

Granskningsutlåtande

Vårt diarienummer
SPN 2012/0121 214

tillhörande detaljplan för del av fastigheten

Marby 6:4

med närområde (Marbystrand) inom Dagsberg i Norrköpings kommun

den 25 november 2016



ANTAGANDEHANDLING

Antagen i KF: 2017-02-27, § 23

Laga kraft:

Genomförandetidens sista dag:

Utlåtande

Rubricerad detaljplan med tillhörande handlingar har varit utställd för granskning under tiden den 3 oktober 2016 till och med den 7 november 2016 efter föregående annonsering i Folkbladet och Norrköpings Tidningar. Planen var utställd i förvaltningshuset Rosen, Trädgårdsgatan 21.

Allmänt samrådsmöte (öppet hus) hölls den 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. Samråd har också förts enskilt med berörda sakägare, intressenter och vägförening. Se vidare i samrådsredogörelsen.

De nedanstående synpunkterna har kommit in under granskningstiden:

Länsstyrelsen 2016-10-24

Kommunala instanser

Bygg och miljökontoret, Bygglov och Miljöskydd 2016-11-02

Bygg och miljökontoret, Lantmäteri 2016-11-07

Tekniska kontoret 2016-10-27

Räddningstjänsten Östra Götaland 2016-10-17

Norrköping Vatten och Avfall AB 2016-11-07

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

E.ON Elnät Sverige AB 2016-11-08

E.ON Värme Sverige AB 2016-11-01

Naturskyddsföreningen 2016-11-03

Trafikverket 2016-10-14

Bråviksstaden AB 2016-11-07

Vikbolandets socialdemokratiska förening 2016-10-11

Marby båtklubb 2016-11-02

Unnerstads villa- och vägförening 2016-11-04

Marby vägsamfällighet GA-3 2016-11-06

Berörd allmänhet och fastighetsägare

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

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

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2012/0121

| | |
|------------------------|------------------------------|
| Synpunktsförfattare 22 | 2016-11-06 |
| Synpunktsförfattare 23 | 2016-11-06 |
| Synpunktsförfattare 24 | 2016-11-06 |
| Synpunktsförfattare 25 | 2016-11-06 |
| Synpunktsförfattare 26 | 2016-11-05 |
| Synpunktsförfattare 27 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 28 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 29 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 30 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 31 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 32 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 33 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 34 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 35 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 36 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 39 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 40 | 2016-11-07 |
| Synpunktsförfattare 49 | 2016-10-05 |
| Synpunktsförfattare 50 | 2016-10-03 och 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 51 | 2016-10-14 och 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 52 | 2016-10-21 och 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 53 | 2016-10-03 och 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 54 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 55 | 2016-11-03 |

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2012/0121

| | |
|------------------------|------------|
| Synpunktsförfattare 56 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 57 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 58 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 59 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 60 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 61 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 62 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 63 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 64 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 65 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 66 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 67 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 68 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 69 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 70 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 71 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 72 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 73 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 74 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 75 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 76 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 77 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 78 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 79 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 80 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 81 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 82 | 2016-11-03 |

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2012/0121

| | |
|-------------------------|------------------------------|
| Synpunktsförfattare 83 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 84 | 2016-11-03 och 2016-11-04 |
| Synpunktsförfattare 85 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 86 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 87 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 88 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 89 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 90 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 91 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 92 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 93 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 94 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 95 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 96 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 97 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 98 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 99 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 100 | 2016-11-03 |
| Synpunktsförfattare 101 | 2016-11-03 |

Sent inkomna remissvar

Efter att remisstiden har gått ut den 7 november 2016 har nedanstående yttranden kommit in.

| | |
|------------------------|------------|
| Synpunktsförfattare 37 | 2016-11-08 |
| Synpunktsförfattare 38 | 2016-11-08 |
| Synpunktsförfattare 41 | 2016-11-08 |
| Synpunktsförfattare 42 | 2016-11-08 |

| | |
|------------------------|------------|
| Synpunktsförfattare 43 | 2016-11-08 |
| Synpunktsförfattare 44 | 2016-11-08 |
| Synpunktsförfattare 45 | 2016-11-08 |
| Synpunktsförfattare 46 | 2016-11-08 |
| Synpunktsförfattare 47 | 2016-11-08 |
| Synpunktsförfattare 48 | 2016-11-08 |

Ändringar som gjorts i detaljplanen:

Ändringar på plankartan (av väsentlighet):

- Planbestämmelserna Dagvatten har ändrats till ”Dagvattendamm eller utjämningsyta för fördröjning av dagvatten ska finnas” under Utformning av allmänna platser.
- Upplysningen ”Skydd mot störning; Nivån på marken vid grundläggning av byggnad ska höjas till skydd mot översvämning. Den nya marknivån vid byggnad ska luta från byggnad, se planbeskrivning” som har lagts till för att upplysa om hur byggnader kan skyddas mot översvämning från dagvatten vid ett 100-årsregn. Berörda områden har skrafferats.
- Ett u-område för dagvattenledningar har tagits bort i nordvästra delen av planområdet.
- Ett u-område för VA-ledningar genom kvartersmark för radhus har lagts till.
- Strandskyddet inom hamnområde för småbåtar (V₁) finns kvar.
- Upplysningen ”Fastighetsgränser; Användningsgränsen ska ligga i fastighetsgräns, se vidare planbeskrivning, avsnitt Oklara gränser” har lagts till.
- En gemensamhetsanläggning för sophantering (ett hämtställe för hushållsavfall) i södra delen av Sommardalsvägen har tagits bort.
- Planbestämmelsen n som innebär att kvartersgator ska utformas så att sophantering kan utföras vid varje fastighet alternativt ska yta för gemensam placering av avfallskärl anordnas har lagts till under Placering; utformning; utförande.
- Planbestämmelsen g₂ som innebär att marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för sophantering och/eller kvartersgata har lagts till under Begränsningar av markens bebyggande.

- Ett område i väster, utanför planområdesgränsen, som inte planlagts men som används som infart till arrendestugorna har med bakgrund av en översyn av fastighetsgränser i registerkartan flyttats något norrut.
- Redaktionella ändringar.

Ändringar som gjorts i tillhörande planhandlingar:

Ändringar i planbeskrivningen (av väsentlighet):

- Avsnitt 2.9 Strandskydd och avsnitt 3.4 Friytor under rubriken Strandskydd har ändrats till att ett utökat strandskydd på 300 meter från strandlinjen gäller för vattenområde och att det generella strandskyddet på 100 meter från strandlinjen gäller för markområden inom planområdet.
- Avsnitt 3.2 Bebyggelseområden under rubriken Övergripande stadsbyggnadsidé har kompletterats med att en del i den nya bebyggelsens anpassning till de topografiska förutsättningarna är att så långt som möjligt undvika plansprängning. Huvudbyggnad ska anpassas till befintlig gata och terräng. Ändringar av markens medelnivå vid huvudbyggnad tillåts med maximalt +/- 1,0 meter om inte synnerliga skäl motiverar större förändring. Ett sådant skäl är att avsteg i förhållande mot gata tillåts med anledning av tillgänglighet eller andra angelägna orsaker som till exempel gatans läge.
- Avsnitt 3.2 Bebyggelseområden har kompletterats med att för att bevara områdets karaktär ska träd och annan vegetation på kvartersmark, så långt som möjligt, bevaras och detta är även positivt ur klimatanpassningssynpunkt.
- Avsnitt 3.5 Gator och trafik i planbeskrivningen har under rubriken Parkering ändrats. Ändringen innebär att inom kvartersmarken för parkering (P) ska material med hög genomsläpplighet användas till de hårdgjorda ytorna.
- Avsnitt 3.7 Teknisk försörjning under rubriken Dagvatten och slutrecipient har kompletterats med text och figurer från förprojekteringen av dagvatten med tillhörande simulering av 100-årsregn och dess resultat. Resultatet innebär bland annat att nivån på marken vid grundläggning av byggnad ska höjas till skydd mot översvämning och att åtgärder i form av olika dagvattenlösningar har lagts till.
- Avsnitt 3.7 Teknisk försörjning under rubriken Dagvatten och slutrecipient har kompletterats med information om att dagvattnet inte bara bör fördröjas utan även renas. Texten om

tryckstegringsstationens pumpning av regnvatten har ersatts med pumpning av spillvatten.

- Avsnitt 3.7 Teknisk försörjning har under rubriken Avfall kompletterats med att även kvartersgatorna ska klara en maximal lutning på 6 procent och om inte genomfartstrafik är möjlig ska vändplan finnas med en diameter på minst 18 meter alternativt ska ett gemensamt hämtställe för hushållsavfall finnas på ett avstånd på maximalt 100 meter från berörda fastigheter/tomter.
- Avsnittet 5.2 Fastighetsrättsliga konsekvenser under rubriken Fastighetsbildning har kompletterats med en tabell som visar vilka fastigheter som drabbas av intrång samt ungefärlig storlek på intrånget i kvadratmeter. Även en intrångskarta har lagts till.
- Avsnittet 5.2 Fastighetsrättsliga konsekvenser under rubriken Gemensamhetsanläggningar och samfälligheter har kompletterats med en karta som visar området för fiskesamfälligheten Marby FS:5
- Redaktionella ändringar.

Ändringar i behovsbedömningen (av väsentlighet):

- Avsnitt Påverkan på lagstiftande skydd har kompletterats med att bryggor eller andra anläggningar mindre än 3000 kvadratmeter kräver en anmälan till länsstyrelsen om vattenverksamhet.
- Avsnitt Följs kommunala riktlinjer har kompletterats med att en uppdatering av dagvattenutredningen, en förprojektering av dagvatten samt en konsekvensbeskrivning av dagvattenlösningar gjorts. Kompletteringen består även av ett tillägg om dagvattnet inte bara bör fördröjas utan även renas. Komplettering har även skett med att dagvattendammar och utjämningsytor för dagvatten lagts till.
- Avsnitt Påverkan på mark, vatten och andra resurser har kompletterats med rening och att dagvattendammar och utjämningsytor för dagvatten lagts till.
- Redaktionella ändringar.

Sammandrag av inkomna synpunkter

Länsstyrelsen

Kontroll enligt kapitel 11 PBL

Strandskydd

Aktuellt planförslag innebär att strandskyddet upphävs inom V₁-området. Länsstyrelsen ställde sig, i sitt samrådsyttrande 2015-06-01, tveksam till

förslaget att upphäva strandskyddet för kvartersmarken som omfattar hamnområde för småbåtar (V₁) då det ansågs alltför begränsande för allmänhetens tillgång till strandområdet.

Länsstyrelsen kvarstår i bedömningen att förslaget upphävande inte är lämpligt med hänsyn till strandskyddets syfte. Länsstyrelsen ifrågasätter inte behoven av utrymme för småbåtshamn men anser således att hamnområdet även fortsättningsvis ska vara tillgängligt för allmänheten och därför ska inte strandskyddet upphävas. Planen behöver därför justeras så att strandskydd även fortsättningsvis kommer att gälla inom V₁-området.

