen söder om rondellen där de två vägarna möts försörjs via Riksvägen. Det är inte heller omöjligt att delar av trafiken till Ståthögaleden (tankstationer och Candor som är farlig verksamhet) samt södra delarna av Ingelsta försörjs via Riksvägen. Sammantaget delar inte räddningstjänsten bedömningen att risker kopplade till farligt gods inte skulle ge upphov till betydande miljöpåverkan. Därmed behöver det upprättas en riskanalys för att säkerställa att lämpliga skyddsavstånd och/eller skyddsåtgärder vidtas längs Riksvägen. Riskanalysen ska vara kvantitativ och slutsatserna vara underbyggda med framräknade individ- och samhällsriskberäkningar.

Det är rimligt att anta att transporter av farliga ämnen till och från Almroths i framtiden kommer att nyttja den nya av- och påfarten till E4:an för vidare transport till slutdestination istället för att som i dagsläget gå via Fiskebyvägen och Finspångsvägen. Det är överlag positivt för riskbilden i det aktuella programområdet.

*Kommentar:*

*Det pågår planarbete för första etappen inom programområdet parallellt. Inom den detaljplanen tas en riskanalys fram som bland annat omfattar farligt gods. Det kommer tas fram ytterligare riskanalyser i samband med detaljplanarbetet för resterande delar. Dialog med räddningstjänsten har förts gällande farligt gods separat.*

### **Farlig verksamhet**

Almroths Logistik på fastigheten Regulatorn 4 är klassad som en farlig verksamhet enligt Lagen om skydd mot olyckor. Verksamheten hanterar farliga ämnen som i händelse av brand ger upphov till mycket stora konsekvensavstånd för oskyddade människor och ämnen som är ett av de mest skadliga miljögifter som finns om detta skulle komma ut i exempelvis dagvattensystemet eller ned till Motala Ström. Därmed är en räddningsinsats vid en omfattande brand på den aktuella verksamheten en mycket svår avvägning där intresset av att släcka branden för att begränsa påverkan på människor från rökgaser måste hanteras i perfekt balans med att förhindra miljöskador från det släckvatten som behöver användas. Utan säkerställd riskutredning av den aktuella verksamheten för att kunna bedöma lämplig markanvändningen i närområdet kring Almroths är det räddningstjänstens bedömning att det är högst olämpligt att genomföra ytterligare förtätning i verksamhetens närområde. Särskilt viktigt är det att beakta placering av känsliga och/eller svårutrymda verksamheter så som exempelvis skolor, samlingslokaler, boendeformer för äldre, förskolor, vårdverksamhet eller Br0-byggnader (exempelvis 30-våningshus). Problematiken kan jämföras med den som är gällande i nära anslutning till liknande olämpligt placerade farliga verksamheter så som Brincks i inre hamnen eller Freudenberg i östra delen av centrum.

*Kommentar:*

*Samhällsbyggnadskontoret känner till verksamheten och dess klassning. En riskutredning kommer inte genomföras inom ramen för programmet. Vidare utredningar kommer ske i detaljplanearbete. I dagsläget har programmet inte pekat ut någon sådan känslig markanvändning i närområdet. Samrådsförslaget som innebar ett 30-våningshus har reviderats och tagits bort.*

**Framkomlighet, utrymning och brandposter**

Gatustrukturen i området behöver säkerställa god framkomlighet för räddningstjänst och andra blåljusaktörer. Som grundläggande krav gäller att räddningstjänsten ska kunna ställa upp våra släckbilar längst 50 meter ifrån en byggnads angreppsväg, exempelvis ett trapphus i ett flerbostadshus. Där det vanliga vägnätet inte säkerställer detta behöver det anordnas räddningsvägar som vid behov kan begränsas för annan trafik i det vardagliga användandet.

Till det aktuella området har räddningstjänsten tillräcklig insatstid för att nyttjas som alternativ utrymningsväg i händelse av brand för bostäder och kontor. Därmed är det rimligt att i ett tidigt skede planera för möjlighet att för byggnader innehållande bostäder och kontor att nyttja räddningstjänsten som alternativ utrymningsväg upp till och med 8 våningar (mer exakt maximalt 23 meter från marken till underkant fönster eller överkant på ett balkongräcke). Det kan säkerställas genom att ha det vanliga gatunätet finns tillgängligt runt varje kvarter. Finns det önskemål om att inte tillgodose denna möjligheten behöver det i ett senare skede säkerställas i varje enskild detaljplan att utrymning istället behöver anordnas genom byggnadstekniskt brandskydd, exempelvis tillgång till dubbla trapphus via korridor eller loftgång eller Tr2-trapphus.

Brandvattenförsörjning behöver säkerställas i området och anpassa efter de olika användningsområdena.

*Kommentar:*

*Hanteras vidare i kommande detaljplanearbete. Det kommer säkerställas att framkomlighet kommer finnas för räddningstjänst, sopbil, färdtjänst med mera.*

**Nodra AB****Avfallshanteringen**

Det är viktigt att det tas hänsyn till alla samhällsviktiga funktioner i och med utbyggnad av nytt område och avfallsinsamlingen är en av dem. För att avfallshantering ska fungera är förutsättningarna att inga hinder finns för insamling vid fastigheterna. Det behöver tillgodoses att god arbetsmiljö- och psykosocial arbetsmiljö uppnås för att få en fungerande avfallsinsamling som är resurseffektiv och trygg. Nodra AB ser att det finns behov av att gaturummen är tillräckligt breda och utan hinder för att uppnå dessa.

Enligt bilnätet som presenteras i programmet redovisas inte lokalgator till alla fastigheter, däremot står det att biltrafik kommer att kunna använda gator på fotgängarnas villkor. Detta ser Nodra AB som en risk för olyckor när tung trafik

ska framföras speciellt om vändning måste ske där förutsättningarna i grunden är gjord för fotgängare.

Nodra ser det som viktigt att de får vara delaktig i framtagandet av avfallslösningar i området. En utredning kring vilka möjligheter som finns för avfallsinsamlingen i området skulle vara att föredra för att hitta den lösning som passar bäst.

När staden byggs ut och anpassar den främst för fotgängare och cyklister kan det finnas behov att utveckla planeringen av avfallsinsamling där kvarternära insamling utreds det vill säga att avfallslösningen delas mellan flera fastigheter, som blir strategiska knutpunkter.

*Kommentar:*

*Kontakt med Nodra AB har skett separat för att diskutera lösningar för hela stadsdelen. Det kommer säkerställas att sopbil har en säker framkomlighet i detaljplaneskede samt i projekteringskedet.*

### **Vatten och avlopp**

Den planerade exploateringen kommer att innebära ledningsflytt utav strategiskt viktiga huvudmatarledningar. I efterföljande detaljplanarbete kommer Nodra ta ställning till ledningsflytt utav berörda ledningar. Utrymme i detaljplanarbetet bör ges för Nodra AB att förankra ledningsflytten internt. Kostnad för ledningsflytt ska tas av exploateringen.

En eventuell ledningsflytt utav huvudmatarledningar, där flertal ledningar med stora dimensioner ligger i samma ledningsgrav, är platskrävande och kommer på sina ställen kräva U-områden eller gatuutrymmen med en bredd på minst 10 meter för att säkerställa att det går att anlägga och underhålla dessa ledningar.

Ställverkets föreslagna placering kommer i konflikt med matarledningar som är kritiska för dricksvattenförsörjningen av hela Norrköping stad. Ledningarna kommer att flyttas i samband med byggnation av den nya trafikplatsen. Ställverkets placering måste anpassa till det arbetet och till den planerade dragningen på ledningarna. Dessa ledningar är inte aktuella att flytta en gång till.

