

Planbeskrivning

2023-06-08
reviderad 2024-02-28

tillhörande detaljplanen för
del av fastigheterna **Händelö 2:41** och **Händelö 2:56 (järnvägsmark)**
inom Kvillinge i Norrköpings kommun
SPN 2016/0271 214



ANTAGANDEHANDLING

Antagen i SPN: 2024-03-12, § 50

Laga kraft: 2024-04-12

Genomförandetidens sista dag: 2039-04-12

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

 norrkoping.se


NORRKÖPING

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra Ostlänkens passage genom ett mindre område planlagt som naturområde (NATUR) och lokaltrafik (LOKALGATA) planläggs som trafik (T). Detaljplanen föreslår ny dragning av lokalgatan Krusenhofsvägen samt möjliggör för en ny bro över järnvägen för att säkerställa passage för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik.

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

Översiktsplan för staden, Norrköpings kommun (antagen av kommunfullmäktige 2017) anger att mark för planerade järnvägar fortsatt i planeringen ska skyddas för att säkra dess genomförande samt att inga åtgärder som kan begränsa järnvägarnas funktion får tillkomma i dess närhet. Krusenhofsvägen föreslås ingå som en del i utvecklingen av ett pendlingscykelstråk mellan Åby/Jursla och centrala Norrköping över Malmölandet och Händelö. Detaljplaneläggningen överensstämmer med kommunens översiktsplan.

Genomförande av detaljplanen innebär att kostnad för ny dragning av Krusenhofsvägen uppstår.

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

Beskrivning av ändringar som gjorts i planbeskrivningen finns i samrådsredogörelsen och i granskningsutlåtandet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Inledning.....	4
1.1. Planhandlingar.....	4
1.2. Om detaljplaner	4
2. Planens huvuddrag.....	6
2.1. Planområdet.....	6
2.2. Planens syfte och bakgrund.....	7
2.3. Planförslag.....	8
3. Tidigare ställningstaganden	8
3.1. Översiktsplaner.....	8
3.2. Riksintressen.....	9
3.3. Gällande detaljplaner.....	11
3.4. Program för planområdet.....	12
3.5. Övriga kommunala beslut.....	13
4. Förutsättningar och förändringar.....	14
4.1. Mark- och vattenanvändning.....	14
4.2. Mark och natur	15
4.3. Gator och trafik.....	19
4.6. Störningar, hälsa och säkerhet.....	20
4.7. Teknisk försörjning	22
5. Genomförande av detaljplanen.....	25
5.1. Tidplan.....	25
5.2. Ansvarsfördelning och genomförandeorganisation.....	26
5.3. Genomförandetid.....	26
5.4. Mark- och avtalsfrågor	27
5.5. Tekniska utredningar	27
6. Genomförandets konsekvenser	27
6.1. Inverkan på miljön.....	27
6.2. Fastighetsrättsliga konsekvenser	27
6.3. Ekonomiska konsekvenser	29
6.4. Sociala konsekvenser.....	30
7. Medverkande.....	31
7.1. Tjänstepersoner.....	31
Referenser.....	32
Kommunala handlingar och riktlinjer	32
Övriga referensskällor.....	32

1. Inledning

1.1. Planhandlingar

Detaljplanen består av:

- Plankarta i skala 1:1000 med bestämmelser.

Till planhandlingarna hör även:

- Planbeskrivning
- Behovsbedömning
- Samrådsredogörelse (vid granskning)
- Granskningsutlåtande (vid antagande)
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning

Plankartan är juridiskt bindande.

1.2. Om detaljplaner

Vad är en detaljplan?

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

Se kommunens hemsida och Boverkets hemsida för mer information.

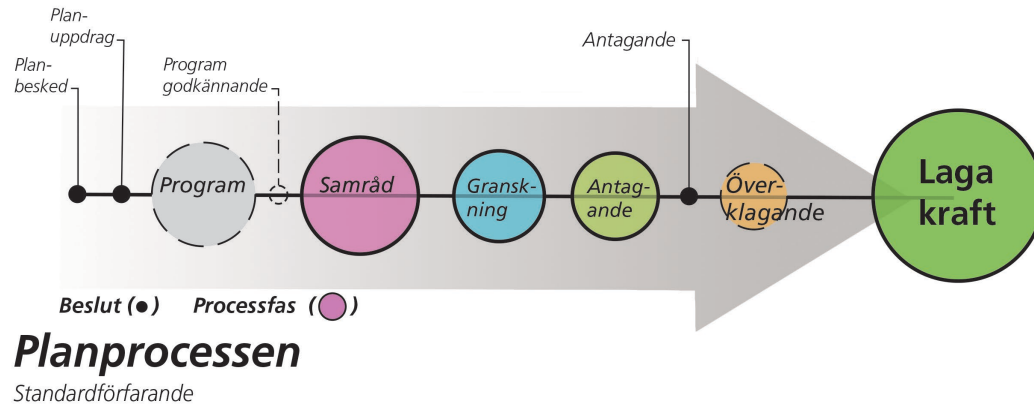
Planprocessen

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

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

Standardförfarande

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



Figur 1. Planprocessen, standardförfarande.

Program

För att underlätta detaljplanearbetet kan ett program göras innan en detaljplan påbörjas. Programmet görs för att, i ett tidigt skede, ange planeringens utgångspunkter och mål samt lyfta frågor om olika alternativa lösningar. Ett program kan behövas till exempel om detaljplanen saknar stöd i översiktsplanen eller som underlag för större utvecklingsområden som omfattar flera framtida detaljplaner. Planområdet omfattas av program för Malmölandet inom Kvillinge i Norrköping, se mer i avsnitt 3.4. *Program för planområdet.*

Samråd

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

Granskning

Efter samråd bearbetas planförslaget och ställs sedan ut för granskning. Det finns då ytterligare ett tillfälle att lämna in skriftliga synpunkter på förslaget.

Antagande

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

Överklagande

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

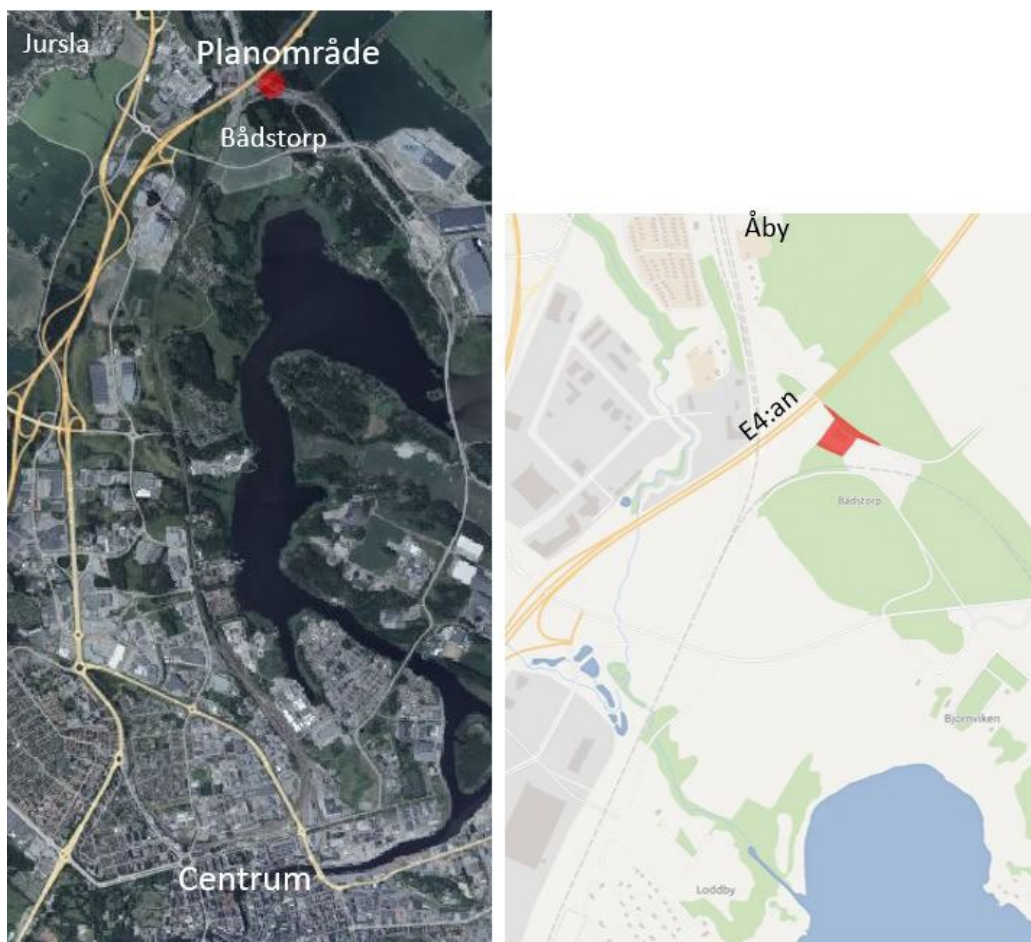
Laga kraft

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

2. Planens huvuddrag

2.1. Planområdet

Planområdet är beläget mellan Malmölandet och Jursla industriområde som ligger cirka 5 kilometer norr om Norrköpings centrum, se figur 2. I väster angränsar området till E4:an och i söder till Bådstorp. Planområdet är cirka 1 hektar (9 600 kvadratmeter).