Länsstyrelsen påminner om att i det fall kommunen väljer att anta planen utan att beakta ovanstående synpunkter om strandskyddet, kan länsstyrelsen senare komma att överpröva kommunens beslut enligt PBL, 11 kapitlet, 10§.

Allmänt och rådgivande

Trafik

Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets yttrande 2016-10-14 (bilaga). Trafikverket anser bland annat att det nya permanenta bostadsområdet bör ges förutsättningar att nå Norrköpings centrumfunktioner via Lindö och det är inte rimligt att området skall trafikförsörjas från väg 881 mot Djurö kvarn. Länsstyrelsen delar denna bedömning, men anser att det aktuella planförslaget, sett till dess avgränsade syfte, i tillräcklig omfattning redogör för kommunens kommande insatser utanför planområdet för att såväl stärka kollektivtrafiken som att säkra tillgängligheten för oskyddade trafikantgrupper.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Plankartan har ändrats så att strandskyddet inom V₁-området även fortsättningsvis kommer att finnas kvar där. Detaljplanen möjliggör för en framtida trafikförsörjning med kollektivtrafik i form av spårväg eller buss samt genom en gång- och cykelväg från Lindö till södra delen av planområdet.

Kommunala instanser

Bygg- och miljökontoret

Miljöskydd och bygglov

Dagvatten mer mera

Dagvattenutredningen har uppdaterats inför granskningskedet från dimensionering för 2-årsregn till 20-årsregn och med klimatfaktor 1,25 i enlighet med Svenskt Vattens publikation P 110. Det är mycket bra, och samtidigt glädjande att se hur väl utredningens nya resultat gällande översvämningsytor har infogats i planarbetet och plankartan.

Dock behövs det ett förtydligande i behovsbedömningen och i planbeskrivningen att dagvattnet även bör renas och inte bara fördröjas. Dagvattenutredningen fastslår nämligen att rening av dagvatten bör utföras inom planområdet men detta framgår inte tydligt nog eller inte alls i vare sig behovsutredningen, planbeskrivningen eller plankartan. Behovet av rening kopplas bland annat till miljö kvalitetsnormerna för recipienten Pampusfjärden, som inte uppnår god kemisk status och att dess ekologiska potential är måttlig. Baserat på markanvändningen och låg trafikintensitet kan man förvänta sig att dagvattnet inte är kraftigt förorenat men det är ändå viktigt att hänsyn tas till att dagvattenhanteringen ska rena dagvattnet.

I dagvattenutredningen (del 7 Föroreningar och rening) står att föroreningarna främst härrör från vägarna och att det längs nybyggda vägar planeras öppna diken där plats finns, där rening av dagvatten kommer ske. Vidare står att denna rening troligtvis kommer vara tillräcklig, men att utformningen inte är fastställd varför det är svårt att säga mer detaljerat hur reningen kommer att bli. Enligt planbeskrivningen (sidan 50, Dagvatten, slutrecipient och fördröjningsmagasin) har dock vägarna förprojekterats med konventionella dagvattenledningar, där ingen rening sker. Både dagvattenutredningen och planbeskrivningen påpekar att utformningen av dagvattenhanteringen bör utredas vidare i för-/detaljprojektering. Det är då viktigt att man också utreder behovet av rening för att därefter kunna bedöma om önskade dagvattenlösningar kan möta behovet av rening. Först därefter kan man bedöma om konventionella dagvattenledningar är tillräckligt i de områden där diken inte får plats.

Om rening av dagvatten behövs bör det framgå i plankartan för dike och dagvatten: Till exempel "Dike för avledning och rening av dagvatten ska anordnas" och "Dagvattenmagasin för fördröjning och rening ska finnas".

I planbeskrivningen, sidan 49, Vatten och avlopp, står att en tryckstegringsstation ska pumpa ut regnvattnet ut i nätet och är nödvändig på grund av topografin i Marbystrand. Eftersom avdelningen handlar om avloppsspillvatten bör det här menas avloppsvatten istället för regnvatten. Pumpning av dagvatten bedöms inte som en hållbar hantering av dagvatten och är därför olämpligt både vid planering av nya områden och expansion av äldre områden. Det är viktigt att dagvattenhanteringen går att lösa utan pumpning.

I behovsbedömningen, sidan 7, 9-15 kapitlet Miljöbalken om anmälan eller tillståndsprövning står att för bryggor överstigande 3 000 kvadratmeter krävs tillståndsansökan för vattenverksamhet enligt miljöbalken. Här bör tilläggas att för bryggor eller andra anläggningar mindre än 3000 kvadratmeter krävs en anmälan till länsstyrelsen enligt 19 § (punkt 3) förordning (1998: 1388) om vattenverksamhet med mera. Delen om anmälan för dagvattenanläggning bör vara ett eget stycke då det särskiljer sig från vattenverksamhet.

Byggnation

I planbeskrivningen avsnitt 2:9 anges att inom området gäller generella strandskyddet som omfattar mark- och vattenområden 100 meter från strandlinjen, vilket är fel. Utökat strandskydd 300 meter gäller i vattenområdet längs hela kusten och det generella strandskyddet gäller i detta fall på land.

På plankartan under Användning av mark och vatten har bestämmelse B markerats med gult och det står endast text "bostäder". I planbeskrivningen sida 17 står det: Bostäder; friliggande hus (villor), parhus, kedjehus.

I samma faktaruta i planbeskrivningen är beteckningen SD kvar (skola, vård) men den finns inte på plankartan.

Det har ändrats till DB. Enligt planbeskrivningen ska denna tomt som är avsedd för vård kunna användas för LSS-boende eller äldreboende. Beteckningen B med rödmarkerat användningsområde finns inte bland planbestämmelser. Det handlar om olika typer av boende. Man bör därför ange en precisering för vårdtomten till exempel:

B₁: äldreboende, LSS-boende. Men, eftersom det finns en bestämmelse, kan även villor uppföras, vilket är lite förvirrande, även när det gäller angiven byggrätt.

I planbeskrivningen, sidan 27 anges att bestämmelser q, k1 och k2 innebär att åtgärder enligt 9 kapitlet 4 § punkt 3 i plan- och bygglagen, kräver bygglov, det vill säga friggelod. På plankartan anges att alla åtgärder enligt 9 kapitlet 4 § plan- och bygglagen kräver bygglov. Det ska vara samma text på båda ställen.

Marken som ska vara tillgänglig för släntintrång (z) framgår inte så tydligt på kartan. Man ska kontrollera om det stämmer överens med förteckningen över fastigheter med z-bestämmelse, på sidorna 63-65 i planbeskrivningen.

Det är tveksamt om en tomt om 250 kvadratmeter är tillräcklig stor till kedjehus.

För radhus är största tillåtna sammanlagda byggnadsarea för komplementbyggnad 30 kvadratmeter och det tolkas som byggrätt för komplementbyggnader inom egen tomtplats för varje hus. Oftast byggs garage till radhus i en separat garagelänga och den byggrätten är inte reglerad.

Det bör tydligt framgå för vilka fastigheter planavgift ska tas ut i samband med bygglov.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

I plankartan har planbestämmelserna för dagvatten ändrats till "Dagvattendamm eller utjämningsyta för fördröjning av dagvatten ska

finnas". Planbeskrivningen och behovsbedömningen har kompletterats med information om att dagvattnet inte bara bör fördröjas utan även renas. Texten om tryckstegringsstationens pumpning av regnvatten har ersatts med pumpning av spillvatten.

Behovsbedömningen har kompletterats med att för bryggor eller andra anläggningar mindre än 3000 kvadratmeter krävs en anmälan till länsstyrelsen enligt 19 § (punkt 3) förordning (1998: 1388) om vattenverksamhet med mera. Delen om anmälan för dagvattenanläggning har flyttats till ett eget stycke då det särskiljer sig från vattenverksamhet.

Planbeskrivningen har ändrats till att ett utökat strandskydd på 300 meter från strandlinjen gäller för vattenområde och att det generella strandskyddet på 100 meter från strandlinjen gäller för markområden inom planområdet.

Plankartans bestämmelse om bostäder har kompletterats och ändrats enligt ovan liksom bestämmelsen om skola och vård. Bestämmelsen vård och bostäder (DB) har sedan samrådsförslaget ersatt skola och vård (SD) och syftar till att göra detta område så flexibelt som möjligt, det vill säga det kan komma att bebyggas för ett äldreboende, ett LSS-boende eller med två villor. Inga ytterligare ändringar har därmed gjorts. I planbeskrivningen på sidan 27 har punkt 3 tagits bort då syftet är att samtliga bygglovsbefriade åtgärder (attefallsåtgärder) ska kräva bygglov och inte bara för uppförande av friggebod.

Planbeskrivningens del om genomförandets konsekvenser om släntintrång (z) har kompletterats.

Genom genomförd markanvisningstävling har storleken på en tomt för kedjehus prövats och funnits acceptabel. Ingen ändring har därmed gjorts.

Byggrätten för en separat garagelänga till radhusen är inte reglerad för att skapa en större flexibilitet i utformandet av radhusområdet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer det inte som lämpligt att komplettera plankartan med en administrativ bestämmelse om vilka fastigheter som ska betala planavgift i samband med bygglov. Kravet att betala planavgift i samband med bygglov gäller för samtliga fastigheter, om inget annat är avtalat.

Lantmäteri

Enligt tabellen som anger fastighetsrättsliga konsekvenser är några av fastigheterna olämpliga som bostadsfastigheter. I planbeskrivningen föreslås att dessa kan läggas samman med intilliggande fastighet. Det framgår dock inte vilka konsekvenser som kan uppstå om fastighetsbildningen inte genomförs.

I tabellen anges att utrymme av Marby 1:18 kommer att tas i anspråk för anläggande av vändplan. Detta bör inte anges under rubriken

"Kvartersmark" eftersom det berör allmän plats. Om det ska anges i tabellen bör samtliga fastigheter som berörs av inlösen av allmän plats anges och dessutom att delområde av Marby 1:18 kommer att tas i anspråk för allmän plats - natur och lokalgata.

I planbeskrivningen är det angivet att avgränsningen mellan kvartersmark och allmän platsmark är preliminär och kan komma att förändras till granskningsskedet.

I planbeskrivningen bör det finnas en hänvisning till intrångskartan. I vissa delar stämmer dock inte intrångskartan med plankartan.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Planbeskrivningens del om genomförandets konsekvenser har ändrats enligt ovan.

Planbeskrivningens del om genomförande har kompletterats med en tabell som visar intrång på respektive fastighet samt genom en intrångskarta.

Plankartan har kompletterats med en upplysning om oklara fastighetsgränser, vilka ska fastställas i samband med bygglov.

