

Samrådsredogörelse

Vårt diarienummer
SPN 2015/0167 214

tillhörande detaljplan för del av fastigheten

Himmelstalund 1:1

(Fiskebyvägen) med närområde inom Pryssgården, Himmelstalund, Enebymo och Haga i Norrköping

den 25 oktober 2017



GRANSKNINGSHANDLING

Utökat planförfarande

Hur samrådet har bedrivits

Detaljplan för del av fastigheten Himmelstalund 1:1 (Fiskebyvägen) med närområde inom Pryssgården, Himmelstalund, Enebymo och Haga i Norrköping, har varit föremål för samråd under tiden **2015-10-16 – 2015-11-27**.

Allmänt samrådsmöte hölls *onsdagen den 11 november 2015, kl. 17.00 – 19.00* i förvaltningshuset Rosen efter föregående annonsering i lokalpressen.

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

De nedanstående synpunkterna har kommit in under remisstiden:

Länsstyrelsen (inkl Trafikverket) 2015-11-30

Kommunala instanser

Bygg- och miljökontoret 2015-10-30

Utbildningskontoret 2015-11-03

Norrköping Vatten och Avfall AB 2015-11-23

Räddningstjänsten Östra Götaland 2015-11-24

Lantmäterimyndigheten, Norrköpings kommun 2015-11-25

Bygg och miljökontoret (tillägg) 2015-11-25

Tekniska kontoret 2015-11-30

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

Polismyndigheten Region Öst 2015-10-27

TeliaSonera Skanova Access AB 2015-11-05

Tele2 Sverige AB 2015-10-15

E.ON Värme Sverige AB 2015-11-17

Naturskyddsföreningen 2015-11-26

E.ON Elnät AB 2015-11-27

Berörda - fastighetsägare och andra

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan och diariets handlingsnummer.

Synpunktsförfattare 32	2015-11-17
Synpunktsförfattare 34	2015-11-19
Synpunktsförfattare 36	2015-11-20
Synpunktsförfattare 37	2015-11-25
Synpunktsförfattare 38	2015-11-25
Synpunktsförfattare 43	2015-11-26
Synpunktsförfattare 45	2015-11-27
Synpunktsförfattare 46	2015-11-27

Ändringar som gjorts i plankarta med bestämmelser:

- Plangränsen har korrigerats i väster efter plangränsen för Trafikplats Bråvalla, då detaljplanen för trafikplatsen har en genomförandetid till 2024.
- Mindre plangränsförändringar för att anpassa gränserna till befintliga fastighetsgränser och framtida behov av utrymme väg.
- Utfartförbud i plangräns har tagits bort. Att ha utfartsförbud i plangräns är olämpligt eftersom det indirekt reglerar något i angränsade plan. Dessutom finns redan ett utfartsförbud i den detaljplan som kommer att angränsa till Fiskebyvägen.
- Prickmark inom industrimark har tagits bort. Prickmark krävs inte för att säkerställa möjligheten till utfart.
- Plangränsen har utökats vid Strömbrytaren 8 för att säkerställa att gällande utfartsförbud tas bort. I samrådsskedets plankarta hade tidigare utfartsförbud inte tagits bort, utan istället hamnat i plangräns.

Ändringar som gjorts i tillhörande planbeskrivning:

- Särskilda skäl och motiv till att upphäva strandskyddet har preciserats.
- Kapitlet gällande sevesoverksamhet (verksamheter som hanterar farliga ämnen i större mängd vid ett och samma tillfälle) har tagits bort från planbeskrivningen. Anledningen är att den tidigare

sevesoklassade verksamheten Almroths Express & Åkeri har flyttat från området. Verksamheten är inte heller längre klassad som en sevesoverksamhet.

Sammandrag av inkomna synpunkter

Länsstyrelsen (inkl Trafikverket)

Riksintresse

Nya korsningspunkter på Fiskebyvägen kan påverka kapaciteten för den nya trafikplatsen och därmed riksintresset negativt. En fördjupad analys behöver göras av frågan och innan planen antas behöver det vara säkerställt att redovisade korsningspunkter inte medför negativ påverkan på riksintresset E4.

Kommentar:

En ny analys har utförts som medfört att av och- påfartsramper till riksintresse väg E4 fått ny utformning. Den nya utformningen är godkänd av Trafikverket. Den nya utformningen av av- och påfart till riksintresse väg E4 medför att sträckningen av gång- och cykelväg inom planområdet korrigerats för att harmoniera med den nya utformningen.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen följer upp resultatet av utredning som ska tas fram om bullerskyddsåtgärder.

Kommentar:

En bullerutredning, *Bullerutredning Trafikplats Bråvalla och Fiskebyvägen* (2015-11-18), har utförts med förslag på placering av bullerplank.

