

# Samrådsredogörelse

Vårt diarienummer  
SPN 2015/0077 214

tillhörande detaljplan för fastigheterna

## **Smaragden 1 och 2, Safiren 1 och 2 samt Topasen 1 och 2**

med närområde inom Vilbergen i Norrköping

den 26 november 2018



## **ANTAGANDEHANDLING**

Antagen i KF: 2019-09-30, § 133

Laga kraft: 2020-09-30

Genomförandetidens sista dag: 2030-09-30

## Hur samrådet har bedrivits

Samråd om detaljplanen har skett under tiden 8 februari till och med den 22 mars 2017 genom remissförfarande med de berörda samt med statliga och kommunala instanser. Allmänt samrådsmöte hölls onsdagen den 8 mars 2017, klockan 17.00 i biblioteket i Vilbergens centrum, efter föregående annonsering i lokalpressen. Cirka 70 personer deltog på samrådsmötet. Tjänstemän från Norrköpings kommun och fastighetsägare var närvarande på mötet.

Kommunen planerade en medborgardialog 19 april 2018. På grund av att lokalen var för liten i förhållande till antalet deltagare gick det inte att genomföra dialogen som det var planerat.

En medborgardialog, i form av öppet hus, genomfördes därefter vid tre tillfällen; den 27/9 2018 klockan 16:00-19:00, och den 3/10 2018 klockan 10:00-12:00 samt klockan 13:00-15:00. Medborgardialogen hölls utomhus inom den i detaljplanen planerade bostadsnära parken i kvarteret Safiren. Ledamöter från stadsplaneringsnämnden, tjänstemän från kommunen, berörda fastighetsägare, Östgötatrafiken och fastighetsägare för Vilbergens centrum var närvarande.

## Planprocessen efter granskning

Beslut om antagande planeras i kommunfullmäktige, vilket sker efter beslut om godkännande i stadsplaneringsnämnden. Vid beslut om antagande har granskningshandlingarna bearbetats, bland annat efter synpunkter som har inkommit under samråds- och/eller granskningstiden. Även ett granskningsutlåtande har tagits fram där de skriftliga synpunkter som har inkommit under granskningstiden sammanställs och förslag ges av kommunen med anledning av synpunkterna. I de fall synpunkter inte tillgodosetts ges en motivering till detta.

Under förutsättningen att skriftliga synpunkter har lämnats under den formella samrådstiden (6 veckor) och/eller granskningstiden (3 veckor), samt att man är berörd allmänhet och fastighetsägare inom planområdet, har man rätt att överklaga detaljplanen. Ett eventuellt överklagande sker efter beslut om antagande. Utskick om tillvägagångsättet för överklagande sker till de sakägare (berörd allmänhet och fastighetsägare) vars synpunkter helt eller delvis inte blivit tillgodosedda. Om detaljplanen inte överklagas, eller överprövas av länsstyrelsen, vinner detaljplanen laga kraft. Om detaljplanen däremot överklagas skickas ärendet vidare till mark- och miljödomstolen för vidare hantering.

## Inkomna synpunkter och kommentarer till dessa

Nedan framgår vilka inkomna skriftliga synpunkter som lämnats under den formella remisstiden för samrådet, från och med den 8 februari till och med den 22 mars 2017. Även skriftliga synpunkter som inkommit efter remisstiden, och därmed även i samband med de medborgardialoger som har hållits, redovisas nedan.

Först kommer en sammanställning på vilka som har inkommit med synpunkter samt när dessa inkom. Från och med sidan 6 kommer en sammanställning av innehållet i synpunkterna samt kommentarer från kommunen till dessa synpunkter.

### Inkomna synpunkter under samrådtiden (2017-02-08 – 2017-03-22)

Under detta avsnitt presenteras skriftliga synpunkter som inkommit under den formella samrådtiden. Observera godtagande av förlängd samrådstid för synpunktsförfattare 23-30 till och med 2017-03-29.

**Länsstyrelsen** 2017-03-22

#### Kommunala instanser

Bygg och miljökontoret, bygglov och miljöskydd 2017-03-23

Bygg och miljökontoret, lantmäteri 2017-03-21

Tekniska kontoret 2017-03-27

Räddningstjänsten Östra Götaland 2017-03-21

Norrköping Vatten och Avfall AB 2017-03-22  
(namnbyte till Nodra AB, 3 september 2018)

#### Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

E.ON Elnät Sverige AB 2017-03-22  
(namnbyte till E.ON Energidistribution AB, 9 oktober 2017)

E.ON Värme Sverige AB 2017-03-21  
(namnbyte till E.ON Energilösningar AB)

Vattenfall Eldistribution AB 2017-03-21

Trafikverket 2017-03-22

**Övriga inkomna synpunkter under samrådtiden**

Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 01	2017-02-10
Synpunktsförfattare 02	2017-03-05
Synpunktsförfattare 03	2017-03-08
Synpunktsförfattare 04	2017-03-11
Synpunktsförfattare 05	2017-03-13
Synpunktsförfattare 06	2017-03-16
Synpunktsförfattare 07	2017-03-17
Synpunktsförfattare 08	2017-03-17
Synpunktsförfattare 09	2017-03-17
Synpunktsförfattare 10	2017-03-18
Synpunktsförfattare 11	2017-03-19
Synpunktsförfattare 12	2017-03-19
Synpunktsförfattare 13	2017-03-20
Synpunktsförfattare 14	2017-03-20
Synpunktsförfattare 15	2017-03-20
Synpunktsförfattare 16	2017-03-20
Synpunktsförfattare 17	2017-03-20
Synpunktsförfattare 18	2017-03-20
Synpunktsförfattare 18	2017-03-20
Synpunktsförfattare 19	2017-03-20
Synpunktsförfattare 20	2017-03-21
Synpunktsförfattare 21	2017-03-22
Synpunktsförfattare 22	2017-03-22
Synpunktsförfattare 23	2017-03-29
Synpunktsförfattare 24	2017-03-29

Synpunktsförfattare 25	2017-03-29
Synpunktsförfattare 26	2017-03-29
Synpunktsförfattare 27	2017-03-29
Synpunktsförfattare 28	2017-03-29
Synpunktsförfattare 29	2017-03-29
Synpunktsförfattare 30	2017-03-29

**Inkomna synpunkter (2017-11-09 – 2018-02-28)**

Under detta avsnitt presenteras skriftliga synpunkter som inkommit efter den formella samrådstiden och innan medborgardialoger enligt nedan.

Synpunktsförfattare 31	2017-11-13
Synpunktsförfattare 32	2018-02-28

**Inkomna synpunkter (i samband med medborgardialogen 2018-04-19)**

Under detta avsnitt presenteras synpunkter som inkom i samband med de samtal som uppstod vid medborgardialog vid det ovan angivna tillfället.

Synpunktsförfattare 33-34.

**Inkomna synpunkter (i samband med medborgardialogerna 2018-09-27 och 2018-10-03)**

Under detta avsnitt presenteras synpunkter som inkom i samband med medborgardialogerna vid de ovan angivna tillfällen.

Synpunktsförfattare 35-53.

## **Inkomna synpunkter under samrådstiden (2017-02-08 – 2017-03-29)**

### **Länsstyrelsen**

Sammanfattning: Länsstyrelsen ser positivt på att förtätning sker i en relativt gles bebyggd stadsdel som Vilbergen. Länsstyrelsen framför att ju bättre marken kan utnyttjas ju mindre ny mark, ofta värdefull åkermark, behöver tas i anspråk. Det är viktigt att områdets kvarvarande grönytor får en hög standard. Höga krav på grönytornas utformning och innehåll på såväl allmän mark som på kvartersmark bör ställas. Vidare understryker länsstyrelsen att det är angeläget att berörda trafikmiljöer ges en omsorgsfull behandling med hänsyn till funktionalitet, säkerhet och störningar.

*Kommentar: En bostadsnära allmän park har utformats inom planområde med plats för rekreation för både barn och vuxna. Inom varje kvarter har en lekpark planerats. Grönområden mellan husen kommer att bevaras. Detta har säkerställts på plankartan. Gaturummen kantas av gröna remsor på vardera sidan av gatan som tillsammans med trädraden på båda sidorna bedöms bidra till ett grönare gaturum. Krav på grönytor inom områden för den nya bebyggelsen har reglerats på plankartan. Trafikutredningar och förprojekteringar av de allmänna gatorna som omfattas av planområdet har gjorts innan granskningen för att säkerställa trafiksäkerhet, funktionalitet samt att gatorna får en hög standard i sin utformning.*

### **Riksintresse**

Söderleden (E22) som är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken bedöms inte påverkas negativt av detaljplanen men det krävs ett tillräckligt skyddsavstånd mellan vägen och tillkommande bebyggelsen för att vägen fortsättningsvis ska kunna behålla sin funktion som genomfartsled alternativt att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas för att inte riskera att begränsa vägens framtida nyttjande.

*Kommentar: Plangränsen i anslutning till kvarteret Safiren i norr har ändrats i granskningsförslaget, detta innebär att ett avstånd på cirka 42 meter kommer att finnas mellan bebyggelsen och Söderleden.*

### **Hälsa och säkerhet**

#### Buller

Länsstyrelsen anser att det är nödvändigt att kommunen förtydligar i planbeskrivningen hur Trafikbullerförordning 2015:16 följs och att planhandlingarna måste kompletteras före granskningsskedet med bullerutredning. Utredningen ska behandla hela miljön i området, inte bara nybyggda bostäder utan också befintliga boendemiljöer samt att området

även ska innehålla skol-och förskoleverksamhet samt äldreboende. Utredningen måste också beakta att spårväg tillkommer.

*Kommentar: En bullerutredning har tagits fram inför granskningskedet. Bullerutredningen följer Trafikbullerförordning 2015:16 och har behandlat hela planområdet, såväl den befintliga som nya bebyggelsen enligt förslaget och med hänsyn till den framtida spårvägen. Frågan kommer att detaljstuderas ytterligare inför antagandet. Planhandlingarna har förtydligats avseende buller.*

#### Farligt gods

Området för den föreslagna planen ligger intill Söderleden som är primär rekommenderad väg för farligt gods. Mängden farligt gods som transporteras på vägen kommer troligen att öka de kommande åren på grund av omledning från Norrköpings centrala delar.

Trafikverket anser (yttrande bifogas) att det är lämpligt att behålla de 75 meter som finns idag som säkerhetsavstånd mellan bebyggelsen och Söderleden. Trafikverket påtalar också att de nuvarande vägräckena inte är dimensionerade för att förhindra avkörning med tung lastbil. I Stockholms län rekommenderas ett avstånd på 75 meter till bostäder utan skyddsåtgärder. Östergötlands länsstyrelse har inte tagit fram några rekommenderade avstånd men anser att ovanstående avstånd bör eftersträvas.

I dag är Söderleden nedsänkt, hastigheten är 70 km/h och vägen har avåkningsrække av normaltyp. I den riskanalys som gjorts är bedömningen att bebyggelse med skyddsåtgärder kan tillåtas till 40 meter från vägen, dock med minsta avstånd 20 meter. Länsstyrelsen delar inte denna syn utan anser att det absolut minsta skyddsavståndet som kan godtas med skyddsåtgärder för denna typ av bebyggelse är 25 meter. Länsstyrelsen bedömer att detta avstånd tillsammans med tillräckliga skyddsåtgärder utgör ett minimum för att uppfylla kraven i PBL. Vid placering av bebyggelse närmare än 40 meter från vägen bör föreslagna skyddsåtgärder säkerställas.

Enligt riskutredningen är de tänkbara olyckor som skulle kunna medföra störst konsekvenser utifrån samhällsrisk för området, spridning av brännbar och giftig gas. Utifrån individrisk är det pölbrand som utgör den största risken. I planbestämmelser har införts krav på brandskyddsklassade fasader vid byggnation närmare Söderleden än 40 meter. För åtgärder när det gäller brännbar och giftig gas föreslås inga åtgärder.

Riskanalysen hänvisar till att befintliga omständigheter och skydd vid vägen utgör ett tillräckligt skydd och att ytterligare åtgärder inte kan motiveras ur ett kostnad-nyttoperspektiv. Länsstyrelsen anser att frågan behöver utredas och tydliggöras ytterligare.

*Kommentar: Detaljplangränsen i norr har justerats i granskningshandlingarna jämfört med gränsen i samrådskartan, med minsta avstånd 42 meter mellan planområdet och Söderleden.*

*Nedan framgår ett förtylligande om riskanalysen efter samråd med konsultföretaget ÅF:*

*Det är korrekt att det är vissa scenarier med spridning av brandfarliga respektive giftiga gaser som gör att samhällsriskerna når en bit in på ALARP-området ((As Low As Reasonably Practicable). Utredningen pekar dock på att områdets eventuella naturliga skydd i form av höjdskillnad och vegetation inte har tagits hänsyn till i konsekvensberäkningar. Därför blir samhällsriskerna något konservativt presenterad i dessa delar. Vid värdering av barriärer mot spridning av gaser (främst ventilationsåtgärder) blir eventuella naturliga skydd att försämra kvoten kostnad/nytta. Kostnaden i detta sammanhang bör förstås som minskad flexibilitet för utformning av byggnader för att uppfylla andra syften än säkerhet. Nyttan bör förstås som minskad risknivå/ökad säkerhet. Visserligen kan friskluftsintag placerade bort från Söderleden ge ett visst skydd vid dessa scenarier även om det är svårverifierat huruvida det ger ökad säkerhet och i vilken omfattning. Möjligheten till manuell avstängning av ventilationsaggregat bedöms i huvudsak komma automatiskt till följd av att moderna energikrav i praktiken kräver FTX-ventilation, varför ett krav i detaljplan gör mindre marginalnytta. Ovanstående sammantaget med att samhällsriskerna ligger i den nedre delen av ALARP-området leder till att utredningen inte rekommenderar ventilationsåtgärder som krav i detaljplanen ur kostnad-nyttoperspektiv. Kommunen har under planprövningen ingen kunskap om detaljerad utformning och tekniskt utförande av bebyggelse beträffande ventilation. Genom en generell planbestämmelse på plankartan har kommunen reglerat att frågan om ventilationsutformning ska beaktas utifrån kända riskfaktorer på Söderleden.*

### **Miljö kvalitetsnormer (MKN)**

Länsstyrelsen instämmer i att under förutsättning att kommunen följer de rekommendationer som den genomförda dagvattenutredningen redovisar bör miljöförhållandena i Ljura bäck, vad avser föroreningar, kunna förbättras efter planens genomförande. Föreslagna åtgärder bör följas upp med kontroll av föroreningshalterna så att de inte bidrar till att försämra vattenkvaliteten i recipienten.

I planen bedöms att någon MKN för luft inte påverkas negativt. Länsstyrelsen anser att en närmare beskrivning av hur man kommit fram till detta ställningstagande bör redovisas till exempel genom beräkningar och/eller jämförelser med pågående mätningar.

*Kommentar: En luftutredning har genomförts av SWECO innan granskningen. Resultatet från spridningsberäkningarna visar på låga halter av kvävedioxid vid planområdet och att detaljplanen inte försvårar möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft. Utredningen visar även att det vore fördelaktigt att bevara trädlinjen längs Vilbergsgatan. Detta då studier har kunnat påvisa att störst reducerande*



*effekt uppnås vid kombination av ett fysiskt hinder, så som byggnader/bullerskärmar, och vegetation.*

*De högsta halterna beräknas uppkomma i de norra delarna av planområdet. Entréer kan förslagsvis placeras bort från den utsatta sidan av huset som vetter mot Söderleden. Det är även att föredra om tilluften för ventilation inte tas från fasader som vetter mot Söderleden, utan från taknivå eller från andra sidan av byggnaden. Genom en generell bestämmelse har detta reglerats på plankartan.*

### **Allmänt och rådgivande**

#### Trafik

Trafikverket har lämnat eget yttrande som behandlar buller, farligt gods och trafikfrågor. Trafikverket menar att den gjorda trafikutredningen bör kompletteras med en känslighetsanalys, som redovisar konsekvenser för om de framtagna trafiksiffrorna är under- eller överskattade, för att få en bättre planeringsberedskap. De båda korsningspunkterna med Gamla Övägen kommer att få stora trafikökningar som måste hanteras i samband med exploatering. Länsstyrelsen instämmer i detta.

Länsstyrelsen vill understryka att planerade ombyggnader av befintliga gatumiljöer ska regleras i planen. Detta gäller särskilt den stora ombyggnaden av Gamla Övägen.

*Kommentar: Trafikverkets synpunkter har kommenterats separat.*

*En förprojektering av allmän platsmark har gjorts för att säkerställa ombyggnaden av gatumiljöer för Vilbergsgatan samt Urbergsgatan vilket har reglerats på plankartan. En detaljerad trafikutredning som behandlar Gamla Övägen med tanke på omvandlingen till stadsgata har genomförts innan granskningen. Det har även gjorts en teknisk utredning för Gamla Övägen för att säkerställa ombyggnaden av Gamla Övägen till stadsgata.*

#### Naturvård

I norra delen av planområdet finns flera träd med höga naturvärden. Länsstyrelsen ser mycket positivt på om dessa ryms inom det område kommunen avser spara som naturmark, något som dock är svårt att avgöra utifrån det material som finns tillgängligt. Det finns även alléer inom planområdet som enligt kommunen inte bedöms påverkas av föreslagen exploatering. Allmänt är det viktigt att se till att de träd som sparas inom planområdet inte skadas under byggskedet.

*Kommentar: Träden med höga naturvärden som fanns med i norra delen av planområdet enligt samrådskartan kommer inte att påverkas av planförslaget. Plangräsen i norr har justerats inför granskningen så att området som omfattas av träden har tagits bort från planområdet. Gränsändringen har främst gjorts med hänsyn till eventuellt ytbehov för en framtida trafikplats vid korsningen Gamla Övägen och Söderleden för att hantera den framtida trafikmängd som beräknas vara mycket större än idag.*

*Planbeskrivningen har kompletterats med kartbilder som visar placeringen av dessa träd.*

#### Klimatanpassning

Länsstyrelsen ser positivt på att en utredning med rekommendationer för långsiktigt dagvattenomhändertagandet har tagits fram. Förslagen bör säkerställas vid plangenomförandet.

*Kommentar: En förprojektering gällande hantering av dagvatten med 100-års simulering har gjort innan granskningen för att säkerställa ytor för fördröjningsmagasinen i form av dammar inom planområdet. Placeringen av dessa dammar har reglerats på plankartan.*

#### Arkeologi

En arkeologisk utredning etapp 1 har genomförts i området. I norra delen påträffades ett par övriga historiska lämningar i form av två stenbrott, en husgrund samt två stenmurar. Hänsyn bör tas till dessa i samband med den planerade exploateringen. Inga ytterligare arkeologiska utredningar/undersökningar behöver utföras.

*Kommentar: Synpunkterna noteras. Kommunen har efter samråd med länsstyrelsen förtydligat informationen om arkeologin i planbeskrivningen.*

#### Befintliga bebyggelsemiljöer

Den befintliga bebyggelsen och utemiljön har beskrivits i en antikvarisk inventering och klassificering där man redovisat "behov av restriktioner att säkerställa i detaljplan". Länsstyrelsen är positiv till utredningen och anser att kommunen bör överväga att införa skydds- och varsamhetsbestämmelser i detaljplanen.

*Kommentar: Varsamhetsbestämmelse har förts in på plankartan. Upplysning om bebyggelsens kulturhistoriska värde finns på plankartan.*

#### **Behovsbedömning av miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

Länsstyrelsen noterar att kommunen gör bedömningen att projektet inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen bedömer att det inte går att ta ställning till detta innan bullerberäkningar och hantering av farligt gods har utretts mer noggrant.

*Kommentar: En bullerutredning har tagits fram inför granskningsskedet. Bullerutredningen följer Trafikbullerförordning 2015:16 och har behandlat hela planområdet, både befintliga och nya bebyggelsen enligt förslaget med hänsyn till den framtida spårvägen. Planhandlingarna har kompletterats med information avseende buller.*

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

### Generella biotopskyddet

Det är viktigt att vid exploatering sträva efter att bevara de eventuella objekt inom planområdet som omfattas av det generella biotopskyddet. Notera att alla ingrepp i biotopskyddade miljöer kräver tillstånd från länsstyrelsen.

*Kommentar: Trädalléerna i området skyddas genom planbestämmelsen allé på plankartan.*

## **Kommunala instanser**

### *Bygg- och miljökontoret*

#### **Förorenade områden**

Sammanfattning: Miljökontoret anser att planbeskrivningen behöver kompletteras med en bedömning om marken inom området avseende föroreningar. En historisk beskrivning av området och närområdet med avseende på förorenande aktiviteter ger en översiktlig bild över markens lämplighet och behov av närmare miljöteknisk markundersökning. Vidare anser miljökontoret att kontrollera förekomst i MIFO-databasen är ett sätt att utreda, men det ger ingen heltäckande bild. Eftersom MIFO-databasen inte har uppdaterats sedan flera år tillbaka behöver kontakt tas med länsstyrelsens miljöskyddsenshet, för kontroll ifall de har ytterligare information i sitt datasystem EBH-stödet.

Miljökontoret tar upp att schaktmassorna som uppstår i samband med byggnation är ett avfall som ska återanvändas eller köras till godkända avfallsmottagare. Vid återanvändning av massorna kan en anmälan om användning av avfall för anläggningsändamål behöva göras till bygg- och miljökontoret. Viss del av den mark som i dagsläget används som parkering planeras att göras om till bostadsändamål. I samband med masshantering samt att området omvandlas till känslig markanvändning bör risken med att parkeringsytorna kan vara förorenade beaktas.

*Kommentar: En översiktlig markmiljöutredning har gjorts innan granskningen. Planhandlingarna har kompletterats med ytterligare information om markföroreningar.*

#### **Dagvatten**

Sammanfattning: Miljökontoret anser att dagvattenutredningen har visat på ett stort behov för fördröjning av dagvatten från området både vid nuvarande förhållande och framtida exploatering. Det är positivt med dagvattenåtgärder som minskar föroreningsbelastningen till recipienten Ljura bäck och utredningen bedömer att det är väl motiverat att genomföra sådana åtgärder.

Genom anläggandet av två permanenta dagvattendammar kommer dagvattnet från detaljplaneområdet både kunna renas och fördröjas. Både

utformningen av dagvattendammarna samt lokal dagvattenutformning bör göras med tanke på att uppnå nyttor utöver fördröjning och rening. Miljökontoret ser flera värden i att synliggöra en hållbar dagvattenhantering, och anser att dessa värden kan lyftas fram i planbeskrivningen. Se yttrande för mer information.

Miljökontoret anser att dagvattendammarnas placering på kvartermark på plankartan som teknisk anläggning understryker den tekniska utformningen för fördröjning och rening. Det bör därför framgå i planbeskrivningen att dammarna utformas för att uppnå ytterligare värden.

Miljökontoret påpekar att planbeskrivningen bör kompletteras med information om att valet av byggmaterial, färg och beläggningar är viktigt eftersom de kan vara en källa till föroreningar som sedan belastar dagvattnet. Detta står i kommunens riktlinjer för dagvattenhantering.

*Kommentar: E-området för dagvattenhantering i södra delen av planområdet har ändrats till "Park med egenskap dagvattenhantering" på granskningskartan. Detta för att stödja målet med dagvattenanläggningen som ska bidra med vattenvärden, gynna biologisk mångfald samt tillföra sociala värden. Dammen ska bli en del av parken. Planbeskrivningen kompletteras med ovanstående information avseende val av material med mera beträffande E-området i norra delen av planområdet.*

### **Buller**

Sammanfattning: Miljökontoret framhåller att det enligt planbeskrivningen ska tas fram en bullerutredning under samrådsskedet för att visa om man uppfyller trafikbullerförordningen (2015:216).

