

Samrådsredogörelse

Vårt diarienummer
SPN 2014/0290 214

tillhörande detaljplan för del av fastigheten

Fiskeby 4:3

med närområde inom Fiskeby i Norrköping

den 9 januari 2017



UTSTÄLLNINGSHANDLING

Normalt planförfarande

Hur samrådet har bedrivits

Allmänt samrådsmöte hölls torsdagen den 19 maj 2016, kl. 17.00–19.00 i Inre foajén 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 2016-06-14

Kommunala instanser

Bygg och miljökontoret, bygglov, miljö- och hälsoskydd 2016-06-14

Bygg och miljökontoret, lantmäteri 2016-06-13

Tekniska kontoret 2016-05-31

Räddningstjänsten Östra Götaland 2016-06-01

Utbildningskontoret 2016-05-03

Norrköping Vatten och Avfall AB 2016-06-13

Lokalförsörjningen/Ekonomi- och styrningskontoret 2016-06-14

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

E.ON Elnät AB 2016-06-15

E.ON Värme Sverige AB 2016-05-27

Östgötatrafiken 2016-06-22

Trafikverket 2016-06-14

Byggherre, intressenter

Inga synpunkter har inkommit.

Berörda - fastighetsägare och andra

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 01 2016-05-19

Synpunktsförfattare 02 2016-05-24

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer

SPN 2014/0290 214

Synpunktsförfattare 03	2016-05-30
Synpunktsförfattare 04	2016-05-31
Synpunktsförfattare 05	2016-05-31
Synpunktsförfattare 06	2016-06-01
Synpunktsförfattare 07	2016-06-02
Synpunktsförfattare 08	2016-06-03
Synpunktsförfattare 09	2016-06-07
Synpunktsförfattare 10	2016-06-07
Synpunktsförfattare 11	2016-06-08
Synpunktsförfattare 12	2016-06-08
Synpunktsförfattare 13	2016-06-08
Synpunktsförfattare 14	2016-06-08
Synpunktsförfattare 15	2016-06-08
Synpunktsförfattare 16	2016-06-09
Synpunktsförfattare 17	2016-06-09
Synpunktsförfattare 18	2016-06-13
Synpunktsförfattare 19	2016-06-12
Synpunktsförfattare 20	2016-06-13
Synpunktsförfattare 21	2016-06-13
Synpunktsförfattare 22	2016-06-13
Synpunktsförfattare 23	2016-06-13
Synpunktsförfattare 24	2016-06-14
Synpunktsförfattare 25	2016-06-14
Synpunktsförfattare 26	2016-06-14
Synpunktsförfattare 27	2016-06-14
Synpunktsförfattare 28	2016-06-13
Synpunktsförfattare 29	2016-06-14

Synpunktsförfattare 30 2016-06-14

Övriga inkomna synpunkter

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 31 2016-05-19

Synpunktsförfattare 32 2016-06-12

Synpunktsförfattare 33 2016-06-13

Synpunktsförfattare 34 2016-06-14

Synpunktsförfattare 35 2016-06-06

Sent inkomna remissvar

Samtliga synpunkter från berörda fastighetsägare och andra har inkommit i tid.

Ändringar som gjorts i detaljplanen:

Ändringar på plankarta (av väsentlighet):

- Justering av plangräns i planområdets västra del för att minska intrånget i Fyrbyskogen.
- Tillkommande utfart i nivå med Barnhemsvägen.
- Ändring av markanvändningsbestämmelse i planområdets västra del från BDS₁ till DSB₁ eftersom marken huvudsakligen är tänkt att användas för skoländamål.
- Ändring av våningstal för markområde för bostadsändamål (B) nordväst i planområdet där flerbostadshus möjliggörs.
- Tillkommande bestämmelse om uppförande av takhuvor, takkupor m.m. i förhållande till angivet våningstal samt förtydligande om att balkonger får glasas in.
- Förtydligande bullerbestämmelse.
- Tillkommande bestämmelse om utfartsförbud utmed Finspångsvägen och del av Pildammsvägen mot planerad skola.
- Tillkommande naturområde genom kolonilottsområdet.

- Tillkommande bestämmelse för skydd av allmänna ledningar (va-ledningar) regleras genom u- område.
- Mark för nätstationer säkerställs på plankartan såväl som skyddsavstånd för dessa (kryssmarkerad mark).

Ändringar som gjorts i tillhörande planhandlingar:

Ändringar i planbeskrivningen (av väsentlighet):

- Förtydligande angående rening av dagvatten och behovet av kontrollprogram för dagvattenanläggningar samt ansvarsfrågor relaterade till detta.
- Förtydligande angående dagvattenmodellering för störtregn och i vilket skede en sådan avses att upprättas.
- Förtydligande angående behov av kompletterande geotekniska utredningar och i vilket skede dessa tas fram.
- Förtydligande angående miljöteknisk markundersökning.
- Förtydligande angående behov av arkeologiska utredningar innan exploatering.
- Förtydligande angående trafiklösning.

Ändringar i behovsbedömningen (av väsentlighet):

- Förtydligande angående dagvattenmodellering för störtregn och i vilket skede en sådan avses att upprättas.
- Förtydligande angående behov av kompletterande geotekniska utredningar och i vilket skede dessa tas fram.
- Förtydligande angående miljöteknisk markundersökning.
- Förtydligande angående behov av arkeologiska utredningar innan exploaterings samt ändring av kriterium angående påverkan från Nej till JA.
- Ändring av kriterium och förtydligande angående påverkan på lagstiftade skydd enligt 9-15 kap miljöbalken om anmälan eller tillståndsprövning. En anmälan enligt 10 kapitlet i miljöbalken ska lämnas in till bygg-och miljökontoret för vidtagande av avhjälpandeåtgärder för påträffade föroreningar.
- Ändring av kriterium under rubriken *Påverkan på människors hälsa*, underrubrik *Risk* från KANSKE till NEJ eftersom frågan om

översvämningsrisk hanteras i detaljplanen och redovisas inför antagandet.

Sammandrag av inkomna synpunkter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har i samrådsyttrandet över programmet 2011-10- 28 inte haft något att erinra emot planprojektets huvudsakliga inriktning.

Hälsa och säkerhet- markföroreningar

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har genomförts av Sweco vilken omfattar bollplanerna och den grusade vändplanen. Utredningen visar att mark som tidigare utgjort fotbollsplan och grusad vändplan har halter av organiska föroreningar samt metaller som överstiger riktvärdena för känslig markanvändning påträffats. Undersökningen tyder, enligt Sweco, på att fyllnadsmassor och även i viss utsträckning byggavfall förekommer generellt inom området. Sweco rekommenderar att föroreningen avgränsas i höjd- och djupled och att en fullständig riskanalys tas fram för området. Undersökningen bör omfatta utredning av strömningsförhållanden och eventuell föroreningsspridning till grundvattnet.

På plankartan finns följande bestämmelse: Innan markarbeten utförs inom ytan som avses i stycket "Markföroreningar" i planbeskrivningen ska en anmälan om avhjälpandeåtgärd lämnas in till bygg- och miljökontoret i enlighet med 10 kapitlet i miljöbalken. Startbesked får inte ges innan markförorening har avhjälpits."

Länsstyrelsens bedömning är att det bör vara säkerställt att detaljplanen kan anses lämplig för bostäder ur miljö- och hälsosynpunkt innan den antas. Därvid avses att det bör vara klarlagt att det ur teknisk och ekonomisk synpunkt går att ordna marken så att den klarar riktvärdena för känslig markanvändning (KM). Detta innebär att fördjupade undersökningar bör genomföras och att detta sker i samråd med Miljökontoret och i enlighet med de anvisningar som ges i den miljötekniska markundersökningen, innan planen antas.

Hälsa och säkerhet- buller

Länsstyrelsen uppfattar att planförslagets bullerredovisning utgår från riktvärden i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. I planen angiven planbestämmelse om krav på genomgående lägenheter bör därför förtydligas med uppgift om vilka riktvärden för bullernivåer som ska uppnås. Nu anges endast att hälften av bostadsrummen ska vara vända mot "tyst eller ljuddämpad sida".

Naturvård

Det är bra att det i framtagandet av detaljplanen gjorts en natur- och trädinventering i området. Den befintliga grönskan kan användas för att skapa gröna korridorer och kan även vara ett viktigt inslag i skapandet av parker och skolgårdar genom att man använder de träd som inte bara är biologiskt viktiga utan även kan ge skugga och skapa en trivsamt miljö.

Att ambitionen finns att grövre träd som kan hysa naturvärden ska sparas genom att lägga in ett krav på detta i delar av planområdet som "friska träd med stamdiameter minst 0,4 m får inte fällas" är en god grundtanke. Men eftersom träd som inte kategoriseras som "friska" fortfarande kan hysa stora naturvärden anser Länsstyrelsen att det är lämpligare att istället införa krav på marklov för trädfällning.

I nordöstra delen av planområdet berörs ett skogsområde som har höga naturvärden. Här finns gammal och grov tall med gnagspår efter den rödlistade vedskalbaggen reliktböck som behöver gamla solbelysta tallar. Reliktböcken förekommer ofta i samma träd i fler decennier och finns med största sannolikhet kvar i området. I samma område finns även en annan rödlistad art, tal/ticka och troligen finns det även andra rödlistade arter i området. Förutom dagens bestånd av äldre tallar är även förekomsten av yngre träd viktig eftersom de på sikt kan ersätta befintliga skyddsvärda träd och behålla kontinuiteten tall i området. Den planerade tomtraden närmast detta område gränsar mot träd med högsta naturvärdesklass. Utgående från vad naturvärdesinventeringen visar på bedömer Länsstyrelsen att planförslaget inte säkerställer tillräcklig hänsyn till förekommande naturvärden i denna del. Kommunen bör därför i den fortsatta planeringen utreda möjligheter till förstärkt hänsyn till skogsområdets värden, exempelvis genom att detaljstudera dragningen av kvartersgränser.

Skogsområdet i nordöst är även av stort värde för friluftslivet och används inte bara av boende i området utan även av boende i angränsande områden. I den fortsatta planeringen bör hänsyn tas till att en avsmalning av skogsområdet genom planerad bebyggelse även påverkar friluftslivet negativt.

Vid bebyggelse på området som idag är fotbollsplaner bör hänsyn tas till befintliga skyddsvärda träd i utkanten.

