

Samrådsredogörelse

tillhörande detaljplan för del av fastigheten

Marby 6:4

med närområde (Marbystrand) inom Dagsberg i Norrköpings kommun

den 26 augusti 2016



ANTAGANDEHANDLING

Antagen i KF: 2017-02-27, § 23

Laga kraft:

Genomförandetidens sista dag:

Hur samrådet har bedrivits

Allmänt samrådsmöte hölls 12 maj 2015, klockan 17:00-20:00 i Långtorpsskolans matsal i Lindö efter föregående annonsering i lokalpressen.

I övrigt har samråd skett genom remissförfarande med de berörda samt med statliga och kommunala instanser från den 22 april 2015 till och med den 1 juni 2015.

De nedanstående synpunkterna har kommit in under remisstiden:

Länsstyrelsen

2015-06-01

Kommunala instanser

Bygg och miljökontoret, Bygglov och Miljöskydd 2015-06-01 och
2016-07-05

Bygg och miljökontoret, Lantmäteri 2015-06-01 och
2016-06-23

Tekniska kontoret 2015-06-15

Räddningstjänsten Östra Götaland 2015-05-11

Kultur- och fritidskontoret, (rörligt friluftsliv/fritid) 2015-06-01

Kultur- och fritidskontoret, (stadsantikvarien) 2015-06-10

Norrköping Vatten och Avfall AB 2015-05-21

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

E.ON Elnät AB 2015-06-01

E.ON Värme Sverige AB 2015-04-30

Skanova nätplanering 2015-05-28

Östgötatrafiken 2015-06-01

Naturskyddsföreningen 2015-06-01

Trafikverket 2015-05-22

Marby Vägsamfällighet 2015-06-01

Berörda - fastighetsägare och andra

Synpunktsförfattare 01	2015-04-30
Synpunktsförfattare 02	2015-05-19
Synpunktsförfattare 03	2015-05-20
Synpunktsförfattare 04	2015-05-25
Synpunktsförfattare 05	2015-05-25
Synpunktsförfattare 06	2015-05-25
Synpunktsförfattare 07	2015-05-22
Synpunktsförfattare 08	2015-05-26
Synpunktsförfattare 10	2015-05-27
Synpunktsförfattare 11	2015-05-28
Synpunktsförfattare 12	2015-05-28
Synpunktsförfattare 13	2015-05-29
Synpunktsförfattare 14	2015-05-29
Synpunktsförfattare 15	2015-05-29
Synpunktsförfattare 16	2015-05-29
Synpunktsförfattare 17	2015-05-29
Synpunktsförfattare 19	2015-06-01
Synpunktsförfattare 20	2015-06-01
Synpunktsförfattare 21	2015-06-01
Synpunktsförfattare 22	2015-06-01
Synpunktsförfattare 23	2015-05-31
Synpunktsförfattare 25	2015-05-31 och 2015-06-01
Synpunktsförfattare 27	2015-06-01
Synpunktsförfattare 28	2015-06-01
Synpunktsförfattare 29	2015-06-01

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer

SPN 2012/0121 214

Synpunktsförfattare 31	2015-06-01
Synpunktsförfattare 32	2015-06-01
Synpunktsförfattare 33	2015-06-01
Synpunktsförfattare 34	2015-06-01
Synpunktsförfattare 35	2015-06-01
Synpunktsförfattare 36	2015-06-01 och 2015-06-01
Synpunktsförfattare 37	2015-06-01
Synpunktsförfattare 38	2015-06-01
Synpunktsförfattare 39	2015-06-01
Synpunktsförfattare 40	2015-06-01
Synpunktsförfattare 41	2015-06-01
Synpunktsförfattare 42	2015-06-01
Synpunktsförfattare 43	2015-06-01
Synpunktsförfattare 44	2015-06-01
Synpunktsförfattare 45	2015-06-01
Synpunktsförfattare 46	2015-06-01
Synpunktsförfattare 47	2015-06-01
Synpunktsförfattare 48	2015-06-01
Synpunktsförfattare 49	2015-06-01
Synpunktsförfattare 50	2015-06-01
Synpunktsförfattare 51	2015-06-01
Synpunktsförfattare 52	2015-06-01
Synpunktsförfattare 53	2015-06-01
Synpunktsförfattare 54	2015-06-01
Synpunktsförfattare 55	2015-06-01
Synpunktsförfattare 56	2015-06-01

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2012/0121 214

Synpunktsförfattare 57	2015-06-01
Synpunktsförfattare 58	2015-06-01
Synpunktsförfattare 59	2015-06-01
Synpunktsförfattare 60	2015-06-01
Synpunktsförfattare 61	2015-06-01
Synpunktsförfattare 62	2015-06-01
Synpunktsförfattare 63	2015-06-01
Synpunktsförfattare 64	2015-06-01
Synpunktsförfattare 65	2015-06-01
Synpunktsförfattare 66	2015-06-01

Övriga inkomna synpunkter

Synpunktsförfattare 09	2015-05-27
Synpunktsförfattare 18	2015-05-29
Synpunktsförfattare 24	2015-05-31
Synpunktsförfattare 26	2015-05-31
Synpunktsförfattare 30	2015-06-01

Sent inkomna remissvar

Efter att remisstiden har gått ut den 1 juni 2015 har nedanstående yttranden kommit in.

Synpunktsförfattare 67	2015-06-04
Synpunktsförfattare 68	2016-05-13
Synpunktsförfattare 69	2016-08-25

Ändringar som gjorts i detaljplanehandlingarna:

Ändringar på plankartan (av väsentlighet):

- Komplettering och ändring av fler bestämmelser angående fastigheternas utnyttjandegrad i form av byggnadsarea och

tomtstorlek har gjorts. Ändringarna handlar huvudsakligen om att byggnadsarean minskats och/eller att tomtstorleken ökats. För de områden som medger kedje- och radhus har tomtstorleken istället minskats.

- En ny tomt för skola (förskola) har lagts in i södra delen av planområdet.
- Kvartersmarken för skola och/eller vård har minskats samt ändrats till vård och/eller bostäder.
- Fler naturområden bevaras som naturmark bland annat i planområdets nordvästra del i närheten av motionsspåret i Abborrebergsskogen samt i ett väst-östligt stråk centralt i planområdet strax söder om befintlig bebyggelse. Mer naturmark planläggs även i närheten av torpet. Några av områdena som planläggs som naturmark kommer att användas till fördröjningsmagasin för dagvatten.
- Fler befintliga byggnader har klassats som en värdefull bebyggelsemiljö och har därför fått en varsamhetsbestämmelse. De flesta av dessa byggnader (med planbestämmelsen k₁) ingår inte i fastighetens totala byggnadsarea utan utgör en extra byggnadsyta som inte får ersättas ifall byggnaden flyttas eller förstörs.
- En bestämmelse till skydd mot störning (m) i form av översvämning har lagts till.
- Den brantaste delen av Sommardalsvägen har breddats och försetts med en vändplan.
- Hamnområdet för småbåtar har fått en ny utformning.
- Ett område för spårväg har lagts in i södra delen av planområdet. Detta för att möjliggöra framtida kollektivtrafik med buss och/eller spårvagn.

Ändringar i planbeskrivningen (av väsentlighet):

- Ändringar angående fastigheternas utnyttjandegrad.
- Ändring och komplettering angående att kvartersmarken för skola och/eller vård ändrats till vård och/eller bostäder.
- Komplettering om att en ny tomt för skola (förskola) lagts in.
- Komplettering om värdefull bebyggelsemiljö.
- Kompletteringar med konsekvenser för oskyddade trafikanter och fordonstrafik samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

- Kompletteringar angående förorenad mark, dagvatten och flygbuller.
- Komplettering om att en separat yta för spårväg har planlagts.

Ändringar i behovsbedömningen (av väsentlighet):

- Kompletteringar angående förorenad mark och dagvatten.

Sammandrag av inkomna synpunkter

Länsstyrelsen

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Ett program med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram och godkänts av stadsplaneringsnämnden 25 maj 2015.

Hälsa och säkerhet

Trafikverket har lämnat ett särskilt yttrande 2015-05-22. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning gällande behovet av trafikkonsekvensbeskrivning för oskyddade trafikanter samt fordonstrafik.

Länsstyrelsen förutsätter att tillräcklig hänsyn tagits till befintlig hästhållning/verksamhet i området i förhållande till tillkommande bostäder.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen anser att frågan om miljö kvalitetsnormer för vatten har hanterats på ett bra sätt. Länsstyrelsen ser positivt på att dagvattenutredning har tagits fram och att åtgärdsförslagen har inarbetats i detaljplanen. Det är positivt att även klimatanpassningsaspekten har berörts.

Strandskydd

Strandskyddet föreslås upphävas inom kvartersmark och inom allmän platsmark för lokalgata samt inom vattenområde för bryggområde och hamnområde. Länsstyrelsen anser att det finns godtagbara skäl för att upphäva strandskyddet för ändamålen inom planområdet. Länsstyrelsen ställer sig dock tveksam till att upphäva strandskyddet för kvartersmarken som omfattar hamnområde för småbåtar (V1) då det kan få en negativ påverkan på allmänhetens tillgång till strandområdet. Så som detaljplanen är utformad är den fria passagen begränsad i denna del av planen och riskerar att bli ännu mer begränsad om hamnområdet utformas på ett avhållande sätt (exempelvis om det inhägnas med ett staket).

Risker för översvämning och erosion etc

Länsstyrelsen ser positivt på att anpassningar har gjorts i detaljplanen med hänsyn till områden med risk för översvämningar.

Allmänt och rådgivande

Trafik

Detaljplanen redogör inte hur området långsiktigt ska försörjas med effektiv kollektivtrafik. Länsstyrelsen anser att frågan behöver belysas närmare i den fortsatta planeringen.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att i Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan (2014:5) anges att varsamhetsbestämmelse bör anges med bokstaven k.

Behovsbedömning av MKB

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att genomförande av planen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Planbeskrivningen har kompletterats med konsekvenser för oskyddade trafikanter och för fordonstrafik. Även om en långsiktig effektiv kollektivtrafikförsörjning har kompletteringar bland annat avseende en framtida utbyggnad av spårväg gjorts.

Detaljplanen har inte ändrats angående strandskyddet för kvarteretsmarken som omfattar hamnområde för småbåtar (V1) utan det föreslås fortfarande att det upphävs. Stadsbyggnadskontoret anser att det inte är sannolikt att allmänhetens tillgänglighet till småbåtshamnsområdet kommer att begränsas exempelvis genom stängsel. Om strandskyddet skulle ligga kvar inom hamnområdet skulle en utveckling av den bland annat genom uppförande av nya sjöbodar försvåras.

Planen har även justerats så att än mer hänsyn tas till översvämningsrisken och då med avseende på dagvatten genom att en planbestämmelse om skydd mot störning (m) lagts till. Planbestämmelsen om varsamhetsbestämmelse har ändrats.

Kommunala instanser

Bygg och miljökontoret

Bygglov och Miljöskydd

Förorenad mark

Planbeskrivningen anges att det inte finns några kända markföroreningar inom planområdet. Om föroreningar ändå skulle påträffas i samband med grävarbeten på fastigheten, ska bygg- och miljökontoret underrättas, enligt 10 kapitlet i miljöbalken. Dessutom ska anmälan om avhjälpandeåtgärd anmälas till bygg- och miljökontoret innan byggnationen påbörjas.

Dagvatten

Enligt planbeskrivningen kommer fördröjningsmagasin för dagvatten att anläggas inom området för att rena och fördröja dagvattnet innan utlopp till Östersjön.

Anläggande av fördröjningsmagasin för dagvatten är en anmälningspliktig verksamhet. En anmälan om dagvattenanläggning enligt 9 kap. 2 § miljöbalken samt 13 och 14 §§ förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska lämnas in till bygg- och miljökontoret.

Flygbuller

I planbeskrivningen på sid 41, första stycket bör planområde ändras till programområde då planområdet inte ligger inom gränsen för 70 dBA max ljudnivå.

Det finns en nyare flygbullerberäkning gjord 2010 som bör användas istället för den i figur 36.

Behovsbedömning

I behovsbedömningen under "påverkan på lagstiftande skydd" 9-15 kap.

MB bör *Nej* ändras till *Ja* då en anmälan om dagvattenanläggning ska lämnas in enligt ovan.

I behovsbedömningen under "Buller och vibrationer" bör planområde ändras till programområde då planområdet inte ligger inom gränsen för 70 dBA max ljudnivå.

Byggnader

I planbeskrivningen anges att vid avstyckning av fastigheter Risängen 3:5 och 3:11 kan utfart till de södra tomterna ske via befintlig väg söder om planområdet. Vägen bör i så fall ingå i planområdet för att rätten till vägen ska säkerställas. Fastigheten Risängen 3:4 ansluter till största delen till en gång- och cykelväg, vilket innebär att nya fastigheter som styckas av inte kommer att ha någon anslutning till lokalgatan, bara till gång- och cykelvägen. Lokalgatan bör förlängas.

Det är samma byggrätt för friliggande hus på tomter som är 750 kvm, 1000 kvm, 1800 kvm och 5000 kvm. De riktigt stora tomterna (5000 kvm) bör ha mer byggrätt för komplementbyggnader för att kunna uppföra till exempel sjöbodrar. Största byggnadsarean per komplementbyggnad kan däremot begränsas.

Bygg- och miljökontoret ställer sig frågande till om tomter för friliggande hus som är 750 kvm ska ha så mycket byggrätt. Med bygglovfria åtgärder blir det totala arean 310 kvm per tomt (41 procent). Radhustomterna om 250 kvm får en byggrätt på 130 kvm vilket kan uppfattas som mycket, men det kan kanske ge möjlighet till enplansradhus. För radhus som är avstyckade med egna fastigheter tillämpas samma regler som för en- och tvåbostadhus avseende bygglovfria åtgärder.

Under *Utformning* på plankartan anges att balkong, altantak och inglasat uterum utöver ovan angiven utnyttjandegrad får anordnas med 40 kvm byggnadsarea i ett våningsplan. Det bör preciseras för vilka typer av hus det gäller, annars blir det en generell bestämmelse för alla typer av byggnader.

Under e₈ bör ordet komplementbyggnad ersättas med byggnad, eftersom en komplementbyggnad förutsätter att det finns en huvudbyggnad också. I detta fall blir det bodar eller andra mindre byggnader för friluftsliv.

Under e₁₀ regleras endast byggrätt för vårdboende, men planen tillåter även förskola och skola inom samma område. Ordet vårdboende bör tas bort och då gäller byggrätten för samtliga byggnader inom användningsområdet.

Inom de två avstyckningsplanerna bör byggrätten anpassas till den storlek som byggnads- och miljöskyddsnämnden idag redan beviljar.

Byggrätten för radhusen är ologisk då endast 10 kvadratmeter skulle bli kvar av fastigheten/tomtplatsen.

Att friliggande hus placeras minst 8 meter från gatan bör ändras till minst 6 meter från gatan då det är det vanligaste avståndet i andra detaljplaner samt redan tillämpas inom de två avstyckningsplanerna.

Det bör förtydligas att taklutningen inte avser hus med brutet tak på andra våningen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Plankarta, planbeskrivningen och behovsbedömningen har kompletterats och ändrats enligt ovan angående förorenad mark, dagvatten, flygbuller och byggnader.

Stadsbyggnadskontoret anser att det inte är lämpligt att planlägga befintlig väg söder om fastigheterna Risängen 3:5 och Risängen 3:11 då ett kommunalt huvudmannaskap där skulle avsevärt försvåra driften av den gatan. De två berörda fastigheterna kan vid eventuella avstyckningar genom skafptomter säkerställa en angörning till lokalgatan i nordöst.

Med anledning av topografin är endast en mindre förlängning av lokalgatan med en vändplan lämplig vilket även är en ändring som genomförts. Gång- och cykelvägen har med anledning av den kraftiga lutningen ändrats till natur då en kommunal drift av en gång- och cykelväg där inte är förenligt med tekniska kontorets riktlinjer.

Byggrätten på fastigheter som är minst 750 kvadratmeter har minskats till 100 kvadratmeter för huvudbyggnad. En utökning av byggrätterna, även för de riktigt stora fastigheterna (5000 kvadratmeter) har inte bedömts som lämpligt då flera synpunkter som kommit in under samrådet innebär att exploateringen blir för hög samt att grönytan blir för liten. Detta även med tanke på de bygglovsbefriade åtgärderna (attefallsåtgärderna).

Plankartan har preciserats angående balkong, altantak och inglasat uterum. Övriga synpunkter har ändrats enligt ovan.

Lantmäteri

Väster om planområdet, inom Marby 6:4, finns fritidshus som angörs via Genomfartsvägen. I planförslaget finns dock ingen anslutning till dessa, varken via nya lokalgator (allmän plats) eller via Marby s:1 som Marby 6:4 är delägare i. Av planhandlingarna framgår inte heller hur anslutning till den södra delen av Gillerhälla 1:2 som är belägen utom plan ska ske.

Även gemensamhetsanläggningen Marby ga:2 finns inom planområdet och kommer att bli berörd, vilket bör anges, om aktuell väg ska bli allmän plats med kommunen som huvudman.

Flera av fastigheterna inom planområdet än de som anges i tabellen under rubriken "Fastighetsrättslig konsekvenser" kan behöva fastighetsbestämmas avseende oklara gränser i samband med fastighetsbildning. I samma tabell bör även anges de fastigheter, förutom Marby 6:4, som berörs av allmän kvartersmark.

Som planförfattaren har konstaterat avviker några fastigheter från bestämmelserna om minsta fastighetsstorlek. Konsekvenserna för fastighetsägarna bör dock förtydligas i planbeskrivningen.

Det bör tydligt framgå av planbeskrivningen att kommunen avser att lösa in kvartersmark för allmänt ändamål (E och P). Som en ekonomisk konsekvens bör då anges att ägare till de fastigheter som planläggs för sådan kvartersmark har rätt till ersättning.

Som en ekonomisk konsekvens bör även anges att fastigheterna Marby 1:18, 1:34 och 1:47 har rätt till ersättning för upplåtelse av servitut för släntintrång.

I bilaga 1 saknas uppgifter om vilken areal av Marby s:1-4 som påverkas av detaljplanen.

Om det ska vara möjligt att bebygga områdena för gemensamhetsanläggning för sophantering ska dessa områden ha byggrätt enligt plankartan.

På plankartan bör det vara u-områden inom kvartersmark för den befintliga ledningsrätten, 0581K-02/69,1, som enligt planbeskrivningen ska vara kvar.

Begreppen fastighet och tomt bör särskiljas då det inte behöver betyda samma sak.

Strandskyddet inom hamnområdet för småbåtar bör upphävas då planen föreslår byggrätter där.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Plankartan och planbeskrivningens genomförandedel har ändrats och

kompletterats med ovan bland annat så att fritidshusen väster om planområdet kan angöra via Genomfartsvägen.

Under rubriken Fastighetsrättsliga konsekvenser står det angivet att Marby GA:2 kommer att upphävas efter planens genomförande då gemensamhetsanläggningen finns inom planområdet och är planlagd som allmän plats för lokalgata med kommunalt huvudmannaskap.

Fastighetsbestämning pågår för fastigheter med oklara gränser.

Ändringar i planbeskrivningens genomförandedel har även gjorts under Fastighetsrättsliga konsekvenser för flertalet fastigheter på grund av ändringar i detaljplanen.