Enligt kommunens bullerkartläggning, som baseras på trafikdata från 2011, så är områden nära Söderleden, Gamla Övägen och Vilbergsgatan kraftigt påverkade av trafikbuller. När ett område är så kraftigt påverkat av buller som det är i den här planen, är det extra viktigt att buller utretts innan samrådsskedet, för att bullerproblematiken ska kunna hanteras och lösas inom planområdet på bästa sätt.

Miljökontoret anser att det är viktigt att en större bullerutredning görs för hela området. Även påverkan av framtida spårvagnstrafik genom området bör tas med. Bostäder i hörnlägen mot bulleralstrande gator bedöms kunna bli extra utsatta för trafikbuller. Det är viktigt att bullerutredningen visar hur dessa lägen ska klaras. Utredningen bör även visa på nödvändiga skyddsåtgärder i området för att minska bullerstörningar.

Det bör framgå som en upplysning på plankartan att området är påverkat av buller, samt vilka riktvärden som ska klaras om planerade bostäder inte uppfyller grundkraven i trafikbullerförordningen.

*Kommentar: En bullerutredning har tagits fram inför granskningskedet. Bullerutredningen följer Trafikbullerförordning 2015:16 och har behandlat hela planområdet, såväl den befintliga som nya bebyggelsen*

*enligt förslaget och med hänsyn till den framtida spårvägen. Frågan kommer att detaljstuderas inför antagandet.*

### **Luftkvalitet**

Sammanfattning: Miljökontoret anser att resonemanget på sidan 25 i planbeskrivning om trädraders förväntade mildrande effekt på luftkvaliteten inte är godtagbart. Bygg- och miljökontoret känner inte till någon sådan koppling. Planens påverkan på luftkvaliteten i planområdet bör utredas med fokus på partiklar och kvävedioxid, utifrån gällande miljökvalitetsnormer för luft.

Miljökontoret anser även att Norrköpings kommun ska ha en högre ambitionsnivå vid skolor och förskolor än vad MKN för luft kräver. Miljökvalitetsmålen för Frisk luft är satta med hänsyn till känsliga grupper, dit barn räknas. Vid skolor och förskolor i stad ska det eftersträvas att förutom MKN för luft även miljökvalitetsmålen för Frisk luft uppfylls.

Att spårvägen dras genom Vilbergen och att Gamla Övägen omvandlas till stadsgata ser bygg- och miljökontoret som mycket positivt för framtida luftkvalitet och buller i och utanför planområdet.

*Kommentar: En luftutredning har genomförts av SWECO. Resultatet från spridningsberäkningarna visar på låga halter av kvävedioxid vid planområdet och att detaljplanen inte försvårar möjligheten att uppfylla miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Utredningen visar även att det vore fördelaktigt att bevara trädlinjen längs Vilbergsgatan. Detta då studier har kunnat påvisa att störst reducerande effekt uppnås vid kombination av ett fysiskt hinder, så som byggnader/bullerskärmar, och vegetation.*

*De högsta halterna beräknas ske i de norra delarna av planområdet. Entréer kan förslagsvis placeras bort från den utsatta sidan av huset som vetter mot Söderleden. Det är även att föredra om tilluften för ventilation inte tas från fasader som vetter mot Söderleden, utan från taknivå eller från andra sidan av byggnaden. Genom en generell planbestämmelse har detta reglerats på plankartan.*

### **Byggnation**

Sammanfattning: Under bestämmelser e<sub>1</sub>, e<sub>2</sub> och e<sub>3</sub> anges att en viss procent av markens area får bebyggas. Miljökontoret anser att det är svårt att tolka vilken area man menar. Vidare uppmärksammas att totalhöjden på befintliga hus inte är inmätt på plats och därför kan angivelse på plankartan vara felaktig. Man kan reglera höjden med antal våningar utifrån nuvarande antal med restriktion att flyghinderhöjden ska beaktas ifall något hus skulle ersättas med ett nytt i framtiden. På så sätt undviker man att det byggs hus med högre våningshöjd än dagens.

Det är tveksamt om avsatt yta inom E- området räcker för att möjliggöra byte av transformatorstation i framtiden. Byggandshöjd för komplementbyggnader är angiven under förklaringen till korsmarken och även som separat bestämmelse. Se yttrande för mer information.

*Kommentar: Byggrätten har regleras med byggnadsarea för varje område inför granskningskedet. Inmätningar av totalhöjden har utförts innan granskningen och den rätta totalhöjden för befintliga byggnader har skrivits på plankartan. Exakt läge för vägen till E-området har inte pekats ut på naturmark vilket ökar flexibiliteten vid projektering av vägen. Kommunen har rådighet över naturmarken. Separat bestämmelse om byggnadshöjd för komplementbyggnader tas bort.*

### **Lantmäteri**

Sammanfattning: Enligt Boverkets allmänna råd bör lagstodet redovisas i anslutning till planbestämmelserna. Enligt planbeskrivningen ska parkeringsbehovet lösas genom parkeringsgarage under den tilltänkta bostadsbebyggelsen. Om det ska finnas möjlighet att parkeringsgaragen ska kunna bilda egna fastigheter måste områdena även få användning P (parkering).

Tabellen som ska visa planerad fastighetsindelning bör ses över i sin helhet, dels vilka fastigheter som berörs av fastighetsreglering och hur de berörs och dels användningssätt. Markområdet M saknas i den tillhörande figuren. Om parterna inte kommer överens om ersättning för marköverföring kan detta lösas i en lantmäteriförrättning.

Den befintliga ledningsrätten är endast till viss del belägen inom område där byggnad inte får uppföras. Om tanken är att ledningsrätten ska flyttas bör det framgå av planhandlingarna vem som ansvarar för och bekostar detta.

*Kommentar: De tilltänkta parkeringsgaragen under husen kommer inte bilda egna fastigheter. Tabellen har uppdaterats och justerats i granskningshandlingarna. Planbeskrivningen kompletteras under punkt 5.2. Plankartan har uppdaterats och ledningsrätten omfattas nu av u-område.*

### **Tekniska kontoret**

#### **Dagvatten**

Sammanfattning: I planbeskrivningen under rubriken översvämning hänvisas till en översvämningsskartering som gjordes i kommunen 2008 och kompletterades 2010. Tekniska kontoret påpekar att nämnda utredning gäller översvämningar till följd av höjda havs- och vattennivåer.

Den exakta dragningen av hur dagvatten avleds idag från befintliga byggnader är inte dokumenterad eftersom inga ritningar från kvartersmark har tagits fram. Det troliga är dock att samtliga fastigheter norr om Vilbergsgatan avleds söderut enligt figur 1. Dagvattenutredningen har föreslagit att delar av området norr om Vilbergsgatan ska ledas norrut istället för idag då det leds söderut. Denna lösning är positiv eftersom det avlastar det södra nätet.

Frågan om hur dagvattenreningen ska lösas i området borde utredas vidare under förprojekteringen. Tekniska kontoret anser att de lösningar som

beskrivs i planbeskrivningen för hur extrema regn ska hanteras är bra. En diskussion behövs om hur detta ska säkras i praktiken.

*Kommentar: Planbeskrivningen justeras med information om korrekt översvämningskarteringen, felaktig kartbild gällande dagvattenhantering tas bort från planbeskrivningen. Förprojekteringen har utrett problemområden med risk för översvämning vid extremregn. Planhandlingarna har kompletterats avseende skyddsåtgärder mot översvämningsrisk vid extremt regn.*

### **Gata Trafik**

Sammanfattning: Tekniska kontoret är positiva till att planen möjliggör utveckling av gång- och cykelstråk längs Vilbergsgatan. I nordsydlig riktning längre ut mot Gamla Övägen finns ett viktigt cykelstråk för pendling till och från sjukhuset. Detta tas helt i anspråk av bebyggelse invid Gamla Övägen. Det är av väldigt stor vikt att ett likvärdigt stråk finns på plats innan bostadsbyggande på befintligt stråk påbörjas.

En fråga som måste lösas i utredningen om Gamla Övägen är ramperna till och från Söderleden. För att utveckla Gamla Övägen till en stadsgata med gång- och cykelbanor parallellt måste ramperna och korsningspunkterna med dessa hanteras. Tekniska kontoret ser positivt på att en utredning pågår och en framtida utveckling av Gamla Övägen till stadsgata. Däremot måste pendlings- cykelstråkets funktion bibehållas fram till dess att Gamla Övägen är ombyggd och hur detta löses står inte beskrivet.

*Kommentar: Tekniska kontoret har varit delaktig i framtagande av teknisk utredning för Gamla Övägen. Frågor som berör utformningen av gatan, trafiksäkerhet, trafikmängd, gång- och cykelvägar utmed gatan med mera har diskuterats med tekniska kontoret och behandlats i utredningen. Den gång- och cykelväg som finns för pendling till Vrinnevisjukhuset kommer inte försvinna utan den flyttas närmare gatan.*

*Planbeskrivningen justeras beträffande hastighetsdämpning vid cirkulationsplatser och korsningar enligt ovanstående information.*

### **Spår**

Sammanfattning: Det exakta läget av spårvägsreservatet mellan Vilbergsgatan och Söderleden kan komma att behöva justeras. Beroende på spårvägens utformning genom Ektorpskanalen kan det också bli aktuellt med att flytta gång- och cykelvägen till östra sidan om spårområdet, för att minimera antalet nödvändiga korsningar mellan gång- och cykelväg och spårtrafik.

För fastigheterna som ligger närmast spårvägsreservatet rekommenderar vi att en bullerutredning tas fram. Ny- och tillbyggnader ska ske på sådant sätt att gällande riktvärden för buller och vibrationer klaras med en framtida spårväg. Se yttrande för mer information.

*Kommentar: Spårheten på tekniska kontoret har deltagit i arbetet med framtagande av granskningshandlingar och rörande läge av spårreservatet. En bullerutredning har tagits fram inför granskningsskedet. Bullerutredningen följer Trafikbullerförordning 2015:16 och har behandlat hela planområdet, både befintliga och nya bebyggelsen enligt förslaget med hänsyn till den framtida spårvägen.*

*Bullerfrågan kommer att detaljstuderas inför antagandet. Utformning av Gamla Övägen har diskuterats med bland annat tekniska kontoret och Trafikverket.*

### **Naturvård**

Sammanfattning: Tekniska kontoret anser att befintliga naturvärden kommer att försvinna i och med förslag på förtätning av området. Detta är de sista resterna av en skog som tidigare bredde ut sig över ett större område. Även om naturvärdena inte bedöms vara höga, kommer biologisk mångfald och grön infrastruktur försvinna på lokal nivå.

I Vilbergen finns inga naturområden utan stadsdelsborna får söka sig utanför Vilbergsgatan mot Kättsätter och Vrinneviskogen för att uppleva en skogskänsla och hitta strövområden. Detta naturområde används och avsmalningen av området innebär att det kommer att vara svårt att vistas i området.

Naturvård saknar ett resonemang kring kompensation av förlust av naturmark samt hur man skulle kunna förstärka den.

*Kommentar: Detaljplangränsen i norr har justerats i granskningshandlingarna så att grönområdet som gränsar till kvarteret Safiren kommer att bibehållas helt. En allmän bostadsnära park med fokus på att skapa natur- och sociala värden samt främja klimatanpassning planeras inom kvarteret Safiren där det är kvartersmark idag. Tekniska kontoret har varit delaktigt i detta arbete. Parken innebär rekreativsmöjligheter för barn och vuxna och ska tillföra kvalité och värde till området. Inom parken kommer cirka 30 stycken nya större träd att planteras, som förutom att bidra till en trevligare parkmiljö då även blir del av en kompensationsåtgärd för de träd som kommer behöva tas ned i naturområdet norr om kvarteret. Fågelholkar kommer att sättas upp i befintliga träd, som ytterligare en kompensationsåtgärd. Naturinventeringen för planområdet har inför granskningsskedet kompletterats med naturförstärkande åtgärder inom naturområdet i norr, se planbeskrivningen avsnitt 4.3, "Natur".*

### Utökat planområde i nordväst

I underlaget till detaljplanen har bara de centrala delarna inventerats. Det har inte gjorts en naturvärdesinventering av tillägget till detaljplanen i nordväst, vilken klassas som lokalt värde i kommunens naturvårdsprogram och beskrivs som hållmarks- och tallområde. En inventering borde göras, för att kommunen ska få kunskap om områdets träd och arter.



*Kommentar: Tillägget handlar om att utöka fastighetsstorleken för en befintlig förskola som kommer att byggas ut till en större. Tekniska kontorets naturenhet har inför granskningen gjort en inventering av naturområdet som berörs av förskoletomten. Inventeringen pekar på att det finns tallar inom berört område som bör bevaras. Förskolan har förutsättningar att använda naturvärdena i pedagogiskt syfte. Delar av fastighetsytan som omfattas av träd med naturvärde som även planeras bli förskolegård får inte bebyggas, detta säkerställs på plankartan.*

#### Utvidgning av förskola

Förskolan som planeras i den nordvästra delen av planen tar parkmark i anspråk och en naturmiljö. Detta innebär att den gröna infrastrukturen påverkas samt att staden går miste om nyttiga ekosystemtjänster. En förbindelsepunkt mot gångvägen ner mot Skarphagen försvinner. Den viktigaste som ansluter mot gång- och cykelvägen till Vilbergen centrum blir kvar, och det är därför viktigt att den hålls tillgänglig. Förskolan har förutsättningar för att få en naturmiljö inom sin gård och en möjlighet att styra byggrätten efterfrågas så att de uppväxta träden behålls på gårdsmarken.

*Kommentar: Förskoletomten utökas västerut och gångvägen påverkas inte. Tanken är att träden ska användas i pedagogiskt syfte inom förskoleverksamheten. Planbeskrivningen kompletteras med denna information.*

#### **Stadsmiljö**

##### *Bostadsnära park*

Det är positivt att det planläggs en bostadsnära park norr om Vilbergsgatan. Detta gör det möjligt för kommunen att nå sina mål att alla Norrköpingsbor ska ha ett grönområde inom gångavstånd samt tekniska nämndens riktlinje att alla barn ska ha en lekmiljö inom 300 meter från sitt hem utan att korsa barriärer.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

#### Vilbergsparken

E-område i Vilbergsparken som idag är planlagt som park föreslås fortsatt vara park med egenskapen dagvatten. Målet med dagvattenanläggningen är att den kan bidra med vattenvärden till parken och bli en del av Vilbergens stadsdelspark. Lösningen är godtagbar endast om området kan fortsätta vara öppet för allmänheten och öka kvalitén och de upplevda värdena i parken.

Vilbergsparken är Vilbergens stadsdelspark och tekniska kontoret tillsammans med kultur och fritidskontoret och Nodra AB arbetar för att parken ska få fler värden av idrott, park och vattenkaraktär. Förprojektering av projektet kommer att pågå parallellt med detaljplanens förprojektering och därmed är det viktigt att projekten samordnas och har ett utbyte mellan varandra.

*Kommentar: E<sub>1</sub> område ändras till "Park" med egenskap "dagvattenhantering" på plankartan.*

#### Gällande detaljplaner

Detaljplan för Vilbergsparken där samrådet föreslår E-område samt park framgår inte av gällande planer.

*Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med denna information.*

#### Tekniska utredningar

Förprojektering av allmän plats park behöver genomföras i detaljplanen.

*Kommentar: Förprojektering av allmän platsmark har genomförts inför granskningen.*

### **Räddningstjänsten Östra Götaland**

#### **Felaktighet i planbeskrivning**

Sammanfattning: Räddningstjänsten poängterar att den anledning till åtgärder som ska vidtas med hänsyn till byggnation nära farligt godsled som är angiven i planbeskrivningen är felaktig. Föreslagna åtgärder i riskanalysen är baserade på pölbränder som dimensionerade scenarion och inte på grund av spridning av brännbara eller giftiga gaser. Det är viktigt att poängtera och särskilja att riskanalysen hävdar att inga ytterligare åtgärder behöver vidtas för spridning av gaser på grund av befintliga förhållanden (plushöjd, avåkningskydd samt vegetation längs med Söderleden). Se mer under nästa synpunkt.

*Kommentar: Konsultföretaget ÅF har i riskutredningen rekommenderat ett antal riskreducerande åtgärder baserat på risknivån i förhållande till representativa riskacceptanskriterier, inte baserat på scenarier med värst konsekvenser. För riskmättet individrisk är det endast olyckor med brandfarliga vätskor som ger en risknivå högre än vad som enligt kriterierna kan anses vara acceptabla, därav de rekommenderade åtgärderna som skydd mot dessa olyckor. För riskmättet samhällsrisk är det som räddningstjänsten mycket riktigt antyder olyckor med brandfarliga gaser samt vissa olyckor med giftiga gaser som går in i den undre delen av ALARP-området. ALARP (As Low As Reasonably Practicable) där risker kan tolereras om alla rimliga åtgärder är vidtagna. Detta har hanterats genom att åtgärder/barriärer som motverkar risk för spridning av brandfarliga och giftiga gaser har värderats i ett kostnad-/nytta perspektiv. Kostnaden i detta sammanhang bör förstås som minskad flexibilitet för*

*utformning av byggnader för att uppfylla andra syften än säkerhet. Nyttan bör förstås som minskad risknivå/ökad säkerhet. Se svar till fråga 3 nedan.*

*Observera att detaljplangränsen i norr har justerats i granskningshandlingarna jämfört med plangränsen i samrådskartan, med minsta avstånd 42 meter mellan planområdet och Söderleden.*

### **Angående riskanalysen**

ÅF har tagit fram en riskanalys för detaljplaneområdet med avseende på närhet till Söderleden i egenskap av farligt godsled. Riskanalysen har tillgodoräknat sig diverse befintliga förhållanden samt lagt fram åtgärdsförslag vid byggnation i området 20-40 meter från Söderleden kring vilka räddningstjänsten har följande kommentarer:

#### Avåkningsräcken

Befintliga avåkningsräcken är i kapacitetsklassen N2<sup>1</sup> och är dimensionerade för personbil (1500 kg) som träffar räcket i en 20 graders vinkel med hastigheten 110 km/h. Räddningstjänsten anser inte att detta kan anges som dimensionerande förutsättning vid olyckor med farligt gods för att inte vidta säkerhetshöjande åtgärder för ny byggelse i anslutning till Söderleden.

*Kommentar: Kommunen tar till sig räddningstjänstens synpunkter. De olycksfrekvenser som används i riskanalysen är dock tänkta att ses som tyngdpunkten i en fördelning av scenarier där vissa scenarier överskrider randvillkoret för avåkningsräcket och vissa inte. Bedömningen är att denna tyngdpunkt ligger vid att olyckor med tung trafik i huvudsak stannar på eller i direkt anslutning till vägen med dessa förutsättningar.*

*Observera att detaljplangränsen i norr har justerats i granskningshandlingarna jämfört med gränsen i samrådskartan, med minsta avstånd 42 meter mellan planområdet och Söderleden.*

#### Plushöjd mot Söderleden

Framtagen riskanalys gör gällande att den plushöjd som finns sett från planområdet ner mot Söderleden är en anledning till att inte vidta några skyddsåtgärder med avseende på de olyckor som antas ge värst konsekvenser (spridning av brandfarlig och giftig gas). Plushöjden har enbart en begränsad påverkan när det kommer till spridning av brännbara och giftiga gaser och avtar ju mindre skillnaden i höjd är.

---

<sup>1</sup> **Kapacitetsklass** definierar vilken typ av fordon och den hastighet som räcket är avsett för. Man skiljer mellan räckan med normal **kapacitetsklass** (N) och räckan med hög **kapacitetsklass** (H).

Räddningstjänsten vill ha ett förtydligande i om denna plushöjd/nedsänkning av vägen verkligen ger samma skydd längs med hela planområdet gentemot Söderleden. För mer information se yttrandet.

*Kommentar: Omfattningen av höjdskillnad och vegetation varierar längs stråket vilket räddningstjänsten rätteligen påpekar. I konsekvensberäkningar för spridning av brandfarlig- respektive giftig gas har beräkningar gjorts så som om det inte funnits någon höjdskillnad mellan utsläppskällan och skyddsobjektet. Detta ger att beräkningar för individ- och samhällsrisk blir konservativa i just detta avseende. ÅF har i sin riskanalys valt att i huvudsak inte kompensera simuleringsresultaten för detta, just på grund av att omfattningen av de naturliga barriärerna är varierande längs sträckan. Vid de största utsläppen av brandfarlig gas (där skillnaden mellan simuleringsresultat och verkligt utfall blir störst) har dock konsekvensavståndet minskats till motsvarande 60-70% för att ge en något mer rättvisande bild av risknivån vad gäller samhällsrisk i spektrat för stora olyckor. De naturliga barriärerna (vars omfattning är växlande längs stråket) minskar marginalnyttan (i form av reducerad samhällsrisk) med att skriva in ventilationsåtgärder som krav i detaljplanen, och därmed ökar faktorn kostnad/nytta.*

*I fråga om vilken verksamhet som kan placeras på vilket avstånd från Söderleden så har riskmättet individrisk använts i utredningen, vilket är praxis i kvantitativa riskanalyser för farligt gods. Det är endast pölbränder som enligt riskanalysen ger en individrisk högre än vad som enligt riskacceptanskriterierna är acceptabelt utan åtgärder. Observera att riskacceptanskriterierna endast är en riktlinje, om än praxis. Kommun har dock reglerat bestämmelsen som säkerställer riskreducerande åtgärder på plankartan.*

*Samtliga scenarier med olyckor annat än brandfarliga vätskor ger en individrisk lägre än gränsen för där risknivån anses acceptabel utan åtgärder, enligt de riskacceptanskriterier som har använts.*

*Observera att detaljplangränsen i norr har justerats i granskningshandlingarna jämfört med gränsen i samrådskartan, med minsta avstånd 42 meter mellan planområdet och Söderleden.*

#### Vegetation längs Söderleden

Riskanalysen gör även gällande att befintligt stråk med natur längs med Söderleden kan tillgodoräknas som förmildrande omständighet i riskhänsyn. Räddningstjänsten anser att det bör föras in i detaljplanen att denna naturliga skyddsbarriär ska behållas och inte avsevärt försämrats, genom exempelvis gallring. Det bör även poängteras att denna naturliga skyddsbarriär likt plushöjden varierar längs med planområdets gräns mot Söderleden. I övrigt bör naturområdet inte utformas så att det uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

*Kommentar: Vegetationens aspekter har inte tagits hänsyn till i beräkningar av spridning av brandfarliga eller giftiga gaser och inte heller i*

*beräkningar av explosionsövertryck. Dock är det riktigt att dess förekomst till viss del har förutsatts påverka kvoten kostnad/nytta som ska värderas då risknivån med avseende på samhällsrisk hamnar inom ALARP-området. Observera att riskmättet samhällsrisk är ett mått för kollektivets risk. Specifika punkter i området utvärderas bäst utifrån individrisk, vilken är acceptabel utan åtgärder enligt de riskacceptanskriterier som har använts. ÅF påpekar i sin utredning att om man för in skydd i form av vegetation som barriär i detaljplanen så bör man även vara observant på att för tät vegetation kan öka risken för DDT (deflagration detonation transition) i vissa scenarier.*

*DDT: fenomen i antändliga blandningar av en brandfarlig gas och luft (eller syre) när en plötslig övergång sker från en deflagrationstyp av förbränning till en explosion av detonationstyp.*

#### Tydlighet i planbestämmelser

Räddningstjänsten anser att planbestämmelserna inte blir tillräckligt tydliga med avseende på närhet till farliga godsleder genom att enbart hänvisa till säkerhetshöjande åtgärder i den upprättade riskanalysen. Som exempel kan nämnas en byggherre som frågar sig om balkonger får anordnas och i så fall på vilken sida huset. Om än underförstått att så inte bör ske ut mot Söderleden är det inte tillräckligt tydligt utifrån riskhänsyn.