Figur 2. I bilden syns planområdet och dess omgivning. Planområdet är markerat i rött.
Bild: Norrköpings kommun.

Planområdet är avgränsat till område där det finns planstridighet för järnvägsändamål med gällande detaljplan och för att hantera nytt läge för Krusenhofsvägen. Detaljplanen säkerställer kommunens tillgång till överfarter

över spårområdet för biltrafik, gång och cykel samt spårtrafik till Malmölandet. Planområdet omfattar del av fastigheten Händelö 2:41 som är kommunägd och del av fastigheten Händelö 2:56 som är statligt ägd via Trafikverket (Kardonbanan), se figur 3.



Figur 3. Kartan visar ungefärlig planområdesgräns och markägoförhållandet mellan statligt och kommunägd mark. Kommunägd mark berör lila område (del av Händelö 2:41), norr och söder om befintlig Kardonbana och statligt ägd mark berör mörkgrått (del av Händelö 2:56). Karta: Norrköpings kommun.

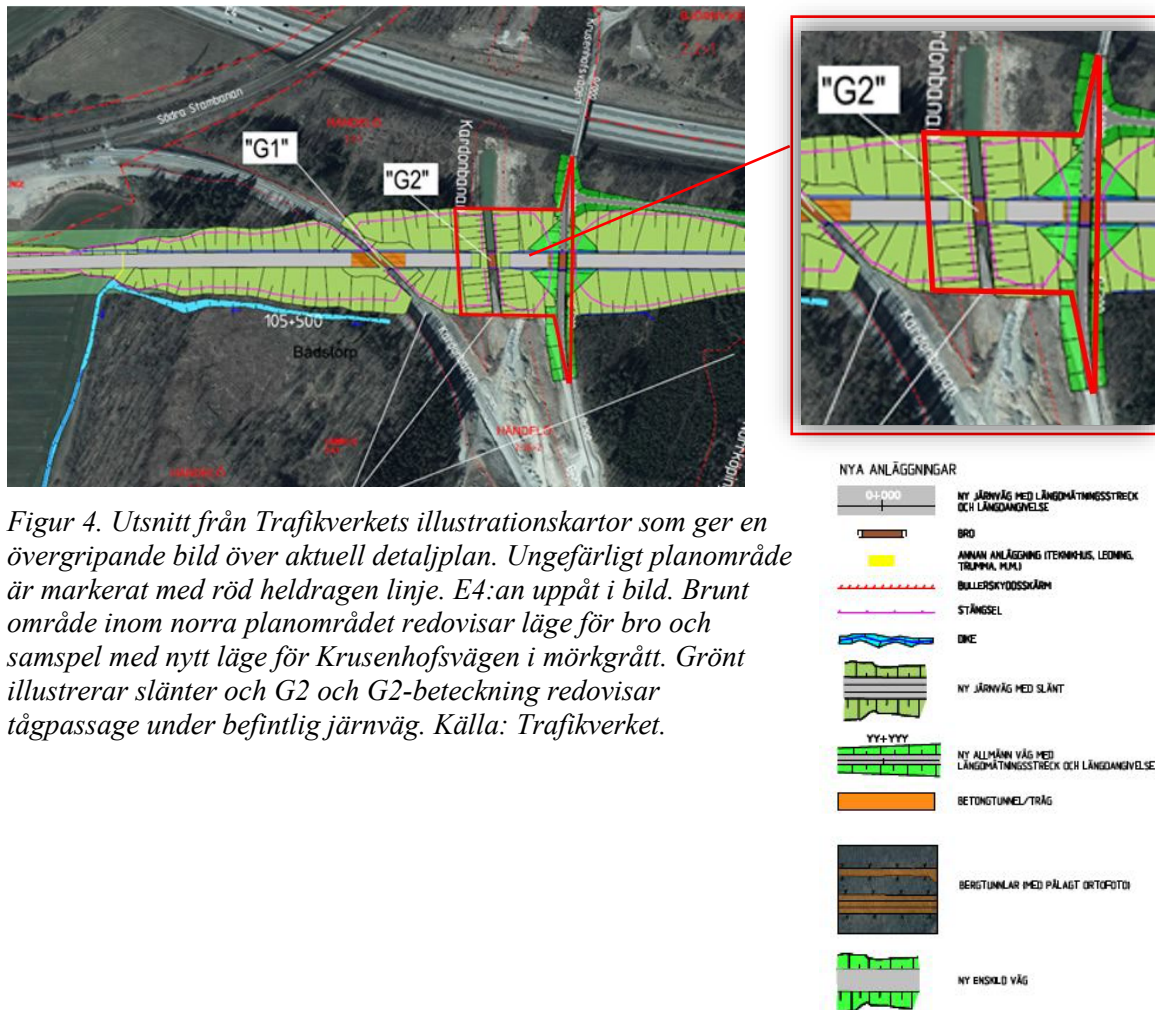
2.2. Planens syfte och bakgrund

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra Ostlänkens passage genom att mindre område planlagt som naturområde (NATUR) och lokaltrafik (LOKALGATA) planläggs som trafik (T). Detaljplanen föreslår ny dragning av lokalgatan Krusenhofsvägen samt möjliggör för en ny bro över järnvägen för att säkerställa passage för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik.

Trafikverkets beslut om Ostlänkens spårdragning genom planområdet föranleder ny detaljplan för Sträckan Stavsjö - Loddby. Enligt 1 kapitlet, 5§ Lag (1995:1649) om Byggnad av Järnväg får inte en järnväg anläggas i strid med gällande detaljplan. Ostlänkens planerade spårdragning genom Norrköping påverkar flera detaljplaner varav aktuell detaljplan är del i ett större arbete för att möjliggöra järnväg för höghastighetståg.

2.3. Planförslag

Detaljplanen möjliggör spårområde för projektet Ostlänken samt via bro säkras kommunens tillgång till överfarter över spårområdet för både biltrafik, gång och cykel samt spårtrafik ned till Malmölandet, se översiktlig illustration i figur 4.



Figur 4. Utsnitt från Trafikverkets illustrationskartor som ger en övergripande bild över aktuell detaljplan. Ungefärligt planområde är markerat med röd heldragen linje. E4:an uppåt i bild. Brunt område inom norra planområdet redovisar läge för bro och samspel med nytt läge för Krusenhofsvägen i mörkgrått. Grönt illustrerar slanter och G2 och G2-beteckning redovisar tågpassage under befintlig järnväg. Källa: Trafikverket.

3. Tidigare ställningstaganden

3.1. Översiktsplaner

Förutsättningar

Översiktsplanen för Norrköpings stad antagen 2017 beskriver ställningstaganden till riksintresset Ostlänken. Mark för planerade järnvägar ska i fortsatt planering skyddas för att säkra dess genomförande. Inga åtgärder som kan begränsa järnvägarnas funktion får tillkomma i deras närhet. Krusenhofsvägen föreslås ingå

som en del i utveckling av ett pendlingscykelstråk mellan Åby/Jursla och centrala Norrköping över Malmölandet och Händelö.

Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping antagen 2010 utgör del av kommunens översiktsplan. Den anger att utbyggnaden av höghastighetstågtrafik är av högsta prioritet och ses som centralt för en god regional utveckling. I översiktsplanen bedöms Ostlänken vara fullt utbyggd till 2020. I översiktsplanen pekas området väster om Malmölandet ut som möjlig sträckning för höghastighetsjärnväg. Södra Malmölandet pekas ut som utvecklingsområde för logistikverksamhet samt att, tillsammans med Händelö, ta över hamnverksamheten från centrum.

Detaljplanen stämmer överens med ställningstaganden till riksintresset Ostlänken i gällande översiktsplan för staden och gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping.

3.2. Riksintressen

Riksintressen gäller geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Områden kan vara av riksintresse för både bevarande och exploatering men också för exempelvis yrkesfiske och rennäringen. Bestämmelserna om riksintressen finns i 3 och 4 kapitlet miljöbalken (MB) om hushållning av mark och vatten. Bestämmelserna syftar till att främja en från ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt god hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

I miljöbalken anges det vilka allmänna intressen som kan motivera ett område av riksintresse. Riksintressen enligt 3 kapitlet 5-9 §§ MB kan pekas ut för områden som är av speciell betydelse.