I västra delen berörs ett område av lokalt naturvärden som innehåller träd som noterats som skyddsvärda i Länsstyrelsens trädinventering. Även om området inte hyser några höga naturvärden kommer en exploatering påverka kvarvarande mängd naturmark vilket både påverkar djur- och naturvärden och friluftslivet i området. De naturkorridorer som planeras mot Finspångsvägen respektive lokalgata är en god tanke, men korridoren är väldigt smal och riskerar att främst användas som gångväg då ingen alternativ väg finns.

Vid skapande av de föreslagna fördröjningsdammarna för dagvatten är det viktigt att dessa utformas så de skadar de naturvärden som finns i området så lite som möjligt.

Dagvattenhantering

I planbeskrivningen redovisas möjliga lägen för fördröjningsytor. Inför granskningsskedet ska enligt planbeskrivningen en förprojektering för dagvatten arbetas fram som redovisar mer exakta förutsättningar och lösningar för dagvattenhanteringen med ytor för fördröjning, ledningar och diken med mera samt att det som planbestämmelse anges att fördröjningsmagasin för dagvatten ska anordnas. Länsstyrelsen anser att det viktigt att det i planen avsätts tillräckliga fördröjningsytor för dagvatten sett till resultatet av kommande förprojektering.

Trafik/kommunikationer

Trafikverket har i sitt yttrande till Länsstyrelsen lyft fram behovet av att genomförandet av detaljplanen kopplas mot behovet att genomföra åtgärder på Finspångsvägen främst gällande gång- och cykel- samt kollektivtrafik (bilaga). Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets yttrande i denna del och förutsätter en fortsatt aktiv dialog mellan kommunen och Trafikverket om hur detta samordnas.

Trafikverket har även tagit upp frågan om hur i planen prognosticerad trafikökning ställer sig till scenarier presenterade i förslaget till ny översiktsplan.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att ett genomförande av planen inte medför betydande miljöpåverkan.

Arkeologi

Länsstyrelsens bedömning är att en mindre arkeologisk undersökning krävs av den, i samband med genomförd arkeologisk utredning, påträffade lämningen innan man kan exploatera i området.

En ansökan om arkeologisk undersökning ska inkomma till Länsstyrelsen i god tid innan den planerade exploateringen.

Vattenverksamhet

Det är mycket bra att det uppmärksammas att det finns ett dikningsföretag som påverkas av planerna och att man uppmärksammat det starka juridiska skydd som dessa omfattas av. Åtgärder i vatten kan kräva en anmälan om vattenverksamhet.

Kommentar: En fördjupad miljöteknisk markundersökning pågår och kommer att vara klar innan antagande av planen. Bedömningen av markens lämplighet för angiven markanvändning ur miljö- och hälsosynpunkt förtydligas innan antagandet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer det inte nödvändigt att på plankartan redovisa vilka riktvärden för bullernivåer som ska efterföljas. Detta är beaktat i plankartans utformning (som utgår från framtagna bullerutredning) och som styr bebyggelsens placering. I planbeskrivningen framgår en mer detaljerad beskrivning av riktvärdena och denna beskrivning ska användas som stöd vid tolkning av plankartan.

Stadsbyggnadskontoret delar länsstyrelsens bedömning angående lämplig reglering av skyddsvärda träd varför bestämmelse om marklov för trädfällning läggs till på plankartan enligt länsstyrelsens synpunkt.

Utifrån länsstyrelsens och tekniska kontorets synpunkter på samrådsförslaget i fråga om naturvård har stadsbyggnadskontoret studerat intrånget i Fyrbyskogen ytterligare. I utställningsförslaget har planerad bebyggelse med gata utmed hela Fyrbyskogen flyttats söderut för att i ännu högre grad minimera intrånget i skogen. Det intrång i skogen som planen ändå föranleder bedömer stadsbyggnadskontoret vara ett rimligt intrång i förhållande till naturvärdena, antalet skyddsvärda objekt och den påverkan intrånget får på friluftslivet.

Den gröna korridoren i öst- västlig riktning i planområdets västra del har utgått på grund av ändrad vägsträckning. Den korridoren som finns i ungefär samma läge i nord- sydlig riktning bedöms vara tillräckligt bred för korridorens funktion som gångstråk. Ekar i planområdets västra del bevaras genom att de planläggs som naturmark.

Erforderliga ytor som behövs för detaljplanens genomförande i fråga om dagvattenhantering har säkerställts på plankartan och översvåmningsytor vid störtregn ska säkerställas innan planen antas.

För bemötande av Trafikverkets yttrande hänvisas till verkets yttrande längre ned i detta dokument.

Kommunala instanser

Bygg- och miljökontoret

Bygglov, miljö- och hälsoskydd

Planbeskrivning

Under rubriken bygglov/anmälan på sidan 33 i planbeskrivningen bör det läggas till att anmälan om avhjälpandeåtgärd (sanering) ska lämnas till bygg-och miljökontoret.

Under rubriken miljö kvalitetsnorm för vatten på sidan 2 står det "att planens genomförande sammantaget inte bedöms påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för aktuella recipienter ".

Bygg-och miljökontoret saknar en beskrivning av hur denna bedömning har genomförts. I dagvattenutredningen finns enbart en presentation av miljökvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster. Det framgår inte på vilket sätt planen förväntas påverka eller inte påverka normerna. Observeras bör att försämringsförbudet gäller på kvalitetsfaktornivå, inte bara för den övergripande statusen.

Behovsbedömning

Kapitel 9-15 i miljöbalken påverkas av planen. Kriteriet för denna punkt bör därför ändras till JA. Genomförd översiktlig miljöteknisk utredning visar på förhöjda halter av föroreningar inom del av området. En anmälan enligt 10 kapitlet i miljöbalken ska lämnas in till bygg-och miljökontoret för vidtagande av avhjälpandeåtgärder.

Plankarta

Det är bra att det finns en upplysning på plankartan angående markarbeten samt behovet av avhjälpandeåtgärder.

Bygg-och miljökontoret anser att det ska stå "Renings-och fördröjningsanläggningar för dagvatten ska anordnas" på plankartan.

Dagvatten

Det anges att fördröjningsmagasin ska anläggas. Att anordna fördröjningsmagasin är bra ur ett flödesperspektiv. Fördröjningsmagasin kan också rena dagvatten till viss del men den primära funktionen är att fördröja flödet. Bygg-och miljökontoret saknar beskrivning av hur dagvattnet ska renas.

I punkt 6.3 framkommer att föroreningsbelastningen kommer att öka med mellan ca 30-110 procent för de olika föroreningsparametrarna. Det är baserat på schabloner men ger en indikation på att förändringen i föroreningsbelastning från området inte är obetydlig ur miljösynpunkt. Bygg-och miljökontoret kan inte göra en bedömning om gräsbeklädda diken, som är den enda reningsmetoden som föreslås, är tillräckligt utifrån de uppgifter som presenteras i utredningen.

Buller

När det gäller hörnlägenheterna kan det vara svårt att klara hälften av bostadsrummen mot en sida som inte överstiger 70 dBA maximalnivå samt eventuellt även 55dBA ekvivalent nivå och utan skyddsanordning. För att säkerställa det bör man visa en rumsdisposition som klarar riktvärdena alternativt en extern skyddsanordning som visar det.

Byggnation

På sida 18 i planbeskrivning under stycket om "Markens beskaffenhet" står: Inför bygglovsprövning och beslut om startbesked, när placering av

huskroppar och dess laster är kända, ska detaljerad geoteknisk undersökning göras som redovisar mer detaljerade förutsättningar för schaktning och grundläggning med mera. Bör förtydligas enligt följande: Under bygglovhandläggningen krävs aldrig en geoteknisk utredning in. Det görs i nästa skede, i den tekniska prövningen, om det behövs. Det är viktigt att det framgår på plankartan och nybyggnadskartan att detta krävs.

Under upplysning på plankartan står: Minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot tyst eller ljuddämpad sida. Fönster ska vara öppningsbara. Vi antar att detta endast gäller om man inte kan klara ljudkraven. Som bestämmelsen nu är formulerad gäller den generellt för all ny bostadsbebyggelse inom planområdet. Detta bör förtydligas. Att alla fönster ska vara öppningsbara är inte ett krav vi kan ställa enligt BBR.

Kommentar: Förtydligande görs i behovsbedömningen enligt synpunkt om anmälan av avhjälpandeåtgärd.

Dagvattensystemet ska i övrigt utformas för att vid behov klara rening vilket är Norrköping Vatten och Avfalls ansvar som framtida VA- huvudman i området. Detta förtydligas i planbeskrivningen. Val av teknisk lösning, i detta fall för rening av dagvatten, är inte något som detaljplanen kan styra.

Behovsbedömningen justeras enligt synpunkt.

Planbeskrivningen och behovsbedömningen förtydligas angående behov av kompletterande geotekniska utredningar. Utifrån de geotekniska utredningar som ligger till grund för förslaget gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att marken är lämplig att tas i anspråk på det sätt planen föreslår.

Upplysning på kartan angående tyst sida förtydligas med hänvisning till gällande riktvärden. Beroende på byggnadstyp och rumsdisposition, som i dagsläget är oklart, kan det finnas behov av att flytta bebyggelsen ytterligare från bullerkällan så att riktvärden för hörnlägenheter kan uppnås. Planen möjliggör sådana justeringar av bebyggelsen om de skulle visa sig vara nödvändiga.

Lantmäteri

Under rubriken 6.2 Fastighetsrättsliga konsekvenser bör det framgå att arealen på fastigheterna Fiskeby 4:4-10, 4:99 m.fl. möjliggör avstyckning, men att det p.g.a. den befintliga bebyggelsen kanske inte är möjligt med avstyckning.

Även anläggningar på fastigheterna Fiskeby 4:3, 4: 114, 4:121 och 4:131 har andelar i gemensamhetsanläggningen Fiskeby ga:7.

Vad gäller de uppräknade servituten inom planområdet bör det förtydligas att samtliga servitut inte avses att upphävas, t.ex. officialservitutet till förmån för Fiskeby ga:11.

Skilj på begreppen fastighet och tomt då de kan tolkas olika. Bestämmelserna enligt planförslaget om minsta areal på fastigheter eller tomter kan uppfattas som om det är valbart om det är begreppet fastighet eller begreppet tomt som ska användas vid tolkningen.

I planbestämmelserna används även fastighets- och tomtgräns som begrepp. I flera av bestämmelserna kan begreppet tomtgräns uteslutas. I övriga fall bör begreppet definieras, det vill säga hur en tomtgräns bestäms och redovisas.