*Kommentar: Bedömningar om vilka verksamheter som kan placeras på vilken fysisk plats har i riskanalysen utgått från riskmättet individrisk. En balkong 40 meter från vägen vänd mot Söderleden är utsatt för en risknivå med avseende på farligt gods som kan anses acceptabel utan ytterligare åtgärder (i detaljplanen) ur risksynpunkt. Balkonger med mera kan rimligtvis hanteras i bygglovsskedet mot bakgrund av byggregler (BBR m.fl.) utan ytterligare riskhänsyn som föranleder krav i detaljplan.*

#### **Tillgänglighet till byggnader**

Där det befintliga och tillkommande vägnätet som planeras i detaljplaneskedet inte uppfyller kraven på tillgänglighet för räddningstjänst till byggnader behöver särskilda räddningsvägar anordnas i bygglovsskedet. Kravnivån är att avståndet från räddningstjänstens uppställningsplats av fordon till angreppsväg inte överstiger 50 meter. Notera att räddningsväg även kan behöva anordnas ända fram till eventuell uppställningsplats för höjdfordon för byggnader där räddningstjänsten utgör alternativ utrymningsväg.

*Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med denna information.*

#### **Utrymning i händelse av brand**

Utrymning i händelse av brand ska hanteras i bygglovsskedet och regleras i Boverkets byggregler, men räddningstjänsten vill redan nu påtala sådant som kan vara av stor vikt för den fortsatta projekteringen. Om räddningstjänstens höjdfordon förväntas vara en förutsättning för utrymning av lägenheter i händelse av brand behöver det anläggas räddningsvägar och uppställningsplatser i tillräcklig omfattning runt byggnaderna. Alternativt

kan utrymning säkerställas med byggnadstekniskt brandskydd och eller god disposition av lägenheterna inom våningsplanen.

*Kommentar: Utrymning i händelse av brand regleras i bygglovsskedet. Synpunkterna noteras.*

### **Norrköping Vatten och Avfall AB (Nodra AB)**

Norrköping Vatten och Avfall AB har under arbetets gång bytt namn till Nodra AB.

### **Avfallshanteringen**

Sammanfattning: Nodra AB ser positivt på att det är inskrivet i planbeskrivningen och referenslistan att *Riktlinjer för arbetsmiljö och tillgänglighet för avfallshanteringen i Norrköpings kommun* ska följas.

De avfallsslag som det minst ska dimensioneras för i flerbostadshus är brännbart avfall, matavfall, grovavfall, elavfall och farligt avfall. Det bör även finnas utrymme för förpackningar av papper, plast, färgat och ofärgat glas, metall samt tidningar. Skriv gärna in detta i planbeskrivningen.

*Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med information enligt ovan.*

### **Vatten och avlopp**

Inget att erinra utöver det som tidigare framförts.

*Kommentar: synpunkt noteras.*

### **Dagvatten**

Felaktig information i planbeskrivningen:

- Översvämningskartering av mark för 100-årsregn gjordes 2012 av WSP på uppdrag av Nodra AB.
- Figuren på sid 26 i planbeskrivningen visar inte hur det interna nätet på fastigheterna leder dagvattnet. Enligt ritningar över det interna nätet leds dagvatten från samtliga byggnader norr om Vilbergsgatan söder ut mot ledningen som leder bort dagvatten i sydöstlig riktning under Gamla Övägen.

I den mån det är möjligt ser Nodra AB positivt på att dagvatten från fastigheterna norr om Vilbergsgatan leds i nordlig riktning till fördröjningsytan. Förprojektering ska utreda möjligheterna att leda dagvatten till den norra fördröjningsytan.

Enligt dagvattenutredningen är föroreningshalterna i dagvattnet under kommunens riktlinjer för skyddsvärd recipient. Trots det föreslås att fördröjningsmagasinen utformas för att uppnå ökad rening. Utformning av fördröjningsmagasin eller dammar bör utredas i förprojekteringen. Även

vilken yta som behöver tas i anspråk för tillräcklig fördröjning av dagvatten bör utredas i förprojekteringen

*Kommentar: Planbeskrivningen korrigeras beträffande översvämningskartering samt bilden som visar hur det interna nätet leder dagvattnet. Förprojektering av allmän plats har gjorts i samråd med Nodra AB och tekniska kontoret och frågor rörande hur dagvattnet kommer att avledas efter byggnation, utformning av utjämningsmagasinen, tillräckliga ytor som behöver tas i anspråk för dagvattenhantering med mera studerats.*

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

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

Sammanfattning: E.ON Energidistribution AB undrar om nätstationen som beskrivs i planbeskrivningen är nätstationen inom fastigheten Vilbergen 1:8. E.ON påtalar att det finns en nätstation inom Smaragden 2 som ser ut att behöva flyttas, inom Safiren 2 finns ett nytt E område utlagt, se bifogad karta. E.ON Energidistribution AB bifogar också en karta på ledningsnätet inom området, det finns ett stråk i kartan som bör få ett markerat område. Måste kabeln flyttas bekostas det av exploatör eller kommunen, detta gäller även övriga anläggningar som tillhör E.ON Energidistribution AB inom plan/exploateringsområdet.

*Kommentar: Transformatorstation inom fastigheten Smaragden säkerställs på plankartan. U området anges på plankartan.*

### ***E.ON Energilösningar AB***

Sammanfattning: Befintliga ledningar för fjärrvärme finns i området. Fjärrvärmenätet är inom området väl utbyggt och det finns tillräcklig kapacitet för fler anslutningar. E.ON Energilösningar AB vill växa med Norrköping och ge möjlighet till fler anslutningar av resurseffektiv och miljövänlig fjärrvärme.

E.ON Energilösningar AB förutsätter att de byggnader som skall uppföras med stöd av detaljplanen förläggs så att de skyddsavstånd som gäller enligt bestämmelser för grävarbeten nära fjärrvärmeledningar med kringutrustning respekteras. E.ON Energilösningar AB 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 kommer respektive att placeras i kommunal mark gäller markavtalet mellan E.ON Energilösningar AB och kommunen. För mer information se yttrande.

*Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med ovanstående information.*

**Vattenfall Eldistribution AB**

Vattenfall Eldistribution har inga anläggningar inom området och har inget att erinra mot förslaget.

*Kommentar: Synpunkt noteras.*

**Trafikverket**

Sammanfattning: Trafikverket har pekat ut E22 (Söderleden) som ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken.

**Buller**

I propositionen 2013/14:128 som föregick den nya förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader angavs att de riktvärden som kommer att författningsregleras inte ska gälla vid planering och byggande av infrastruktur för väg- och spårtrafik. Denna bedömning kvarstår.

I infrastrukturpropositionen 1996/97:53 angavs flertalet riktvärden som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. För mer information se yttrande.

*Kommentar: En bullerutredning har tagits fram inför granskningsskedet. Bullerutredningen följer Trafikbullerförordning 2015:16 och har behandlat hela planområdet, både befintliga och nya bebyggelsen enligt förslaget med hänsyn till den framtida spårvägen. Bullerfrågan kommer att detaljstuderas inför antagandet.*

**Risk farligt gods**

Till detaljplanen redovisas en riskutredning ”Riskutredning Norra Vilbergen, Norrköping ÅF-Infrastructure AB. Enligt denna är det möjligt att med hjälp av olika riskreducerandeåtgärder bygga bostadshus 20 meter från E22 (Söderleden). I riskutredningen hänvisas till att befintliga räcken skulle innebära högt skydd gällande olyckor med farligt gods.

Trafikverket anser att det är lämpligt att behålla de 75 meter som finns idag som säkerhetsavstånd mellan bebyggelsen och Europavägen. Befintliga vägräcken är av normaltyp och är inte dimensionerade för att förhindra avkörning med tung lastbil.

*Kommentar: Detaljplangränsen i norr har justerats i granskningshandlingarna jämfört med plangränsen i samrådskartan, med minsta avstånd 42 meter mellan planområdet och Söderleden.*

*I riskutredningen används kvantitativ riskanalysmetodik där en beräknad risknivå jämförs med riskacceptanskriterier vilka utredningen menar är praxis vid riskanalyser med avseende på farligt gods, till skillnad från rent deterministiska analyser. De åtgärder som har föreslagits är de som utredningen rekommenderar för att den faktiska risknivån (Individrisk och samhällsrisk) ska komma ner till en risknivå som enligt riskacceptanskriterierna kan anses acceptabel.*



*Vad gäller avåkningsräcke är det riktigt att befintliga räcken inte utgör en garanti för att olyckor med tung trafik inte forcerar räcket, eftersom de är anpassade för personbilar. ÅF har i analysen inte utgått från att vägräcket håller för alla avåkning med tunga fordon, utan bedömt det som att en del av avåkningarna överskrider räkets randvillkor och en del inte. ÅF menar att tyngdpunkten i en fördelning av alla avåkning ligger på eller i nära anslutning till vägen.*

### **Trafikfrågor**

Den bifogade Trafikutredningen SWECO redovisar att det aktuella planområdet med 1100 lägenheter samt förskola alstrar totalt 2900 fordon. För att få en bättre planeringsberedskap borde trafikutredningen kompletteras med en känslighetsanalys som redovisar konsekvenser för om dessa siffror är under eller överskattade. I trafikutredningen redovisas att 70 procent av all trafik har målpunkter norr om det aktuella planområdet. Detta innebär att både korsningen Gamla Övägen/Vilbergsgatan samt kopplingen Gamla Övägen/E22 (Söderleden) kommer att få stora trafikökningar. I samband med en exploatering av det aktuella området är det viktigt att bägge dessa korsningar hanteras

*Kommentar: En detaljerad trafikutredning omfattande känslighetsanalys beträffande Gamla Övägen har genomförts inför granskningen.*

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

Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

#### **Synpunktsförfattare 01**

Synpunktsförfattaren vill protestera mot det aktuella detaljplanarbetet. Synpunktsförfattaren tycker att det är fel att förstöra grönområden. Synpunktsförfattaren motsätter sig alla övrig förtätning av bebyggelse i Norrköping med motivering att staden behöver sina grönområden. Outnyttjad mark väster och norr om Klockaretorpet, Bråvalla/Fiskeby, Herstadberg/Loddbby erbjuder möjlig mark för bebyggelse, anger synpunktsförfattaren.

*Kommentar: I takt med att Norrköping växer och befolkningen ökar samt att investeringar görs för att skapa underlag för en mer hållbar stadsplanering med hållbart resande kommer stadsdelen Vilbergen närmare och närmare innerstaden och då med goda förutsättningar för utveckling.*

*Grönområden mellan husen kommer att bevaras. En stor bostadsnära park med plats för rekreation för både barn och vuxna kommer att anläggas inom kvarteret Safiren och bedöms utgöra ett positivt inslag som kommer att komma till nytta för många boende i området.*

*Ju bättre marken inom en relativt gles bebyggd stadsdel som Vilbergen kan utnyttjas desto mindre ny och värdefull åker- och naturmark behöver tas i anspråk. Detta arbete behandlar planläggning för norra*

*Vilbergen efter att ansökningar om planläggning inkommit till kommunen från berörda fastighetsägare och kommunen bedömt att det är lämpligt att pröva frågan i detaljplan. Planläggningen överensstämmer med kommunens översiktsplan och kommunen utreder inte i en detaljplan alternativa lokaliseringar. Enligt översiktsplanen ska nya bostäder i första hand tillkomma genom förtätning och återanvändning av redan ianspråktagen mark. Principen är att staden ska växa inifrån och ut.*

### **Synpunktsförfattare 02**

Synpunktsförfattaren har skickat några bilder på sprickor i väggarna på berört hus inom detaljplaneområdet. Synpunktsförfattaren tycker inte att det är en bra idé att förtäta Vilbergen och undrar vem som har kommit på förtätningssidén. Vidare undrar synpunktsförfattaren om man har tänkt på att de boende knappast kommer se dagsljus om det ska bebyggas enligt planritningen. Likaså att bygga radhus eller liknade på befintliga hus tycker synpunktsförfattaren är vansinnigt och ställer frågan om man har räknat på vilken tyngd som taken kommer att få bära. Synpunktsförfattaren undrar om någon människa med förstånd kan lägga sig i dessa idiotiska planer och stoppa galenskaperna.

*Kommentar: Den nya detaljplanen ger möjlighet till påbyggnad av några befintliga hus inom kvarteret smaragden. Frågor beträffande hållfastighet och om byggnaderna tolererar tyngden på grund av en eventuell påbyggnation hanteras senare i bygglovsskedet och inte i detaljplaneskedet. Det är tre fastighetsägare (Rikshem, Heimstaden och Westergren) som har ansökt om planläggning inom det aktuella området för att kunna utveckla sina fastigheter.*

*En solstudie som grundar sig på det aktuella förslaget har gjorts som visar på goda ljusförhållanden efter byggnation i området. Detaljplanen möjliggör byggnationen av bostäder inom planområdet inom ramarna för vad som är lämpligt enligt plan och bygglagen.*

### **Synpunktsförfattare 03**

Synpunktsförfattaren vill överklaga byggnationen utmed Gamla Övägen. Anledningen är att den nylagda cykelvägen till Vrinnevisjukhuset som har kostat miljoner. Med utgångspunkt att Norrköping ska vara en ren stad som satsar på cykelvägar tycker synpunktsförfattaren att det är mycket olämpligt att bygga på den sträckan. Ur både miljö och hälsosynpunkt är denna cykel och gångväg mycket värdefull då belysningen är bra utmed sträckan. Att göra Gamla Övägen till en stadsgata kommer innebära att folk kommer cykla på den vägen istället vilket kan leda till mer olyckor i trafiken. Det är redan idag mycket köer på Gamla Övägen, att göra om den till stadsgata kommer öka miljöutsläpp. Gatan behöver vara dubbelfilig så ambulanser kan ta sig fram snabbt. Det finns idag inga alternativa vägar från Norrköping

City till sjukhuset. Det är ännu en anledning att inte låta Gamla Övägen bli stadsgata.

*Kommentar: Kommunen vill uppmärksamma att det inte är möjligt att överklaga detaljplanen i detta skede. En överklagande kan göras först efter att beslut om antagande av detaljplan har tagits, vilket ännu inte skett. Separat insskick om överklagande måste göras. Omdaning av Gamla Övägen till stadsgata har stöd i "Översiktsplanen för Norrköping antagen 2017". Att bebyggelse kommer närmare gatan och att gatan får trädrader på bägge sidorna samt att körhastigheten minskas bidrar till att gatan och miljön kring gatan upplevs mer stadsmässig. Den befintliga cykelvägen till Vrinnevisjukhuset kommer inte försvinna utan den flyttas närmare gatan och i form av egen separat gång- och cykelbana, se kartbild i planbeskrivningen under avsnitt 4.5, "Gator och trafik", "Gång- och cykelvägar".*

*En detaljerad trafikutredning beträffande Gamla Övägen har gjorts innan granskningsskedet som underlag för arbetet avseende omvandlingen av Gamla Övägen till stadsgata. I utredningen har hänsyn tagits till olika aspekter så som akuttransporter till sjukhuset. Gamla Övägen kommer fortsättningsvis ha fyra körfält, med separata gång och cykelvägar utmed gatan. Det bedöms inte att antalet bil- och cykelolyckor kommer att öka, tvärtom är säkerhet för cyklister och gående en mycket viktig aspekt i planeringen för området. Gång och cykelvägen kommer att ha en hög standard avseende belysning, bredd och gestaltning. Körhastigheten för denna sträcka på Gamla Övägen avses att minskas till 40 kilometer per timme. I utredningen har hänsyn tagits till trafikmängden idag och i framtiden för att beräkna en fungerande gatubredd och funktion. Det har även gjorts en teknisk utredning för Gamla Övägen för att säkerställa en fungerande gatubredd och trafiksäkerhet.*

*En luftutredning har gjorts innan granskningsskedet för att säkerställa luftkvaliteten inom området. Utredningen visar på låga halter av kvävedioxid vid planområdet och att detaljplanen inte försvårar möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft.*

#### **Synpunktsförfattare 04**

Synpunktsförfattaren anser att av de inritade nya husen på södra sidan av Vilbergsgatan (idag stor p-plats framför Westergrens fastigheter) verkar några hus bli tämligen höga vilket kommer att innebära ökad insyn, sämre ljusinsläpp i lägenheten samt mindre tillgång till sol på balkongen. Därför förordar synpunktsförfattaren lägre hus på denna mark. Vad gäller garage och parkeringsplatser är det viktigt att man behåller befintliga garageplatser tillhörande Safiren 1. Synpunktsförfattaren betonar att tillgång till parkeringsplatser för besökande är viktigt.

Synpunktsförfattaren tar upp att i nuläget finns två fungerande busslinjer med många hållplatser längs Vilbergsgatan, vilket innebär att alla har nära till en busshållplats. Skulle man i framtiden välja en spårvägslinje via Vilbergens centrum plus en eventuell busslinje enbart på Gamla Övägen

skulle tillgängligheten till allmänna kommunikationer försämrats betydligt för boende i området.

*Kommentar: Avståndet mellan de planerade högre husen på södra sidan av Vilbergsgatan och de befintliga husen som ligger närmast är cirka 21 meter och 35 meter där avståndet är störst. Detta innebär ingen större risk för ökade insyn. De solstudier som genomförts visar ingen negativ solpåverkan som följd av ny bebyggelse. Avstånd mellan husen har undersökts ytterligare innan granskningen. Avståndet mellan bebyggelse har planerats med hänsyn och respekt till befintlig byggelse avseende ljusförhållande, insyn med mera.*

*Parkeringsfrågan inom området kommer att hanteras i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet, med ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna enligt kommunens parkeringsriktlinjer.*

*Den framtida planeringen avseende kollektivtrafiken på Vilbergsgatan och spårvägen inte är fastställd än. Tekniska kontoret tillsammans med Östgötatrafiken har ansvaret för bland annat frågor gällande planering av framtida kollektivtrafiken på Vilbergsgatan. Spårvägsdragningen skapar gynnsamma förutsättningar för Vilbergen. Vilbergen blir en centrumnära stadsdel med goda möjligheter till utveckling. Detta innebär inte att busslinjer försvinner från Vilbergsgatan. Planbeskrivningen justeras beträffande detta.*

*Stadsbyggnadskontoret kommer att skicka vidare synpunkter som berör trafikfrågor till tekniska kontoret. För mer information hänvisas synpunktsförfattaren till att ta kontakt med tekniska kontorets trafik- och spårighet.*

### **Synpunktsförfattare 05**

Synpunktsförfattaren anser att parkeringen framför Topasen (Urbergsgatan 21 med mera) inte skall bebyggas. De trevåningshus som är planerade att byggas på parkeringen utgör ytterligare fler bilägare. Ska alla parkera på båda sidor på Vilbergsgatan? Om parkeringshus skall byggas under jord behöver det vara i flera plan. Synpunktsförfattaren tycker att det skulle vara jobbigt att gå i ett parkeringshus sent på kvällen.

*Kommentar: Kommunens riktlinjer för parkering ska följas avseende antal parkeringsplatser efter byggnation. Parkeringsfrågan kommer att prövas i bygglovsskedet och har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor på mark samt*

*befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

*Parkering på Vilbergsgatan kommer inte tillåtas. Enligt de beräkningar som har gjorts avseende antal platser kommer ingen underjordisk parkering i flera plan vara nödvändig.*

### **Synpunktsförfattare 06**

Synpunktsförfattaren ställer frågan att varför kommunen vill förstöra eller förvandla deras fina område till ett tätbebyggt getto. Vidare undrar synpunktsförfattaren varför kommunen har byggt en gång- och cykelbana utmed Gamla Övägen efter cirka 50 år som inte får vara kvar mer än ett par år vilket synpunktsförfattaren anser är slöseri med skattepengar. Synpunktsförfattaren ställer frågan om de är tvungna att bo på en byggarbetsplats i flera år. Synpunktsförfattaren undrar var de får ställa sina bilar under tiden. Synpunktsförfattaren undrar vidare om Heimstaden är beredd att halvera hyrorna under denna tid.

Synpunktsförfattaren framför att sol, ljus och luft är ett måste för att människan ska må bra. Synpunktsförfattaren noterar att snart är man tillbaka till 17-1800 tal med trånga gränder och soptunnor på gårdarna. Råttor finns redan runt deras soprum på gården. Kommunen vill enligt synpunktsförfattaren att de ska åka kommunalt. Varför då ta bort busslinjer? Synpunktsförfattaren framför vidare att de som bor här och har bott i 45-50 år trivs och önskar att området får förbli luftigt i framtiden. De vill gärna kunna välja själva om de ska ta bilen, bussen eller cykeln.

*Kommentar: I takt med att Norrköping växer och befolkningen ökar samt att investeringar görs för att skapa underlag för en mer hållbar stadsplanering med hållbart resande kommer stadsdelen Vilbergen närmare innerstaden och då med goda förutsättningar för utveckling.*

*Det är tre fastighetsägare (Rikshem, Heimstaden och Westergren) som har ansökt om planläggning inom det aktuella området för att kunna utveckla sina fastigheter. Kommunen har bedömt att en sådan prövning är lämplig att göra i detaljplan bland annat med hänsyn till att utvecklingen har stöd i kommunens översiktsplan.*

*Gamla Övägens omvandling till stadsgata har sitt stöd i "Översiktsplanen för Norrköping antagen 2017". I samband med omdaning av gatan kommer ny bebyggelsen placeras utmed gatan. För att ska möjliggöras behöver det befintliga gång- och cykelvägen flyttas närmare gatan. Nya och separata banor för gång- och cykelvägar kommer att planeras i samband med omformning av Gamla Övägen och till Vrinnevisjukhuset. En teknisk*

*utredning har tagits fram innan granskningen där frågor som trafiksäkerhet, gatubredd, gång- och cykelvägar utmed gatan med mera har undersökts.*

*De ekonomiska konsekvenserna är lämpliga att bedöma och har bedömts utifrån en samlad bild av planens genomförande. De positiva konsekvenserna som hela projektet kan innebära för både Vilbergen och Norrköping behöver även tas med i bedömningen så som upprustning av Vilbergsgatan och Urbergsgatan, skapandet av en ny bostadsnära park inom området, upprustning av gång- och cykelvägen som passerar området via centrumet, med mera. Fastighetsägarna kommer att vara delaktiga och bidra ekonomiskt avseende ovan nämnda förbättringar av allmänna platser inom området.*

*Området kommer fortsättningsvis behålla sina gröna luftiga miljöer mellan husen. Dessutom kommer en ny bostadsnära park med plats för rekreation för både barn och vuxna att utformas inom kvarteret Safiren. De solstudier som har gjorts tyder inte på negativ solpåverkan till följd av ny byggnation inom området.*

*Frågor som berör hyror och hur hyrorna för nuvarande hyresgäster påverkas av byggnationen eller parkeringsbehovet under byggnationen, styrs inte av detaljplanen och det ligger inom fastighetsägarnas ansvar att hantera och informera om.*

*Den framtida planeringen avseende kollektivtrafiken på Vilbergsgatan och spårvägen är inte fastställd än. Spårvägsdragningen skapar gynnsamma förutsättningar för Vilbergen. Detaljplanen styr inte kollektivtrafiken inom planområdet. Planbeskrivningen har justerats avseende detta.*

*Stadsbyggnadskontoret kommer att skicka vidare synpunkter som berör trafikfrågor till tekniska kontoret. För mer information beträffande kollektivtrafiken inom områdets hänvisas synpunktsförfattaren till att ta kontakt med Östgötatrafiken.*

*Norrköpings kommun jobbar för att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande. Exempel på det är att satsningar på kollektivtrafiken och bättre och säkrare miljöer för fotgängare och cyklister.*

### **Synpunktsförfattare 07**

Synpunktsförfattaren vill beklaga den förtätningshysteri som präglar detaljplanen och som minskar den öppenhet och rymd som de fria ytorna hittills har gett. Planen ger möjligheter till olika lösningar men om vissa delar kommer till stånd skapas stora obehag för befintliga boende. Synpunktsförfattaren framför att intresset för att hyra lägenheter i befintliga fastigheter lär minska eftersom det under många år framåt kommer att vara byggarbetsplatser med framkomlighetsproblem. Till skillnad från vid nybyggnation är detta påtvingat de boende och inte något man räknat med.