Bullerutredningen pekar även ut problem vid befintligt gruppboende på Fiskebyvägen 10, samt vid bostäder i korsningen

Fiskebyvägen/Finspångsvägen, där det blir aktuellt med en invertering av fönster för att säkerställa att riktvärden inomhus ej överskrids. Åtgärder i fasad kan eventuellt bli aktuellt.

Kommunen har ett ansvar för att genomföra bullerreducerande åtgärder samt uppföljning.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen följer upp resultatet av utredning som ska tas fram om dagvatten.

Kommentar:

En dagvattenutredning, *Dagvattenutredning för detaljplan för Fiskebyvägen med omnejd* (2016-06-28), har pekat ut ett område där ett öppet dagvattendike är lämpligt att placera för att hantera såväl avrinning, fördröjning och rening av dagvatten. Planområdet har utökats med en 10 meter bred remsa längst fastigheten Fiskeby 1:48 för att möjliggöra diket. Kommunen har ett ansvar gällande att hantera de föroreningar som påverkar

området och recipienten. Tekniska åtgärder som ej kan styras med bestämmelser inom detaljplan kan komma att bli aktuellt (t ex filter i dagvattenbrunnar och oljeavskiljare). Uppföljning kommer att vara viktigt för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna säkerställs.

Strandskydd

Det ska framgå vilka särskilda skäl som är tillämplbara och en motivering till intresset att ta området i anspråk, väger tyngre än strandskyddsintresset.

Kommentar:

Särskilda skäl och motiv till att upphäva strandskyddet har preciserats i planbeskrivningen enligt nedan:

Särskilda skäl: Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Motiv: För att möjliggöra en för allmänheten hållbar trafiksituation ur bland annat bullerperspektiv för boende längst med Fiskebyvägen, samt för att minska trafikbelastningen på Fiskebyvägen och anslutande riksintresse E4, måste en anslutning mellan Fiskebyvägen och befintliga Kabelvägen anläggas. Anslutningen avlastar Fiskebyvägen från tung trafik med destination i verksamhetsområdet söder om Fiskebyvägen. Den planerade exploateringen bedöms ej påverka den allemansrättsliga tillgängligheten till det strandskyddade området negativt.

Behovsbedömning av MKB

Länsstyrelsen anser att den fortsatta planeringen med en fördjupad analys av hur planen påverkar den biotopsskyddade allén samt riksintresse för kommunikationer får utvisa huruvida planen bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

Generella biotopsskyddet

Den fortsatta planeringen får utforska vilka biotopsskyddade träd (samt träd i övrigt) som definitivt behöver tas bort. Vägens utformning i stort, cykelvägens dragning samt nödvändiga bullerskyddsåtgärder behöver studeras vidare i förhållande till de befintliga träden. I den slutgiltiga biotopsskyddsdispensen kommer höga krav ställas på kompensationsåtgärder. Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att biotopsskyddsdispensen i möjligaste mån hanteras parallellt med det fortsatta arbetet. Lämpliga kompensationsåtgärder behöver presenteras. Frågan behöver belysas bättre i behovsbedömningen. I det fortsatta arbetet är det viktigt att fördjupa kunskaperna om förutsättningarna för de träd som bedöms kunna vara kvar och möjligheten för dem att ha fortsatt bra växtbetingelser.

Kommentar:

Det *generella biotopsskyddet* gäller för trädallén. En ansökan om dispens från biotopsskyddet, samt förslag på kompensationsåtgärder, har skickats in till länsstyrelsen gällande de träd som behövs avverkas. Norrköpings kommun har ansökt om att ta ner 49 träd.

Trädinventeringen som utförts pekar på att träd som måste tas bort med fördel kan ersättas genom nyplantering av träd på andra ställen.

I projekteringen för Fiskebyvägen har kompensationsåtgärder presenterats i gestaltungsprogrammet *Gestaltungsprogram för trafikplats Bråvalla och Fiskebyvägen i Norrköping*, framtaget av Ramböll på uppdrag av Norrköpings kommun.

Växter, buskar och träd kommer att planteras längst med Fiskebyvägen, i parken längst med gång- och cykelbana, samt i cirkulationsplatser och refuger.

Enligt gestaltungsprogrammet ska 26 nya träd planteras i grupper om 3-5 träd per grupp, norr om Fiskebyvägen.

Därtill planeras att ytterligare 34 nya träd ska planteras som alléer. 9 längs Norrgårdsvägens södra del (som förbinder Fiskebyvägen med Pryssgården) och 25 längs Kabelvägens östra del (som förbinder Fiskebyvägen med Himmelstadsfältet).

Trädslagen i grupperna, enligt gestaltungsprogrammet, kommer att vara blandade. De 34 träden, utöver de träd som föreslås i gestaltungsprogrammet, kommer vara lindar som är uppodlade av sticklingar som är tagna från träd i "Promenaderna" med utvalt goda egenskaper och väl formad habitus. De uppfyller kraven vad gäller ursprung, kvalité, storlek och skötsel. När de planteras kommer de ha en stamomkrets på mellan 25 och 30 centimeter, och vara ca 4 meter höga.