Fastigheterna Fiskeby 4:111 och 4:119 har osäkra gränser i grundkartan och dessa bör därför kontrolleras innan detaljplanen antas, efter eventuella justeringar på plankartan. Detsamma gäller även för Fiskeby 4:26-32 som gränisar till planområdet.

Plangränsen bör gå i befintliga fastighetsgränser och anslutningarna mot detaljplaneförslaget för Fiskeby 1 :43 (vid Tråbrunna) bör ses över.

I grundkartan är ett stort område grönskafferat. Det saknas dock förklaring till denna på kartan.

Kommentar: Förtydligande görs angående avstyckningsmöjligheter, andelar i berörd gemensamhetsanläggning samt upphävande av servitut.

Dialog har förts med lantmäteriet samt bygg- och miljökontoret om formuleringar gällande tomt/fastighet och planhandlingarna reviderats enligt samsyn om den mest lämpliga formuleringen.

Grundkartan har uppdaterats och plangränsen mot parallellt pågående planarbete setts över och justerats.

Det skafferade området visar tidigare skyddsavstånd från Sevesoanläggning som inte längre finns kvar. Lagret släcks därför på utställningskartan.

Förtydliganden görs i planbeskrivningen angående att inte alla av de uppräknade fastigheterna kan styckas med hänsyn till befintlig bebyggelse. Planbeskrivningen kompletteras även med de anläggningar som ingår i Fiskeby ga:7.

Tekniska kontoret

Dagvatten

I dagsläget finns endast en principlösning för dagvattenhantering inom området. De lösningar som föreslås är genomarbetade. När detaljprojekteringen för gata- och dagvattenlösningen är klar behöver en simulering göras för ett 100-års regn för att säkra att inga byggnader svämvas över.

För att säkra dagvattenhanteringen vore det önskvärt med någon reglering av hur mycket av kvartersmarken som får hårdgöras.

I en del av planområdet finns idag ett markavvattningsföretag (figur 1). I den föreslagna dagvattenlösningen ska dagvatten inte ledas till företaget i framtiden. Hur markavvattningsföretaget ska hanteras bör beskrivas i planbeskrivningen.

Gator och trafik

En följd av exploateringen som möjliggörs i och med detaljplanen Fiskeby 1:43 samt Fiskeby 4:3 är att det uppstår målpunkter på båda sidorna av Finspångsvägen. Verksamhetsområdet Gata Trafik har deltagit i planarbetet och lyft behovet av säkra korsningspunkter på Finspångsvägen, både med syfte att göra det trafiksäkert för oskyddade trafikanter att korsa vägen, men också för att minska barriäreffekten som vägen har idag. Detta har tagits i beaktning i förprojekteringen, vilket är positivt. Vidare är det positivt att antalet in- och utfarter mot Finspångsvägen minskar, eftersom det minskar risken för bland annat upphinnandeolyckor, samt konflikter med gående och cyklister.

Under Utformning av gatunät, kap. 4.5, står det "Planen bedöms inte öka trafikgenomströmningen i området utan snarare fördelas mängden trafik och framförallt leds den in på nytillkomna gator." Fler boende bör rimligtvis öka trafikalstringen i området, och befintliga boende kommer troligtvis märka en ökad trafikmängd. Denna mening bör därför skrivas om.

Spår

Planbestämmelsen "Spårväg" bör i teckenförklaringen förtydligas med en upplysning om att spåren kan anläggas i blandtrafik eller på egen banvall inom huvudgatan. Som det står nu kan det tolkas som att hela huvudgatan utgör reservat för enbart spårväg.

Naturvård

Fyrbyskogen som är nord/ost om planområdet har bitvis höga naturvärden och är i sin helhet populär och oerhört välbehövlig i denna del av Norrköping där större sammanhängande skogsområden knappt existerar. Som det skrivs i planbeskrivningen så är skogen utpekad i översiktsplanen som utflyktsområde. Naturvärden anser att detaljplanens gränser bör utökas till att även inkludera Fyrbyskogen, som då klassas som natur. På så sätt skulle Fyrbyskogen få ett starkare skydd och det skulle vara ett tydligare ställningstagande från kommunen att skogen värderas högt och ska bevaras.

Naturvärden ser positivt på ambitionen att skydda träd på kvartersmark. Alltså den utökade lovplikten för fällandet av friska träd grövre än 0,4 m i diameter. Däremot har bestämmelsen fortfarande förbättringspotential. Den största bristen är att fastighetsägarna själva ges ansvaret att avgöra om trädet är friskt eller inte, det bör inte en fastighetsägare själv göra. För att undvika

jäv och för att säkerställa en kvalificerad bedömning bör denna bedömning utföras av kommunen, alternativt av oberoende konsult.

För att höja ambitionsnivån ytterligare bör detaljplanen införliva Naturvårdsverkets vägledning för avverkning av skyddsvärda träd, som även Länsstyrelsen i Östergötland tillämpar i sina bedömningar. Den innebär kort sammanfattat att för att avverka skyddsvärda träd (träd grövre än 1 meter i diameter, mycket gamla träd eller ihåliga träd grövre än 40 cm i diameter) ska samråd ske med Länsstyrelsen och fastighetsägaren ska själv redogöra för, genom en oberoende konsult, eventuella förekomster av fridlysta arter och andra naturvärden knutna till trädet. Det ska även göras en bedömning om huruvida avverkningen "väsentligt ändrar naturmiljön" (enligt 12 kap. 6 § miljöbalken). Avverkning utan lov bör förenas med väl tilltagna viten.

Natursläppet ut till Fyrbyskogen i planområdets norra del bör breddas och utökas även söder om vägen för att knyta ihop koloniområdet med skogen (se bild nedan). Detta för att skapa en starkare konnektivitet ("grön infrastruktur") i området och för att bevara de grova ekar och aspar som står här. Det skulle även gynna promenadmöjligheterna i området.

De två mycket grova ekar som står i planområdets sydvästra del bör få ett tydligare skydd i en bestämmelse eller att marken de står på klassas som park eller natur istället för kvartersmark.

Stadsmiljö

Stadsmiljö framför likt Naturvård att Fyrbyskogen är ett viktigt grönområde och friluftsområde för hela staden både utifrån dagens kända förutsättningar och framtida utbyggnadsplaner.

För att bevara rekreativsmöjligheterna och upplevelsen av att vara i en skog kan inte tomtgränsen ligga kloss an stigen. För att följa naturvärdesinventeringens rekommendation att bevara skyddsvärda träd samt rekreativsmöjligheterna för hela norra Norrköping behöver ett bredare skogsparti bevaras.

Att anlägga tomterna i skogen och intill brynet kommer att leda till ytterligare konflikter mellan de boende och rekreativsmöjligheterna i skogen. Det kommer att komma in önskemål om att ytterligare glesa ur brynet. I dagsläget är brynet till stor del bestående av lövträd men granskog längre in. Det är bättre att ha en lövskogsridda mot bostäderna med ett ljusare bryn.

För att naturområdet nära Finspångsvägen ska kunna nyttjas och kännas offentligt krävs enkla och tydliga passager mellan tomterna. Det saknas ett släpp i plankartan från koloniområdets väg till naturmarken som leder in i Fyrbyskogen. Här finns en ekrad som sedan följs av en gårdsgård. Detta bör tas tillvara i planen och ett släpp möjliggöras.

I korsningen mellan Lagersbergsvägen och den nya vägen mot Eternellvägen står idag två stora ekar. Den ena påtalas i naturvärdesinventeringen. Dessa står så att föreslagen vägsträckning borde kunna gå emellan och att träden kan sparas på naturmark intill vägen vilket kan ge en fin portik till gaturummet.

I området behövs en lekmiljö för att uppnå tekniska nämndens mål att alla barn ska ha en lekmiljö inom 300 meter. Den plats som är föreslagen invid Fyrbyskogen är bra då det ger förutsättningar för integrerad lek då mycket människor från nordvästra Norrköping rör sig i Fyrbyskogen. Det kan därför bli en målpunkt för fler än de boende i området.

I planen föreslås dock dagvattenhantering på samma yta som lekmiljön och det är oklart om ytan är tillräckligt stor för båda behoven. Detta behöver undersökas ytterligare i planarbetet. Det är inte lämpligt med stående vatten invid en lekmiljö, vilken typ av dagvattenhantering som anläggs behöver därför ske i samarbete med förprojekteringen för lekmiljön.

I området finns ett stort bestånd av Björnloka, nära platsen för lekmiljön, hur detta ska omhändertas bör utredas i planen innan något byggs ut.

Kommentar: Erforderliga ytor som behövs för detaljplanens genomförande i fråga om dagvattenhantering har säkerställts på plankartan och översvämningsytor vid störtregn ska säkerställas innan planen antas. Reglering av infiltration på kvartersmark bedöms inte nödvändigt med hänsyn till markens beskaffenhet. Plantekniska justeringar kommer att göras inför antagande av planen för att säkra nödvändiga utrymmen för ovan. Övriga planhandlingar kommer vid behov revideras.

Hur dikningsföretaget ska hanteras finns beskrivet i planbeskrivningen, under rubriken "Dikningsföretag".

Planbeskrivningen förtydligas i trafikrelaterade frågor utifrån synpunkt från verksamhetsområdet Gata och Trafik. Stadsbyggnadskontoret bedömer att tillkommande trafik, med hänsyn till gatuutformningen enligt förslaget, befintlig gatustruktur i planområdets närhet och målpunkter i staden i stort, i hög grad kommer att ledas in på nya gator.

En upplysning enligt synpunkt från verksamhetsområdet Spår är inte nödvändig. Den huvudsakliga markanvändningen är enligt plankartan HUVUDGATA. Inom den markanvändningen ryms spårväg och för att förtydliga detta finns således en upplysning om att även spårväg är tänkt att anläggas inom den yta som utgör markreservat för huvudgata.

Stadsbyggnadskontoret har inte i uppdrag att planlägga naturområdet och bedömer det heller inte nödvändigt att planlägga i syfte att säkra dess befintliga användning.

Detaljplanen som verktyg kan inte införliva Naturvårdsverkets vägledning och reglera det förfarande denna vägledning innebär.

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2014/0290 214

Stadsbyggnadskontoret kan därför inte tillgodose denna synpunkt. Viten relaterade till eventuella planstridiga åtgärder är en fråga för bygg- och miljökontoret när planen väl upprättats och genomförs.