Gemensamhetsanläggningarna för sophantering har samtliga fått en byggrätt.

Flera u-områden, framförallt för dagvattenhanteringen har lagts ut. Angående den befintliga ledningsrätten så är ledningen belägen i Genomfartsvägen och Marbyvägen, vilka planläggs som allmän platsmark. Eventuellt kan ledningen behöva flyttas en kortare sträcka på Marby 6:4.

Förtydligande har gjorts i genomförandedelen att ägare till fastigheter som planläggs för kvartersmark för allmänt ändamål (E och P) har rätt till ersättning. Förtydligande även har gjorts i genomförandedelen att ägare till fastigheter som planläggs för släntintrång har rätt till ersättning.

Begreppet fastighet och tomt har tydliggjorts genom att exempelvis för radhusen ange fastighet/tomtplats.

Planen möjliggör att strandskyddet upphävs inom kvartersmarken som utgör hamnområde för småbåtar.

Tekniska kontoret

Spår

Lokalgatan i södra delen av området bör planläggas med minst 11 meter i sektion totalt, för att säkerställa genomförbarhet av kollektivtrafikstråket Lindö-Marby-Unnerstad som är markerat i översiktsplanen för staden (2002). För framkomlighet av bussar eller spårvagnar behövs 7,5 meter av gaturummets sektion. Resterande 3,5 meter finns för minsta standard på enkelsidig gångbana (3 meter) och marginal för avgränsning mellan olika delar av sektionen (0,5 meter). Vid val av öppen dagvattenlösning tillkommer ytor för denna.

Naturvård

Planen innebär att stora naturområden tas i anspråk för förnyad bebyggelse. Därför är det viktigt att vid exploatering spara och integrera befintlig vegetation, speciellt naturvärdesträd, gamla träd samt ädellöv. De mindre områden som i plankartan utpekats som natur är av varierande kvalitet och i

vissa fall i minsta laget och för långt ifrån varandra för att fungera som spridningsvägar för djur och växter. I planbeskrivningen står det att naturmarken bedöms främja spridningskorridorer för växt- och djurlivet och denna text bör tas bort.

Planområdets västra del gränsar till Abborrebergskogen som är av kommunalt intresse för naturvården. Mot skogen bör en zon bevaras så att inte kommande bebyggelse direkt påverkar den.

Större delen av planområdet närmast vattnet är naturmark, vilket är positivt. Däremot utgörs den nordvästra delen av "plus"-mark som får bebyggas med uthus, garage och sjöbodar. Denna mark bör även den klassas som naturmark och bevaras i befintligt skick då det redan idag är tätt bebyggt runtomkring.

Stadsmiljö

Utrymme för trädplantering utmed huvudgatan möjliggörs för att uppnå ett grönt gaturum i samklang med den gröna omgivningen. Även en lokalgata centralt inom planområdet ska trädplanteras. Trädplanteringen ska skapa en enkelsidig allé i vilken träden ska planteras minst 8 meter mellan varandra och ha en minsta höjd på två meter.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Lokalgatan har breddats och en separat yta för spårväg med tillhörande hållplats (hpl) har planlagts. Planbeskrivningen har även kompletterats med information om detta.

Planen har även ändrats så att betydligt mer grönområden planläggs som natur. I planområdets nordvästra del närmast Abborrebergsskogen har delar av den tidigare föreslagna kvartersmarken istället planlagts som natur. Kvarvarande kvartersmark har planlagts med ett 10 meter brett område där byggnader inte får uppföras (prickmark) intill skogen.

Intrånget på de privata fastigheterna (Marby 1:12, 1:10 och 4:3) i den nordvästra delen av planområdet som planläggs med "plus"-mark har bedömts bli orimligt stort ifall dessa delar av fastigheterna istället skulle planläggas som natur och därmed inlösas av kommunen. Fördelen för djur- och växtlivet samt för det rörliga friluftslivet har bedömts som mycket marginell medan nackdelen med inlösen skulle överväga. Med anledning av det har därför ingen ändring i planen gjorts.

Planen har ändrats så att inga lokalgator får trädplanteringar. Orsaken är att det skulle generera ökade kostnader för fastighetsägarna, i form av gatukostnader, som inte anses skäligt. Dessutom har ytan som planlagts som natur istället ökat.

Räddningstjänsten Östra Götaland

Räddningstjänsten har inget att erinra.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Kultur- och fritidskontoret

Rörligt friluftsliv/fritid

Marby med närområde Marbystrand utgörs av ett kuperat landskap med en stark karaktär av lantlig bebyggelse med närhet till strövvänliga naturområden. Den centrala delen av området, Marby 6:4, domineras i norr av ung tallskog (cirka 60-70 år) och mycket blåbärsris. En vältrampad stig löper tvärs genom skogen. I sankmarken i det nordvästra hörnet växer främst björk men även enstaka unga granar. Strax norr om fastigheten 4:82 finns en höjd med äldre tallar, sälg och asp. Även här täcks marken av blåbärsris.

Fastigheten Gillerhälla 1:2, består främst av ung skog med tallar i 20-30 årsåldern. Den södra delen utgörs av granplantering med 70-årig gran. Norr om cykelvägen, strax öster om motionsspåret i Abborrebergsskogen finns ett surdrag med lite grövre aspar.

Kultur- och fritidskontoret, friluftsliv/natur, bedömer det olämpligt att etablera ny bostadsbebyggelse med den täthet som föreslås i plankartan. De grönstrukturer som finns är viktiga rekreationsområden för boende i Marby. Upplevelsen av att bo på landet försvagas när det blir mer tätbebyggt och mindre grönytor. Det bör finnas större sammanhängande naturområden och gröna stråk i öst-västlig riktning som möjliggör för människor att korsa planområdet genom naturmiljö. Särskilt bör ett sammanhängande genomsläpp i öst-västlig riktning möjliggöras mellan strandområdet och Abborrebergsskogen i väster.

Även del av grönområdet i norra Marby 6:4 bör bevaras för att skapa en sammanhängande grön korridor tvärs genom planområdet. En bredd på minst 50 meter i nord-sydlig riktning från befintlig bebyggelse i norr bör bevaras. Det kan på sikt utveckla naturvärden och är redan idag ett viktigt område för såväl växt- och djurliv som för människors rekreation.

Det är positivt att större delen av planområdet närmast vattnet är naturmark. Den nordvästra delen bör inte vara ”plus-mark”. Strandområdet är redan idag ganska hårt exploaterat så för att bevara de naturvärden som finns bör planen inte tillåta mer bebyggelse inom ”plus-mark” och inte heller bryggor inom WB1. Området bör bevaras i befintligt skick.

De områden som i plankartan markeras som naturmark är viktiga men små. Särskilt kan nämnas att skogsområdet strax öster om fastighet 1:48 är viktigt att bevara både utifrån dess rekreativvärde och höga naturvärde i form av hagmarkspräglade gamla tallar (120-150 år gamla) och torrakor. Det är även positivt att ett grönstråk i syd-nordlig riktning strax norr om fastighet 1:2 bevaras för att underlätta tillgängligheten till Abborrebergsskogen.

Kommentar: Att bryggor tillåts inom WBI-området är främst för att bekräfta de befintliga bryggor som finns där idag. Med anledning av att området redan är relativt exploaterat tillåts ingen ytterligare exploatering i form av avstyckningar med nya bostadsfastigheter intill WBI-området.

I övrigt se kommentarer ovan under Tekniska kontorets yttrande.

Stadsantikvarien

Marby är ett sommarstugeområde som växt fram under 1900-talet med stugor av olika stilhistoriskt uttryck. Sommarstugeområden utgör ett viktigt dokument över några av 1900-talets mer betydande sociala och samhällshistoriska förändringar. De visar på semestersystemets framväxt och hur arbetarna skaffade sig enkla sommarnöjen i nära anslutning till staden. Dessa enkla stugor med liten gröntäppa, anpassades till topografin och blev ett sätt att komma bort från staden och andas frisk luft. När sedan bilismen bredde ut sig, blev det möjligt att ta sig längre bort från staden. Sommarstugeområdena kunde placeras längre bort från staden och företeelsen växte.

Förändringsprocessen som följer av att omstrukturera ett vackert och luftigt sommarstugeområde med natursköna rekreationsområden till ett område för permanentboende är väldigt hård för den befintliga miljön. Det medför ofta en total sanering och bortrivning av de små kulturhistoriskt intressanta stugorna, tomerna planas ut och de permanenta bostadshusen fyller stor del av tomterna. Resultatet av att just dessa vattennära områden pekats ut i ÖP:n som potentiella områden för permanent bebyggelse medför att vi är på väg att systematiskt bygga bort våra attraktiva kustnära sommarstugeområden. Därigenom förlora vi en viktig rekreationsresurs, vi slösar med naturresurser genom att riva funktionsdugliga hus och vi förlorar ett viktigt kulturarv. Den enkla sommarstugan, som var Norrköpings arbetares väg till sommarrekreation är på väg att utrotas.

Stadsantikvarien har varit inkopplad i detaljplanearbetet. Ett flertal kulturhistoriska aspekter har belysts och bearbetats in i föreliggande planhandlingar. Bland annat vikten av att möjliggöra att behålla de äldre sommarstugorna för de fastighetsägare som så önskar. Ofta medför rent plantekniska och bygglovrelaterade frågor att stugorna rivs, exempelvis att det bara får finnas en huvudbyggnad m.m. Sommarstugorna är en tillgång i området. De är identitetsskapande, de uppväxta trädgårdstomterna med fruktträd och häckar skapar en lummighet som tar lång tid att uppnå i ett nyanlagt villaområde.

Den äldre bebyggelsen, från torp till olika generationer av sommarstugor, och nya villor för permanentboende gör Marbys utveckling över tid läsbar. De mindre stugorna utgör även en god resurs som komplementbebyggelse, bidrar även med möjligheter för egenföretagare och ger området en unicitet.

Planbeskrivning, diken, topografi med mera

Den övergripande stadsbyggnadsidé som presenteras i planbeskrivningen är

bra, men för att värna om områdets kulturhistoriska kvaliteter skulle vissa delar kunna bli något tydligare. Det är mycket positivt för kulturmiljön inom området att strukturen med diken bibehålls utmed vägarna. Detta får stor betydelse för gaturummets upplevelse, likaså att byggnaderna placeras indragna (minst 6 meter) från gatan. Men den upplevelsemässiga vinsten av dessa gröna värden faller totalt när ett av de allra viktigaste karaktärsdragen för sommarstugeområdets bebyggelse inte beaktas: byggnaderna placeras så gott som alltid med hänsyn till områdets naturliga topografi.

Det föreligger stor risk för att tomterna kommer fyllas ut och den permanenta villabebyggelsen bryter det intima bebyggelsemönstret där byggnaderna formas i samklang med naturen. Det finns redan exempel i området där tomterna har planats ut på ett för området och gatuvyn, mycket olyckligt sätt. Byggnaderna får ett onaturligt läge både i förhållande till gatan som omkringliggande tomter. *Av den anledningen bör det även finnas med i plankartan vilka områden där den naturliga topografin bör beaktas.* Det är av stor vikt för kulturmiljön att skrivelsen i planbeskrivningen uppfylls. "En anpassning av bebyggelsen till områdets natur- och topografiförhållanden samt väderstreck ska eftersträvas för att minimera ingrepp i samband med exploateringsskedet och främja en långsiktig hållbar och robust bebyggelse." Detta för att skrivelsen i planbeskrivningen skall få juridisk bärighet.

Planbeskrivning, byggnaderna

I planbeskrivningen framgår att man, för att undvika en allt för tät bebyggelse begränsas den maximala exploateringsgraden. Detta är i grund och botten mycket positivt för kulturmiljön, men kontrasten mellan vad som tillåts byggas och de befintliga byggnaderna är mycket påtaglig. För att inte förstöra den luftiga karaktär som är en viktig värdebärare inom område ifrågasätts varför de friliggande villorna måste vara så enormt stora. Enligt kommunens riktlinjer för bostadsbyggnad efterfrågas "småhus på landsbygden". Villor med byggnadsarea på 140 kvadratmeter, i två våningar är en stor kontrast till den befintliga miljön. För kulturmiljöns bästa är det önskvärt med en större variation i byggnadsareorna där de tydligare justeras och anpassas till tomternas storlek. Det är viktigt att även beakta alla de tillägg som fastighetsägarna kan göra sekundärt. Annars föreligger stor risk för att de mindre tomterna kommer att både bli och upplevas som mycket hårt exploaterade.

Grönstruktur

Ur kulturmiljösynpunkt är det mycket viktigt att områdets lummiga grönstruktur tillskrivs ett värde och att det bör finnas rikligt med (natur- och parkmark) inom planområdet. Detta för att främja att områdets attraktiva lantliga karaktär bibehålls. Flera av de träd som finns inom området, såväl natur som fruktträd kräver decennier för att uppnå den storlek och dignitet som de har.

Även delar av grönstrukturen har kulturhistoriska värden och även samband som bör beaktas. Exempelvis har vägen vid den planerade förskola/skola/vårdboende placerats mellan "ängen" och torpet, vilket

separerar den agrara enheten från den mark som tidigare varit mycket viktig.

Andra mycket viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag för området som riskerar att gå förlorade är häckar med grindar, äldre garage med gavel mot gatan samt mindre uthus.

Plankartan, värdefulla byggnader och områden

På föreliggande plankarta är det framförallt det äldre skomakartorpet som försetts med förvanskningförbud och varsamhetsbestämmelser. För torpmiljön vore det en stor fördel om även den enkla ekonomibygnaden skulle kunna förses med likvärdiga förvanskningförbud på plankartan. Landsbygdens ekonomibygnader är ett utpekat hotat kulturarv som Riksantikvarieämbetet arbetat aktivt med inom ramen för miljömålet "Ett rikt odlingslandskap".

Torpet är en viktig del av områdets historia. Ur kulturmiljösynpunkt skulle det vara betydligt bättre om även området väster om torpet kunde få förbli orört som NATUR. Placeringen av Förskola/skola/vårdboende i direkt anslutning till den känsliga kulturmiljön bör eventuellt kompletteras med utformningskrav för att säkerställa att miljön formges med hänsyn till det kulturhistoriska sammanhang som den placeras i.

I planen ges möjlighet att bygga nya villor, även på de tomter där det idag redan finns mindre hus för permanentboende, eller större sommarstugor. De befintliga byggnaderna är attraktiva boendemiljöer och är dessutom en viktig del av kulturmiljön. De erbjuder ett enklare boende som kan vara attraktivt för andra grupper av köpare än de som har råd att lägga många miljoner först på en tomt och sedan ytterligare miljoner på ett nytt hus på över 200 kvadratmeter. *Att säkerställa att åtminstone ett urval av dessa byggnader blir kvar genom ett rivningsförbud eller beläggs med varsamhetskrav vore en stor vinst för kulturmiljön då de bidrar till såväl skalvariation som boendevariation samt värnar om områdets läsbarhet och bebyggelsesammansättning.* Stugorna finns framförallt representerade med ett flertal mycket tidstypiska och välbehållna bebyggelseindivider på Somnardalsvägen samt några enstaka byggnader på Genomfartsvägen och Silverhällsvägen.

Vidare skulle det vara en stor fördel för att bevara kulturmiljöns kvaliteter, värna områdets luftighet och trädgårdskänsla om de fastigheter som är 1000 m² eller mindre kunde förses med en betydligt mindre byggnadsarea än 140 m². Exempelvis är även en byggnadsarea på 90 kvadratmeter en stor och fullt funktionsduglig permanentbostad, men skulle kunna fungera som bebyggelsemässig brygga mellan de stora tomterna som lätt kan bära ett större hus och de mindre tomterna med nättare byggnader.

Slutligen ifrågasätts varför den maximala taklutningen på plankartan slås fast till 27 grader. Området har en variation av taklutning, men på landsbygden är det vanligare med betydligt brantare takfall. För att värna om bebyggelsemiljöns arkitektoniska kvalitet och variation bör formuleringen om takvinklar ses över så att 27 graders takvinkel inte blir fastslaget och

normgivande för området.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Med bakgrund av kulturmiljövärdena och att det är önskvärt med en anpassning av bebyggelsen till områdets natur- och topografiförhållanden ska ingrepp minimeras i samband med exploateringskedet. Därför har plankartan och planbeskrivningen kompletterats med att huvudbyggnad ska anpassas till befintlig gata och terräng genom att markens medelnivå vid huvudbyggnad tillåts ändras med maximalt +/- 1,0 meter om inte synnerliga skäl motiverar större förändringar. Avsteg i förhållande till gatan tillåts med anledning av tillgänglighet eller andra angelägna orsaker som till exempel gatan läge.

Vid och i närheten av värdefulla byggnader och områden har byggrätten för huvudbyggnad minskats från 140 kvadratmeter till 100 kvadratmeter. Detta gäller även för de fastigheter som har en minsta tomtstorlek på 750 kvadratmeter.

Området väster om torpet har ändrats och planläggs istället som natur. Det samma gäller på andra sidan gatan strax söder om torpet. Att flytta på gatan har inte bedömts som möjligt då det där redan ligger vatten- och avloppsledningar samt framförallt för att fastighets anslutning till en allmän gata vid en flytt skulle avsevärt försvårats. Syftet med att planlägga mer naturmark i närheten av torpet är för att värna kulturmiljövärdena. För området söder om gatan även med anledning av att det grönområdet behövs för dagvattenhantering. Torpets ekonomibygnad (ladugård) får rivningsförbud och en varsamhetsbestämmelse.

Ett antal befintliga hus (främst sommarstugor med i vissa fall tillhörande komplementbyggnader) huvudsakligen längs Sommardalsvägen har fått en varsamhetsbestämmelse (k_1 eller k_2). K_1 innebär att byggnaden inte ingår i byggnadsarean utan utgör en extra byggnadsyta som inte får ersättas ifall byggnaden flyttas eller förstörs.

Den maximala taklutningen på 27 grader kvarstår men har kompletterats med att den inte gäller för hus med brutet sadeltak på andra våningen. En komplettering har även gjorts med att den minsta taklutningen ska vara 18 grader.

Norrköping Vatten och Avfall AB

Avfallshantering

På illustrationen finns ett antal mindre vägar (kvartersgator) bland annat i östra och sydvästra delen av planområdet och sopbilen kan inte ta sig in där eftersom vägarna saknar vändplan samt att i västra hörnet går vägen över i en cykelväg som inte sopbilen får köra på. En lösning är att de fastigheter som det berörs har möjlighet att ställa ut sin soptunna till en större väg vid hämtningsdagen, men då måste det finnas plats för det vid vägen.

Vatten och spillvatten

För att hålla teknikvalen öppna fram till detaljprojektering av VA önskar NOVA reservera ett område 5*5m för avloppspumpstation inom El område vid Genomfartsvägens västra förlängning. Området ska ha infart från Genomfartsvägen och bör placeras på ett sätt så att största möjliga avstånd uppnås till bostäderna i området. Pumpstationen kommer inte kräva någon bygglovspliktig byggnad utan är av typen nedgrävd där endast ett lock på pumpsumpen samt ett elskåp är synligt. Stora delar av ytan för pumpstationen kan vid behov även i fortsättningen förses med underjordiskt fördröjningsmagasin för dagvatten som är syftet med El-området.