Nyplanterade träd som dör inom 5 år efter plantering ska ersättas med nya träd av samma storlek och art som uppfyller kraven enligt ovan.

Arkeologi

Planbeskrivningen behöver justeras då det felaktigt står att "Länsstyrelsen har rollen att övervaka under byggskedet". Däremot stämmer det att arkeologin behöver hanteras i området och ansökan om utredning och tillstånd beslutas av Länsstyrelsen.

Kommentar:

Planbeskrivningen har justerats.

En arkeologisk slutundersökning kommer att utföras inom området för att möjliggöra planens syfte.

Trafik

Trafikverket anser att det är olämpligt med korsningspunkter på Fiskebyvägen i samband med Trafikplatsen eftersom de påverkar kapaciteten och innan detaljplanen ställs ut skall det vara säkerställt att redovisade korsningspunkter inte medför negativ påverkan på riksintresset väg E4.

Det är även viktigt att fundera över vägsektionen på Fiskebyvägen eftersom infarterna till Norrköping från de två befintliga trafikplatserna är fyrfältiga.

Kommentar:

Ett nytt utformningsförslag för trafikplats Bråvalla håller på att utformas i samarbete med Trafikverket för att hantera eventuella kapacitetsproblem på riksintresset väg E4.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen följer upp resultatet av utredningen som tas fram om bullerskyddsåtgärder, och anpassningar av detaljplanen, i granskningsskedet.

Kommentar:

Ombyggnaden av trafikplatsen är bedömd som väsentlig ombyggnad av infrastruktur vilket innebär att riktvärden för buller vid väsentlig ombyggnad ska tillämpas (antagen i riksdagen 1997, Prop 1996/97:53).

En bullerutredning har utförts för området och förslag på anpassningar inom och utanför planområdet har föreslagits i bullerutredningen, planbeskrivningen samt i plankartan.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen följer upp resultatet av dagvattenutredningen, och anpassningar av detaljplanen, i granskningsskedet.

Kommentar:

En dagvattenutredning har utförts för området och förslag på anpassningar inom planområdet har föreslagits i utredningen, planbeskrivningen samt i plankartan. Bland annat har planområdet utökats med bestämmelsen natur som möjliggör ett dike för dagvattenhantering.

Kommunala instanser

Bygg- och miljökontoret

Bygglov och Miljöskydd

Det finns en del bullerproblem kvar att lösa. Påverkan av buller kan ske på fastigheter även utanför planområdet. Det kan leda till att tekniska kontoret kan komma att behöva vidta bullerskyddsåtgärder för även dessa fastigheter, ifall framtida klagomål skulle komma.

Det bör läggas till en upplysning på plankartan att om markföroreningar påträffas så ska bygg- och miljökontoret underrättas samt en anmälan om avhjälpandeåtgärd då lämnas in innan fortsatta markarbeten får utföras. Utöver detta bör en rubrik om förorenad mark läggas till i planbeskrivningen. Fastigheten Strömbrytaren 8 har sanerats vid två tillfällen, 2009 och 2014. Det kvarstår dock föroreningar inom fastigheten.

Om grävarbeten ska utföras inom förorenat område så ska en anmälan om avhjälpandeåtgärd först lämnas in till bygg- och miljökontoret i enlighet med 10 kapitlet i miljöbalken. Detsamma gäller fastigheterna Regulatorn 3 och 4 då miljöfarliga verksamheter har bedrivits på dessa fastigheter.

Det är bra att en dagvattenutredning görs och inarbetas i planhandlingarna.

I behovsbedömningen under ”påverkan på lagstiftande skydd” 9-15 kap. MB ska *nej* ändras till *kanske* om förorenad mark påträffas i samband med grävarbeten. Detsamma gäller under ”påverkan på mark, vatten och andra resurser”.

Kommentar:

Framtida bullerproblem belyses i planbeskrivningen. Dels kommer insatser att behöva göras inom planområdet (t ex bullerplank), dels utanför planområdet (t ex byte av fönster, fasadisolering och bullerplank).

Upplysning om att tillsynsmyndigheten (i detta fall bygg- och miljökontoret) ska underrättas om markföroreningar påträffas har lagts till i planbeskrivningen.

En dagvattenutredning har utförts och arbetats in i planhandlingarna.

Behovsbedömningen är framförallt en inledande handling där en tidig bedömning görs. Dessa bedömning kan alltid ändras under planarbetet beroende av vilken information som framkommer om planområdet. En ändring i behovsbedömningen krävs ej, men har utförts.

Lantmäteri

Bör anges att industrifastigheten Fiskeby 1:48 tas i anspråk för allmän platsmark.

Under rubriken ”genomförandets konsekvenser” bör det anges att om överenskommelser om ersättning för marköverföring och övriga fastighetsbildningsåtgärder inte kan träffas mellan berörda parter kan dessa frågor lösas i en lantmäteriförrättning.