Den del av planen som synpunktsförfattaren vänder sig emot och uppmanar till nytt övervägande är punkt 4.5 ”gator och trafik”. Man talar här om

eventuell spårväg i den reserverade korridoren och att busstrafiken ska upphöra längs Vilbergsgatan. Sweco som har utrett trafikläget verkar inte ha tagit hänsyn till de boende på hela Vilbergsgatan då kollektivtrafiken även påverkar delar av Skarphagen samt hela Kättsätter. Dessa har inte varit kallade till samråd.

Gångavståndet till spårvagn enligt reserverat stråk respektive bussar vid Gamla Övägen blir för de flesta väldigt långa. I området bor äldre som ofta är utan bil och därför får frågan om kollektivtrafiken inte gömmas i en detaljplan. Synpunktförfattaren föreslår att texten om spårvägens övertagande av busstrafiken utgår ur planen och att den frågan får stå öppen tills en eventuell spårvägsutbyggnad blir aktuell. Se yttrande för mer information.

*Kommentar: Den framtida planeringen avseende kollektivtrafik på Vilbergsgatan och den framtida spårvägen inte är fastställd än. Detaljplanen möjliggör en framtida spårvägsdragning genom Vilbergen. Hur frågor avseende framtida busstrafik, busshållplatser med mera hanteras ligger inom Östgötatrafikens ansvarsområde vilket kommer att hanteras när det blir aktuellt med spårvägsdragningen. Spårvägsdragningen skapar gynnsamma förutsättningar för Vilbergen. Detaljplanen styr inte frågor beträffande kollektivtrafiken inom planområdet. Planbeskrivningen justeras avseende detta. Stadsbyggnadskontoret har vidarebefordrats frågan till tekniska kontoret. För mer information beträffande kollektivtrafiken inom områdets hänvisas synpunktsförfattaren till att ta kontakt med Östgötatrafiken.*

*Detaljplanprocessen är en öppen demokratisk process vilket innebär att kommunen samråder med medborgarna, statliga- och kommunala verk med flera om det aktuella förslaget. Inför samrådet kungjorde kommunen förslaget till detaljplan. Kungörelsen gjordes i den lokala tidningen och anslogs på kommunens anslagstavla i förvaltningshuset Rosen. Kungörelsen innehöll information om bland annat vilket område detaljplanen avsåg och om detaljplanen överensstämde med översiktsplanen. Det framgick även hur lång samrådstiden var och att den som ville lämna synpunkter på förslaget kunde göra det under samrådstiden, samt till vem synpunkter skulle lämnas. Kungörelsen är avsedd för alla medborgare oavsett var man bor. Under samrådsmötet som hölls den 8 mars 2016 delades det ut informationsblad med ytterligare information om samrådet och samrådstiden. Förutom det formella samrådsmötet har medborgardialog genomförts innan granskningskedet med syfte att bjuda in allmänheten för att svara på frågor och ta in ytterligare synpunkter. Medborgardialogen är inte ett lagkrav i jämförelse med det formella samrådet utan en möjlighet som kommunen erbjuder för att stärka deltagandet i arbetet med utformningen av vår stad.*

### **Synpunktsförfattare 08**

Synpunktsförfattaren anser att en försiktigt genomförd förtätning av bostäder i Vilbergen kan vara positiv. En viktig förutsättning är att kommunikationerna löses på ett trafiksäkert, hälso-miljömässigt och samhällsekonomiskt bra sätt. För en hållbar trafiksituation krävs att kollektivtrafik planeras primärt mot centrala Norrköping och resecentrum, samt säkra gång och cykelvägar. En styrning av biltrafiken där bostadsgator inte används som genomfartsleder till/från Vilbergen är önskvärt.

Synpunktsförfattaren framför vidare att det finns en konflikt mellan tät biltrafik på Kärrhagsgatan och gång- och cykeltrafik i området. Flertalet föräldrar i omgivningen vågar inte låta barnen gå och cykla till skolan utan skjutsar dem i bil trots korta avstånd. Vid Skarphagsskolan har detta i sin tur medfört konflikter och en riskabel trafikmiljö. Genomfartstrafiken på Kärrhagsgatan bidrar till att många i närområdet väljer att ta vägen via Kärrhagsgatan istället för Gamla Övägen eller Söderleden. I mars 2015 införde kommunen ett temporärt förbud mot genomfart på Kärrhagsgatan. Av de som klagade på förbudet anförde många att orsaken var en motvilja mot att tvingas åka den krångliga omväg som konstruktionen av trafikplats Vilbergen innebär. Bilister föredrar Kärrhagsgatan trots dess farthinder. Det är nödvändigt att trafiksituationen löses före eller samtidigt som en förtätning genomförs enligt detaljplanen. För mer information läs yttrandet.

*Kommentar: En detaljerad trafikutredning samt en teknisk utredning som behandlar bland annat frågor som utformning, gatubredd, antal körfält, trafikfrågor och trafiksäkerhet beträffande Gamla Övägen har gjorts innan granskningen som underlag för vidare arbetet. I utredningen har de olika trafikproblem som finns inom planområdet tagits med i beräkningarna.*

*Stadsbyggnadskontoret kommer att skicka vidare synpunkter som berör trafikfrågor till tekniska kontoret. För mer information hänvisas synpunktsförfattaren till att ta kontakt med tekniska kontorets trafik- och spårighet.*

### **Synpunktsförfattare 09**

Synpunktsförfattaren sammanfattar sina synpunkter enligt nedan:

- Planera och bygga tre filer i vardera riktning av Gamla Övägen för att eliminera framtida problem.
- Behåll Gamla Övägens rondeller och undersök möjligheten att göra en rondell där trafikljuset nu reglerar infarten till Vrinnevisjukhuset.
- Sätt maximala hastighet till 60 km/h fram till relativt nya rondellen efter infarten till Holmtorpsvägen.
- Skapa skyndsmt påfarter till Söderleden i båda riktningarna (liknande påfarter som finns i Skarphagsrondellen)



- Bredda omgående körbanan vid Borgmästargårdens busshållplats så att passage blir möjlig vid stillastående buss.
- Bygg inga nya hyreshus utmed gamla Övägens västra sida.

Slutligen tar synpunktförfattaren upp en reflektion på sidan 39 i planbeskrivningen under ”6.1 Sociala konsekvenser, Jämställdhet” som har formulerats enligt följande: ”varierande rekreativsmöjligheter finns i närområdet. Dessa gynnar barn och kvinnor i sin vardag vilket tycker synpunktsförfattaren att formuleringen är märklig och undrar hur detta ska tolkas, att män aldrig har någon vardag eller är förklaringen att detaljplanen utarbetats av sju kvinnor och en man. För mer information se yttrandet.

*Kommentar: En detaljerad trafikutredning samt en teknisk utredning som behandlar bland annat frågor som utformning, gatubredd, antal körfält, trafikfrågor och trafiksäkerhet beträffande Gamla Övägen har gjorts innan granskningen som underlag för vidare arbetet.*

*Med de förslag som utredningen visar kommer trafiksituationen ur säkerhets- och kapacitetssynpunkt att vara fungerande. Det behövs större infrastrukturlösningar vad gäller ut- och infartramperna till Söderleden för en fungerande trafiksituation i framtiden.*

*Omformning av Gamla Övägen till stadsgata har stöd i ”Översiktsplanen för Norrköping antagen 2017”. Att bebyggelse utformas närmare gatan och att gatan får trädrader på bägge sidorna samt att körhastigheten föreslås minskas bidrar till att gatan och miljön kring denna upplevs mer stadsmässig.*

*Männen dominerar statistiken avseende bilkörning och skapandet av rekreativsmöjligheter i närområdet gynnar olika delar av befolkningen, exempelvis äldre, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning, resurssvaga*

*Texten gällande jämställdhet har förtydligats. Konsekvenser rörande jämställdhet och social hållbarhet i allmän bemärkelse är av naturliga skäl mångfacetterade och spänner över mer av vad som går att påverka med fysisk planering varför tolkningsutrymme finns även framöver.*

### **Synpunktsförfattare 10**

Synpunktsförfattaren undrar hur lösningen ser ut för de som har sin parkering idag på parkeringen till vänster om Urbergsgatan. Om det ska byggas mellan 750-1000 nya bostäder i området, bland annat på parkeringen, vart ska de cirka 1000 familjer som kommer till området parkera sina bilar?

Synpunktsförfattaren framför vidare att om det finns en plan för bebyggelse, så måste det finnas en plan för vart alla ska göra av sina bilar, men en sådan plan har Synpunktsförfattaren inte kunnat läsa om.

*Kommentar: Fastighetsägarna ska kunna redovisa att kommunens parkeringsnorm uppfylls vid bygglovsprövningen. Parkeringsfrågan kommer att prövas på bygglovsskedet och har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor på mark samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

*Planbeskrivningen justeras avseende "parkering".*

### **Synpunktsförfattare 11 och 12**

Synpunktsförfattarna besökte Vilbergens bibliotek på samrådsmötet som de tycker hade ett bra upplägg. Vid mötet informerade man om hur viktigt det är med förtätning av olika bostadsområden i Norrköping. Synpunktsförfattare lämnar flera synpunkter på förslaget.

Påbyggnad (förtätning på höjden) av befintliga lamellhus är enligt synpunktsförfattarnas uppfattning helt i linje med hur man utnyttjar befintlig bebyggelse för att få till stånd flera lägenheter utan att använda värdefull markyta.

Nybyggnation på idag befintliga parkeringsplatser i markplan är helt rätt tänkt. Erforderligt behov av parkeringsplatser ska förläggas i underjordiska garage. Inga förfulande öppna parkeringsplatser i markplan.

Synpunktsförfattaren ställer frågan om det är välbetänkt att "trycka" in bostäder alldeles intill såväl Söderleden som Gamla Övägen? Den föreslagna byggnationen planeras nära en hårt trafikerad Europaväg. Därför har synpunktsförfattarna svårt att förstå det som var huvudskälet på samrådsmötet; nämligen att minska bullret i befintliga fastigheter. Synpunktsförfattarna frågar sig vad de som ska bosätta sig så nära E 22:an ska få för boendemiljö. En ytterligare nackdel med byggnation mot E-22:an är att man förstör det uppskattade skogsparti som nu utgör en naturlig bullerskärm mot Söderleden.

Synpunktsförfattarna kan acceptera den föreslagna lösningen gällande byggnationen av flerfamiljshus mot Gamla Övägen, med förutsättningen att man bibehåller cykelbanan parallellt med Gamla Övägen. Förslaget att göra om Gamla Övägen till en stadsgata väcker stort motstånd från såväl boende som cykelpendlare. Synpunktsförfattarna inbjuder någon eller några från

stadsbyggnadskontoret, fysisk planering, att komma till Vilbergen och på plats lyssna på deras argument.

*Kommentar: Detaljplanprövningen görs inom ramarna för plan och bygglagen. En bullerutredning har gjort för att säkerställa en bra boendemiljö ur bulleraspekt för de bostäder som är utsatta för buller. Utredningen kommer att detaljstuderas inför antagandet. Detaljplangränsen i norr har justerats i granskningshandlingarna jämfört med gränsen i samrådskartan, med minsta avstånd 42 meter mellan planområdet och Söderleden, detta främst med hänsyn till eventuellt ytbehov för en framtida trafikplats vid korsningen Gamla Övägen och Söderleden för att hantera den framtida trafikmängd som beräknas vara mycket större än idag. Grönområdet utmed Söderleden som angränsar kvarteret Safiren kommer att bibehållas helt. Detta område har avlägsnats från planområdet enligt samrådsförslaget. Bostäderna utmed Gamla Övägen kommer att vara som ett bullerskydd för befintliga hus inne i kvarteret Safiren samtidigt som boendemiljöer som uppfyller kravet för godkänd ljudnivå enligt gällande bullerförordningen kan möjliggöras genom exempelvis utvecklad byggnadsteknik, speciella fasadmateriell, ljudabsorbenter samt genomgående lägenheter.*

*Cykelbanan kommer inte att försvinna utan den kommer att flyttas närmare gatan, se kartbild i planbeskrivningen avsnitt 4.5, "Gator och trafik", "gång- och cykelvägar". Att omvandla Gamla Övägen till stadsgata innebär att gatan kommer att få en mer stadsmässigt utformning, med trädtrader, fyra körfält och gång- och cykelvägar utmed gatan. Bebyggelse kommer att placera närmare gatan, körhastigheten för denna sträcka föreslås minskas till 40 kilometer i timmen. En detaljerad trafikutredning samt en teknisk utredning som behandlar bland annat frågor som utformning, gatubredd, antal körfält, trafikfrågor och trafiksäkerhet beträffande Gamla Övägen har gjorts innan granskningen som underlag för vidare arbetet.*

Synpunktsförfattare13

Synpunktsförfattaren har varit på samrådsmöte i Vilbergens bibliotek och har synpunkter på det som sades angående förtätning av deras område:

- Ett dåligt upplagt och ganska så förvirrat möte. De som presenterade och informerade verkade inte särskilt trovärdiga.
- Frustrerande att inte få bättre information. Synpunktsförfattaren undrar vad händer i deras område framöver och tycker att det känns som en klar försämring.

Synpunktsförfattaren ifrågasätter påbyggnad av befintliga hus. De befintliga husen har redan nu stora sprickor i husväggarna, såväl utomhus som invändigt och i källargolv. Synpunktsförfattaren undrar om någon undersökning har gjorts om husen är stabila nog att tåla påbyggnad. Under eventuell byggnadstid skulle hyresgäster på våning 2 och 3 inte kunna bo kvar påstod en av mötes representanter. Det har inte framgått i någon

skrivelse om så är fallet och då undrar synpunktsförfattaren var de tar vägen under tiden. Synpunktsförfattaren framför vidare att mängder av parkeringsplatser kommer försvinna när befintliga garage tas bort. Var ska dessa bilägare ställa sina fordon under byggnation och när allt är klart?

Synpunktsförfattaren tycker att det hela verkar bli ett skräckscenario, kanske ett nytt "Hageby" eller "Klockaretorpet". Synpunktsförfattaren vill inte ha en förtätning i Vilbergen utan vill värna om grönområdena. Synpunktsförfattaren undrar om det inte är lämpligt att bygga nya bostäder på det stora gårdet intill den nybyggda parkeringen nedanför sjukhuset.

*Kommentar: Den nya detaljplanen ger möjlighet till påbyggnad av några befintliga hus inom kvarteret Smaragden. Frågor beträffande hållfastighet och om byggnaderna tolererar tyngden på grund av en eventuell påbyggnation hanteras senare i bygglovsskedet och inte i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan under byggnation och hur påbyggnaden ska hanteras beträffande hyresgäster som bor redan i dessa hus styrs inte av detaljplanen utan det ligger inom fastighetsägarnas ansvar.*

*Det är inte aktuellt i detta planarbete att behandla frågor som berör andra områden i Norrköping som till exempel stora fältet intill parkeringen som tillhör Vrinnevisjukhuset.*

*I detta arbete behandlas frågor som berör det aktuella området efter att tre fastighetsägare har ansökt om planläggning för att utveckla sina fastigheter vilket är i linje med översiktsplan för Norrköping. Kommunens riktlinjer för parkering ska följas avseende antal parkeringsplatser efter byggnation. Parkeringsfrågan kommer att prövas i bygglovsskedet och har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

Synpunktsförfattare 14 och 15

Synpunktsförfattarna skriver att det ändå inte hjälper vad de tycker för det kommer att byggas ändå. Synpunktsförfattarna och även många andra som bor i Vilbergen har flyttat till Vilbergen för det öppna landskapet som nu ska bli ett innerstadsområde. Synpunktsförfattarna framför vidare att idag har de utsikt över parkeringen där det ska bli 3 höghus och 3 lägre hus och att de ser hellre bilar och blå himmel än in grannens kök.

Synpunktsförfattarna undrar var alla bilar ska stå när hela parkeringen blir byggarbetsplats. Synpunktsförfattarna undrar om någon har tänkt hur utryckningsfordon och de som bor här ska kunna komma fram. Synpunktsförfattarna undrar hur framkomligheten blir på Vilbergsgatan och

vidare ut på Gamla Övägen. Vore detta i ett villaområde skulle aldrig detta gå igenom men nu är det ju ett hyresrättsområde och då går ju allt att få igenom, noterar synpunktsförfattaren.

*Kommentar: Samråd är ett tillfälle där kommunen samråder med medborgarna och alla som berörs av planarbetet oavsett vilket område det gäller. Grönområden mellan husen kommer att bevaras. En stor bostadnära park kommer att anläggas inom kvarteret Safiren med rekreationsmöjligheter för både barn och vuxna. Ju bättre marken inom en relativt glest bebyggd stadsdel som Vilbergen kan utnyttjas ju mindre ny och ofta värdefull åker- och naturmark behöver tas i anspråk. Kommunens riktlinjer för parkering ska följas avseende antal parkeringsplatser efter byggnation. Parkeringsfrågan kommer att prövas i bygglovsskedet och har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

*Frågor som parkeringsbehovet under byggnation styrs inte av detaljplanen utan först i bygglovsskedet kommer fastighetsägarna lösa behovet genom temporära lösningar innan byggnationen är klar. Ansvar för detta är fastighetsägarnas ansvar.*

*Vad gäller utryckningsfordon och tillgängligheten inom planområdet har kommunen samrått med räddningstjänsten. Tillgänglighet för utryckningsfordon kommer att prövas i bygglovsskedet. En detaljplanprövning skiljer sig inte prövningsmässigt mellan olika stadsdelar och bebyggelseområden även om sakfrågorna självfallet kan variera. Prövningen utgår från plan- och bygglagen och i detaljplanarbetet görs avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen utifrån sakkunskap och synpunkter från berörda.*

### **Synpunktsförfattare 16**

Synpunktsförfattaren protesterar mot denna plan. Synpunktsförfattaren som är boende i Smaragden är liksom grannarna förfärad av den totala bristen på hänsyn mot dem. Enligt synpunktsförfattaren var det minst sagt luddiga svar på var alla redan befintliga plus alla tillkommande bilar ska parkeras. Synpunktsförfattaren framför att folk trivs här och vill erbjuda fler att bo här. De trivs här just för de öppna ytorna mellan husen med mera. Synpunktsförfattaren uttrycker att detta tas ifrån dem med denna plan. Människor flyttar ut från förtätad stadsmiljö av en anledning men de boendena i området påtvingas exakt det de inte vill ha. Att ta ner skogen

norr om Vilbergsgatan för att bygga hus där, så nära Söderleden, tar bort känslan av närhet till naturen. Synpunktsförfattaren uttrycker att man kan kasta denna plan i sin helhet i papperskorgen.

*Kommentar: Det är tre fastighetsägare (Rikshem, Heimstaden och Westergren) som har ansökt om planläggning inom det aktuella området för att kunna utveckla sina fastigheter. Kommunen har bedömt att en sådan prövning är lämplig att göra i detaljplan bland annat med hänsyn till att utvecklingen har stöd i kommunens översiktsplan. I takt med att Norrköping växer och befolkningen ökar samt att investeringar görs för att skapa underlag för en mer hållbar stadsplanering med hållbart resande kommer stadsdelen närmare och närmare innerstaden och då med goda förutsättningar för utveckling.*

*Kommunens riktlinjer för parkering ska följas avseende antal parkeringsplatser efter byggnation. Parkeringsfrågan kommer att prövas i bygglovsskedet och har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

*Grönområden mellan husen kommer att bevaras. En stor bostadnära park kommer att anläggas inom kvarteret Safiren med rekreativsmöjligheter för både vuxna och barn. Detaljplangränsen i norr har justerats i granskningshandlingen, detta med hänsyn till eventuellt ytbehov för en framtida trafikplats vid korsningen Gamla Övägen och Söderleden för att hantera den framtida trafikmängd som beräknas vara mycket större än idag. Grönområdet utmed Söderleden som gränsar till kvarteret Safiren kommer att bibehållas helt.*

### **Synpunktsförfattare 17 och 18**

Synpunktsförfattarna är boende i Safiren 2 och vill visa sitt misstykke med den nya planeringen. Synpunktsförfattarna har svårt att förstå byggande av höghus och radhus, det sistnämnda ovanpå befintliga byggnader, med tanke på alla sprickor som finns både i byggnaden och i fasaden. De vill framföra vidare att parkeringsmöjligheter blir begränsade för både boende och gäster. Synpunktsförfattarna undrar hur det blir med trafik- och bullernivån som redan nu är hög utmed nämnda väg.

Synpunktsförfattarna som har bott här i många år trivs mycket bra med ljusa lägenheter utan insyn och fina grönområden. De vill att man tänker på alla gamla som finns här och bara kommer ut på sina balkonger som är deras

enda tillgång till sol och frizon från insyn samt skugga från närliggande bostäder.

*Kommentar: Den nya detaljplanen ger möjlighet till påbyggnad av några befintliga hus inom kvarteret Smaragden. Frågor beträffande hållfastighet och om byggnaderna tolererar tyngden på grund av en eventuell påbyggnation hanteras senare i bygglovsskedet och inte i detaljplaneskedet. Kommunens riktlinjer för parkering ska följas avseende antal parkeringsplatser efter byggnation. Parkeringsfrågan kommer att prövas i bygglovsskedet och har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

*Avståndet mellan bebyggelse har planerats med hänsyn och respekt till befintliga byggelsen avseende ljusförhållande, insyn med mera.*

*En buller- och trafikutredning har tagits fram och använts som underlag i detaljplanearbetet. Alla frågor beträffande detaljplanearbetet hanteras enligt plan och bygglagen. Att riktvärden för trafikbuller inte får överskridas inom planområdet, har reglerats på plankartan.*

### **Synpunktsförfattare 19**

Synpunktsförfattaren har tittat på detaljplanen för utbyggnad av cirka 700 nya lägenheter i Vilbergen. Synpunktsförfattaren bor i det berörda området och är orolig att alla vackra träd mellan huset och parkeringen ska skadas eller sågas ner på grund av byggnation. Synpunktsförfattaren noterar att boenden måste få fortsätta njuta av grönskan. Synpunktsförfattaren framför att alla människor mår bra av grönska och blommor i bostadsområdet och hoppas att man kommer satsa på det.

Huset som synpunktsförfattaren bor i har mycket sprickor på fasaden och i väggarna så boenden i huset undrar hur det ska klara tyngden av flera radhus på taket. Synpunktsförfattaren framför att de är mycket oroliga för att de ska få hyreshöjningar och att många av dem då inte har råd att bo kvar. Synpunktsförfattaren vill inte ha radhus på deras tak om det innebär hyreshöjning. Synpunktsförfattaren undrar hur de 700 lägenheterna/radhusen fördelas som hyres- respektive bostadsrätter och hur stor andel som kommer bli radhus.