Dagvatten

Befintlig bebyggelse får verksamhetsområde dagvatten gata. För att få en anslutning vid tomtgräns för dagvatten (dagvatten total) krävs att det finns ett behov och att fastighetsägaren beställer detta av huvudmannen för VA mot en aktuell anslutningsavgift. För avstyckningar inom befintligt bostadsområde gäller också ovanstående.

Nytt exploateringsområde som i allmänhet är beläget på lägre nivå får verksamhetsområde dagvatten total, vid nyutbyggnaden. Områdets dammar för fördröjning kommer även att byggas i samband med detta.

Bredband

Bredband kommer att samförläggas med elen, detta utförs troligtvis under våren 2016.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

I norra delen av planområdet har plankartan kompletterats med ett gemensamt hämtställe för sophantering med en mindre byggrätt för att vid behov möjliggöra uppförande av tak över soptunnorna.

Respektive exploitör ansvarar för att anlägga kvartersgator så att framkomligheten för avfallsfordon är löst.

Plankartan har kompletterats med en pumpstation längst med Genomfartsvägen i väster intill ett område som tidigare föreslogs som kvartersmark för fördröjningsmagasin för dagvatten men som nu planläggs med samma syfte fast som NATUR dagvatten.

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

EON Elnät AB

Inom planområdet finns i dag en del anläggningar tillhörande E.ON Elnät som i detaljplanen hamnar inom "Natur" område, E.ON Elnät tar för givet att vi fortfarande kan utföra normalt underhåll på dessa ledningar och även om det så blir gräva ned dessa inom områden som är markerade med "Natur".

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Ja, fortsatt normalt underhåll är möjligt liksom nergrävning av ledningarna. Det sistnämnda bör i första hand dock förläggas till gatorna. Vid nyetablering av elanläggningar (transformatorstationer) ska de i planen för det ändamålet planlagda ytorna användas.

EON Värme Sverige AB

Ingen erinran, E.ON Värme har ingen fjärrvärme eller fjärrkyla i närheten.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Skanova nätplanering

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har ett omfattande ledningsnät i området. Kopparnät bestående av mark och luftledning. Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sitt nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Skanova utgår från att nödvändiga åtgärder i telenätet till följd av planförslaget kommer att framgå av planhandlingarna. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Berörda exploatörer kommer att bekosta flytt och nedgrävning av dessa ledningar. Ledningarna kommer att placeras under gatorna.

Östgötatrafiken

Allmänt är det viktigt att korta restider möjliggörs vid skapande av ny infrastruktur och att hållplatserna utformats så att de klarar detta behov.

Tidigare program

I program för Marby – Unnerstad som antogs 2005, beskrevs möjliga kollektivtrafikstråk mellan Lindö och Marby. Kollektivtrafikförsörjningen till Lindö/Aborreberg utgjordes 2005 av tätortstrafik, och av landsbygdstrafik på Djurövägen till Marby och Unnerstad. Detta förhållande gäller fortsatt även idag. I tidigare utredning ("*Utredningen av trafikstråk mellan Lindö och Marby i Norrköpings kommun*") gjordes bedömningen att stråkalternativ B, ett separat kollektivtrafikstråk mellan Aborreberg och Marby, var det mest fördelaktiga framtida kollektivtrafikstråket att jobba vidare med i ett fortsatt detaljplanearbete.

Det föreslagna stråket öppnar för framtida kollektivtrafikförsörjning med tätortstrafik till Marby.

Planförslaget

Planförslaget beskriver under rubrik 2.6 *Program för planområdet* att kollektivtrafikförsörjningen ska ske från lv 209 (Arkösundsvägen) och lv 881 (Djurövägen), alternativt med befintlig tätortstrafik från Abborreberg. De tidigare utredda kollektivtrafikstråken mellan Lindö/Abborreberg och Marby föreslås samtidigt utgå. Med utformningen enligt detaljplaneförslaget kommer kollektivtrafik i mer begränsad omfattning kunna erbjudas på Djurövägen då Marby i sig inte bedöms generera ett tillräckligt underlag för någon starkare kollektivtrafik.

Östgotatrafikens bedömning

Då planområdet angränsar i direkt närhet till Abborreberg/Lindö, och med en utbyggnation av bostäder i den omfattning som planen redovisar, bör framtida möjlighet till trafikförsörjning med tätortstrafik medges. Vår uppfattning är härför att det tidigare utredda stråket, benämnt stråkalternativ B i "*Program för Marby – Unnerstad 2005*" mellan Abborreberg och Marby, fortsatt borde kvarstå i detaljplanen för möjliggörande av bättre framtida kollektivtrafik till planområdet.

Vidare ser vi behov av, vid en fortsatt kollektivtrafikförsörjning från Djurövägen, att Marbyvägen utformas för ökade gång- och cykelrörelser, samt att busshållplatser med tillhörande parkeringsmöjligheter för cykel anordnas på Djurövägen för att tillgodose en eventuell ökning av antalet kollektivtrafikresenärer från Marby.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Ställningstagandet i utredningen om trafikstråk från 2005 gäller i stort sätt fortfarande. En skillnad är att den östra delen av stråkalternativ B istället kommer att ansluta till stråkalternativ A1. Detta har tydliggjorts i detaljplanen genom planläggning av ett område för spårväg, vilket även skulle kunna användas för buss. Planbeskrivningen har kompletterats med information om Trafikverket och kommunens pågående projekt om trafiksäkerhetshöjande åtgärder, bland annat i form av en separat gång- och cykelväg längs Djurövägen och Marbyvägen. I projektet ingår även frågan om busshållplatser.

Naturskyddsföreningen

1. En "frimärksplan"

Detaljplaneförslaget visar planer för ett isolerat område, utan att omgivande förutsättningar är lösta. I Översiktsplan 02 för staden anges att en fördjupad översiktsplan (FÖP) behövs för att klarlägga hur området ska utvecklas. En FÖP har inte gjorts. Istället har ett program för detaljplan tagits fram 2005. Men den är i stora delar överspelad. Matningen av biltrafik är beslutad att

ske via Djurövägen. Centrumbebyggelse i dalen nära Marby båthamn kan inte byggas bland annat på grund av att havshöjningsfrågan har aktualiserats efter att programmet antogs. Den lokalgata man hade tänkt sig gå genom Marbys östra delar, ner i dalen och till Unnerstad är därmed överspelad.

Naturskyddsföreningen anser att en Fördjupad översiktsplan måste tas fram för stadsdelen så att Marbyområdets förhållande till omgivningen fastläggs. Utvecklingen av grön-, infra- och bebyggelsestrukturen behöver studeras och fastläggas.

2. Bygg inte nytt i Aborrebergsskogen!

Enligt detaljplaneförslaget ska det byggas 45 fastigheter in i Aborrebergsskogen. Bebyggelsen kommer direkt in på motionsslingan och frekventerad promenadstig. Denna bebyggelse överensstämmer inte med programmet från 2005. I planbeskrivningen omnämns inte avvikelser i avsnitt 2.6, vilket vi tolkar som att Plankontoret försöker vilseleda politiker och allmänhet. Aborrebergsskogen är mycket frekventerad av motionärer, skolor, dagis osv.

3. Grönstruktur

Naturskyddsföreningen anser att grönstrukturen i planförslaget är splittrad och otillräcklig. I Översiktsplanen från 2002 anges att hela området är ett utflyktsområde för Norrköping. Detaljplaneförslaget har inte tagit tillräcklig hänsyn till det. Landskapsbilden är inte studerad. Nuvarande trädråd mellan norra och södra Marby tas bort. En studie av hur planförslaget kommer att gestalta sig från sjön borde göras till exempel.

Träd innebär att vindar dämpas, vilket är viktigt in på Bråviken. Naturstråk innebär att växter och djur kan röra sig i stadsdelen. Natur ger rekreationsmöjligheter, suger upp vatten, ger svalka varma dagar osv. Därför har Naturskyddsföreningen tillsammans med boende i området tagit fram en förslagsskiss på hur grönstrukturen på ett bättre sätt planeras.

Bygg inte nytt i "Gillerhälla Norra". Bevara Abborrebergsskogens natur- och rekreativvärden! Planera för en strandnära gångstig i områdets norra del. En minst 50 meter bred grönremsa i form av befintlig skog borde ligga mellan norra och södra delen av Marby. Skogen skulle kunna användas till lek och rekreation. Vid skola och vårdboende i södra Marby vore det lämpligt att planera för ett rejälare grönområde. Småbarn och äldre är i större behov av grön miljö nära där de bor och vistas. Förbindelser till omgivande grönområden därifrån behöver bättre studeras.

4. Udden och båthamnen

Miljön vid Silverhällsudden är mycket betydelsefull som rekreativområde. Även den biologiska mångfalden är stor i området. På stranden vid båthamnen finns snok till exempel och en hel del fågel häckar och vistas i området. Grodor finns i närheten.

Det är viktigt att värna om gångstigen utefter vattnet som är markerad i Program för detaljplan från 2005. Det är också viktigt att stränderna inte spärras av med stängsel. Det borde skrivas in i detaljplanen. Likaså att marken inte ska hårdgöras.

Markbehovet för vändplanen borde studeras närmare. Den vackra bergknallen vid sidan av dagens vändplan kommer att sprängas bort enligt planförslaget. Dimensionerande är sopbilen som kräver 18 meters diameter. Det går att lösa på ett bättre sätt, alternativt hänvisa boende utefter Silverhällsvägen till en gemensam plats vid Marbyvägen där avfall kan lämnas.

En parkering vid vändplanen är inte heller lämplig i strandskogen. All natur vid Silverhällsudden måste bevaras! En parkering här skulle locka onödig trafik ner till Udden. Då är det bättre att hänvisa bilburna till besöksparkering utefter gatorna i Marby. Avstånden är inte längre än att man kan gå till Udden därifrån. Någon parkeringsplats för handikappade skulle kunna anläggas vid vändplanen.

Förslag på hamnområde är inritat på en betydelsefull skogsdunge vid hamnen. Naturskyddsföreningen föreslår att hamnområdets nuvarande ytor planläggs som hamnområde. Låt dagens naturområde vara kvar och planlägg strandremsan söderut fram till och med sjöbodarna i söder som hamnområde. Området är idag röjt och används till uppställning av båtrailar. Naturskyddsföreningen anser också att 5 sjöbodar à 15 kvadratmeter inom hamnområdet inte behövs. Troligtvis räcker det med högst 2 sjöbodar. Det är viktigt att inte bebygga Udden med mer bebyggelse än vad som finns där idag.

5. Vägar i området

Enligt planförslaget ska dagens grusvägar breddas till 5,5 meters bredd och ytan ”förbättras”. I klartext står det inte att asfaltering menas, men muntligt från planförfattarna har vi fått besked om att lokalgatorna planeras bli asfalterade. För att ta hand om det nya dagvattnet från vägarna föreslås ett helt nytt dagvattensystem. Plankontoret hänvisar till standard enligt Trafikverkets VGU, Vägar och Gators Utformning. Men i VGU-dokumentet anges tydligt att standarden är frivillig. Det anges också i inledningen att ”Vägar ska utformas i harmoni med omgivande landskap och bebyggelse samt erbjuda en säker och förutsägbar miljö för trafikanterna. Utformningen ska också sträva efter att begränsa vägens fysiska intrång med hänsyn till värden i kultur- och naturmiljö.” Naturskyddsföreningen i Norrköping anser därför att föreslagen vägstandard inte passar in i Marby. Troligtvis kan dagens dagvattensystem räcka om grusvägarna behålls.

Enligt VGU styrs vägars utformning av ”referenshastigheten”. I planhandlingarna anges inte vilken hastighet som det är tänkt på lokalgatorna. Troligtvis är 30 km/h en högsta hastighet. Då kan dagens vägstandard behållas.

6. Dagvatten

Naturskyddsföreningen anser att det i planbestämmelserna ska skrivas in att hårdgjorda ytor ska beläggas med genomsläppliga material och att dagvattnet i största möjliga utsträckning ska tas omhand på tomten. De dagvattenmagasin som föreslås behöver beskrivas. Vilka ingrepp innebär det på befintlig natur? Speciellt är magasinet i planområdets östra del, nära båthamnen, viktig att studera. Där finns en fin almarksumpskog. Det är en naturtyp som är viktig för den biologiska mångfalden och mycket känslig för påverkan.

7. Träd på tomtmark

Marby ligger nära Bråviken och marken har inte så bra förutsättningar att magasinera vatten. Därför vill Naturskyddsföreningen att stora träd på tomtarna värnas och att det ska krävas marklov för fällning av stora träd. Enligt Plan- och bygglagen är det fullt möjligt att införa en sådan bestämmelse.

8. Friliggande hus på större tomter!

Naturskyddsföreningen anser att planförslaget tillåter friliggande hus på alltför små tomter. Vi anser att det är bättre att planera för parhus eller flerfamiljshus så att större grönytor mellan husen kan skapas.

9. En MKB borde göras

Naturskyddsföreningen anser att en MKB borde göras för detaljplanen eftersom den innebär stora konsekvenser för natur, rekreation och infrastruktur.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Det stämmer att det i ÖP 2002 anges att en fördjupning av översiktsplanen bör göras för hela området. Men enligt översiktsplanen för staden (samrådshandling 2016) kommer ingen fördjupning av översiktsplanen att tas fram. Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmet utgör tillräckligt stöd för bebyggelseutveckling och planläggning inom planområdet.*
- 2. På programkartan som finns i planbeskrivningen (samrådshandlingen) framgår det att ny bebyggelse längst i väster i närheten av Aborrebergsskogen är en avvikelse från programmet från 2005. Planbeskrivningen har kompletterats med text för att tydligare beskriva detta. Delar av den norra delen av "Gillerhälla norra" har ändrats från kvartersmark till att istället planläggas som natur. Det gäller framförallt i närheten av motionsspåret men även längs delar av den nordvästligaste delen av Genomfartsvägen. Se vidare kommentarer ovan under Tekniska kontorets yttrande.*
- 3. Detaljplanen har ändrat så att ett cirka 30 meter brett grönområde bevaras och planläggs som naturmark mellan den norra och södra delen av Marby. Grönområdet norr och öster om vårdtomten har*

utökats genom att mer mark planlagts som natur. Se vidare kommentarer ovan under Tekniska kontorets yttrande.

- 4. Området för småbåtshamnen har anpassats enligt synpunkten. Antalet möjliga sjöbodar har utökats till åtta för att även på lång sikt kunna tillgodose det behovet. Stora delar av skogsdungen bevaras genom att den planläggs som natur. Vändplanen på Silverhällsudden har utökats för att bättre klara hanteringen av båttransporter på vägen. Parkeringsplatsen har flyttats till strax väster om vändplanen. Antalet parkeringsplatser vid småbåtshamnen har minskats men kommer fortfarande att innehålla parkeringsplats för funktionshindrade.*
- 5. Vägarna inom planområdet kommer att få kommunal standard vilket innebär asfalt och belysning, detta har tydliggjorts i planbeskrivningen. Inget intrång på befintliga bostadsfastigheter inom de två avstyckningsplanerna i norra delen av planområdet ska ske på grund av vägen.*
- 6. Att på plankartan reglera att det ska vara genomsläppligt material på befintliga och tillkommande bostadsfastigheter har bedömt leda till en för stor inskränkning i användandet av den enskilda fastigheten. Dessutom visar den kompletterande dagvattenutredningen att dagvattenfrågan, även för ett 100-års regn, kan hanteras genom de planlagda fördröjningsmagasinen för dagvatten samt genom diken. Därutöver har mer mark planlagts som natur vilket har en positiv effekt på dagvattnet. I plankartan har även kvartermark som riskerar att översvämmas på grund av höga dagvattennivåer orsakade av kraftiga regn pricksmarkerats vilket innebär att byggnader inte får uppföras. Planen har också kompletterats med en planbestämmelse om skydd mot störning (m) som innebär att marknivån vid grundläggning av byggnad ska höjas till skydd mot översvämning. Den nya marknivån vid byggnad ska vara minst 0,3 meter över angränsande gata.*
- 7. Marklov för fällning av träd har inte bedömts som nödvändigt ur dagvattensynpunkt.*
- 8. För att minska exploateringsgraden har generellt byggrättens storlek minskats till 100 kvadratmeter för de fastigheterna med en minsta tomtstorlek på 750 kvadratmeter. För vissa delområden inom planområdet har istället byggrättens storlek på 140 kvadratmeter varit kvar men den minsta tomtstorleken har istället ökat till 1000 kvadratmeter. I ytterligare några områden har både en minskning av den minsta tomtstorleken och byggrättens storlek skett.*
- 9. Stadsbyggnadskontoret anser att en MKB för detaljplanen inte behöver tas fram då genomförandet av planen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan. Detta är en bedömning som även delas av länsstyrelsen.*

Trafikverket

Vägverket yttrade sig över programhandlingen för Marby-Unnerstad 2004-10-14. Vägverket anser att det är viktigt att även nya vägförbindelser byggs ut enligt den planerade etapputbyggnaden av området. Det nya permanenta bostadsområdet bör ges förutsättningar att nå Norrköpings centrumfunktioner via Lindö och det är inte rimligt att området skall trafikmatas från väg 881 mot Djurö kvarn. Det medför att det är av stor vikt att infrastrukturen till och från området inryms i det kommande detaljplanarbetet.

Dessa synpunkter kvarstår även efter bildandet av Trafikverket 2010 och Trafikverket önskar att detaljplanen kompletteras med en trafikkonsekvensbeskrivning för oskyddade trafikanter, kollektivtrafik samt fordonstrafik.

Kommentar: Lokalgatan i södra delen av planområdet har breddats och en separat yta för spårväg med tillhörande hållplats (hpl) har planlagts. Initialt kan denna yta komma att användas för buss. Syftet är att använda dessa ytor för en framtida infrastrukturkoppling mellan Marby och Lindö. En beskrivning av situationen för oskyddade trafikanter, kollektivtrafik och fordonstrafik har också kompletterats med i planbeskrivningen.

Marby Vägsamfällighet

1. Dagvatten

Vi föreslår att dagvatten, som uppkommer pga. nybyggnationen på Marby 1:5 och Gillerhälla, i möjligaste mån förs västerut. Vattnet kan då föras vidare till en våtmark och därefter vidare till ett utfallsdike från Södra Långtorp.

Vi vill vidare försäkra oss om att planen tar hänsyn till det dagvattensystem, som samfälligheten har förbättrat under de senaste åren. Detta har lett till att vi har byggt bort de problem som tidigare fanns.

Vi ifrågasätter om det skall vara nödvändigt att alla fastigheterna, i det tillkommande området Gillerhälla och Marby 1:5, skall anslutas till ett dagvattensystem enligt principen varje fastighet ansluts med ett rör till en kulvert i gatan. Bättre är att bygga vidare på det öppna system som finns idag där omhändertagande sker inom fastigheten. Det är möjligt att vissa fastigheter måste ha en annan lösning, men inte att röranslutning skall vara huvudalternativet. Detta ger en viss homogenitet för denna del av Marby. En trend idag är att man i högre grad övergår till öppna lösningar för att uppnå ökad flexibilitet bl. a med tanke på klimatförändringar. Lambohov i Linköping är ett sådant exempel. Ett annat mera näraliggande fanns att läsa om i NT den 9 april. I artikeln hänvisas till att man i "nya områden tvingas till mera öppna dagvattenlösningar. Inte att man leder bort vatten i underjordiska rör."