Kartan är uppdelad i två delar, det angivna koordinatsystemet kan inte stämma för båda dessa. Det angivna utfartsförbudet på plankartan verkar inte stämma med vart det egentligen ska ligga.

Kommentar:

Planbeskrivning och plankarta har justerats.

Tekniska kontoret

Dagvatten

I sydöstra delen av planen finns det risk för översvämningar vid ett 100-årsregn, detta behöver beaktas i den slutgiltiga detaljplanen.

Dagvattenutredningen bör utreda om det tidigare förslaget om att anlägga en dagvattenreningsanläggning vid Bågvägen, söder om Kabelvägen, fortfarande är aktuell.

Gator och trafik

Det är bra att genomförandet av planen medför möjligheter att minska konsekvenserna en ökad trafikmängd från trafikplats Bråvalla medför på säkerhet och buller. Det är viktigt att planera för säkra korsningspunkter över E4 och Fiskebyvägen samt andra infartsvägar. Det är inte lämpligt att placera passager nära eller på ramperna till/från E4. Det är positivt att Kabelvägen förlängs och att tung trafik därmed kan ledas den vägen. Karaktärsdragen bör förtydligas med tillägg om att Fiskebyvägen fortfarande ska vara enfilig, den nya cirkulationsplatsen ska vara tvåfilig.

Spår

I och med anläggandet av trafikplats Bråvalla kommer korsningspunkten Fiskebyvägen/Finspångsvägen belastas med mer trafik. Konsekvensen blir längre restider, även för kollektivtrafik. Utifrån målet att öka kollektivtrafikens marknadsandel behöver lämpliga åtgärder vidtas för att främja bussarnas framkomlighet.

Naturvård

Det är positivt att träd- och artinventering genomförts i så tidigt skede. Naturområdet i plankartan behöver dock utökas så trädets rötter täcks in ordentligt. Det bör förtydligas att den rödlistade kärlväxten buskvicker som finns intill Kabelvägen bör tas med största möjliga hänsyn vid byggnation. Stycket längst ner på sidan 11 i planbeskrivningen bör flyttas till stycket *Gestaltning*.

Kommentar:

Synpunkterna har beaktats. Flera detaljfrågor kan och bör ej regleras i detaljplanen utan kvarstår att lösa i detaljprojekteringen för Fiskebyvägen.

Räddningstjänsten Östra Götaland

Räddningstjänsten har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

Utbildningskontoret

Flertalet barn i området har sin skola på Kyrkskolan eller Karlshov, vilket innebär att de inte behöver korsa Fiskebyvägen. Vi antar också att kollektivtrafiken utformas så att den **stannar på ”rätt sida”** om det nya trafikstråket.

Kommentar:

Synpunkterna har beaktats i det ordinarie planarbetet och kommer att beaktas i framtida arbete med utformning för kollektivtrafiken.

*Norrköping Vatten och Avfall AB (NoVA)***Avfallshantering**

Inget att erinra.

Vatten och avlopp

Det är mycket viktigt att det är fritt kring NoVA:s ledningar, gällande avstånd är 2,5 meter där ingen bebyggelse eller plantering får ske inom detta avstånd.

Dagvatten

Då antalet fordon kommer öka till 13 000-14 000 fordon per dygn innefattar detta nästintill hög påverkan på dagvattnet (>15 000 fordon/dygn), enligt riktlinjerna för dagvattenhantering i Norrköpings kommun. Det är viktigt att ta detta i beaktning i dagvattenutredningen.

Kommentar:

Synpunkterna har beaktats i planarbetet samt kommer att beaktas i detaljprojekteringen.

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer*E.ON Elnät AB*

Har ledningar i området och önskar generellt behålla ledningarna i nuvarande

Läge. Eventuell flytt förutsätts att bekostas av den som initierar flytten.

Kommentar:

Planbeskrivningen har förtydligats gällande att exploatören eller den som initierar åtgärden bekostar eventuell flytt eller skydd av befintliga ledningar.

E.ON Värme Sverige AB

Har ledningar i området, önskar generellt behålla ledningarna i nuvarande läge, eventuell flytt förutsätts bekostas av den som initierar flytten. Bygget ska utföras på ett sådant sätt att de skyddsavstånd som gäller enligt bestämmelser för grävarbeten nära fjärrvärmeledningar respekteras.

Kommentar:

Planbeskrivningen har förtydligats gällande att exploatören eller den som initierar åtgärden bekostar eventuell flytt eller skydd av befintliga ledningar.

Skanova nätplanering

Har ledningar i området, önskar generellt behålla ledningarna i nuvarande läge, eventuell flytt förutsätts bekostas av den som initierar flytten. Skanova önskar att eventuella åtgärder i telenät till följd av planförslaget framgår av planhandlingarna.