*Kommentar:*

*I godkännandehandlingen föreslås det nya ställverket att byggas lite längre österut jämfört med det samrådsförslag som visats.*

### **Dagvatten**

Pågående dagvattenutredning ska komma fram till en storskalig lösning för dagvattenhanteringen inom programområdet samt peka ut ytor som kommer behöva avsättas för ändamålet. Inom programområdet kommer även ytor behöva avsättas för hantering utav dagvatten från uppströms områden.

*Kommentar:*

*Sedan samråd har ett dagvatten-PM tagits fram som behandlar dessa typer av*



*frågor. Dagvattenutredningen har föreslagit storskaliga lösningar för dagvattenhantering. Reningsanläggningarna kommer hantera dagvatten både från avrinningsområden inom samt uppströms programområdet. Den förändrade markanvändningen inom området i kombination med de planerade reningsanläggningarna för dagvatten kommer innebära en betydligt mindre föroreningstransport till recipienten jämfört med dagsläget. Inom programmet har ett förslag arbetats fram som innebär att ett 100-årsregn kan avledas bort från området genom höjdsättning utan att befintlig samt planerad bebyggelse riskerar att skadas. Dagvattenhantering planeras för genom bland annat fördröjning av dagvatten via dagvattendammar.*

### **Bredband**

Ingen erinran

*Kommentar:*

*Noteras.*

## **Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer**

### **E.ON Energidistribution AB**

E.ON och kommunen har vid flera tillfällen under de senaste åren fört diskussioner kring den fördelningsstation Sektorn (i programmet kallat ställverket) som finns inom programområdet. Fördelningsstationen förser stora delar av Norrköpings tätort med elenergi. För omkring ett halvår sedan genomförde E.ON en mycket översiktlig utredning för att klarlägga om det finns andra tänkbara lokaliseringar för fördelningsstationen utöver den befintliga. I studien redogjorde E.ON också för möjligheten att minska ytbehovet för fördelningsstationen.

Den befintliga fördelningsstationen Sektorn är belägen på fastigheten Sektorn 1, som E.ON innehar med tomträtt. Eventuella förändringar av fastighetens/tomträttens utformning, och en eventuell fullständig flytt från fastigheten, måste föregås av förhandlingar mellan E.ON och kommunen om tomträttsupplåtelsen. E.ONs inriktning är att stationen ska finnas kvar inom den befintliga fastigheten oavsett om den byggs om till en mindre ytkrävande utformning eller kvarstår i befintlig utformning eftersom elnätet är uppbyggt från att stationen finns på den befintliga platsen. Stora investeringar är gjorda i den eltekniska infrastrukturen och dessa tas bäst tillvara när stationen blir kvar inom fastigheten Sektorn 1.

Kommunen föreslår i programmet att stationen ska flyttas till ett nytt läge i västra delen av programområdet. Den översiktliga utredning som E.ON har genomfört visar de svårigheter som ses i tidigt skede med att flytta stationen till det föreslagna läget. Den visar inte om det är möjligt att flytta stationen till det föreslagna läget eller inte – för att klarlägga detta krävs ytterligare utredningar som kan genomföras om den som föreslår flytten bekostar utredningarna.

E.ON välkomnar i övrigt den utveckling av staden som beskrivs i programmet och

kommer att återkomma med detaljerade synpunkter kring åtgärder i elnätet som behövs för att förse tillkommande bebyggelse med elenergi i senare planskeden.

*Kommentar:*

*Samhällsbyggnadskontoret delar E.ON:s synpunkt gällande framtida förändringar om tomträttens utformning behöver ske genom förhandlingar mellan E.ON och kommunen. Samhällsbyggnadskontoret uppskattar den regelbundna kontakt som finns mellan parterna. Ledningarna behöver ligga väster om ny bro för buss och cykel över Motala ström och ett läge väster om nya bron anser kommunen är det bästa förslaget på placering av ställverket. Framförallt så att luftledningarna kommer bort från nya bostäderna. Det är klarlagt att luftledningar fortfarande behöver finnas över E4;A och Motala ström och då är det bra att dem placeras så långt västerut som möjligt i programområdet. Det nya föreslagna läget för nytt, inbyggt ställverk är något österut jämfört med samrådsförslaget.*

## E.ON Energilösningar AB

Befintliga ledningar för fjärrvärme finns inom området, se bild på nästa sida. E.ON Värme vill vara med i planeringen för området för att bevaka fjärrvärmens intressen och förse nya byggnader med miljövänlig fjärrvärme. E.ON Värme önskar samordningsmöten med kommunen tillsammans med andra ledningsägare för dialog kring infrastruktur och ledningsnät.

Flera av de befintliga fjärrvärmeledningarna i området krockar med nya strukturer som tagits fram i programmet. För befintliga och nya ledningar som finns respektive kommer att placeras i kommunal mark gäller markavtalet mellan E.ON Värme och kommunen. Markavtalet ger E.ON Värme rätt att anlägga, behålla, underhålla och förnya fjärrvärmeledningar i kommunens mark. Om programmets genomförande innebär att ledningar förlagda med stöd av markavtalet hamnar inom mark som kommer att försälgas är det viktigt att ny rättighet tillskapas för ledningarna att gälla gentemot framtida fastighetsägare.

För att åstadkomma nödvändigt planmässigt skydd för ledningarna bör u-område införas för överföringsledningar som hamnar eller förläggs inom kvartersmark. Eventuella ombyggnader av befintligt distributionsnät och tillfälliga lösningar som kan komma att krävas på grund av genomförandet av programmet ska bäras av den som begär ändringen. E.ON Värme förutsätter vidare att de skyddsavstånd som gäller enligt bestämmelser för grävarbeten nära fjärrvärmeledningar med kringutrustning respekteras.

Se bild och länk i yttrandet.

*Kommentar:*

*Kommunen delar E.ON:s mening vad gäller samordning för infrastruktur och ledningsnät. Dialog och samordning med E.ON och andra ledningsägare kommer ske i varje detaljplaneärende.*

## Skanova nätplanering

Skanova har kabelanläggningar inom detaljplaneområdet, se bifogad karta.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

### *Kommentar:*

*Samhällsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.*

## Naturskyddsföreningen

### **Positiva aspekter**

Att omvandla och förtäta befintliga bebyggelseområden med blandad bebyggelse utefter Finspångsvägen och Fisksåtravägen är positivt. Det är stadsnära lägen som kan ge bra boendekvaliteter.

Programmet har många bra kvaliteter såsom blandning mellan funktionerna bostäder, service och arbetsplatser. Offentliga grönytor bevaras. Bra cykelvägar och kollektivtrafik planeras. Grönstruktur har studerats och grönskande gator och torg planeras. Det är mycket positivt att programmet har ambitioner om att området ska ligga i framkant när det gäller förnybar energi, energieffektiva byggnader och resurshushållning.

Det är också positivt att slutna kvarter planeras eftersom det ger en bättre boendemiljö jämfört med punkthus.

### *Kommentar:*

*Samhällsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.*

### **Hög exploateringsgrad**

Det föreslås en hög exploateringsgrad eftersom projektet belastas av kostnader för flytt av ställverk, bygge av ny bro och annan infrastruktur i området.

Naturskyddsföreningen menar att dessa kostnader till stor del betjänar hela staden och ska därför inte belastas Himmelstalundsområdet helt. Därigenom behöver inte området belastas med så hög exploatering.

Flytt av ställverk ger nytta för hela staden eftersom en tätare stad kan byggas. Ny bro för lokaltrafik betjänar främst närliggande stadsdelar såsom Klockaretorget, Eneby och Fyrby. Övriga satsningar på Himmelstalundsfältet är också en gemensam angelägenhet för staden och besöksnäringen.