2. Utbyggnad utanför programkartan

Stadsplaneringsnämnden antog 2005 ett program för Marby där Gillerhälla

inte ingick. Vi ifrågasätter att man gör ett så pass stort avsteg från det programmet. Utvidgningen påverkar kostnaderna för området genom att en ny väg måste byggas och dagvatten hanteringen fördyras. Vidare gör man ett stort insteg i en naturmark, som idag används för rekreation. Intentionerna att bygga ett luftigt område frångås genom denna kraftfulla förtätning, som sker tillsammans med Marby 1:5. Homogeniteten tillsammans med nuvarande Marby Strand bryts helt, vilket är mycket olyckligt.

3. Vägar och vägsystem

Vägbredd. Vägbredd är föreslagen till 5,5 meter även i nuvarande vägsystem utom den del av Sommardalsvägen som behöver en breddning! Vårt förslag är att nuvarande vägbredder behålls med vissa justeringar och att Sommardalsvägen i stället breddas, så att t.ex. sopbilen och utryckningsfordon tar sig fram även där. Vid behov kan en del vägslingor enkelriktas.

Att som planen föreskriver göra en generell breddning av alla vägar leder till orimliga konsekvenser, t.ex. att mängder av staket, grindstolpar, murar etc. måste rivs och återuppbyggas. Vidare kommer många garage att behöva flyttas för att en bil skall kunna parkeras framför garaget!! Att detta ianspråktagande av tomtmark dessutom är fullständigt onödigt gör det hela än nu mer orimligt.

System för avvattning. Planen är att bygga ett system för avvattning av vägarna. Det kommer att kräva stora ingrepp i ett idag fungerande vägnät med bl. a omfattande sprängning för att nå frostfritt djup. Låt istället avvattning ske till diken/krossdiken, något som fungerar bra idag. Se vidare citatet under punkt 1.3 ovan.

Kommunikation med omgivningarna. För att börja med det positiva har vi idag en utmärkt cykelväg mellan Marby och Abborreberg som dessutom underhålls bra. I övrigt verkar man glömt att man ska ta sig till och från området på ett lämpligt sätt. Vi föreslår att man innan planen antas bygger anslutningsvägar värda namnet, d.v.s. möjligheten att ta sig med cykel och bil på ett trafiksäkert sätt till Djurövägen/Dagsberg. Många barn har idag aktiviteter i Dagsberg i form av skola och idrottsverksamhet, som i många fall kan ske med cykel. Vidare skall skolbussen kunna köras in i samhället. Det absurda är att tillfartsvägen till Marby, som är en 70-väg, inte uppfyller den vägbredd, som planen föreskriver för lokalgator inom området!

Att bygga ett så pass stort område, som fullt utbyggt har ca 1500 boende, utan kollektivtrafik ligger inte i tiden. Bussen till Abborreberg fungerar hyggligt, om turtätheten förbättras, för de boende i de NV delarna av samhället (ca 10-42 min promenad), men för övriga är denna hållplats inte rimligt gångavstånd med dagens krav.

Planen måste alltså ses över på ett grundläggande sett så att anslutningen till det omgivande området arbetas fram parallellt med detaljplanen. Detta kan medföra att planområdet måste utvidgas i vissa delar.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att planen innehåller ett antal förslag, som

inte löser några problem utan endast har till uppgift att uppfylla ett antal normer. Ledstjärnan verkar vara "så här brukar vi göra". Att ta fram en plan som anpassas till områdets karaktär och möjligheter, borde i stället vara det som är vägledande

Vi hoppas att ovanstående analyseras och integreras i det kommande granskningsarbetet. En sådan genomarbetning anser vi kan leda till en bättre och billigare detaljplan. Det gynnar alla.

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. I enlighet med riktlinjerna för dagvattenhantering från 2009 strävar kommunen alltid efter en öppen dagvattenhantering så är även fallet inom planområdet för Marbystrand. I enlighet med den kompletterande dagvattenutredningen och expertis på Norrköping Vatten och Avfall AB samt inom tekniska kontoret kommer huvuddelen av dagvattnet inte ledas väster ut mot Abborreberg och Långtorp. Dagvattnet kommer huvudsakligen fördröjas inom planområdet i fördröjningsmagasinen för dagvatten. Som en del i lösningen med ett öppet dagvattensystem kommer Norrköping Vatten och Avfall AB att inom vissa området bygga ut ett rörledningssystem för dagvatten.*
- 2. Stadsbyggnadskontoret bedömer avsteget från programmet som rimligt. Dessutom har delar av den tidigare föreslagna kvartersmarken närmast motionsspåret istället planlagts som natur. Planbeskrivningen har förtydligats med att avsteg angå detta har gjorts i jämförelse med i programmet från 2005.*
- 3. Se kommentar 5 under Naturskyddsföreningens yttrande.*
- 4. För kommentarer på synpunkter på gatukostnadsutredningen, se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.*

Berörda - fastighetsägare och andra

Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 01

1. Gatukostnadsutredningen

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

2. Detaljplanen

Kan inte acceptera att över halva ytan på fastigheten fått plusmarkering och en liten remsa utmed stranden prickmarkerats då det kraftigt sänker värdet

på fastigheten. Synpunktsförfattaren pekar på att i och med att strandskyddet upphävs så återskapas denna begränsning med prick- och plusmarkeringarna. Vändplanen på Sommardalsvägens norra ände är väl tilltagen. För att möjliggöra vändande av större fordon köpte min familj år 1943 mark av granne i detta område. När nu kommunen tar i anspråk större ytor för vändplan önskar synpunktsförfattaren ersättning för av dem friköpt mark på 17,1 kvadratmeter. Vägföreningen i Marby har sedan längre skriftligen fått dokumentation om detta.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. För kommentarer på synpunkter på gatukostnadsutredningen, se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.*
- 2. Syftet med prickmarken är att inga byggnader får uppföras där med orsak av översvämningsrisken genom en framtida stigande havsnivå. Plusmarkeringen innebär att endast komplementbyggnader i form av uthus, garage och sjöbodar får uppföras och syftar till att minska exploateringsgraden i närheten av stranden vilken gynnar växt- och djurlivet. Med bakgrund av övriga synpunkter som kommit in under samrådet med bland annat önskemål om en minskad exploateringsgrad i sin helhet inom planområdet samt att kommunen ska planlägga för natur närmast vattnet istället för prick- och plusmark på er fastighet anser stadsbyggnadskontoret att en rimlig avvägning är att inga ändringar avseende detta görs i planen jämfört med i samrådshandlingarna. Trots det har området med plusmarken minskats något.*

Med bakgrund av en värdefull bebyggelsemiljö har huvudbyggnaden och en av komplementbyggnaderna fått varsamhetsbestämmelserna (k_1 och k_2). K_1 innebär att byggnaden inte ingår i fastighetens totala byggnadsarea utan utgör en extra byggnadsyta som inte får ersättas ifall byggnaden flyttas eller förstörs. Ingen mark från fastigheten kommer att behöva lösas in med anledning av vändplanen däremot blir det ett mindre slänt intrång (z_1). På Södra delen av fastigheten har prickmark lagts till med anledning av den värdefulla bebyggelsemiljön samt för att möjliggöra en dagvattenledning genom ett u-område.

Synpunktsförfattare 02

I förslaget om en ny detaljplan för området Marby 6:4 med närområde (Marbystrand) inom Dagsberg i Norrköpings kommun har det enligt den planbeskrivning som upprättats gjorts utredningar samt riskbedömningar kring dagvattenflödet inom området!

Vad vi tydligt kan se på den plankarta som finns med i planbeskrivningen (s.47) är att vår tomt ligger i "högrisk-område" beträffande flödet av dagvattnet från närområdet och intill liggande fastigheter! Vi har också fått information om att vår tomt och även fastighet tidigare varit drabbad av översvämning!

Vi är därför högst angelägna om att detta tas i beaktande då det projekteras för dagvattenhanteringen, dagvattenledningar, vägar och diken etc. i den nya detaljplanen!

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Med bakgrund av synpunkterna och den kompletterande dagvattenutredningen har delar av den norra delen av fastigheten prickmarkerats.

Synpunktsförfattare 03

Synpunktsförfattaren har bott i Marby i många år och sett dess förvandling från sommarstugeområde till nybyggarområde. Från början sades det att Marby skulle förvandlas till en s.k. trädgårdsstad, men så blev det inte. Istället har de gamla tomterna i stort sätt jämnats med marken. Växtlighet i form av buskar, träd och blommor har ersatts av stora huskomplex, tujahäckar, en bit utrullad gräsmatta, ev. en swimmingpool och förövrigt asfalt eller sten. Detta medför att miljöer för insekter och fåglar minimeras. Därför är det oerhört viktigt att kommunen ser till att grönområdena får ta betydligt större plats på detaljplanen, än de nu gör. Detta är inte bara viktigt för mångfalden, utan också för kommande generationer.

I detaljplanen föreslås att vägarna ska breddas till 5,5 m och asfalteras. En hänsyn till biltrafiken, istället för till människorna och då synnerhet barnen. Breda asfalterade vägar inbjuder till högre hastigheter, med fler olyckor som följd. Idag kan barn gå till varandra i området och många är de från Lindö som går och springer sin runda i Marby. Dessutom kommer den föreslagna vägbredden innebära många ingrepp på nuvarande tomter, med murar som ska bort, bodar flyttas, sprängning för nya parkeringsmöjligheter m.m. Varför inte utgå från det som finns och samarbeta med de möjligheterna.

I förslaget finns bara en väg ut från området. Vad händer om den blir blockerad av någon anledning?

Marby Trädgårdsby

Marby är ett unikt område i Norrköping där boende och besökare upplever ett lugn strax utanför stadens kärna. Marby präglas idag av stora tomter med både fritids- och permanentboende som omges av stora skogs- och naturområden vilket är av avgörande för områdets karaktär. Det här vill vi bevara i större utsträckning än det som presenteras i detaljplan för Marby 6:4.

1. **Gångstig mellan Aborrebergsskogen och Marby.** Barn i förskola/skola, samt boende på äldreboendet bör ha möjlighet att

- enkelt ta sig till skog och natur genom ett gångstråk som förbinder Aborrebergsskogen och Marby.
2. **Gångstig mellan Aborrebergsskogen och Marby strand/Udden.** Det bör finnas möjlighet att från Aborrebergsskogen kunna promenera längsmed Bråviken fram till Udden i Marby.
 3. **Gångstråk mellan Aborrebergsskogen och Marbyskogen/Unnerstaskogen.** Det bör finnas ett stråk för djur i skogen att kunna ta sig emellan områdena så att det inte bildas en barriär av bostäder mellan skogsområdena.
 4. **Bevara skogspartiet vid Udden.** Skogspartiet vid Udden skapar solskydd varma dagar, vindskydd blåsiga dagar samt bidrar till en underbar landskapsbild med öppna vidder, havet och skog i balans med varandra. Parkeringsplats samt den utökade storleken på vändplatsen intill Udden stör det fridfulla naturlivet och bidrar till ökad trafik. Många badgäster kommer att åka ner för att leta efter lediga parkeringsplatser, vilket bidrar till en ökad risk för barn och djur som tar sig ner till Udden till fots/med cykel. Båtklubbens område ska bibehållas öppen för allmänheten.
 5. **Cykelväg till Dagsberg.** Det finns idag ingen säker cykelväg till Dagsberg. Det finns skola, idrottsanläggning, skola och kyrklig verksamhet i Dagsberg som boende i området behöver ta sig till. Om en säker cykelväg till Dagsberg planeras kan även barn i skolåldern ta sig till och från skolan på egen hand, vilket bidrar till aktivitet samt minskade luftutsläpp från transportfordon.
 6. **Behåll den värdefulla Aborrebergsskogen.** Genom att bebygga en bit av Aborrebergsskogen kommer värdefull skog att nedtas. Planerad bebyggelse är ett stort avsteg från programkartan som beslutades av stadsplaneringsnämnden 2005 (44 tillkommande fastigheter). Skogen mellan Abborreberg och Marby är en återhämtningsplats för boende i Norrköping, som är mycket väl nyttjad. Att minska skogspartiet intill det mycket välanvända motionsspåret minskar möjligheten till naturupplevelser, en viktig rekreation för väldigt många. Skogen fungerar även som vindskydd i Marby som redan är en utsatt plats blåsiga dagar.
 7. **Behåll den värdefulla skogen i Marby.** Genom att avverka skogen i Marby förändras landskapsbilden markant för boende och besökare i området. Marby är ett unikt område där naturen och skogen fortfarande utgör en stor del av området. Områdets karaktär försvinner om naturen i området avlägsnas i så stor utsträckning som planeras i detaljplanen. Skogen fungerar som en transportväg för djur och ett effektivt vindfång blåsiga dagar. Planerad lekpark föreslås bli en "Skogslekplats" där träden integreras med lekredskap, klätterrep, klätternät, stockar, gungor etc.
 8. **Utöka radhusområdet och bevara istället en sammanhängande skog.**

9. **Sammanhängande grönområden runt förskola, skola och äldreboende bidrar till ökad naturupplevelse.** Det är viktigt för barn och äldre att enkelt kunna komma ut i naturen då dessa generellt har något svårare att ta sig längre sträckor. Genom att skapa naturområden som runt dessa byggnader ökar lugn, livslust och glädje.
10. **Behåll de lantliga grusvägarna som bidrar till områdets karaktär.** Genom att asfaltera och bredda vägarna kommer områdets landskapsbild förändras markant. Det kommer även bli farligare för barn som vistas på vägarna genom att hastigheten ökar naturligt på asfalt. Grusvägar och smalare vägar bidrar till att hastigheten hålls nere då bilister måste sakta in vid möten och naturligt kör långsammare på grus. Asfaltering bidrar till ökad ytvattenavrinning och till mer dagvatten att hantera. Kostnad för asfaltering är betydligt högre än underhåll av befintliga grusvägar.
11. **Behåll stora tomter så att träd och natur får en stor inverkan i landskapsbilden.** Enligt detaljplanen planeras mindre tomter än tidigare förslag på minst 1000 kvadratmeter. Mindre tomter ändrar områdets karaktär då träd och natur emellan husen har stor betydelse. Planera in fler parhus istället som utökar avståndet mellan husen så att plats för träd och annan växtlighet kvarblir. Friliggande villor och parhus bör fortfarande ligga på tomter om minst 1000 kvadratmeter.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Mer grönområden i Marbystrand bevaras genom att de planläggs som natur jämfört med i samrådshandlingarna. Orsaken till breddning av vägarna är för att nå kommunal standard vilken kan leda till intrång på befintliga fastigheter. Vid intrång kommer fastighetsägaren ersättas för det. Inom de två befintliga avstyckningsplanerna ska dock inget intrång ske.

Under planarbetet och inte minst under samrådet, då flera framfört den synpunkten, har frågan om en till väg ut från Marby till Lindö genom Aborrebergsskogen studerats. Resultatet är att påverkan på detta rekreativområde skulle bli för stor varför en sådan väg inte är aktuellt. I södra delen av planområdet planläggs däremot för ett kollektivtrafikstråk som i framtiden skulle kunna användas för spårväg. Initialt kan stråket komma att användas för buss.

1. *Befintlig gångstig bekräftas genom att den planlagts som naturmark.*
2. *Till stor del kommer det vara möjligt att promenera längs med Bråviken fram till udden. I den nordvästra delen av planområdet har stadsbyggnadskontoret bedömt att skulle bli ett orimligt stor intrång på de befintliga fastigheterna ifall hela eller delar av den marken*

skulle planläggas som naturmark och därmed köpas in av kommunen. Detta är därför inte aktuellt.

- 3. Centralt inom planområdet, i en väst-östlig riktning, har ett naturstråk skapats genom att ett cirka 30 meter brett område planlagts som naturmark.*
- 4. Stora delar av skogspartiet på udden bevaras genom att det planlagts som naturmark. Dock bedöms en del av området tas i anspråk för en vändplan bland annat för att möjliggöra båttransporter på lastbil till och från småbåtshamnen. Ett mindre antal parkeringsplatser och då främst för funktionshindrade bedömer stadsbyggnadskontoret som nödvändigt inte minst för att klara framtida behov. Tillgängligheten för allmänheten till småbåtshamnen kommer att kvarstå i och med att kommunen kommer att förvärva marken.*
- 5. Cykelväg till Dagsberg hanteras inte inom denna detaljplan. Synpunkten har dock förts vidare och kommer att hanteras inom ramen för översiktsplanen för staden.*
- 6. Abborrebergsskogen med dess natur- och rekreationsvärden ligger nära men strax väster om planområdet varför påverkan kommer att bli minimal. För att ytterligare minska den planlaggs delar av området närmast skogen, i närheten av motionsspåret och på båda sidor om den befintliga gång- och cykelvägen som naturmark. Det stämmer att ny bebyggelse i närheten av Abborrebergsskogen är ett avsteg mot programmet. Detta har tydliggjorts i planbeskrivningen. Utöver att delar av området planlagts som naturmark har ett 10 meter brett område närmast skogen fått bestämmelsen prickmark vilket innebär att ingen bebyggelse får uppföras. Detta kan indirekt även minska sannolikheten att träd tas ner där.*
- 7. Se kommentar 3 ovan.*
- 8. Se kommentar 3 ovan.*
- 9. I närheten av torpet och norr samt öster om vårdtomten har mer ytor planlagts som naturmark.*
- 10. Att behålla grusvägarna är inte förenligt med kommunal standard vilket innebär asfalt och belysning. En möjlig ökad ytavrinning genom asfaltering av vägarna kompenseras genom att fler ytor inom planområdet planlagts som naturmark jämfört med samrådsförslaget samt genom öppna diken.*
- 11. För att minska exploateringsgraden har generellt byggrättens storlek minskats till 100 kvadratmeter för de fastigheterna med en*

minsta tomtstorlek på 750 kvadratmeter. För vissa delområden inom planområdet har istället byggrättens storlek på 140 kvadratmeter varit kvar men den minsta tomtstorleken har istället ökat till 1000 kvadratmeter. I ytterligare några områden har både en minskning av den minsta tomtstorleken och byggrättens storlek skett. Därmed ökar sannolikheten att träd och annan vegetation behålls på kvartersmarken.

Synpunktsförfattare 04

1. Vändplan flyttas

Synpunktsförfattarna som anser att förslaget till vändplan på Silverhällsvägen innebär ett stort ingrepp i berghällen. De föreslår att vändplanen flyttas norrut där berget möter marknivån.

2. Parkeringsplats flyttas

Föreslagen parkeringsplats på berghällen är en dålig lösning. Den stora vändplanen kan under de tider sopbilen inte besöker området användas som korttidsparkering. Den mindre ytan mellan befintlig fastighet och gatan kan användas för funktionshinder och korttidsbesökande.

3. Båthamnen med mera

Synpunktsförfattarna anser att hamnområdet för småbåtar där det i förslaget tillåts maximalt fem sjöbodar kan det i framtiden bli platsbrist om fler byggnader uppförs på ytan. Området med beteckningen e8 används till midsommarfirande samt mötesplats för båtklubben. Att begränsa hamnområdet med staket vore olyckligt. Hamnområdet för småbåtar och friluftsområdet bör sammanföras och därmed ta bort naturremsan emellan och det där tillåts maximalt fem byggnader inom hela detta område. Hamnområdet bör utökas mot söder då det används för uppläggning för båtkärror med mera.

