

Samrådsredogörelse

Vårt diarienummer
SPN-307/2011 214

för program tillhörande detaljplan för del av fastigheten
Smedby 6:1 (Smedby idrottsplats)
inom Smedby i Norrköping

den 10 januari 2013



GODKÄNNANDEHANDLING

Godkänd i SPN: 2013-01-29, § 11

Hur samrådet har bedrivits

Allmänt samrådsmöte hölls tisdagen den 16 oktober 2012, klockan 18:00 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.

Nedanstående synpunkter har kommit in under remisstiden:

Länsstyrelsen 2012-10-24

Kommunala instanser

Bygg och miljökontoret 2012-10-25

Tekniska kontoret 2012-10-24

Räddningstjänsten Östra Götaland 2012-09-28

Kultur- och fritidskontoret 2012-10-24

Norrköping Vatten AB 2012-10-09

Norrköping flygplats AB 2012-10-25

Kommunala lantmäterimyndigheten (KLM) 2012-10-24

Kommunala rådet för funktionshindersfrågor 2012-10-05

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

Östgötatrafiken 2012-10-10

E.ON Värme Sverige AB 2012-10-16

E.ON Elnät Sverige AB 2012-10-16

Skanova, region öst 2012-10-19

Naturskyddsföreningen 2012-10-16

Berörd allmänhet och fastighetsägare

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummer ordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 01 2012-10-09

Synpunktsförfattare 02	2012-10-17
Synpunktsförfattare 03	2012-10-24
Synpunktsförfattare 04	2012-10-25
Synpunktsförfattare 05	2012-11-01

Övriga inkomna synpunkter

Intresseföreningen för ett ”grönare” Smedby (skrivelse med 109 namnunderskrifter)	2012-10-31
--	------------

Ändringar som gjorts i programmet:

Förutom mindre redaktionella ändringar har följande förändringar gjorts i programhandlingarna:

Förslagsskisserna

- *Den östra radhuslängan har kompletterats med en gränd likt den västra radhuslängan.*
- *Pizzerian har tillförts en byggrätt även i förslag A.*
- *Flerfamiljshusen har skjutits något norrut för att minimera påverkan på naturen.*
- *För att inte inkräkta på pulkabacken har placeringen av cykelvägen justerats och parhusen väster om Lidagatan har tagits bort från förslagen.*
- *Förslag på parkeringsplatser för flerfamiljshusen har lagts till i förslag A.*

Justeringar av text i programmet

- *Text har lagts till angående tillgängligheten för människor med funktionsnedsättningar under rubriken cykel- och gångvägar*
- *Text som förtydligar att alternativ B inte är förenligt med tankarna kring ett förbättrat cykelstråk har lagts till på sidan 7 i programmet.*
- *Texten angående buller har kompletterats enligt yttrande från miljö och hälsa.*
- *Texten om områdets norra entré har förtydligats angående pizzerian samt för att förstärka de kvaliteter som bör plockas fram.*
- *Texten angående rekreation och grönområden har justerats med att området är av lokalt intresse för naturvården.*
- *Texten om geoteknik och teknisk försörjning har förtydligats angående dagvatten.*
- *En exploateringskalkyl för de respektive förslagen har lagts till.*
- *Listan med utredningsbehov på sidan 3 har utökats.*

Behovsbedömningen

- *Behovsbedömningen har förtydligats under punkterna "buller och vibrationer", "luftkvalitet" samt "vegetation" men detta har inte lett till något förändrat ställningstagande.*

Sammandrag av inkomna synpunkter

Nedan följer en sammanfattning av samtliga inkomna synpunkter. Yttrandena finns att läsa i sin helhet på Stadsbyggnadskontoret, Norrköpings kommun.

Länsstyrelsen

Allmänt

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen i ett program utreder lämpligheten för ny bebyggelse på mark som tidigare använts för idrottsändamål. Det ökade bostadsbeståndet främjar utnyttjande av kollektivtrafik, service, fjärrvärme vilket i sin tur främjar en hållbar utbyggnad av tätorten i stort.

Länsstyrelsen bedömer att planprogrammet beskriver relevanta frågeställningar med hänsyn till de förutsättningar som finns inom området. Kommunen har uppmärksammat att programområdet ligger inom samrådsområdet för flygbuller, vilket är bra. Fortsatta utredningar som krävs inför detaljplanering, bl. a. avseende buller, geoteknik m.fl. i syfte att skapa bra bostadsmiljöer, bör göras i samrådsskedet för att ge bra beslutsunderlag till den konkreta regleringen i detaljplanen.

Programområdet skadar inga riksintressen och bedöms inte heller strida mot de grundläggande bestämmelserna för hushållning med mark- och vattenområde enligt kap 3 och 4 miljöbalken.

Kommunen har tagit fram två förslag till disponering av området som till viss del bygger vidare på den befintliga småskaliga villabebyggelsen. Att blanda konceptet med radhus, parhus och flerfamiljshus ger ett bra utbud för att få in olika kategorier boende.

Möjligheten till lugna gröna oaser i bostadens närhet och sammanhängande gröna kilar ut till större grönområde är värdefullt för både boende, djur och natur. Placering av byggnadskroppar bör vidare studeras med hänsyn till möjligheten att avskärma för oönskat buller, få uteplatser i gynnsamma väderstreck samt ur stadsbyggnadsperspektiv för att få intressanta gaturum och fondmotiv.

Alternativ B är det förslag som Länsstyrelsen bedömer, bäst hushållar med mark, ger bäst förutsättningar ur sol/skuggahänseende och som ger en möjlighet till medvetet gestaltat entrémotiv från norr.

Behovsbedömning av MKB

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att en MKB inte är nödvändig eftersom genomförandet av detaljplanen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan enligt MB 6 kap 11§.

Kommentar: Länsstyrelsens synpunkter har noterats. Utredningar vad gäller bland annat buller och geoteknik kommer studeras i samrådsskedet. Stadsbyggnadskontoret föreslår att förslag A är den inriktning som arbetas vidare med. Sedan programsamrådet har mindre justeringar skett i förslaget, bland annat har den norra entrén fått en tydligare gestaltning. Exakt placering och utformning av bebyggelsen måste dock studeras mer ingående.

Kommunala instanser

Bygg och miljökontoret

Miljö och Hälsoskydd

Buller från flyg

Enligt den bullerutredning som tagits fram av Tyréns den 16 maj 2010 går det att bygga bostäder inom aktuellt område med hänvisning till Boverkets allmänna råd 2009: 1 om flygbuller i planeringen. Då planerade bostäder kommer att utsättas för höga maximala ljudnivåer från flygverksamheten är det viktigt att de utformas så att inte riktvärdet för inomhusmiljö överskrids, det vill säga 45 dBA maximal ljudnivå. Detta kan innebära ett behov av förstärkta tak, ljudfönster, ventilationsåtgärder, extra gips i väggar eller stenhus och så vidare. Det är därför viktigt att man i ett tidigt skede klargör att det finns en merkostnad för bulleråtgärder vid byggnation inom aktuellt område. Miljö- och hälsoskydd ser därför att bullerutredningen kompletteras med en beskrivning av isoleringsbehovet i området.