Naturskyddsföreningen håller inte med om programmets ekonomiska slutsatser ”I stort gynnas kommunen och samhället där de stora vinsterna finns i en tätare och högre bebyggelse, vilket i sin tur genererar högre fastighetsvärde”. Tvärtom innebär en för hög exploatering ekonomiska förluster för kommunen, bostadskonsumenter och fastighetsägarna.

*Kommentar:*

*Bostadsbebyggelse föreslås framförallt på redan ianspråktagen mark där det är industrier idag. Efter samrådet har kommunen tagit bort exploateringen inom strandskyddsområdet samt dragit ned volymen på bebyggelse.*

**Hushöjd**

Bostadshus bör inte byggas högre än 5 våningar för att erbjuda en god miljö. Högre hus innebär en dålig kontakt med gården och skapar skugga. Hållbarhet bygger på ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Högre hus än 5 våningar ger en dålig social sammanhållning enligt forskning på SLU. Jan Gehl har i boken Städer för människor, sid 50-51, beskrivit att det blir omöjligt med en fungerande kontakt mellan lägenheter och gård mer än fem våningar upp. Konsekvenser av hög exploatering i bostadskvarter har också studerats på Chalmers genom Centrum för boendets arkitektur, CBA. Skuggiga gårdar innebär även att det blir svårt att odla på gårdarna. Och att odla på terrasser, som det står i programmet, ger inte samma utdelning i längden som markförlagda odlingar.

Höga hus in på Himmelstalundsfältet, såsom föreslaget 30-våningshus, blir störande för friluftsområdet. Himmelstalundsområdet är viktigt för Norrköpingsborna. Vintertid finns härliga slingor för skidåkning. Sommartid används området till promenader, bad, sol och diverse aktiviteter. Området är ett andningshål för många i Norrköping, och för turistnäringen vid besök av hållristningarna. Höga hus nära in på fältet skulle innebära att områdets karaktär förändras och att de som vistas på fältet känner sig ”övervakade”. Nya hus nära in på Himmelstalundsfältet bör inte vara högre än träden runt fältet, så att friluftsområdet får behålla sin karaktär.

Höghus drar ner kalla starka höjdvindar på marken vilket innebär att närmiljön blir ogästvänlig. Höghus innebär inte heller så stor ytbesparing eftersom det ändå krävs friytor, parkeringsytor, vägar med mera kring dem.

*Kommentar:*

*Samhällsbyggnadskontoret har gjort övergripande solstudier och bostadskvarteren är utformade så att de är lägre i väderstreck som främjar solljus på innergårdarna. Våningsantalet kommer att arbetas vidare med under detaljplaneskede. Odling på terrasser är ett komplement till markförlagda odlingsmöjligheter. Programmet lägger stor vikt vid just odlingsmöjligheter, exempelvis planeras odlingslotter. Upplevelsen från fältet har förändrats från samrådsförslaget till godkännandehandlingen, vilket exempelvis inneburit lägre byggnadshöjder på vissa platser. Programmet anger att parkering ska ske i ytterkanterna, bland annat för att minska bilanvändandet inne i området, men också för att innergårdarna ska kunna få jorddjup som lämpar sig för trädplanteringar, odling etcetera.*

**Friytor på kvartersmark**

Friytorna på kvartersmarken föreslås bli alltför små, även om hushöjden hålls ner till 5 våningar. Enligt Plan och bygglagen 8 kapitlet 9 § ”ska det på tomen eller i närheten av den finnas tillräckligt stor yta som är lämplig för lek och utevistelse”.

SBN (Svensk byggnorm) beskriver närmare vad det innebär. Socialt fungerande boendemiljöer kräver ett antal revirnivåer. Den halvprivata revirzonen är avgörande för social hållbarhet då gemenskap och social kontroll är starkast i denna begränsade grupp. Den halvprivata revirzonen kallas entréområde i SBN och betjänar högst 30 lägenheter. Den behöver vara cirka 300 kvadratmeter stor och inrymma småbarnslek, gemensam uteplats för vuxna, plats för cykelparkering och odling. Gemensamt för hela kvarteret behövs ett halvoffentligt revir som kallas närområde i SBN. Det ska betjäna högst 150 lägenheter och kräver en yta på minst 1500 kvadratmeter och används av de äldre barnens lek och vuxnas aktiviteter.

Andelen vegetation på kvartersgården är också viktigt för boendekvalitén. Forskningen har visat att kontakten med grönska är grundläggande för vår psykiska och fysiska hälsa. Immunförsvar, stresstålighet, koncentrationsförmåga, inlärning, kreativitet och empati förbättras genom kontakt med trädgård och natur. Vegetationen har också fysiska funktioner genom skugga och höjd luftfuktighet som skydd mot hetta. Det behövs även tillräcklig solbelysning på gården vilket begränsar möjlig hushöjd. Vegetation förbättrar vistelseklimatet även genom vindskydd och tar upp nederbörd som motverkar översvämning. Det är faktorer som blir allt viktigare vid klimatförändringen.

*Kommentar:*

*Denna fråga kommer studeras i detaljplaneskedet.*

### **Ny bro**

Det föreslås en ny bro över Strömmen för bil-, kollektiv-, cykel- och gångtrafik. Naturskyddsföreningen menar att en ny bro, när den behövs, kan byggas nära befintlig E4-bro och järnvägsbro. Det är lägen som redan är störda för naturen och med buller. Programmets föreslagna broläge är mycket störande för Strömlandskapets utblickar.

Det är viktigt att satsa på bra gång- och cykelvägar som leder till befintlig gång- och cykelbro.

*Kommentar:*

*Krav på bronns utformning kommer att vara mycket viktig för att minimera påverkan på upplevelsen av Strömmen. Föreslaget broläge är valt utefter flera viktiga aspekter. Ny bro behöver vara belägen öster om nya luftledningarna över Motala ström så att inte höjden på ledningarna kommer i konflikt med ny bro. Befintliga luftledningarna stör redan utblickarna över Strömmen. Andra aspekter som har legat till grund för förslaget på läget för bron är markförhållanden på södra sidan (Borgs deponi) samt koppling till Campingvägen i söder samt även bron raka koppling mot lokal i norr. Det ska vara lätt att orientera sig till bron för någon som kommer från E4:an vid Bråvalla trafikplats och ska vidare till södra Himmelstalund.*

**Biltrafik**

När det gäller utvecklingen av biltrafiken på grund av nya Bråvallaavfarten från E4 anser programmet att det är bättre att avvakta och se vad som händer. ”En stor osäkerhet råder om hur trafiken kommer att bete sig när den nya trafikplatsen vid E4:n öppnar” (sida 29). Det är vetenskapligt bevisat att utbyggd kapacitet för vägtrafik ger ökad biltrafik. Målet i översiktsplan 2017 för staden är att biltrafiken inte ska öka. Därför är det nödvändigt att styra utvecklingen genom att inte överdimensionera Fiskebyvägen. Det är också viktigt att skylta avfarten åt öster Pryssgården/N Himmelstalund. Annars riskerar det att bli infartstrafik till centrala staden genom denna stadsdel istället för via den trafiktåligare före detta E4-genomfarten från norra och södra motorvägsinfarterna. Det har Naturskyddsföreningen påpekat i remissvaret på Bråvallaavfarten. Naturskyddsföreningen påpekade även att barriäreffekten av Fiskebyvägen och E4 för de övergripande rekreativstråken mot Leonardsberg-Glanstranden respektive mot Fyrbysskogen i grönstråket mellan Pryssgården och E4 måste beaktas.