4. Vägbredd med mera

I planbeskrivningen anges på sidan 37 att körytan föreslås till 5,5 meter för lokalgator. Hänvisning till normbredd för Tekniska kontoret är Trafikverkets VGU. Enligt VGU skall "vägar utformas i harmoni med omgivande landskap och bebyggelse samt erbjuda en säker och förutsägbar miljö för trafikanterna". Vi anser att förslaget medför risk för höjda farter i området och att storleken på vägarna "tar över" den omgivande bebyggelsen. Synpunktsförfattarna föreslår att vägarna enkelriktas så att vägens bredd behålls, en separat gångväg möjliggörs och farten kan effektivt hållas nere i området.

5. In och utfart till Marby

Planbeskrivningen (sidan 36) beskriver att trafikmängden hamnar på cirka 2000 fordon per dygn. Detta innebär en ökning med 5 gånger mot mätningen 2004. Förbindelsen av Marbyvägen mot Djurövägen är idag 4.6 meter och trafikfarlig med djupa diken som många hamnar i vintertid. Underlaget beskriver inte hur denna lösning kommer att se ut och borde lösas innan detaljplanen kan vinna laga kraft.

6. Aborrebergsskogen

Det framgår inte hur kommunen ska säkerställa att inga fler träd tas ner närmast utanför den västra gränsen för planområdet. De anser att endast den del av fastigheten Gillerhälla som fanns med i detaljplaneförslaget från 2005 bör exploateras.

7. Fastighetsgräns

Förslaget visar ingrepp på en av fastigheterna med en yta på 20 kvadratmeter. Ytan som anges i punkt 2 ovan regleras inte i gatukostnadsutredningen. Den totala ytan bör ses över.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Vändplanen har flyttats norr ut för att minimera ingreppen i berghällen. Området som vändplanen kan ta i anspråk har även utökats för att bättre kunna hantera båttransporter på väg till och från småbåtshamnen. Strax väster om vändplanen möjliggörs för ett mindre antal parkeringsplatser framförallt för funktionshindrade.*
- 2. Se kommentar ovan. Ytan som i punkt 2 föreslås av synpunktsförfattarna som parkering kvarstår som en del av vägområdet.*
- 3. Synpunkterna beaktas delvis. Antalet sjöbodar har utökats till maximalt åtta och byggnader inom friluftsområdet har utökats till maximalt fem. Orsaken är för att även på lång sikt kunna hantera behöver av exempelvis förvaringsutrymmen kopplade till småbåtshamnen.*
- 4. Syftet med breddningen av gatorna är för att uppnå kommunal standard. Inom området för de två avstyckningsplanerna kommer inget intrång på befintliga bostadsfastigheter att ske. Frågan om enkelriktning har studerats av tekniska kontoret och det är inte aktuellt i området.*
- 5. Planbeskrivningen har kompletterats med information om det pågående projektet om trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Djurövägen och Marbyvägen. Detta innebär bland annat en separat gång- och cykelväg längs Marbyvägen.*
- 6. Delar av den föreslagna kvartersmarken i norra delen av fastigheten Gillerhälla har ändrats och planläggs nu istället som natur jämfört med i samrådshandlingarna.*
- 7. För kommentarer på synpunkter på gatukostnadsutredningen, se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.*

För synpunkter och kommentarer om Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 3.

Synpunktsförfattare 05

Synpunktsförfattaren föreslår att en cykelväg från detaljplaneområdet till Dagsbergs skola anläggs vilket skulle underlätta för barnen att ta sig med cykel till skolan

En plan för framtida kollektivtrafik bör ingå i detaljplanen.

Att endast bygga en lekplats till i område tror vi är för lite. Antingen behöver lekplatsen på halvön Silverhällen utvecklas eller så behövs det fler lekplatser runt om i området.

Parkering och vändplats vid småbåtshamnen bör byggas med bevarande av berg och skog i möjligaste mån.

En idé till detaljplanen är att det inne i området kan finnas en upphämningsplats för skolskjuts. Det bör beredas utrymme för så att det blir säkert för barnen och ordnas med tydlig skyltning.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

En gång och cykelväg till Dagsberg ligger utanför detta planområde. Däremot kommer det inom planområdet att bli en gång och cykelväg fram till Marbyvägen och genom pågående projekt om trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Djurövägen och Marbyvägen även bli det där också. Detaljplanen har kompletterats med att ett kollektivtrafikstråk i form av spårväg ska kunna skapas. Området för en lekplats och dess utbyggnad på halvön Silverhällen har tydliggjorts genom en avgränsning. Ytterligare en lekplats kommer att skapas inom parkområdet centralt i Marbystrand. Ytterligare lekplatser har tekniska kontoret inte bedömt som nödvändiga i området. Parkering och vändplats har justerats med syfte att minimera ingreppen på berghällen samt grönområdet norr om det. På huvudgatan inom planområdet kommer det att finnas gott om plats för skolskjuts liksom för kollektivtrafik i form av buss i framtiden.

Synpunktsförfattare 06

Synpunktsförfattarna har fått ta över fastigheten, till taxeringsvärde, som funnits i släkten i flera generation. Vi är "vanliga" arbetare och har inte någon stor förmögenhet att lägga på "landet", men vill givetvis kunna behålla det, dels för att det har ett stort affektionsvärde för oss och dels för att vi tycker om att få flytta från lägenheten och staden på sommaren till ett välbehövligt miljöombyte efter ännu ett år med arbete.

Med detta sagt vill vi säga att vi inte är intresserade, har råd med eller är i behov av nya vägar för att ta oss till vårt "sommarställe". De befintliga

vägar som finns fungerar utmärkt för oss. Vi är alltså emot nya vägar överhuvudtaget.

Den infart som vi har till vår fastighet är från Knekttorpsvägen, vilken ni inte ska göra någonting åt. Vi kan inte komma in från någon annan väg och om tomten skulle styckas av, finns ingen annan möjlighet för oss att ta oss in till den del av tomten som våra befintliga byggnader finns på.

Knekttorpsvägen kommer inte heller underhållas eller snöröjas av kommunen. Hur ska vi då komma till vår tomt? Är det meningen att vi ska betala dyra avgifter till kommunen för vägar och sedan även privat få betala för snöröjning och underhåll på Knekttorpsvägen utöver de pengar vi redan betalat för de ”nya” vägarna? Som det är nu åker sopbilen också upp på denna väg och tömmer våra sopkärl. Var ska soptunnan placeras om den inte ska stå på Knekttorpsvägen för tömning?

Vi undrar hur det kan vara möjligt att man nu måste bestämma om man ska ha möjlighet att stycka av tomten eller inte? Är det rimligt? Pondera att vi väljer att bo kvar som det är nu, men kommer på om ett antal år att vi vill bygga ett hus på tomten, men att vi tycker att det är läge att stycka av den då. Kommer det då vara omöjligt att stycka av för att vi valt att säga ifrån oss denna rätt?

Vi vill också att skog och ängsmark i Marby ska få finnas kvar. Vi är inte intresserade av ett nytt Lindö, att ha ”landetkänsla” kvar i Marby är det viktiga för oss.

I samband med detta vill vi också framföra att vi undrar hur kan det vara så att man tvingar människor att betala dyra pengar till vatten och avlopp när man inte ens kan utnyttja detta? Vi har betalat dels en engångssumma på över hundra tusen och betalar också den summa var tredje månad som vatten och avlopp medför, för något som vi inte kan använda. De fastigheter vi har på vår tomt är i relativt dåligt skick, inget av dem står på med värme året om, då det skulle innebära att ”elda för kråkorna”. Vi kan inte heller bygga något nytt bostadshus då det inte finns en färdig detaljplan, ändå ska vi betala dessa avgifter för vatten och avlopp. Rent krasst får hela processen med utbyggnaden av Marby det att känna oss som att vara livegna.

Sammanfattningsvis och som det ser ut nu, med alla dessa kostnader för saker vi aldrig efterfrågat eller behöver, så kommer inte vi att kunna ha kvar vår idyll och det ställe som binder samman generationer och dess rötter i vår släkt. Är det det ni vill åstadkomma? Att vanliga människor ska tvingas sälja sina tomter/fastigheter för att de inte har råd att ha kvar det som de en gång köpt för pengar som man slitit hårt för att få ihop. Vi hoppas att ni tänker till och tänker om kring detta och tar våra synpunkter i beaktande innan ni fattar några beslut. Vi vet att det tidigare inom kommunen fattats inkorrekt beslut gällande bygglov och detaljplan i Marby, vilket gynnat vissa medan andra fått ”stå utanför”.

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Om Knekttorpsvägen, som är relativt, smal skulle planläggas som gata och därmed få kommunalt standard skulle det innebära relativt stora ytor som skulle behöva lösas in från berörda fastigheter. Stadsbyggnadskontoret har med bakgrund av det samt med tanke på den nya gatan i söder inte sett något behov av en kommunal gata där. Planen möjliggör att vägen kan vara kvar i form av en kvartersgata alternativt att den genom en fastighetsreglering tillförs angränsande fastigheter. Om möjlighet till avstyckning tas bort så blir gatukostandasavgiften lägre men det går då inte längre fram att stycka av fastigheten till en ny. Stadsbyggnadskontoret tolkar era synpunkter som att ni önskar ha kvar möjligheten till avstyckning för att skapa en ny tomt. Angående kommunalt vatten och avlopp och dess kostnader så styrs det av lagen om allmänna vattentjänster samt Norrköping Vatten och Avfall ABs taxa som också är antagen genom ett politiskt beslut. Även beviljandet av bygglov inom den norra delen av Marbystrand inom de två avstyckningsplanerna har skett genom politiska beslut.

För kommentarer på synpunkter på gatukostnadsutredningen, se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Synpunktsförfattare 07

I planbeskrivningen föreslås att en sträcka av Sommardalsvägen begränsas till 3 meter. Bredare väg påstås kosta för mycket, men hur det beräknats står det inget om. Inte hur mycket som bredare väg skulle påverka den totala gatukostnaden. Inte om kostnaden för 3 meter bredd jämförts med 5,5 meter eller mindre t ex 4,5 eller 5 meter.

Det är i varje fall omöjligt att hålla vägen så smal som 3 meter. Den rabatt om 30 % på hel andel för ”olägenhet” betyder knappast något i förhållande till hur stora problem som skapas och hur mycket fastighetsvärdet påverkas.

Vid sprängning, markberedning och bygge är det oundvikligt att vägen tidvis blockeras. Det behövs bara att två byggen pågår samtidigt för att en eller fler fastigheter däremellan ska stängas in.

Det kan på grund av de topografiska förhållandena vara besvärligt, men inte ogörligt, att bredda vägen mer i närheten av backkrönet, men det problemet är inte aktuellt på annan del av sträckan. Där finns inga sådana hinder. Hela den sträcka som berörs är förmodligen den, som berörs av ett konstigt formellt ägande av vägen. Om den omständigheten har betydelse kan sägas, att den inte bör ha någon betydelse. Fastigheter fick på 1930-talet ersättning för upplåtelse av mark för väg, fastän ingen formell avstyckning gjordes. Marken är allmän väg sedan så lång tid, att gammal hävd måste gälla. Fastigheterna beskattas inte heller för den yta som upptas av väg. Kommunen bör utan vidare kunna ta hela den nuvarande vägmarken utan att det kan räknas som intrång. Vägen måste kanske inte vara 5,5 m överallt, men så smal som 3 m är otänkbart. Det är inte bara en olägenhet, det är alldeles för dåligt. Där kommer att bli en del avstyckningar och nya

fastigheter som ska bebyggas. Det som i PBL 8:9 står om tillgänglighet och transporter till nya tomter påverkas av vägbredden. Vägen blir enligt förslaget ungefär som den nu är och annans infart ibland måste användas för vändning av fordon. Så ska det inte vara i ett detaljplanerat område med permanentbebyggelse. Vägen måste inte heller vara helt rak. Det kan tas mer mark från den ena sidan än från den andra, beroende på topografin och fastigheternas storlek.

Ett särskilt stort problem, som påverkar fastighetsvärdena negativt är, att leveranser av förfabricerade väggar m m, inte är möjliga utom med en mycket fördyrande metod, helikopter från flygplatsen! Det är en allvarlig inskränkning av fastighetsägares val av hustyp, och vid försäljning av fastigheten kan färre köpare komma ifråga.

Kommunen har inte tagit någon som helst kontakt med de berörda fastighetsägarna. Det är inte helt säkert att dessa ställer krav på ersättning, flyttning eller återuppbyggnad av gammalt garage el dyl. Det beror på vad nuvarande ägare ämnar göra med sin fastighet. Ersättning för något som ändå ska rivras? Ska fastigheten säljas till småhusproducent som är mer intresserad av en bra väg än en bod?

Det här förslaget om bara 3 m vägbredd kan inte beslutas utan kontakt med de berörda fastighetsägarna! Planerarna måste bjuda in fastighetsägarna till gemensamt möte och kanske följa upp även med enskilda. Detta är helt enkelt inte utrett!

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Detaljplanen har ändrats så att kommunal standard, det vill säga med en bredd på 5,5 meter, asfalt och gatubelysning kommer att byggas. Detta innebär intrång på befintliga fastigheter. Den brantaste delen av Sommardalsvägen kommer att stängas av och den delen planläggs istället som natur. Strax söder området möjliggörs för en vändplan.

Synpunktsförfattare 08

1. Byggytan

Synpunktsförfattarna motsätter sig förslaget om byggrätt till max 140 kvadratmeter byggyta på mark. Vi tycker att det är för lite. På större tomter borde man få bygga större på marken för att inte alla ska tvingas bygga tvåplanshus. I den tidigare detaljplanen stod det inskrivet att tomter större än 2000 kvm fick bygga 200 kvm byggyta och max 300 kvm totalt i två plan. Inget har förändrats så det vill vi ha inskrivet i detaljplanen igen.

2. Sopstation

Vi är emot att man på plankartan ritat in en sopstation på vår tomt. Vi vill inte ha en sopstation eller soptunnor uppställda på eller i anslutning till vår tomt. Vi kommer inte upplåta mark till det. Kommunen får ta av sin egen mark. Dessutom

kommer vi antagligen bygga ett garage där i framtiden. Skramlet när tunnorna töms kommer störa och på somrarna kommer det att lukta.

3. Bygglov

I dagsläget beviljas inga bygglov i Marby med hänvisning till pågående planarbete. Eftersom Norrköpings kommun under så många år jobbat med att ta fram en detaljplan för området men ännu inte lyckats få igenom någon anser vi att man borde ge bygglov för nybyggnation på befintliga fastigheter enligt den föreslagna detaljplanen. Även utanför det avstyckade området Marbystrand. Man har ju dragit ut kommunalt vatten och avlopp som vi tvingats betala för men fortfarande inte kan dra nytta av. Vi tror heller inte att denna detaljplan kommer vinna laga kraft inom överskådlig framtid särskilt inte efter att man lagt in gatukostnadsutredningen i densamma.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Utöver 140 kvadratmeter byggnadsarea för huvudbyggnad möjliggör planen även 40 kvadratmeter inglasad altan, uterum eller balkong samt 60 kvadratmeter komplementbyggnad. Även de bygglovsbefriade åtgärderna (Attefallsåtgärder) gäller vilket innebär sammanlagt ytterligare 70 kvadratmeter varav 15 är i form av tillbyggnad på huvudbyggnaden, 15 skärmtak på huvudbyggnad, 25 komplementbostadsbus samt 15 Friggebod. Stadsbyggnadskontoret har med bakgrund av ovan bedömt det som inte lämpligt att tillåta större byggrätter än ovan inom planområdet.*
- 2. Gemensamhetsanläggningen för sophantering har tagits bort från er fastighet och hamnar nu istället mitt emot på västra sidan av vägen.*
- 3. Det grundas på politiska beslut.*

Synpunktsförfattare 10

1. Synpunktsförfattaren påpekar att det saknas anslutningsvägar för området. Anslutningsväg till Lindö skulle kunna minska bilåkandet för boende i området samt underlätta för familjer med barn gåendes i skola i Lindö. Det skulle även underlätta utbyggnad av kollektivtrafik till Marby.

Synpunktsförfattaren påpekar att vägen in till Marby inte kommer att förändras i någon större utsträckning. Vägen riskerar därmed att bli tungt trafikerad i och med utbyggnaden. Detta kan skapa problem vid hästkliniken där det sker många avåkningar vintertid. Detta då större fordon skulle kunna blockera infarten till området.

2. Synpunktsförfattaren ser en risk i att naturvården som finns i området, i form av skog och känslan av landet, kan försvinna med den nya detaljplanen.

3. Det skulle även vara önskvärt med bättre gång- och cykelvägar, framför allt en cykelväg till Dagsbergs skola.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

1. *Under planarbetet och inte minst efter samrådet, då flera framfört den synpunkten, har frågan om en till väg ut från Marby till Lindö genom Aborrebergsskogen studerats. Resultatet är att påverkan på detta rekreativområde skulle bli stor varför en sådan väg inte är aktuell. I södra delen av området möjliggörs även för utveckling av kollektivtrafik med möjlighet att bygga spårväg.*
2. *Planen har justerats med fler naturområden.*
3. *Planen har justerats för att möjliggöra fler gång- och cykelvägar. En gång och cykelväg till Dagsberg ligger dock utanför detta planområde och ingår därmed inte i denna plan.*

Synpunktsförfattare 11

1. Detaljplanen

Synpunktsförfattaren ser gärna att man tänker på att behålla den lantliga karaktären med småvägar där det går som man inte kan köra rally på. Detta med tanke på att Marby är ett populärt område för jogging och promenader för många Norrköpingsbor.

2. Gatukostnadsutredningen

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Kommentar: Synpunkterna noteras

1. *Området ska anpassas efter de förutsättningar som finns i området.*
2. *För kommentarer på synpunkter på gatukostnadsutredningen, se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.*

Synpunktsförfattare 12

Synpunktsförfattaren påpekar att marbyborna har byggt enplansvillor längre från gatan än de nybyggare som byggt nytt och flyttat till området. De nyinflyttade till området har byggt höga tvåplanshus nära gatan och som skymmer utsikten. Vi känner oss bedragna på den lågbyggda trädgårdsstaden som utlovades i den tidigare detaljplanen. Synpunktsförfattaren tycker man ska tillåta enplansvillor med större byggyta, för att minska höjden på nya hus. Synpunktsförfattaren vill även behålla 1000 kvadratmeter för tomterna.

En kortare bilväg till stan via Lindö eller långtorp är också önskvärt, vilket även ger en stor miljövinst.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Under planarbetet och inte minst efter samrådet, då flera framfört den synpunkten, har frågan om en till väg ut från Marby till Lindö genom Aborrebergsskogen studerats. Resultatet är att påverkan på detta rekreativsområde skulle bli stor varför en sådan väg inte är aktuellt.

Synpunktsförfattare 13

Synpunktsförfattaren anser att exploateringen och byggandet av ny lokalgata alldeles intill sin tomtgräns orsakar betydande oangelägenheter. Fastighetens värde minskar då lokalgatan byggs så nära det befintliga huset. Det blir total insyn då lokalgatan kommer ligga på en högra nivå än byggnaden.