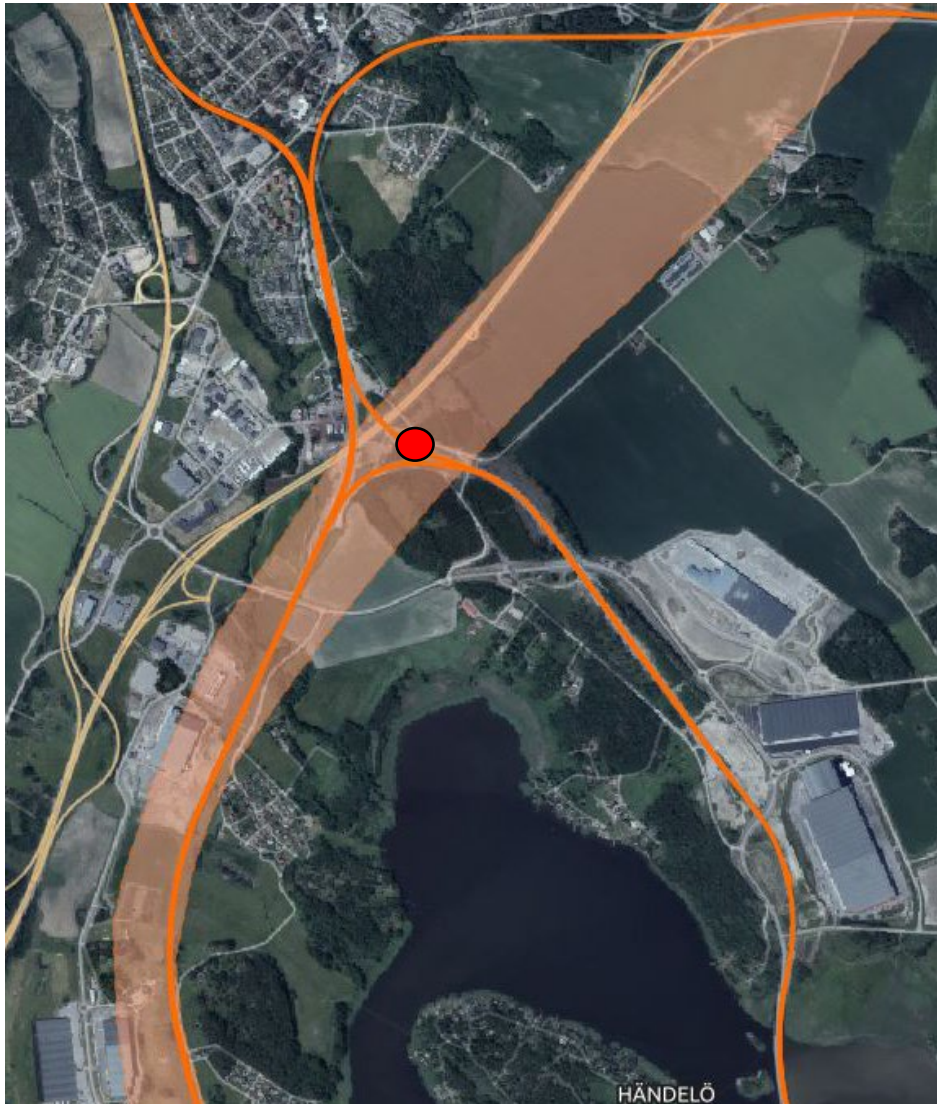
Riksintressena ska alltid tillgodoses i detaljplanen. Vid prövningar har riksintresset ansetts vara tillgodosett om riksintresset inte påtagligt skadas. Det är endast när två oförenliga riksintressen står mot varandra som påtaglig skada kan tillåtas.

Förutsättningar

Det finns två riksintressen för framtida järnväg, dels Karbonbanan och dels Ostlänkens planerade spårdragning. Ostlänkens spårdragning korsar Karbonbanan, se figur 5. Gällande detaljplan för området har möjliggjort för byggande av Karbonbanan med sträckning från Karbonbron på Händelö till västra delen mot aktuellt planförslag.

Utöver dessa intressen utreds möjligheten att ange södra Malmölandet som riksintresse för industriell produktion och hamn. Karbonbanan är viktig i den här utvecklingen och det är av vikt att Ostlänken och Karbonbanans funktion samspelar med varandra för att förhindra att negativa konsekvenser uppstår på något av spåren.

Strax väster om planområdet finns E4:an, som även den är riksintresse för kommunikation. Södra stambanan, som är riksintresse för järnväg, finns väster om planområdet och fortsätter söderut.



Figur 5. Riksintressen för planerad och befintlig järnväg. Orange heldagen linje visar befintlig järnväg och bredare korridor visar riksintresse för Ostlänken.

Rev. | Ungefärligt planområde är markerat med en röd ring. Karta: Norrköpings kommun.

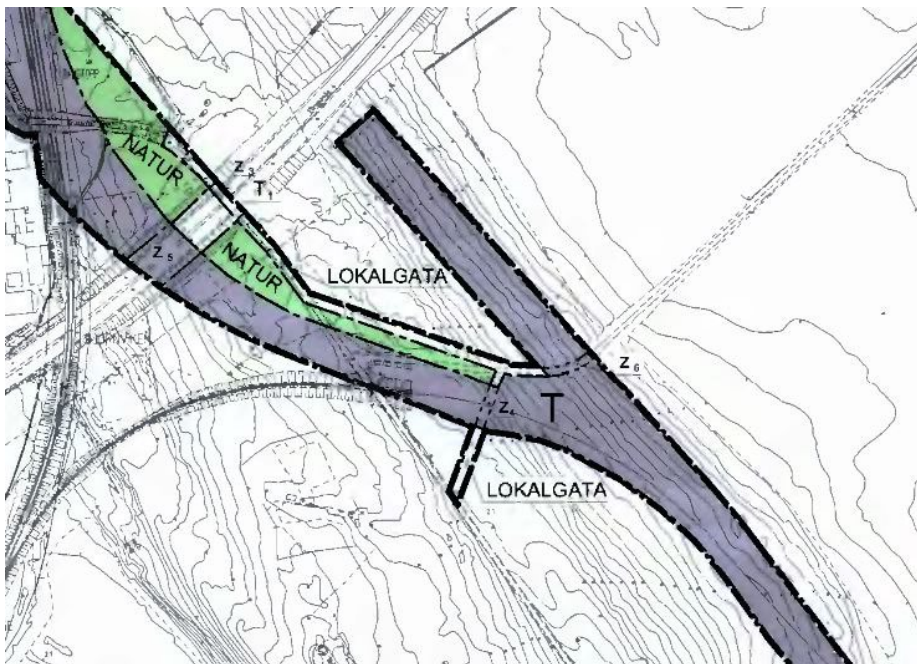
Detaljplanens förhållningssätt

Detaljplanen påverkar inte riksintresse för järnväg då Ostlänken sker genom passage under Kardonbanan. Detaljplanen bedöms inte påverka E4:ans funktion eller Södra stambanan.

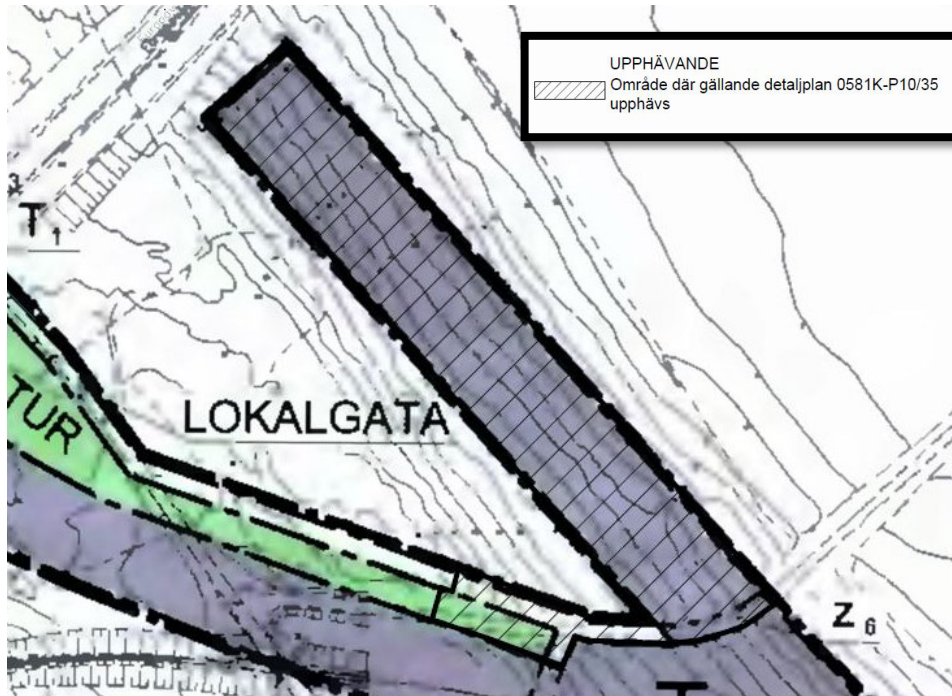
3.3. Gällande detaljplaner

Gällande detaljplan med aktnummer 0581K-P10/35 är *Detaljplan för del av fastigheterna Björnviken 2:1 och Krusenhov 2:1 med närområde (godsbangård)*, laga kraft 2010-10-29. Planen möjliggör uppförandet av godsbangård med tillhörande järnvägssträckning som kopplar samman med södra stambanan. Del av gällande detaljplan som omfattas av aktuellt planförslag medger naturområde (NATUR), lokaltrafik (LOKALGATA) och trafik (T), se figur 6.

Del av gällande detaljplan är upphävd, laga kraft 2019-12-16, se figur 7. Syftet med upphävandet är att ta bort möjligheten till korsning i plan med planerad godsbangård för att trygga godsbangårdens funktion. Hela det planerade godsbangårdsområdet kommer att stängslas in, vilket inte medger en funktionell korsning i plan. Så länge rättigheten i gällande detaljplan finns kvar skapar det en osäkerhet för huvudmannen till järnvägsanläggningen, eftersom krav kan uppkomma i ett senare skede på att korsningen ska byggas.