*Kommentar:*

*I dagsläget finns inga planer (eller utrymme) att bredda Fiskebyvägen. Skyltning skickas vidare till Drift och underhåll. Ett av målen med programmet är att minska barriäreffekten av Fiskebyvägen, Finspångsvägen och Riksvägen och möjliga utformningar och korsningar kommer att utredas vidare i samband med förstudier och tekniska utredningar i kommande detaljplaner.*

**Odlingslotter**

Nya bebyggelsekvarter föreslås på 2/3-delar av befintligt odlingsområde in på Riksvägen. Naturskyddsföreningen anser att alla som vill odla i kommunen ska få möjlighet till det. Stadsodling är mycket viktigt för matproduktion, minska transporterna för maten, motion, gemenskap, integration, vattenhållning och biologisk mångfald. Odlingsytorna i kommunen behöver öka, inte minska. Programhandlingarna redovisar inte hur det minskade odlingsområdet ska ersättas med nya. Det är inte heller så enkelt att flytta ett odlingsområde. Stor möda och mycket pengar har lagts ner av de som har odlingslotter. Därför anser Naturskyddsföreningen att befintlig odlingsyta ska kvarstå.

*Kommentar:*

*Kommunen delar uppfattningen om vikten av odling och att det tillför många positiva aspekter i en bebyggd miljö. Planförslaget har justerats men en del av odlingslotterna föreslås tas i anspråk för annat ändamål. Förslaget är att planera för ytor för odling men att optimera dem med mer odlingsbar mark och mindre bebyggda delar. Målsättningen är att ytan för odlingsbar mark på kommunens mark ska vara jämförbar (eller öka) med idag. Odlingsmöjligheter på kvartersmark exempelvis på gårdar och tak ska också vara en del av inriktningen för den bebyggda miljön. Enkätsvaret visade ett stort intresse för odling på kvartersmark.*

## Försvarsmakten

Riksintressen för totalförsvarets militära del beskrivs på sidan 59. Rubriken bör ändras till ”Riksintressen för totalförsvarets militära del”. Beskrivningen av riksintressena bör även korrigeras med stöd av texten nedan. Stöd kan även tas av riksintressekatalogen som hänvisas till tidigare i detta yttrande.

Programområdet berörs av följande utpekade riksintressen för totalförsvarets militära del.

### Riksintressen för totalförsvarets militära del

- *MSA-område för Malmens flottiljflygplats*  
Ett MSA-område är ett område kring en militär flygplats där höga objekt inom området kan påverka flygsäkerheten.
- *Påverkansområde runt SMHI:s huvudkontor*  
Försvarsmaktens Vädertjänst och SMHI har sedan lång tid tillbaka en gemensamt finansierad meteorologisk infrastruktur i Sverige. Denna infrastruktur är en förutsättning för båda myndigheternas funktion inom sina ansvarsområden och måste fungera i samtliga beredskapsnivåer. Myndigheterna har redan idag ett från departementen uttalad vilja att ta ett långsiktigt gemensamt ansvar för den gemensamhetsägda meteorologiska infrastrukturen i Sverige, i alla beredskapsnivåer. Därför utgör väderradarer samt tillhörande anläggningar riksintresse för totalförsvarets militära del. Det finns idag skyddsvärd meteorologisk infrastruktur på flera platser och inom viktiga funktioner som ägs av SMHI men kravställs av Försvarsmakten. Väderradar är den tydligaste av dessa riksintressen och beskrivs utförligare nedan. Det finns också sensorer och mottagare av väderdata på SMHI:s anläggning i Norrköping som är vitala för en militär och civil vädertjänst och som är av riksintresse. Runt SMHI:s huvudkontor i Norrköping finns därmed ett påverkansområde med avseende på störande sändare och höga byggnader.

Inom de ovan nämnda områdena är det främst höga objekt som kan riskera påtaglig skada på riksintressena. Med höga objekt avses objekt som är högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse, respektive högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse. Sammanhållen bebyggelse avser i detta sammanhang de områden som utgör tätort (gula områden) på lantmäteriets översiktskarta i skala 1:250 000.

Riksintressen för totalförsvarets militära del kan i vissa fall inte redovisas öppet. För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintressen som omfattas av sekretess och inte alls kan redovisas öppet på karta, är hela landets yta samrådsområde för höga objekt enligt definitionen ovan. Det innebär att oavsett påverkansområde så ska alla ärenden avseende höga objekt skickas på remiss till Försvarsmakten för att säkerställa att ingen skada sker på den typen av riksintressen.

Försvarsmakten har i detta skede ingen erinran i stort mot att Norrköpings kommun tar beslut om programmet och går vidare med detaljplaneläggning.

Försvarsmakten vill dock framföra att hög bebyggelse skulle kunna komma att medföra skada på riksintresse. För att bedöma detta behöver Försvarsmakten mer detaljerat underlag än vad som redovisas i programhandlingen. Försvarsmakten kan således komma att ha erinran gällande byggnadshöjd eller placering av bebyggelse vid kommande detaljplanering. Även antenner och antennbärare (torn) inom programområdet skulle kunna utgöra skada på riksintresse.

Sammantaget förordar Försvarsmakten alternativet utan ”skyskrapan”.

*Kommentar:*

*Samhällsbyggnadskontoret noterar att höga byggnader enligt definitionen i samrådsyttrandet ska skickas på remiss till försvarsmakten. När detaljplaner görs inom programområdet kommer bedömningar ske om riksintressen kan påverkas.*

## Fortifikationsverket

Fortifikationsverket har ingen erinran mot förslaget.

*Kommentar:*

*Noteras.*

## Norrköping Airport

Tänkt program ligger innanför Norrköping Airports influensområde med hänsyn till flyghinder. Maximal tillåten byggnationshöjd varierar inom området. Programmet ligger i flygplats inflygnings-, start- och stigyta det är därför av största vikt att flygplatsen får möjlighet att yttra sig när exakta höjder och position på byggnader är konkretiserat. Speciellt rörande det 30 våningshus som omnämns i programmet.

Norrköping Airport har redan idag en besvärlig hindersituation och det finns redan idag hinder i närliggande områden. Detta är inte något som skulle förmildra konsekvensen av nya hinder. Tvärtom är det en av de viktigaste anledningarna till varför det är uteslutet att tillföra flera hinder och på så sätt förvärpa situationen ytterligare, då fler hinder innebär större påverkan på flygsäkerheten.

*Kommentar:*

*När detaljplaner tas fram kommer Norrköping airport att få planhandlingarna på remiss om byggnadshöjden inom planområdet är sådan att det kan antas påverka detta intresse. Det 30-våningshus som redovisades i samrådsförslaget har sänkts betydligt och det planeras ingen bebyggelse som torde komma i strid med Norrköping Airports behov. Vidare utredningar kring höjd kommer att ske under detaljplaneskeden inom området, där Norrköping Airport kommer att få möjlighet att yttra sig vidare.*



## Trafikverket

### Riksintressen

Trafikverket har pekat ut korridoren för Ostlänken som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kapitlet 8 § Miljöbalken. Trafikverket delar kommunens bedömning att järnvägsplanen måste vara fastställd innan detaljpanelläggning kan ske i korridoren och i korridorens närområde.

#### *Kommentar:*

*Samhällsbyggnadskontoret noterar detta.*

### Rådgivande

Den blivande trafikplatsen Bråvalla kommer att ha en stor påverkan på de olika trafikbarriärer som finns inom och runt det aktuella planområdet. Detta innebär att det är viktigt att kommunen tidigt utformar trafiknätet som ansluter till trafikplatsen så att trafikflödena inte blir så stora att barriäreffekterna medför att norra Himmelstalund inte blir en integrerad del av staden.