Naturområdet mot Fyrbyskogen är cirka 12 meter vilket bedöms vara tillräckligt för dess funktion som en grön korridor. Plangränsen mot skogen har justeras så att träden hamnar utanför planområdet och de mest bevarandevärda träden enligt genomförd naturinventering bevaras. Naturområde läggs till genom kolonilottsområdet enligt synpunkt. Ekar i planområdets västra del bevaras genom att de planläggs som naturmark.

Se kommentar under Trafikverkets yttrande angående utökad hänsynstagande till Fyrbyskogen och identifierade naturvärden samt grönskorridor och naturvärden i planområdets västra del mot Finspångsvägen.

Arbete med förprojektering av såväl ytor för dagvattenhantering som lekplats pågår och ytor för dessa har säkerställs på plankartan och kan utifrån pågående förprojektering, som sker i dialog med tekniska kontoret, komma att justeras inför antagandet av detaljplanen. Dagvattenytan intill lekplatsen ska inte innehålla stående vatten utan är tänkt som översvämningsyta vid störtregn.

Hur Björnlokan bör hanteras och vem som bär ansvaret för hanteringen förtydligas i planbeskrivningen.

Räddningstjänsten Östra Götaland

Räddningstjänsten har inget att erinra.

Utbildningskontoret

Utbildningskontoret har tagit del av förslaget till detaljplan för rubricerat område och är positiv till de möjligheter som anges i förslaget.

I samband med att området förtätats behöver en tomt för förskola avsättas.

Kommentar: Ett område för skola avsattes redan i samrådsförslaget och kvarstår i utställningsförslaget.

Norrköping Vatten och Avfall AB

Avfallshanteringen

Det är viktigt att alla tomter kan nås med sopbil utan backning. Detta är ett krav vid nybyggnation. Vid eventuella skafttomter behöver plats för soptunnor finnas inom 10 meter från körbar väg. De krav som ställs i våra riktlinjer för arbetsmiljö och tillgänglighet för avfallshanteringen i kommunen ska följas. Referera gärna till riktlinjerna i planbeskrivningen.

Tomten längst in på Eternellvägen kan inte nås med sopbil utan backning. Eftersom bostaden är befintlig har vi godkänt denna lösning ändå, i och med att upprustningen av vägen fram till tomten innan ändå innebär en väsentlig förbättring av trafiksäkerheten vid sophämtningen. Detsamma gäller de två återvändsgatorna från Pildammsvägen i den södra delen av planområdet. Här är det dock önskvärt att platser för uppställning av soptunnor avsätts för tomterna som inte kan nås av sopbil.

Tänk även på att även skola och vårdboenden behöver en fungerande avfallshantering.

Notera även att det är Norrköping Vatten och Avfall som ansvarar för hämtning av hushållsavfall.

Vatten och avlopp

Inget att erinra.

Dagvatten

Dagvattenutredningen har gjorts av Tyréns och inte WSP. Viktigt att fortsätta arbeta med dagvattenhanteringen och att säkra byggnader för ett 100-års regn. Dessutom måste de höga grundvattennivåerna tas i beaktning vid den kommande byggnationen.

NoVA har inga ytterligare synpunkter på dagvattenhanteringen innan förprojekteringen av dagvatten är färdigställd då denna kan föranleda en hel del förändringar i plankartan och planbeskrivningen.

Bredband

Befintlig kanalisation och fiber som ligger i norra delen mot Svärtinge (Tråbrunnarondellen) påverkas av denna detaljplan för fastigheten 4:3 då denna ligger inom planerad utbredningsområde detaljplan.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med hänvisning till riktlinjer för avfallshanteringen enligt inkommen synpunkt.

Stadsbyggnadskontoret kan tyvärr inte tillgodose behovet av uppställningsplatser vid berörda delar av Pildammsvägen och Eternellvägen. Såväl skolor som vårdboende kommer att nås via allmän platsmark gata för att bland annat underlätta avfallshanteringen. Ansvar gällande hämtning av avfall korrigeras enligt inkommen synpunkt.

För kommentar gällande dagvatten hänvisas till tekniska kontorets yttrande.

Lokalförsörjningen/Ekonomi- och styrningskontoret

Inom förskoletomten ser vi helst att bestämmelsen ”B” tas bort, det bör inte vara möjligt att i en framtid uppföra bostäder på mark som vi behöver reservera för våra typer av byggnader.

Kommentar: I syfte att upprätta en flexibel plan möjliggör planen bland annat olika markanvändningar som bedöms förenliga. Även om behovet av skola är stort inom detta område bör inte annan användning av marken i framtiden uteslutas.

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

E.ON Elnät AB

E.ON behöver bygga ut elnätet i området för att klara den ökade belastning som planen medför. E.ON hemställer att det i plankartan sätts ut områden för transformatorstation där marken ska vara tillgänglig för elektriska anläggningar. Ett minsta område på 6x6 meter ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll. Plankartan och planbestämmelserna ska säkerställa att det minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls. Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationen med tungt fordon.

Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

Ledningar till ovan nämnda transformatorstationer kommer att, i största möjliga mån, att förläggas i gatumark. De befintliga luftledningarna som finns i området kommer att markförläggas i samband med exploateringen.

Kommentar: Mark för nätstationer har avsatts på plankartan enligt synpunkt.

E.ON Värme Sverige AB

Befintliga ledningar för fjärrvärme finns vid MAXI-hallen, Eneby Bollklubb direkt i anslutning till den sydvästra delen av området, se bild nedan.

E.ON Värme förutsätter att de byggnader som skall uppföras med stöd av denna planen förläggs så att de skyddsavstånd som gäller enligt bestämmelser för grävarbeten nära fjärrvärmeledningar med kringutrustning respekteras. E.ON Värme vill vara med i planeringen för området för att bevaka fjärrvärmens intressen och om möjligt förse nya byggnader med miljövänlig fjärrvärme. 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 detaljplanens genomförande innebär att ledningar förlagda med stöd av markavtalet hamnar inom mark som kommer att försäljas är det viktigt att ny rättighet tillskapas för ledningen att gälla gentemot framtida fastighetsägare.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Skyddsavstånd efterlevs. Stadsbyggnadskontoret utreder möjligheterna att möjliggöra fjärrvärmeledningar i gatusektionen. Markavtalet efterlevs så länge inget annat anges.

Östgötatrafiken

Allmänt

Det aktuella planområdet ansluter mot Finspångsvägen som idag trafikeras med kollektivtrafik till Svärtinge och Finspång. Finspångsvägen ingår också som ett utpekad stråk i förslaget till fördjupad översiktsplan för Bråvalla avseende kollektivtrafikförsörjningen till ett utbyggt Svärtinge och Bråvalla. I samband med ett genomförande av utbyggnaden av Bråvalla pekar inriktningen på att både Finspångsvägen och Fiskebyvägen kommer att ingå i de kollektivtrafikstråk som ska trafikförsörja Bråvalla och Svärtinge, varför dessa lämpligen utformas för detta ändamål i ett tidigt skede av planerad expansion. En utveckling av områden som Fyrby/Tråbrunna förstärker behovet av att kollektivtrafiken får en prioriterad roll på Finspångsvägen.

Genomförda bristanalyser avseende kollektivtrafikens framkomlighet på väg- och gatunätet i Norrköping, framtagna i projektet Koll Fram (våren 2015) visar på att framkomligheten är låg i flera av de viktiga infartsstråken till Norrköping, där stråket Finspångsvägen -Norra Promenaden är ett av de stråk som visar på brister i framkomligheten. Östgötatrafiken har därför i dialog med Tekniska kontoret lämnat synpunkter på önskad inriktning avseende utformningen av bland annat Finspångsvägen med hänsyn till resultatet i genomförda bristanalyser.

FÖP Bråvalla

En fördjupad översiktsplan för Bråvalla är under framtagande. Hållbara transporter, där kollektivtrafiken ska utgöra styrmedel för utformningen av området, framhålls som ett viktigt instrument i planförslaget. Finspångsvägen pekas där ut som ett av de viktiga stråken för kollektivtrafiken tillsammans med två möjliga stråk för lokal trafik inom området som ansluter mot Finspångsvägen i ett västligt läge i höjd med Tråbrunna samt ett östligt läge via trafikplats Bråvalla-Fiskebyvägen.

Kollektivtrafik

Finspångsvägen trafikeras idag med linjetrafik till Svärtinge och Finspång. Linjerna 410 och 412 kopplar samman Svärtinge med centrala Norrköping

via Finspångsvägen och Norra Promenaden till Norrköpings resecentrum. Stråket trafikeras för närvarande med 22 dubbelturer per vardag. Med ett utbyggt Bråvalla/Svärtinge, Tråbrunna/Fyrby kommer de planerade förtätningarna med bostäder och verksamheter i stråket generera behov av ökad turtäthet i förhållande till dagens turtäthet. Vid större utbyggnationer av området kan nuvarande trafikeringsform i ett senare skede komma att ersättas av stadstrafiknätet. Vi ser det därför viktigt att för en långsiktig bra kollektivtrafik på Finspångsvägen, inte låta gaturummet genom Fyrby/Tråbrunna byggas ner med trafik hinder eller nivåhöjda passager i någon större skala. Hållplatsernas placeringar och gångpassager längs med detta stråk bör också studeras noggrant utifrån tillkommande bostadsbebyggelse och mot idrottsanläggningarna för bättre optimering av gångtrafiken till/från hållplatserna.

Kommentar: Tekniska kontoret deltar aktivt i detta planarbete och i fråga om Finspångsvägen utformning. Planen möjliggör den utformning som bedömts som lämplig och som redovisas i planbeskrivningen vad gäller bland annat gång- och cykelväg, gångväg, spårväg, hållplats, korsningspunkter etcetera.

Planförslaget är förenligt med intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Bråvalla.

Trafikverket

Delar av den planerade bebyggelsen utsetts för bullernivåer som enligt bifogad bullerutredning överskrider gällande riktvärden. Trafikverket förutsätter att detaljplanen kompletteras med de skyddsåtgärder som förslås i bullerutredningen.

Den aktuella detaljplanen ansluter mot Finspångsvägen och det är viktigt att genomförandet av detaljplanen kopplas mot behovet att genomföra åtgärder på Finspångsvägen främst gällande gång och cykel samt kollektivtrafik. Enligt översiktsplanen för Norrköping som nu är på samråd redovisar två olika trafikscenarion, scenario 1 där befolkningsökningen med 30 % kommer att innebära en biltrafikökning på mellan 40-50% till år 2035. Och scenario 2 där befolkningsökningen med 30 % innebär att biltrafiken ligger kvar på dagens siffror. Enligt den trafikutredning (Tyrens slutrapport 2015-10-12) som redovisas tillsammans med planen redovisas tillkommande fordonsflöden på 750 fordon per dygn för de aktuella detaljplanerna. Hur överensstämmer detta med översiktsplanens intentioner enligt scenario 2.