*Kommentar: Den nya detaljplanen ger möjlighet till påbyggnad av några befintliga hus inom kvarteret Smaragden. Frågor beträffande hållfastighet och om byggnaderna tolererar tyngden på grund av en eventuell*

*påbyggnation hanteras senare i bygglovsskedet och inte i detaljplaneskedet. Dessa frågor kommer att undersökas och utredas noggrant innan en påbyggnad blir aktuell och först efter att detaljplanen har vunnit laga kraft. Detaljplanen reglerar inte hur avgifter eller hyror kommer att påverkas utan det ligger inom fastighetsägarnas ansvar att hantera och informera om.*

*Kommunen ser positivt på att tillkommande bebyggelse inom området utgörs av en blandning av olika upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar, detta går dock inte att reglera i en detaljplan. Hur dessa kommer fördelas är inte bestämt.*

*Träden mellan befintliga hus och ny bebyggelse inom kvarteret Smaragden som synpunktsförfattaren nämner i sitt yttrande påverkas inte av planförslaget. Avståndet mellan dessa träd och ny bebyggelse är cirka 20 meter. En stor bostadsnära park möjliggörs inom området och planeras att rustas upp med växtlighet samt ytor för avkoppling och socialt umgänge.*

### **Synpunktsförfattare 20**

Synpunktsförfattaren tycker att det är en positiv utveckling att omvandla rena bilvägar till stadsgator med olika trafikslag integrerade. Men enligt plankartan från samrådet kan Gamla Övägen göras upp till ca 45meter bred, och enligt den tillhörande trafikutredningen föreslås vägen utformas för 60 km/h med skrymmande mitträcken och mycket breda "säkerhetszoner" mellan GC-bana och körbana. Synpunktsförfattaren anser inte att det uppfyller definitionen av en stadsgata utan har mer likhet med en stadsmotorväg som Söderleden i utformning, fast med en friliggande GC-bana och trädplantering intill. Istället borde Kungsgatans utformning utgöra förebild för den nya Gamla Övägen.

Samtidigt nämner trafikutredningen att det eventuellt skulle behövas 3+3 körfält för att hantera en prognostiserat ökande biltrafik fram till år 2030, vilket skulle kräva upp till 45m bred väg som plankartan medger. Men enligt den nya översiktsplanen så är målsättningen att biltrafiken ska ligga kvar på dagens nivå, utan att öka, trots en ökande befolkning. Trafikplaneringen borde därför följa detta och vara målbaserad istället för prognosbaserad, annars finns risken att den ger upphov till inducerad biltrafik. Vidare föreslår den nya översiktsplanen att Gamla Övägen, norr om Söderleden, byggs om till stadsgata med en hastighet anpassad till 40 km/h. Detta borde även vara målsättningen för delen mellan Söderleden och Vilbergsgatan om det nu ska byggas bostäder intill.

Den lägre hastigheten (40 istället för 60) ökar restiden med endast <10 sek mellan Vilberg rondellen och Söderleden, samtidigt som fördelar med minskat buller, ökad vägkapacitet och ökad trafiksäkerhet följer. Den lägre hastigheten borde även innebära att körfält och säkerhetszoner kan göras smalare och att mitträcke kan slopas. Då skulle alla funktioner och trafikslag på Gamla Övägen i framtiden utan problem kunna inrymmas inom dagens



vägutrymme på 27m bredd. Synpunktsförfattaren har skickat in ett förslag på vägsektion för Gamla Övägen.

Bestämmelsen ”Huvudgata” på plankartan behöver i så fall minskas ned i bredd om bostadsbebyggelsen ska kunna ligga intill gatan för att skapa ett slutet stadsrum. Annars blir Gamla Övägen mer lik Skarphagsleden med bebyggelse placerad långt ifrån gatans kant.

Vidare borde planerna på en GC-tunnel under Gamla Övägen slopas då det inte är förenligt med idén om en stadsgata då det medför skrymmande ramper och sluttningar, vilket trafikutredningen nämner, anser synpunktsförfattaren. Gatan borde istället utformas så att oskyddade trafikanter kan korsa den i plan på ett säkert sätt. Detta gäller även den i trafikutredningen nämnda möjligheten att bygga gångtunnlar till busshållplatser i Gamla Övägen. Sådana gångtunnlar är ofta mörka och otrygga, och nyligen har ju en sådan gångtunnel fyllts igen på Finspångsvägen. Det är enligt synpunktsförfattaren fel att bygga fler sådana tunnlar då. Sektionen visar att det är fullt möjligt att inrymma alla funktioner och trafikslag på dagens vägbredd på 27 meter utan att kostsamma vägbreddningar behövs. Detta genom att minska körfältsbredder och säkerhetszoner till sådana mått som är normala för en stadsgata. I synpunktsförfattarens förslag är bussfilerna mittförlagda samtidigt som trädraderna har flyttats in från körbanans kant så att de istället bildar en avgränsning mellan bilars och bussars körfält. Trädraderna kan då även inrymma hållplatser, lyktstolpar med mera.

### **Cykelbanornas utformning och anslutning**

Synpunktsförfattaren anser att det är positivt att cykelbanorna i området planeras byggas ut och rustas upp. Dock bör standarden vara högre än vad som verkar planeras för. I trafikutredningen är alla GC-banor 4 meter breda (2 + 2 meter gång + cykel) vilket anses är i smalaste laget för huvudstråk som det är här. Två cyklister kan inte bekvämt mötas i hög hastighet på en cykelbana på 2 meter bredd. Enligt Trafikverkets GCM-handbok rekommenderas cykelbanor vara minst 2,5 meter breda. Delade gång och cykelbanor i området borde därför vara närmre 5 meter i bredd istället för 4 meter. Enligt plankartan och illustrationskartan däri ser det ut som att cykelbanan som går parallellt med Gamla Övägen även fortsättningsvis ska korsa Söderleden på den GC-bro som ligger väster om trafikplats Vilbergen. Detta genom att GC-banan ansluts till bron via två snäva 90°-svängar. Synpunktsförfattaren anser att cykelbanan mot centrum, utöver förbindelsen till befintlig bro, även bör fortsätta på bilarnas bro över Söderleden. Det finns flera fördelar med detta:

- Cykelbanan mot centrum kortas med omkring 120m.
- Flera skarpa kurvor slopas och sträckan blir i princip helt rak.
- Stigningen blir betydligt mindre över bilbron jämfört mot GC-bron som ligger högre.

Detta kombinerat minskar restiderna med cykel mellan centrum och sjukhuset och cykelbanan kan leva upp till det ”pendlingscykelstråk” som det är utpekad som i den nya översiktsplanen.

*Kommentar: Kommunen delar synpunktsförfattarens synpunkter i de flesta punkter. Plankartan som redovisades i samrådsförslaget var inte bearbetad beträffande den slutliga gatubredden, det ska det heller inte alltid vara eftersom det just är ett samrådsförslag. Efter samrådet har ytterligare trafikutredningar och även en teknisk utredning gjorts som säkerställer en fungerande gatubredd med tanke på att Gamla Övägen ska omvandlas till stadsgata där kollektivtrafik och akuttransporter till Vrinnevisjukhuset tillsammans med gång- och cykeltrafik, får ökad prioritet i gaturummet. Förslaget är att en hastighet på 40 kilometer/timmen ska tillämpas på sträckan som berörs av planområdet, detta kan dock inte regleras i en detaljplan och det är tekniska kontoret på kommunen som ansvarar för frågan. Bebyggelse planeras utmed Gamla Övägen och utgör en parameter bland många andra i syftet att stärka upplevelsen av gatan som en stadsgata. Utredningen som nämns ovan ger förslag på sektion för Gamla Övägen. Enligt sektionen och detaljplaneförslaget kommer Gamla Övägen att ha fyra körfält även fortsättningsvis. Gatan föreslås ha en stadsmässig utformning med trädtrader och gång- och cykelvägar på bägge sidor av gatan. Gång- och cykelvägarna utmed gatan kommer att ha en bredd på minst 5 meter, se planbeskrivningen avsnitt 4.5, ”Gator och trafik”.*

### **Synpunktsförfattare 21**

Synpunktsförfattaren vill framföra att förtätning är detsamma som att skapa nya getton och tar Navestad, Hageby, Klockaretorpet och Marielund som exempel för hur det går när man packar samman för många människor på för liten yta. Att förstöra även Vilbergen är förödande, tycker synpunktsförfattaren.

Synpunktsförfattaren framför vidare att en del av byggnationen är planerad att ligga precis intill Söderleden och Gamla Övägen. Förutom den tunga trafiken som är intensiv dygnet runt, så rullar här alla transporter till Vrinnevisjukhuset med sirener och blåljus vilket blir störande för dem som skall bo på ”vägrenen”. Synpunktsförfattaren menar att det kommer bli mycket klagomål från de nyinflyttade angående detta.

Synpunktsförfattaren noterar att det är många ”lite äldre” människor som sökt sig till Norra Vilbergen. Om dessa planer genomförs tvingas de leva några av deras sista år i en byggarbetsplats. Infrastrukturen och geografin kräver stora ingrepp i området under flera års byggtid med stora olägenheter för de boende. Synpunktsförfattaren tycker att planerna för Vilbergen är ett bevis för politiker och tjänstemäns okunskap om verkligheten och hoppas att någon vågar sig ut och se efter hur verkligheten i Vilbergen ser ut.

*Kommentar: Det är tre fastighetsägare som har ansökt om detaljplanläggning för området för att kunna utveckla sina fastigheter. Kommunen har bedömt att en sådan prövning är lämplig att göra i*

*detaljplan bland annat med hänsyn till att utvecklingen har stöd i kommunens översiktsplan. I takt med att Norrköping växer och befolkningen ökar samt att investeringar görs för att skapa underlag för en mer hållbar stadsplanering med hållbart resande kommer stadsdelen närmare och närmare innerstaden och då med goda förutsättningar för utveckling.*

*Detaljplaneprovningen är lagstiftad och sker utifrån plan- och bygglagen. Med hänsyn till bland annat denna lag har det inom ramen för planarbetet och som underlag till detaljplanen upprättats utredningar. Utredningarna utgör underlag i de avvägningar som görs gjorts i planarbetet.*

*Grönskan och luftigheten mellan befintliga hus bevaras och en bostadsnära park möjliggörs inom kvarteret Safiren.*

### **Synpunktsförfattare 22**

Synpunktsförfattaren har skickats in ett PM med en beskrivning av skogsremsan mellan bebyggelsen i Vilbergen och Söderleden som synpunktsförfattaren beskriver som en liten kvarglömd rest av natur som är till stor glädje för både människor och djur. Synpunktsförfattaren önskar inte bara att den får vara kvar, utan att man, när området nu ska förändras, passar på att också öka det lilla naturområdets redan stora värden. Om man vill komma hit och titta rekommenderar synpunktsförfattaren att man gör det när vitsipporna blommar.

*Kommentar: Detaljplanegränsen i norr har justerats i granskningshandlingarna, detta med hänsyn till eventuellt ytbehov för en framtida trafikplats vid korsningen Gamla Övägen och Söderleden för att hantera den framtida trafikmängd som beräknas vara mycket större än idag. Grönområdet utmed Söderleden som gränsar till kvarteret Safiren kommer att bibehållas helt.*

*En inventering av natur inom planområdet har gjorts under våren 2016 på uppdrag av Norrköpings kommun.*

### **Synpunktsförfattare 23 (inklusive namnlista med 87 stycken namnunderskrifter)**

Vikten av garage, parkering och gästparkering. Synpunktsförfattaren undrar om lägenheterna ska dela på 6 parkeringsplatser. Önskan är att få något likvärdigt och inom ett avstånd från lägenheterna om garage ska rivas och framför även att en ökad trafik och busshållplatser skapar stopp. Att sophantering behövs bli bättre och att det finns bullerproblem från Söderled och Gamla Övägen. Vidare tas vikten av gång- och cykelvägar och övergångsställen upp. Det är positivt med mer parkytor och soffor. Det anses att det finns översvämningsproblematik i ett lågt byggt centrum och att sprickor i gamla hus måste åtgärdas före bygg. Synpunktsförfattaren hoppas att det inte blir ett nytt Navestad.

*Kommentar: Kommunens riktlinjer för parkering ska följas avseende antal parkeringsplatser efter byggnation. Parkeringsfrågan kommer att prövas i bygglovsskedet och har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

*En dagvattenutredning har gjorts för att säkra och åtgärda översvämningsrisken inom området. Dagvattnet kommer att ledas till två dagvattendammar, en i söder och en i norr, se planbeskrivningen avsnitt 4.7, "Teknisk försörjning", "Dagvatten".*

*Detaljplanen föreslår påbyggnad av några befintliga hus inom kvarteret Smaragden. Frågor beträffande hållfastighet och om byggnaderna tolererar tyngden på grund av en eventuell påbyggnation hanteras senare i bygglovsskedet och inte i detaljplaneskedet. Dessa frågor kommer att undersökas och utredas noga innan en påbyggnad blir aktuell först efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.*

*En bullerutredning har genomförts för att kunna identifiera områden som utsätts för höga bullernivåer. Att riktvärden för trafikbuller inte får överskridas inom planområdet, har reglerats på plankartan. Detaljplanen prövar markens lämplighet för huvudsakligen bostäder utifrån plan- och bygglagen, bullerfrågan är en parameter som beaktats utifrån lagstiftarens krav.*

*Tidigt i planprocessen har sophantering diskuterats med Nodra AB (tidigare Norrköping Vatten och Avfall AB) som har ansvar för insamling och behandling av hushållsavfall och därmed jämförligt avfall. Utformning av vägar, vändplatser, soprum i byggnader, och miljöhus med mera ska följa riktlinjer framtagna av Norrköpings kommun som hanteras i bygglovsskedet.*

*Detaljplanen möjliggör en park inom kvarteret Safiren med rekreativsmöjligheter för både vuxna och barn, läs mer om parken i planbeskrivningen avsnitt 4.4, "Frytor", parkmark.*

*Detaljplanen säkerställer framtida kopplingar för gång- och cykelvägar, exempelvis utmed Gamla Övägen och Vilbergsgatan, som ska genomföras enligt kommunal standard beträffande utformning och säkerhet.*

#### **Synpunktsförfattare 24**

Samrådsmötet i Vilbergens bibliotek upplevdes enligt synpunktsförfattaren som rörigt med otydlig information från kommunens sida. Tiden som de

boende fick på sig att lämna in synpunkter om detaljplanen ansågs vara för kort. Ingen ansvarig politiker var närvarande på mötet vilket synpunktförfattaren anser märkligt.

De boende samlades till ett eget möte den 15 mars. Då framkom att det finns ett stort motstånd till att bygga parkeringsplatserna med höghus, bygga på befintliga hus som har sprickor i väggarna, samt bygga fler trevåningshus. Detta kommer inte kompensera bortfallet av befintliga parkeringsplatser. Vid det första mötet med tjänstemännen fick en person på frågan om ”var parkerar de som inte får någon plats” svaret att de får cykla.

Synpunktsförfattaren tycker att de planerade höghusen kommer att bilda skuggor och ge minimalt solsken samt att de radhus som planeras utmed Gamla Övägen kommer att drabbas av buller och avgaser. Synpunktsförfattaren anser att hela projektet påminner om misslyckade miljonprojekt på 60-talet. Synpunktsförfattaren menar att det inte lär bli billiga lägenheter som planeras och ifrågasätter vem som kommer ha råd med dessa lägenheter. Synpunktsförfattaren vill att projektet ska avskrivas.

*Kommentar: Samråd för detaljplanen pågick i 6 veckor, en tilltagen tid i förhållande till lagstiftarens krav. Trots detta godtog kommunen ansökan om anstånd som lämnades in för ytterligare en vecka. Även ett möte med politiken bokades efter samrådet efter önskemål från vissa boende i området.*

*Norrköpings kommun jobbar för att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande. Exempel på det är att satsningar på kollektivtrafiken och bättre och säkrare miljöer för fotgängare och cyklister.*

*Den nya detaljplanen ger möjlighet till påbyggnad av några befintliga hus inom kvarteret Smaragden. Frågor beträffande hållfastighet och om byggnaderna tolererar tyngden på grund av en eventuell påbyggnation hanteras senare i bygglovsskedet och inte i detaljplaneskedet. Kommunens riktlinjer för parkering ska följas avseende antal parkeringsplatser efter byggnation. Parkeringsfrågan kommer att prövas i bygglovsskedet och har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm.*

*En solstudie har gjorts som visar på goda ljusförhållanden inom området efter byggnation i området. En buller- och luftutredning har genomförts för att kunna identifiera områden som utsätts för höga bullernivåer och där det finns risk för luftföroreningar med förslag på åtgärder. Detaljplanen möjliggör byggande av bostäder inom de delar av planområdet där lagstiftningens krav uppfylls.*

*Detaljplanen reglerar inte vem som kommer att flytta till området.*

### Synpunktsförfattare 25

Synpunktsförfattaren har delat sina synpunkter i några punkter enligt nedan:

#### **Boende**

Synpunktsförfattaren ser inte positivt på påbyggnad av trevåningshusen. Området mellan Söderledskyrkan och Söderleden föreslår synpunktsförfattaren för nybyggnation då det avskärmar bullret från Söderleden vilket är bra med tanke på den befintliga förskolan där. Synpunktsförfattaren uttrycker ett behov av att de tillkommande bostäderna ska vara bostadsrätter med tanke på att det idag bara finns hyresrätter inom detta område.

*Kommentar: Kommunen ser positivt på att tillkommande bebyggelse inom området utgörs av en blandning av olika upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar, detta går dock inte att reglera i en detaljplan. Förtätning genom påbyggnad bedöms vara god hushållning av markresurser i jämförelse med att exploatera jungfrulig mark, exempelvis åker- och naturmark.*

#### **Trafik från och till området**

Synpunktsförfattaren anser att förslaget att göra en korsning vid anslutningen Vilbergsgatan till Gamla Övägen är helt felaktigt med tanke på framkomlighet, säkerhet och miljö. Synpunktsförfattaren anser att väg med två körfält (1+1) inte är lämplig då hänsyn måste tas till transporter till sjukhuset. Synpunktsförfattaren föreslår att behålla vägen som den är idag.

Förslaget visar köbildning på avfarten mot Hageby-Kalmar men inga förslag på minimering av köbildningen. Synpunktsförfattaren föreslår att trafiken mot avfarten passerar platsen i vänsterfil för att lämna påfartsdelen fri för påfart. Samma förslag för avfarten från Gamla Övägen mot Skarphagsleden-Linköpingscirkulationen.

Urbergsgatan har i början ett övergångsställe som av säkerhetsskäl bör flyttas 10 meter närmare centrumet. Hastighet 30 km/t som förslaget presenterar är bra och en skylt behöver placeras 15 meter före övergångsstället vid infarten till parkeringsplatsen.

*Kommentar: En detaljerad trafikutredning samt en teknisk utredning som behandlar bland annat frågor kring utformning, gatubredd, antal körfält, trafikfrågor och trafiksäkerhet beträffande Gamla Övägen har gjorts innan granskningen och använts som underlag till detaljplanen.*

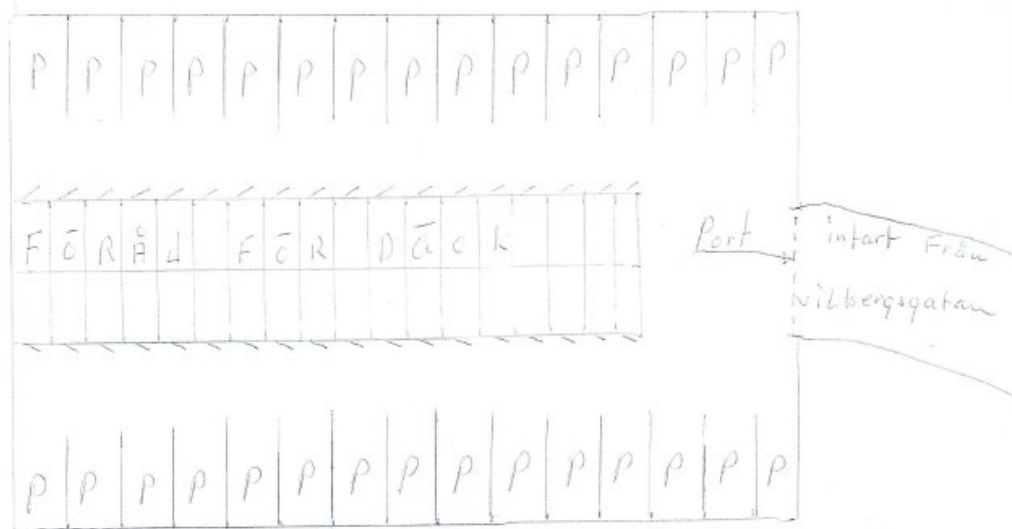
### Synpunktsförfattare 26

Angående rivning och nybyggnad Vilbergsgatan 67-91.

Synpunktsförfattaren hoppas att byggnadsnämnden tänker så att vissa detaljer måste gå före andra om nu förskolor byggs och spårvagn korsar Vilbergsgatan och bussen försvinner utanför nr 67-91. När Spårvägen är

klar är det bra att planera att stänga av Vilbergsgatan där spårvagn bryter gatan.

Framför 67-91 ska det byggas hus med garageplatser under. Enligt kommunen ska 6 p-platser/1000 kvadratmeter byggas. Då blir det 12 platser under varje hus enligt kommunen. Vi är 6 hus i anslutning till 67-91, sammanlagd 468 lägenheter, plus 2 nya hus. Ett förslag är att under förskolorna i slänten bygga garage för våra bilar., se medföljande skiss. Han redovisar att sammanlagd framför 67-91 kommer att 130 p-platser förvinna som måste lösas och bli godkänd av boende.



Under förskolorna kan detta garage byggas innan allt rivs, garage carport som finns. Detta behövs för oss som bor 67 - 91. 6 st hus + 2 som byggs. Ca 500 lägenheter.

Yttrandet fortsätter med 87 underskrifter från deltagare på mötet som synpunktsförfattare 23 hade arrangerat 2017-03-15.

*Kommentar: Detaljplanen reglerar inte hur trafiksituationen kommer ska lösas på Vilbergsgatan den dagen en spårvägsutbyggnad blir aktuell. Dessa trafiksäkerhetsfrågor kommer att hanteras av tekniska kontoret när sådana åtgärder blir aktuella. Stadsbyggnadskontoret kommer att skicka vidare frågan till tekniska kontoret. För mer information hänvisas synpunktsförfattaren till att ta kontakt med tekniska kontorets trafik- och spårighet.*

*Kommunens parkeringsnorm ska uppfyllas vid bygglovsprövningen. Frågan har utretts inom det aktuella planarbetet. Tillräckliga parkeringsplatser kommer att ordnas i form av en blandning av garage under mark och, markparkeringsplatser. Samtidigt kommer de befintliga parkeringshusen inom området att expanderas med ökad yta och antal våningar. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för en gemensam parkeringslösning. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

### Synpunktsförfattare 27

Synpunktsförfattaren vil framföra att ordet förtätning inom kommunen har blivit ett modeord. Grönskan och ljuset inom området mellan Vilbergsgatan 14-16 och Gamla Övägen försvinner när området bebyggs. Området som planerades på 60-70 talet kommer att förstöras. Trafiken på Gamla Övägen är idag mycket trafikerad med utryckningsfordon och tung trafik som inte lär bli bättre när nya byggen söder om Vilbergen blir klara. Med tanke på hyreskostnader på nya hus kommer inga pensionärer eller ensamstående eller ungdomar utan jobb kunna bo där.