Kommentar:

Planbeskrivningen har förtydligats gällande att exploatören eller den som initierar åtgärden bekostar eventuell flytt eller skydd av befintliga ledningar.

Tele2 Sverige AB

Har ledningar i området, önskar generellt behålla ledningarna i nuvarande läge, eventuell flytt förutsätts bekostas av den som initierar flytten.

Kommentar:

Planbeskrivningen har förtydligats gällande att exploatören eller den som initierar åtgärden bekostar eventuell flytt eller skydd av befintliga ledningar.

*Naturskyddsföreningen***Planens syfte**

Planens syfte är oklart formulerat i förhållande till gällande samhällsmål att minska biltrafiken med hänsyn till miljöpåverkan. I planen föreslås att utöka biltrafiken på Fiskebyvägen för att motsvara en prognos om kraftig ökning när trafikplats Bråvalla byggs. Naturskyddsföreningen anser att det istället krävs ett aktivt planeringsmål om godtagbar trafikmängd för dimensionering av gatan. Möjligheten att uppfylla delmålet ökad trafiksäkerhet påverkas i hög grad av trafikmängden.

I Miljöbedömningen står det orimliga påståendet att planen inte förväntas medföra någon betydande miljöpåverkan trots trafikökning enligt prognosen från 2 600 till 13 000-14 000 fordon per dygn. Här sägs planens avsikt vara "att istället begränsa konsekvenserna från trafikplats Bråvalla på Fiskebyvägen". Då är begränsning av trafikmängden grundfrågan. I antagandehandlingen för trafikplats Bråvalla från september 2013 räknar man med 11 000 fordon per dygn. Det framgår inte i planbeskrivningen varför man nu räknar med ytterligare 20-25%.

Det är vetenskapligt belagt att utbyggnad av vägkapacitet ger en ökad biltrafik. Denna kunskap måste prägla trafikplaneringen och det gör den också i "fyrstegsprincipen" vilken Norrköping har angett som planeringsverktyg 1 i "Riktlinjer för trafik" antagen av kommunfullmäktige 2011. I planen missförstår man fyrstegsprincipen när man enbart påstår att principen innebär att man ska utnyttja befintliga vägar hellre än att bygga nya. Man bortser ifrån att det finns två steg som kommer före ombyggnad – nämligen åtgärder som påverkar behovet av transporter och åtgärder som effektiviserar befintligt vägnät.

Naturskyddsföreningen konstaterar att särskilt ringleder ökar biltrafiken i hela staden. Mer biltrafik på infarter och centrala stadens vägnät hindrar de hållbara transportslagen kollektivtrafik och cykel och de som behöver bilen i staden. Ökning av buller, avgaser och olycksrisker försämrar stadens attraktivitet.

I ”Plan för biltrafiken och kollektivtrafikens infrastruktur i Norrköping” beslutad av Tekniska nämnden 2009 visas att utbyggnad av bilvägar som avfarten i Bråvalla bidrar till ökad trängsel på stadens vägnät. I utredningen sidan 26 ges en pedagogisk bild av hur bilismens trängseltillväxt (inducering) fungerar. ”... trafiken kan snarast liknas vid en gas som fyller varje tillgängligt utrymme, snarare än en vattenström som man ingenjörsmässigt kan leda om och fördela.”

För att minska bilökningen i staden är det viktigt att genom skyltning visa att trafikplats Bråvalla är till för Bråvallaområdet och inte som infart till stadens centrala delar. Norra och södra infarterna från E4 bör behålla sin funktion att via den trafiktåligare gamla E4-genomfarten leda till centrum. Avfarten åt öster bör skyltas Himmelstalund, Pryssgården, Haga. De viktigaste åtgärderna på Fiskebyvägen är att inte överdimensionera biltrafikens utrymme och hastighet. Korsningarna ska prioritera den korsande trafikens säkerhet och hastigheten begränsas till 40 km/t.

Råd för utformning av Fiskebyvägen

Planen innehåller ingen information om gatans eller korsningarnas utformning och är därmed ofullständig som beslutsunderlag. Här följer våra råd inför planens omarbetning.

Grenadjärsvägen-Kabelvägen är Pryssgårdens huvudcykelstråk till centrala staden. Här måste de oskyddade trafikanternas säkerhet prioriteras före biltrafikens framkomlighet på Fiskebyvägen. Det är viktigt att inte göra någon avsvängningsfil för biltrafiken då det skapas en dödsfälla genom att bilar skymmer sikten i dubbla filer.

Fiskebyvägens körbredd behöver absolut inte ökas. Den ger idag tillräcklig bredd även för de stora lastbilar som kör till och från Fiskeby Boards fabrik. Detaljplanen innehåller en kraftig breddning av utrymmet för Huvudgata som skulle ta bort lindallén på långa avsnitt. Den välväxta allén är biotopskyddad enligt Miljöbalken och mycket värdefull som gröntfilter som dämpar luftföroreningarna från bilarna.