Kommentar: Gällande riktvärden har beaktat i plankartans utformning (som utgår från framtagen bullerutredning) och som styr den planerade bebyggelsens placering så att riktvärden inte överskrids.

För kommentar om Finspångsvägens utformning se kommentar under Östgötatrafikens yttrande.

Planförslaget har stöd i översiktsplanen och är en del av de framtidsbilder som där beskrivs. En förtätning enligt framtaget förslag kan komma att bidra till ökat reseunderlag för kollektivtrafik.

Berörda - fastighetsägare och andra

Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 01

Önskar ett hinder för biltrafik på den tilltänka gång- och cykelvägen till det nya området då den riskerar att bli en genväg för motortrafik. Det bör även tas miljöprover där förskolan är tänkt att placeras i riktning mot bollklubbens tidigare bollplaner eftersom det finns risk för ytterligare fynd då fyllnadsmaterial lagts i området. Vidare bör beaktas om bollklubben haft godkänt vatten och avlopp. Synpunktsförfattaren undrar också hur nära gång- och cykelvägen ska ligga befintlig carport och om regeln om 4,5 meter från tomtgräns gäller.

Synpunktsförfattaren undrar vidare hur saneringen ska gå till, hur lastbilar och maskiner ska komma ner till området som ska saneras, om tungmetaller kommer spridas när massor fraktas bort samt vem som ska bekosta saneringen.

Synpunktsförfattaren upplever att det var svårt att komma till tals på samrådsmötet och få konkreta svar vad gäller byggnation.

Kommentar: Synpunkten om hinder förmedlas till tekniska kontoret som kommer vara framtida huvudman för allmän platsmark inom planområdet.

Se kommentar i fråga om behov av ytterligare miljötekniska markundersökningar under länsstyrelsen yttrande.

Placeringsbestämmelse om huvud- och komplementbyggnader framgår på plankartan.

Hur saneringen ska gå till i detalj regleras inte i detaljplanen. Saneringen ska ske på ett fackmannamässigt sätt och finansieringen finns beskriven i planbeskrivningen.

Synpunktsförfattare 02

Synpunktsförfattaren är intresserad av utformningen av förskolan och undrar hur pass nära denna kommer placeras mot den egna fastigheten.

Vidare föreslås att grusgångar tas bort då de är fyllda med ”sopgrus” och gammal asfalt som synpunktsförfattaren menar måste innehålla tungmetaller. Även fotbollsplanen och området bakom EBKs klubblokal kan behöva saneras.

Synpunktsförfattaren undrar om skyddsrummet kommer att vara kvar och om det kommer att behövas flera med tanke på att fler kommer bo i området. ”Dubbel” vägbom föreslås vid planerad gång- och cykelväg för att förhindra eventuella bilar och mopeder att köra igenom.

Kommentar: Enligt placeringsbestämmelse på plankartan ska huvudbyggnader placeras minst 4 meter från fastighetsgräns/tomtgräns. Exakt placering av skolan fastställs inte i detaljplaneskedet.

Se kommentar i fråga om behov av ytterligare miljötekniska markundersökningar under länsstyrelsen yttrande.

Skyddsrummet kommer inte att vara kvar och det kommer inte skapas nya i planområdet utifrån dialog med myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Synpunkten om bommen framförs till tekniska kontoret som framtida huvudman för allmän platsmark i området. Uppförande av bommen är inte något som regleras på plankartan.

Synpunktsförfattare 03

Synpunktsförfattaren föreslår med bestämdhet att lokalgatan förlängs rakt ut mot Finspångsvägen där den ansluts till en rondell som med fördel kan anslutas till tillfartsvägen från Trådbrunnaområdet (Barnhemsvägen). Följande förslag redovisas i yttrandet: Den nya infarten ska betjäna huvuddelen av trafiken till området. Lagersbergsvägen stängs av mot Finspångsvägen och förses med en vändplan. Samma sak med Eternellvägen. Antalet korsningar mot Finspångsvägen har då minskats. Även trafik norrifrån till Pildammsvägen ska hänvisas in på den nya infarten via rondellen för att eliminera den trafikfarliga vänstersvängen som annars måste göras. Pildammsvägen bör bli en "Förbjuden genomfartsgata". En cykel/gångväg anläggs på Finspångsvägens östra sida mellan Lagersbergsvägen och Bindevägen. Dessa åtgärder kommer att underlätta trafiken för alla på ett trafiksäkert sätt. Trafiken inom området kommer att öka markant dels vid nybyggnationen och även senare då mycket trafik kommer att ske till den planerade förskolan längre ned på aktuell lokalgata. Nuvarande vägbredd på Lagersbergsvägen tillåter inte förväntad trafikökning i framtiden.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har arbetet med trafiklösningen i området och omarbetat gatustrukturen inför utställningen av planen i syfte att skapa en trafiksäkrare och genare gatustruktur som fördelar trafiken i området till såväl befintliga som planerade gator. Det är olämpligt att stänga vissa befintliga gator genom att anordna återvändsplatser eftersom detta skulle bidra till att all trafik måste ta en och samma väg, i detta fall förbi planerade bostäder. Den nya gatan från området till Finspångsvägen i nivå med Barnhemsvägen kommer att betjäna huvuddelen av trafiken till området. Plankarta och planbeskrivning revideras utifrån angivna ändringar.

Synpunktsförfattare 04

Synpunktsförfattaren framför att om det inte är möjligt att anlägga en gång- och cykelväg på Finspångsvägens östra sida önskas ett övergångsställe till gående och cyklister som nu finns på Finspångsvägens västra sida. Detta övergångsställe bör anläggas mellan Pildammsvägen och Lagerbergsvägen.

I övrigt har synpunktsförfattaren lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Finspångsvägen har förprojekterats varför dess utformning och trafiksäkerhetshöjande åtgärder beaktats, övergångsställen ska finnas på Finspångsvägen såväl som gång- och cykelväg på den västra sidan av vägen och gångväg på den östra sidan. Exakt placering av övergångsställen regleras inte i detaljplanen men utrymmet för dessa och andra trafikrelaterade anordningar säkerställs genom markanvändningen HUVUDGATA.

För bemötande av övriga synpunkter se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 05

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 06

Synpunktsförfattaren framför följande: med en rondell vid Barnhemsvägen med anslutning till lokalgatan behövs inte anslutningen från den nya vägen (som kommer från Eternellvägen och går parallellt med Finspångsvägen) till Lagerbergsvägen. Gör i stället en vändplan mot söder. Boende utmed denna gata kommer att använda den nya utfarten/rondellen och enligt förslaget är Lagerbergsvägen stängd för ut- och infart från Finspångsvägen. Tillsammans med Bråvallarondellen skulle den föreslagna rondellen minska hastigheterna på Finspångsvägen.

Byt plats på Förskolan och LSS-boendet. Detta skulle betydligt minska den dagliga trafiken ner i området.

I övrigt har synpunktsförfattaren lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Föreslagna lägen för skola och LSS-boende bedöms vara de mest lämpliga med hänsyn markutnyttjande, buller med mera. Direkt angöring från Finspångsvägen vid en eventuell skola utmed vägen är inte lämplig med hänsyn till bland annat planerad spårväg varför trafiken ändå måste in i området oavsett skolans placering.

För bemötande av övriga synpunkter se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 07

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 08

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 09

Synpunktsförfattaren är kolonilottsinnehavare och motsätter sig detaljplanen och framför följande synpunkter: flera kolonilotter kommer att försvinna helt eller delvis. De som delvis försvinner kommer ändå ha så lite mark kvar att det kan jämföras med utplåning.

I anknäring till detta finns förslag på att göra om Finspångsvägen till en ”stadsgata” för att bland annat sänka hastigheten. Samtidigt är planen att bredda den så kallade lokalgatan som går från Lagersbergsvägen till Pildammsvägen samt att förlänga densamma, ned mot och över fotbollsplanen. Synpunktsförfattaren menar att denna av erfarenhet vet att kanske 10 % av bilisterna håller den stipulerade farten, resten kör i både 40, 50 och 60. Att det skulle bli annorlunda här har synpunktsförfattaren svårt att tro.

För att minska trafiken ska ingen bilväg upprättas mellan Fyrby och Lagersbergs villaområden. Då det ska byggas en förskola på det nuvarande koloniområdet kommer föräldrar/bilister köra från Fyrby, upp på Finspångsvägen, ner till förskolan (längs den breddade lokalgatan) och tillbaka igen. Trafiken kommer alltså att öka betydligt. Delar av koloniområdet kommer alltså, förutom att asfalteras, bebyggas och även grönområdet längs med Finspångsvägen kommer att tas i anspråk för bostäder. Detta kan minska rekreativsmöjligheterna. I planen står också att ”Kolonistugeområdet är ett välfungerande och positivt inslag i området. Det är viktigt att vegetation sparas mellan kolonistuguområdet och de nya bostäderna för att bevara områdets karaktär”.

Koloniområdet i sig erbjuder rekreativsmöjligheter, i högre grad än grönområdet mot Finspångsvägen. Denna ganska risiga och igenväxta skog används inte särskilt mycket för rekreation men är ett gott skydd mot trafikbuller och avgaser från Finspångsvägen för kolonister så väl som

boende. Koloniområdet erbjuder den biologiska mångfald som nämns i kommunens övergripande mål. Det bidrar också till ett ”hållbart samhälle, en hållbar livsstil” – något som nyligen diskuterades av kommunpolitiker och tjänstemän vid ett möte under rubriken ”Grön stad”. Visst är det viktigt att behålla skog av naturintresse – vilket tydligen är en av orsakerna till att man inte kan bygga på östra och nordöstra sidan av fotbollsplanen – men även koloniområdets odlingar är av vikt, inte bara för de människor som nyttjar dem utan just för den biologiska mångfalden. Ett exempel är pollinerande insekter.

Många som odlar och njuter av kolonilotter bor i lägenheter. Kolonilotten erbjuder en möjlighet att komma ut och arbeta och njuta av natur och frisk luft vilket bidrar till en god fysisk och psykisk hälsa. Koloniområdet bidrar också till en möjlighet för ”nysvenskar” att komma i kontakt med ”gammelsvenskar” vilket väl också är något som ses som en prioritering.