*Kommentar: Den största delen av planområdet omfattas av privatägd mark. Det är tre fastighetsägare (Rikshem, Heimstaden och Westergren) som har ansökt om planläggning inom det aktuella området för att kunna utveckla sina fastigheter. Kommunen har bedömt att en sådan prövning är lämplig att göra i detaljplan bland annat med hänsyn till att utvecklingen har stöd i kommunens översiktsplan. I takt med att Norrköping växer och befolkningen ökar samt att investeringar görs för att skapa underlag för en mer hållbar stadsplanering med hållbart resande kommer stadsdelen närmare och närmare innerstaden och då med goda förutsättningar för utveckling och förtätning. Gamla Övägens omvandling till stadsgata har sitt stöd i "Översiktsplanen för Norrköping 2017". I samband med omdaning av gatan föreslås ny bebyggelse anläggas närmare gatan. En detaljerad utredning samt en teknisk utredning som behandlar bland annat frågor som gatans utformning, antal körfält, trafiksäkerhet och trafikmängd avseende Gamla Övägen har gjorts innan granskningen som underlag till detaljplanen. I utredningen har det tagits hänsyn till olika aspekter som akuttransport till sjukhuset. Frågor som rör hyrespåverkan styrs inte av detaljplanen. Detta ligger i fastighetsägarnas ansvar att hantera och informera om.*

### Synpunktsförfattare 28

Synpunktsförfattaren hänvisar även till en rapport från SMHI som varnar för översvämningar vid förtätningar. I Vilbergen finns ingen grustäkt för vatten och att gräva och leda bort vatten är kostsamt.

*Kommentar: En dagvattenutredning samt förprojektering och simulering beträffande 100-års regn har gjorts för att säkra framtida klimatändringar och eventuella översvämningar inom området. Dagvattnet kommer att ledas till två dagvattendam, en i söder och en i norr, se planbeskrivningen avsnitt 4.7 "Teknisk försörjning", "Dagvatten".*

### Synpunktsförfattare 29

Synpunktsförfattaren framför att som liten drömde synpunktsförfattaren om att bo i Vilbergen. Synpunktsförfattaren bor idag i Vilbergen och trivs mycket bra. Synpunktsförfattaren har aldrig haft tankar på att flytta förrän nu på grund av de planerade byggnationerna.



Att placera två busshållplatser mitt emot varandra stänger trafik och särskilt utryckningsfordon. Det är ofta köer bakom bussarna och det är dåligt för miljön. Busshållplatserna vid Topasen på Vilbergsgatan kunde ha byggts in på båda sidorna för att slippa ovanstående problem. Avfarten till Vilbergsgatan 8-28 där man ska svänga högerin är dåligt planerad.

En konsekvens med att bygga höghus utmed Gamla Övägen är att det blir fler bilar som ska ut på Vilbergsgatan och synpunktsförfattaren undrar var den trafiken ska ta vägen. Synpunktsförfattaren tar upp frågan om hur höga de planerade husen ut med Gamla Övägen kommer att vara som ska sänka bullret från vägen.

Synpunktsförfattaren har synpunkter beträffande översvämningar och att om det inte finns grönområden vart ska vattnet ta vägen?

Parkering: Synpunktsförfattaren kritiserar att parkeringsplatserna ”nästan ska försvinna” och att man har rätt att äga så många bilar man vill, så länge man sköter sig och betalar hyran.

*Kommentar: Östgötatrafiken ansvarar för utformning av busshållplatserna inom området. Synpunktsförfattaren ombeds att kontakta tekniska kontoret och Östgötatrafiken angående trafik- och kollektivrelaterade frågor. Stadsbyggnadskontoret skickar vidare synpunktsförfattarens frågor till tekniska kontoret för kännedom och hantering. Vilbergsgatan kommer att byggas om till bättre standard och kvalitet för att klara framtida trafikmängd. Grönområden mellan husen kommer att bevaras. En dagvattenutredning och projektering avseende dagvattenhantering har gjorts för att säkra den framtida klimatändringar och extrema regn. Dagvattnet kommer att ledas till två dagvattendammar, en i söder och en i norr, se planbeskrivningen avsnitt 4.7 ”Teknisk försörjning”, ”Dagvatten”.*

*Kommunens riktlinjer för parkering ska följas avseende antal parkeringsplatser efter byggnation. Parkeringsfrågan kommer att prövas på bygglovsskedet och har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

*Norrköpings kommun jobbar för att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande. Exempel på det är att satsningar på kollektivtrafiken och bättre och säkrare miljöer för fotgängare och cyklister*

### Synpunktsförfattare 30

Synpunktsförfattaren sammanfattar sina synpunkter enligt nedan:

Att Gamla Övägen planeras och byggas med tre filer i vardera riktning av  
Att Gamla Övägens rondeller behålls och att möjligheten att göra en rondell där trafikljusen nu reglerar infarten till Vrinnevisjukhuset undersöks.

Att sätta maximal hastighet till 60 km/h fram till den relativt nya rondellen efter infarten till Holmtorpsvägen.

Att skapa skyndsamt påkörningsfiler till Söderleden i båda riktningarna (liknande påfarter som finns i Skarphagsrondellen)

Att bredda körbanan vid Borgmästargårdens busshållplats så att passage blir möjlig vid stilla stående buss.

Att inga nya hyreshus utmed gamla Övägens västra sida byggs.

Slutligen tar hen upp en reflektion på sidan 39 i planbeskrivningen under "6.1 Sociala konsekvenser, Jämställdhet" som har formulerats enligt följande: "varierande rekreativsmöjligheter finns i närområdet. Dessa gynnar barn och kvinnor i sin vardag. Synpunktsförfattaren tycker att det är en märklig formulering och undrar hur det ska tolkas. För mer information se yttrandet.

*Kommentar: En detaljerad trafikutredning samt en teknisk utredning som behandlar bland annat frågor om utformning, gatubredd, antal körfält, trafikfrågor och trafiksäkerhet beträffande Gamla Övägen har gjorts innan granskningen och använts som underlag till detaljplanen.*

*Med de förslag som utredningen visar bedöms trafiksituationen ur säkerhets- och kapacitetssynpunkt att vara fungerande. Det behövs större infrastrukturlösningar vad gäller ut- och infartramperna till Söderleden för en fungerande trafiksituation i framtiden.*

*Omformning av Gamla Övägen till stadsgata har stöd i "Översiktsplanen för Norrköping antagen 2017". Att bebyggelse utformas närmare gatan och att gatan får trädrader på bägge sidorna samt att körhastigheten föreslås minska till 40 kilometer per timme bidrar till att gatan och miljön kring gatan upplevs mer stadsmässig.*

*Männen dominerar statistiken avseende bilkörning och skapandet av rekreativsmöjligheter i närområdet gynnar olika delar av befolkningen, exempelvis äldre, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning, resurssvaga*

*Texten gällande jämställdhet har förtydligats. Konsekvenser rörande jämställdhet och social hållbarhet i allmän bemärkelse är av naturliga skäl mångfacetterade och spänner över mer av vad som går att påverka med fysisk planering varför tolkningsutrymme finns även framöver.*

**Inkomna synpunkter (2017-11-09 – 2018-02-28)**

*Synpunktsförfattare 31 (inklusive namnlista med cirka 700 namnunderskrifter)*

**Bakgrund**

Synpunktsförfattaren består av en grupp som bildades efter att samrådshandlingarna för detaljplanearbetet skickades ut för samråd den 7 februari 2017 och till följd av den starka kritik som framfördes under samrådsmötet den 7 mars 2017.

**Den övergripande frågan**

Synpunktsförfattaren framför att det är anmärkningsvärt att stadsbyggnadskontoret försöker visa utbyggnaden som en slags trygghetsåtgärd och tar upp stycken från planbeskrivningen där det står att tätare bebyggelse och mer vistelse i området innebär en ökad upplevd trygghet. Vidare utvecklar synpunktsförfattaren att hela tidigare gräsområdet i centrum förutom grusplanen, lekparken, och angränsade gröna ytor, har relativt nyligen bebyggts med hus. Centrum är för övrigt mycket vitalt och välbesökt. ”Trygghetsskapande” är meningslöst, anser synpunktsförfattaren.

Samrådshandlingarna döljer systematiskt det faktum att förtätning innebär en stor förlust för de som redan bor i området. Samrådshandlingarna excellerar i värdeord som till exempel utveckling och undrar för vem det är utvecklingen och betonar att det inte är för de som bor i området utan snarare är nedveckling som är mer adekvat benämning.

Områden med mycket högt exploateringsstal upplevs som en sämre och fattigare boendemiljö och tar Navestad som exempel att lägenheter revs där för att minska exploateringsstalen för att skapa en mer positiv boendemiljö. Synpunktsförfattaren undrar varför boendemiljön ska medvetet försämras i Vilbergen. Synpunktsförfattaren undrar om de planerade lägenheterna (750-1000) i Vilbergen behövs med tanke på att det byggs redan mycket i Norrköping.

*Kommentar: En hållbar stadsutveckling handlar bland annat om att stadsdelen ska vara fungerande och trygg på lång sikt. Det är många aspekter som är betydelsefulla för en hållbar stadsutveckling. Enligt inventeringsdokument som utrednings- och utvecklingsenheten i Norrköpings kommun tagit fram under 2016, är befolkningstäthet (antal invånare per kvadratmeter) i Vilbergen mellan 4100-6300. UN-Habitat,<sup>2</sup> diskuterar en strategi för en hållbar stadsplanering som bygger på ett antal principer som stödjer de tre nyckelfunktionerna i hållbara stadsdelar, således täta-, integrerade- och anslutna stadsdelar:*

---

<sup>2</sup> United Nations Human Settlements Programme, (FN:s program för boende- och bebyggelsefrågor)

1. *Tillräckligt utrymme för gator och ett effektivt gatunät*
2. *Hög densitet - minst 15 000 personer per kvadratmeter*
3. *Blandad markanvändning med fokus på handelsverksamhet*
4. *Social blandning*

*Vilbergen ligger betydligt lågt beträffande invånardensitet som är en av faktorerna för att ha en hållbar stadsutveckling.*

*Ytterligare bebyggelse ger mer underlag för centrumverksamhet på såväl kort som lång sikt.*

*Genomförande av detaljplanen skapar nya förbindelser och bedöms stärka samlingspunkter och utemiljöer som möjliggör ökade rörelser och upplevelsen av trygghet i stadsdelen.*

#### **Var går gränsen i antalet lägenheter för exploatörernas intresse**

Synpunktsförfattaren tar upp stycken från planbeskrivningen sidan 32 och 33 där det står om reglering av kostnadsfördelningen mellan kommunen och fastighetsägarna genom plankostnadsavtal, föravtal och exploateringsavtal. Synpunktsförfattaren undrar var gränsen går beträffande antalet lägenheter för att exploatörerna ska vara intresserade av att bygga. Vidare undrar synpunktsförfattaren om att antalet lägenheter kan begränsas till 350-400 stycken och i så fall det skulle vara en måttlig utbyggnad och en kompromiss som kan uppfattas som att kommunen lyssnar på sina medborgare i Vilbergen.

*Kommentar: Fastighetsägarna har ansökt om planläggning för att utveckla sina fastigheter inom det aktuella planområdet vilket är i linje med översiktsplanen för Norrköping. Genom plankostnadsavtal regleras kostnader för detaljplanearbetet och de olika utredningarna som behöver genomföras för att ta fram en ny detaljplan. Genom föravtal och exploateringsavtal regleras olika markrelaterade frågor och kostnader för genomförandet av detaljplanen, exempelvis för utbyggnad av allmän plats. Olika frågor så som storleken på lämplig byggrätt och antal lägenheter studeras liksom andra frågor i detaljplanearbetet. Det är många aspekter som behöver tas hänsyn till för att främja en hållbar stadsutveckling, se föregående kommentar.*

#### **Detaljer - större och mindre**

##### **Parkeringsfrågan**

Synpunktsförfattaren tar upp att flera förslag går ut på att ta bort många parkeringsplatser medan mycket få tillförs. Vidare vill synpunktsförfattaren framföra att riktvärdet för tillkommande parkering är 6 stycken per 1000 kvadratmeter bruttoarea, således gör överslagsmässigt 1 parkeringsplats per två lägenheter. Ett stort antal parkeringsplatser försvinner utmed

Vilbergsgatan. Samrådshandlingarna anger att kommunens mål är att medborgarna i ökad utsträckning ska promenera, cykla eller åka kollektivt.

Synpunktsförfattaren har gjort en ungefärlig beräkning om befintliga parkeringsplatser och antal platser som blir kvar efter ombyggnation. Synpunktsförfattaren tar upp det som står i planbeskrivningen att planförslaget ger möjlighet till påbyggnad av befintliga parkeringshus i fall behovet av fler platser finns vilket tycker denne att det är anmärkningsvärt att man ifrågasätter om det föreligger ett behov av parkeringsplatser. Synpunktsförfattaren tycker att det är ganska självklart att Vilbergsborna har behov av parkeringsplatser. Andelen äldre är relativt hög i Vilbergen och för den kategorin är bilen viktig och en form av livskvalitet. Synpunktsförfattaren anser att det rymmer absolut ett mått av cynism när en av tjänstemannen förklarar att de gamla kan gå eller cykla. Denne anser vidare att det finns en social rättvisefråga att varför ska bara villa- och radhusägare få ha parkeringsplatser medan de i flerfamiljsbostäder i Vilbergen ska enligt handlingarna diskrimineras.

*Kommentar: Kommunens riktlinjer för parkering har som målsättning att uppmuntra och prioritera hållbara transportsätt, till exempel kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik som alternativ till bilåkande. Planområdet är väl försörjt i dagsläget med kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar.*

*Parkeringsbehovet för bilar och cyklar ska tillgodoses inom varje enskild fastighet. Enligt riktlinjerna för parkering ligger planområdet i stadens mellanzon. Utifrån kommunens parkeringsnorm har en beräkning på det totala behovet av parkeringsplatser efter utbyggnad av området gjorts. Parkeringsfrågan kommer att prövas i bygglovsskedet och har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsbehovet inom området kommer att säkerställas genom en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

### **Redan gjorda investeringar- cykelbana och Gamla Övägen**

Relativt nyligen har cykelbanan längs Gamla Övägen och utbyggnaden av Gamla Övägen färdigställts. Med tanke på byggnationstiden förmodas att kostnaderna inte var obetydliga.

Med planförslaget för Vilbergen kommer båda investeringar till stor del vara bortkastade. Det finns ingen information om detta i planhandlingarna.

*Kommentar: Detaljplanen behandlar del av Gamla Övägen som berörs av planområdet.*

*Att bedöma ekonomiska konsekvenserna genom att värdera enskilda åtgärder som flytt av befintlig gång- och cykelväg inte anses vara korrekt utan man behöver utvärdera konsekvenserna i ett helhetsperspektiv innan*

*någon slutsats kan dras. De positiva konsekvenserna som hela projektet kan innebära för både Vilbergen och Norrköping behöver även tas med i bedömningen så som upprustning av Vilbergsgatan och Urbergsgatan, skapandet av en ny bostadsnära park inom området, upprustning av gång- och cykelvägen som passerar området via centrumet, med mera. Fastighetsägarna kommer att vara delaktiga och bidra ekonomiskt avseende ovannämnda förbättringar av allmänna platser inom området.*

### **Trafik Gamla Övägen och påfart Söderleden**

Synpunktsförfattaren noterar att de är förvånade över att Gamla Övägen ska bli en stadsgata enligt planhandlingarna. Synpunktsförfattaren tycker inte att Gamla Övägen ska bli stadsgata utan att vägen är en genomfartsgata. Synpunktsförfattaren tar upp det stora trafikvolymen på Gamla Övägen idag och att framöver beräknas en 50 % ökning. Vidare framför synpunktsförfattaren att Gamla Övägen utnyttjas idag av bland annat Vilbergsbor, besökande av Vilbergens centrum, besökande av Vrinnevisjukhuset, arbetande och boende söder om kanalen, med mera. Se yttrandet för mer information. Synpunktsförfattaren undrar hur Vrinnevisjukhuset bedömer framkomligheten för utryckningsfordon. Påfarten på Söderleden från Vilbergen är redan idag problematisk och med en utbyggnad av Vilbergen accentueras problemet.

*Kommentar: Förslaget är att Gamla Övägen ska få en stadsmässig karaktär med fokus på plantering av trädrader på bägge sidor av gatan, trafiksäkerhet och framkomlighet. Detta är i linje med översiktsplanen. En förändring av gatans karaktär leder inte till färre antal körfält jämfört med antal körfält som finns idag.*

*Kontoret har varit i kontakt med Räddningstjänsten i Östergötland som samordnar synpunkterna med Region Östergötland i samband med samrådet.*

### Grönområden

Synpunktsförfattaren skriver att samrådshandlingar hänvisar till Vilbergsparken och Vrinneviskogen. Dessa är en stor tillgång för Vilbergsborna och utnyttjas av många andra Norrköpingsbor. Dock kan de knappas räknas in som grönområde i själva Vilbergen. Synpunktsförfattaren anser att det är lite av nödlösning som stadsbyggnadskontoret tillgriper för att inte skriva att grönytorna kommer att minska vid förtätning. Mittområdet har byggts ut med bostäder och vårdinrättning. Det återstår fortfarande gröna ytor med lekpark och grusplan vilket är mycket positivt och förhöjer kvaliteten att bo i Vilbergen.

Den nya cykelvägen rymmer grönytor. Bullervallen är nu beväxt med vilda växter och trädgårdsrymlingar som är ett fint grönområde för gående, hundrastande och cyklister. Likaså används den lilla skogsdungen mot Söderleden för strövande, promenader och hundrastning. Dessa kommer nu att tas bort vilket innebär att Vilbergsborna förlorar boendekvalitet.

*Kommentar: Grönområden mellan husen kommer inte att påverkas av planförslaget. Det kommer att skapas en stor park inom kvarteret Safiren med rekreativsmöjligheter som bedöms tillföra kvalitéer för stadsdelen. I granskningshandlingarna har plangränsen i norr ändrats och begränsats till fastighetsgräns och därmed kommer grönområdet utmed Söderleden som gränsar till kvarteret Safiren att bibehållas helt.*

### Boendemiljön längs trafikleder

Synpunktsförfattaren tar upp text ur planbeskrivningen där det står att flerbostadshus placeras längs dem större trafiklederna. Denne anser att byggnadstekniska lösningar rimligen löser bullerproblemen inomhus men en rad andra problem kvarstår. Detta framstår inte om man kommer att erbjuda ”god boendemiljö” i dessa lägen. Denne undrar varför vi ska medvetet bygga hus i lägen som av de flesta uppfattas som dåliga och anser att man bör göra tvärtom, och bygga med hög boende- och närmiljö kvalitet.

*Kommentar: Detaljplanen möjliggör byggnationen av bostäder inom planområdet utifrån plan och bygglagen. Detta innebär att boendemiljöer som uppfyller kravet för godkänd ljudnivå enligt gällande bullerförordningen kan möjliggöras genom exempelvis utvecklad byggnadsteknik, speciella fasadmateriell, ljudabsorbenter samt genomgående lägenheter. Bebyggelsen utmed Gamla Övägen bidrar samtidigt till att förbättra boendemiljön för befintliga hus inom området som idag är utsatta för buller.*

### **Synpunktsförfattare 32**

Synpunktsförfattaren tycker att planen är så hänsynslös mot dem som bor redan i området och denne anser att det är skrämmande att man ens överväger att gå vidare med den. Synpunktsförfattaren ifrågasätter om det är verkligen rätt att förstöra staden för en vision om extrem befolkningsökning på några år utan att överväga följderna.

*Kommentar: Utveckling av stadsdelen ger mer underlag för handel samt kommersiell och offentlig service som bedöms gynna utvecklingen av Vilbergen med en livligare centrummiljö. Park mitt i området möjliggör en kvalitativ grön miljö med lek- och rekreativsmöjligheter för både vuxna och barn. Befintlig infrastruktur utnyttjas. Olika bostadstyper bedöms bland annat bidra till mångfald och en livligare miljö som främjar social hållbarhet. UN-Habitat<sup>3</sup> diskuterar en strategi för en hållbar stadsplanering som byggs på ett antal principer som stödjer de tre nyckelfunktionerna i*

---

<sup>3</sup> Unitet Nations Human Settlements Programme, (FN:s program för boende- och bebyggelsefrågor)

*hållbara stadsdelar, således täta-, integrerade- och anslutna stadsdelar. Dessa fem principer är:*

- 1. Tillräckligt utrymme för gator och ett effektivt gatunät*
- 2. Hög densitet - minst 15 000 personer per km<sup>2</sup>*
- 3. Blandad markanvändning med fokus på handelsverksamhet*
- 4. Social blandning*

*Vilbergen ligger betydligt lågt beträffande befolkningsdensitet som är en av faktorerna för att ha en hållbar stadsutveckling. Enligt inventeringsdokument som utrednings- och utvecklingsenheten i Norrköpings kommun har tagit fram under 2016 är befolkningstäthet (antal invånare per kvadratmeter) i Vilbergen mellan 4100-6300.*

### **Inkomna synpunkter (i samband med medborgardialogen 2018-04-19)**

Under detta avsnitt presenteras synpunkter som har lämnats in i samband med de samtal som uppstod vid medborgardialog vid angivet tillfälle.

#### **Synpunktsförfattare 33**

Synpunktsförfattaren är absolut emot "utvecklingen" i området och kommer att omedelbart flytta om byggnationerna kommer igång.

Synpunktsförfattaren anser att det skulle vara respektlös om deras krav inte blir lystrade. Synpunktsförfattaren noterar vidare att den så kallade "utvecklingen" är en inveckling för Vilbergsborna. Garagen och naturen kommer att tas bort enligt förslaget och denne kommer att få betong framför sitt fönster. Naturen som ger dem livskvalitet tas bort.

Synpunktsförfattaren har svårt att förstå spårvägsprojektet med en sträcka av 3-5 kilometer. En bättre variant skulle vara Gamla Övägen mot sjukhuset.

*Kommentar: Att upprätta detaljplan är en process i vilken många professioner från kommunala- och statliga verk är medverkande. Genom faktaunderlag och remisser med såväl medborgare, myndigheter och bolag görs en avvägning av olika intressen vilket resulterar i att alla inte alltid får sin vilja igenom. Utifrån remissutskick tillförs löpande kunskap som gör att planförslaget kan ändras från samrådsskedet till antagandeskedet i en öppen och demokratisk process.*

*Det är fastighetsägaren som har ansvar för att lösa parkeringsfrågan inom sitt bostadsområde. Den parkeringsberäkning som fastighetsägarna har gjort för det aktuella planområdet, visar att parkeringskraven enligt kommunens parkeringsnorm kommer att uppfyllas, detta genom expansion*



*av de befintliga parkeringshusen inom området, garage under mark och markparkering.*

*Grönområden mellan husen kommer inte att påverkas av planförslaget. Det kommer att skapas en stor park med rekreativsmöjligheter som bedöms tillföra kvalitéer för stadsdelen inom kvarteret Safiren. I granskningshandlingarna har plangränsen i norr ändrats och begränsats till fastighetsgräns och därmed kommer grönområdet utmed Söderleden som gränsar till kvarteret Safiren att bibehållas helt.*

### **Synpunktsförfattare 34**

#### **Grönområden**

- Skogsområde utmed Söderleden är mycket värdefull. Bevara den och utveckla, till exempel med ett grönt stråk för promenad och skidåkning som kopplar samman Vrinnevi med Himmelstalund.

*Kommentar: Plangränsen i norr har justerats inför granskningen. Med detta kommer grönområdet som angränsar kvarteret Safiren bibehållas helt. Detaljplanen eliminerar inte möjligheten till eventuellt grönstråk som binder Himmelstalund till Vrinneviskogen. Detaljplanen möjliggör kopplingar mellan området och Vrinneviskogen genom parkstråk som planlägg i samband med planerarbetet.*

- Det är väldigt positivt att område som blir PARK utvecklas.