Buller från vägtrafik

Trafiken, och framförallt kollektivtrafiken, på Lidagatan utgör ytterligare en störningskälla. Man har i programmet tagit hänsyn till detta genom att placera byggnader som skydd för att på så sätt skapa mindre bullriga uteplatser och fasader. Det är dock viktigt att tänka på de höjdskillnader som finns på Lidagatan och att det eventuellt behövs ytterligare skyddsåtgärder för de bostäder som placeras i den sydvästra delen av området. Ju tidigare det blir klargjort vad som kommer att krävas för att kunna skapa en god bebyggd miljö desto bättre.

Kommentar: Programmet förtydligas med text angående att merkostnader kan uppstå på grund av bullernivåer från flygtrafik. Programmet kompletteras även med information om att de sydvästra delarna i området

kan behöva skyddsåtgärder mot trafikbuller. Listan med utredningsbehov utökas enligt ovan.

Bygglov

Programmet identifierar buller från flygtrafik och gatutrafik. Om bullernivån är acceptabel för utomhusvistelse (vid uteplatser) eller om någon åtgärd krävs tex. vid uteplatserna eller på byggnadskonstruktionen för att uppnå acceptabel nivå bör utredas fullt ut och fastställas i planarbetet.

I förslag A anges att parkering ska ske i anslutning till trädgården får radhusen längs Lidagatan, medan den östra radhuslängan har parkering mot gatan. Bygglov bedömer det som tveksamt att utrymmet mot gatan är tillräcklig för parkering och skulle förorda att den östra radhuslängan ges samma lösning som den västra, nämligen med anslutning längs trädgårdssidan. Detta ger också området en enhetlig karaktär och möjliggör gång- och cykelrörelser i området.

Den befintliga pizzerian har idag endast bygglov som kiosk på allmänplatsmark. Om den ska var kvar så behövs en mer stadfäst bestämmelse, förslagsvis egen tomt med C-ändamål. Pizzerian är en väl etablerad verksamhet som berikar stadsdelen och ger en viss centrum-effekt. Den bör därför ges möjlighet att vara kvar i en eller annan utformning, men då krävs en utökad byggrätt. Bygglov har tidigare avslagit flera ansökningar om tillbyggnader på grund av nuvarande planbestämmelser. Vidare bör pizzerians parkeringsbehov lösas inom egen fastighet och säkras i detaljplanen.

Förslag B bör, om ska finnas kvar, möjliggöra ett flerbostadshus med "C" i bottenvåningen, eftersom pizzeria i bottenvåning på radhus inte är lämpligt (jfr s.6 områdets norra entré). Eventuellt kan förslag B vinna på att arbetas om med en torgbildning i norra hörnet. Även här behöver p-platser till pizzeriabesökare säkras i detaljplan.

Skola/förskola kan komma att behövas inom eller nära området.

Av de båda förslagen bedöms förslag A innebära fördelar stadsmiljömässigt jämfört med förslag B, då det ger en mer varierad bebyggelse med flera olika bostadstyper. Flerbostadshus i området kan medföra ökade möjligheter att bo kvar i området, för såväl den äldre som den yngre generationen.

Kommentar: Bullernivåerna kommer att utredas i det fortsatta planarbetet för att säkerställa att acceptabla nivåer nås. (Se även kommentaren till miljö och hälsoskydds yttrande ovan.)

Den östra radhuslängan har kompletterats med en gränd likt den västra radhuslängan. Exakt vilken parkeringslösning som är bäst lämpad för den östra radhuslängan studeras vidare i planprocessen.

Pizzerian har tillförts en byggrätt även i förslag A. Eventuellt kan den kombineras med bostäder, detta måste studeras vidare i samrådsskedet.

En skola eller förskola ryms inte inom området men är en viktig fråga i samband med förtätning. Dialog kring framtida behov finns mellan lokalförsörjningen och fysisk planering.

Stadsbyggnadskontoret håller med om att förslag A är det alternativ som bör tas vidare i samrådsskedet.

Tekniska kontoret

Gator och trafik

Programmets alternativ A förespråkas starkt då det är det enda alternativet som tillåter en förbättring av huvudcykelstråket från Smedby/Rambodal mot Norrköpings centrum. På ett huvudcykelstråk ("supercykelväg") ska cyklisterna tillåtas att hålla en hög färdhastighet och inte hindras av onödiga stopp eller tvära svängar. Programmets alternativ B går inte att förena med tankarna på förbättrat cykelstråk.

Förprojektering av tillkommande gång-, cykel- och bilvägar måste utföras inom ramen för planarbetet och bör tilläggas listan över kommande utredningar i programmet. Utifrån förprojekteringen bör även en drift- och underhållskalkyl tas fram.

De "gränder" som föreslås i programmet kan hålla en lägre bredd än vanliga lokalgator eftersom sophämtning och andra större transporter sker från Lidagatan. Det är viktigt att planera bredden så att snöröjning går att genomföra. Särskild hänsyn måste tas till att skapa lokalt utrymme att lägga upp snö på under snörika perioder, exempelvis på parkytor. Som alternativ till gränder kan man skapa en gemensam parkeringsyta för samtliga fastigheter längs Lidagatan med en direktinfart från Lidagatan.

Kommentar: Text om att alternativ B inte kan förenas med tankarna kring ett förbättrat cykelstråk har lagts till i programmet. Förslag A är det förslag som föreslås tas vidare till samrådsskedet, bland annat utifrån cykelperspektivet. Programmet lyfter fram att en förprojektering samt drift- och underhållskalkyl behöver tas fram enligt ovan.

Synpunkterna om gränderna är noterade. Uppläggningsplats för snö bör kunna ordnas på parkytan i grändens norra del.

Spår

Bussarnas framkomlighet på Lidagatan behöver säkerställas. Eventuella förändringar av gatusektionen ska därför ske i samråd med tekniska kontoret. Utformningsförslagen A och B är ur kollektivtrafiksynpunkt likvärdiga.

Kommentar: Dialog angående gatusektionen har, och kommer under den fortsatta planeringen vidare, att hållas med tekniska kontoret.

Naturvård

Naturmarken i programområdets södra del och vidare söderut mot Vindbacken utgör en värdefull naturmiljö. Skogsområdet hyser naturvärden av lokalt värde för naturvärden (klass 4). Områdets värden var inte kända vid den senaste uppdateringen av kommunens förteckning över värdefulla naturområden utan har konstaterats vid senare inventeringar.

Ur naturvårdssynpunkt bör skogsområdet bibehållas och dess värden stärkas genom exempelvis försiktig gallring och åtgärder för att öka dess tillgänglighet. Detta innebär att de fyra flerfamiljshus som föreslås i förslag A helst inte bör uppföras i enlighet med den placering som föreslås. Området där husen föreslås är lövrikt och har goda förutsättningar att fungera som attraktiv entré och avskärmande bryn mellan skogen och den nya bebyggelsen. Denna funktion är svårare att åstadkomma i de sydligare, barrdominerade delarna.

De åtgärder som föreslås för att stärka skogsområdets natur- och rekreationsvärden bör hanteras samordnat med liknande åtgärder inom skogens förlängning på höjdryggen öster- och västerut för att på så sätt stärka värdena inom hela naturområdet.