#### *Kommentar:*

*Utformningar och regleringar kommer att hanteras i kommande utredningar.*

## Region Östergötland

### Synpunkter utifrån det regionala utvecklingsansvaret

Region Östergötland konstaterar övergripande att planförslaget ansluter till rekommendationer om funktionell region, en ändamålsenlig infrastruktur och hållbart resande samt som Regional kollektivtrafikmyndighet enligt kollektivtrafiklagen. Det är ur ett regionalt perspektiv bra att arbeta med formen detaljplaneprogram, det ger möjlighet att studera just strukturgivande frågor utifrån platsens förutsättningar i en mer anpassad detaljplaneringsnivå än vad en översiktsplan/fördjupning av översiktsplan kan möjliggöra.

Även om förutsättningarna på platsen är komplexa ur flera avseenden, och påverkar vad som är möjligt att göra både på kort och på lång sikt, bör en utveckling av området utifrån programmets övergripande inriktningar bidra till stadens utveckling, på ett positivt sätt. Läget i staden, i direkt anslutning till både stadsväven, och det stora grönområdet ger särskilt goda förutsättningar för ett attraktivt område att bo och verka i.

Utöver ovan vill Region Östergötland lyfta ett par frågeställningar som ur ett attraktivitets- och folkhälsoperspektiv bedöms kunna ges ett större fokus, i planeringen av norra Himmelstalund. Antingen i det pågående detaljplaneprogramarbetet, genom fördjupade studier, eller i de följande detaljplanerna. Det finns uppenbara fördelar med att fördjupa frågeställningarna redan nu, när området hanteras i sin helhet. Eftersom planeringen sträcker sig över en lång tid, kan det ändå finnas andra fördelar med att hantera frågeställningarna i respektive detaljplan.

## Bostadsförsörjning och exploateringsekonomi

I inledningen av programmet anges att bostäder ska finnas i olika upplåtelseformer, storlekar och prisklasser. Det är bra, och visar att kommunen vill skapa ett område tillgängligt för invånare med en bredd av socioekonomiska förutsättningar. Samtidigt konstateras att exploateringsekonomi ställer höga krav, bla på täthet i området, och på markpriser, för att gå ihop. Det framgår inte hur ambitionen om bostäder i olika prisklasser ska uppnås. Ur ett genomförandeperspektiv vore det därför bra att under den fortsatta planprocessen fördjupa delen om hur de nya bostäderna förhåller sig till det kommunala bostadsförsörjningsarbetet på ett tydligare sätt.

### *Kommentar:*

*Inom programområdet är andelen kommunalägd mark relativt liten, vilket innebär att möjligheten till att styra vilka bostäder som byggs begränsas. Kommunen ska verka för att i varje samtal med exploatörer förklara vikten av att bygga varierande boendeformer i såväl storlek som prisklass. På kommunal mark kan kommunen markanvisa och på så sätt bland annat styra hyressättningen eller ställa krav på viss typ av bostäder. Med utgångspunkt i översiktsplan 2017, Vision 2035 och en befolkningsprognos på 175 000 personer år 2035 innebär det ett tillskott på 30 500 invånare under perioden, vilket är 2 180 invånare/år och som ger ett behov av cirka 1 000 bostäder per år varav en del kommer byggas inom norra Himmelstalund.*

## Folkhälsa

Det är bra ur folkhälsosynpunkter att det planeras för ett blandat område med både verksamheter och boende med blandade upplåtelseformer. Det är samtidigt en utmaning givet de höga exploateringskostnaderna som lyfts ett antal gånger i programmet. Det blir särskilt viktigt att hålla fast vid inriktningen om bostäder med lägre boendekostnader för att inte förstärka segregationen i staden.

Det är ur flera aspekter bra med bilfria områden, det är också en utveckling som ligger i tiden, och som syns på flera håll i landet och i Europas större städer. En aspekt där bilfria områden är mer komplicerade är tillgänglighetsfrågorna. Och det saknas en beskrivning av tillgängligheten för funktionshindrade personer, viktigt inte minst som underlag för följande detaljplaner. Det som efterfrågas är alltså inte mer planering för bilar, utan mer planering för dem som ändå kommer att behöva sådan transport. Denna synpunkt har lyfts även från vårdverksamheten, vad gäller tex räddningstjänstfordon.

Programmet innehåller tankar kring hög bebyggelse, upp till 30 våningar. Ett av motiven är att förbättra exploateringsekonomi för området. Ur ett folkhälsoperspektiv kan såväl positiva (ekonomi, landmärke) som negativa (ensamhet, otrygghet/vandalisering) lyftas i konsekvensbeskrivningen, inte minst som ett underlag inför kommande planeringssteg. Det finns även möjlighet att utveckla planeringstankarna kring att möjliggöra möten mellan människor, att planera för ökad tillit. Detta får naturligtvis belysas med en medvetenhet om pågående och framtida pandemier. Kommunen har tillsammans med Region Östergötland och Linköpings kommun deltagit i projektet Healthy Cities, med

syfte att utveckla planeringen av tillitsskapande miljöer. Erfarenheter från projektet kan med fördel användas i det fortsatta arbetet med norra Himmelstalund.

Planbeskrivningen innehåller tankar kring utformning, kring stadsmässighet kring innergårdar, torg etc som för att skapa en stadsmässighet konkretiseras med stenbelagda och hårdgjorda ytor. Likväl som programmet vill ligga i framkant för bilfrihet, så kan denna ambition också genomsyra en grön stadsmässighet, hur skulle området se ut, om gränsen mellan de exploaterade och det oexploaterade grönområdet var mer flytande, att det gröna bjöds in i det stadsmässiga? Miljö- och kulturperspektivet är tydligt med i programmet, ett fördjupat folkhälsoperspektiv skulle kunna fungera som ett paraply för båda dessa perspektiv. Den kommande spacesyntax analysen skulle kunna titta på detta förhållande.

Det är bra att programmet innehåller skrivningar att såväl Boverkets som kommunens egna rekommendationer när det gäller grönytor för skolor och förskolor ska följas. Det är dock viktigt att säkerställa att dessa ytor inte läggs i det allmänna rekreationsområdet utan avgränsas, i direkt närhet till barnomsorgs- respektive skolenheterna, så att barnen säkert kan vistas ute. En stor risk, om utemiljöerna kräver någon form av förflyttning av en barngrupp är att det kräver längre sammanhängande vistelsetid eller uteblir om någon i personalgruppen är sjuk. När det gäller lekmiljöer är det viktigt att det skapas inte bara en stor lekplats där hela stadens barn kan komma och leka utan också närlekmiljöer på tex innergårdarna, där barn kan leka med föräldrarnas uppsikt inifrån. Dessa frågor går att belysa utifrån ett medvetet barnperspektiv.

*Kommentar:*

*Tanken är inte att utforma någon gata som är helt otillgänglig för motorfordon eftersom räddningsfordon, sophantering, leveranser, färdtjänst med fler måste kunna ta sig fram. Däremot är målsättningen att utforma och reglera på ett sådant sätt att gatorna inte nyttjas för genomfart eller bjuder in till onödig biltrafik. Tillgänglighet för nödvändiga fordon säkerställs i detaljplan och projekteringskedet. Exakta utformningar hanteras i teknisk utredning och projekteringar. Det 30-våningshus som redovisades i samrådsförslaget har reviderats och tagits bort. En trivsamt boendemiljö och att planera för ökad tillit är viktiga aspekter. Projektet Healthy Cities och dess resultat tas med i vidare planering. Programmet har kompletterats med vikten av friytor för förskolor- och skolverksamhet och frågan kommer att behandlas i de berörda detaljplanerna.*

*En plan för det offentliga rummet är tänkt att tas fram. Det kommer dock att ske utanför programskedet, men ligga till grund för vidare planering och detaljplaner. Offentlig konst och platsutveckling är viktiga aspekter för att skapa en bra helhet. Där kommunen själva äger marken kan det bli aktuellt med arkitektävlingar framöver.*

### **Teknisk försörjning**

Programmet innehåller inte så mycket inriktningar kring tekniska försörjningssystem som i den kommunala nivån har stor påverkan på hur ett område kan struktureras på ett resurseffektivt sätt. Även om området till delar redan är i anspråkstaget, finns det anledning att programmet uttrycker inriktningarna för den tekniska försörjningen tydligare. Särskilt angeläget är det eftersom exploateringen kommer att ske över tid, och den tekniska utvecklingen, särskilt inom elektronisk kommunikation går fort. Ett program är också särskilt lämpligt för att hantera strukturer för ett större område som kommer att brytas ner i mindre etapper allt eftersom exploateringen fortgår. Vill kommunen möjliggöra nya tekniker, eventuellt som ett sätt att påverka de höga exploateringskostnaderna?