Genom att flytta Fiskebyvägens gång- och cykeltrafik till parkmarken norr om lindallén får man ett attraktivt gröonstråk från nordvästra stadsdelarna till Leonardsbergs utflyktsområde. Det framgår inte av planen var den separata gång- och cykelvägen är tänkt men förhoppningsvis är det samma idé. Med bullerplank placerat så nära bilvägen som möjligt blir även gång- och cykelvägen bullerskyddad.

Rekreatiionsstråk borttappat

En allvarlig miss i planen är att man tappat bort Rekreatiionsstråken som beslutats enligt Grönstrukturprogrammet i ÖP 02 och Riktlinjer för utveckling av Norrköpings parker 2007. Den unika grönkilen från Innerstadens Strömpromenad genom Folkparken och Himmelstalund till Leonardsbergs utflyktsområde och Glanstranden mot Svärtinge måste beaktas i planen. Kommunen ville 1996 skydda området som

Nationalstadspark. Vid Fiskebyvägen delas stråket från Himmelstalund dels åt väster till Leonardsberg och dels åt norr till Fyrbyskogen mellan Pryssgårdens koloniområde och E4:ans skogsplanterade bullervall.

Fiskebyvägen som här går på en upphöjd vägbank bör helst passera på en bro över rekreationsstråket norrut med tanke på områdets topografi. Stråket västerut över E4 behöver en ekodukt eftersom rekreationsstråk ska ha tillräcklig bredd för gång, cykel och jogging-/skidspår samt skyddande avgränsning mot bilar.

Kommentar:

Planens syfte har förtydligats beträffande kopplingen till gällande och kommande översiktsplan.

Råden gällande utformning av Fiskebyvägen vidarebefordras till projektet via planhandlingarna och dennas samrådsredogörelse.

Ett stråk med gång- och cykelvägar kommer att anläggas längs med Fiskebyvägen, samt kommer den grönstruktur som finns på plats beaktas i ombyggnadskedet.

Efter ansökan och fördjupande förslag kring planförslaget, samt kopplingen till gällande vägplan och detaljplan för trafikplats Bråvalla, har de frågor som gäller trafikmängd och allé beaktats, och bedömningen är att planen inte innebär någon betydande miljöpåverkan som väsentligt påverkar miljö kvalitetsnormer för luft på ett sådant sätt att det inte på ett enkelt sätt kan överblickas eller åtgärdas.

Polisen

Polisen har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

Trafikverket

Se länsstyrelsen yttrande.

Kommentar:

Se kommentar under länsstyrelsen yttrande.

Berörda - fastighetsägare och andra

Numrering av synpunktsförfattare följer nummer ordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 32

Synpunktsförfattaren önskar nya bullermätningar utförs över tid för att belysa hur de nya påfarterna på framtida trafikplats Bråvalla påverkar bebyggelsen.

Kommentar:

Planområdet för Fiskebyvägen berör ej påfarterna eller väg E4. Bullerstudier har utförts i tidigare arbete med vägplanen och detaljplanen för trafikplats Bråvalla. Med gällande beräkningar uppnås en god boende miljö. Uppföljning av de bulleråtgärder som utförs blir aktuell om problem uppstår efter att de planerade åtgärderna anlagts.

Synpunktsförfattare 34

Synpunktsförfattaren föreslår att rondellen i korsningen Finspångsvägen/Karlshovsvägen/Fiskebyvägen flyttas.

Kommentar:

Frågan beaktas i detaljprojekteringen av Fiskebyvägens framtida utformning.

Synpunktsförfattare 36

Synpunktsförfattaren föreslår att trafiken ska gå genom industriområdet istället för Fiskebyvägen.

Kommentar:

Fiskebyvägen har pekats ut som genomfart/infart i översiktsplanen. Delar av trafiken kommer att ledas in i industriområdet via en förlängning av Kabelvägen till Fiskebyvägen. En eventuell framtida förändring av dragningen påverkas dock ej negativt av detaljplanen för Fiskebyvägen.

Synpunktsförfattare 37

Synpunktsförfattarna föreslår att:

- Kabelvägen kopplas samman med Fridhemsvägen som ny matarled Bråvalla-avfarten
Alternativt att:
Kabelvägen kopplas samman med Fridhemsvägen för tung trafik. Fiskebyvägen belastas då ej med tung trafik från Fridhemsvägen väster ut till nya anslutningen Kabelvägen.
- Sänkt hastighet helt eller delvis på Fiskebyvägen. (till exempel från korsningen Kabelvägen).
- Bullervall med vegetation är att föredra framför plank, eller varför inte bullervall med både vegetation och plank.
- Tyst asfalt för att sänka ljudnivån.
- Ljudabsorberande material på fasad Strömmarhuset och eventuellt plank.