Kommentar: Ytan för den södra husraden är i dag planlagd för idrottsändamål. Det är alltid svårt att väga olika intressen mot varandra men i det här fallet gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att värdet av tillkommande flerfamiljshus i området väger tyngre än naturvärdena. Därför förespråkas förslag A inför den fortsatta planeringen. Flerbostadshus ger ett mer varierat utbud av bostäder i området och möjlighet för fler att bo kvar i området om livssituationen förändras. Utformningen och placeringen av husen ska ske på ett sådant sätt så att påverkan blir minsta möjliga. Byggnaderna har i programskissen förskjutits närmre vägen för att minimera påverkan. Vad som är den mest lämpliga placeringen av husen måste studeras vidare i detaljplaneskedet.

Stadsmiljö

Områdets norra entré

Precis som programmet uttrycker, borde det norra området i planen utredas ytterligare, för att om möjligt bli en knutpunkt i området. Knutpunkten bör innehålla både sociala, kulturella och estetiska värden.

Lekmiljö

Smedby delas av naturområdet i en nordlig och en sydlig del, lekmiljöer bör finnas i båda dessa delar då skogspartiet kan upplevas som en barriär. Södra delen av planområdet, vid entrén till skogsområdet, lämpar sig bra för lek, vilket också överensstämmer med riktlinjerna för lekmiljöer 2010.

Kommentar: Texten om områdets norra entré har förtydligats efter programsamrådet för att förstärka de kvaliteter som bör plockas fram.

Räddningstjänsten Östra Götaland

Räddningstjänsten har inget att erinra.

Kultur- och fritidskontoret

Även om det inte finns några registrerade fasta fornlämningar inom aktuellt område kan det inte helt uteslutas att fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar kan komma att beröras av exploatering inom området. Därför bör en arkeologisk utredning utföras.

Ur rekreationssynpunkt är förslag B att föredra. Området söder om idrottsplatsen är en skogsbeklädd nordsluttning som i söder slutar med en bergrygg i östvästlig riktning. Eftersom området lutar ganska brant mot norr kommer tomter som läggs i skogen bli mörka och krav kommer med stor sannolikhet att ställas på att träd ska tas ner i den kvarvarande skogen. Påverkansområdet kommer därför att bli stort.

Skogområdet har idag ett rekreativvärde. Genom området går en del stigar varav några är bredare och vältrampade. Området är varierat och mosaikartat. Det har ett värde idag för promenad och lek. Det presumtiva värdet är dock större. Området kan lätt göras mer tillgängligt genom framröjning och förstärkning av stigar och skogen kan göras vackrare och mer inbjudande genom t ex försiktig gallring av större lövträd så de snabbare blir större med vidare krona. Hassel skulle kunna öka sin utbredning. Variationen mellan frodig lövskogslund och den lite fattigare barrskogen kan förstärkas och det lite "vildare" området kring berget göras tillgängligare.

Att anlägga en lekplats där den f.d. scoutstugan låg är mycket positivt. Den skapade lekplatsen och det naturliga grönområdet kan lätt och fint integreras i varandra.

Kommentar: Listan med utredningsbehov har utökats med en arkeologisk utredning.

Det är alltid svårt att väga olika intressen mot varandra men i det här fallet gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att värdet av tillkommande flerfamiljshus i området väger tyngre än naturvärdena och förespråkar därför alternativ A inför den fortsatta planeringen.

Rekreativsmöjligheterna är däremot betydelsefulla för ett område och stadbyggnadskontoret håller med om att det är viktigt att skogen är tillgänglig och att tydliga entréer skapas till skogsområdet.

Norrköping Vatten

Nedströms det planerade området har Norrköping Vatten haft stora problem med källaröversvämningar och dessa tillkommande flöden kommer sannolikt spå på problem. Utredningar och åtgärder p.g.a. detta pågår.

Det är viktigt att en dagvattenutredning utförs och att dagvattnet tas om hand lokalt i möjligaste mån alternativt fördröjs innan det släpps ut på Norrköping Vattens ledningsnät.

Kommentar: Texten om dagvatten har förtydligats i programmet.

Norrköping flygplats

Under förutsättning att programmet och kommande planarbete tar hänsyn till flygplatsens influensområden såsom buller, hinder och störande av inflygningshjälpmedel, har Norrköping flygplats inget att invända mot föreslaget program.

Kommentar: Programmets intention är att hänsyn ska tas till flygplatsens influensområde även i det fortsatta planarbetet.

Kommunala Lantmäterimyndigheten (KLM)

Inga synpunkter i detta skede.

Vård- och omsorgskontoret

Kommunala rådet för funktionshindersfrågor

KRF ställer sig frågande till varför tillgänglighet och användbarhet för människor med funktionsnedsättningar överhuvudtaget inte nämns i program eller behovsbedömning. I slutet av mars 2012 inkom rådet med synpunkter på förslag till "Riktlinjer för bostadsbyggande". I det förslag som rådet lämnade synpunkter på beskrev under rubriken "Social hållbarhet och folkhälsa" att "För nya områden gäller att skapa en god mångfald i boendeformer från start och att undvika och överbrygga olika typer av fysiska barriärer som uppstår." Det framgår inte av program och behovsbedömning om "Riktlinjer för bostadsbyggande" har tagits i beaktande. Detta borde enligt KRF tas i beaktande.

Kommentar: Båda förslagen i programmen, men framförallt förslag A, tillför området varierade boendeformer och goda kontaktmöjligheter och passager mellan befintlig och ny struktur.

Rådet vill lyfta fram vikten av att nya bostäder ska följa plan- och bygglagens (2010:900) bestämmelser enligt § 6.7 och § 8.6 samt plan- och byggförordningen 3 kap. § 4-5 (2011:338). Detta för att de bostäder som planeras ska vara tillgänglig och användbara för människor med funktionsnedsättningar.

Kommentar: Förslaget bedöms tillgodose KRF:s råd och synpunkter. PBL-kravet anses tillgodosett. I detta tidiga skede är det dock ännu inte fastställt hur många våningar som flerfamiljshusen kommer att rymma eller hur utformningen av husen kommer att bli. Det blir en fråga för den fortsatta

plan- och bygglovsprocessen. Plan- och byggnadsförordningen följs upp i bygglovsskedet.

Vidare anser rådet att det redan i detaljplanen bör nämnas att gångstråk och lekmiljöer planeras för att bli tillgängliga och användbara för människor med funktionsnedsättningar.

Kommentar: Text har lagts till angående tillgängligheten för människor med funktionsnedsättningar.

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

AB Östgötatrafiken

AB Östgötatrafiken har mottagit programhandling tillhörande detaljplan Smedby 6:1 (Smedby idrottsplats). Lidagatan nyttjas idag som kollektivtrafikgata. Det gör att gatuutformningen, så långt det är möjligt, bör prioritera hög framkomlighet för kollektivtrafiken.

Med anledning av tidigare uppmärksammade buller och vibrationsstörningar i programområdets närhet, bör också extra vikt kring de geotekniska förutsättningarna vägas in vid utformningen av gaturummet. Även mängden passagepunkter för oskyddade trafikanter bör begränsas i möjligaste mån för att minska påverkan på kollektivtrafiken. I övrigt har AB Östgötatrafiken inget ytterligare synpunkter på rubricerat att tillföra.