*Kommentar: Synpunkten noteras.*

- Alla gröna områden ska finnas kvar. Man kan bygga på fotbollsplanen istället.

*Kommentar: Grönområden mellan husen kommer att bevaras. Del av befintliga markparkeringsytor och ytor utmed Gamla Övägen föreslås att bebyggas.*

#### **Påbyggnad av husen**

- Kan man verkligen bygga på de befintliga lamellhusen? Klara konstruktionen den ökade tyngden som de nya våningarna tillför?

*Kommentar: Frågor om byggnadskonstruktion, hållfastighet med mera kommer att prövas i bygglovsskedet efter att detaljplanen har vunnit laga kraft. Fastighetsägare är skyldig att redovisa genom relevanta undersökningar och utredningar om en påbyggnation är genomförbar eller inte.*

#### **Trafik**

- Det är mycket märkligt att en ny cykelväg har byggts bara för att rivas när Gamla Övägen byggs om. Det är ett slöseri med skattepengar.

- Kommer den ombyggda Gamla Övägen ha tillräckligt med kapacitet för att klara trafiken? Blir det en tillräcklig bra framkomlighet för ambulanserna?
- Det är positivt att det byggs en brand-väg som förbättrar framkomligheten för räddningstjänsten inom Smaragden 2.

*Kommentar: Att bedöma ekonomiska konsekvenserna genom att värdera enskilda åtgärder som flytt av befintlig gång- och cykelväg inte anses vara korrekt utan man behöver utvärdera konsekvenserna i ett helhetsperspektiv innan någon slutsats kan dras. De positiva konsekvenserna som hela projektet kan innebära för både Vilbergen och Norrköping behöver även tas med i bedömningen så som upprustning av Vilbergsgatan och Urbergsgatan, skapandet av en ny bostadsnära park inom området, upprustning av gång- och cykelvägen som passerar området via centrumet, med mera. Fastighetsägarna kommer att vara delaktiga och bidra ekonomiskt avseende ovannämnda förbättringar av allmänna platser inom området.*

*Gamla Övägen kommer även fortsättningsvis ha fyra körfält. Gatan kommer att få ett stadsmässig karaktär med trädtrader, grönremsor och gång- och cykelväg utmed gatan. Det har gjorts två trafikutredningar samt en teknisk utredning för att studera olika scenarier och en fungerande gatubredd för Gamla Övägen.*

*Framkomligheten för räddningstjänsten har säkerställts genom planerade vägar i detaljplanen och studeras vidare i bygglovsskedet.*

#### **Förtätning och försämrad trygghet**

- Oro för försämrad trygghet när det blir fler människor som bor och rör sig i Vilbergen, inte bara på grund av detaljplanens genomförande, utan på grund av att Björkalund byggs ut. Det medför en ökad risk för att gamla människor ”puttas ut” och för brottslighet och annat störande beteende. Vissa delar av Vilbergen har redan problem med stökiga narkotika missbrukare.

*Kommentar: Detaljplanen möjliggör att människor med olika familjekonstellationer, barnfamiljer, unga vuxna, ensamstående och folk i olika åldersgrupper med olika behov av boendeformer får möjligheten att bo i området vilket förstärker stadsdelens sociala hållbarhet. Upprustning av gator, gång- och cykelvägar och parkområden inom området ger underlag för mer trygghet inom området.*

- Stadsnära områden med lantlig karaktär med flerbostadshus behövs för människor som skulle vilja bo på landet men inte kan på grund av hälsan, ålder, med mera. Lugnet och avstånd mellan husen som minimerar insyn är karaktärsdrag som uppskattas högt.

*Kommentar: Norrköping växer och det finns behov av nya bostäder. Den beskrivna utvecklingen i översiktsplanen medför krav på effektiv*

*användning av mark- och vattenresurser, därför föreslås att huvuddelen av ny bebyggelse ska tillkomma genom förtätning, staden ska byggas inifrån och ut. I enlighet med översiktsplanen har stadsdelen pekats ut som ett lämpligt område för utveckling för både dagens och framtidens norrköpingsbor med satsningar på park- och grönytor, gator samt gång- och cykelvägar.*

#### **Buller/luft/dagvatten**

- Bygg bullerskärm längs med Söderleden redan idag, vänta inte för ny bebyggelse.

*Kommentar: Detta arbete handlar om framtagandet av ny detaljplan för det aktuella området. I samband med arbetet utreds många frågor varav bullerfrågan är en som studerats i ett helhetsperspektiv som omfattar både befintlig och ny bebyggelse.*

- De höga haltar av nano partiklar i luften längs med Söderleden och Gamla Övägen är mycket farliga för människans hälsa. Det ska absolut inte byggas bostäder för nära gatorna och inte heller gång- och cykelbanor.

*Kommentar: En luftutredning för planområdet har gjort som underlag till detaljplanearbetet.*

- Solstudie är viktig.

*Kommentar: En solstudie har gjort som visar goda ljusförhållanden efter byggnation.*

- Hur skolan ska klara det ökande trycket med fler boende i området.

*Kommentar: Vilbergsskolan föreslås bli större och ha större kapacitet som täcker områdets behov beträffande skola. Denna fråga behandlas inte särskilt i denna detaljplanprövning.*

- Många är oroliga för grönstrukturen, men önskar samtidigt en förbättring av grönytor, med fler bänkar eller liknande.

*Kommentar: Grönytor mellan husen kommer att bevaras, detta har säkerställts på plankartan. Det finns framtagna utformningsprinciper som omfattar kvalitetsförbättringar för grönytor som plankartan refererar till.*

- Det är negativt med bostadsnära park för parken förstår det befintliga grönytor.

*Kommentar: Parken är en investering av kommunen för att säkerställa boendes tillgång till ett kvalitativt grönområde i norra Vilbergen.*

- Vissa har behov av att ha fler bilar och enligt nya P-normen kommer de bli av sina p-platser.

*Kommentar: Kommunens parkeringsnorm ställer minimikrav beträffande antal parkeringsplatser inom detaljplaneområdet. Det ligger inom fastighetsägarnas ansvar att uppfylla kravet. Parkeringsfrågan kan diskuteras med fastighetsägare för att hitta individuella lösningar.*

- Bygg inte utmed Vilbergsgatan där det finns garagelängor på grund av litet avstånd mellan befintliga hus och nya.

*Kommentar: Avståndet mellan de föreslagna husen och befintliga lamellhus utmed Vilbergsgatan varierar mellan 15 meter där avståndet är minst och 21 meter där avståndet är störst. Det är stadsradhus som föreslås bebyggas där avståndet är 15 meter vilket inte bedöms vara ett för litet avstånd.*

- Bra att parkeringshusen expanderas.

*Kommentar: Synpunkts noteras.*

- Onyxrondellen behöver tas bort och blir som det var för 4 års sedan.

*Kommentar: Det har gjorts två trafikutredningar samt en teknisk utredning som behandlar trafikfrågan på Gamla Övägen. Enligt dessa utredningar kommer att Onyxrondellen stå oförändrad. Frågan kan bli aktuell i framtiden när ut- och infartramperna till Söderleden behöver studeras för att främja en fungerande framtida trafiksituation.*

### **Inkomna synpunkter (i samband med medborgardialogen 2018-09-27 och 2018-10-03)**

#### **Synpunktsförfattare 35**

Synpunktsförfattaren framför att inga träd ska huggas ner och föreslår att parken flyttas till området till öppen yta inom Safiren 1.

*Kommentar: Värdefulla träd enligt naturinventeringen ska bevaras. Parken är placerad i hjärtat av kvarteret Safiren i nära anslutning till gång- och cykelvägen.*

#### **Synpunktsförfattare 36**

Synpunktsförfattaren vill att byggplanerna ska stoppas, de som bor här och har bott i cirka 50 år vill ha sitt fina område orört.

*Kommentar: Norrköping växer och det finns behov av nya bostäder. Den beskrivna utvecklingen i översiktsplanen medför krav på effektiv användning av mark- och vattenresurser, därför föreslås att huvuddelen av ny bebyggelse ska tillkomma genom förtätning. I enlighet med översiktsplanen har stadsdelen pekats ut som ett lämpligt område för utveckling för både dagens och framtidens norrköpingsbor med satsningar på park- och grönytor, gator samt gång- och cykelvägar*

**Synpunktsförfattare 37**

Synpunktsförfattaren saknar en pool till barn vid Vilbergsgatan 8-48, som den finns i Vasaparken.

*Kommentar: Detaljplanen kan inte reglera parkens innehåll. Synpunkt skickas vidare till tekniska kontoret, enheten park- och natur som har ansvar för parkens utformning.*

**Synpunktsförfattare 38**

Synpunktsförfattaren tycker att de trivs i det området precis som det är nu. Att bygga hus framför deras dörrar är det hemskt och det är lika hemskt att ta bort naturen och få istället betong, anser synpunktsförfattaren.

*Kommentar: Norrköping växer och det finns behov av nya bostäder. Den beskrivna utvecklingen i översiktsplanen medför krav på effektiv användning av mark- och vattenresurser, därför föreslås att huvuddelen av ny bebyggelse ska tillkomma genom förtätning. I enlighet med översiktsplanen har stadsdelen pekats ut som ett lämpligt område för utveckling för både dagens och framtidens norrköpingsbor.*

*Den större delen av naturområdet norr om planområdet kommer att behållas.*

**Synpunktsförfattare 39**

Synpunktsförfattaren framför att det är bara att säga upp parkeringsavtalet, på grund av att det kommer att bli 500 kronor dyrare i månaden i parkeringshus. Synpunktsförfattaren framför att de har skött sina åtaganden.

*Kommentar: Hur dyra parkeringsplatserna kommer att bli har fastighetsägarna ansvar för. Detta kan inte regleras i detaljplan.*

**Synpunktsförfattare 40**

Synpunktsförfattaren vill inte ha flera hus eller hus som blir för nära, på Vilbergsgatan 8-28. Synpunktsförfattaren anser att det räcker med den lekpark som finns, ingen park är önskvärd.

*Kommentar: Norrköping växer och det finns behov av nya bostäder. Den beskrivna utvecklingen i översiktsplanen medför krav på effektiv användning av mark- och vattenresurser, därför föreslås att huvuddelen av ny bebyggelse ska tillkomma genom förtätning. I enlighet med översiktsplanen har stadsdelen pekats ut som ett lämpligt område för utveckling för både dagens och framtidens norrköpingsbor. Avstånd mellan nya och befintliga hus har studerats noggrant inför granskningskedet.*

### Synpunktsförfattare 41

Synpunktsförfattaren som boende sedan många år i Safiren 1 vill lämna följande synpunkter.

Synpunktsförfattaren anser att av de inritade nya husen på södra sidan av Vilbergsgatan (idag stor p-plats framför Westergrens fastigheter) verkar några hus bli tämligen höga vilket kommer att innebära ökad insyn, sämre ljusinsläpp i lägenheten samt mindre tillgång till sol på balkongen. Därför förordar synpunktsförfattaren lägre hus på denna mark. Vad gäller garage och parkeringsplatser är det viktigt att man behåller befintliga garageplatser tillhörande Safiren 1. Synpunktsförfattaren betonar att tillgång till parkeringsplatser för besökande är viktigt.

Synpunktsförfattaren tar upp att i nuläget finns två fungerande busslinjer med många hållplatser längs Vilbergsgatan, vilket innebär att alla har nära till en busshållplats. Skulle man i framtiden välja en spårvägslinje via Vilbergens centrum plus en eventuell busslinje enbart på Gamla Övägen skulle tillgängligheten till allmänna kommunikationer försämrats betydligt för boende i området.

*Kommentar: Avståndet mellan de planerade högre husen på södra sidan av Vilbergsgatan och de befintliga husen som ligger närmast är cirka 21 meter och 35 meter där avståndet är störst. Detta innebär ingen större risk för ökade insyn. De solstudier som genomförts visar ingen negativ solpåverkan som följd av ny bebyggelse. Avstånd mellan husen har undersökts ytterligare innan granskningen. Avståndet mellan bebyggelse har planerats med hänsyn och respekt till befintlig byggelse avseende ljusförhållande, insyn med mera.*

*Kommunens riktlinjer för parkering ska följas avseende antal parkeringsplatser efter byggnation. Parkeringsfrågan kommer att prövas på bygglovsskedet och har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

*Den framtida planeringen avseende kollektivtrafiken på Vilbergsgatan och spårvägen inte är fastställd än. Tekniska kontoret tillsammans med Östgötatrafiken har ansvaret för bland annat frågor gällande planering av framtida kollektivtrafiken på Vilbergsgatan. Spårvägsdragningen skapar gynnsamma förutsättningar för Vilbergen. Vilbergen blir en centrumnära stadsdel med goda möjligheter till utveckling. Detta innebär inte att*

*busslinjer försvinner från Vilbergsgatan. Planbeskrivningen justeras beträffande detta.*

*Stadsbyggnadskontoret förmedlar synpunkter som berör trafikfrågor till tekniska kontoret. För mer information hänvisas synpunktsförfattaren till att ta kontakt med tekniska kontorets trafik- och spårighet.*

## **Synpunktsförfattare 42**

Här nedan kommer en sammanfattning av synpunkterna:

1. Hela projektet styrs av fastighetsägarnas önskemål och att stadsbyggnadskontoret endast har uppdraget att fixa en detaljplan som passar deras syften. Synpunktsförfattaren undrar om stadsbyggnadskontoret och politikerna kan sätta ner foten och stoppa förslaget? I så fall behöver de inte varken stadsbyggnadskontor eller politiker, då styr ju marknaden ändå allting.

*Kommentar: Det är tre fastighetsägare (Rikshem, Heimstaden och Westergren) som har ansökt om planläggning inom det aktuella området för att kunna utveckla sina fastigheter. Kommunen har bedömt att en sådan prövning är lämplig att göra i detaljplan bland annat med hänsyn till att utvecklingen har stöd i kommunens översiktsplan. I takt med att Norrköping växer och befolkningen ökar samt att investeringar görs för att skapa underlag för en mer hållbar stadsplanering med hållbart resande kommer stadsdelen Vilbergen närmare och närmare innerstaden och då med goda förutsättningar för utveckling.*

*Detaljplanprövning görs inom ramarna för plan- och bygglagen. Många intressen väggs mot varandra. Olika utredningar och underlag tas fram och inkomna synpunkter bearbetas.*

*Beslut om uppdrag för att påbörja detaljplanarbetet har tagits av stadsplaneringsnämnden. Därefter togs ett samrådsförslag fram (som är ett första förslag) och skickades ut under 2017. Samrådsförslaget har nu bearbetats och uppdaterats efter inkomna samrådssynpunkter och genomförda utredningar. Beslut om granskning har nu tagits av stadsplaneringsnämnden inför utställning av granskningsförslaget.*

2. Synpunktsförfattaren vill framföra att det nya modeordet "förtätning" innebär ju inget annat än skapande av nya getton. Historien visar, att packa samman många människor på liten yta leder till utanförskap, anonymitet och i förlängningen kriminalitet. Exempelen är många i våra storstäder och här har vi Hageby/Navestad, Marielund och med stor säkerhet är Klockartorpet/Sandtorp på samma väg. Förtätning ligger enbart i kapitalägarnas/hyresvärdarnas intresse, då kan dom utnyttja befintlig infrastruktur och få större avkastning. Synpunktsförfattaren anser att köpare och hyresgäster har inget utbyte av detta.

*Kommentar: Norrköping växer och det finns behov av nya bostäder. Den beskrivna utvecklingen i översiktsplanen medför krav på effektiv användning av mark- och vattenresurser, därför föreslås att huvuddelen av ny bebyggelse ska tillkomma genom förtätning, staden ska byggas inifrån och ut. I enlighet med översiktsplanen har stadsdelen pekats ut som ett lämpligt område för utveckling för både dagens och framtidens norrköpingsbor med satsningar på park- och grönytor, gator samt gång- och cykelvägar.*

3. Synpunktsförfattaren framför att de är ett mycket stort antal äldre människor som valt att flytta till Vilbergen för att de tycker att det är ett lugnt, grönt och fint område med bra tillgänglighet för dem. Nu ska de på "gamla dagar" tvingas se på, när i stort sett hela stadsdelen ska "hårdgöras" med asfalt och betong, samt tvingas bo i en byggarbetsplats under minst 5-6 av våra sista år, med allt vad det innebär av buller, trängsel, lera, smuts och damm. Synpunktsförfattaren framför vidare att det är inget annat än ett hånskratt från kommunen till dem som troget slitit och betalat skatt i 50 års tid, att bli utsatt för det här och uppenbarligen så saknas möjligheter att stoppa dumheter när "marknaden" bestämmer sig för att ta hand om besluten. Synpunktsförfattaren noterar att som topp på spektaklet föreslås två konstgjorda plättar grönområde/park för att försöka trösta oss och samtidigt rädda anseendet och tona ner kritiken.

*Kommentar: Detaljplanearbetet påbörjades efter att tre fastighetsägare ansökt om ändring av gällande detaljplan som är i linje med översiktsplan för Norrköping, se svar till fråga 2. Ju bättre marken inom en relativt glest bebyggd stadsdel som Vilbergen kan utnyttjas desto mindre ny och värdefull åker- och naturmark behöver tas i anspråk.*

4. Synpunktsförfattaren läste för ett par veckor sedan en undersökning på text-tv där ett universitet gjort en enkät om vad som var viktigt när människor väljer bostadsmiljö. Viktigast var grönområden i närmiljön. Först därefter kom service och kommunikationer. Det dom absolut inte ville, var att bo intill en hårt trafikerad väg/trafikled. Det finns inte mycket som slår Söderleden när det gäller trafikintensitet dygnet runt, toppat av alla ambulansutryckningar. Sett till detta måste Norrköpings kommun och byggherrarna ha uppnått nästan 100 procent fel med "Förtätning Vilbergen".

*Kommentar: I enlighet med översiktsplanen har stadsdelen pekats ut som ett lämpligt område för utveckling för både dagens och framtidens norrköpingsbor med satsningar på park- och grönytor, gator samt gång- och cykelvägar. Detaljplanen möjliggör byggnationen av bostäder inom planområdet utifrån plan och bygglagen. Detta innebär att boendemiljöer som uppfyller kravet för godkänd ljudnivå enligt gällande bullerförordning*



*kan möjliggöras genom exempelvis utvecklad byggnadsteknik, speciella fasadmateriäl, ljudabsorbenter samt genomgående lägenheter. Bebyggelsen utmed Gamla Övägen bidrar samtidigt till att förbättra boendemiljön för befintliga hus inom området som idag är utsatta för buller.*

*Tanken är att omvandlingen av Gamla Övägen till stadsgata som detaljplanen möjliggör, ska leda till att körhastigheten för denna sträcka sänks till 40 kilometer per timme vilket bedöms ha positiva konsekvenser beträffande trafikbullret.*

5. Synpunktsförfattaren anser att det är slöseri med skattemedel. Det finns en relativt ny cykelväg i området som kostade flera miljoner att bygga. Pengar som är "kastade i sjön", anser synpunktsförfattaren och den måste nu bort/flyttas. Det innebär att "cykelstaden Norrköping" blir utan den förbindelsen under byggtiden och att nya miljoner måste fram. Dessutom undrar synpunktsförfattaren vad händer med gång/cykelbron över Söderleden under byggtiden, den blir förmodligen inte användbar då den hamnar mitt i byggarbetsplatsen. Vart skall cyklister och fotgängare ta vägen under tiden, undrar synpunktsförfattaren.

*Kommentar: Att bedöma ekonomiska konsekvenserna genom att värdera enskilda åtgärder som flytt av befintlig gång- och cykelväg inte anses vara korrekt utan man behöver utvärdera konsekvenserna i ett helhetsperspektiv innan någon slutsats kan dras. De positiva konsekvenserna som hela projektet kan innebära för både Vilbergen och Norrköping behöver även tas med i bedömningen så som upprustning av Vilbergsgatan och Urbergsgatan, skapandet av en ny bostadsnära park inom området, upprustning av gång- och cykelvägen som passerar området via centrumet, med mera. Fastighetsägarna kommer att vara delaktiga och bidra ekonomiskt avseende ovannämnda förbättringar av allmänna platser inom området.*

*Gamla Övägens ombyggnad med ny gång- och cykelväg utmed gatan som ska ha en fungerande koppling till gång- och cykelbron över Söderleden kommer att finnas på plats innan den befintliga gång- och cykelvägen som passerar genom kvarteret safiren försvinner.*

6. Synpunktsförfattaren framför att denne fick klart för sig under "träffen i parken" att många frågor slår kommunen ifrån sig bland annat buller och framkomlighet under byggtiden. Om inte kommunen kan sätta press på byggherrarna i dessa frågor i samband med bygglov mm. så uppstår åter frågan att vad har de för nytta av stadsbyggnadskontoret? Synpunktsförfattaren noterar att byggherrarnas inställning är att göra det så billigt som möjligt, strunta i omgivningen, och spara pengar och undrar vad görs för att minimera olägenheterna?

*Kommentar: Det ligger inom fastighetsägarnas ansvar som ska lösa de problemen som uppstår under byggnation som bullerproblem, framkomlighet med mera. Frågan hanteras inför bygglovsskedet och inte under detaljplaneprocessen.*

Synpunktsförfattaren undrar vad en spårvägslinje kan tillföra för nya möjligheter för ett område? Det finns väl knappast något så statiskt som spårbunden trafik. Saknar all flexibilitet. Synpunktsförfattaren anser att det här är ett resonemang som företrädare för Norrköpings kommun för fram i alla sammanhang som en räddningsplanka när argument tryter. Synpunktsförfattaren framför att denne har hört det här så länge utan att någon lyckats förklara hur man kan komma fram till något så konstigt. Med en buss kan man köra dit där människor behöver transporteras, utan att behöva planera i årtal.

*Kommentar: Genom den planerade spårvägslinjen kopplas Vilbergen samman med intilliggande stadsdelar, Norrköpings innerstad och Sjukhuset och på detta sätt blir Vilbergen en centrumsnära stadsdel. Restiden förkortas mellan viktiga målpunkter som innerstaden och sjukhuset. Detta ger området bland annat underlag till samhällsservice samtidigt som förutsättningarna för etableringar av olika verksamheter och bostäder i Vilbergen främjas. Planering av framtida spårväg ligger inom tekniska kontorets ansvar.*

7. Synpunktsförfattaren vill till sist gratulera kommunen som lyckades ordna "träffen i parken" med en splittrad information på många stationer och tider. Då slapp kommunen också höra på den massiva kritiken genom att splittra den, anser synpunktsförfattaren.

*Kommentar: Under en medborgardialog är det viktigt att alla får möjligheten att komma till tals och blir lyssnade på. Dialogen genomfördes under tre öppna tillfällen, både dag- och kvällstid för att möjliggöra för ett så stort deltagande som möjligt. Olika stationer bemannade med bland annat tjänstemän, politiker och fastighetsägare gav möjlighet till dialog.*

### **Synpunktsförfattare 43**

Synpunktsförfattaren hoppas på att hänsyn ska tas till att förtätningen inte blir stor utan att det luftiga intrycket får bestå och att det inte bli för många huskroppar.

Synpunktsförfattarens förslag är att bygga på grönområde längst Gamla Övägen och mellan befintliga hus så den fria naturen fortfarande får synas.

*Kommentar: Luftigheten och grönytorerna mellan husen kommer även fortsättningsvis att bevaras. Del av markparkeringstorna samt ytorna utmed Gamla Övägen och delvis längs Söderleden föreslås bebyggas med bostäder.*

**Synpunktsförfattare 44**

Synpunktsförfattaren vill inte att deras fungerande bostadsområde förstörs med en massa nya hus o nya människor, utan att denne vill att Vilbergen i nuvarande befolkningsmängd ska behållas.