- Hastighetssänkande åtgärder vid korsning Fiskebyvägen-Kabelvägen.
- Säkra att Pryssgården inte blir en genomfart till Finspångsvägen, (trafikeräkning) på tex Norrgårdsvägen/kabelvägen före och efter påsläpp) ett alternativ är att förbjuda vänstersväng i riktning från Bråvallarondellen.
- Säkra övergång Fiskebyvägen för gångare och cyklister.
- Bordlägg hela ärendet och presentera en totallösning för hela sträckningen Bråvallarondellen-Fiskebyvägen-Finspångsvägen-Gamla E4/Stockholmsvägen.

Kommentar:

Detaljutformningen av Fiskebyvägen beaktas i detaljprojekteringen. Bedömning är att utformningen inte bör, och i vissa fall inte kan, regleras i detalj i detaljplanen.

Synpunktsförfattare 38

1. Hur har kommunen tänkt lösa problemet med köbildning Fiskebyvägen-Finspångsvägen riktning mot stan. Redan i dag är det stor köbildning vid 16-tiden. Detta kan betyda att i framtiden blir det långa köer även på Fiskebyvägen med avgaser och buller.
2. Hur skall trafik från Pryssgården till Himmelstalundsfälet lösas. (ovan nämnda korsning) Det står inget i planerna om detta. I dagsläget är det ganska mycket trafik till Hela Människan (secondhand affär)de dagar affären är öppen. Sommartid, spec. eftermiddagar mycket trafik till bollplanerna. När Himmelstalundsbadet är öppet är det många cyklister och gående som skall passera korsningen med Fiskebyvägen.
3. Kan man befara att Katterumsvägen och andra lokalgator i Pryssgården får ökad trafik, när det blir köbildning på Fiskebyvägen.
4. Vi som bor här i Pryssgården vill fortsätta att ha tillgång till Himmelstalunds grönområde även efter ombyggnad av Fiskebyvägen. Vi vill naturligtvis inte gå långa omvägar för att nå fältet.
5. Pryssgården har varit ett mycket fint område med de fina alleerna längs Fiskebyvägen. Men när en stor del av träden skall tas bort och ersättas av ett bullerplank (typ Berlinmur)som skall målas i en förfärlig färg. Kommer området att förfulas och förstöras. Finns någon forskning på hur mycket buller ett sådant plank tar bort. Personligen tror jag att det blir en resonanslåda mellan den långa tegelväggen (f.d. Strömma) och planket, så att bullret från trafiken snarare förstärks och inte dämpas.

6. För att lugna oss som är närmast boende tycker jag kommunen skall gå ut med bättre underlag till oss berörda. I detaljplanen står det om sällsynta växter etc men ingenting om hur vi närboende kan beröras av denna stora ombyggnad. Gå ut med personlig information till oss närboende.

Om någon sökt bygglov i grannskapet får man ju detaljerad information, så man kan lämna synpunkter. Det var bara av en händelse jag såg kallelsen till samråd i Tidningen. Detta är inte tillräckligt. Slutsats Personlig löpande information till berörda. Mer detaljerad information på er hemsida är väl inte så svårt att få till.

Kommentar:

Punkt 1, 2, 3 och 4

Köbildningar och trafiksituationen har beaktats i arbetet, se avsnitt 3.2 och 4.4 i planbeskrivningen. Ett kontinuerligt arbete pågår dock alltid med att lösa eventuellt problem som uppstår i trafiken. Planen medför ökad tillgänglighet till och från området, samt säkerhet genom att möjliggöra åtgärder längst med Fiskebyvägen.

Detaljutformningen tas fram i en detaljprojektering.

Punkt 5

Alléerna kommer att bevaras så långt som möjligt och kompenseras i de fall de fall då träd måste avverkas. Även de estetiska detaljerna beaktas i utformningen av området.

Detaljutformningen tas fram i en detaljprojektering.

Inget tyder på någon resonanseffekt.

Punkt 6

Noteras. Kommunen arbetar ständigt med att förbättra kommunikationen med allmänheten.

Synpunktsförfattare 43

1. Är det rimligt att planbeskrivningen har mer info om växter än hur en motorvägsavfart ska korsas av barn?
2. Om halterna av PM10 är höga i Ingelsta så får planförfattaren förklara varför nivåerna bör minska där men det är rimligt att öka i Pryssgården där det bor ca 1500 mot Ingelsta där det bor 51 personer.
3. Utformningen på de lokalgator som idag ansluter till Fiskebyvägen och Finspångsvägen bör utformas som lokalgator med 30 km/h 5-6 m bredd för att minska risken för ökad genomfart.
4. Jag saknar en redovisning hur trafiklösningarna ska se ut och utformas när gående och cyklister ska korsa Fiskebyvägen säkert med höga hastigheter och stora trafikmängder.

5. Bredden på Fiskebyvägen kan smaltas av till under 10 m för att minska den tunga trafiken som annars kan öka i området och om hastigheten sänks till 30 km/h så minskar barriäreffekten av den nya trafikplatsen med fortsatt god kapacitet på Fiskebyvägen.
6. Åtgärder för buller som plank och vallar försämras ju längre ifrån bullerkällan som de placeras så hur kommer planket vid Norrgårdsvägen ens att fungera?