Norrköpings kommun vill växa, vill ha hit nya invånare som ska trivas och frodas i staden. Men det är också av största betydelse att värna om de invånare som finns här redan, som varit med om att bygga upp den välfärd och den stad vi har idag. Låt oss därför behålla vårt koloniområde intakt, och använd i stället ytor, som inte har en pågående verksamhet, till bebyggelse.

Kommentar:

För att möjliggöra en stor del av de planerade bostäderna måste såväl vissa kolonilotter som delar av naturområdet mot Finspångsvägen och Fyrbysskogen tas i anspråk. De kolonilotter som föreslås vara kvar i området bedöms kunna utgöra ett positivt inslag för bland annat områdets karaktär.

För enskilda kolonilottsägare kommer detta få konsekvenser för rekreativsmöjligheterna. Utifrån förslagets utformning och hänsynstagande till dessa värden kommer dock rekreativsmöjligheterna i koloniområdet även fortsättningsvis vara goda.

Planen möjliggör en omvandling av Finspångsvägen i riktning mot en karaktär som i förhållande till nuläget kan likställas en stadsgata. Detta i sig bedömer stadsbyggnadskontoret kan skapa förutsättningar för lägre hastigheter. Synpunkten gällande hastigheter framförs vidare till tekniska kontoret som framtida huvudman för allmän plats inom området. Reglering av hastigheter är inte en fråga som kan regleras på plankartan men har beaktats genom föreslagen utformning av vägen i samband med förprojekteringen.

Synpunktsförfattare 10

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 11

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 12

Synpunktsförfattaren framför att det enligt tidigare trädinventering finns flertal fridlysta ekar inom området som man bör ta hänsyn till. Vidare menar synpunktsförfattaren att placeringen av dagisverksamheten och LSS-boendet bör ses över.

I övrigt har synpunktsförfattaren lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Hänsyn har tagits till trädbeståndet såväl inom som utom planområdet i utformningen av framtaget förslag. Detta är inte synonymt med att förslaget inte behöver ta naturmark och trädbestånd för att möjliggöra delar av planen.

Föreslagna lägen för skola och LSS-boende bedöms vara de mest lämpliga med hänsyn markutnyttjande, buller med mera. Direkt angöring från Finspångsvägen vid en eventuell skola utmed vägen är inte möjlig varför trafiken ändå måste in i området oavsett skolans placering.

För bemötande av övriga synpunkter se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 13

Synpunktsförfattaren vill inte ha något nytt servitut för ny väg ner till skogen och den nyplanerade lokalgatan på grund av översvämning vid kraftigt regn. När det regnar rinner vattnet via grusvägen och suggs upp av gräset där det bildas ”sjö” och synpunktsförfattaren brukar då gräva ränna för att underlätta avflödet. Det har tagit synpunktsförfattaren fler år att få grusvägen torr genom diverse olika åtgärder. Synpunktsförfattaren har en brunn som denna vill behålla även då det går att koppla på kommunens vatten.

Vidare framför synpunktsförfattaren följande: ytterligare en utfart bör finnas till Finspångsvägen från Lagerbergsvägen enligt nytt förslag och det är bra med anslutning till rondell. Det synpunktsförfattaren tycker inte är bra med förslaget är att stänga infart Lagerbergsvägen och Eternellvägen då detta skulle medföra att all trafik går en väg och det skulle bli stor belastning för de som bor vid backen ner från Lagerbergsvägen och för Pildammsvägen 15 där flera minderåriga barn bor. Som det fungerar nu är trafiken uppdelad på tre infarter vilket gör att det inte blir så hårt trafikerat i området.

Från synpunktsförfattarens fastighet och ner till planerad lokalgata anser denne att naturstigen till skogen ska behållas. Vidare tycker synpunktsförfattaren att planen ser bra ut och att det blir trevligt med ny bebyggelse så länge naturen värnas.

I övrigt har synpunktsförfattaren lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret kommer ha fortsatt dialog med fastighetsägaren angående läget för den nya infarten.

För bemötande av övriga synpunkter se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 14

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 15

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 16

Synpunktsförfattaren framför att det av trafikutredningens slutrapport framgår att trafiken kommer att öka markant inom Fyrby med anledning av den nybyggnation av bostäder som planeras samt förskola med totalt 695 fordon per dygn. Detta i sig ställer krav på en vägs utformning etcetera. Nuvarande vägbredd på Pildammsvägen och Lagerbergsvägen tillåter inte en förväntad trafikökning i framtiden. Trafikbullret kommer också att öka markant för befintliga fastigheter i området. Synpunktsförfattaren vill att Pildammsvägen blir en "förbjuden genomfartsgata" eftersom risken finns att den annars kommer att användas som genomfart för alla dem som kommer från centrum och som ska till förskolan och till det nya villaområdet. Ännu hellre att gatan stängs av mot Finspångsvägen.

Synpunktsförfattaren föreslår att "lokalgatan" förlängs rakt ut mot Finspångsvägen där den ansluts till en rondell som med fördel kan anslutas till tillfartsvägen från Tråbrunnaområdet (Barnhemsvägen). Den nya infarten ska betjäna huvuddelen av trafiken till området, vilket innebär att trafiken inte kommer att öka i området för redan befintliga fastigheter, om också Pildammsvägen och Lagerbergsvägen stängs av mot Finspångsvägen.

När det gäller den framtida utökningen av spårväg ligger synpunktsförfattarens fastighet inom "orange område" på framtagna bullerkarta. Två av dennes sovrums vetter mot Finspångsvägen, spårvagnen går i dagsläget nästan dygnet runt och synpunktsförfattaren har nya fönster med lågt uv-värde. Trots detta hörs trafiken igenom varför någon form av bullerdämpande plank behöver sättas upp mot Finspångsvägen. Trafikbullret, under den mest trafikintensiva perioden dagligen, överstiger de riktvärden som finns, vilket kommunen borde ta hänsyn till och inte hänvisa till uträkningar över dygnets alla timmar, för att på så vis hålla sig inom riktvärdet.

När det gäller trafiken på Finspångsvägen i övrigt har synpunktsförfattaren sett att den ökat genom årens lopp sedan F13 lades ner. Det är många som väljer att åka Finspångsvägen istället för att ta "nya 51:an". Trafiken har också ökat sedan Eneby BK flyttade sin verksamhet till F13-området och lär öka ännu mer ju mer verksamhet som förläggs till området, vilket också framgår av trafikutredningen. Det är därför viktigt att kommunen gör någonting åt Finspångsvägen nu, innan det händer en allvarlig olycka, eftersom de flesta kör betydligt fortare än den högst tillåtna hastigheten. Trottoarer borde finnas på bägge sidor om Finspångsvägen och inte bara på ena sidan som idag. De flesta som går till spårvagnen från området väljer att gå på väggkanten eftersom de redan är på "rätt" sida.

Det är mycket tung yrkestrafik som trafikerar vägen dagligen. Många lastbilar kör farligt gods och kör betydligt fortare än den högst tillåtna hastigheten. Vad har kommunen för beredskap om det t ex händer en allvarlig trafikolycka med en lastbil involverad med farligt gods ombord på Finspångsvägen med tanke på närliggande fastigheter? Synpunktsförfattaren skulle vilja att kommunen inför förbud att köra tung trafik mellan vissa klockslag på Finspångsvägen, liknande det som finns på De Geersgatan.

Kommentar: Se kommentar under "Synpunktsförfattare 03" för trafikrelaterade frågor.

Bullerutredningen har tagits fram av oberoende konsult och enligt gällande praxis samt regelverk som gör skillnad på trafik under dygnets timmar och därav även lämplig bullerpåverkan under dygnets timmar. Av den anledningen kommenteras inte synpunkten ytterligare i denna fråga.

Finspångsvägens föreslagna utformning har beaktats i dialog med trafikplanerare på tekniska kontoret och gång- och cykelväg föreslås på den västra sidan av vägen och gångväg på den östra sidan vilket bedöms vara tillräckligt. Trafiksäkra övergångsställen, signalreglering och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder möjliggörs i planförslaget. Synpunkten gällande hastigheter framförs vidare till tekniska kontoret som framtida huvudman för allmän plats inom området. Reglering av hastigheter är inte en fråga som kan regleras på plankartan men har beaktats genom föreslagen utformning av vägen i samband med förprojekteringen.

Finspångsvägen är inte en utpekad väg för farligt gods i Norrköpings kommun, däremot får transporter med farligt gods ta sig via Finspångsvägen till målpunkter i närområdet om detta utgör den närmsta vägen. Handlingsberedskapen är en fråga för Räddningstjänsten och det är länsstyrelsen som beslutar vilka vägar som är lämpliga att användas för transporter av farligt gods.

Synpunktsförfattare 17

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 18

Synpunktsförfattaren är emot planen i sin helhet och framför att denna överklagar planen. Koloniområdet bör vara intakt och mer mark ges åt kolonilotter eftersom det finns ett högt tryck på sådana. Kolonilottsinnehavarna har lagt tid och energi på lotterna och många har stuga också. Synpunktsförfattaren framför att denne tidigare fått muntligt att kolonilotterna inte ska röras. Vidare framför synpunktsförfattaren att koloniföreningen kommer att drabbas ekonomiskt och att ett genomförande av planen kommer att förstöra andan och gemenskapen i området. Dessutom är många ensamma och har enbart kolonilotterna att komma till vilket påverkar välmåendet.

Synpunktsförfattaren framför att denne tidigare skickat en skrivelse med synpunkter.

Kommentar: Se kommentar under ”Synpunktsförfattare 09”.

Synpunktsförfattare 19

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 20

Synpunktsförfattaren är positiv till utvecklingen av området men anser att ytterligare planering behöver göras gällande trafikplaneringen inom området varför följande synpunkter lämnas:

Det aktuella området har idag mycket goda kvalitéer som det är mycket olyckligt att förändra genom alltför stora förändringar i trafikmiljön inom området. Aktuellt trafiknät inom området är inte heller anpassat eller tillräckligt för att på ett problemfritt och bra sätt försörja det totala området

som skapas efter utökning av området. Nya tillfarter för att försörja området behöver tillkomma. Exempelvis skulle det nybyggda området på ett bra sätt kunna angöras från Finspångsvägen via Eternellvägen genom en förlängning av Eternellvägen varför detta förespråkas. En tillfart via förlängning av Eternellvägen eller bortom denna är också den fysiskt kortaste sträckan och blir då också den mest naturliga. Anslutning via Pildammsvägen skulle då ge en naturlig trafiksträckning i området. Som förslaget ser ut blir en konsekvens att den delen av Lagersbergsvägen som går mellan huvudsträckningen av Lagersbergsvägen och Pildammsvägen blir hårt trafikerad vilket inte är det mest naturliga eller det mest optimala för trafiksituationen i området.