#### *Kommentar:*

*I kommande detaljplanearbeten kommer tekniskt försörjningssystem studeras.*

### **Offentlig konst och platsutveckling**

Ambitionen om inslag av offentlig konst, är väl återhållsam när det gäller en sådan omfattande exploatering, där i övrigt har tittats mycket på det byggnadshistoriska kulturarvet. Det framgår inte så tydligt vilket nytt typ av kulturarv kommunen vill skapa i och med exploateringen av norra Himmelstalund, och hur går det med kultur som verktyg att se på utformning av såväl nya byggnader som de rum som byggnaderna skapar. Arkitektävling kring särskilt känsliga miljöer skulle kunna ges en tydlig koppling till platsutveckling för hela området, inte enbart i mötet mellan bebyggelse och de känsligare delarna av fältet.

#### *Kommentar:*

*Himmelstund är ett område där naturlandskap möter stadens geografi. Samma landskap bär spår av kulturarv från de första bosättningarna i Norrköping, såväl som nutidshistoriska landmärken från verksamheter som produktion och idrott. Kulturlager och årsringar skapar förutsättningar och utmaningar. Att gestalta platsens historia och nutid blir en viktig del för att fördjupa upplevelsen av stadsdelen. Platsen kommer att förändras men spåren kommer finnas kvar. Att planera för ett dynamiskt landskap där stadsliv, natur, rekreation, arbetsliv och boende möts blir en utmaning. Ett konstprogram håller på att tas fram för att bland annat knyta an olika platser inom programområdet till varandra. Konsten kan i samverkan med andra funktioner skapa kontakt med platsen. Konsten kan hitta nya vinklar och läsningar av landskapet. Konsten kan bjuda in till ett deltagande och aktivitet.*

*Samspelet mellan stadsplanering, landskap och konstnärlig gestaltning är avgörande för ett lyckat projekt. Ett getstalningsprogram arbetas fram med fokus på att bland annat gestalta framtida bebyggelsen utifrån den befintliga miljön.*

### **Synpunkter utifrån vårdverksamhetens lokalbehov**

På nationell nivå, och inom Region Östergötland pågår ett arbete kring hur framtidens vård ska bedrivas, som baseras på Utredning om God och nära vård (SOU 2018:39). Ur ett genomförandeperspektiv är det inte med automatik så att för att behov uppstår, så avser Region Östergötland att bedriva vården/tandvård i egen regi. I Norrköping stad är flertalet vårdcentraler istället i privat regi.

Ur ett vårdperspektiv skulle 6000 nya invånare inklusive eventuellt något äldreboende innebära ett ökat behov av vård. Befintlig verksamhet vid Cityhälsan norr ligger ganska nära och ligger sannolikt kvar där på mycket lång sikt. Planering av vårdverksamhet utgår från det behov som vården bedömer, och att det kommer att behövas någon form av vårdservice inom området är troligt. På lång sikt syns en utveckling gå mot färre kvadratmeter per invånare än idag, på grund av fortsatt digitalisering och utveckling av Nära vårdkonceptet. Någonstans i planområdet är det lämpligt att tidigt i planprocessen avsätta mark för en vårdcentral, men det är inte självklart att behovet kommer att kvarstå, givet utvecklingen i stort, alternativt att det kan röra sig om en relativt liten anläggning.

Ur ett vårdperspektiv är det en fördel om kommunens eventuella planering av nytt vårdboende samordnas geografiskt med vårdcentral och boende som idag finns i närheten (Sandbyhov). Med tanke på att planeringen tydligt utgår från en minskad tillgänglighet för biltrafik är det viktigt att utryckningsfordon och servicefordon för äldre eller andra personer med nedsatt rörelseförmåga ges goda möjligheter för framkomlighet, vilket därför är en viktig förutsättning när det gäller lokalisering av vårdinrättningen.

#### *Kommentar:*

*Med beaktande av stadsdelens storlek är vårdcentral ett inslag som samhällsbyggnadskontoret ser som angeläget. Det kommer att beaktas i den vidare planeringen. En möjlig placering kan vara inom kvarteret i hörnet Finspångsvägen-Riksvägen där bensinstationen finns idag. Dialog behöver ske mellan Regionen, kommunen och fastighetsägare i samband med detaljplanarbetet.*

### **Synpunkter utifrån huvudmannaskap för kollektivtrafiken**

#### **Förutsättningar utifrån dagens kollektivtrafik**

Området har idag en relativt låg kollektivtrafikförsörjning när det gäller tätortstrafik. Och i dagsläget finns inga utvecklingstankar kring mer/bättre trafik utmed Fiskebyvägen. Trafiken mot Svärtinge (stråket mot Finspång) avses utredas under hösten, vissa förutsättningar för utredningsarbetet återstår dock. Utan att föregå utredningen bedöms inte utvecklingen i Svärtinge att kunna motivera tillräckligt stark trafik för att möta kommande behov i takt med att norra Himmelstalund byggs ut. Så planarbetet i sig ger ett utredningsbehov kring dagens trafik, och etappindelningar och gemensamma långsiktiga inriktningar för en framtida bebyggelse och kollektivtrafikförsörjning.

*Kommentar:*

*Fortsatt utredning tillsammans med Region Östergötland och Östgötatrafiken om framtida kollektivtrafik kommer göras.*

**Områdets läge i staden och förutsättningar för att kollektivtrafikförsörjas**

Området ligger strategiskt i staden och med bra och rakt läge mot nya resecentrums lokalisering. Goda gång- och cykelmöjligheter finns redan på plats. En hög exploatering som föreslås ger förutsättningar för att kunna motivera spårtrafik. Utifrån bullersynpunkt, och kommer strategiska hastighetsbegränsningar att krävas på de omkringliggande vägarna.

Region Östergötland bedömer att programmet behöver fördjupas om kollektivtrafikens förutsättningar gällande till exempel hastigheter och ytanspråk eftersom det har stor påverkan på såväl områdets som kollektivtrafikens utformning. Detta gäller inom området som helhet men också dess kopplingar till omkringliggande område och stråk, inte minst hur Finspångsvägen och Fiskebyvägen ska utformas.

I princip all bebyggelse som föreslås kommer ske inom 300 meter från Finspångsvägen, förutom det som ligger längst ut på Fiskebyvägen. Bebyggelsestrukturen ger således goda förutsättningar för kollektivtrafikförsörjning. En känslighetsanalys behöver göras för bebyggelsen som inte ligger inom 300 meter. Det är lite längre till grönområdet, men utifrån kollektivtrafikens mål är det acceptabelt. Från Finspångsvägen till nya trafikplatsen Bråvalla är det cirka 1,2 kilometer, vilket inte behöver anses som orimligt långt för att ta sig till exempelvis spårvagnstrafik eller välutbyggd busstrafik Finspång-Norrköping. Punkten där Fiskebyvägen och Finspångsvägen möts är en viktig plats som behöver studeras vidare.