Att bygga större fastighet på tomten i framtiden blir svårt då tomten är mycket brant och tilltänkt hus måste ligga i övre delen av tomten. Synpunktsförfattaren säger även att det blir betydande svårigheter att parkera bilen i framtiden då det inte kommer finnas utrymme mellan lokalgatan och huset.

Det lämnas för lite grönområden i detaljplanen och synpunktsförfattaren anser att detta område är i stort behov av ett sådant stråk.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Stadsbyggnadskontorets utgångspunkt är att ny bebyggelse ska anpassas till topografien och inte tvärt om. Planen har justerats genom att fler områden för naturmark har planlagts jämfört med i samrådsförslaget.

För synpunkter och kommentarer om Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 3.

Synpunktsförfattare 14

Synpunktsförfattaren är positiv till utvecklingen i området, men önskar att karaktären av trädgårdsstad bevaras. Småskaligheten i området bör bevaras för att skydda den lantliga karaktär som ger karaktären av trädgårdsstad.

Breddande av värvägen

Vi på värvägen mellan genomfartsvägen och Marbyvägen ser det som onödigt kostnadsmissigt och funktionellt att bredda vägen på bekostnad av markägares ytor.

Vi ser vägen som fullt tillräcklig med sina uppmätta 6,1 meter idag mellan tomtgränserna. Om vägbredden ej ses som tillräcklig föreslår vi att den enkelriktas.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Den maximala exploateringsgraden begränsas för att undvika att bebyggelsen blir för tät.

Synpunktsförfattare 15

Vår generella synpunkt vad gäller natur- och parkmark för hela detaljplanen är att det finns en stor diskrepans mellan vad som beskrivs i text i de olika delarna av planen i förhållande till vad plankartan visar. Då området har förutsättningar att kunna utvecklas till den trädgårdsstad som tidigare varit ett ledmärke för utvecklingen i området, ser vi nu motsatsen. Vi ser inte att den uppvuxna och varierande skog- och naturmarken tas tillvara. Med att tomterna kommer att vara mindre och byggnationen i dessa områden kommer att ligga tätare är det av stor vikt att mer skog- och naturmark bevaras.

Synpunktsförfattaren stödjer kommunens förslag att bevara naturmark som gränsar till den fastighet som Marby-Gillerhälla Fritidsby arrenderar. Synpunktsförfattaren önskar att i linje med sitt förslag om utökad naturmark i detaljplanen även se att naturmarken närmast utökas. En naturled med utsiktspunkt skulle stärka naturupplevelsen i området för alla som nyttjar området i rekreationssyfte.

Enligt plankartan kommer den nya lokalgatan att ha en ny sträckning och vår befintliga väg kommer att försvinna då marken kommer att styckas upp till ny tomtmark. Den tomt som Marby-Gillerhälla Fritidsby arrenderar nyttjas året om, men ingen bor här permanent. Det behövs därför tillgång till väg och parkering året runt för att tomterna ska kunna nyttjas. Det är även viktigt att vägen kan användas för avfallshantering samt utryckningsfordon.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Planen utökas med fler naturområden, exempelvis har området som planlagts som naturmark i nordvästra delen utökats. För att värna om naturmiljön men även för rekreation och friluftsliv i Abborrebergsskogen har även ett område närmast motionsspåret planlagts som naturmark.

Den befintliga vägen kommer att försvinna i och med att den, med närområde, planlagts som naturmark. Angöringen till fritidsbyn kommer istället att ske via en ny lokalgata öster om den gamla. Lokalgatan avslutas med en vändplan i närheten av den befintliga vändplanen. Intill den nya vändplanen har en yta planlagts som allmän parkering.

Synpunktsförfattare 16

På förra detaljplanen fanns en förlängning av Vårvägen och dessutom hade man sparat 20 meter natur utefter hela Lingonvägen, nu finns inga träd kvar överhuvudtaget.

Backen på Lingonvägen är besvärande, speciellt på vintern. I kröken bildas kraftig svallis som gör att man inte kan ta fart mot backen. Det har ibland varit svårt att ta sig upp med bil. Bättre då att Vårvägen fortsätter rakt upp mot nya området utan onödiga svängar.

Lingonvägen är nu i dåligt skick. För att få till dagvattenavrinning, erforderlig bredd och rimlig lutning krävs förmodligen omfattande sprängning på sidan. Kanske kan man tumma lite på standarden om man låter Lingonvägen vara kvar som återvändsgata för att bara användas av de som bor där.

När kalla bilar skall åka ut ur Marby är det bättre att åka utför till Vårvägen än att ta sig uppför Lingonvägen och sedan åka vidare. I den näst senaste detaljplanen fanns det en remsa natur utefter södra sidan av Lingonvägen. Denna är nu borttagen och istället skall det bli tomter med bilplatser och infarter.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Fler grönområden har planlagts som naturmark inom hela planområdet jämfört med i samrådsförslaget. Exempelvis gäller det strax söder om Lingonvägen där ett område på cirka 30 meter bevaras genom att det planlagts som naturmark.

Synpunktsförfattare 17

Synpunktsförfattaren anser att nuvarande beläggning fungerar tillfredställande och med bättre underhåll även kommer att göra det i framtiden på södra delen av Sommardalsvägen. Om en breddning skulle bli aktuell borde den, enligt synpunktsförfattaren, ske över de tre stora östra tomterna där skog, staket och allt annat redan avlägsnats när vatten och avlopp drogs fram. Det skulle leda till förödande intrång och onödigt mycket arbete att även låta trädgårdarna på västra sidan skjuta till mark för eventuell vägbreddning. Tomterna på västra sidan vägen är betydligt mindre än tomterna på östra sidan.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Planområdets nuvarande gatunät har vuxit fram i takt med att fastigheterna i Marby har omvandlats till permanentboende. Vägarna är främst grusade och bredden på vägarna är av varierande karaktär beroende på topografi och fastighetsstruktur. Utifrån detta har en för- och detaljprojektering genomförts under 2013 av nya gator inom planområdet. Sträckning och dimensionering av gatorna har tagits fram med beaktande av gällande normer för tillgänglighet, med hänsyn till befintliga vatten- och avloppsledningar samt fastighetsgränser.

Synpunktsförfattare 19

Markägaren motsätter sig den kraftiga begränsningen av markens bebyggande som föreslås i detaljplanen. Detta inte minst i relation till detaljplaneförslagets utformning i övrigt för området. Synpunktsförfattaren anser att fastigheten borde vara en av de mest värdefulla och exploateringsintressanta fastigheterna inom området. Enligt fastighetsägaren bör utrymme ges för en delning av fastigheten till minst tre tomter. En sådan utformning av planen torde också vara i överensstämmelse med den som var aktuell vid det tidigare utarbetade detaljplaneförslaget. Den mot sjön anlagda bryggan med soldäck liksom den till bryggan anslutande trappan utmed berget har anlagts just i avsikt att betjäna åtminstone tre fastigheter. Det görs således gällande, att utnyttjandegraden av fastigheten bör anges som ”BIIe3”.

Ytan närmast söder om den på fastigheten prickade marken bör med hänvisning till vad som angivits ovan i lämplig utsträckning således inte endast kunna utnyttjas för ”uthus, garage och sjöbodrar”.

Oavsett vilka möjligheter som ska ges den aktuella fastigheten, skulle det vara starkt hämmande att lägga en dagvattenledning mitt genom fastigheten såsom inritats i detaljplanen. En sådan ledning kräver omfattande bergsprängning, vilket riskerar att skada en 43 meter djup hammarborrad vattentäkt mitt på tomten. Området för ledning, det vill säga den på plankartan angivna arean ”u”, bör således dras i tomtgräns, antingen fastighetens västra gräns eller dess östra gräns.

Fastighetsägaren anser att fastigheten möjliggör delning i minst två tomter för friliggande hus. Fastighetsägaren motsätter sig det stora intrång som föreslagen parkmark skulle innebära i dess norra del. När det gäller fastigheten har det tidigare funnits ett bostadshus som legat just på den yta som enligt planen föreslås som parkmark. Husgrunden finns kvar. Den delen av Marby 1:51 bör även i framtiden kunna utgöra plats för uppförande av åtminstone sidobebyggelse till friliggande hus på den norra delen av fastigheten.

Användande av den delen som parkmark skulle utgöra ett besvärande integritetsintrång för den eller de fastigheter som idag utgör Marby 1:12. Att tänka sig att representanter för det rörliga friluftslivet skulle kunna stå där och titta rakt in i byggnaderna på Marby 1:12 framstår som synnerligen olämpligt. Fastighetsägaren frågar sig också hur det är tänkt att den föreslagna parkmarken överhuvudtaget ska kunna vara tillgänglig för någon annan än de närmast boende.

En beaktansvärd del av fastigheten ianspråkats enligt planen för breddad väg fram till vändplanen. Fastighetsägaren motsätter sig att vägen på någon del av sträckan ska vara bredare än avsedda mått för vägen i övrigt fram till vändplanen. Den bör också anläggas i anslutning till tomtgräns för att minimera intrånget på berörda tomter och inte, såsom i förslaget, helt läggas på Marby 1:51.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Den maximala exploateringsgraden begränsas för att undvika att bebyggelsen blir för tät närmast Bråviken. Därför möjliggör planen inga nya avstyckningar. Det handlar även om att nya tomter med ny bebyggelse skulle försvåra passage för djur och i viss mån även växter längs vattnet. Ytterligare en anledning varför stadsbyggnadskontoret anser att det inte är lämpligt att tillåta avstyckningar med nya tomter på fastigheten Marby 1:12 är att det även negativt skulle påverka den värdefulla kulturmiljön på grannfastigheten Marby 1:10. En ökad exploateringsgrad med fler tomter intill vattnet skulle även påtagligt förändra karaktären på hela Marbystrandsområdet från sjösidan.

En för- och detaljprojektering genomfördes 2013 av nya gator inom planområdet. Sträckning och dimensionering har tagits fram med beaktande av bland annat normer för tillgänglighet, befintliga ledningar och fastighetsgränser. För att gator ska få en god standard och vatten- och avloppslösningarna (med diken och tillhörande ledningar) ska bli acceptabla har vissa ingrepp krävts i vissa befintliga fastigheter. Med anledning av det krävs det bland annat ett u-område för en dagvattenledning från lokalgatan ner till Bråviken. U-området har flyttats till fastighetsgränsen i öster.

Stadsbyggnadskontoret anser att det är viktigt att det finns lämpliga områden för rekreation inom Marbystrand, detta är inte minst angeläget med tanke på att genom de nya bostäderna kommer det att röra sig mer människor i området. Den norra delen av fastigheten Marby 1:51 som planlagts som natur utgör, tillsammans med grönområdet strax i väster, även en spännande lekmiljö för barn med sin varierande topografi. Detta område utgör också ett komplement till den näraliggande Abborrebergsskogen med dess olika rekreativsmöjligheter som exempelvis motionsspåret. Angående fastigheten Marby 1:51 kvarstår möjligheten att skapa två nya småhustomter, på södra delen av fastigheten.

Synpunktsförfattare 20

För synpunkter angående Vändplan, Parkeringsplats och båthamnen se synpunktsförfattare 04.

1. Båtklubbens möjlighet till utökning

Marby båtklubb har idag 80 stycken båtplatser varav ca 50 procent vänder sig till mindre båtar typ eka. En utbyggnad/utveckling av yta benämnt WV1 är på grund av vattendjupet ej möjligt. Planunderlaget saknar även referenser på vad en utbyggnad av hamnområdet skulle innebära för vattenmiljön.

2. Fiskerätten

Idag innehar Marby Båtklubb fiskerätt inom ett begränsat område utanför Marbys markremsa. I Planförslaget anges ett hamnområde WB1.

Planförslaget visar inte hur detta område kommer att regleras med fiskerätten som Marby Båtklubb idag betalar.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att vattenmiljön inte nämnvärt påverkas av en utbyggnad av småbåtshamnen. Inte heller fiskerätten bedöms påverkas.

Synpunktsförfattare 21

Detaljplanens påverkan på Marby 4:82

En förskola och skola planeras man att bygga precis söder om fastigheten. Rakt öster om fastigheten planeras den stora vägen till Marbystrand att gå och så småningom även till områdena öster om Marby. En gata för att nå fram till skolan planeras mellan skolans fastighet och Marby 4:82. Detta kommer att göra stor inverkan på den omkringliggande miljön för fastigheten. Det blir en negativ inverkan på den miljö som enligt planbeskrivningen beskrivs som värdefull bebyggelsemiljö. Istället för gator och skola bör hagor med betande djur beredas plats.

Förutom miljön runtomkring fastigheten så riskerar även själva fastigheten att påverkas. I förlängningen kommer en skolbyggnad så pass nära fastigheten innebära mycket stor risk för att torpet och ladugården utsätts för åverkan. De personer som besöker torpet brukar tycka att det är en fascinerande plats. Att barn och ungdomar skulle tycka detsamma ser jag som mycket troligt.

Om den föreslagna planen beslutas så ser synpunktsförfattaren möjligheten att bevara torpet och ladugården som små. Om platsen inte får vara ifred så blir det svårt att motivera bevarande av torpet och ladugården.

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Den i samrådsförslaget föreslagna kvartersmarken för bostäder väster om fastigheten Marby 4:82 samt marken för fördröjningsmagasin för dagvatten öster om fastigheten har tagits bort och ersätts med naturmark. I öster naturmark med fokus på dagvattenhantering. Söder om fastigheten Marby 4:82 minskas kvartersmarken för skola och vård och ersätts med vård och bostäder. Den östra delen av den tidigare föreslagna skol- och vårdtomten har istället planlagts som naturmark med fokus på dagvattenhantering.

Byggnaderna på fastigheten Marby 4:82 betecknas med bestämmelserna "q" samt "k₁", vilka innebär att byggnaderna är en värdefull bebyggelsemiljö. Byggnaderna får dessutom inte rivas eller förvanskas och underhåll ska ske med tidstypiskt material, kulörer och arbetstekniker.

Dessa byggnader (torpet och ladugården) ingår inte i den tillåtna byggnadsarean utgör en extra byggnadsyta som inte får ersättas ifall byggnaderna flyttas eller förstörs.

För kommentarer på synpunkter på gatukostnadsutredningen, se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Synpunktsförfattare 22

I detaljplanen föreslås att tomter med en area på 750 kvadratmeter ska få full bygg rätt. Synpunktsförfattarna motsätter sig att denna bygg rätt ges på grund av att den avviker från områdets karaktär i övrigt, där alla tomter med denna bygg rätt är betydligt större tomter, ofta med en storlek mellan ca 1500-1800 kvadratmeter. Om avstyckningar av denna storlek skulle genomföras konsekvent skulle mängder med tomter i Marby kunna styckas och bebyggas. Detta skulle leda till ett område som starkt avviker från intentionerna med Marby Strand. Avvikelsen leder dessutom till stor olägenhet för omkringliggande fastigheter där bebyggelsen sedan länge är anpassad till den ursprungliga styckningsplanen från 1939.

Dagvatten som uppkommer på grund av nybyggnation om Marby 1:5 och Gillerhälla bör föras västerut till våtmark och därefter vidare till ett utfallsdike från Södra Långtorp. Vi ifrågasätter att de nya fastigheterna av Marby 1:5 och Gillerhälla ska anslutas till dagvattensystemet med rör till en kulvert i gatan. Bättre att bygga vidare på det öppna system som finns där omhändertagande sker inom fastigheten, vilket för oss fastighetsägare blir ett billigare system. Vi vill försäkra oss att hänsyn tas till de dagvattensystem samfälligheten förbättrat och lett till att man byggt bort de problem som tidigare fanns. Exempel att kolla på är Lambohov i Linköping. Genom att inte förtäta området alltför mycket skapas mer grönytor för att fånga upp dagvatten. Planen kan förespråka mera gröna tak.

I det program som SPN antog 2005 ingick inte Gillerhälla och vi ifrågasätter avsteget. Utvidgningen påverkar kostnaderna för området då ny väg ska byggas och dagvattenhanteringen fördyras. Stort insteg görs i naturmark och intentionerna att bygga ett luftigt område frångås genom denna kraftfulla förtätning tillsammans med Marby 1:5. Homogeniteten tillsammans med nuvarande Marby Strand bryts helt, vilket är mycket olyckligt.

Att bygga ett system för avvattning av vägarna kommer kräva stora ingrepp i ett idag fungerande vägnät med bland annat omfattande sprängning för att nå frostfritt djup. Låt avvattning ske till diken/krossdiken som fungerar bra idag.

Man verkar ha glömt hur man tar sig till och från området på ett lämpligt sätt. Vi föreslår att man innan planen antas bygger trafiksäker anslutningsväg för bil och cykel till Djurövägen/Dagsberg. Skolbuss ska kunna köras in i samhället. Dagens tillfartsväg som är en 70-väg uppfyller inte den vägbredd som planen föreskriver för lokalgator inom området.

Om gatubelysning införs bör det genomföras på ett energieffektivt sätt och att ljusmängden anpassas till den lantliga miljön som Marby står för idag.

En taklutning på max 27 grader föreslås vilken inte är anpassad till solceller på byggnadernas tak. Optimal lutning är 39-40 grader och taklutningen bör ändras till detta i planen.

Tydligare skrivningar kring mera energisnåla hus och montage för solfångare och solceller. Föreskrifter borde finnas i planen som leder till att hus och hustak i största mån orienteras i söderläge för att fånga upp solens energi.

Planen innehåller ett antal förslag som inte löser några problem utan endast har till uppgift att uppfylla ett antal normer. Ledstjärnan verkar vara ”så här brukar vi göra”. Att ta fram en plan som anpassas till områdets karaktär och möjligheter borde istället vara vägledande.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Planbestämmelserna har justerats med att fastigheter med en area på 750 kvadratmeter har en maximal byggnadsarea på 100 kvadratmeter för huvudbyggnader. Komplementbyggnader får ha en sammanlagd byggnadsarea på 40 kvadratmeter.

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 3.

Synpunktsförfattare 23

Vägbredden på Sommardalsvägen, utanför vår tomt, planeras att bli endast 3 meter bred. Det anser vi inte vara acceptabelt. Vi befarar att det kommer medföra för stor värdeminskning på tomten, då det bli sämre tillgänglighet än övriga området. Husleverantörer som bygger modulbyggda hus kräver oftast en vägbredd på minst 4,5 meter vilket troligtvis kommer innebära fördyrade kostnader vid husbygge då inte alla husleverantörer kan väljas.

Det står i gatukostnadsutredningen, att en breddning av denna väg skulle bli för dyr, på grund av markinlösen bland annat. Vi tycker det är konstigt att man kommit fram till att det blir för dyrt, utan att ha kontaktat oss markägare. Markinlösen kommer att ske på andra ställen i området, varför skulle det bli dyrare att lösa in mark på denna väg?

Släntintrång. Vi har upptäckt att ni har tänkt att göra ett släntintrång på vår fastighet, det vill vi ha tydligare förklaring på, vad det innebär för oss.

Vi ser i tabellen i planbeskrivningen, sidan 78, att vår tomt kommer att påverkas. Är detta släntintrång, eller vad menas? Vi saknar både information och diskussion om detta.

Det står i riktlinjerna att ni vill bevara området karaktär, vi vill att ni förtydligar detta, vad ni anser vara områdets karaktär. Vår uppfattning är att ni totalt förändrar området, vi kommer ha ett helt annat bostadsområde om denna detaljplan förverkligas.