Kommentar: Östgötatrafikens synpunkter är noterade inför den fortsatta planeringen. Avståndet mellan passagepunkterna ska vara tillräckligt långt för att god kollektivtrafik ska uppnås.

EON Värme Sverige AB

Ingen erinran.

EON Elnät Sverige AB

E. ON Elnät Sverige AB har studerat de inkomna remisshandlingarna och har följande synpunkter.

Utbyggnad av området kräver också utbyggnad av elnätet, en viktig ingrediens är nätstation som måste få en placering centralt inom tänkt område, för E-område gäller följande:

För att efterleva Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. Nätstationer ska placeras så

att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

E. ON Elnät hemställer att det i plankartan sätts ut område kring transformatorstationen 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.

E. ON Elnät har bifogat en karta som visar befintligt elnät i och i närhet av området.

Kommentar: Frågan om placering av transformatorstation tas med till samrådsskedet.

TeliaSonera Skanova Access AB

TeliaSonera Skanova Access AB har befintliga teleanläggningar inom planområdet, den kabel som går snett över Storängsgatan är ej i drift längre, sedan är det två mindre byggnader som har markförlagd tele i norra och i södra delen av området Se röda linjer på bifogad kartbild.

Skanova förutsätter att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

I övrigt har Skanova inget att erinra mot det aktuella förslaget till detaljplan.

Kommentar: Informationen är noterad och tas med i den fortsatta planläggningen.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Norrköping ser positivt på att bostäder av olika karaktär byggs i rubricerat område. Vi har dock några synpunkter som vi gärna vill framföra.

Det vore olyckligt om byggnaden på västra sidan av Lidagatan kommer till stånd, ty detta område är en mycket använd och uppskattad pulkabacke för barnen i området. Därför är det bra om ingen byggnad uppförs på den västra sidan.

Kommentar: Placeringen av cykelvägen har justerats, bland annat med hänsyn till pulkabacken. Parhuset väster om Lidagatan har tagits bort ur förslagen.

Att göra en lekplats där scoutstugan legat är ett utmärkt förslag, som är mycket angeläget.

Vi hoppas att man inte bygger i norrsluttning och tar en bit av den befintliga skogen i södra delen av området. Det är två skäl till detta:

- Det är olämpligt att bygga i norrsluttning, där husen ständigt skuggas av skogen ur trivsel- och klimatsynpunkt, husen får för lite sol och de kräver onödigt stora uppvärmningsbehov, när man inte utnyttjar naturens egen värmekälla. Detta är väl något som alltid tas hänsyn till vid ny bebyggelse?
- Det andra skälet är att skogen är en mycket använd och omtyckt rekreationsskog. Att spara omkringliggande skog som har höga naturvärden är naturligtvis ganska självklart, men även detta skogsparti har ett stort värde för alla som bor i Smedby.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret håller med om att skogen är mycket viktig ur rekreationssynpunkt men gör i det här fallet bedömningen att värdet av den tillkommande bebyggelsen väger tyngre eftersom flerbostadshus är något som saknas i Smedby i dag. Flerbostadshusen bidrar till varierade boendeformer i området och ökar möjligheten till kvarboende i området även om livssituationen förändras. För att göra så litet intrång som möjligt i naturen har husens placering förskjutits närmre vägen i programskissen. Eftersom byggnaderna är placerade i en norrsluttning krävs stor omsorg vid gestaltning och utförande så att trevliga och attraktiva uteplatser kan skapas.

Berörd allmänhet och fastighetsägare

Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 01

Har haft problem med överetablering av trafik, buller och parkerade bilar i 20 år men stått ut p.g.a. att det vissa perioder har varit tomt på Smedbys verksamhet som t.ex. kvällstid och vinterhalvåret.

Protesterar mot att det ev. ska byggas på fotbollsplanen. Det kommer att bli kontinuerligt mera bilar och buller året om i området som kommer att bli svårt att hantera. Utsikten upp mot skogen kommer helt att försvinna med den bebyggelse som planeras.

Det som känns som ett stort hot är den påverkan mot våra hus som kommer att bli eftersom området består av blålera. Det är många hus som är byggda på 1920-30 talet vars källarmurar består av porös betong som är oarmerad och väldigt känsliga för vibrationer. I dag räcker det att det åker förbi en grävmaskin eller ett större fordon så gungar huset och det är flera hus som har samma problem. Skulle man göra en byggarbetsplats av fotbollsplanen så skulle detta påverka våra hus kraftigt med sprickor i källarmurar samt sättningar av husen. Vem står för detta? Kommer det att göras en besiktning

av samtliga hus innan något ev, görs och kommer det att göras åtgärder av våra hus för att förhindra ev. skador?

Om det blir fler skador än vad vi har så kommer våra hus att sjunka i värde. Man kan konstatera att de pålningar som gjorts i närheten har påverkat en del hus.

Måste man nödvändigtvis göra något av marken så bygg en lekpark vilket saknas i området samt använd klubbhuset till förskola, LSS-boende eller dylikt.

Kommentar: För att se vilken påverkan bostadsbebyggelse skulle ha på antalet trafikrörelser samt bullernivåer jämfört med i dag, kommer en trafikutredning att göras i den fortsatta planeringen.

Innan detaljplanen kan gå vidare till samråd kommer en geoteknisk utredning tas fram för att studera de lokala förutsättningarna. Om planen går vidare och vinner laga kraft är det byggherren som ansvarar för att intilliggande fastigheter inte skadas under byggskedet.

Även gestaltning och placering av den nya bebyggelsen måste studeras vidare. Att lekplats saknas i området i dag har uppmärksammats och därför föreslås en lekpark vid läget för den före detta scoutstugan.

Synpunktsförfattare 02

Efter samrådsmötet den 16 oktober har jag funnit att det bör finnas ett ytterligare förslag på detaljplan för fastigheten Smedby 6:1 .

Inom den gruppen som synpunktsförfattaren deltog vid mötet fanns det en viss acceptans för Förslag A. Förslag B förkastades av deltagarna. Förslag B saknar villor och har för många radhus. Smedby har karaktären av villabebyggelse med några radhus och vidare utbyggnad bör ha samma stil. Vidare bör det finnas en bättre "luftighet" som finns inom Smedby idag. Därför vill synpunktsförfattaren i stället för Förslag B tillföra ett förslag liknande Förslag A men där radhusen flyttats mot skogen och övriga ytan försetts med villor. Det ger en närmare koppling till befintliga majoriteten av villor inom Smedby samt att radhuslängorna blir en avgränsning mot skogen. Detta förslaget diskuterades inte inom gruppen då det var omöjligt när det inte fanns dokumenterat till mötet.

Synpunktsförfattaren har lämnat in ett eget förslag för bostadsbebyggelse inom idrottsområdet. Förslaget innehåller färre bostäder och synpunktsförfattaren har lagt in ytor för bilparkeringar. (En plats för fastighetens bil sen även för besökare). Flerfamiljshusen är borttagna eftersom synpunktsförfattaren inte kan finna tillräckligt med parkeringsplatser inom området. Synpunktsförfattaren skriver att Smedby är ett område där alla vill ha bil för att kunna förflytta sig inom staden samt till skärgården där kollektivtrafik inte når.

Synpunktsförfattaren har även via telefon lämnat synpunkter på att samlingsytor som till exempel boulebana saknas i området idag.