Tekniska kontoret

Dagvatten

Tekniska kontoret har ansvar för att säkra att byggnader och viktig infrastruktur inte översvämmas vid ett extremt regn. I planbeskrivningen redovisas, i figur 41, vilka områden inom planområdet som riskerar att påverkas av ett 100-årsregn. För att säkra byggnader har vissa områden som riskerar att översvämmas fått planbestämmelsen m; "Nivån på marken vid grundläggning av byggnad ska höjas till skydd mot översvämning. Den nya marknivån vid byggnad ska vara minst 0,3 meter över angränsande gata". När höjdsättningen i området inte anpassats för att säkra ett extremt regn är detta en lösning som med stor sannolikhet säkrar tekniska kontorets åtagande. Vissa av de områden som pekas ut i översvämningsanalys saknar dock planbestämmelsen m. I figur 1 redovisas vilka områden i planen som borde kompletteras med planbestämmelsen m. Idag finns det redan bebyggelse på dessa platser vilka inte kan säkras i efterhand, men den föreslagna planbestämmelsen skulle fungera som en säkerhet för eventuell ny bebyggelse som uppförs inom de utpekade områdena.

Gator och trafik

Meningen på sidan 40 "Trafik på lokalgatorna ska ske på gång- och cykeltrafikanternas villkor" bör ändras till "Trafik på lokalgatorna ska ske i samspel med gång- och cykeltrafikanterna" för att det inte ska misstolkas att det är gångfartsområden på lokalgatorna.

Stycke två på sidan 39 "Gränsvägen i planområdets nordvästra del. .." är en upprepning av stycke 8 på sidan 38 "Gränsvägen i planområdets nordvästra del kvarstår vid behov som kvartersgata. Fastigheterna ...".

Det är positivt att strandskyddet ligger kvar vid vattnet och att planen möjliggör en fri passage för växter- och djur samt för allmänhetens tillgänglighet. Men det orörda strandområdet mot plangränsen i nordväst är att betrakta som en viktig passage och en tillflyktsort för växt- och djurlivet, med tanke på att det idag är tätbebyggt runtomkring. Det är cirka 50 meter mellan huvudbyggnaden och stranden. Enligt planhandlingen föreslås strandskyddet upphävas i kvartersmark. Inom detta område regleras marken genom att: marken får endast bebyggas med uthus, garage och sjöbodar. För att undvika att stranden överexploateras med uthus bör det totala antalet, och/eller totalarea på uthusen, regleras i plankartan.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Angående dagvatten har planbeskrivningen under avsnittet 3.7 Teknisk försörjning kompletterats med text och en karta om förprojekteringen av dagvatten med tillhörande simulering av 100-årsregn. Kompletteringen består även av text och en illustration som visar att nivån på marken vid grundläggning av byggnad ska höjas till skydd mot översvämning. Den nya marknivån ska luta från byggnad. Plankartan har med anledning av ovan ändrats genom att planbestämmelsen m ersatts med en upplysning. På plankartan markeras berörda områden med en skraffering, vilka är några fler än de områden som tidigare hade planbestämmelsen m.

Under avsnitt 3.5 Gator och trafik har på gång- och cykeltrafikanternas villkor ersatts med i samspel med gång- och cykeltrafikanterna. Upprepningen om Gränsvägen har tagits bort.

Inom den nordvästra delen av planområdet, inom området som endast får bebyggas med uthus, garage och sjöbodar, är den totala arean på dessa komplementbyggnader redan reglerad genom att de sammanlagt högst får vara 60 kvadratmeter per fastighet. Stadsbyggnadskontoret anser därmed att ingen ytterligare reglering av detta behövs. Inom berörda fastigheter möjliggörs dessutom inga nya avstyckningar och byggrätter vilket säkerställer att området inte exploateras ytterligare jämfört med idag.

Räddningstjänsten Östra Götaland

Räddningstjänsten har inget att erinra.

Kommentar: Synpunkten noteras.

*Norrköping Vatten och Avfall AB*Avfallshanteringen

Inom hela planområdet är det viktigt att fastigheterna styckas av på så sätt att samtliga tomter kan passeras med sopbil utan att sopbilen behöver backa, alternativt att plats för gemensamt hämtställe inom rimligt avstånd avsätts. Detta innebär att alla gator, inklusive kvartersgator, ska ha en maximal lutning om 6 procent, vara minst 3,5 meter breda (4,5 meter i svängar) och tillåta genomfartstrafik för sopbilar, alternativt ha vändplan med en diameter på minst 18 meter samt en hindersfri remsa på 1,5 meter. Om detta inte är möjligt ska lämplig yta för gemensam placering av avfallskärl anordnas på ett gångavstånd om maximalt 100 meter från berörda tomter.

Av planbeskrivningen kan vi konstatera att om exploatering skulle ske enligt illustrationskartan är det flera tomter som inte kan nås med sopbil och där det också saknas plats för gemensam placering av kärl. För dessa tomter finns därför stor risk att sophämtningen inte kommer att fungera på ett tillfredsställande sätt.

Det finns ett fortsatt behov av att reservera mark för ett gemensamt hämtställe söder om Sommardalsvägen. På grund av vägens kraftiga lutning kan avfall inte hämtas vid respektive fastighet vid befintliga förhållanden. Även om vägen breddas och lutningen justeras i samband med exploateringen så är det stor risk för att hämtning av hushållsavfall måste ske från gemensamt hämtställe åtminstone vintertid.

Norrköping Vatten och Avfall AB ser helst att dessa synpunkter skrivs in i både planbeskrivningen och plankartan, för att säkerställa att de följs vid avstyckning samt bygglov.

Vatten och avlopp

Synpunkter på planbeskrivningen: På sidan 49, tredje stycket, står det att "En tryckstegringsstation som ska pumpa ut regnvattnet ut i nätet finns sydöst om planområdet i anslutning till Djurövägen och är nödvändig på grund av topografin i Marbystrand." Vad syftar man till här? NoVA har inget dagvattennät i området idag och äger därmed ingen pumpstation för dagvattenhantering. Stationen man förmodligen syftar till står i korsningen Marbyvägen – Djurövägen och är en tryckstegringsstation som ökar trycket på dricksvattnet som leds till Marby.

Det finns en befintlig spillvattenpumpstation som pumpar spillvattnet från Marby vidare in mot Norrköping stad, men uppfattar det som att den är omnämnd i nästa stycke.

Dagvatten

Synpunkter på planbeskrivningen: Då planen är på granskning under förprojekteringen av dagvatten finns problem med att dagvattenfrågorna och konsekvenserna av dessa inte är tydliga för de boende i området. Den m-bestämmelse som är skriven i granskningshandlingen kommer efter

diskussioner förmodligen ändras vilket kan komma att påverka fler fastighetsägare än vad granskningsbestämmelsen ger sken av. På sidan 50, fjärde stycket, har man sagt att dagvattenledningarna anläggs på minst 1,4 meters djup för att säkra frostfrihet, men detta är inte säkert. Ledningar kan förläggas grundare med isolering om så krävs och höjdsättningen i förprojekteringen är inte klar så det stycket bör tas bort. På sidan 50 sista stycket har man skrivit ”Vid ett regn med en återkomsttid på 100 år (100-årsregn) dämmer vattennivån upp över marknivån på ett flera platser. För att närliggande fastigheter inte ska drabbas av översvämningar vid dessa regn bör åtgärder vidtas. Det kan vara såväl åtgärder över mark som under mark. Vid en detaljprojektering av området inför utbyggnad av vatten och avlopp bör det utredas vidare vilken eller vilka åtgärder som är bäst lämpade att vidta vid de områden som översvämmas.” NoVA kommer inte titta närmare på åtgärder mot marköversvämningar vid 100-års regn, det är en fråga för Tekniska kontoret att hantera. Utbyggnation av vatten och avlopp är redan utfört i majoriteten av området.

Synpunkter på plankartan: Skoltomten i söder tillkom sent. Beroende på vad förprojekteringen för dagvatten säger kan ett u-område komma att krävas över delar av tomten om det inte går att få utloppsledningen från dammen att gå runt tomten. Ansvaret för de olika dikesanvisningarna är inte klarlagda då det inte är säkert att NoVA kan nyttja dessa för det allmänna dagvattennätet. Inväntar svar från förprojekteringen.

Bredband

Ingen erinran.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Planbeskrivningens avsnitt 3.7 Teknisk försörjning har under rubriken Avfall kompletterats med att även kvartersgatorna ska klara en maximal lutning på 6 procent och om inte genomfartstrafik är möjlig ska vändplan finnas med en diameter på minst 18 meter alternativt ska ett gemensamt hämtställe för hushållsavfall finnas på ett avstånd på maximalt 100 meter från berörda fastigheter/tomter. Illustrationskartan (figur 16) har ändrats med anledning av detta.

Med bakgrund av den genomförda förprojekteringen av gatorna är Sommardalsvägens södra del inte så pass brant att sopbilen inte skulle kunna tas sig upp under samtliga årstider. Däremot kan denna del av Sommardalsvägen, särskilt vintertid, behöva en förhöjd drifhållning (skottning och sandning). Stadsbyggnadskontoret har därmed bedömt att det är rimligt att ta bort det gemensamma hämtstället för hushållsavfall vid södra delen av Sommardalsvägen.

Angående Vatten och avlopp har redaktionella ändringar gjorts enligt ovan. Angående texten om dagvatten har ändringar gjorts i planbeskrivningen enligt ovan. Enligt förprojekteringen för dagvatten behövs inget u-område

genom skoltomten utan utloppsledningen från dagvattendammen kommer att gå runt och söder om skoltomten.

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

E.ON Elnät Sverige AB

Inget att erinra.

Kommentar: Synpunkten noteras.

E.ON Värme Sverige AB

Inget att erinra. Närmaste befintliga fjärrvärmeledning finns i Lindö.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen framhåller en rad aspekter om att naturmiljön påverkas negativt. Dessa framgår enligt nedan:

1. Frimärksplan

Detaljplanen är isolerad från omgivande områden. Sen programmet från 2005 har förutsättningarna för biltrafik till Marby och byggande nära havsnivån ändrats. Naturskyddsföreningen anser därför, och enligt gällande översiktsplan från 2002, att en fördjupad översiktsplan för stadsdelen behöver tas fram för att utreda lämplig bebyggelse-, infra- och grönstruktur. Den nya skoltomten som hastigt lagts in är ett bevis på en ogenomtänkt planering av området. Läge för butik och annan service är inte heller inplanerad.

2. Bygg kollektivtrafik och cykelbanor först

Naturskyddsföreningen anser att norra delen av Marby kan permanentas omedelbart eftersom det finns en rimligt lång gång- och cykelväg till Abborrebergs busshållplats. Men nya bostadsområden ska inte byggas innan tillfredsställande kollektivtrafik finns och cykelbanor byggts till de boendes målpunkter såsom till Djurövägen, där en cykelbana snart ska byggas, och till Dagsbergs skola. En vändplan för Djuröbussen (linje 444) bör planeras också, så att bussen kan svänga in till Marby.

3. Bygg inte nytt i Abborrebergsskogen

Vi noterar att den planerade bebyggelsen söder om Gillerhälla fritidsby har minskat, jämfört med samrådsförslaget, och att prickmark införts mot naturen. I planbeskrivningen, sidan 31, har en kort beskrivning av den nya bebyggelsen förts in: ”Inverkan på rekreatjonsområdet kommer att ske i

samband med exploateringen av planområdet då delar av skogsområdet mot Abborrebergsskogen kommer att bebyggas med bostäder.”