*Kommentar:*

*Finspångsvägens framtida utformning håller på att utredas. Fiskebyvägen saknar utrymme för att till exempel skapa separata busskörfält. Det planeras för separata kollektivtrafikkörfält i mitten av den framtida ombyggda Finspångsvägen. Region Östergötland är involverad i pågående förstudie för Finspångsvägen.*

**Utvecklingen av kollektivtrafiken**

Kopplingen till utredningen FRIN (Framtidens resor i Norrköping) är relativt svag, planeringen av norra Himmelstalund hade en låg bäring på slutresultatet i arbetet. Flera större frågor finns det alltså inte så mycket stöd kring att hämta ur FRIN, utöver att koppla upp stadsutvecklingsprojekt till nya resecentrum. Prioritetsordningen som återfinns på sidan 7 i PM Trafik Himmelstalund vill Region Östergötland ställa sig bakom, med medvetenhet om att det innebär stora kommunala investeringsbehov.

Region Östergötland och Östgötatrafiken har deltagit på möte om kollektivtrafiken i och till området i ett tidigt skede av planarbetet. I den fortsatta processen behöver samverkan intensifieras och fokuseras på konkreta

trafiklösningar, genomförande (exempelvis stadmiljöavtal) samt innehåll i kommande utredningar.

*Kommentar:*

*Noteras.*

### **Fortsatt arbete**

Region Östergötland är positivt till att arbetet med att utveckla norra Himmelstalund utifrån detaljplaneprogrammets innehåll. Och ser fram emot ett fördjupat samarbete i de kommande detaljplanerna för området. Fortsatt kommunalt arbete och avvägningar behövs kring genomförandekonomin och koppling till bostadsförsörjning och folkhälsofrämjande planering samt vårdverksamheten. Se även ovan om behov av samverkan kring kollektivtrafikens roll och utveckling.

*Kommentar:*

*Kommunen vill fortsatt föra dialog och samverka med Region Östergötland för att norra Himmelstalund ska nå sin potential.*

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

#### **Gustavsbergs odlingslottsförening**

Det är 127 barnfamiljer som bildar Gustavsbergs odlingslottsförening. Med missnöje lästes programförslaget som föreslår 2 nya kvarter där odlingslotsområde finns. Förslaget är emot kommunens vision om grönskan och gröna fältet på norra Himmelstalund nära Gustavsbergs odlingslottsförening där föreningen odlar och behåller gröna miljön. Synpunktsförfattaren ser framemot ett möte för att utförligt och i detalj beskriva betydelsen och nyttan som odlingslotterna utgör för föreningsmedlemmarna och för hela Norrköpings kommun.

*Kommentar:*

*Kommunen delar uppfattningen om vikten av odling och att det tillför många positiva aspekter i en bebyggd miljö. Planförslaget har justerats men en del av odlingslotterna föreslås tas i anspråk för annat ändamål. Förslaget är att planera för ytor för odling men att optimera dem med mer odlingsbar mark och mindre bebyggda delar. Målsättningen är att ytan för odlingsbar mark på kommunens mark ska vara jämförbar (eller öka) med idag. Odlingsmöjligheter på kvartersmark exempelvis på gårdar och tak ska också vara en del av inriktningen för den bebyggda miljön. Enkätsvaret visade ett stort intresse för odling på kvartersmark. Efter samrådet har föreningen haft möte med kommunen.*

#### **Synpunktsförfattare 01**

Fastigheten består av en äldre del som uppfördes i slutet av 50-talet och som uppgraderas och renoverades för cirka två år sedan. Den nyare delen byggdes till så sent som 2004 och utgör cirka 2/3 av byggnadsarean. Den äldre delen var under många år kontor och lager för Löfbergs Lila.

Synpunktsförfattarens plan för fastigheten har varit att fortsätta utveckla den som lokalfastighet och att agera för att få förvärva en tomtremsa längs den östra fasaden på cirka 10-12 meter för att bättre kunna utveckla fastigheten. Vid olika tillfällen har synpunktsförfattaren framfört sin önskan till olika tjänstemän i kommunen men aldrig skickat en formell framställan men i dennes plan ligger att göra det nu.

Synpunktsförfattaren är missnöjd över illustrationen på sidan 15 och etappindelningen på sidan 73 i programmet, då det hade ritats in en figur som uppfattades som bostäder och att dennes byggrätt för lokaler därmed på sikt skulle försvinna. Om så skulle vara fallet så motsätter sig synpunktsförfattaren detta. Om det skall skapas ett större kvarter kring fastigheten är det önskvärt att det skall innehålla verksamheter och inte bara bostäder.

För synpunktsförfattaren är det viktigt att dess fastighet som till största delen är så pass nybyggd som 2008 får finnas kvar och kan utvecklas även fortsättningsvis. Det skulle vara positivt om fastigheten och även andra lokalfastigheter i området fick en mer flexibel användning än J (industri) som det är i dag på detaljplanen.

Ett annat stort problem är tidplanen särskilt eftersom synpunktsförfattarens fastighet tillhör etapp 2 med ett genomförande först om 20 kanske 30 år eller mera. Hur går det att undvika att alla befintliga fastigheter inte skall drabbas av stagnation. Den osäkerhet som uppstår tror synpunktsförfattaren kommer att drabba utvecklingen av lokalfastigheterna på ett negativt sätt i hela området. Därför ifrågasätts det om det verkligen är rimligt att etapp 2 skall ingå i ett program som skall förverkligas så långt fram? Programmet kommer onekligen att ge återverkningar på befintliga fastigheter och i de flesta fall i negativ riktning. Bättre vore om programmet startas för etapp 2 när genomförandet är säkerställt.

Skulle det vara möjligt att kalla etapp 2 för översiktsplan?

Det har noterats att den tidigare Strömme fastighetens huvudbyggnad inte markerats med någon etapp. Betyder det att den inte skall ingå i programmet?

*Kommentar:*

*Det som illustreras i programhandlingarna ska ses som ett förslag. Befintliga verksamheter som inte är omgivningsstörande kan vara kvar.*

*Kommunen vill föra en tät och kontinuerlig dialog med alla fastighetsägarna så att det blir tydligt för alla vilka tidplaner som gäller.*

## **Övriga inkomna synpunkter**

Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

### **Synpunktsförfattare 02**

Synpunktsförfattaren anser att det var oklart exakt vart den planerade bron över Motala ström planeras att byggas, men vid punkt 9 i det bifogade underlaget är en



dålig idé. Det är en dålig idé för då förstörs den lilla fiskeplatsen som finns där och många går dit i syftet att få lite lugn och ro och mata änderna.

Hoppas kommunen förstår oron över att den lugna platsen med dess vegetation skulle förstöras om det byggdes en bro precis där.

Synpunktsförfattaren tycker punkt 2 passar bäst för en bro eftersom det inte förstör en plats som redan används för något annat.

Angående lekplatsen upplever synpunktsförfattaren att punkt 3 är bästa placering, då det inte är kul att ha en lekplats för nära hållristningarna iallafall. Dit går turister och då kan det vara ett störningsmoment med en lekplats bredvid.