Figur 6. Utsnitt ur gällande detaljplan 0581K-P10/35 med bestämmelser.
Karta: Norrköpings kommun.



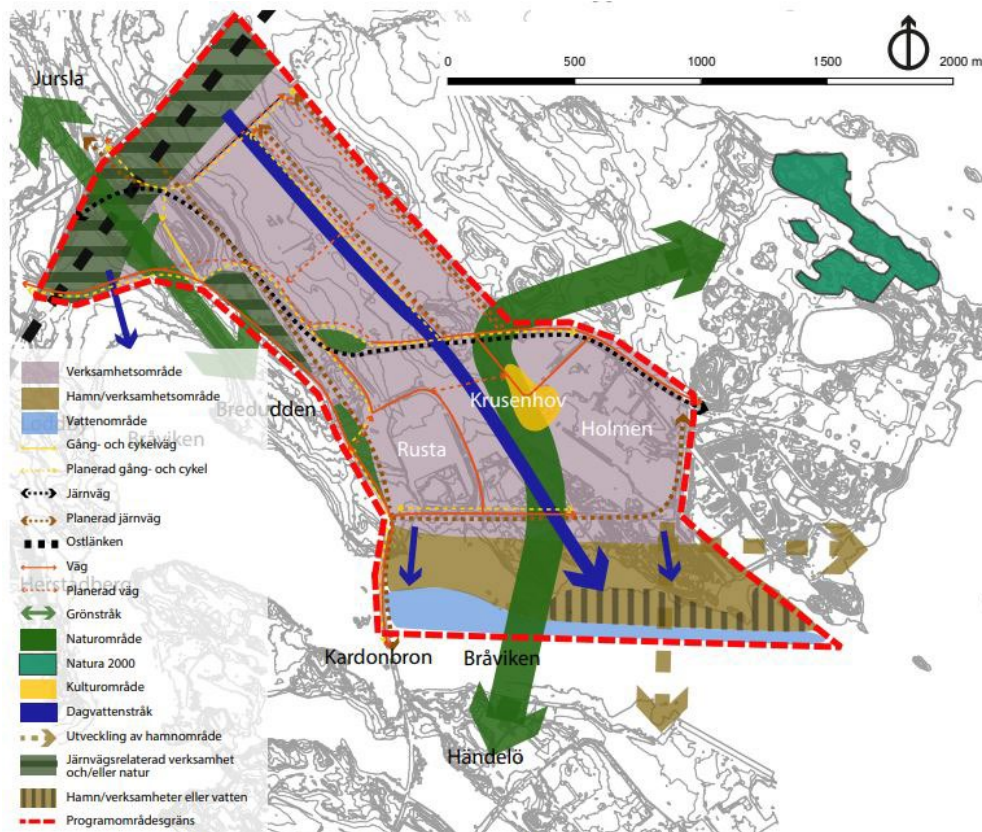
Figur 7. Del av gällande detaljplan som är upphävd, enligt skrafferat område. Upphävt område var tidigare planlagt för trafik, lokalgata och natur.
Karta: Norrköpings kommun.

3.4. Program för planområdet

Förutsättningar

Planområdet omfattas av program för Malmölandet inom Kvillinge i Norrköping, godkänd av stadsplaneringsnämnden (nuvarande samhällsplaneringsnämnden) den 14 november 2017, § 212.

Syftet med programmet är att möjliggöra utveckling av ett storskaligt produktionslandskap. Programmet utreder förutsättningarna för lokalisering av logistik samt industri- och hamnverksamhet på Malmölandet, se figur 8. Aktuell detaljplan avseende att möjliggöra för Ostlänken är förenligt med programmets intentioner.



Figur 8. Markanvändningskarta som visar mark- och vattenanvändning enligt programmet. Programområdesgräns är markerad med röd streckad linje.
Karta: Norrköpings kommun.

3.5. Övriga kommunala beslut

Beslut om planläggning

Den 25 april 2017, § 79 fick stadsbyggnadskontoret (nuvarande samhällsbyggnadskontoret) i uppdrag av dåvarande stadsplaneringsnämnden (nuvarande samhällsplaneringsnämnden) att ta fram ett förslag till detaljplan för del av fastigheten Händelö 2:41.

4. Förutsättningar och förändringar

4.1. Mark- och vattenanvändning

Befintlig användning

Marken som berörs av detaljplanen är mestadels skogsmark med ett övervägande yngre trädbestånd och utan utpekade högre naturvärden. I områdets norra del löper Krusenhofsvägen. Planområdets södra del utgörs huvudsakligen av Kardonbanan, som är en godsjärnväg mellan södra stambanan vid Åby till Norrköpings hamn på Händelö. Se planområdets norra del i figur 9 och södra del i figur 10.



Figur 9. Planområdet sett från norr. Den nordliga delen av planområdet består mestadels av skogsmark och Krusenhofsvägen. Bild: Norrköpings kommun.



Figur 10. Planområdet sett från söder. Den södra delen av planområdet utgörs huvudsakligen av Kardonbanan. Ett mindre område utgörs av skogsmark (centrerat i bild). Bild: Norrköpings kommun.

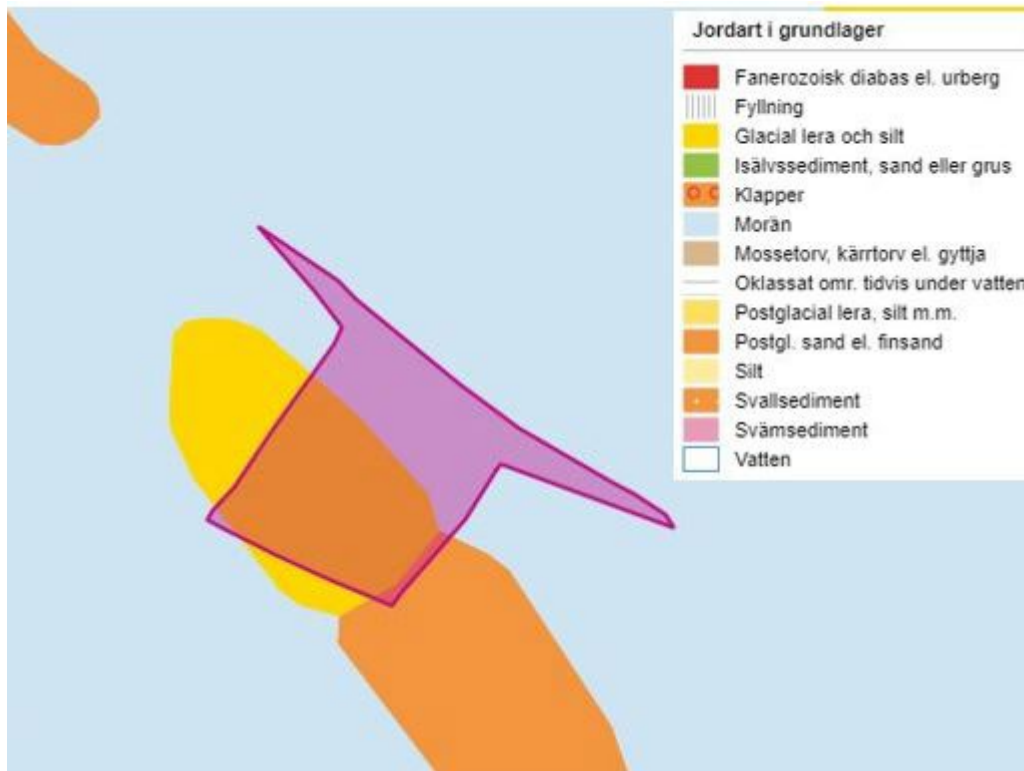
Föreslagen användning

Detaljplanen påverkar gällande planläggning eftersom planerad spårdragning löper genom vad som idag är planlagt som naturmark och lokalgata. Detta område planläggs istället för järnvägstrafik (T). Detaljplanen föreslår ny dragning av Krusenhofsvägen, norr om befintligt läge. Allmän körtrafik samt gång- och cykelväg över ny järnväg möjliggörs genom att en ny bro uppförs över passagen.

4.2. Mark och natur

Markens beskaffenhet

Planområdet består huvudsakligen av morän, glacial lera och silt samt ett mindre område av postglacial sand, se figur 11. Berggrunden består av kvartsfältpatrik och gnejsiga bergarter. Inga kända markföroreningar finns inom planområdet. Bedömningen är att det inte finns radonrisk eller risk för skred eller höga vattenstånd.



Figur 11. Jordart i grundlager. Ungefärligt planområde markerat i lila.
Bild: Norrköpings kommun.

Förutsättningar

Anläggande av av broar, järnvägar och vägar är inte bygglovspliktiga men projektet kan omfatta andra anläggningar som kräver bygglov. Inför bygglovsprövning och beslut om startbesked kan detaljerad geoteknisk undersökning komma att krävas som redovisar förutsättningar för schaktning, grundläggning med mera.