Naturskyddsföreningen anser att en närmare beskrivning behöver göras av intrånget i skogen och vilka konsekvenser det får för friluftslivet. Ny bostadsbebyggelse planeras där det idag går en enkel körväg som leder till befintliga fritidshus och på den efterföljande stigen söderut. Vägen och stigen leder vidare till ett stigsystem i skogen till Dömestads hagar. Hur ska de som strövar i naturen nu gå? Hur ska befintliga sommarstugor trafikförsörjas? Vilken inverkan gör den nya bebyggelsen på frilufts- och naturmiljön? Konsekvenser för dagvattnet? Den nya bebyggelsen kommer nära Södra Långtorp, vilket innebär att Abborrebergsskogen blir avsmalnad.

Skogen är utpekad som utflyktsområde för Norrköping.

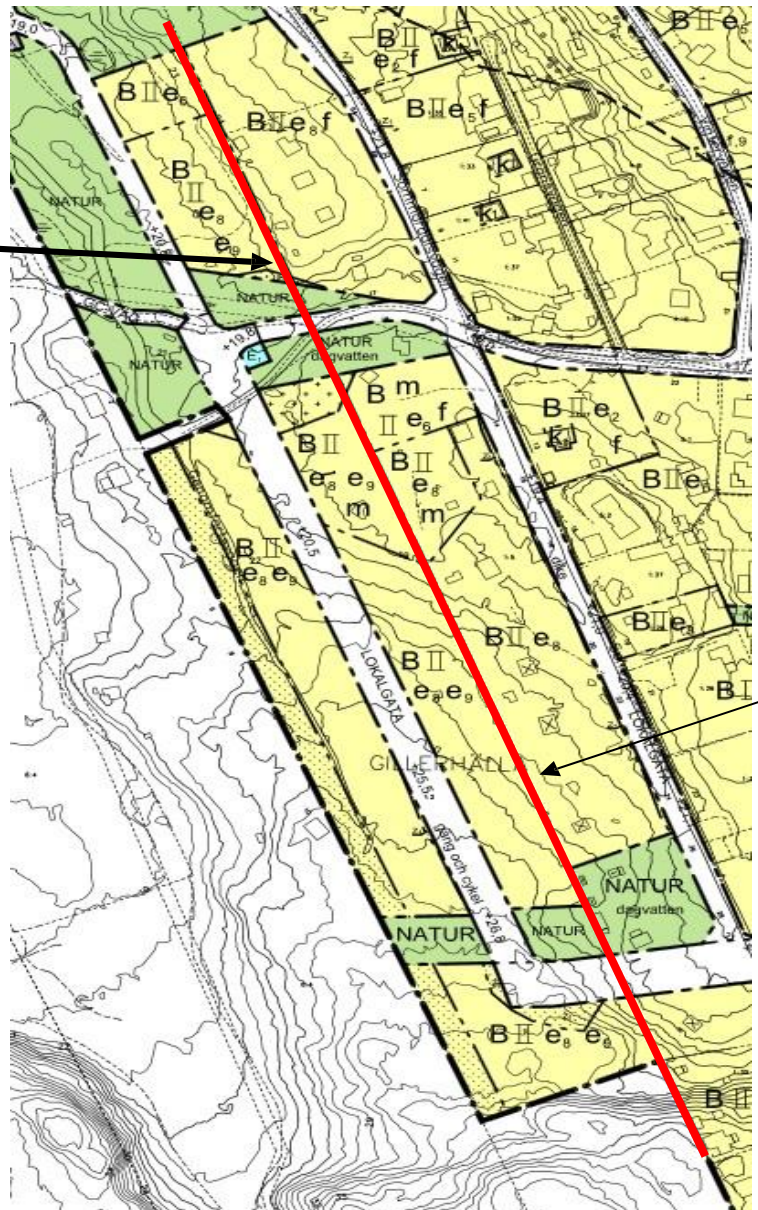
Naturskyddsföreningen anser att nuvarande utsträckning av

Abborrebergsskogen ska värnas. Vi har två gånger skrivit hemställan till kommunen om att skogen behöver skyddas som naturreservat.

Abborrebergsskogen gränsar till havet och är en viktig tillgång för hela staden, speciellt när staden nu förtätas. Skogen är lättillgänglig i och med att Lindöbussen går till Abborreberg.

Gränsen för bebyggelse enligt detaljplaneprogram från 2005.

Enkel skogsväg som leder till befintliga sommarstugor och vidare till Abborrebergs-skogens stig-system.
Se bilden nedan.





Befintlig skogsväg som används vid promenader och skidåkning i Abborrebergsskogen. Vägen ligger på kommande privat tomtmark.

4. Bättre gröna stråk

Kultur- och fritidskontoret anser att det ska vara möjligt för människor att i naturmiljö gå från Abborrebergsskogen till strandområdet väster om Silverhällsudden. Naturskyddsföreningen instämmer. Vi noterar att en naturremsa har lagts in mellan södra och norra Marby. Men vi anser, liksom kultur- och fritidskontoret, att remsan bör vara minst 50 meter bred. 30 meter är alltför smalt för att ge en funktionell skogsriddå och natur att ströva i. Det gröna stråket är avskuret vid Sommardalsvägen. Här borde en grön remsa friköpas så att ett funktionellt grönstråk bildas från Abborrebergsskogen och österut. Grönstråk behöver också planeras mellan grönområdena vid vårdboendet och Abborrebergsskogen. Hela området från Abborreberg till Unnerstad är utpekad i översiktsplanen för staden från 2002 som utflyktsområde. Då är det viktigt att kunna röra sig i området på grön mark, att en del av den gröna karaktären i området får vara kvar. Ekologiska korridorer behövs också för växter och djur. Området är dessutom utsatt för hårda vindar från Bråviken. Då är det viktigt att det finns gott om träd kvar.

5. Nya skolan ligger olämpligt

Hastigt har en ny skoltomt lagts in söder om planerad spårvägslinje. Tomten ligger mitt i ett kalluftsstråk. Skolgården kommer att bli ogästvänlig med kallt klimat. Det är viktigt för barnens inlärning att ha tillgång till en lämplig skolgård. Gärna med naturmark. Det finns gott om naturmark i Marby. Bättre läge för skola bör planeras. Det föreslagna läget ligger nära hästverksamhet och beteshagar. Läget kan därför vara tveksamt ut allergisynpunkt. Dessutom ligger tomten på fel sida om genomfartsgata och spårväg med framtida trafikproblem till följd.

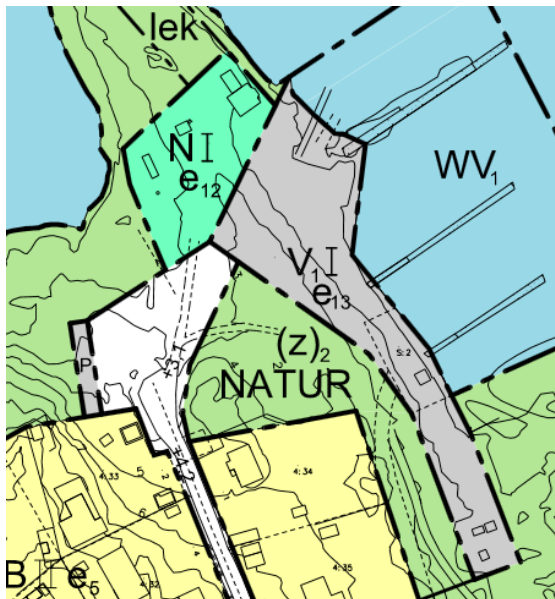
6. Silverhällsudden bebyggs i onödan

Silverhällsuddens planering behöver bättre studeras. Marken och vattnet kring Silverhällsudden har höga natur- och rekreationsvärden som enligt planförslaget till stora delar kommer att förstöras. Där område för båthamn och vändplan planeras finns strandnatur med äldre träd av främst tall.

Länsstyrelsen ställer sig tveksam till att upphäva strandskyddet vid båthamnen eftersom det finns risk för att området stänglas in. Båthamnen har dock funnits sedan 1940-talet och är en stor tillgång för de närboende.

Inga parkeringsplatser finns idag vid hamnen eftersom båtklubbens medlemmar endast rekryteras från Marby. Naturskyddsföreningen har i samrådsyttrandet framfört synpunkten att det i planbestämmelserna borde skrivas in att hamnområdet inte får instängslas. Samrådsredogörelsen har inte bemött denna synpunkt! Idag finns en sjöbod om cirka 10 kvadratmeter i bruk och två mindre som inte är i bruk. Att tillåta åtta sjöbodar à 15 kvadratmeter är onödigt. Den strandnära marken behöver vara så orörd som möjligt. Dessutom finns risken att sjöbodar privatiserar stranden.

Det är bra att den vackra bergknallen vid vändplanen ska bevaras. Men den nya vändplanen har blivit mycket stor med en diameter på mer än 30 meter, och ytterligare körytor och parkering. Diametern på dagens vändplan är mindre än hälften så stor. Stadsbyggnadskontoret motiverar den stora vändplanen med att bilar med släp ska kunna vända. Idag kör bilar med båtsläp ner till sjösättningsrampen. Vänder vid stranden och backar ner mot rampen. Detta förfarande borde kunna fortsätta. Då behöver inte bilar med båtsläp vända på vändplanen. En mindre vändplan borde planeras, och endast någon handikapparkering. Besökande bilar kan hänvisas till bland annat tillfällig vägrensparkering längre upp i Marby. Strandnaturen ska vi vara rädda om! Anläggs parkering vid vändplanen lockas dessutom bilar ner dit.



Vändplanen vid Silverhällsudden har blivit onödigt stor.

7. Bredd på gator

Vid samråd med planförfattaren har hänvisats till Trafikverkets VGU som standard för gatornas utformning. Enligt VGU ska utformningen anpassas till värden i kultur- och naturmiljön. Marby har höga kultur- och naturvärden och ligger nära Bråviken. Mycket talar för en bättre anpassning än 5,5 meter bred asfalt.

8. Dagvatten

Marby har tunna jordlager och ligger nära Bråviken. Bestämmelser om genomsläppliga markbeläggningar på tomtmark bör införas.