*Kommentar:*

*Krav på brons utformning kommer att vara mycket viktig för att minimera påverkan på upplevelsen av Strömmen. Förslaget broläge är valt utefter flera viktiga aspekter. Ny bro behöver vara belägen öster om nya luftledningar över Motala ström så att inte höjden på ledningarna kommer i konflikt med ny bro. Befintliga luftledningar stör redan utblickarna över Motala ström. Andra aspekter som har legat till grund för förslag på läget för bron är markförhållanden på södra sidan (Borgs deponi) samt koppling till Campingvägen i söder samt bron raka koppling mot lokal i norr. Det ska vara lätt att orientera sig till bron för någon som kommer från E4:an vid Brävalla trafikplats och ska vidare till södra Himmelstalund.*

### Synpunktsförfattare 03

Synpunktsförfattaren vill ifrågasätta planer på en lekpark vid Himmelstalund, liksom fråga 7 i kommunens frågeformulär, eftersom en konstruerad lekpark inte upplevs som någonting som behöver tillskapas. Det är önskvärt att barnen kan få ta del av den natur som finns där. De öppna fälten inspirerar till alla möjliga rörelselekar utifrån barnens egen fantasi. Detsamma gäller den anslutande skogen. Det är likadant med den; barnen leker av sig själva och utnyttjar skogen såsom den är. Att låta området vara som det är, utan konstruerad lekpark är en stor vinst för alla både mänskligt och ekonomiskt.

*Kommentar:*

*De värden och kvalitéer som Himmelstalundsparken och intilliggande naturområde har ska i stort bevaras. Kommunen delar uppfattningen om att de är viktiga miljöer för barns möjlighet till fria lekar och rörelse. Tillägg till miljön kan dock vara nödvändiga för att tillgängliggöra miljön för en bred grupp av användare. Allmänna platser ska vara tillgängliga och attraktiva för alla kommunens invånare och då kan en variation av innehåll vara en viktig del i detta. Med en väl anpassad utformning kan tilläggen också förstärka och synliggöra de värden (exempelvis kultur och natur) och kvalitéer som finns inom områdena idag.*

### Synpunktsförfattare 04

Synpunktsförfattaren skriver med anledning av byggplanerna Himmelstalund norra, då denne flera gånger i veckan året om promenerar/håller till i skogspartiet Gustavsberg bortom Ö&B, Himmelstalundsfältet och den gamla stigen utmed strömmen fram till båtklubben nära E4-bron Fiskeby. Synpunktsförfattaren är inte emot exploateringen i sig men lite orolig för hur mycket den kommer att påverka den befintliga skogen och andra gröna ytor.

Synpunktsförfattaren visar sitt missnöje över den korta samrådtiden och att den inföll under sommarmånaderna då många är på semester.

Då synpunktsförfattaren är intresserad av fåglar och växter skulle denne gärna vilja veta vem som kommer att hålla i fågelinventeringen.

Synpunktsförfattaren undrar om det finns möjligt sätta upp sig på väntelista för en odlingslott.

#### *Kommentar:*

*Odlingslotterna föreslås inte vara kvar i sin nuvarande form. Programmet föreslår lika mycket odlingsbar mark men utan stugor/bodar. I nuläget finns det ingen väntelista. Dialog kommer föras med synpunktsförfattaren angående fågelinventeringen.*

### Synpunktsförfattare 05

Synpunktsförfattaren bor i det berörda området där kommunen nu påbörjat arbete med nya påfarten till E4an vilket påverkar dennes område i Pryssgården, nu när kommunen även planerar norra Himmelstalund. Synpunktsförfattaren bor i radhuslängorna och intill Fiskebyvägen har kommunen slagit upp vissa ljuddämpande staket, men det är inte tillräckligt. Eftersom det tagits ner mycket träd och lövträd så har ljudet ökat drastiskt och husets trädgård på baksidan är inte alls lika trivsamt att sitta på längre.

Med tacksamhet över att möjligheten att komma in med förslag ser synpunktsförfattaren en möjlighet att förmedla en önskan för att det ändå kan behållas trivsamt och göra området säkert:

1. Önskemål om mer ljuddämpande staket intill Fiskebyvägen upp mot Pryssgården, alternativt precis intill E4an så ljudet sticker uppåt istället för mot området.
2. Bygga två säkra övergångsställen med belysning då barnen cyklar på Fiskebyvägen ofta och här kommer det bli mer trafik. Ena vid Norrgårdsvägen, där en gammal busshållplats finns, och den andra bör ligga intill vägen mot Himmelstalundsfältet.
3. Önskemål om fler lokaler för företag och eventuellt restaurang eller matbutik.

4. Mysiga grönområden kring Motala ström borde nyttjas på bättre sätt så det går att komma närmare vattnet.

5. Järnvägsbron som går över Motala ström börjar bli riktigt risig och behöver renoveras.

6. Kring det området runt järnvägsbron nere vid Fiskeby ligger gamla tomma hustomter som nu kommunen äger som inte tas om hand om, vilket upplevs som en osäker miljö vid kvällspromenader med mera.

*Kommentar:*

*Det gjordes en bullerutredning inför byggnation av trafikplatsen. I denna fastslogs att ett bullerplank inte skulle ge någon stor effekt på den sträckan och därför byggdes inget bullerplank. Trafikmätningar visar att trafikmängderna (oktober 2021) ligger på ungefär samma nivå som innan trafikplatsen fanns. En bullerutredning utgår från teoretiska värden och ger ofta en bättre bild av bullernivåerna än faktiska mätningar, då en mätning kan påverkas av andra faktorer än trafiken som den avser mäta, till exempel byggnationer i närheten eller annat som ger upphov till höga ljud.*

*Det finns inga planer på att anlägga fler passager inom de närmsta åren, men däremot vill kommunen att barriäreffekten ska minska över Fiskebyvägen och fler korsningspunkter kommer behövas. Synpunkten noteras och tas med till kommande utredningar.*

*Området ligger strax utanför programområdet. Med väldigt många boende i framtiden i norra Himmelstalund så kommer förmodligen, och förhoppningsvis, även området vid Fiskeby att kännas tryggare då det blir mer människor i rörelse.*

## Synpunktsförfattare 06

Området för kolonilotterna ska bevaras för odling som kommunen skriver, en idé där är att fortsätta med odlingslotter där alla är ungefär lika stora med tillhörande redskapsbod målade i olika färger som det går att hyra genom kommunen. Det skulle strukturera upp området bättre.

Att dem nya husen utmed Finspångsvägen inte byggs för höga för att bättre passa ihop med husen mitt emot i Haga och Taborsberg, områdena smälter ihop bättre även fast Finspångsvägen går mellan.

Synpunktsförfattaren har svårt att se att Finspångsvägen ska bli 40 väg med spårvagn när det precis har startats upp ett projekt för på och avfart till E4 vid Fiskeby (som boende intill Finspångsvägen är en 40 väg absolut att föredra). Fast en hastighetssänkning mot nuvarande 60 borde väl ändå få trafiken att flyta på.

Ljudbarriärer vore önskvärt. (träd och buskar) och mäta buller även mot befintliga bostadsområdet Haga/Taborsberg.

Förslaget på ett 30 våningars skyskrapa figur 16 mot Himmelstalundsfältet kommer inte att passa, satsa istället på figur 17 med fem stycken åttavåningshus.

*Kommentar:*

*Utmed Finspångsvägen är det några befintliga byggnader som planeras att vara kvar, och några tillkommande. Vad som anses för högt är relativt.*

*Samhällsbyggnadskontoret månar om att bebyggelsen ska samspela, både inom området och mellan olika stadsdelar. Även kopplingarna mellan olika stadsdelar, exempelvis över Finspångsvägen, ses också över för att skapa en bättre helhet.*

*Samrådsförslagets 30-våningshus har tagits bort.*

*Ett av projektets syften är att omvandla Finspångsvägen till en stadshuvudgata, med ökat fokus på de hållbara trafikslagen. Det är ett mål med ombyggnationen av Finspångsvägen att hastigheten ska sänkas till 40 kilometer i timmen. Exakt utformning, korsningspunkter, hastighet, påverkan på trafikflöden med mera kommer utredas vidare. En första utredning planeras starta under 2022.*

Samhällsbyggnadskontoret

Julia Stenström Karlsson  
enhetschef detaljplanering

Karin Gunnarsson  
planarkitekt

**Bilaga:**

Tipspromenad