Kommentar: Synpunkterna har mottagits och förslagsskisserna i programmet har förändrats något. Till exempel har parkering för flerfamiljshusen lagts till i förslag A. Kommunens syn är att parkering av hushållen bil ska ske på den egna tomten. Det ska även finnas möjlighet för gäster att parkera, detta kan ske på de tillkommande gatorna inom området. Parkeringsfrågan kommer studeras mer noggrant i samband med förprojektering av vägarna.

Frågan om boulebana noteras inför den fortsatta planeringen. Gemensamhetsytor finns till exempel inritade i skisserna vid platsen för den före detta scoutstugan. Syftet med den platsen är att det ska vara en mötesplats för alla åldrar, kanske kan en boulebana rymmas där. Även platsen vid Smedby pizzeria (i programmet kallat områdets norra entré skulle kunna fungera som en slags mötesplats.

Synpunktsförfattare 03

Oroas av förtätningen av bebyggelsen i området. Att anlägga flertalet nya villa- och radhustomter samt flerfamiljshus kommer avsevärt försämra situationen för oss som redan bor här. Program/Detaljplan och Behovsbedömning tar upp en hel del negativa effekter och problem, dock utan att presentera några reella lösningar på dessa. Vi väljer att hålla denna skrivelse kort och fokusera på den mest påtagliga effekten för oss som idag bor i området –trafiken

Vi och vår familj bor i en av de två radhuslängorna på Oxhagsgatan i direkt anslutning till det tänkta området. Våra hus entréer vetter mot Fjärilsgatan (med en cykelbana mellan oss och vägen). Redan idag upplever vi en hög trafik inom området. Behovsbedömningen tar upp transporter till/från Smedby Idrottsplats samt mellan Idrottsplatsen och planområdet i öster som den stora "trafikgeneratoren" i området. Detta stämmer inte. Det nämns också att ett nollalternativ skulle innebära en fortsatt splittrad fotbollsverksamhet och att det skulle alstra många trafikrörelser. Detta stämmer inte heller. Ytterst få transporter sker mellan de två anläggningarna i de fall bil används så åker man antingen till den ena planen eller den andra. Transport mellan anläggningarna sker i stort sett bara till fots. Trafiken genereras i huvudsak av redan boende i området samt biltransporter till/från Lidaleden/Hageby, till/från Coop Extra samt till/från Kungsängens arbetsområde. Ytterligare bebyggelse skulle förvärra situationen. Vi har barn i förskole/skolåldern och är redan idag rädda för att släppa ut dem utan tillsyn under rådande trafiksituation. Trafikintensiteten är hög och många bilar står parkerade längs trottoarerna.

Kommentar: Eftersom fotbollsverksamheten är splittrad i dag krävs att tränare och fotbollsutövare och föräldrar förflyttar sig mellan de båda idrottsytorna. Detta kan ske till fots eller med hjälp av cykel eller bil. När idrottsområdet lokaliseras vid Kungsängens arbetsområde kommer infarten

till idrottsområdet vara via Spinnaregatan istället som nu via Smedbygatan. Parkeringen vid grusplanen ska inte finnas kvar.

Trafik från boende är såklart den huvudsakliga trafikstringen men den trafiken finns kvar även vid ett nollalternativ medan trafiken till och från idrottsområdet flyttas till Kungsängens idrottsplats.

Dessutom, då hela området vilar på högst förrädisk sjöbotten ser vi det som direkt ohållbart att öka trafiken i området. Kommunen lär vara medveten om detta faktum och det är bara att ta sig en kort promenad i området för att se hur husen lutar om vartannat. Förutom usla förutsättningar i form av markens beskaffenhet samt brist på pålning vid tidigare byggnation har år av trafikvibrationer bidragit till detta. Det räcker med att en personbil med släp passerar på Fjärilsgatan för att man ska känna påtagliga vibrationer i sovrummet i motsatt del av huset.

Sprickor uppstår och sättningarna ökar. Jag vet att situationen är densamma för hushållen på Smedbygatan och i andra delar av området. Ett fyrtiotal nya rad/parhus, villor och flerfamiljshus samt besökare till dessa hushåll kommer göra situationen ohållbar.

Vad området ÄR i behov av är rekreativmiljöer. Nedre (norra) delen av Gamla Smedby är redan idag ett stort område med i huvudsak barnfamiljer och kan idag knappt stoltsera med en lekplats. Den lilla vi har finns i början av Oxhagsgatan (väster in Smedbygatan och kan knappast kallas för lekplats. Den är så skral att den i stort sätt inte nyttjas.

I detaljplanen framgår att man även föreslår tomter norr om Lidagatan. Här ligger idag området pulkabacke där vintertid 30-40 barn leker dagligen. Detta skulle få ett slut i och med den nya bebyggelsen. Förslaget till Norrköpings Kommun är att, förutsatt att man inte går på ett nollalternativ och att Smedby AIS trots allt lämnar Idrottsplatsen, satsa på en lösning som gynnar de boende i området. Satsa på ett parkområde med lekplatser och öppna ytor. Satsa på att finna en långsiktigt hållbar trafiksituation i området. Satsa på att minska antalet trafikolyckor i korsningen Fjärilsgatan-Smedbygatan. Satsa på att lösa de uppenbara problemen vi har med avlopp och dagvattenavrinning. Satsa på något som förbättrar, snarare än försämrar, situationen för flera hundra befintliga hushåll.

Vi, och vår samfällighet (Blåvingen), blir djupt oroad när vi får höra om planerna för Smedby idrottsplats. Vi hoppas innerligt att Norrköpings Kommun inser och beaktar samtliga negativa konsekvenser innan man tar beslut i frågan.

Kommentar: Kommunens intention är att planeringen ska medverka till ett förbättrat Smedby. Bland annat finns i både förslag A och B en allmän lekpark markerad i programområdets sydvästra del (där den före detta scoutstugan låg). Lekparkens placering intill skogen gör att den har goda möjligheter att bli ett tillskott till området både för barn och vuxna. Det kan även bli aktuellt med någon mindre lekyta mellan radhusen.

Stadsbyggnadskontoret håller med om att det är viktigt att dagvattensituationen inte förvärras i och med en tillkommande bebyggelse och därför kommer detta utredas inom ramen för den fortsatta planeringen. Vad gäller de geologiska förutsättningarna kommer en geoteknisk undersökning att utföras i nästa skede av planeringen (samrådsskedet).

Parhuset väster om Lidagatan har tagits bort från förslagen för att inte inkräkta på pulkabacken. Av samma anledning har läget för cykelbanan justerats.

Under de senaste två åren har det inte skett någon olycka med personskador i korsningen Fjärilsgatan-Smedbygatan. Kommunen är dock medveten om att detta sedan tidigare är en olycksdrabbad korsning och tekniska kontoret bevakar ständigt statistiken för att se om utvecklingen går åt fel håll.

Synpunktsförfattare 04

Lidagatan har ett stort problem med omfattande trafik samt svårigheter för fordon hålla hastigheten. Nyligen ändrades hastigheten till 30 i för att sedan övergå till 40 i backen ner mot idrottsplatsen (någon skylt från andra hållet 40, har inte satts upp?). I samband med att nya bostäder planeras på Smedby IP kommer inte trafikflödet på Lidagatan minska utan tvärtom. I dokumentet "Behovsbedömning" kan man se flera oroväckande bedömningar. Där nämns inverkan på luft och klimat- ingen påverkan. Detta kan inte vara riktigt då trafiken idag är ett bekymmer och kommer att öka.