Ni beskriver området som luftigt, men samtidigt ritar ni in en förtätning av tomter, ex Sommardalsvägen, norr om branta backen, där finns idag 7 stycken tomter, på motsatta sidan har ni ritat i 14 nya tomter utmed vägen + en ny väg parallellt, med 31 stycken nya tomter ytterligare. Det anser inte vi vara luftigt.

Vi oroar oss över hur tillfarten till Marby kommer att klara denna ökning av boende. Det finns inget upptaget om några förbättringar av vår tillfartsväg. Marbyvägen, från Djurövägen in till Marby, måste breddas och rätas ut. Djurövägen är undermålig. Anslutningen Arkösundsvägen till Djurövägen måste få en bättre lösning, till exempel en rondell.

Vi är införstådda med, att flera av de träd som finns i området kommer att försvinna, men vi ser gärna, att det i möjligaste mån, behålls så många som möjligt av de befintliga träden. Inte bara i de inritade grönområdena, eftersom träden bidrar stort till områdets karaktär.

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Dem maximala exploateringsgraden begränsas för att undvika en bebyggelse som blir för tät. Bestämmelserna om exploateringsgrad på plankartan är anpassade efter bebyggelse typer och fastighetsstorlekar. Planen har kompletterats med fler områden som planlagts som naturmark för att skapa fler grönytor.

För kommentarer på synpunkter på gatukostnadsutredningen, se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Synpunktsförfattare 25

Vägförbindelse mellan Marby och Lindö

I den nya detaljplanen finns inget förslag på bilvägsförbindelse mellan Marby och Lindö. Vi vill med detta framföra vår önskan om att denna fråga beaktas i den nya detaljplanen av nedanstående anledningar:

1) Miljöaspekten

Idag vet vi att cirka 50 % av de boende i Marby har valt barnomsorg i Lindö. Anledningarna är främst att barnen, när de är stora nog att kunna ta sig själva, ska kunna cykla/gå till sina skolkamrater utan att behöva korsa trafikerade bilvägar. Som det är idag behöver föräldrarna bilskjutsa mindre barn först till skola/förskola (runt flygplatsen) och sedan skjutsa med bil igen när barnen leker med kompisar på eftermiddagarna (för de föräldrar

som behöver bil i arbetet). Hade det funnits en bilväg hade sträckan och utsläppen minskats med betydligt mer än 50 % (närmare 70-80%).

2) Utrymningsväg

Ett bebyggt bostadsområde utan mer än en väg in medför stora risker för de boendes säkerhet i de fall det skulle hända något på den enda utrymningsvägen som finns. I dag finns Djurövägen/Marbyvägen som enda alternativa bilväg in i Marby bostadsområde. Med tanke på kommunens planer på att bygga ca 200 bostäder i Marby kommer den befintliga vägen/Marbyvägen (sträckan mellan Hästgården och Djurövägen) att bli så kraftigt belastad att i de fall en olycka händer på vägen kommer resterande boenden att bli fast i området.

3) En attraktivare Kommun

Att förbinda Lindö med Marby skulle innebära att staden breddas längs med den attraktiva vattenlinjen. Nuvarande förslag innebär enligt vår mening att kommunen inte tar till vara på dom attraktiva bostadsmöjligheter som finns längs med bråviken. Marby skulle inte sitta samman med Norrköpings Stad utan istället bli som en "ö" med fina och sjönära tomter. Dessa skulle inte vara lika lockande för människor från andra städer som överväger en flytt till Norrköping. Detta skulle enligt vår mening inte bidra positivt för Norrköpings kommuns utveckling och utbyggnad av nya bostäder i attraktiva områden.

4) Lokaltrafik

Som det är idag finns det ingen lokaltrafik till Marby (annat än påstigning från Djurövägen). Med ett utbyggt bostadsområde med över 200 bostäder kommer det att ställas krav på kommunen att tillse att det finns lokaltrafik till området. Skulle det finnas en bilväg mellan Marby och Lindö kan kommunen använda anslutningen till att trafikera med bussar till Marby. Detta skulle innebära kostnadsbesparingar, eftersom kommunen annars skulle behöva dra en separat busslinje från Djurövägen. Kommunen skulle då även ha möjlighet att öka antalet bussavgångar från Lindö. Nuvarande förslag har inte beaktat lokaltrafiken vilket innebär att gångtrafikanter måste gå den smala Marbyvägen ut till Djurövägen för att ansluta med buss (vilket i dag innebär trafikfara).

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Under planarbetet och inte minst efter samrådet, då flera framfört den synpunkten, har frågan om en till väg ut från Marby till Lindö genom Abborrebergsskogen studerats. Resultatet är att påverkan på detta rekreativsområde skulle bli stor varför en sådan väg inte är aktuell.

I planområdets södra del har planen kompletterats med område för spårväg som möjliggör utveckling av kollektivtrafik till området. Initialt kan det området komma att användas för buss.

Synpunktsförfattare 27

Av detaljplanen framgår att mark tas i anspråk på synpunktsförfattarens mark för att iordningställa lokalgator samt vändplan (Sommardalsvägen och Vintervägen). Vi motsätter oss å det bestämdaste att någon del av vår mark tas i anspråk av kommunen för att iordningställa lokalgator samt vändplan.

För det första föreligger inget behov av en vändplan vid hörnet av vår fastighet. Vi ifrågasätter även behovet av att bredda gatan. För det andra, om nu mark ska tas i anspråk för att iordningställa lokalgata på Sommardalsvägen, bör mark i så fall tas från motsatta sidan av gatan och inte av vår fastighet eller på ”vår” sida av gatan. Anledningen till detta är att motsatta sidan är ”obebyggd” och det förefaller mer naturligt att den marken tas i anspråk än på motsatta sidan av vägen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

En för- och detaljprojektering genomfördes 2013 av nya gator inom planområdet. Sträckning och dimensionering har tagits fram med beaktande av bland annat normer för tillgänglighet, befintliga ledningar och fastighetsgränser. För att gator ska få en god standard och vatten- och avloppslösningarna (med diken och tillhörande ledningar) ska bli acceptabla har vissa ingrepp krävts i vissa befintliga fastigheter.

Synpunktsförfattare 28

Vi ser positivt på utvecklingen av området, vad gäller asfaltering av vägar samt belysning. Men önskar att bejaka områdets karaktär som trädgårdsstad, där mindre vägar är inkluderade.

Småskaligheten i området bör bevaras för att skydda den lantliga karaktär som ger den ursprungliga tanken som trädgårdsstad. Den gamla befintliga delen av Marby 6:4 bör sparas, men vi har full förståelse för att det framkommer andra förutsättningar för nyetablerade områden i Marby.

För synpunkter angående breddande av Vårvägen se synpunktsförfattare 14.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

För synpunkter och kommentarer om Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 3.

Synpunktsförfattare 29

Parkeringen vid Silverhällsudden

Den planerade parkeringsplatsen vid norra änden av Silverhällsvägen, invid småbåtshamnen, ligger inom strandskyddszonen 100 meter. Anläggandet av parkeringen innebär omfattande sprängning för att ta bort den bergknalle som ligger där. En idag befintlig skogsdunge med stora uppväxta tallar och

buskar kommer också att ”offras”, med en inte obetydlig påverkan på växt och djurliv.

Det är svårt att se ett helt nödvändigt behov av parkering. Parkeringen uppfyller inte något oundgängligt behov för verksamhet som måste vara vattennära. Småbåtshamnen fungerar idag bra utan denna parkering. Man hävdar vidare att det föreligger ett av de särskilda skälen, att marken redan är ianspråktagen, som argument för att häva strandskyddet. Det är sant att det gäller för de befintliga tomter som ligger inom strandskyddszonen. Men markeringen kring Silverhällsudden har aldrig varit ianspråktagen för annat än rekreatiönsändamål, badplats och båtplats. Någon parkeringsanläggning har aldrig funnits där.

Gatubredd och beläggning

Man hävdar att en ökad gatubredd krävs för att anpassa till ”kommunal” standard. Kommunen använder sig av trafikverkets rekommendationer som riktlinje. Men för kommunerna är trafikverkets VGU ett frivilligt och rådgivande dokument. Dessutom betonar VGU ett noggrant hänsynstagande till befintlig bebyggelse och stadsdelens karaktär. Eftersom hela området idag, och förhoppningsvis också i framtiden, har en hastighetsbegränsning till 30 km/t, medger VGU vägbredder ner till 3, 5 meter!

Kommunen har tänkt sig en asfaltsbeläggning på vägarna, detta är muntligt framfört, men framgår inte i detaljplanens handlingar, där begreppet ”bättre beläggning” används utan specifikation. På vilket sätt utgör en hårdgjord yta en ”bättre beläggning” än grus? Bland annat en av VTIs experter på grusvägar hävdar att grus har många fördelar jämfört med hårdgjorda vägar. Bland annat lägra anläggnings- och underhållskostnader. En grusväg fungerar också i samklang med områdets karaktär av ”lantlig förort”. En hårdgjord väg leder också oundvikligt till högre medelhastighet inom området. Grusväg möjliggör också en förenklad dagvattenhantering med diken.

Ett annat argument som framfördes vid kommunens information av anpassning till kommunens maskinpark. Snöröjning och skötsel av vägarna har fungerat väl idag, detta trots att snöröjningsfordon och vägskrapor kan ta upp en stor del av vägbredden. Många av vägarna i Marby har en bredd på cirka 4,5 meter. Detta är bredare än vad en körbana på Arkösundsvägen är. Vi har aldrig sett ett snöröjningsfordon som är bredare än en körbana. Således borde det inte föreligga några problem för kommunens fordon. Idag töms våra sopor utan problem av tyngre fordon, med undantag av Sommardalsvägens södra del där vägbredden endast är 3 meter. Men den delen har man ju redan gjort undantag för i detaljplanen.

Om man vidhåller att en vägbredd på 5,5 meter med asfalterad yta krävs, är det rimligt att man presenterar bärande argument för detta.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

För synpunkter och kommentarer om Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 31

Den tillåtna bebyggelseutformningen har totalt misslyckats i Marby! Någon lokal eller traditionell byggestaltning finns det inte ett spår av utan det har varit fritt fram att utforma husen i extrema utföranden, som inte känns förankrade i landskapsbilden. Alltför generösa byggregler har tillåtit och det egna ansvaret och omdömet har lyst med sin frånvaro. Det mest skrämmande är skövlingen av den ursprungliga skogsbetesmarken, som täckt de flesta av tomterna i Marby. Nu är den totalt utplånad på många nybyggda fastigheter. Den fortsatta utbyggnaden ser ut att få fortsätta i samma hårdexploaterande stil med mycket stora utfyllnader och bortsprängningar av vackra berghällar. Merparten av de hittillsvarande husbyggena saknar ett stort mått av anpassning till respektive tomts topografi samt empati och känsla för områdets karaktär.

Den naturmark som tänkts sparas i detaljplanen är en spillra av den totala exploaterade ytan. Dessutom är den utarmad genom ständiga attacker från sjöutsiktsförespråkarna. Planen känns inte alls som en långsiktigt hållbar utbyggnad där jordens begränsade resurser vårdas och tillvaratas på ett klokt sätt. Lokalt anpassade växter, träd och buskar, fåglar och insekter med mera måste få mycket större betydelse för människors välbefinnande än vad nuvarande regler stipulerar eller helt enkelt negligerar. Träden – oftast hundraåriga tallar – skänker skugga, dämpar vindar, suger upp stora regnmängder och minskar näringsläckage – översvämningar, ger liv åt fåglar, insekter, svampar, lavar etc. Allt som sparas av den ursprungliga naturen ger gratis ekosystemtjänster och bidrar till biologisk mångfald i Marbyområdet. Dessutom förhöjer de områdets skönhetsvärden och får extrema hus att bättre smälta in i omgivningen.

En lyxupprustning av vägnätet kan inte heller vara en resurssnål plan där flera vill ha en lantlig karaktär på vägarna med diken och mindre vägbredd där ytvatten har bättre möjligheter att bromsas upp. Nuvarande vägbredd förhindrar ökade hastigheter.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Den maximala exploateringsgraden begränsas för att undvika en bebyggelse som blir för tät.

Plankartan har justerats och innefattar fler NATUR-områden. Grönstrukturen (trädplanteringar, natur- och parkmark) inom planområdet är tänkt att fungera som spridningskorridorer för växt- och djurlivet, främja rekreation samt är även viktig ur klimatanpassningssynpunkt.

Synpunktsförfattare 32

Dagvatten

Området har idag ett befintligt dagvattensystem som under de senaste åren förbättrats. Om gatorna asfalteras så finns risk att dagvatten rinner in på våra tomter. Behåll grusvägarna och diken. Hänsyn måste tas att befintligt dagvattensystem inte blir överbelastat vid nybyggnation och att dagvattnet tas omhand eftersom stora ingrepp och förändringar görs i befintlig miljö.

Vägbredd

Föreslagen vägbredd på 5,5 meter är helt orimlig i befintligt område. Vi vill att befintliga vägbredder behålls och vid behov istället enkelriktade vägar där detta är möjligt. Vid behov kan också krossdiken anläggas. Det är anmärkningsvärt att tillfarten till Marby från Djurövägen inte håller föreslagen vägbredd på 5,5 meter- det som ni föreslagit att våra lokalstator ska ha!

Kommunikation

En förtätning av bussturerna till Abborreberg behöver ske för att förbättra tillgängligheten. Dessutom behöver en gång- och cykelväg och en säker övergång vid Djurövägen anläggas till Dagsberg för att möjliggöra ett trafiksäkert och miljövänligt sätt att ta sig till skola, vårdcentral, idrottsanläggning mm på annat sätt än med bil.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

En gång- och cykelväg till Dagsberg ligger utanför detta planområde, och behandlas därmed inte i denna plan.

För synpunkter och kommentarer om Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 33

1. Genom att inte förtäta området allt för mycket skapas mera grönytor för att fånga upp dagvatten. Vidare kan planen förespråka mera gröna tak med samma syfte.
2. Det ligger dolt i planen att vägarna skall asfalteras. Parametrarna vägbredd och asfalt, kommer att inbjuda till ökade hastigheter på bilar. Åter har man i ett planarbete satt bilen i centrum istället för de människor, vuxna som barn, som skall vistas i området. I våra ögon ett otidsenligt sätt att planera ett område.
3. Om gatubelysning införs bör detta genomföras på ett energieffektivt sätt. Vidare att man inför en ljusmängd som är anpassad till den lantliga miljö som Marby står för idag.
4. I planen föreskrivs en taklutning på max 27 grader. Denna skrivning är inte anpassad till solceller på byggnadernas tak. Vid våra

breddgrader är 39-40 grader den optimala lutningen på solceller. Vi föreslår därför en ändring till denna taklutning.

5. I planen borde man ha tydligare skrivningar kring mera energisnåla hus och montage av solfångare (för varmvatten) samt solceller för elproduktion. För att solens energi skall kunna fångas upp på byggnadernas tak borde planen ha föreskrifter som leder till att hus och hustak, i möjligaste mån, orienteras i söderläge

Kommentar: Synpunkterna noteras.

1. *Planområdet har justerats med fler NATUR-områden där fördröjningsmagasin för dagvatten ska finnas.*
2. *Planbeskrivningen har förtydligats med att vägarna kommer att asfalteras och få gatubelysning.*
3. *Synpunkten noteras angående gatubelysning.*
4. *Planen har justerats så att den minsta taklutningen ska vara 18 grader och den högsta taklutningen 27 grader.*
5. *Synpunkterna noteras om energisnåla hus med mera.*

För synpunkter och kommentarer om Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 34

Markintrång

I Planbeskrivningen, Bilaga 1, anges hur många kvadratmeter som kommer att exproprieras från berörda fastighetsägare. Men ingenstans kan man se exakt hur stort markintrånget blir och vad som kommer att förstöras vid den nuvarande gränsen (oersätliga växter, stenmurar, fullvuxna träd, förrådsbyggnader, staket med mera). Det är inte rimligt att acceptera ett markintrång som jag inte har möjlighet att ta reda på de exakta konsekvenserna av.

Fördelningsgrund för gatukostnader

Det står på flera ställen i Gatukostnadsutredningen att "Gatukostnaderna ska fördelas mellan fastighetsägarna i fördelningsområdet efter skälig och rättvis grund". Vidare står att "befintliga bebyggda fastigheter åsätts lägre andelstal än tillkommande fastigheter". Fastigheter inom det område kommunen kallar "utanför avstyckningsplanen" har tilldelats ett avsevärt högre andelstal än fastigheter "inom avstyckningsplanen". Men det finns ju redan nu befintliga fastigheter även inom det område som kommunen menar ligger "utanför avstyckningsplanen". På vilket sätt skiljer sig dessa fastigheter från dem inom avstyckningsplanen?

Såväl ”inom avstyckningsplanen” som ”utanför avstyckningsplanen” finns för närvarande fritidshus. Och flera fastigheter inom området ”utanför avstyckningsplanen” är sedan årtionden redan permanentbostäder. Varför ska då fastigheter ”utanför avstyckningsplanen” betala 50 % mer för gatukostnaden än övriga? Det förslag till fördelningsgrund som föreligger finner synpunktsförfattaren djupt orättfärdigt och oskäligt.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Visst markinträng är nödvändigt för att uppnå kommunal standard på gatorna. Inom området för de två avstyckningsplanerna ska dock inget markinträng ske då det, genom fördjupade studier, inte visat sig vara nödvändigt.*
- 2. För kommentarer på synpunkter på gatukostnadsutredningen, se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.*

Synpunktsförfattare 35

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

För kommentarer på gatukostnadsutredningen, se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Synpunktsförfattare 36

Idag och sedan många år tillbaka finns en tillfart via en skogs-/grusväg till fastigheterna Marby 4:62, 4:63 och 4:64 genom befintligt skogsparti vilket gör fastigheterna mer lättillgängliga. Den kraftiga höjdskillnaden på dessa tomter gör fastigheterna svårtillgängliga utan denna väg vilket innebär att tillgängligheten i handikappsynpunkt, transporter, färdtjänst, med mera inte tillgodoses.

Synpunktsförfattarens krav är att befintlig skogs-/grusväg behålls och att den ansluts till huvudgatan eller till eventuell ny lokalgata mellan skogsområdet och radhusområdet.

Synpunktsförfattaren är inte nöjd med den planerade lokalgatans placering så nära in på fastigheten. Lokaliseringen av lokalgata innebär omfattande sprängningsarbete, och det kan medföra risk för skador på husen. Gatan kommer dessutom alldeles för nära fastigheten med total insyn i huset. Synpunktsförfattare framföra även att personen inte heller kommer att få någon parkeringsplats för sin bil eftersom utrymmet mellan gatan och huset är minimal och terrängen svårtillgänglig.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Den i samrådsförslaget föreslagna lokalgatan strax söder om fastigheterna Marby 4:62, 4:63 och 4:64 har tagits bort och istället ersattas med ett cirka 30 meter brett grönområde som planlagts som naturmark. De tre fastigheterna har redan en anslutning till Marbyvägen och trots vissa topografiska förutsättningar anser stadsbyggnadskontoret att det är möjligt för fastigheterna att fortsätta använda Marbyvägen som infartsväg.