9. Fälla träd på tomter

Bestämmelser bör också införas om begränsningar att fälla träd på tomtmark. Att behålla träden även på tomtmarken är viktigt för områdets karaktär och kvaliteter. Träden ger många ekosystemtjänster förutom att suga upp vatten.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. De sedan 2005 ändrade förutsättningarna för biltrafik till Marby och en framtida stigande havsnivå är beaktade i detaljplanen. Beaktandet innebär att ingen ny bilväg föreslås mellan Lindö och Marby utan endast en spårväg och gång- och cykelväg samt genom att byggnader inte tillåts att uppföras under en lägsta grundläggningsnivå på minst + 2,5 meter över 2010 års medelvattennivå. I översiktsplanen för staden från 2002 anges att en fördjupning av översiktsplanen bör göras för hela området. Men enligt översiktsplanen för staden (utställningshandling, november 2016) kommer ingen fördjupning av översiktsplanen att tas fram. Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmet utgör tillräckligt stöd för bebyggelseutveckling och planläggning inom planområdet. Ytor för kommersiell service (exempelvis för butiker) har inte bedömts som nödvändigt att planlägga för inom planområdet men önskemålet om detta tas med till kommande detaljplanearbete inom programområdet för Marby-Unnerstad.*
- 2. Detaljplanen möjliggör att nya gång- och cykelvägar byggs inom planområdet. Kommunens tekniska kontor arbetar med planering för byggande av en gång- och cykelväg längs Djurövägen samt längs den del av Marbyvägen som ligger utanför planområdet. Angående kollektivtrafik (buss och framtida spårväg) möjliggör planen för detta, för att det ska bli verklighet krävs dock även ytterligare politiska beslut. Gatorna inom planområdet, och detta inte minst huvudgatan (som sannolikt i första hand kan komma att trafikeras av buss), är utformade så att busstrafik ska vara möjligt.*
- 3. Planbeskrivningens figur 10, som visar programkartan, har kompletterats med planområdesgränserna för att ytterligare tydliggöra avsteg och överensstämmelser mellan program och detaljplan, exempelvis angående frågan om Abborrebergsskogen. Stadsbyggnadskontoret anser att den del av Genomfartsvägen som planlagts som kvartersmark har en obefintlig påverkan på tillgängligheten till Abborrebergsskogen. Angående trafikförsörjningen till befintliga sommarstugor (arrendestugor) så möjliggör planen tillfart strax söder om ett område som planlagts som naturmark. Denna fråga hanteras även genom*

exploateringsavtalen med berörda fastighetsägare.

Stadsbyggnadskontoret anser att påverkan på Abborrebergsskogen blir marginell genom den nya bebyggelsen. Önskemålet om att skogen bör skyddas som ett naturreservat har vidarebefordrats till tekniska kontoret.

- 4. Efter en samlad bedömning och avvägning mellan olika intressen har stadsbyggnadskontoret kommit fram till att ett grönstråk i väst-östlig riktning centralt i planområdet, med en bredd på cirka 30 meter, är en rimlig kompromiss mellan exploaterings- och bevarandeintresset. Att en bostadsfastighet (idag fritidshus på fastigheten Marby 1:18) möjliggörs vid Sommardalsvägen anser kontoret inte påverkar grönstråkets funktion med tanke på att det strax söder om denna bostadsfastighet planlagts för naturmark. En inlösen av berörd bostadsfastighet skulle leda till ett orimligt stort intrång med tanke på att ungefär hälften av Marby 1:18 enligt detaljplanen kommer att lösas in med anledning av lokalgata, naturmark och vändplan.*
- 5. Placeringen av skoltomten har skett med bakgrund av att det med stor sannolikt kommer att behövas en förskola inom planområdet som ligger i anslutning till ett kollektivtrafikstråk, med ett hållplatsläge. Detta för att skapa en hög grad av tillgänglighet till förskolan för barn, föräldrar och personal. Inom övriga delar av planområdet finns dessutom inte det utrymme som krävs och de topografiska förutsättningarna, då en skoltomt bör vara så platt som möjligt för att underlätta byggnation. Frågan om kallluftstråk bör kunna hanteras genom utformningen av förskolebyggnaden och dess tomt. Strax söder om skoltomten, utanför planområdet, finns en skogsbevuxen kulle som kan utgöra en tillgång för förskoleverksamheten. Närheten till hästverksamheten med tillhörande beteshagar har särskilt studerats. Med tanke på avstånd, den vanligaste vindriktningen (det vill säga från sydväst) samt att det i detaljplanen längs huvudgatan anges att en trädrad ska planteras bedömer stadsbyggnadskontoret att risken med allergi från hästarna är acceptabel.*
- 6. Plankartan har ändrats så att strandskyddet ligger kvar inom hamnområdet för småbåtar (V₁), se vidare kommentar under länsstyrelsens yttrande. Därutöver har planbeskrivningen kompletteras med att området inte ska stängslas in. Antalet sjöbodrar (8 stycken) bedömer stadsbyggnadskontoret är lämpligt för att även på lång sikt kunna tillgodose behovet att förvaringsmöjligheter inom hamnområdet. Ytan för vändplanen vid Silverhällsudden har minskats något vilket även gäller för antalet parkeringsplatser. En viktig anledning till storleken på ytan för vändplanen är för att möjliggöra en direkt anslutning till hamnområdet.*

7. *Det ingår i kommunal standard att gatorna utformas med en bredd på 5,5 meter samt förses med asfalt och gatubelysning.*
8. *Med bakgrund av bland annat förprojekteringen av dagvatten och att fler områden planlagts som naturmark jämfört med i samrådsförslaget anser stadsbyggnadskontoret att en planbestämmelse som kräver genomsläpplig markbeläggning på kvartersmark inte är nödvändig. Dessutom bedöms en sådan bestämmelse leda till en för stor inskränkning i användandet av den enskilda fastigheten.*
9. *Stadsbyggnadskontoret instämmer i att träd på många sätt är viktiga, bland annat för att behålla karaktären på området och genom att de skapar ekosystemtjänster samt bidrar till klimatanpassning. Planbeskrivningen har med anledning av det, under avsnitt 3.2 Bebyggelseområden under rubriken Övergripande stadsbyggnadsidé, kompletterats med att för att bevara områdets karaktär ska träd och annan vegetation på kvartersmark, så långt som möjligt, bevaras och detta är även positivt ur klimatanpassningssynpunkt.*

Däremot har det inte bedömts som nödvändigt att införa en begränsning om att fälla träd (genom att kräva marklov för trädfällning).

Trafikverket

Trafikverket har yttrat sig i samrådet 2015-05-22 och Vägverket över programhandlingen 2014-10-14 enligt nedan. Nya permanenta bostadsområden bör ges förutsättningar att nå Norrköpings centrumfunktioner via Lindö och det är därför inte rimligt att området ska trafikförsörjas från väg 881 (Djurövägen) mot Djurö kvarn. Det är av stor vikt att infrastrukturen till och från området ryms inom kommande detaljplanearbete.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Se kommentar under länsstyrelsens yttrande.

Bråviksstaden AB

Bråviksstaden AB, genom undertecknade har vid möten med företrädare för Norrköpings kommun lämnat flertal synpunkter på rubricerad detaljplan, varför vi nu endast vill förtydliga visa synpunkter. Vi vill igen påtala att den markandel kommunen föreslår planlagd som allmän plats på bolagets fastighetsinnehav utökats påtagligt i förhållande till tidigare planförslag.

Även antal byggrätter och byggrätten i respektive kvarter/tomt har reducerats i förhållande till tidigare planförslag. Detta har skett utan att avtal

mellan kommunen och bolaget rörande Bråviksstadens markinnehav blivit föremål för revidering eller omförhandling.

Utifrån de argument som kommunen framfört som skäl, för dels utökad ianspråktagande av mark utan ersättning, dels reducerad byggrätt med mera, förutsätter vi att kompensation för detta erhålls i kommande detaljplaner inom Bråviksstaden AB fastighetsinnehav.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Orsaken till att markandelen som planlagts som allmän plats utökats och andelen för kvartersmark med byggrätter minskats jämfört med i samrådsförslaget är för att skapa ett än mer attraktivt bostadsområde med närhet till naturområden och hållbara transporter, exempelvis genom en framtida spårväg. Att ändringar görs efter samråd är en naturlig och viktig del i planprocessen, inte minst ur demokratisynpunkt. Med anledning av dessa ändringar har även motsvarande ändringar gjorts i gatukostnadsutredningen och i berörda exploateringsavtal.

Samtliga detaljplaner är unika och hanteras som egna planärenden inom vilket planförslaget prövas i enlighet med plan- och bygglagen och avvägningar görs mellan en mängd olika, både allmänna- och enskilda intressen. Med bakgrund av det kan stadsbyggnadskontoret inte gå med på någon kompensation i kommande detaljplaner inom ert fastighetsinnehav.

Vikbolandets socialdemokratiska förening

Vikbolandets Socialdemokratiska förening vill göra klart att vi inte står bakom att exploateringskostnaden för Marbyområdet läggs på redan befintliga fastigheter i Marby.

När exploatering, reparationer eller nybyggande av gator och vägar anläggande av parker och torg, byggande av gångbroar och cykelbanor och skötsel av allt det gemensamma i Norrköpings inre del görs, så belastar dessa kostnader Norrköpings kommuns hela skattekollektiv utan undantag för ytterområdena. Därför ska naturligtvis skattekollektivet också stå för samma kostnader i våra ytterområden eftersom vi i ytterområdena också betalar full kommunalskatt. Med det vill vi visa att Vikbolandets socialdemokratiska förening inte står bakom kommunens förslag gällande Marby.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Fördelningen av kostnaderna för ombyggnad och nybyggnation av allmän plats, inom planområdet, har skett genom en gatukostnadsutredning där det framgår vilka kostnader som kommer att fördelas på respektive fastighetsägare inom planområdet. Stadsplaneringsnämnden har beslutat att tillämpa möjligheten som finns i plan- och bygglagen om uttag av gatukostnader genom en gatukostnadsutredning.

Kommunfullmäktige i Norrköpings kommun har antagit riktlinjer avseende uttag av gatukostnader i omvandlingsområden med kommunalt huvudmannaskap för gator och övrig allmän platsmark, se bilaga 2 i gatukostnadsutredningen. Syftet med gatukostnadsutredning är att uppnå en rättvis fördelning mellan fastighetsägare och skattebetalare. Varje omvandlingsområde ska bära de områdesbundna anläggningskostnaderna som uppkommer i samband med detaljplaneläggning och som är till nytta för planområdet.

Uttag av gatukostnader sker i alla exploateringsområden där allmän plats ska byggas ut eller byggas om. Vanligtvis sker uttag av gatukostnader genom att exploatören och kommunen tecknar ett exploateringsavtal. Det är samma lagregler i plan- och bygglagen som gäller i båda fallen, dvs. både vid en gatukostnadsutredning och vid tecknade av exploateringsavtal.

Om skattekollektivet skulle bekosta nybyggnation och ombyggnation av allmän plats i Marbystrand skulle likställighetsprincipen i kommunallagen tvinga kommunen att bekosta nybyggnation och ombyggnation av allmän plats i alla exploateringsområden.

Skattekollektivet bekostar inte de nybyggnationer och ombyggnationer av allmän plats som kan belasta exploateringsområdet, dvs. de områdesbundna anläggningarna. Endast de anläggningar på allmän plats som anses vara även för andra områden kan belasta skattekollektivet. Exempel på sådana anläggningar är genomfartsgator, större rondeller, parker och torg som är även för andra områden än bara exploateringsområdet.