Natur

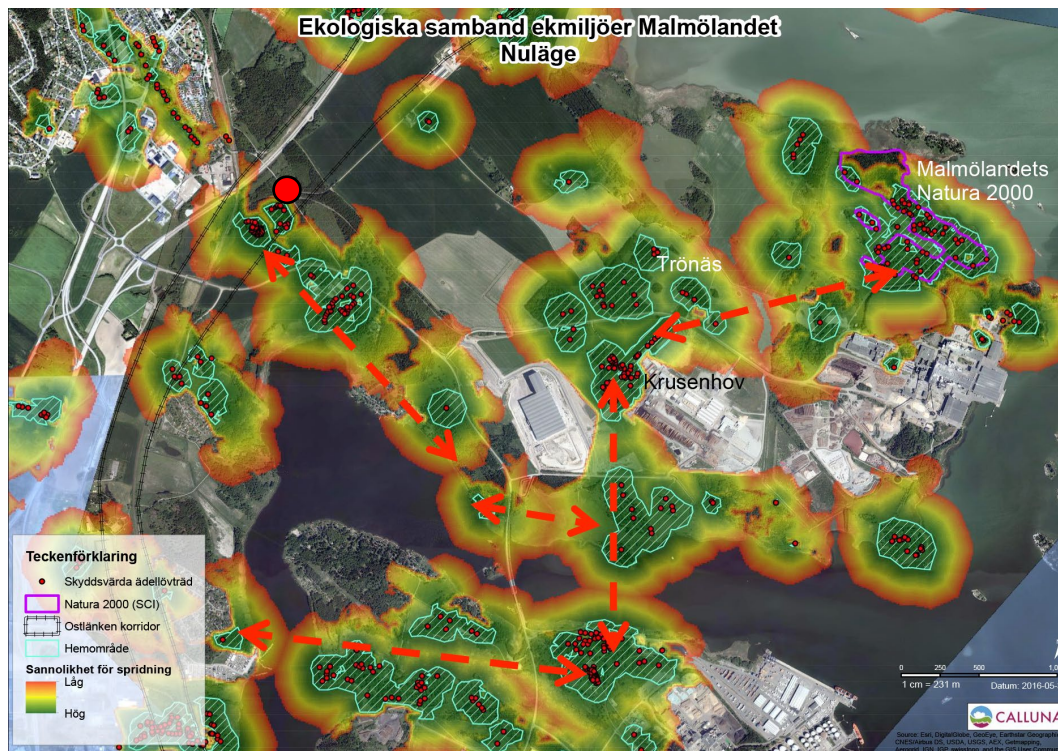
Planområdet består mestadels av skogsmark med ett övervägande yngre trädbestånd utan utpekade höga naturvärden. Området ligger på toppen av en höjd cirka 26 meter över havet.

Förutsättningar

Lokalvägar och mindre järnvägar har liten betydelse i form av negativ påverkan på eklandskapet. Ostlänkens påverkan på spridningskorridoren söder om planområdet prövas i samband med järnvägsplanen. Bedömningen är att Ostlänken inte bidrar till negativ påverkan på spridningskorridoren.

I samband med programmet för Malmölandet har en naturvärdesinventering genomförts med speciellt fokus på eksamband (Calluna 2016), se figur 12. Ekmiljöerna på Malmölandet är ett Natura 2000-område som beskrivs som känsligt och vid ytterligare bebyggelse måste spridningskorridorer säkras för ett fortsatt gott ekhabitat. Den planerade järnvägen korsar spridningskorridoren.

Planområdet berör inte identifierad spridningskorridor mellan Malmölandet och ekmiljön på västra sidan om E4:an. Utredningen pekar på att byggnader, stora vägar och stora hårdgjorda ytor är att betrakta som barriärer.



Rev. | *Figur 12. Viktiga spridningskorridorer för ek på Malmölandet. Ungefärligt planområde är markerat med en röd ring. Källa: Calluna 2016.*

Förändringar

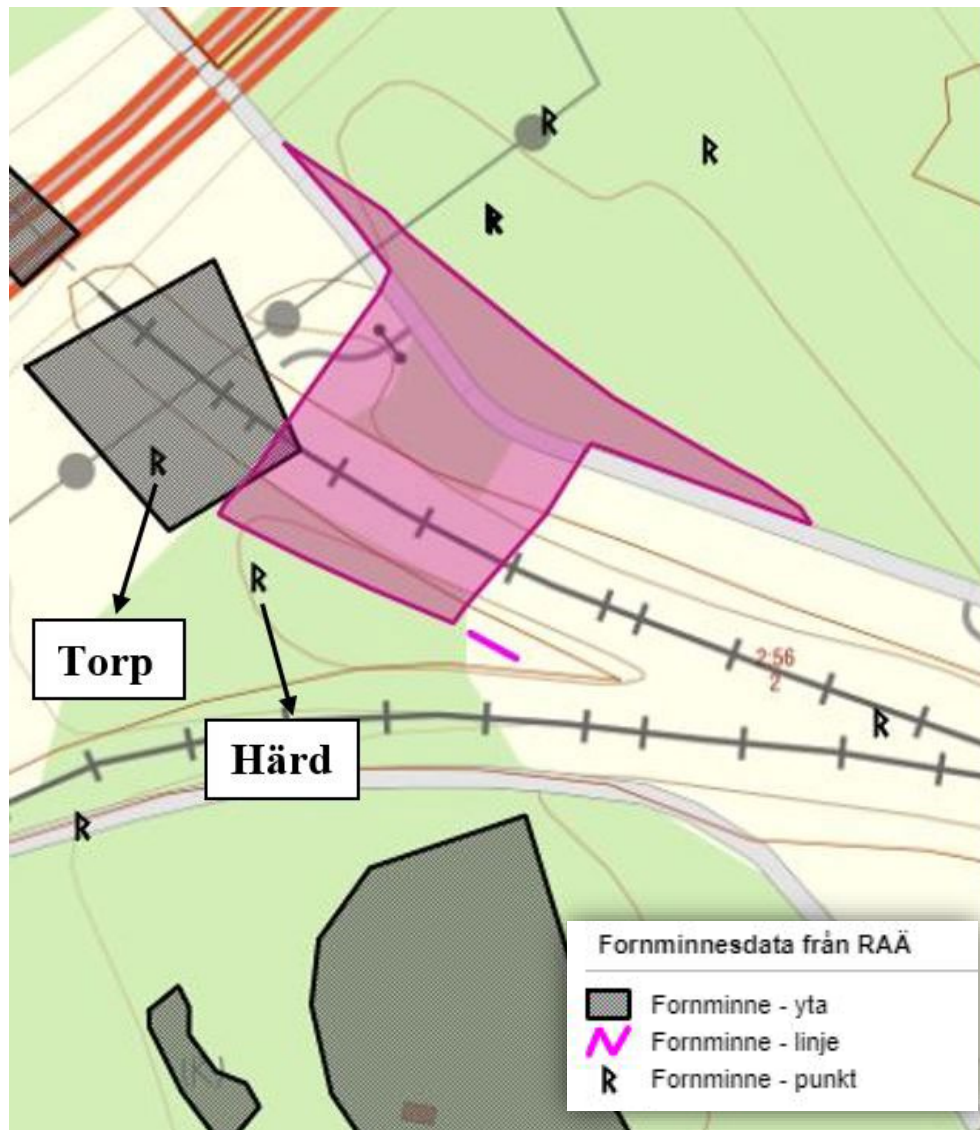
Detaljplaneförslaget innebär att naturområde inom planområdet behöver avverkas för att möjliggöra för järnvägsanläggningen. Berört naturområde består huvudsakligen av ett yngre trädbestånd utan utpekade höga naturvärden, därmed är bedömningen att detaljplanens konsekvenser är marginella.

Fornlämningar

Förutsättningar

Fornlämningar skyddas enligt kulturmiljölagen (1988:950). Hittas något som kan vara en fornlämning ska kontakt tas med länsstyrelsen. Om fornlämning påträffas vid markarbete i samband med områdets exploatering ska arbetet avbrytas omedelbart och kontakt med Länsstyrelsen i Östergötland tas i enlighet med 2 kapitlet 10 § kulturmiljölagen.

Inom planområdet finns två kända fornlämningar som ligger i eller i anslutning till området. Den ena är en härd, den andra en torplämning som ligger i nära anslutning till det planerade spårområdet, se figur 13.



Figur 13. Kända fornlämningar (svart markering) inom och i närheten av planområdet (markerat med lila). Karta: Norrköpings kommun.

En arkeologisk förundersökning, projektnummer 2275, genomfördes under 2009 inom ramen för järnvägsplanen. Ytterligare undersökningar har inte gjorts av Trafikverket inom arbetet med järnvägsplanen.

Förändringar

Redan kända fornlämningar har tagits bort av Trafikverket.