Kommentar:

Punkt 1

I planarbetet görs alltid en avvägning av vad som behöver framgå i planhandlingarna och vad som bör beskrivas och hanteras i efterkommande detaljprojektering. I arbetet med detaljplanen har bedömningen gjorts att detaljeringsnivån på trafiksäkerhet bör hanteras i det senare skedet, detaljprojekteringen.

Att man inte tar med dessa frågor i planhandlingarna betyder inte att kommunen inte tar sitt ansvar för dessa frågor, kommunen har alltid ett generellt krav att hantera dessa frågor oavsett vad planhandlingarna beskriver.

Punkt 2

Planhandlingarna tar inte ställning till om eller varför det är rimligt att föroreningarna ökar eller sjunker på olika platser. Planhandlingarna redovisar enbart konsekvenserna av den ökade trafiken och möjliggör att eventuella problem kan hanteras i området.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen¹ tillhörande detaljplanen för trafikplats Bråvalla, bedöms trafiken inte bli av sådan omfattning att det finns någon risk att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids vid Fiskebyvägen.

Punkt 3, 4 och 5

Detaljutformningen av Fiskebyvägen och anslutande gator beaktas i detaljprojekteringen. Bedömning är att utformningen inte bör, och i vissa fall inte kan, regleras i detalj i detaljplanen.

Punkt 6

I vissa fall kommer det att bli aktuellt med bullerreducerande åtgärder i fasad och fönster, som bekostas av Norrköpings kommun, tekniska kontoret. Uppföljning av de bulleråtgärder som utförs blir aktuell om problem uppstår efter att de planerade åtgärderna anlagts.

¹ Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för trafikplats Bråvalla vid korsningen E4 – Fiskebyvägen inom Bråvalla i Norrköping. Norrköpings kommun. 2012.

Synpunktsförfattare 45

Flera boende har i ett gemensamt samrådsyttrande framfört synpunkter och önskemål gällande:

1. Hastighet om 40 km/h på Fiskebyvägen.
2. Säkra övergångar över Fiskebyvägen.
3. Hastighetsreducerande åtgärder inom Pryssgården.
4. Trafikföreskrifter som reglerar eventuell genomfart längst med Katterumsvägen.
5. Bullerskydd mot trafikbuller.
6. Redovisning av trafiklösningar.
7. Alternativ omdirigering av trafiken genom industriområdet söder om Fiskebyvägen.
8. Att avverkade träd ersätts med nya träd.

Kommentar:

I planarbetet görs alltid en avvägning av vad som behöver framgå i planhandlingarna och vad som bör beskrivas och hanteras i efterkommande detaljprojektering och genomförandet. I arbetet med detaljplanen har bedömningen gjorts att detaljeringsnivån på trafiksäkerhet bör hanteras i det senare skedet, detaljprojekteringen.

Att man inte tar med dessa frågor i planhandlingarna betyder inte att kommunen inte tar sitt ansvar för dessa frågor, kommunen har alltid ett generellt krav att hantera frågorna oavsett vad planhandlingarna beskriver.

Trafiksituationen och säkerhetsaspekter har beaktats i arbetet. Ett kontinuerligt arbete pågår dock alltid med att lösa eventuellt problem som uppstår i trafiken. Planen medför öka tillgänglighet till och från området, samt säkerhet genom att möjliggöra åtgärder längst med Fiskebyvägen.

Detaljutformningen tas fram i en detaljprojektering.

Flera av frågorna kan inte regleras i detaljplan, såsom hastighetsbegräsning och hastighetsreducerande åtgärder, utan regleras i lokala trafikföreskrifter och i detaljprojektering.

Detaljplanen möjliggör att bullerreducerande åtgärder kan åstadkommas längs med Fiskebyvägen. Detaljutformningen redovisas dock först i detaljprojekteringen.

Träden som eventuellt avverkas kommer att kompenseras och arbetet med detta förankras hos länsstyrelsen.

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2015/0167 214*Synpunktsförfattare 46*

Synpunktsförfattaren önskar att:

1. Norrgårdsvägen inte blir en genomfartsväg och att förbudsskyltar sätts upp.
2. Att trafiken på Fiskebyvägen minskas då många husägare har sin tomt vänd mot Fiskebyvägen.

Kommentar:

Detaljplanen möjliggör att bullerreducerande åtgärder kan åstadkommas för tomterna längs med Fiskebyvägen.

Förbud och trafikregalerande funktioner regleras lämpligast genom lokala trafikföreskrifter, och bör ej ingå som bestämmelse i detaljplanen.

Stadsbyggnadskontoret

Christian Wintenby
Processansvarig detaljplaneringUlf Liljankoski
Planarkitekt