För synpunkter och kommentarer om Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 37

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 38

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 39

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 40

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 41

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 42

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 43

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 44

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 45

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 46

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 47

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 48

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 49

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 50

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 51

1. På alla tomter där man redan fått bygglov för att uppföra nya hus har i princip alla träd tagits bort. Det känns redan att det blivit betydligt blåsigare i Marby än för bara något årtionde sedan. Fågellivet utarmas också om träden försvinner. Vissa klimatförändringar är förknippade med mindre grönska. Träd som växer binder koldioxid, när träden avverkas blir effekten den motsatta- koldioxid avges. Inför en bestämmelse om marklov för fällning av träd i detaljplanen, så att onödig trädfällning undviks.
2. I planbeskrivningen står under punkt 3.2 Bebyggelseområden/Kulturmiljö att det finns ”fler byggnader, ofta mindre fritidshus, som sannolikt har ett kulturhistoriskt värde” och

vidare ”De äldre sommarstugorna har en viktig identitetsskapande roll i området och bör om så är möjligt utgöra komplement till den nya bebyggelsen.” samt ”...bör de bevaras genom att omklassificeras till komplementbyggnader”. Däremot anser inte kommunen att dessa hus är så pass värdefulla att de ska bevaras genom någon planbestämmelse. HUR tänkte kommunen här? Återinför tidigare detaljplans förslag på minst 1000 kvadratmeter tomtareal och begränsa bygggrätten till villor på högst 140 kvadratmeter, samt bevara de mindre fritidshusens ”viktiga identitetsskapande roll” genom en planbestämmelse.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Planen har justerats genom att fler områden planlagts som naturmark.

Några av de äldre sommarstugorna har fått en varsamhetsbestämmelse vilket innebär en värdefull bebyggelsemiljö. Det innebär också att karaktären inte får förvanskas och att underhåll ska ske med tidstypiskt material, kulörer och arbetstekniker. Attefallsåtgärder kräver bygglov. För de byggnader med bestämmelsen k₁ gäller även att dessa byggnader inte ingår i byggnadsarean utan utgör en extra byggnadsyta som inte får ersättas ifall byggnaderna flyttas eller förstörs.

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 52

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 53

Synpunktsförfattaren vill inte ha asfalterade vägar, trottoarer eller gatlysen. Synpunktsförfattaren tycker det redan finns ett fungerande vägnät.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Asfalterade vägar och gatubelysning ingår i den kommunala standarden. Planbeskrivningen har förtydligats med detta.

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 54

Risken med detaljplanen är att man bygger en villa-ö i landskapet, utan den anslutningsväg många vill ha, kanske särskilt alla som har placerat sina barn på skola i Lindö. Synpunktsförfattaren tycker att Marby har en unik kombination med att bo lantligt, närheten till naturen och närheten till

staden. Känns tveksamt att bygga bort de naturvärden området har. Men inte ge oss kollektivtrafik och kortare bilväg till staden.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Planområdet har justerats så att fler områden blir NATUR-områden, det vill säga har planlagts som naturmark.

I planområdets södra del möjliggörs för framtida spårväg i en väst-östlig riktning.

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 55

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 56

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 57

Bevara och gör Marby till en Natur, miljö- och trädgårdsstad. Synpunktsförfattaren påpekar att det finns många olika fågelarter i området som riskerar att försvinna om området avverkas och bebyggs. I Marby finns även ett rikt djurliv och idag kan djuren och människorna leva i harmoni. Exploateringen av nya hus är för omfattande och bör begränsas. Vägarna ska inte heller asfalteras och breddas. Huvudleden är redan idag asfalterad. Synpunktsförfattaren tycker att det finns problem med för höga farter och risk för olyckor.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Dem maximala exploateringsgraden begränsas för att undvika en bebyggelse som blir för tät. En anpassning av bebyggelsen till områdets natur- och topografiförhållanden samt väderstreck ska eftersträvas.

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 58

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 59

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 60

Parkering kan ordnas på annat sätt för badgäster utan att behöva spränga bort befintlig bergknalle.

Istället för att bredda vägarna kan man enkelrikta flera av dem. Till exempel Vintervägen, Sjövägen i den riktning som postbilen, sopbilen redan idag tar.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Parkeringsplatsen invid småbåtshamnen flyttas. Området som i samrådsförslaget var parkering blir nu NATUR-område, det vill säga har planlagts som naturmark.

Frågan om enkelriktning har studerats av tekniska kontoret och det är inte aktuellt i området.

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 61

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 62

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 63

Gemensamma synpunkter på detaljplan. Övriga synpunkter: p4: vi är positiva till en utökad yta för parkering men vill bibehålla skogen enligt förslaget. P11: Vi instämmer helt, då små tomter bidrar till att alla träd fås plats för att få plats.

Lingonvägen bör bibehållas som den är med önskemål om asfaltering. Ingen breddning behövs då 4 hus nyttjar vägen idag och 3 vändplatser finns för sopbilar och utryckningsfordon. Synpunktsförfattaren tycker att sprängning kan undvikas och då kan dessa pengar investeras i asfaltering samt viss breddning.

Genom att asfaltera och bredda vägarna kommer områdets landskapsbild att förändras markant. Farligare för barn som vistas på vägarna genom att

hastigheten naturligt ökar på asfalt. Asfaltering bidrar till ökad ytvattenavrinning och mer dagvatten att hantera. Kostnad för asfalt är betydligt högre än underhåll av befintliga grusvägar.

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

För kommentarer på synpunkter på gatukostnadsutredningen, se separat samrådsredogörelse för gatukostnadsutredningen.

Synpunktsförfattare 64

Det måste säkerställas att skolbussen kan komma ner i samhället och vända på ett trafiksäkert sätt. Som det är idag vänder bussen långt bort och på ett mycket otillfredsställande sätt trafiksäkerhetsmässigt. Detta gör att många marbybor väljer att skjutsa barnen till Dagsberg ett och ett i bil.

Trafikverkets väg från Djurövägen till området måste samplaneras med detaljplanen. En breddning av vägen och en cykelväg måste utföras innan byggnationen av de nya områdena i Marby påbörjas. Redan nu är situationen besvärlig med tung trafik och smal väg.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

För övriga synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 65

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 66

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 67

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 68

Synpunktsförfattaren motsätter sig att grannar har synpunkter på deras fastigheter och samlat in namnunderskrifter med det syftet. Dessa synpunkter och förslag skulle förstöra deras tomter. Att deras fastigheter

beträffts av obehörig granne utan att fråga om lov innan tycker markägaren är mycket anmärkningsvärt.

Markägaren ser fram emot kommunens detaljplan och utbyggnad av asfalterade vägar med belysning och ett fungerade dagvattennät. Synpunktsförfattaren önskar att sina barn ska kunna bygga på fastigheterna som gått i arv sedan början av 1900-talet.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Detaljplanen möjliggör att båda fastigheterna bebyggs.

Synpunktsförfattare 69

1. Nya tomter

På ett möte den tjänstemän på stadsbyggnadskontoret (2016-08-19) framförde markägaren och dess ombud att de anser att det strider mot detaljplanens syfte att inte få stycka av fastigheten Marby 1:12 till två eller tre nya fastigheter då tomten idag är på över 5000 kvadratmeter.

2. Dagvattenledning genom Marby 1:12

U-området skulle klyva fastigheten och riskera att förstöra näraliggande djupborrade vattentäkt, kräva omfattande bergschakt, lång sträcka till recipienten (drygt 100 meter) samt att dagvattenledningen inte skulle avvattna vändplanens lägsta del bör flyttas till fastighetsgränsen till Marby 1:10 eller helt förläggas på Marby 1:10. Ett u-område på Marby 1:10 innebär en kortare sträcka till recipienten, inget eller obetydligt berg i dagen, dagvattenledningen avvattnar vändplanens lägsta punkt och en betydande kostnadsbesparing jämfört med samrådsförslaget.

3. Vändplan

Vändplanen inritad med en yta på cirka 500 kvadratmeter är omotiverat överdimensionerad och berör dessutom ett befintligt garage. Vid jämförelse med vändplanerna vid återvändsgatorna i Kvarnberget med en gatubredd på 6,5 meter och en vändplan på cirka 225 kvartameter (15 x 15 meter) är den föreslagna vändplanen som berör Marby 1:12 helt överdimensionerad. Av miljöskäl ska man minimera asfalterade ytor och utföra lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Med LOD kan dagvattenledningen och u-området helt utgå. Med tanke på den lågfrekventa trafiken i området kan vändplanens yta minimeras och istället utgöra en vändficka.

4. Kryssmarkerat område mot sjön

Det område som endast tillåter uthus, garage och sjöbod (plusmarkeringen) bör minskas. Stranden med tillhörande trappa nedför berget har anlagts för att samnyttjas för åtminstone 3 hushåll. Kryssmarkeringen är främst till för att upprätthålla viltstråk vilket är ologiskt med tanke på bebyggelse finns i anslutning till sjön på nära håll både i öster och i väster. Markägaren vill att plusmarkeringen flyttas norrut och att utrymme ges för styckning av tre tomter.

5. Parkmark

Markägaren framför att parkmarken på fastigheten Marby 1:51 vid ett arbetsmöte mellan kommunen och ägaren till en grannfastighet varit prickmarkerad men att den nu har återgått till parkmark med ännu större yta. På mötet med kommunens tjänstemän hävdade markägarna återigen integritetsintrånget som allmänhetens insyn på Marby 1:12 utgör.

6. Vägen

Enligt planförslagets samrådshandling vidgas vägbredden från 8 till 12 meter i riktning mot vändplanen. Vägen borde inte behöva vara bredare än 6,5 meter som i Kvarnbergets villaområde.

7. Allmänt

Målsättningen med den fysiska planeringen och det gäller speciellt i områden med privata markintressen, ska vara att produktionen optimeras ur såväl ekonomisk, teknisk som miljömässig synpunkt. Dialog med oss markägare ska ske i ett tidigt skede av planprocessen när det gäller intrång på olika sätt men trots vår inlaga i maj förra året har den uteblivit. Mötet har skett på vårt initiativ först nu och inga rättelser har gjorts, snarare skärpningar, vilket kan beklagas.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Som stadsbyggnadskontoret framförde som kommentar under synpunktsförfattare 19 ovan anser kontoret fortfarande att det är viktigt att den maximala exploateringsgraden begränsas för att undvika att bebyggelsen blir för tät närmast Bråviken. Därmed möjliggör planen inga nya avstyckningar från fastigheten Marby 1:12. Den värdefulla kulturmiljön på grannfastigheten Marby 1:10 och Marby-Gillehälla fritidsby, i väster, med små och glest utplacerade fritidshus skulle påverkas negativt om avstyckningar för nya stora permanentbostäder möjliggjordes. Från sjösidan skulle hela Marbystrandsområdet vid nya avstyckningar dessutom uppfattas som än mer exploaterat och tätbebyggt.*
- 2. Med anledning av den värdefulla kulturmiljön på fastigheten Marby 1:10 anser stadsbyggnadskontoret det som olämpligt att flytta u-området till ett sådant läge att den skulle klyva Marby 1:10 genom att den skulle passera emellan två byggnader som utgör en värdefull kulturmiljö. U-området har istället flyttas till fastighetsgränsen mellan Marby 1:12 och Marby 1:10. Denna flytt har bedöms vara skälig på påverkan genom u-området blir likvärdig på båda fastigheterna samt att påverkan på den värdefulla kulturmiljön bedöms som mindre. Denna placering av u-området skulle även innebära att vändplanens lägsta del avvattnas.*
- 3. Med bakgrund av genomförd förprojektering av vägarna och vändplanen behövs den yta som anges i detaljplanen för vägändamål. Ytan på vändplanen krävs för att uppfylla avfallsavdelningen (inom Norrköping Vatten och Avfall AB)s krav*

på en diameter av 18 meter för att sophanteringsfordon ska kunna vända. Kvarvarande mindre bitar har återgått till att bli kvartersmark. Därigenom kommer det befintliga garaget inte att påverkas. I och med att det finns smycket berg i dagen har LOD inte bedömts fungera.

- 4. Det plusmarkerade området mot Bråviken har minskats något.*
- 5. Det område som planlagts som naturmark på fastigheten Marby 1:51 har utökats något mot öster genom att vägen smalnats av. I övrigt se kommentarer under synpunktsförfattare 19.*
- 6. Efter genomförd förprojekteringen av vägen har vägområdet minskats något.*
- 7. Dialog har skett i ett tidigt skede av planprocessen. En återkoppling som redovisar vilka ändringar som gjorts i planhandlingarna och hur synpunkterna kommenterats görs normalt först då planen går till beslut om granskning i stadsplaneringsnämnden och planhandlingarna därmed blir offentliga.*

Övriga inkomna synpunkter

Numrering av synpunktsförfattare följer nummer ordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 09

Synpunktsförfattaren ställer sig frågande till att det ser ut som att vägen ut till fem fastigheter kommer att försvinna. Fastigheterna arrenderas av HSB Bråviksstadens och om vägen försvinner hur ska arrendatorerna kunna ta sig från fastigheten till allmän väg. Synpunktsförfattaren kräver en utfartsväg från fastigheternas arrenden till allmän väg. Kommunal sophämtning har skett vid tomtgräns sedan flera år och synpunktsförfattaren vill att det fortsättningsvis ska vara kvar.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Planområdesgränsen har justerats för att väganslutning till de påverkade fastigheterna ska finnas kvar.

Synpunktsförfattare 18

Utfartsväg

I förslaget till detaljplan del av Marby 6:4 saknas utfartsväg från våra arrenden till allmän väg. Nuvarande del av Genomfartsvägen som går över marken Gillerhälla 1:2 är i förslaget ersatt med kvartersmark för bostäder. Att utfartsväg saknas i förslaget till detaljplan är för vår del inte acceptabelt.

Vår synpunkt på detta är att vi kräver en utfartsväg från våra arrenden till allmän väg.

Servitut

Stöd för kravet på utfartsväg finns i servitut 05-IM-6/79.1, upprättat 1948 av ägaren till Gillerhälla till förmån för (dåvarande) Marby 2:2. Där står "... rätt till fritt begagnande av utfartsväg till en bredd av 3,6 meter och ungefärligen nuvarande sträckning vid det ... samfällda grustaget ... fram till gränsen mot Marby 2:2 vid en reserverad gata allt utan någon ersättning ... ". Vad som menas med "en reserverad gata" är inte angivet men kan tolkas som den del av Genomfartsvägen som leder till nr 6,8,10.

Fastighetsbestämning

I planbeskrivningen sägs att fastighetsbestämning av oklara gränser ska göras för Gillerhälla 1:2 och Marby 6:4.

Vi vill att man vid fastighetsbestämningen undersöker om det finns dokument som styrker tidigare gräns.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Plangränsen har justerats så att befintlig väg bibehålls och kopplas ihop med ny lokalgata.

Synpunktsförfattare 24

Nästan alla tar bort de flesta träden på sina tomter. Och i planförslaget för Marby tar kommunen bort resten. Även i fina tätortsnära Aborrebergsskogen invid löparbanan. Synnerligen ogenomtänkt. Ändra!

MILJÖMÅL

De 16 miljömål som fastställts på både riks-, läns-, och kommunala planet rimmar mycket dåligt med den planerade kraftiga utbyggnaden i området Marby-Unnerstad. Planförslaget är inte "miljövänligt" vad gäller påverkan på natur/skog. Det mesta försvinner enligt planen. Gång-, cykelbana längs Djurövägen och till Dagsbergskolan finns inte redovisat, vilket är ett måste för miljövänlig och säker transport. Kollektivtrafik finns inte inlagd. Allt bygger på 2 bilar per familj vilket är helt i strid med fastställda miljömål.

SPÅRVAGN och ECO-BY samt TRÄDGÅRDSSTAD

När det gäller det grundläggande politiska beslutet för att bygga nya bostäder i området Marby-Unnerstad, var det baserat på att en spårvägslinje skulle anläggas via Lindö. Ett snabbt o bra miljövänligt kollektivtrafikstråk var ett krav och skulle anläggas. Så blev inte fallet och så är inte heller nu redovisat i planförslaget. Vidare fanns tankar om en eller flera ECO-byar samt en vacker, till lantliga miljö anpassad, trädgårdsstad likt "Röda Stån" i Norrköping. Allt detta har man i pågående planarbeten inom hela området helt glömt bort!

FÖRBÄTTRAD DJURÖVÄG

Synpunktsförfattaren har suttit med på flera möten och lämnat en mängd synpunkter ang. behov av förbättring av Djurövägen, som ”ensam” ska mata hela området Marby-Unnerstad-Enbuskevarteret-Sidus-Djurön. Ett område som förväntas få en kraftigt utökad befolkning. Ingen som helst åtgärd har påbörjats! Djurövägen mynnar ut på väg 209 (Arkösundsvägen) i en ganska otäck korsning efter ett backkrön från öster. Där finns även en skymd utfart från Ljunga. (Furingstadvägen). Måste förbättras! Tätt och tung bil/lastbilstrafik kräver kraftiga åtgärder och sänkt (60 km/h) hastighet på Djurövägen. Vägbanken och vägbanan drabbas ofta av kraftiga sättningar p.g.a. tung trafik och undermålig uppbyggnad. En rad förbättringar måste till INNAN nya bostäder tas i bruk!

GÅNG-CYKELBANA

GCV måste byggas från Marbystrand mot Dagsberg/Ljunga och förses med en säker korsning vid Djurövägen och vidare till Dagsbergsskolan-Ljunga, där både skola, fritidshem, förskola, kyrka, församlingshem samt fotbollsplan och Dagsbergs IF:s klubbhus finns. Man ska kunna cykla säkert (0-visionen) eller åka buss/kollektivt (miljökrav) till skolan (Dagsberg) och till Norrköpings Centrum samt till nya klasskompisar i Unnerstad. Båda dess GCV saknas helt i planförslaget. Lägga in dessa! Från Marbystrand finns redan bra GCV till Abborreberg-Lindö-Norrköpings Centrum. Det är den som måste knytas samman med Unnerstad (-Golfbanan Enbuskevarteret – Sidus) och med Dagsberg/Ljunga. Befintlig Djuröväg saknar vägren för cyklister och har mycket tät och snabb trafik, särskilt under golfsäsong till/från Bråvikens Golfbana. Vidare stark tung långtradartrafik till/från Djurö kvarn samt tunga täta byggtransporter.

VÅRDCENTRAL

Vi hör till en utmärkt bra vårdcentral på Vikbolandet (Ö. Husby)
Hur är det tänkt med VC för alla nya boende här i området?

Kommentar: Synpunkterna noteras.

För synpunkter och kommentarer angående Marby trädgårdsby se synpunktsförfattare 03.

Synpunktsförfattare 26

För synpunkter och kommentarer se synpunktsförfattare 18

Synpunktsförfattare 30

Vi önskar lämna synpunkter på att detaljplanen Marby saknar utfartsväg från arrendet till allmän väg. Vi kräver en utfartsväg vilket servitutet 05-IM-56/79.1 styrker. Hänvisar vidare till Synpunktsförfattare 18 inskickade synpunkter som vi till fullo står bakom.

Kommentar: Synpunkternas noteras.

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2012/0121 214

Plangränsen justeras så att en bit av befintlig väg bibehålls och kopplas ihop med ny lokalgata.

För övriga synpunkter och kommentarer se synpunktsförfattare 18.

Stadsbyggnadskontoret

Christian Wintenby
processansvarig detaljplanering

Magnus Gullstrand
planarkitekt