4.3. Gator och trafik

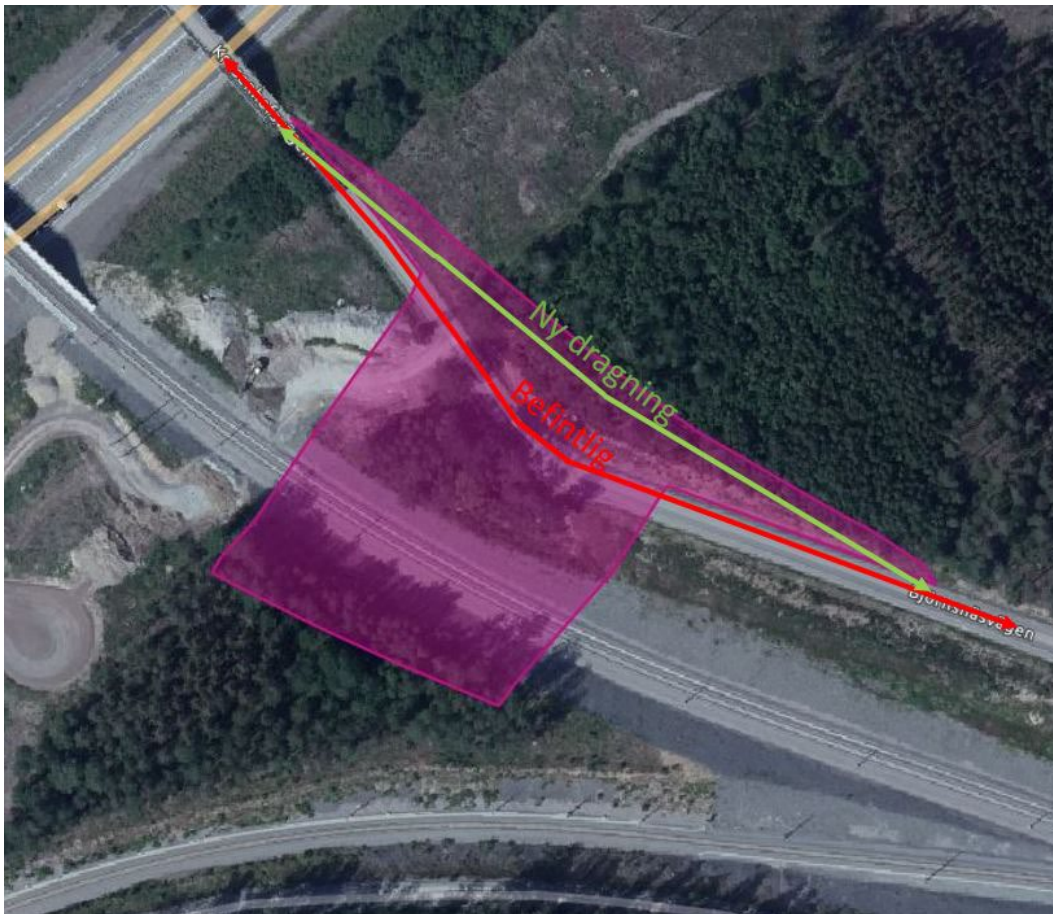
Gång- och cykelvägar

Förutsättningar

Inom planområdet ligger Krusenhofsvägen som används för biltrafik samt gång- och cykeltrafik.

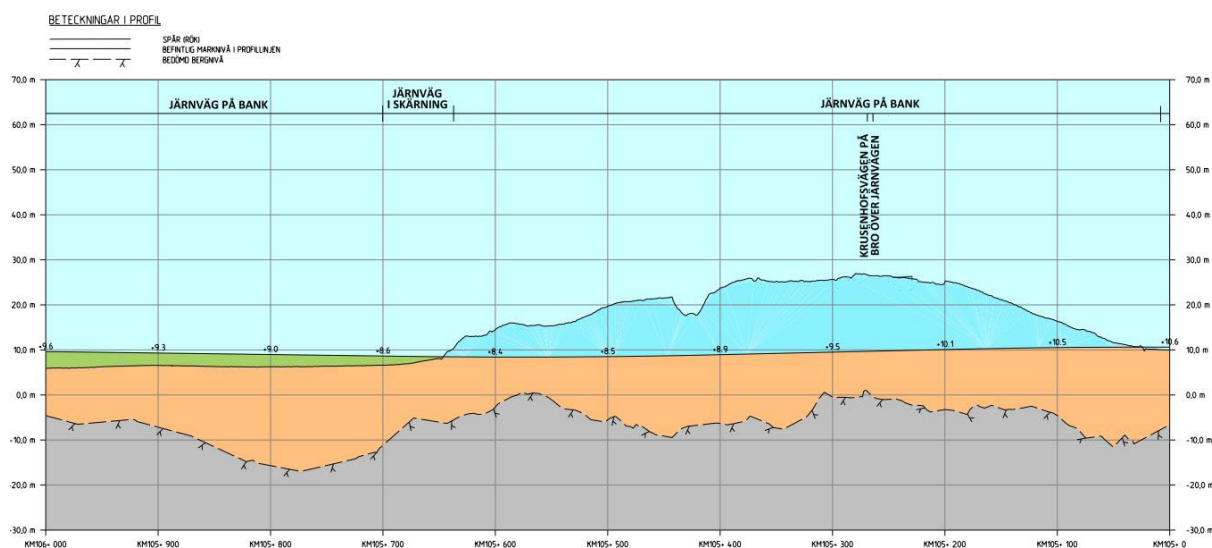
Förändringar

Kardonbanan och Krusenhofsvägen kommer vara belägna över Ostlänken i enlighet med aktuell detaljplan. Förslag på ny dragning av Krusenhofsvägen i relation till befintlig väg redovisas i figur 14.



Figur 14. Överskådlig redovisning av Krusenhofsvägens befintliga läge (röd heldragen linje) och förslag på ny dragning (grön heldragen linje). Karta: Norrköpings kommun.

Inom område planlagt som z₁ ska marken vara tillgänglig för järnvägstrafik och byggas över med en bro för allmän körtrafik och allmän gång- och cykelväg. Se järnvägens spårprofil i figur 15.



Figur 15. Järnvägens spårprofil. Källa: Trafikverket.

Detaljplanen säkerställer att befintlig infrastruktur inte påverkas.

4.6. Störningar, hälsa och säkerhet

Buller

Förutsättningar

Konstruktionen och användningen av Ostlänken kommer att ge upphov till betydande buller. Regeringen beslutade under 2018 i en tillåtlighetsprövning om dessa riktlinjer för buller (bostäder) som härrör från Ostlänken:

”Bullerskyddsåtgärder längs Ostlänken ska vidtas avseende buller som härrör från trafikeringen av järnvägen med strävan att innehålla följande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:

30 dBA dygnsekvivalent ljudnivå inomhus

45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid

55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats

60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid bostadsområdet i övrigt

70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Redovisade riktvärden bör även tillämpas för fritidsbostäder och vårdlokaler. För arbetslokaler är riktvärdet 60 dBA maximal ljudnivå inomhus samt för undervisningslokaler 45 dBA maximal ljudnivå inomhus under lektionstid. I rekreativsområden i tätort är riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå.”

Trafikverket ansvarar genom sin järnvägsplan för att redovisa hur dessa riktvärden ska uppnås inom de fastigheter och bostäder som påverkas. Det finns inga bostäder inom eller i närheten av planområdet.

Rev.

Markföroreningar

Förutsättningar

Några tidigare verksamheter är inte kända inom planområdet. I samband med järnvägsplanen för Kardonbanan har prover i jord tagits och utskiftning av massor skett. Inga föroreningar, som innebär någon risk för nuvarande och planerad markanvändning, har påträffats.

Förändringar

Hittas föroreningar ska en anmälan om avhjälpandeåtgärd lämnas in till tillsynsmyndigheten, avdelningen för miljö och hälsa inom samhällsbyggnadskontoret, i enlighet med 10 kapitlet miljöbalken. Anmälan ska säkerställa att sanering sker så att marken kan nyttjas för planerat ändamål samt att eventuella schaktmassor hanteras i enlighet med lagstiftningens krav.

Översvämning

Förutsättningar

I dagsläget finns ingen översvämningrisk från vattendrag, sjöar eller hav för det tänkta planområdet. Översvämningsskarteringen visar beräknade vattennivåer för olika scenarier för dagens klimat och för det förväntade klimatet år 2100, se figur 16.



Figur 16. Kartan visar vattnets utbredning för beräknade årshögsta havsnivå samt medelvattennivå år 2100 inklusive 35 centimeter vinduppstuvning. Planområdet är ungefärligt markerat med lila linje. Källa: Norrköpings kommun.

4.7. Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Förutsättningar

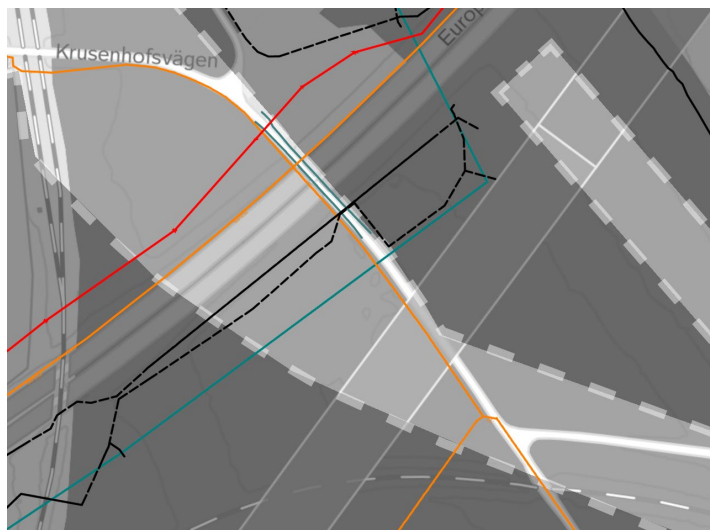
Inga VA-ledningar påverkas av detaljplanen.

EI

En elledning på 130 kilovolt (kV) löper igenom del av planområdet, se figur 17.

Rev.