*Kommentar: Det är tre fastighetsägare (Rikshem, Heimstaden och Westergren) som har ansökt om planläggning inom det aktuella området för att kunna utveckla sina fastigheter. Kommunen har bedömt att en sådan prövning är lämplig att göra i detaljplan bland annat med hänsyn till att utvecklingen har stöd i kommunens översiktsplan. I takt med att Norrköping växer och befolkningen ökar samt att investeringar görs för att skapa underlag för en mer hållbar stadsplanering med hållbart resande kommer stadsdelen närmare och närmare innerstaden och då med goda förutsättningar för utveckling.*

**Synpunktsförfattare 45**

Synpunktsförfattaren föreslår ny spårvägsdragning enligt nedan:

Dragning, brockmansplan via Gamla Övägen, kaffebacken, Vilbergens centrum till Lasarettet. Alternativ Klingsberg linjen via Övägen osv. till sjukhuset.

*Kommentar: Frågan om planering av framtida spårväg ligger inom tekniska kontorets ansvar och därför uppmanas synpunktsförfattaren att ta kontakt med tekniska kontoret. Synpunkten skickas vidare till tekniska kontoret.*

**Synpunktsförfattare 46**

Synpunktsförfattaren vill få ha kvar deras fina område som det är och noterar att de som har bott här i 50 år trivs och önskar att området får vara lika attraktivt i fortsättningen. Synpunktsförfattaren vill slippa bo på en byggarbetsplats i 5-6 år. Området kommer att bli som en lervälling vid regn och snö. Sol, ljus och luft är ett måste för att människorna skall må bra, konstaterar synpunktsförfattaren.

*Kommentar: Det är tre fastighetsägare (Rikshem, Heimstaden och Westergren) som har ansökt om planläggning inom det aktuella området för att kunna utveckla sina fastigheter. Kommunen har bedömt att en sådan prövning är lämplig att göra i detaljplan bland annat med hänsyn till att utvecklingen har stöd i kommunens översiktsplan. I takt med att Norrköping växer och befolkningen ökar samt att investeringar görs för att skapa underlag för en mer hållbar stadsplanering med hållbart resande kommer stadsdelen närmare och närmare innerstaden och då med goda förutsättningar för utveckling.*

### Synpunktsförfattare 47

Synpunktsförfattaren skriver att Norrköpings kommun uppvisar en aktiv och djärv hållning när det gäller bostadsbristen inom tätorten och inte minst innerstadens utformning vilket synpunktsförfattaren ser fram emot det med intresse. Dock blir inte allt till innevånarnas bästa när det kommer till utemiljön runt nyuppförda bostäder, anser synpunktsförfattaren och tar bostäderna vid Östgötaporten som exempel. Synpunktsförfattaren noterar att dennes familj har bott i kvarteret Topasen 2 sedan 1971. De flyttade in i ett område som visade bra bostadsstandard, närhet till nödvändig service, öppna ytor för barnen att leka på samt betryggande avstånd från innerstadens larm, tempo, trängsel och skumma gränder. Synpunktsförfattaren framför vidare att kommunen har inbjudit till en medborgardialog angående förtätningen av Vilbergen för att som man uttrycker det, gemensamt komma fram till en utformning för allas bästa. Synpunktsförfattarens tolkning av dialog innebär en dubbelriktad kommunikation där båda parter lyssnar på varandras synpunkter och förslag. Det som synpunktsförfattaren och synpunktsförfattarens grannar värnar mest om är tillgängligheten till deras bilparkering. Här följer några synpunkter som synpunktsförfattaren anser viktiga:

- Begränsa byggandet till de tänkta ”höghusen”. Avstå från radhusen. Boende i radhusen innebär rimligen inte den numerär som skulle stjälpas er ambitionsnivå.

*Kommentar: Detaljplanen möjliggör att människor med olika familjekonstellationer, barnfamiljer, unga vuxna, ensamstående och folk i olika åldersgrupper med olika behov av boendeformer får möjligheten att bo i området vilket förstärker stadsdelens sociala hållbarhet.*

- Boende i höghusen bereds parkering under varje huskropp. Boende i Topasen 1 & 2 behåller sin parkering om än dock lite beskuren.
- Parkeringshuset på Safiren behöver alltså inte byggas om med framhållning för boende i Topasen 1 & 2.
- Synpunktsförfattaren skriver att denne förutsätter om trots allt nuvarande preliminära byggplan kommer att fastläs att de tilldelas den geografiskt närmaste garagebyggnaden/Safiren. Parkeringsytan i detta garage innehar inte dagens krav på parkeringsbredd.

*Kommentar: Kommunens riktlinjer för parkering ska följas avseende antal parkeringsplatser efter byggnation. Parkeringsfrågan kommer att prövas på bygglovsskedet dock har utretts i detaljplaneskedet. Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam*

*parkeringslösning för hela planområdet. Kravet på ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna ska uppfyllas enligt kommunens parkeringsnorm.*

*Detaljplanen ställer minimikrav för parkering enligt kommunens parkeringsnorm vilket fastighetsägarna har skyldighet att uppfylla. Hur parkeringsplatserna exakt ska fördelas är inte bestämt än.*

- Synpunktsförfattaren noterar vidare att denne har stor respekt för ambitionsnivå, skyldighet och ansvar i detta arbete och hoppas också på kommunens sunda förnuft. Synpunktsförfattaren undrar vad det är för fel på en parkoas eller bostadsoas lite här och var inom stads kärnan? Förtätning behöver inte vara homogen, tvärtom så uppskattas volym, noterar synpunktsförfattaren.

*Kommentar: I detaljplanearbetet följs och säkerställs utvecklingsstrategier som i översiktsplanen har pekats ut beträffande stadsutveckling, bostadsbebyggelse, grönområden, gröna stråk, verksamheter med mera.*

### **Synpunktsförfattare 48**

Synpunktsförfattaren lämnar synpunkter som har lämnats till Norrköpings Tidningar (NT) den 23/5 2018, här nedan kommer en sammanfattning:

Synpunktsförfattaren skriver att i NT den 12 maj stod att Samrådsgruppen haft möte med politiker och stadsbyggnadskontoret. Synpunktsförfattaren tycker att det var mycket konstigt och förslaget av gruppen var ännu mer diskutabelt. Synpunktsförfattaren noterar om Samrådsgruppens förslag och tar tre exemplar om förhandlingar som synpunktsförfattaren gjorde som gick igenom. Synpunktsförfattarens förslag är:

- 4 stycken höghus på kvarteret Rosens parkering ger cirka 200 lägenheter.
- Det gamla förslaget om byggandet på rådhusets innergård ger 60 stycken lägenheter.
- Gamla lasarettet, 30 lägenheter.
- Gamla banvallen, från Östra station till Finspång, minst 60 lägenheter.

Synpunktsförfattaren skriver att det tråkiga med detta aktuella förslag är att kommunen vill försämra deras boende i alla dessa former, miljösynpunkt, kulturella förändringar. Synpunktsförfattaren noterar vidare att de som bor här trivs och anser också att boendet är en social rättighet.

*Kommentar: I enlighet med översiktsplanen har stadsdelen pekats ut som ett lämpligt område för utveckling för både dagens och framtidens*

*norrköpingsbor med satsningar på park- och grönytor, gator samt gång- och cykelvägar. Under detaljplaneprocessen ges möjlighet till alla berörda att komma med synpunkter. Det handlar om olika intressen som ställs mot varandra och denna avvägning sker med hjälp av bland annat olika utredningar som görs och inkomna synpunkter under samråd och granskning.*

### **Synpunktsförfattare 49**

#### **Gröna idéer för Vilbergen**

Ända sedan synpunktsförfattaren flyttade till Vilbergen har de uppskattat de vildare delarna av området beträffande naturen och närheten till Vrinneviskogen. Ännu under den pågående planprocessen har de valt att fokusera på hur de här delarna skulle kunna bevaras och utvecklas samtidigt som det ger möjligheter för moderna och säkra trafiklösningar och bättre kvalitet på boendemiljön. Synpunktsförfattaren bifogar ett antal dokument och insändare som kommit till samt en naturinventering de själva har gjort. Här nedan kommer en sammanfattning av deras tankar och förslag.

#### **Söderledsskogen**

De vill att remsan som omfattar vild skog längs Söderleden ska bevaras i sin helhet. Den har höga naturvärden och innehåller flera intressanta kulturhistoriska lämningar och är en viktig buffert mellan området och den trafikerade Söderleden. Den här delen borde tillgängliggöras utan att förvandlas till park och få ett bullerplank utmed vägen. Bygg på parkeringsplatserna och låt bilarna stå under mark.

*Kommentar: Plangränsen i norr har justerats inför granskningen. Med detta kommer grönområdet som angränsar kvarteret Safiren att bibehållas helt.*

#### **Ekodukt**

Gamla Övägen är en viktig pulsåder för stadens södra delar som genom att grävas ner skulle kunna få ett bättre flöde istället för att hastigheten sänkas. En ekodukt eller bredare bro men gröna kanter för oskyddade trafikanter och vilt skulle förbättra trafiksäkerheten och dessutom minska buller och annan miljöpåverkan för både äldre och nyare bebyggelse i Vilbergen. Motionärer och barngrupper på väg till aktiviteter i Vrinneviskogen och andra sidan vägen och personer på väg till och från sjukhuset som rör sig i området bidrar till en rörig och riskabel trafiksituation när de korsar vägen. att bara sänka hastigheten och plantera skymmande träd längs Gamla Övägen känns inte som en lösning värdig en modern stad där vi vill att fler ska gå och cykla. Det är dags att sätta de oskyddade trafikanternas behov först.

*Kommentar: Omvandlingen av Gamla Övägen till stadsgata har sitt stöd i översiktsplanen för Norrköping, antagen juni 2017. Att Gamla Övägen omvandlas till stadsgata innebär bland annat att gatan kommer att få en stadsmässig utformning med grönremsor, trädplanteringar och gång- och cykelväg längs gatan. Syftet är att gatan ska upplevas som en integrerad del*

*av området. Körhastigheten föreslås minskas till 40 kilometer per timme inom sträckan som omfattas av planområdet. En utredning pågår för att undersöka möjliga utformningar för Vilbergsrondellen med fokus på trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.*

### **Södra grönstråket**

Dessa åtgärder skulle på sikt kunna ingå i bildandet av ett långt grönstråk som binder samman Himmelstalund med Vrinneviskogen. Tillsammans med den utveckling av Vilbergens parkområden som finns i planerna skulle grönstråket också bindas samman med trafikfria utstickare till de skogsområden som finns söder om Vilbergen, Skarphagen och Klockaretorget.

*Kommentar: Översiktsplanen har varit vägledande i arbetet avseende viktiga grönstråk och dess kopplingar i Norrköping. Detaljplanen har följt översiktsplanen intentioner i denna fråga. Naturen som angränsar kvarteret Safiren kommer att bibehållas helt. Detaljplanen eliminerar inte möjligheten till eventuellt grönstråk som binder Himmelstalund till Vrinneviskogen. Detaljplanen möjliggör kopplingar mellan området och Vrinneviskogen genom ett parkstråk som föreslagits i detaljplanen.*

### **Synpunktsförfattare 50**

Synpunktsförfattaren har mejlat sina synpunkter i ett Word dokument och vill ha svar på hur kommunen har tänkt på lagen om bevarande av den biologiska mångfalden, och undrar varför man har tänkt att bygga på naturmarken i norra delen av Vilbergen? här nedan kommer en sammanfattning av det som står i Worddokumentet:

Stressrelaterade sjukdomar som kostar samhället varje år och att ett allmänt känt sätt att minska stressen är att vistas i naturen och utan tvekan har vi alla känt den positiva påverkan naturen har på både vår psykiska- men också fysiska hälsa. Synpunktsförfattaren referera till en vägledande skrift från 2009 om ”Grönområden för fler” som Statens folkhälsoinstitut har tagit fram via en projektgrupp bestående av Johansson, A, Kollberg, S, Bergström, K. Det är framförallt barn, ungdomar, äldre, personer med funktionsnedsättning samt grupper med utländsk bakgrund och socioekonomiskt svaga grupper särskilt utsatta för hälsorisker i större utsträckning än andra och att det är extra viktigt att stötta dessa grupper, i synnerhet i dessa svåra tider med extra många nyanlända.

Synpunktsförfattaren anser att genom att bevara den natur det finns kan man stötta de utsatta grupperna, framförallt i städerna där det redan är en bristvara. Synpunktsförfattaren noterar att Vilbergen alltid har varit ett område i Norrköping som både ligger nära staden men som också har nära till naturen och i rapporten från Statens folkhälsoinstitut skriver de att ungefär 300 meter är människor beredda att gå för att regelbundet besöka ett naturområde. Med dessa mått i åtanke är det bara den natur intill bebyggelsen som uppfyller kravet. Synpunktsförfattaren undrar om det är rätt att ta bort naturen.

Synpunktsförfattaren anser att steg för steg har Vilbergens fina och artrika naturområden silats bort, till följd av samhällets hets på förtätning och exploatering av skog. Från början var det på grund av miljonprogrammet, sedan byggdes Söderleden och höghusen i norra Vilbergen samt parkeringshuset. Dessa saker har alltså byggts på en av Norrköpings finaste ängsmarker, som är oerhört viktig för pollinerarna som i sin tur gör en enorm ekosystemtjänst.

Synpunktsförfattaren beskriver om två naturtyper, ängsmark och urskog som det finns i Sverige och att inventeringen på den nuvarande naturmarken i norra Vilbergen visade tecken på att den forna ängsmarken fortfarande finns där. På grund av att inventeringen pågick under fel period för den rödlistade backsmörblomman så hittades inte den men tidigare år har den funnits där och det finns stort stöd för att den fortfarande skulle vara kvar vilket är ett ännu starkare tecken på den forna ängsmarken finns kvar. Synpunktsförfattaren noterar vilka rödlistade arter som påträffades i området och beskriver varför det är viktigt att vi människor bör ta på oss ansvaret att försöka hjälpa rödlistade arter att överleva. Synpunktsförfattaren nämner att området som påpekats av inventeringen som område för kommunalt intresse omfattas av rödlistade arterna och borde ligga i kommunens intresse att restaurera och sköta området och att det inte borde vara något tal om att ta ner den 150 åriga senvuxna tallen som står på hällmarken, då den hyser rödlistade arter.

Förutom att naturen bör bevaras i syfte att minska medborgarnas stressnivåer, bidra till friluftslivet och bevarande av arter så finns det fler anledningar. Bland annat minskar bullernivån betydligt om skogen bevaras jämfört med om den skulle bytas ut till hus och gator. Översvämning skulle inte heller vara en lika stor risk om naturen bevaras som om det blev bebyggt.

Synpunktsförfattaren tar upp fragmentering som den sjätte anledningen att bevara naturen i Vilbergen. Vilbergen ligger mitt emellan två stora naturområden som innehåller många skyddsvärda arter. Dessa arter måste kunna reproducera sig och måste dessutom kunna åter reproducera sig. Detta ställer krav på omgivning. För att en art ska kunna reproducera sig krävs det att samma art finns i närheten av motsatt kön. Sannolikheten för detta ökar om det finns områden med liknande natur i närheten. Detsamma gäller för att en art ska kunna återreproducera sig, sannolikheten för detta ökar om det finns fler områden men samma art i närheten. Den natur som finns i Vilbergen, säkerställer att arter kan förflytta sig mellan de två stora omkringliggande områdena.

Slutligen vill synpunktsförfattaren ta upp att det är förståeligt att det är många åsikter och tankar från olika håll att ta in när man detaljplanerar. Synpunktsförfattaren anser att det är helt okej att bygga där det redan är asfalterat eller bebyggt, då det är bostadsbrist idag men synpunktsförfattaren vill att bitarna av natur i norr, som är det sista de har kvar lämnas obebyggt. Synpunktsförfattaren vill att kommunen ser till att istället sköta området och



behålla de rödlistade arter som faktiskt finns. Då kommer område att förtätas samtidigt som det också kommer behålla lite grönt.

*Kommentar: Kommunen är medveten om naturens betydelse för människors välmående och dess hälsoyttiga effekt. I kommunens arbete med detaljplaner deltar många olika professioner med fackkunskap, exempelvis ekologer och landskapsarkitekter. Deras uppgift har bland annat varit att lyfta och beskriva områdets naturvärden samt planera för att skapa grönområden som innehåller olika värden med fokus på exempelvis sociala hållbarhetsindikatorer och klimatförändringar. Den planerade bostadsnära parken gör det möjligt för kommunen att nå målet om att alla norrköpingsbor ska ha ett grönområde inom gångavstånd samt att alla barn ska ha en lekmiljö inom 300 meter från sitt hem utan att korsa barriärer. Översiktsplanen har även varit vägledande i arbetet avseende viktiga gröna stråk i Norrköping.*

*Att upprätta detaljplan är en process i vilken många professioner från kommunala- och statliga verk är medverkande. Genom faktaunderlag och remisser med såväl medborgare, myndigheter och bolag görs en avvägning av olika intressen vilket resulterar i att alla inte alltid får sin vilja igenom. Utifrån remissutskick tillförs löpande kunskap som gör att planförslaget kan ändras från samrådsskedet till antagandeskedet i en öppen och demokratisk process. Inför granskningen har detaljplanegränsen i norr justerats så att hela grönområdet som angränsar kvarteret Safiren kommer att bibehållas. Alla värdefulla träd som inventeringen påpekar kommer att bevaras. I utformningen av den bostadsnära parken som planeras inom kvarteret Safiren kommer naturvärden för att skapa biologisk mångfald att behandlas.*

*Kommunen behöver i samband med planering av ett relativt stort område som norra Vilbergen även säkerställa behov av samhällsservice, exempelvis barnomsorg. Del av naturmarken som tas i anspråk utmed Vilbergsgatan kommer att ge möjlighet till ett framtida behov av just barnomsorg. För delar av naturområdet som tas i anspråk för bebyggelsen enligt granskningsförslaget kommer kommunen vidta kompensationsåtgärder, se planbeskrivningen avsnitt 4.3, "Natur".*

### **Synpunktsförfattare 51**

Synpunktsförfattaren tycker att informationen om de dialoger som skulle ha skett i Vilbergen ska uppdateras, eftersom det var bara två stycken som genomfördes och den tredje ställdes in. Synpunktsförfattaren noterar att den bara ströks på anslagen som kommunen hade satt upp i trappuppgångarna. Synpunktsförfattaren anser att man inte behöver läsa informationen dagligen om man har läst den en gång att det ska vara vid tre tillfälle. Synpunktsförfattaren framför att de var många som skulle få information och komma med synpunkter på torsdagen den 4/10 men fick gå därifrån besvikna.

Synpunktsförfattaren framför att de här mötena var ett dåligt alternativ till det tidigare mötet som ni bokade för liten lokal till. Alla bör få samma information och chans till egna yttranden vid ett och samma tillfälle.

*Kommentar: Broschyrer med information om dialogmöten och vilka dagar/datum som skulle gälla skickades ut via post till alla boenden inom planområdet. Informationslappar med samma innehåll som broschyrerna sattes även upp på trappuppgångarna via fastighetsägarna efter kommunens begäran där det stod tydligt att information kom från kommunen. Informationen annonserades även i lokaltidningarna och det fanns även på kommunens hemsida. I alla dessa ovannämnda stod tydligt att dialogen skulle genomföras i tre öppet hus tillfällen den 27 september kl. 16.00–19.00, den 3 oktober kl. 10.00–12.00 och den 3 oktober kl. 13.00–15.00. Däremot satte den så kallade samordningsgruppen i Vilbergen egna lappar på trappuppgångarna där det stod fel datum. Denna information fick kommunen genom att boende i området tog kontakt med kommunen som i sin tur bad representant ur ovan nämnda grupp att justera den felaktiga informationen. Kommunen beklagar att felaktig information satts upp även om det varit bortom kommunens ansvar.*

*Det är viktigt att alla kommer till tals och blir lyssnade på under en medborgardialog vilket var syftet med dialogmöten i Vilbergen. Dialogen genomfördes under tre öppet hus tillfällen, både dag- och kvällstid för att ge möjlighet till så många som möjlighet att kunna delta. Olika stationer med fokus på olika sakfrågor gav möjlighet till allmänheten att ställa sina frågor.*

## **Synpunktsförfattare 52**

Synpunktsförfattaren tar upp sina synpunkter enligt följande:

- Synpunktsförfattaren vill att parkeringen inom Topasen 2 vara oförändrad och det tänkta parkeringshus som planeras för de som flyttar in i de nya byggnaderna. Synpunktsförfattaren tycker att det är obehagligt att gå i ett parkeringshus sent på kvällen och har en muskelsjukdom och därför behöver ha bilen nära.

*Parkeringsfrågan inom området kommer att ordnas i form av en blandning av olika lösningar så som garage under mark, mindre markparkeringsytor samt befintliga parkeringshus. Befintliga parkeringshus kommer att expanderas med ökad yta och antal våningar. Det har gjorts en beräkning avseende behovet av antal parkeringsplatser för planområdet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägarna kommer att agera tillsammans för att ordna en gemensam parkeringslösning för hela planområdet, med ett godkänt avstånd mellan bostäderna och parkeringsplatserna enligt kommunens parkeringsriktlinjer.*

*Hur exakt parkeringsplatserna ska fördelas är inte bestämt än.*

- Synpunktsförfattaren vill tacka Rikshem för att ingen påbyggnad ska ske inom Topasen och refererar till fastighetsägarnas arkitekt på dialogmötet.

*Kommentar: Synpunkt noteras.*

- Synpunktsförfattaren vill inte att spårväg ska dras genom Vilbergen och noterar att alla har nära bussen som åker på Vilbergsgatan och att bussarna går på biogas.

*Kommentar: Genom den planerade spårvägslinjen kopplas Vilbergen samman med intilliggande stadsdelar, Norrköpings innerstad och sjukhuset och på detta sätt blir Vilbergen en centrumsnära stadsdel. Restiden förkortas mellan viktiga målpunkter som innerstaden och sjukhuset. Detta ger Vilbergsborna ökad närhet till arbete och annan samhällsservice samtidigt som förutsättningarna för etableringar av olika verksamheter och bostäder i Vilbergen förbättras. Planering av framtida spårväg ligger inom tekniska kontorets ansvar.*

- Synpunktsförfattaren anser att det låter trevligt med vattendammar i området men säkerhetsaspekten för alla barn som leker i området är mycket viktigt.

*Kommentar: Att ta med säkerhetsaspekten i utformningen av dammen är en central punkt i planeringen som tekniska kontoret och Nodra AB har ansvar för. Dagvattendammen i norra delen ska planeras som en teknisk anläggning som bara har funktionen att ta hand om dagvattnet och även där är säkerheten en mycket viktig aspekt.*

### **Synpunktsförfattare 53**

Synpunktsförfattaren noterar att parkeringsplatserna kan tas bort och samtidigt undrar synpunktsförfattaren varför även grönområden ska behövas tas bort.

*Kommentar: Grönområden mellan husen kommer inte att påverkas av planförslaget. Det kommer att skapas en stor park inom kvarteret Safiren med rekreativsmöjligheter som bedöms tillföra kvalitéer till stadsdelen. I granskningshandlingarna har detaljplanegränsen i norr ändrats och begränsats till fastighetsgräns och därmed kommer grönområdet som angränsar kvarteret Safiren att bibehållas helt.*

Stadsbyggnadskontoret

Sani Muric  
processansvarig detaljplanering

Azita Taheri  
planarkitekt