Synpunktförfattaren anser att trafikutredningen inte är tillräcklig utan att påverkan inom området måste utredas mer där andra möjliga lösningar får komma fram.

I dokumentet planbeskrivningen anges att få avsteg ska ske från den trafikutredning som gjorts av Tyréns. Det är otydligt vad detta avsteg avser och det behöver redogöras för tydligare för att ge berörda parter en chans att ta ställning.

Vidare påtalas att den skrivelse (yttrande) som inkommit till kommunen med hänvisning till fastighetsägarna på Lagersbergsvägen/Pildammsvägen/Eternellvägen ger uppfattningen att det finns en samstämmighet hos alla fastighetsägare i det området i de synpunkter som där lämnats, vilket inte är fallet. Dessa synpunkter kan endast härledas till de enskilda fastighetsägare som enskilt skickat in det aktuella dokumentet.

Kommentar: Se kommentar under "Synpunktsförfattare 03" för trafikrelaterade frågor. En förlängning av Eternellvägen bedöms inte vara ett alternativ med hänsyn till att det inte planeras några ytterligare bostäder utmed en möjlig förlängning av den vägen. Det bedöms därmed inte vara ett effektivt utnyttjande av marken att möjliggöra en sådan förlängning.

Vilka avsteg som gjorts i förhållande till trafikutredningen har framgått i samrådshandlingen och framgår i utställningshandlingen. Stadsbyggnadskontoret har i övrigt, genom inkomna synpunkter, uppmärksammat att boende i området har motstridiga synpunkter om vad som anses vara lämplig utformning av gatunätet.

Synpunktsförfattare 21

Synpunktsförfattaren framför att denna inte samtycker med förslaget från boende på Lagersbergsvägen, Pildammsvägen, Eternellvägen angående placeringen av lokalgata inom det nya bostadsområdet.

Den föreslagna lokalgatan som passerar synpunktsförfattaren i riktning mot planerade bostäder kommer innebära en stor ökning i trafikmängd gentemot hur det är idag om andra vägar ner mot bostadsområdet stängs av.

Synpunktsförfattaren förstår att alla vill stänga av sina vägar där de bor men det är inte okej att synpunktsförfattaren då får all trafik förbi sig. Trafiken bör enligt yttrandet fördelas på vägarna och trafiken till planerade bostäder hänvisas till de vägar som bedöms som mest lämpliga.

Kommentar: Se kommentar under "Synpunktsförfattare 03" för trafikrelaterade frågor.

Synpunktsförfattare 22

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som "Synpunktsförfattare 03".

Kommentar: Se kommentar under "Synpunktsförfattare 03".

Synpunktsförfattare 23

Synpunktsförfattaren tycker att återvändsgata med vändplan, som redan finns befintlig på Pildammsvägen, ska vara som den är. Vidare tycker synpunktsförfattaren att matartrafiken till det nya området ska ske via lokalgata ut till Finspångsvägen med en rondell samt att tillfart och parkering till dagiset ska ske via lokalgatan.

I övrigt har synpunktsförfattaren lämnat samma synpunkter som "Synpunktsförfattare 03".

Kommentar: Befintlig återvändsgata utmed Pildammsvägen kommer att finnas kvar och tillfart till planerad skola kommer att ske från planerad lokalgata. Utfartsförbud läggs till mot Pildammsvägen från skoltomten för att säkerställa detta. För bemötande av övriga synpunkter se kommentar under "Synpunktsförfattare 03".

Synpunktsförfattare 24

Synpunktsförfattaren önskar ett säkerställande att utfart inte är möjlig för den nya byggrätten för vård och skola mot den del av Pildammsvägen som berör synpunktsförfattarens fastighet, exempelvis i form av utfartsförbud, byggrättens utformning etcetera.

Kommentar: Se kommentar under "Synpunktsförfattare 23".

Synpunktsförfattare 25

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som "Synpunktsförfattare 03".

Kommentar: Se kommentar under "Synpunktsförfattare 03".

Synpunktsförfattare 26

Synpunktsförfattaren motsäger sig inte något i förslaget men påpekar att problemet med dennes infart måste hanteras.

I övrigt har synpunktsförfattaren lämnat samma synpunkter som ”Synpunktsförfattare 03”.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har vetskap om frågan gällande infarten och kommer att erbjuda fastighetsägaren möjlighet att förvärva mark för att säkerställa utfarten.

För bemötande av övriga synpunkter se kommentar under ”Synpunktsförfattare 03”.

Synpunktsförfattare 27

Synpunktsförfattaren föreslår med bestämdhet att lokalgatan enligt inkommen skiss förlängs rakt ut mot Finspångsvägen där den ansluts till en rondell alternativt vanlig korsning. Denna nya infart ska betjäna huvuddelen av trafiken till området. Ytterligare trafik på Pildammsvägen är inte trafiksäkert av flera olika anledningar.

Korsningen till Finspångsvägen är idag en trafikfara med mycket trafik. Under sommartid är det begränsad sikt på grund av vegetation och på vintern är det halka, vilket gör uppförslutningen till korsningen farlig. Vid snöröjning är det ännu svårare då det också innebär att det är en vall av snö som ska övervinnas. När man kommer från Norrköping och ska svänga av från Finspångsvägen ner på Pildammsvägen får man ofta en bil tätt inpå sig baktill vilket ger en situation som inte är trafiksäker. Saktar man ner till rätt hastighet så åker ofta bilen bakom ut i mötande fil får att slippa bromsa in. Vid hård bromsning kommer man in på Pildammsvägen med för stor hastighet vilket gör att svängraden blir så stor att man hamnar på vänster sida av Pildammsvägen och är det då en bil på väg upp där, så är olyckan snabbt ett faktum.

Pildammsvägen till sin beskaffenhet är mycket smal. Tomterna ansluter direkt till vägen och det finns inga trottoarer som ger möjlighet till extra reaktionstid vid springande och cyklande barn. En utökning av trafiken är därför mycket olämplig.

Om det av någon anledning absolut inte går att realisera en förlängning av lokalgatan ut till Finspångsvägen så är Pildammsvägen den minst lämpliga att trafikförtäta.

Kommentar: Planen möjliggör en omvandling av Finspångsvägen i riktning mot en karaktär som i förhållande till nuläget kan likställas en stadsgata. Detta i sig bedömer stadsbyggnadskontoret kan skapa förutsättningar för lägre hastigheter. Synpunkten gällande hastigheter framförs vidare till tekniska kontoret som framtida huvudman för allmän plats inom området. Reglering av hastigheter är inte en fråga som kan regleras på plankartan

men har beaktats genom föreslagen utformning av vägen i samband med förprojekteringen.

Se kommentar under "Synpunktsförfattare 03" för övriga trafikrelaterade frågor.

Synpunktsförfattare 28

Synpunktsförfattaren framför synpunkter enligt nedan:

1. Ett övergångsställe behövs snarast vid utfarten från Eternellvägen. Behovet av övergångsställe är stort redan idag och är något som lyfts fram i samrådsförfarandet 2011. Synpunktsförfattaren framför att denne varit kontakt med kommunen efter det och då fått besked frågan om övergångsstället skulle tas i samband med nuvarande planer på förtätning. Med hänvisning till samtal med kommunen menar synpunktsförfattaren att detta inte verkar vara helt säkert varför denne vill försäkra sig om att det tas ställning till hur Finspångsvägen kan korsas från Eternellvägen på ett trafiksäkert sätt. Det krävs sannolikt ett övergångsställe från Eternellvägen.

Det finns flera omständigheter som gör att trafiksituationen är farlig:

- Närmaste övergångsställe är långt borta vid Fyrbyvägen.
- Det är farligt att gå längs Finspångsvägen utan att korsa den, eftersom det inte finns någon vägren kvar, den togs bort när man justerade vägbanan mot Bråvalla.
- Trafiken på Finspångsvägen är frekvent och bilisterna kör ofta i alltför höga hastigheter. Barnen som kommer från Eternellvägen thar svårt att uppfatta att det kommer bilar från Svärtingehållet bakom Tråbrunnarondellen, och hur fort de faktiskt kommer. Bilisterna som kommer från det hållet har i sin tur svårt att uppfatta att det kommer barn ut på vägen precis när bilen kommer ur rondellen och accelererar.
- Det står ofta bilar tillfälligt parkerade vid utfarten från Eternellvägen där de stannar och hämtar vatten från "gröna pumpen", vilket skymmer sikten för alla.

Det är synpunktsförfattarens bestämda uppfattning att ett övergångsställe behöver göras redan idag och att det inte finns anledning att vänta med det. Tvärtom skulle det bidra till tre mål som kommunen har uttalat för detaljplanen: att göra miljön längs denna del av Finspångsvägen mer stadsnära, att få ner bilarnas hastigheter längs vägen och att göra trafiksituationen mer säker. Placeringen av "gröna pumpen" bör också ses över.

2. Synpunktsförfattaren stödjer inte eventuella förslag från andra fastighetsägare om att stänga Eternellvägen mot Finspångsvägen och istället lägga in en vändplan. Den lösningen är inte ett alternativ som har utretts i

programmet och synpunktsförfattaren upplever att den vet för lite om vilken påverkan det skulle få för trafiken på andra håll i området.

3. Ytterligare en lekpark eller gemensamhetsyta skulle kunna läggas in. Från Eternellvägen blir det längre till närmaste lekplats när lekplatsen vid gamla fotbollsplanerna försvinner. Ett alternativ kan vara en liten skogshinderbana i det lilla naturområdet vid Eternellvägen.

4. Synpunktsförfattaren anser att det är viktigt att, där det är möjligt, bevara många av de äldre, högre träden i form av exempelvis alléer: Detta för att inte ytorna ska bli alltför öppna och i stor kontrast jämfört med idag.

Kommentar: Se kommentar under synpunktsförfattare 04 gällande Finspångsvägens utformning och hur detta beaktats i planarbetet.

Se kommentar under "Synpunktsförfattare 03" för övriga trafikrelaterade frågor.