Ledningen kommer att behöva flyttas, enligt överenskommelse mellan ledningsägare (E.ON) och Trafikverket.



Teckenförklaring

- E.on (el)
- E.on – Ledningsrätt
- Nodra AB (avlopp)
- Skanova (tele) OBS ledningen finns ej kvar

Rev.

Figur 17. Ledningar inom och i närheten av planområdet. Den turkosa linjen illustrerar ledning som delvis påverkas av detaljplanen. Karta: Norrköpings kommun.

Dagvatten

Förutsättningar

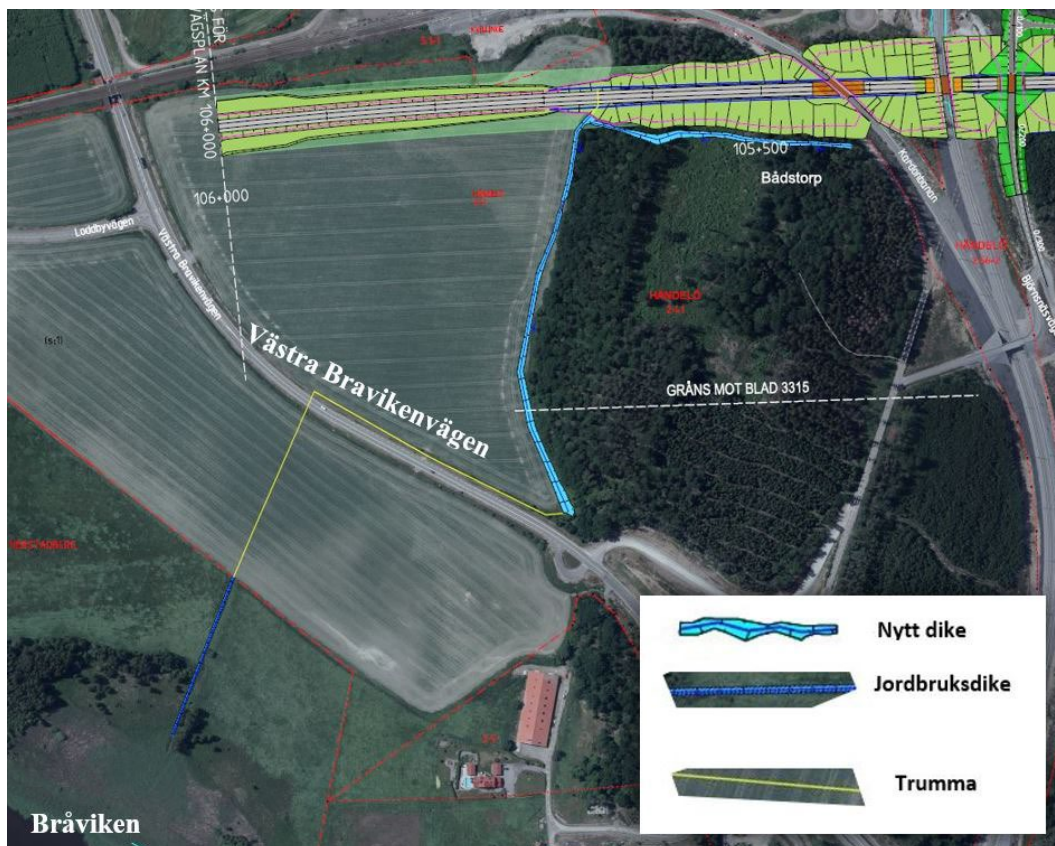
Dagvatten är vatten i form av regn, nederbörd, framträngande grundvatten och spolvatten som tillfälligt rinner eller lägger sig på markytan inom områden med samlad bebyggelse. Dagvatten ska hanteras enligt kommunens riktlinje för hållbar dagvattenhantering (2019). Hållbar dagvattenhantering innebär att såväl miljömässiga, ekonomiska som sociala behov ska tillgodoses och även bidra till att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Det finns en befintlig lågpunkt med pumpstation vid viadukten för södra stambanan (utanför planområdet). Trafikverket har undvikit att utöka avrinningen till pumpstationen som avvattnas till Pjältån. I Trafikverkets järnvägsplan framgår att:

”Vid Bådstorp kommer dike på högra sidan av järnvägen kopplas samman med ledning som passerar under järnvägen. Befintligt dike som leder vatten mot

Bråviken kommer att uppgraderas och ges en något annorlunda dragning. Överdiken anläggs i skärningen i området. Belastning på befintlig pumpstation vid Västra Bravikenvägen minskas då delar av pumpstationens upptagningsområde minskas då dagvattnet leds om”

Nedan illustreras utsnitt från Järnvägsplanens dagvattenhantering vid Bådstorpskärningen, se figur 18.



Figur 18. Utsnitt från Trafikverkets illustrationskartor avseende järnvägsplanens hantering av dagvattenlösning (utanför planområdet). Den ljusblå linjen illustrerar huvudsakligen ett nytt öppet dike som kommer att uppgraderas för att kunna hantera högre flöden. Gul linje visar trumma som sträcker sig parallellt med del av Västra Bravikenvägen och söderut på befintlig åker som sedan går över till ett befintligt jordbruksdike som leds ut till Bråviken. Karta: Trafikverket.

Kommunen har tagit fram en riktlinje för hållbar dagvattenhantering, Norrköpings kommun, beslutad av KCVD, Forum för Kontorschef Samhällsbyggnadskontoret och Verkställande direktör, Nodra AB, 2019-04-30.

Fastighetsägaren är ansvarig för hantering av dagvatten inom den egna fastigheten. Där förhållanden gör lokalt omhändertagande av dagvatten olämplig kan fastighetsägaren ansluta till det kommunala dagvattennätet.

Trafikverkets hantering

Ostlänken, som går i skärning under Kardonbanan och Krusenhofsvägen, kommer avvattnas via järnvägsdiken av typen täckdiken med dränering i botten, längs banan. Dagvattnet leds sedan vidare via diken och ledningar innan det släpps ut i Bråviken. Föroreningshalten i dagvattnet har jämförts med riktvärden för dricksvattenkvalitet.

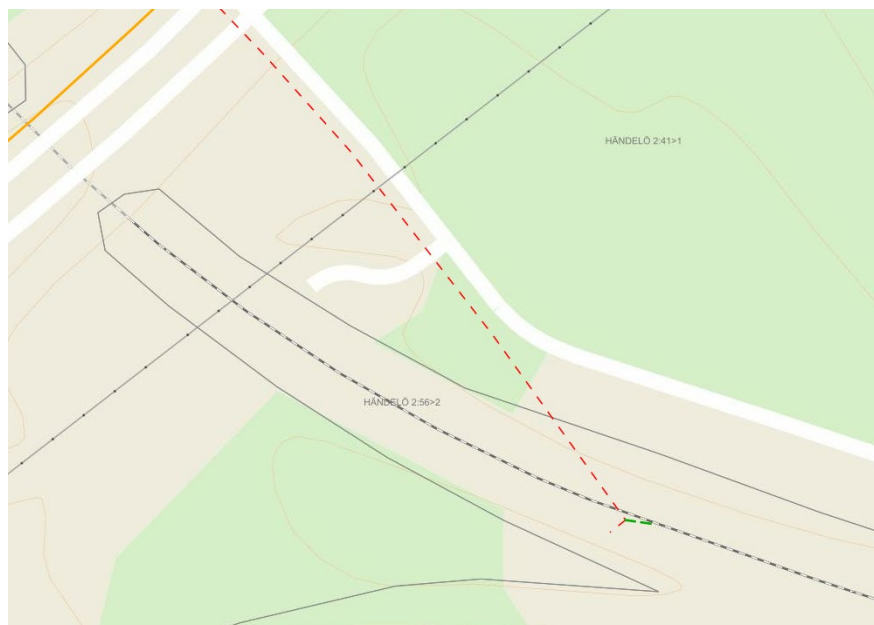
Ett överdike (dike som utförs där det finns risk att nedrinnande ytvatten från högre liggande mark kan skada en skärningsslänt, exempelvis erosion) kommer anläggas öster om Ostlänken för att hindra naturflöden från att komma ner i skärningen. Skärningen dimensioneras för att klara 50-årsregn. Dimensioneringen av Ostlänken är gjord utifrån klimatscenarier som tar hänsyn till framtida klimatförändringar.

Ei, tele, bredband

Förutsättningar

Inga optoledningar påverkas av detaljplanen. Skanovas luftburna teleledning som tidigare korsade planerad spårdragning har rivits. Skanovas ledning på berört område på fastigheten Händelö 2:41 (Norrköping) är ur drift och därmed behöver ingen hänsyn tas till den under genomförandet av detaljplanen. Se ledningens dragning i figur 19.

Rev.



Figur 19. Berörd ledning är markerad med en röd streckad linje.

Källa: Skanova AB.

Värme

Förutsättningar

Inga fjärrvärmeledningar påverkas av detaljplanen.

5. Genomförande av detaljplanen

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

Beskrivningen fungerar som vägledning till de olika genomförandeåtgärderna.

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

5.1. Tidplan

Detaljplanearbete

Planuppdrag:	25 april 2017
Plansamråd:	25 november – 7 januari 2020
Granskning:	9 juni – 30 juni 2023
Beslut om antagande samhällsplaneringsnämnden:	12 mars 2024
Detaljplan laga kraft:	Kvartal 2 2024

Rev.