Gällande transporter/kommunikation framgår det att en del av trafiken försvinner i och med att idrottsplatsen flyttas. Det kan stämma just vid infarten från Fjärilsgatan och i viss mån från Lidaleden. Men, det är inte dessa bilister och fordon som är problemet idag. Läs nedan. Vidare konstateras att nya vägar ska byggas i området, vilket är positivt men det tycks vara kring idrottsplatsen och in till det planerade bostadsområdet. All genomfartstrafik via Lidagatan från Lidaleden kvarstår.

Påverkan på människors hälsa är bedömningen, ingen påverkan avseende luftkvalitet mm. Med fortsatt genomfart på Lidagatan blir problemet värre. Det påstås även att det kommer att bli en minskning av ljudnivåer då fotbollsverksamheten flyttas. Det kan inte vara rimligt och behöver utredas vidare.

Kommentarer: Texten "ingen påverkan" har förtydligats i behovsbedömningen. Fotbollsverksamheten alstrar en helt annan typ av ljudnivåer än ett bostadsområde, texten kring detta har justerats i behovsbedömningen. En utredning vad gäller ljudnivåer från bil- och flygtrafik kommer att tas fram inför samråd av detaljplanen.

Cykelbanan

En cykelbana har färdigställts under sommaren 2012, något som är positivt säkerhetsmässigt för såväl gående som cyklister. Dock är trottoaren på

motsvarande sida (utmed radhusen i backen) väldigt smal. Många barn nyttjar även denna sida, både boende och skolbarnen. Bilarna kommer uppifrån backen, inte sällan i för hög hastighet och ligger mycket nära trottoaren. Minsta felsteg från ett barn och där är en bil eller buss!

Något som vi boende trodde när cykelbanan planerades var att det också skulle bli en lösning för den märkliga övergången till cykelbanan i backen vid idrottsplatsen. Men så skedde inte. Detta innebär att personer som kommer från centrum kastas ut rätt i gatan alternativt får passera gatan där bilar och bussar håller hög hastighet. Den som kommer nerför backen har ett annat dilemma. Ingen säker övergång och god fart på cykeln. För barn är trafiksäkerheten under all kritik.

Kommentar: Övergången för cykelbanan vid backen vid Lidagatan kommer att ses över i planeringen och programmet föreslår en passagepunkt (övergångsställe) i anslutning till utfarten till det nya området.

Parkering på Lidagatan

Lidagatan kan ses som en vanlig villagata med utfarter från de radhus som ligger där. Det är stor risk varje gång någon ska backa ut då bilar kommer i hög hastighet. De bilar som kommer uppifrån väljer oftast att inte stanna utan tar en gir runt den utbackande bilen. Det har innan cykelbanan kom till varit tillåten parkering på Lidagatan, som sig bör i ett vanligt villaområde. Detta för de boende men även för gäster. Radhusen har plats för en bil på sin parkering. När bilar kunde parkeras var det samtidigt en markör för att detta är ett bostadsområde, inte en autostrada. Nu när det är rent på gatan uppmuntras fordon till att öka hastigheten, det spelar ingen roll vad som står på skyltarna.

Kommentar: Vägen är inte tillräckligt bred för att rymma både cykelbana och parkering då det också ska vara möjligt för bussar att mötas på gatan. I det här fallet har tekniska kontoret prioriterat en bredare cykelbana.

Tung trafik

Det är tillåtet för tung trafik att köra via Lidagatan. Enligt uppgift ska det för cirka 20 år sedan gjorts en mätning om cirka 4000 fordon per dag, vilket bedömdes vara allt för stort antal och tung trafik förbjöds på Lidagatan. Dessa förbudskyltar är sedan några år borttagna? De boende på gatan ställer sig frågande till detta.

Det har iakttagits att det är mycket tung trafik som använder Lidagatan som genomfart. Det rör sig till och med om övningskörning med tunga fordon.

Kommentar: Förbudet för lastbilstrafik i genomfart skapades innan Kungsängsleden fanns som alternativ för lastbilstrafik. För några år sedan hävdes förbudet eftersom Kungsängsleden funnits så länge och majoriteten av lastbilstrafiken nu gick "rätt" väg. I tekniska kontorets senaste mätning (2008) av tung trafik på Lidagatan framkom att snittet för tung trafik var

6% per dag. I den siffran är även busstrafiken inräknad. Det innebär att endast någon enstaka procent är tung trafik som inte är busstrafik. Förutom busstrafik tillkommer leveranser eller sopbilar men också en liten andel genomfartstrafik.

Som situationen såg ut 2008 var tekniska kontoret nöjda med andelen tung trafik däremot var hastigheten på passerande trafik i överkant. Därför planerar tekniska kontoret nu efter att hastigheten längs Lidagatan sänkts att göra en uppföljande mätning under kommande vår. Efter att den är utförd kan man analysera om lastbilstrafiken på Lidagatan ökat samt hur efterlevnaden av hastighetsgränserna ser ut.

Trafikens intensitet

De boende på Lidagatan och angränsande gator är överens och förvånas över intensiteten i trafiken. I rusningstid på morgnar och på eftermiddagar åker privatpersoner till och från sina arbeten samt lämnar barn vid Smedbyskolan. Utöver det är det olika former av transporter samt hantverkare. Cirka 06.30 börjar gatan trafikeras. Sedan följer en strid ström under dagen för att sedan förstärkas vid eftermiddagens rusningstid. På helgerna tillkommer en annan skara bilister, de som är ute och åker i olika ärende. En vanlig helgdag är det således en jämn ström med fordon som passerar. Trafiken stör de boende och en bullermätning bör genomföras omgående samt att det är en trafiksäkerhetsfråga.

Kommentar: Buller från vägtrafiken kommer studeras i den fortsatta planeringen.

Busstrafiken

Busslinje 116 kör Lidagatan. Boende vittnar om att bussarna ofta går tomma eller med någon enstaka passagerare. Bussens existens på Lidagatan ifrågasätts. Hållplatsen vid Smedbyskolan kan tas bort och det går att ta buss 119. Hållplatsen i backen nyttjas av få och de kan ta sig ner till hållplatsen vid COOP. Bussen är tung trafik och de boende märker hur det skakar och bullrar i fastigheterna. Bussar tenderar även att ge ifrån sig olika ljud när de förs fram. Bussarna går mycket nära radhusen och har inte sällan för hög hastighet främst i nedförsbacke.

Kommentar: Det är Östgötatrafiken som har ansvaret för busslinjernas dragning och turtäthet och kommunen kan inte påverka detta. Programmet måste utgå från att bussen finns kvar även fortsättningsvis och en trafikbullermätning kommer tas fram inom ramen för den fortsatta planeringen.

slutsats och förslag

De boende på Lidagatans hälsa och trivsel måste prioriteras, tänker också på de nya familjer som ska flytt in så småningom. Att Lidagatan ska vara "levande gata" är trevligt men inte med svår trafik. De boende är viktigare

än att bilisterna ska ha en smidig genväg som inte genererar i någon direkt tidsvinst då det egentligen handlar om korta avstånd.