I Marbystrand ska huvudgatan och del av gång- och cykelvägarna som löper igenom planområdet finansieras via skattekollektivet.

Marby båtklubb

Båtklubben har kommit in med ett flertal synpunkter enligt nedan:

1. Vändplanen

Marby Båtklubb tackar för att bergknallen fick vara kvar och ingreppet minimerades. Parkeringsplatsen är bra placerad men ett onödigt stort ingrepp i naturen har nu ritats in. Anledningen sägs vara att kunna hantera båtrailers på vändplanen. Detta har fungerat i alla år nere vid båtrampen.

Förslag till lösning: Vi föreslår istället att vändplanens yta minimeras till gällande krav på en diameter på 18 meter. (Se bifogat förslag)

2. Båthamnen med mera

Detaljplaneförslaget visar att hamnområdet "V₁" har fått en utnyttjandegrad enligt "e13" som nu tillåter åtta sjöbodar, en ökning från föregående förslag. Området som idag används som båtuppläggningsplats vintertid kan i framtiden få platsbrist om fler byggnader uppförs på ytan. (Se kap. 3.4 "Friytor" i planbeskrivningen.) Eventuellt framtida behov av "båttvätt" på grund av miljökrav kan komma att anordnas inom denna yta. Möjligheten

att begränsa hamnområdet med staket vore olyckligt för området och måste förhindras (se länsstyrelsens yttrande). Förslag till åtgärd: Området som betecknas med "V₁" ändras till att endast godta maximalt 3 stycken sjöbodar om 15 kvadratmeter vardera.

3. Fiskerätten

Idag innehar Marby Båtklubb fiskerätt inom ett begränsat område utanför Marbys markkremsa. I planförslaget anges ett hamnområde benämnt WB₁. Planförslaget visar inte hur detta område kommer att regleras med fiskerätten som Marby Båtklubb idag betalar.



Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Plankartan har ändrats så att ytan för vändplanen minskats något. Se vidare under kommentar 6 till Naturskyddsföreningens yttrande.*
- 2. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ytan för hamnområde för småbåtar (V₁) är tillräckligt stor för att eventuellt i framtiden även rymma en båtvävt. Se vidare under kommentar 6 till Naturskyddsföreningens yttrande.*
- 3. Planbeskrivningens genomförandedel har under avsnittet 5.2 Fastighetsrättsliga konsekvenser, Gemensamhetsanläggningar och samfälligheter kompletterats med en karta som visar området för fiskesamfälligheten Marby FS:5. Området WB₁ utgör ett vattenområde som enligt detaljplanen genom fastighetsreglering kan tillföras angränsande fastigheter på land. Berörd del av fiskeområdet kan efter en sådan fastighetsreglering följa en eller flera styckningslotter eller stanna i stamfastigheten.*

Unnerstads villa- och vägförening

För synpunkter på gatukostnadsutredningen, se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.

Föreningen har framfört flera synpunkter som sammanfattas enligt följande:

1. Allmänna vägar, gator, P-platser etc. ska skattefinansieras
Allmänna vägar, gator och P-platser är till för alla och Unnerstadsborna uppmanar härmed Norrköpings politiker att fortsätta med skattefinansiering av allmän infrastruktur. Alla har nytta av gator, vägar och parker och vi betalar alla skatt till bland annat det. De allra flesta kommuner i Sverige har valt att gatukostnaderna ska belasta kommunen, det vill säga i slutändan skattekollektivet. Enligt ett förslag, där Marby är först ut, finns nu risken att Norrköpings kommun, som en av få kommuner, eventuellt kommer att ta ut gatukostnader av befintliga fastighetsägare och nya ”exploatörer”. Plan och Bygglagen 6 kapitlet 24 §, som behandlar gatukostnader, är inte tvingande för kommunen att följa.

2. Kommunalt huvudmannaskap
De boende har ingen insyn eller beslutanderätt i förfarandet eller i framtida skötsel vid kommunalt huvudmannaskap. Varför kan inte gamla områden ha kvar enskilt huvudmannaskap och själva ha inflytande över utformning, skötsel och kostnader? Lantlig naturnära karaktär är attraktivt för många och gynnar biologisk mångfald och välmående. Varför ska landsbygden bli stadslik?

3. Vägarnas bredd med mera
Så breda vägar som föreslagits i Marby förstör idyllen och leder oftast till hög hastighet i villaområdet. Vaghinder i form av blomlådor och

fartgupp finns redan nu i Marby. Föreslagen vägbredd är densamma som tillfartsvägen från Arkösundsvägen (väg 209) in mot Djurön håller. Det anser vi vara helt onödigt.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

För kommentarer på synpunkter som berör gatukostnadsutredningen, se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.

Fördelningen av kostnaderna för ombyggnad och nybyggnation av allmän plats, inom planområdet, har skett genom en gatukostnadsutredning där det framgår vilka kostnader som kommer att fördelas på respektive fastighetsägare inom planområdet. Stadsplaneringsnämnden har beslutat att tillämpa möjligheten som finns i plan- och bygglagen om uttag av gatukostnader genom en gatukostnadsutredning.

Kommunfullmäktige i Norrköpings kommun har antagit riktlinjer avseende uttag av gatukostnader i omvandlingsområden med kommunalt huvudmannaskap för gator och övrig allmän platsmark, se bilaga 2 i gatukostnadsutredningen. Syftet med gatukostnadsutredning är att uppnå en rättvis fördelning mellan fastighetsägare och skattebetalare. Varje omvandlingsområde ska bära de områdesbundna anläggningskostnaderna som uppkommer i samband med detaljplaneläggning och som är till nytta för planområdet.

Uttag av gatukostnader sker i alla exploateringsområden där allmän plats ska byggas ut eller byggas om. Vanligtvis sker uttag av gatukostnader genom att exploatören och kommunen tecknar ett exploateringsavtal. Det är samma lagregler i plan- och bygglagen som gäller i båda fallen, dvs. både vid en gatukostnadsutredning och vid tecknade av exploateringsavtal.

Om skattekollektivet skulle bekosta nybyggnation och ombyggnation av allmän plats i Marbystrand skulle likställighetsprincipen i kommunallagen tvinga kommunen att bekosta nybyggnation och ombyggnation av allmän plats i alla exploateringsområden.

Skattekollektivet bekostar inte de nybyggnationer och ombyggnationer av allmän plats som kan belasta exploateringsområdet, dvs. de områdesbundna anläggningarna. Endast de anläggningar på allmän plats som anses vara även för andra områden kan belasta skattekollektivet. Exempel på sådana anläggningar är genomfartsgator, större rondeller, parker och torg som är även för andra områden än bara exploateringsområdet.

I Marbystrand ska huvudgatan och del av gång- och cykelvägarna som löper igenom planområdet finansieras via skattekollektivet.

- 1. Kommunfullmäktige i Norrköpings kommun har antagit riktlinjer avseende uttag av gatukostnader i omvandlingsområden med kommunalt huvudmannaskap för gator och övrig allmän platsmark, se bilaga 2 i gatukostnadsutredningen. Syftet med*

gatukostnadsutredning är att uppnå en rättvis fördelning mellan fastighetsägare och skattebetalare. Varje omvandlingsområde ska bära de områdesbundna anläggningskostnaderna som uppkommer i samband med detaljplaneläggning och som är till nytta för planområdet.

2. *Bredden på gatorna har att göra med det kommunala huvudmannskapet. Detta innebär kommunal standard på gatorna med en bredd på 5,5 meter, asfalt och gatubelysning.*

Marby vägsamfällighet GA-3

För synpunkter som berör gatukostnadsutredningen, se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.

Vägsamfällighetsföreningens yttrande sammanfattas enligt nedan.

1. Dagvatten

1.1 Dagvatten, som uppkommer på grund av nybyggnationen på Marby 1:5 och Gillerhälla 1:2, bör föras västerut. Vattnet kan då föras vidare till en våtmark och därefter vidare till ett utfallsdike från Södra Långtorp.

1.2 Hänsyn ska tas till befintligt dagvattensystem, som samfälligheten har förbättrat under de senaste åren. Detta har lett till att de byggt bort de problem som tidigare fanns.

1.3 Ifrågasätter om det ska vara nödvändigt att alla fastigheterna, i det tillkommande området Gillerhälla 1:2 och Marby 1:5, ska anslutas till ett dagvattensystem med ett rör till en kulvert i gatan. Det är bättre 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 ska vara huvudalternativet. En trend idag är att man i högre grad övergår till öppna lösningar för att uppnå ökad flexibilitet, bland annat med tanke på klimatförändringar.

2. Utbyggnad utanför programkartan

Stadsplaneringsnämnden antog 2005 ett program för Marby där Gillerhälla 1:2 inte ingick. Samfällighetsföreningen ifrågasätter varför ett så pass stort avsteg från programmet görs. Visserligen har kommunen jämfört med samrådshandlingen, krympt området, men det leder ändå till stora konsekvenser vad gäller nybyggnad av vägar och dagvattensystem. Utvidgningen påverkar kostnaderna för området och det framgår inte hur dessa kostnader fördelas mellan de boende och de nya exploitörerna. Intentionerna att bygga ett luftigt område frångås genom denna kraftfulla förtätning.

3. Vägar och vägsystem

3.1 Vägbredden är föreslagen till 5,5 meter. Vägsamfälligheten föreslår att nuvarande vägbredd behålls med vissa justeringar. Vidare ifrågasätter vi den vändplan man lagt in på Sommardalsvägen ovanför den brantaste delen av

backen. Är det inte bättre att vägen leds om så att den ansluts till den nya lokalgatan (som ligger nedanför backen) så att Sommardalsvägen går i en kurva medsols till höger (sett ovanifrån) om den nuvarande backen? Det borde rimligtvis leda till en mera acceptabel lutning.

Vändplanen i slutet av Silverhällsvägen har fått en ny utformning. Det positiva är att bergknallen sparats, men storleken på vändplanen kan ifrågasättas. Det räcker om den minskas till den storlek som medger en vändradie på 18 meter.

Huvudgatan är föreslagen att få en bredd på 7 meter, det vill säga tre bilar i bredd. Vad är syftet med detta? I stora delar av innerstan är idag hastigheten 30-40 km/h och detsamma borde gälla även här. Varför ska det byggas en väg som medger omkörning och inbjuder till hastigheter som inte borde förekomma här.

Att som planen föreskriver göra en generell breddning av alla existerande vägar leder till orimliga konsekvenser, till exempel att mängder av staket, grindstolpar och murar måste rivas och återuppbyggas.

Vidare kommer många garage att behöva flyttas för att en bil skall kunna parkeras framför garaget!! Att detta i anspråkstagande av tomtmark dessutom är fullständigt onödigt gör det hela ännu mera orimligt. Föreningen är medvetna om att stadsbyggnadskontoret mera i detalj har studerat fastighetsintränet till följd av breddningen. Däremot är det inte helt tydligt vilka konsekvenserna blir för den enskilda fastighetsägaren. I planen skrivs lite lättvindigt att man återkommer till detta vid detaljprojekteringen. Föreningen motsätter sig att man förskjuter denna planering till efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Då är fastighetsägaren helt i händerna på kommunens bedömningar och rättssäkerheten kan ifrågasättas.