Genomförande, allmän plats

Marklösen, fastighetsregleringar:	2026
Utbyggnad av gata med mera:	2027

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

5.2. Ansvarsfördelning och genomförandeorganisation

Allmän plats

Kommunen är huvudman för allmän plats (GATA₁) inom planområdet.

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

Kvartersmark

Trafikverket kommer att äga och förvalta det tillkommande spårområdet inom kvartersmark (T) och ansvarar även för genomförandet inom kvartersmarken.

Kommunen kommer även att äga och förvalta den del av Krusenhofsvägen som är belägen inom kvartersmarken markerad med z₁. Ett avtal om servitut för överbyggnad av Ostlänken med en bro för biltrafik och gång- och cykeltrafik kommer att upprättas mellan Norrköpings kommun och Trafikverket.

Fastighetsbildning med mera

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

EI

E.ON Energidistribution AB är huvudman för elnätet. Trafikverket har låtit meddela att en luftledning behöver flyttas innan arbetet med spårdragningen kan ta sin början. En överenskommelse om flytt av ledningen ska därför tecknas mellan E.ON och Trafikverket.

5.3. Genomförandetid

Rev. | Planens genomförandetid är 180 månader (15 år) från det datum som beslut om antagande av detaljplanen har vunnit laga kraft.

Genomförandetiden syftar till att tillgodose Ostlänkens anläggningstid och den ytterligare tid som krävs för byggnationen av de broar som tillkommer över denna efter att Ostlänken färdigställts inom planområdet.

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

Genomförande inom kvartersmark

Utbyggnad inom kvartersmark – järnvägsmark – i detta ärende, genomförs av Trafikverket i samband med utbyggnad av Ostlänken.

5.4. Mark- och avtalsfrågor

Markfrågor samt exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av samhällsbyggnadskontoret, enheten exploatering.

5.5. Tekniska utredningar

Inga särskilda utredningar har tagits fram av kommunen för denna planändring.

I Trafikverkets arbete som ledde fram till den specifika dragningen av Ostlänken finns flertalet utredningar som syftar till att möjliggöra denna spårdragning.

6. Genomförandets konsekvenser

6.1. Inverkan på miljön

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

Inom området för planändringen finns inga särskilda naturvärden, men Ostlänkens inverkan på naturmiljön inom Malmölandet utreds i och med Trafikverkets järnvägsplan. Läs vidare i framtagna *behovsbedömning*.

6.2. Fastighetsrättsliga konsekvenser

Ägoförhållanden

Marken inom planområdet ägs idag av Norrköpings kommun och Trafikverket.

Fastighetsbildning

Fastighetsindelning

I och med att järnvägsplanen för Ostlänken vinner laga kraft kommer Trafikverket att förvärva marken som är nödvändig för Ostlänkens sträckning och drift. Två områden om totalt cirka 5 500 kvadratmeter (markområde A: cirka 4 550 kvadratmeter och markområde B: cirka 950 kvadratmeter) kommer därför att överföras från kommunens fastighet Händelö 2:41 till Trafikverkets fastighet Händelö 2:56, se figur 20.



Figur 20. Markområde A och B (gul linje) berörs av fastighetsreglering.
Karta: Norrköpings kommun.

Befintliga ledningsrätter, servitut och nyttjanderätter.

Inom del av planområdets västra del finns en ledningsrätt för starkström, akt 0581K-06/134.1, se figur 21. Vid flytt av ledning kommer ledningsrätten att behöva omprövas.



Figur 21. Ledningsrätt redovisas med röd streckad linje som passerar inom del av planområdets västra del. Karta: Norrköpings kommun.

Fastigheterna inom planområdet belastas av fem inskrivna avtalsservitut för ledningar, akt 05-IM1-19/280.1, 05-IM1-22/50.1, 05-IM1-23/83.1, 05-IM1-24/157.1, 05-IM1-53/290.1. Avtalsservituten är olokaliserade.

Lantmäterimyndigheten kommer i samband med fastighetsbildningen att utreda om planområdet berörs av dessa servitut.

Händelö 2:41 och 2:56 belastas även av en olokaliserad nyttjanderätt för tele, akt 68/5990, vars sträckning kommer att utredas i samband med lantmäteriförrättningen.

Inom planområdet, inom både Händelö 2:41 och 2:56, finns även två nyttjanderätter för väg, akt 81/11116 och 81/11117, som påverkas av detaljplanen.

Nytt servitut

Detaljplanen ger stöd för bildande av servitut inom planområdet för allmän trafikled genom området med beteckningen "z₁". Kommunen kommer att ansöka om lantmäteriförrättning för att bilda servitut inom område z₁.

6.3. Ekonomiska konsekvenser

Kvartersmark, intäkter och kostnader

Kommunens intäkter utgörs av den köpeskilling som Trafikverket erlägger i samband med överlåtelsen för delområde av fastigheten Händelö 2:41 som ska ingå i järnvägsfastigheten.

Finansiering av infrastruktur inom planområdet kommer att avgöras i en överenskommelse mellan Trafikverket och kommunen.

Allmän plats, kostnader och finansiering

Majoriteten av mark och drift inom planområdet övertas av Trafikverket. En mindre del med gata för lokaltrafik bildas för att möjliggöra den nya sträckningen av Krusenhofsvägen och kommer fortsättningsvis att ägas och skötas av Norrköpings kommun.

Driftskostnader

Drift och underhåll av allmänna platser inom detaljplanen bekostas med skattemedel.

Samhällsbyggnadskontoret har skötselansvaret för de befintliga allmänna platserna. Tillkommande lokalgata medför inte ökade drift- och underhållskostnader jämfört med nuläget.

Fastighetsbildning, inlösen, ersättning

Ersättningar för marköverföringar och bildande av servitut, samt ansvar för att bekosta lantmäteriförrättningar bestäms genom överenskommelse mellan berörda parter. Om parterna inte kommer överens kan lantmäterimyndigheten besluta om fastighetsbildning, ersättning och kostnadsansvar för lantmäteriförrättningen.

Bygglov, anmälan och planavgift

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa. Ett plankostnadsavtal har tecknats mellan kommunstyrelsens kontor (beställaren) och stadsbyggnadskontoret (nuvarande samhällsbyggnadskontoret), Norrköpings kommun, med anledning av beställarens önskan om prövning för upprättande av detaljplan och därmed finansiering av detaljplan. Planavgifter regleras i samband med kommunens markförsäljningar respektive i plankostnadsavtal och föravtal med deltagande fastigheter.

6.4. Sociala konsekvenser

Genomförandet innebär att fler kan åka kollektivt, vilket är positivt för folkhälsan. Ostlänkens utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot allas transportbehov oavsett könsidentitet. Dessutom ska anläggningen utformas så att den är användbar för personer med funktionsnedsättning och bidra till kortare restider med tåg. Genomförandet av detaljplanen möjliggör detta.

7. Medverkande

7.1. Tjänstepersoner


Plansamordnare för detaljplanen har varit John Bovellan som upprättat planhandlingarna vid samråd tillsammans med planarkitekt Simon Tell samt Mikael Sonesson, samhällsbyggnadskontoret, enheten detaljplanering.

Planhandlingar vid granskning och antagande har upprättats av Tove Nilsson, planarkitekt, samhällsbyggnadskontoret, enheten detaljplanering och Ulrica Lindsköld, Svefa AB, på uppdrag av enheten exploatering.

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

Per-Erik Hahn	gatuingenjör, samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur
Johan Lindqvist	gatuingenjör, samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur
Toni Rydberg	gatuingenjör, samhällsbyggnadskontoret, mark och infrastruktur
Karin Ingemansson	landskapsarkitekt, samhällsbyggnadskontoret, ekologisk hållbarhet
Maria Rothman	strateg, samhällsbyggnadskontoret, ekologisk hållbarhet
Oskar Arfwidsson	VA-ingenjör, Nodra AB, planering och utredning
Maria Jägborn	ekolog, samhällsbyggnadskontoret, ekologisk hållbarhet
Ulrica Lindsköld	exploateringsingenjör, Svefa AB i uppdrag av enheten exploatering
Sofia Svensk	näringslivsutvecklare, kommunstyrelsen, tillväxt- och utvecklingskontoret

Samhällsbyggnadskontoret


Julia Stenström Karlsson
enhetschef detaljplanering


Tove Nilsson
planarkitekt

Referenser

Kommunala handlingar och riktlinjer

Översiktsplan för staden, Norrköpings kommun, antagen av kommunfullmäktige den 19 juni 2017.

Program för Malmölandet i Norrköpings kommun, godkändes i stadsplaneringsnämnden den 14 november 2017.

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

Naturvårdsprogram, med åtgärdsprogram, Norrköpings kommun 2008-2011, Norrköpings kommun.

Övriga referenskällor

Malmölandet eksamband. Calluna AB, 2016

Järnvägsplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
Förbättrad järnvägsanslutning till och på Händelö. Banverket, 2009

Riktvärden för buller, Infrastrukturinriktning för framtiden, proposition 1996/97:53, Riksdagen 1997.

Järnvägsplan, delsträcka Stavsjö – Loddby. Trafikverket, 2023.