Bilister och andra som för fram fordon går att lära nya vanor. Idag finns Kungsängsleden och Lidaleden som bra genomfartssträckor. Vid Mirum ligger en rondell och utfart till en stor väg. Dessa räcker för att lotsa trafiken runt och till Smedby.

Vi boende i området kring Lidagatan kräver att det beslutas om genomfartstrafik förbjuden. Fram till detta beslut tas parkeringsförbudet bort.

Kommentar: Lidagatan fungerar som en uppsamlingsgata i området. Att stänga av genomfartstrafiken inom området vore enligt tekniska kontoret som ansvarar för gatan inte en lämplig åtgärd. Det är dessutom svårt att kontrollera och följa upp ett sådant förbud.

Lidagatan är inte tillräckligt bred för att ha gatuparkering (se kommentar under rubriken "Parkering på Lidagatan" ovan.

Synpunktsförfattare 05

I dagsläget är trafikintensiteten och hastigheten utmed Lidagatan helt oacceptabel trots nyligen införd hastighetsbegränsning på 30km/ h. I anslutning till att cykelbanan byggdes har möjligheten för oss boende att parkera på gatan upphört. Det utgjorde en naturlig begränsning för trafiken att köra fort.

Kommunen måste komma tillrätta med trafiksituationen nu och innan det byggs bostäder på IP. Detta gäller framför allt Lidagatans södra del där befintlig bebyggelse är belägen. Dessutom med in- och utfart till sex fastigheter.

Dessutom utgör Lidagatan en **genomfartsled** för trafik mellan affärs och industrietableringarna i Smedby (Risängen) och Mirum Galleria i Hageby. Det kan väl ändå inte vara syftet när det finns andra vägar som är bättre avpassade som genomfart.

För ett antal år sedan byggdes Kungsängsleden med den intentionen att den skulle avlasta Lidagatan som bl.a. Coops och kommande industriers etablering skulle utgöra. Detta har inte skett. Den har dessvärre ökat. Dessutom är det helt tillåtet för tung trafik att trafikera gatan eftersom genomfartsförbudet togs bort för några år sedan. Mycket märkligt när de passerar en skola. Skolan kommer från och med nästa år bara att ta emot barn i de lägre åldrarna. Lidagatan är en skolväg!

Dessutom vill vi ifrågasätta bussens funktion utmed Lidagatan. Väldigt många turer under dagen går helt tom eller bara med ett fåtal passagerare. Det kan inte vara försvarbart när busstrafiken utgör ett stort trafikbuller och olägenhet för oss boende.

Genomfartsförbud mellan Lidagatan och Fjärilsgatan för alla typer av trafik måste komma till stånd för att decimera trafiken till en dräglig och säker nivå. Dels för oss boende och för skolbarnen som får en tryggare skolväg.

Efter informationen på samrådsmötet den 16/10 vill vi lyfta fram ett antal synpunkter. Framför allt och vilket är det största problemet är att ju fler bostäder och boende desto mer trafik. Det kan vi naturligtvis inte samtycka till. Det utmärkande i texten är att Lidagatan är en gata med buller så därför måste man bygga hus som utgör bullerskydd för övrig bebyggelse! Så kan man naturligtvis inte resonera, trafiken och bullret måste bort!

Att karaktären av att Lidagatan är en genomfartsled måste man med kraft motverka. Människor i befintliga och i planerade bostäder ska väl ändå förväntas bo, leva och sova i sina hus! Det framgår inte på något vis på vilket sätt man tänker göra något åt den situationen. Är det så att stadsbyggnadskontoret inte är helt på det klara med hur den verkliga situationen ser ut i dagsläget?

Vi bor sedan 30 år tillbaka utmed Lidagatans södra del, och vi vet hur det är att bo utmed denna gata. Så fråga oss gärna om våra erfarenheter och upplevelser.

Kommentar: Buller på Lidagatan finns redan i dag. Att lägga huskropparna med trädgårdarna vända från gatan är ett sätt att skapa en lugn och trevlig miljö för boende. Bullerutredning kommer att utföras under den fortsatta planprocessen. Lidagatan fungerar som en uppsamlingsgata i området och att stänga av genomfartstrafiken inom området vore inte en lämplig åtgärd. Se även kommentar till synpunktsförfattare 4 på sidan 18.

En mätning av tung trafik gjordes i området 2008. Det framkom då att 6% av trafiken på gatan bestod av tung trafik. En stor andel av den tunga trafiken består av bussar i linjetrafik, men även sopbilar och transporter ingår, såväl som tung trafik i genomfart. I mätningarna framkom att höga hastigheter var ett problem på gatan och tekniska kontoret planerar att genomföra en uppföljning av mätningen sedan hastighetsbegränsningen nu har sänkts. (se även svar till synpunktsförfattare 4 ovan.)

Busstrafikens turtäthet och linjedragning regleras av Östgötatrafiken och kommunen kan inte påverka detta. Programmet måste utgå från att bussen finns kvar även fortsättningsvis och en trafikbullermätning kommer tas fram inom ramen för den fortsatta planeringen.

Övriga inkomna synpunkter

Intresseföreningen för ett "grönare" Smedby

Vår grundinställning är att vi vill behålla nuvarande idrottsplats som funnits i Smedby i över 80 år. Om och när Smedby AIS flyttar så ser vi en möjlighet att någon annan idrottsklubb, skolor m. fl. kan utnyttja befintliga planer och klubbhus, som fortfarande är i gott skick.

Kommentar: Byggnation på idrottsplatsen är en förutsättning för Smedby AIS flytt.

Om byggnation på Smedby IP kommer att beslutas av kommunen, utgår majoriteten av fastighetsägarna i Gamla Smedby, som protesterar mot byggnation på Smedby IP, ifrån att våra synpunkter betr. antal fastigheter/lägenheter, gatunät m.m. kommer att väg tungt vid ev. ändring av detaljplan.

Skulle vi tvingas att acceptera en nybyggnation på området, måste en större hänsyn tas till omgivande byggnation så området integreras på ett naturligare sätt. Innan något som helst tillstånd ges till ändring av detaljplan, måste en Geoteknisk undersökning och kartläggning av nuvarande hus utföras. Det finns en stor oro för nya skador och försämring av redan befintliga skador på befintliga byggnader i samband med byggnation då hela norra Smedby är gammal sjöbotten som består av blålera. Skulle en pålning behövas är det troligt att skador skulle uppstå på befintlig byggnation då markförhållandena kommer att skapa stora rörelser i kringliggande byggnation.

Kommentar: En geoteknisk utredning ska tas fram innan detaljplanesamrådet.

Befintligt område dras med ett underdimensionerat VA-nät (dagvatten och spill) och måste vid en eventuell nybyggnation omdimensioneras. Skulle så inte ske finns risk för ytterligare översvämningar i Norra Smedby som ju varit drabbat av översvämningar vid ett antal tidigare tillfällen vilket är oerhört kostsamt för drabbade fastighetsägare.

Kommentar: Kommunen är medveten om problematiken kring dagvatten i området. Norrköping vatten håller på att utreda befintlig situation. Beträffande tillkommande bebyggelse ska en dagvattenutredning tas fram för att visa vad som krävs av den nya bebyggelsen för att inte påverka dagens situation negativt.