Tyvärr kommer en ökad standard på vägarna att locka till högre hastigheter, ett problem som ofta löses med avsmalningar och väggupp. Alltså först breddas och asfalteras vägarna sedan görs det väggupp och avsmalningar! Allt till högre kostnader. Om man vill belägga vägarna finns det andra val än asfalt som är billigare och är tillräckliga för den kommande fordonsfrekvensen.

3.2 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 bland annat 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.

3.3 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 kommunen glömt att man ska ta sig till och från området på ett lämpligt sätt.

Samfällighetsföreningen föreslår att det, innan planen antas byggs ut anslutningsvägar som möjliggör 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. 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 cirka 1500 boende, utan kollektivtrafik ligger inte i tiden. Bussen till Abborreberg fungerar hyggligt, om turtätheten förbättras, för de boende i de nordvästra delarna av samhället (cirka 10-12 minuters promenad), men för övriga är denna hållplats inte ett 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. En annan viktig aspekt är dessutom att förbättringarna av Djurövägen kommer att ske först 2018. Detaljplanen borde därför invänta att Djurövägen och tillfartsvägen till Marby från Djurövägen anpassas till den nya trafiksituationen som detaljplanen leder till.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Hanteringen av dagvattenfrågan har utretts och kommer att hanteras enligt förprojekteringen för dagvatten. Detta innebär att det huvudsakligen anläggs dagvattenledningar både inom det befintliga bebyggelseområdet och inom områdena för ny bostadsbebyggelse. Dagvattnet från gatorna kommer i vissa gatuavsnitt att hanteras genom öppna diken (se plankartan) för att uppnå en ökad flexibilitet med tanke på klimatförändringarna. Det är inte aktuellt att leda något dagvatten västerut mot Södra Långtorp. Samtliga fastigheter inom planområdet kommer att anslutas till Norrköping Vatten och Avfall AB:s dagvattensystem.*
- 2. Se kommentarerna 1 och 3 under Naturskyddsföreningens yttrande. Att mer mark planlagts som naturmark jämfört med i samrådsförslaget av detaljplanen innebär fler allmänna platser och därmed att gatukostandsavgifter blir högre per fastighet då det nu finns färre fastigheter att fördela kostnaden på.*
- 3. Vägbredden 5,5 meter är normal kommunal standard. Inom området för de två avstyckningsplanerna har på vissa gatuavsnitt avsteg gjorts från standarden med syfte att undvika intrång på fastigheterna. Att den nya gatan på vissa ställen därmed blir något smalare innebär att inget intrång krävts på fastigheterna inom de två avstyckningsplanerna (se figur 7 i planbeskrivningen). I andra delar av planområdet har dock intrång krävts. Vilka fastigheter som berörs av detta framgår av tabell och intrångskarta i planbeskrivningen i avsnitt 5 Genomförandets konsekvenser.*

Förprojekteringen av gatan har kommit fram till att lösningen med en vändplan vid den brantaste delen av Sommardalsvägen är den minst dåliga av flera alternativ. Vändplanen vid slutet av Silverhällsvägen har minskats något jämfört med i granskningsförslaget av detaljplanen. Se vidare under kommentar 6 till Naturskyddsföreningens yttrande.

Syftet med bredden på huvudgatan i nord-sydlig riktning är för att möjliggöra framkomlighet för större fordon som exempelvis för en eventuell framtida busstrafik. Inom detta vägområde inkluderas även en gång- och cykeltväg, en trädrad samt slänter. Bredden på huvudgatan i öst-västlig riktning, längst ner i söder, kommer utöver ovan även att inkludera ett dike samt i framtiden spårvägstrafik.

Angående avvattnings se kommentar 1 ovan.

Stadsbyggnadskontoret har, i dialog med länsstyrelsen bedömt att ett antagande av detaljplanen är möjligt innan de trafiksäkerhetsförbättrande åtgärderna (bland annat en gång- och cykeltväg) genomförs längs med och på Marbyvägen som ansluter till Djurövägen, liksom längs Djurövägen. Det är därför inte aktuellt att utvidga planområdet för att inkludera berörd del av Marbyvägen. Se vidare kommentar 2 under Naturskyddsföreningens yttrande.

För kommentarer på synpunkter som berör gatukostnadsutredningen, se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.

Berörd allmänhet och fastighetsägare

Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 01

Synpunktsförfattaren vill att sin fastighet Marby 1:17 i framtiden ska vara avstyckningsbar och motsätter sig även den k₁-märkning som drabbar fastigheten. Synpunktsförfattaren har betalat förbindelsepunkt för vatten och avlopp avsett kommande nybyggnation som då kommer ske där det idag står en gammal sommarbostad. Att hushålla med värdefull mark är ju inskrivet i plan- och bygglagen. Synpunktsförfattaren hoppas att inte behöva yrka på ersättning enligt 14 kapitlet i plan- och bygglagen då fastighetens värde minskar avsevärt vid en k₁-märkning av det gamla sommarhuset. Sommarbostaden byggdes år 1913. Det har aldrig varit något annat än sommarbostad och är därför helt oisolerat. Under 1970-talet gjordes en mindre renovering och snickaren avrådde från en mer genomgripande renovering då huset står på osäker grund. Sedan dess har huset förfallit ännu mer.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Bakgrunden till att byggnaden fått planbestämmelsen k₁ är att det har gjorts en översiktlig kulturmiljöinventering som är utförd av stadsantikvarien och bedömningen är att den utgör en del av en värdefull bebyggelsemiljö. K₁ är en varsamhetsbestämmelse och innebär att karaktären inte får förvanskas, men det innebär inte något rivningsförbud. Byggnaden ingår inte i fastighetens byggnadsarea utan utgör en extra byggnadsyta (bonusyta) som inte får ersättas ifall byggnaden flyttas eller förstörs. Oavsett om byggnaden finns kvar eller inte i framtiden anser stadsbyggnadskontoret att det inte är lämpligt att tillåta en avstyckning av Marby 1:17. Orsaken till det är att denna del av planområdet som kan sägas utgöra "porten från väster" in i det befintliga Marbystrand vilket föregås av ett område längs Genomfartsvägen som planlagts som naturmark och NATUR dagvatten, inte bör bli ytterligare förtätat. En annan orsak är med hänsyn till fastigheten Marby 1:52, som är relativt smal och vars huvudbyggnad idag ligger längs med vägen.

Synpunktsförfattare 02

Synpunktsförfattaren menar att det är en positiv överraskning att några sommarstugor i Marby, bland annat sin egen fastighet Marby 1:56, fått planbestämmelsen k och som innebär att byggnaden kan få finnas kvar på fastigheten utan att det påverkar bostadsytan vid bygge av nytt hus och att nybyggnationen ska anpassas till miljön genom bestämmelsen f. För att det ska vara någon mening med det är det viktigt att berörda fastighetsägare verkligen uppmärksammar denna nyhet, som inte fanns i samrådshandlingen. Kartan är svårläst och den förklarande, beskrivande texten i Planbeskrivningen är inte helt lätt att hitta. Ett förslag: Skriv brev om det, skicka till de fastighetsägare som berörs av det här.

Synpunktsförfattaren vill uppmärksamma att listan över befintliga servitut inte är korrekt. Triangeln nummer 10 med flera är E.ON, och både stolpar och ledning är nedtagna sedan flera år. Synpunktsförfattaren har varit i kontakt med E.ON och fått veta att många avtalsservitut inte behöver kvarstå, utan kan tas bort på initiativ av E.ON eller fastighetsägare. Synpunktsförfattaren pekar på att ett servitut på dennes fastighet är borttaget sedan ett år tillbaka men att de gamla uppgifterna finns kvar i planhandlingen. Kommunen och E.ON kan och bör nu se till att samtliga servitutsavtal som rör den nedtagna ledningen blir dödade. Synpunktsförfattaren uppmanar kommunen att ta kontakt med Jonathan Molund vid E.ON. Om det inte sker nu, så ska det i alla fall inte stå i handlingarna att servitutsavtalen med Triangeln ska kvarstå.

Synpunktsförfattaren är kritisk till de föreslagna samlingsplatserna för sopor. Hämtning borde ske vid fastigheterna, inte från samlingsplatser. Gator och vändplan måste anläggas och skötas så att sophämtningen fungerar året om. När det är mycket snö eller halt, kör ju bilen tillfälligtvis inte fram till fastigheterna, inte in på säckgator. Hämtningen skjuts upp till nästa tillfälle. Det har Norrköping Vatten och Avfall AB redan informerat

om i hela kommunen. Så det gäller förstås också i Marby. Vem kommer för övrigt att vara intresserad av att bygga en villa invid en sopstation?

Kommentar: Synpunkterna noteras.

När detaljplanen med tillhörande planhandlingar och gatukostnadsutredning skickas till stadsplaneringsnämnden för godkännande inför beslut i kommunfullmäktige kommer stadsbyggnadskontoret att skicka ett brev inkluderande detta granskningsutlåtande till berörda fastighetsägare inom planområdet. På detta sätt blir de uppmärksammande på bland annat planbestämmelsen k. Även efter att detaljplanen antagits i kommunfullmäktige kommer ett brev att skickas ut till berörda.

Planbeskrivningens genomförandedel angående servitut har ändrats.

Stadsbyggnadskontoret har efter dialog med avfallsavdelningen inom Norrköping Vatten och Avfall AB och med hjälp av konsulten som tagit fram förprojekteringen av vägarna, kommit fram till att lutningen på den södra delen av Sommardalsvägen (6 procent) är acceptabel. Med bakgrund av det har området för en gemensamhetsanläggning för sophantering tagits bort.

Synpunktsförfattare 03

Synpunktsförfattaren undrar om tomtarea kommer tas från fastigheten Marby 4:69. Skulle det göras så har synpunktsförfattaren synpunkter på detaljplanen.

För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Ingen del av fastigheten Marby 4:69, som ligger inom en av avstyckningsplanerna, kommer att behöva lösas in.

För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarscommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.

Synpunktsförfattare 04

Synpunktsförfattaren anser att det är fel av kommunen att ta ut avgifter i Marbystrand då det är av samhälleligt intresse att vägar och annan infrastruktur bekostas med kommunala medel.

Att det är Marbystrand som ska vara det området där kommunen försöker få fastighetsägarna att bekosta finansieringen av infrastruktur, oberoende av husstandard eller boendeform, är inte rätt.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Kommunfullmäktige i Norrköpings kommun har antagit riktlinjer avseende uttag av gatukostnader i omvandlingsområden med kommunalt huvudmannaskap för gator och övrig allmän platsmark, se bilaga 2 i gatukostnadsutredningen. Syftet med gatukostnadsutredning är att uppnå en rättvis fördelning mellan fastighetsägare och skattebetalare. Varje omvandlingsområde ska bära de områdesbundna anläggningskostnaderna som uppkommer i samband med detaljplaneläggning och som är till nytta för planområdet.