Det föreslagna läget för lekplatsen vid Fybyskogen uppfyller kravet gällande längsta avstånd (300 meter) till närmsta lekplats. Synpunkten om ytterligare en lekplats inom planområdet förs vidare till tekniska kontoret.

Hänsyn har tagits till natur och vegetation i utformningen av samrådsförslaget såväl som i utformningen av utställningsförslaget.

Synpunktsförfattare 29

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som "Synpunktsförfattare 03".

Kommentar: Se kommentar under "Synpunktsförfattare 03".

Synpunktsförfattare 30

Synpunktsförfattaren framför att denne på samrådsmötet fått reda på att vägen kommer gå utmed dennes fastighetsgräns. Synpunktsförfattaren tycker att det är för nära då berörd fastighet i fråga har utfarter nästan i blivande kurva varför det finns oro över döda vinkeln vid angöring till fastigheten. Förslaget är att flytta vägen cirka 6 meter till.

Vidare framför synpunktsförfattaren att synpunkter från grannar från Lagersbergsvägen och Pildammsvägen med förslag på återvändsgata på Eternellvägen mot Finspångsvägen inte stöds av synpunktsförfattaren.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Det är dock inte möjligt och ekonomiskt försvarbart att flytta vägen 6 meter på grund av denna fråga. Gatorna inom området planeras som lokalgator med blandtrafik varför låga hastigheter är en förutsättning ur trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till befintliga in- och utfarter.

Synpunktsförfattare 31

Synpunktsförfattaren känner efter samrådsmötet en oro för vattenavrinningen från området skogen/husen vid Eternellvägen och hoppas att oron är obefogad samt att det ges möjlighet att diskutera lösningen innan en slutgiltig sådan slås fast. Berört område beskrivs idag vara en "grön lunga" och ett förslag för att kunna behålla den karaktären är att utforma den nya gatumiljön like en allé. Vidare framkommer det enligt yttrandet att fastighetsägare med tomter mindre än 800 kvadratmeter sällan låter träd växa och bli stora på den egna tomten. Att plantera träd skulle kunna vara ett sätt att hålla trafikljuden från E4:an och väg 51 på något lägre nivå. Idag dämpar skog/träd ljuden från trafiken. Det är idag en stor skillnad på ljudet sommar och vinter. Synpunktsförfattaren framför även att naturstråket som ritats ut mellan Finspångsvägen och Lagersbergsvägen borde göras bredare så att både natur och en gångväg till busshållplats får plats.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Dagvattenhanteringen inom området är utredd, lösningen förprojekteras och höjder och utrymmen för att säkerställa en lämplig hantering har säkerställts på plankartan.

Hänsyn har tagits till natur och vegetation i utformningen av samrådsförslaget såväl som i utformningen av utställningsförslaget. En gång- och cykelväg har säkerställts utmed gatusträckningen som går från Finspångsvägen i riktning mot Lagerbergsvägen och planerad förskola.

Övriga inkomna synpunkter

Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 32

Synpunktsförfattaren framför att det vid samrådsmötet framförts att kommunen har för avsikt att upplösa vägföreningen för Lagersbergsvägen, men inte ta över ansvaret för hela vägen utan av outgrundlig anledning lämna tre fastigheter i slutet av vägen hängandes ensamma att ta hela kostnaden för snöröjning och underhåll av vägen efter den punkt där det godtyckligt beslutats att kommunen ska avsluta sitt ansvar.

En väg som idogt nyttjas av en stor mängd andra fordon än enbart de som har sin fastighet utmed vägen då området regelbundet utnyttjas för motionsaktiviteter, hundrastning och så vidare.

Vidare framför synpunktsförfattaren att detta känns som ett väldigt underligt förfarande generellt, att upplösa en vägförening utan att ta över det fulla ansvaret utan bara till 95 %. Ett sådant förfarande medför dessutom en högst markant ökning av boendekostnaden för de tre kvarvarande fastigheterna som helt plötsligt ska bära hela kostnaden för vägen i stället för som i dagsläget där en stor mängd medlemmar i föreningen delar på dessa.

Synpunktsförfattaren ser det som en självklarhet att kommunen får ta över hela vägen om den ämnar gå vidare med planerna om bebyggelse i området. Vidare ser inte synpunktsförfattaren någon anledning att inte detaljplanera resten av vägen då marken på nordöstra sidan av Lagersbergsvägen är kommunalt ägd och det vore bäst för samtliga inblandade om det gjordes ordentligt och fullständigt i samband med aktuell plan. Detta för att minimera kostnaderna genom att slutföra hela det tillgängliga området istället för att dela upp det i framtida portioner med högre slutkostnader som resultat.

Kommentar: Inom ramen för detta uppdrag ingår inte planläggning för området norr om befintliga bostäder varför detta område inte tagits med i aktuell plan. Vid kommande lantmäteriförrättning som berör omprövning av gemensamhetsanläggningen beslutar lantmäteriet om deläggande fastigheter och andelstal.

Synpunktsförfattare 33

Synpunktsförfattaren framför att det vid samrådsmötet framkom att kommunen ska överta ansvaret för hela Pildammsvägen samt delar av Lagersbergsvägen från vägföreningen som i dag sköter vägarna. Kommunen ska enligt planen ta över underhåll och ansvar för den första delen av Lagersbergsvägen, medan ansvar och underhåll för resterande del av vägen ska övergå till de tre resterande fastigheterna som ligger på vägen. Detta är ett icke acceptabelt alternativ för berörda tre fastigheter.

Kostnaden för snöröjning och underhåll för vägarna delas idag av mer än 30 fastigheter. Denna kostnad skulle vid kommunens förslag övergå på enbart tre fastigheter. Den eventuella kostnadsminskningen vid en kortare vägsträcka som ska underhållas är inte reell, då den största delen av dagens kostnader är fasta vad gäller exempelvis snöröjning. Detta innebär att tre fastigheter ska bära den kostnad som cirka 30 fastigheter tidigare axlat.

När fastigheterna köptes gjordes detta under förutsättningen att vägen underhölls av en vägförening, det vill säga att kostnaden för vägunderhåll var rimlig. Förslaget att överföra vägens underhåll till dessa tre fastigheter ökar fastigheternas kostnader avsevärt.

I dagsläget används inte vägen enbart av de tre fastigheterna. Vägen används flitigt av många som promenerar, cyklar och åker och parkerar sina bilar för att rasta hundar och motionera i skogsområdet nedanför. Det är inte rimligt att 3 fastigheter ska bekosta detta. Det yrkas på att kommunen tar över underhåll och ansvar för hela Lagersbergsvägen.

Synpunktsförfattaren ifrågasätter vidare varför inte detaljplanen utökas och villabebyggelse planeras för hela Lagersbergsvägen utöver det som redan är planerat. Detta skulle innebära inkomster för kommunen i form av tomtförsäljning, samt stora kostnadsbesparingar då nytt avlopp och el ändå ska dras för de fastigheter som redan planlagts. Är denna fråga inte

Stadsbyggnadskontorets ansvar önskas att denna fråga skyndsamt vidarebefordras och besvaras av rätt instans på kommunen.

I plankartan som bifogats föreslagen detaljplan framgår att Eternellvägen efter starten vid Finspångsvägen leds in och går parallellt med Finspångsvägen. Det föreslås härmed även att Eternellvägen i den dragning som är i dagsläget (mellan Finspångsvägen och Lagersbergsvägen) öppnas upp för trafik från Lagersbergsvägen och ut till Finspångsvägen för att på så sätt sprida kommande trafikökning till flera gator.

Vidare önskas inte att Lagersbergsvägen stängs av mot Finspångsvägen enligt synpunkter som inkommit angående Lagersbergsvägen/Pildammsvägen. Förslaget att stänga av Pildammsvägen för genomfart stöds inte heller då det anses att den trafikökning som kommer att ske i området, både på grund av villabebyggelsen, men även med den planerade förskolan, inte kommer att kunna sväljas av en enda lokalgata.

Inom det planlagda området önskas att det planeras för en större lekpark med pulkabacke. Enligt planen ska området utökas med 60-80 fastigheter. Rimligt är att anta att många barnfamiljer kommer att flytta in i området. I dagsläget, samt i föreslagen detaljplan, finns varken en ordentlig lekpark eller pulkabacke vare sig i Fyrby eller i Sörby. Utökas området med antal fastigheter bör det finnas tillgång till detta.

Kommentar: Se kommentar under "Synpunktsförfattare 32" i fråga om planuppdrag, avgränsning av planområde och omprövning av gemensamhetsanläggningen.

Se kommentar under "Synpunktsförfattare 03" för övriga trafikrelaterade frågor.

Stadsbyggnadskontoret har, genom inkomna synpunkter, uppmärksammat att boende i området har motstridiga synpunkter om vad som anses vara lämplig utformning av gatunätet.

Det föreslagna läget för lekplatsen vid Fybyskogen uppfyller kravet gällande längsta avstånd (300 meter) till närmsta lekplats. Synpunkten om ytterligare en lekplats inom planområdet förs vidare till tekniska kontoret.

Synpunktsförfattare 34

Synpunktsförfattaren har lämnat samma synpunkter som "Synpunktsförfattare 03".

Kommentar: Se kommentar under "Synpunktsförfattare 03".

Synpunktsförfattare 35

Synpunktsförfattaren framför att det i kommunens planarbete ingår att värna om befintliga gröna lungor samt att på kort och lång sikt ge utrymme för en biologisk mångfald. Detta är viktigt och har ett stort värde för alla invånare, inte minst kommande generationer. Förslaget begränsar och minskar kraftigt antalet kolonilotter innebärande att allt nedlagt arbete gått till spillo. Många kolonilotter har med stor möda och av hela sin själ arbetat till ingen nytta. Flera är till åren komna och dessutom ensamma i livet. Lokalgatan mellan Lagersbergsvägen och Pildammsvägen breddas så kraftigt att tre kolonistugor försvinner. Ingen nödvändig åtgärd, allt för biltrafiken.

Kommentar: Se kommentar under "Synpunktsförfattare 09".

Allmänt samrådsmöte

Vid mötet deltog cirka 20 personer och de frågeställningar som togs upp rörde bland annat risken för ökad trafik inom befintligt område, kommunens planerade övertagande av vägar, utformningen av Finspångsvägen samt intrång i befintliga kolonilotter.

Stadsbyggnadskontoret

Christian Wintenby
processansvarig detaljplanering

Sani Muric
planarkitekt