Trafiksituationen måste utredas då mängden nya hushåll ökar med 59% (förslag A) alt 40% (alternativ B) vilket kommer att generera en så pass ökad trafik, både i närområdet men också i den södra delen av Smedby, att det kommer att uppstå stora miljöproblem i existerande områden.

Trafiken kommer troligtvis även att öka i södra Smedby beroende på fler rörelser mellan Smedby/Hageby m.m.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret håller med om att trafiken måste studeras mer, bland annat utifrån trafikbulleraspekten, innan detaljplanen kan gå ut på samråd.

Det finns också önskemål om att busslinjen som trafikerar backen (Lidagatan) till södra Smedby upphör med sina turer på den sträckan. Anledningen är de störande problem i form av skakningar som bussen

skapar för boende utmed Lidagatan och i närliggande områden i befintlig bebyggelse.

Kommentar: Det är Östgötatrafiken som har ansvaret för busslinjernas dragning och turtäthet och kommunen kan inte påverka detta. Programmet måste utgå från att bussen finns kvar även fortsättningsvis och en trafikbullermätning kommer tas fram inom ramen för den fortsatta planeringen.

Vidare måste hela trafiksituationen från Fjärilsgatan (Smedbygatan och Storängsgatan) och in till nya området analyseras och byggas säkrare. Det finns också förslag på cirkulationsplats/rondell vid Fjärilsgatan(Statoilkorset) där det under åren varit allt för många krockar. Även borta vid Arkösundsvägen behövs en rondell.

Kommentar: Kommunen är medveten om att detta sedan tidigare är en olycksdrabbad korsning och tekniska kontoret bevakar ständigt statistiken för att se om utvecklingen går åt fel håll. Under de senaste två åren har det inte skett någon olycka med personskador i korsningen Fjärilsgatan-Smedbygatan.

Parhuset på Lidagatans västra sida bör utgå då det inkräktar på en befintlig kälk/pulkabacke som används av barn/föräldrar vintetid (den enda naturliga pulkabacke som finns i norra Smedby).

Även cykelbanan som korsar pulkabacken måste planeras om så den inte skär rakt igenom backen.

Kommentar: Placeringen av cykelvägen har justerats, bland annat med hänsyn till pulkabacken. Av samma anledning har parhuset väster om Lidagatan tagits bort ur programskisserna.

För att området skall behålla sin karaktär måste de befintliga grönyrtorna behållas så boende runt omkring slipper få sin nuvarande fria utsikt förstörd.

Vi kan konstatera att de förslag som har presenterats innehåller sparsamt med lektytor och lekplatser inne på området. Det kommer troligtvis att flytta in många barnfamiljer och barnen måste kunna leka inom området. Lekplatsen utanför området (vid gamla scoutstugan) kommer att upplevas som otrygg med hänvisning till närhet av skogen och trafiken på Lidagatan.

Kommentar: Närheten till skogen ses som en fördel då en skogsmiljö uppmuntrar till fri lek och fantasi. Lekplatsens närhet till skogen gör också att den kan fungera som en entré till skogsområdet. Mot vägen behöver skydd uppföras för att trygga barnens lek.

Flerfamiljhus är allmänt tveksamt att bygga med hänvisning till att det bryter mot befintlig omgivande bebyggelse. Även det skuggiga läget i skogsbacken är till nackdel för de som ev. kan tänkas flytta in i fastigheterna (ständig skugga).

Det finns också önskemål om att bygga "seniorboende" i form av enplans radhus. Många av boende runt omkring har bott i området under lång tid och vill ha möjlighet att flytta från stora villor/tomter till ett bekvämare boende.

Kommentar: Ett av kommunens mål är att sträva efter blandade stadsdelar och boendemiljöer. Möjligheten att bygga flerbostadshus i området bidrar till varierade boendeformer och ökar möjligheten till kvarboende i området även om livssituationen förändras. För att göra så litet intrång som möjligt i naturen har husens placering skjutits närmre vägen i programskissen. Eftersom byggnaderna är placerade i en norrsluttning krävs stor omsorg vid gestaltning och utförande så att trevliga och attraktiva uteplatser kan skapas.

Man behöver också skapa gemensamma "grönområden" på området där boende kan umgås och trivas, t.ex. boulebanor- dammar- planteringar.

Man bör också satsa på ett miljövänligt byggande (passivhus) och skapa framtidens boende. Detta saknas nästan helt i Norrköping idag.

Kommentar: Synpunkterna angående gemensamma områden och miljövänligt boende är noterade inför den fortsatta planeringen. Gemensamhetsytor finns till exempel inritade i skisserna vid platsen för den före detta scoutstugan. Syftet med den platsen är att det ska vara en mötesplats för alla åldrar. Här skulle till exempel även en boulebana kunna rymmas.

Vi kan också konstatera att tillräckligt med p-platser för boende, ibland med mer än en bil i hushållet, samt deras besökande är väldigt sparsamt tilltagna i presenterade förslag. Gatorna i befintligt och presenterade förslag kan inte ta hand om den mängd bilar som kommer att vara aktuellt.

Kommentar: Parkering för flerfamiljshusen har lagts till på programskissen i förslag A. Kommunens syn är att parkering av hushållen bil ska ske på den egna tomten. Det ska även finnas möjlighet för gäster att parkera, detta kan ske på de tillkommande gatorna inom området. Parkeringsfrågan kommer studeras mer noggrant i samband med förprojektering av vägarna.

Bullerutredningen baserar sig på siffror från 2010. Vi kan konstatera att trafiken på Norrköpings Flygplats sedan dess har ökat samt att det fortlöpande kommer nya destinationer från Norrköpings Flygplats vilket troligen innebär en helt annan bullersituation än vad som framkom vid den bullerutredning som gjordes baserad på 2010 års siffror.

Vi kan konstatera att det finns starka motiv för att uppdatera den redan gjorda bullerutredningen med dagsaktuell och prognostiserad flygtrafik från Norrköpings Flygplats.

Kommentar: Programmet föreslår att bullernivåer från fly- och bil/busstrafik behöver utredas vidare tillsammans med en beskrivning av bullerskyddande åtgärder.

Stadsbyggnadskontoret

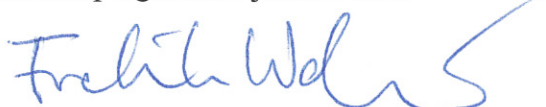
Vårt diarienummer

SPN-307/2011 214

Vi vill också få en heltäckande redovisning av hur ekonomin i detta projekt ser ut. Vi vill också få redovisat vilka ersättningar som kommer att betalas till Smedby AIS då ersättningsfrågan till Smedby AIS inte får vara styrande beträffande hur många fastigheter som ska byggas på Smedby IP (högre prislapp=fler fastigheter).

Kommentar: Kommunen håller på med en utredning hur hanteringen av den här typen av överenskommelser mellan kommunen och idrottsföreningar ska gå till. Antalet fastigheter bedöms utifrån vad som är lämpligt i området och hänsyn tas till såväl gestaltning och placering av byggnader som trygghet för både nuvarande och framtida invånare i området.

Norrköping den 10 januari 2013



Fredrik Wallin
processansvarig detaljplanering



Julia Stenström
planarkitekt