Stadsplaneringsnämnden tog beslut i maj 2013 om att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att utarbeta en gatukostnadsutredning för Marbystrand.

Uttag av gatukostnader sker i alla exploateringsområden där allmän plats ska byggas ut eller byggas om. Vanligtvis sker uttag av gatukostnader genom att exploatören och kommunen tecknar ett exploateringsavtal. Det är samma lagregler i plan- och bygglagen som gäller i båda fallen, dvs. både vid en gatukostnadsutredning och vid tecknade av exploateringsavtal.

Skattekollektivet bekostar inte de nybyggnationer och ombyggnationer av allmän plats som kan belasta exploateringsområdet, dvs. de områdesbundna anläggningarna. Endast de anläggningar på allmän plats som anses vara även för andra områden kan belasta skattekollektivet. Exempel på sådana anläggningar är genomfartsgator, större rondeller, parker och torg som är även för andra områden än bara exploateringsområdet.

I Marbystrand ska huvudgatan och del av gång- och cykelvägarna som löper igenom planområdet finansieras via skattekollektivet.

Om kommunens skulle låta skattekollektivet bekosta all ombyggnation och nybyggnation av gatorna i Marbystrand tvingas kommunen, på grund av likställighetsprincipen i kommunallagen, att betala all nybyggnation och ombyggnation av allmän plats inom Norrköpings kommun.

Synpunktsförfattare 05

Synpunktsförfattaren undrar vad för planbestämmelser som gäller för fastighet Marby 1:31.

1. Ytan för fastigheten i fråga har ingen beteckning, får inte den fastigheten bebyggas då?
2. Vad innebär bestämmelsen z? Vad får och kommer göras på den ytan?
3. Vad är det för skillnad på de tjocka och tunna linjerna runt tomtgränserna på kartan?
4. Finns det några kartor eller illustrationer som tydligt visar hur servitut kommer gå? Det går inte att se i detaljplanen.

5. Om en fastighet som i dagsläget inte är styckningsbar i framtiden önskas styckas, hur svårt är det att genomföra och vad krävs för att genomföra en detaljplaneändring?

Kommentar: Synpunkterna noteras.

1. *Marby 1:31 får bebyggas och ligger inom samma egenskapsgränsområde som grannfastigheten Marby 1:30. Detta innebär att det är samma planbestämmelse som föreslås gälla för Marby 1:31 (och för en exploateringsomt strax norr om Marby 1:30). Dessa tre har planbestämmelsen BII e₆, vilket innebär att en bostadsfastighet med en minsta tomtstorlek på 1000 kvadratmeter möjliggörs samt att huvudbyggnaden på högst två våningar får vara högst 100 kvadratmeter per våningsplan och därutöver får ett inglasat uterum, altantak eller balkong uppföras som är högst 40 kvadratmeter stort. Det får utöver detta uppföras en komplementbyggnad (till exempel ett garage) på högst 40 kvadratmeter på fastigheten. Man får bygga var man vill på fastigheten under förutsättning att byggnaderna som uppförs inte placeras för nära gatan eller fastighetsgräns mot grannfastigheter, i enlighet med vad som anges på plankartan. Anledningen till att det på grannfastigheten i söder, det vill säga Marby 1:56 på illustrationen i planbeskrivningen på sidan 24, visas ett nytt hus är för att tydliggöra att på den fastigheten som har planbestämmelsen k₁ på befintlig huvudbyggnad så får ett nytt hus uppföras och den gamla befintliga huvudbyggnaden får vara kvar som en extra byggnadsyta utöver utnyttjandegraden. Byggnaden får dock inte ersättas ifall byggnaden flyttas eller förstörs. Bakgrunden till k₁ är att kommunen (stadsantikvarien) bedömt att den utgör en värdefull bebyggelsemiljö som bör bevaras. Ett nytt hus på fastigheten Marby 1:31 kräver alltså att det befintliga huset rivs, alternativt kan det byggas ut eller byggas om.*
2. *Angående planbestämmelsen z (släntintrång) så innebär det att den delen av fastigheten ska vara tillgänglig för en slänt, men att det fortfarande är en del av fastigheten Marby 1:31.*
3. *Den tjocka linjen är egenskapsgränsen (se svar under kommentar 1 ovan) och den andra linjen är själva fastighetsgränsen.*
4. *Vilka fastigheter som berörs av intrång framgår av tabell och intrångskarta i planbeskrivningen i avsnitt 5 Genomförandets konsekvenser. Den nya gatan kommer att angränsa till Marby 1:31 men inte leda till något markintrång på fastigheten. Genom detta blir Marby 1:56 instängd och når inte den nya gatan, vilket innebär att ett servitut behöver bildas eller att ni säljer berörd del (cirka 40 kvadratmeter) av Marby 1:31 till Marby 1:56.*

5. *En detaljplaneändring, vilket krävs om Marby 1:31 ska bli styckningsbar i framtiden, förutsätter att stadsplaneringsnämnden beslutar om ett planuppdrag. Innan dess ska den fastighetsägare som önskar en planändring skicka in en ansökan till kommunen om planbesked till för vilket en plankostnadsavgift tas ut. Om stadsplaneringsnämnden bifaller ansökan ska ett plankostnadsavtal tecknas mellan fastighetsägaren och stadsbyggnadskontoret i vilket kostnaderna för planarbetet regleras. Orsaken till att ingen avstyckningsmöjlighet getts för Marby 1:31, som är på cirka 1655 kvadratmeter, är att fastigheten inte bedöms som lämplig för en avstyckning med tanke på att fastigheten är relativt kuperad. Om en avstyckning skulle ha varit möjlig skulle det blivit två gatukostnadsavgifter - en för befintlig fastighet och en för avstyckningstomten. En annan orsak är att under samrådet fick stadsbyggnadskontoret in många synpunkter som handlade om att det var för hög exploateringsgrad som föreslogs, det vill säga att tomterna var för små och husen för stora.*

Synpunktsförfattare 06

Synpunktsförfattaren undrar om avstyckningsmöjligheter kvarstår för fastigheterna Marby 1:20 och Marby 1:36 när detaljplanen är klar. Syftet är att ta kvadratmeter av Marby 1:20 och införliva i Marby 1:36.

För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Ja, efter att detaljplanen antagits och vunnit laga kraft blir det möjligt att genomföra denna fastighetsreglering och därmed möjliggöra att Marby 1:36 kan bebyggas. Detta har även förtydligats i gatukostnadsutredningen.

För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarscommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.

Synpunktsförfattare 07

Synpunktsförfattaren avsägar sig sin rätt att stycka av sin fastighet Marby 4:42.

För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Plankartan har ändrats i enlighet med synpunkten.

För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarscommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.

Synpunktsförfattare 08

Synpunktsförfattarna är i grunden positiva till en utbyggnad av området, även om de trivs mycket bra i dess nuvarande form. De förstår dock att förändringar av ett bostadsområde är en naturlig och ibland nödvändig utveckling. De ställer oss dock mycket kritiska till finansieringen av projektet. Ombyggnationen är inget de i området påkallat utan det sker med tvång från Norrköpings kommun med små möjligheter för boende att påverka. Att dessutom krävas på pengar för åtgärderna känns främmande i det demokratiska och fria Sverige de är vana vid. Kommunen genomför ändringen och borde stå för dess kostnader. Att krävas på gatukostnader kommer få svåra ekonomiska konsekvenser för deras familj.

De motsätter sig hur Sommardalsvägen kommer förändras. Inte att den halveras och blir en vändplan utan att det inte finns någon gång- eller cykelväg som fortsätter norrut i riktning mot Genomfartsvägen och havet. De är i dagsläget beroende av att snabbt ta sig fram till Lindö/Abborreberg då deras barn går i förskolan i Lindö. Det skulle bli en avsevärd omväg att först åka söderut på Sommardalsvägen för att sedan ta sig runt inne i Marbystrand för att därefter ta sig till Abborreberg. De ser också hur närheten till vänner som bor längre norrut i området försvinner, samt är rädda för en värdeminskning av fastigheten då närheten till havet försvinner. Vägen är idag ett populärt motionsspår.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarscommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.

Orsaken till att det i detaljplanen inte finns någon väg eller gång- och cykelväg är för att denna del av Sommardalsvägen är för brant för att uppfylla kommunal standard. Med bakgrund av detta kommer denna del av den före detta vägen inte längre drifthållas av kommunen utan berört område har istället planlagts som naturmark.

Synpunktsförfattare 09

Synpunktsförfattaren uppmärksammar ett fel i planbeskrivningen.

I planbeskrivningen, sidan 69, står det att fastigheten Marby 1:56 saknar utfart till Sommardalsvägen och behöver servitut på Marby 1:31, alternativt fastighetsreglering. Det är en missuppfattning. Fastigheten Marby 1:56, har utfart mot Sommardalsvägen och har så haft sedan fastigheten bildades

1988. Ett antal av de mycket gamla fastigheterna utefter Sommardalsvägen innehåller även gatumark. Fastigheten 1:31 är en av de fastigheter som ännu äger en del av den väg som sedan minst 80 år är att betrakta som allmän väg.

Fastigheten Marby 1:56, är bildad 1988 genom avstyckning från fastigheten 1:31 (hänvisning till Fastighetsbildningsmyndighetens karta 1988, Dnr 242875, aktbilaga KA). Vid bildning av fastigheten fann Lantmäterimyndigheten i Norrköping ingen anledning att ta in del av själva vägen i den nya fastighetens yta. Marby 1:56 sträcker sig därför fram till kanten av Sommardalsvägen, inte utöver den. Utanför fastigheten är Sommardalsvägen fortfarande formellt ägd av Marby 1:31 och ingår i den fastighetens areal, men det finns inget hinder mellan Marby 1:56 och Sommardalsvägen. Det behövs ingen servitutsrätt för att köra ut på eller i övrigt använda Sommardalsvägen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Vilka fastigheter som berörs av intrång framgår av tabell och intrångskarta i planbeskrivningen i avsnitt 5 Genomförandets konsekvenser. Den nya gatan kommer att angränsa till Marby 1:31 men inte leda till något markintrång på Marby 1:31. Genom detta blir Marby 1:56 instängd och når inte den nya gatan, vilket innebär att ett servitut behöver bildas eller att fastighetsägarna till Marby 1:56 förvärvar berörd del (cirka 40 kvadratmeter) från Marby 1:31.

Synpunktsförfattare 10

Synpunktsförfattaren har kommit in med flera synpunkter rörande sina fastigheter Marby 1:12 och Marby 1:51 samt mer allmänna synpunkter. Synpunkter rörande fastigheterna kommer först och sedan de allmänna synpunkterna. Synpunktsförfattaren anser att dialogen mellan kommun och fastighetsägare varit bristfällig och saknar respons på frågor som uppkommit under tiden.

1. Historisk kontext och samtal med stadsantikvarie

Synpunktsförfattaren berättar i sitt yttrande att marken vid de nuvarande fastigheterna förvärvades runt sekelskiftet år 1900 och tillhör Marbys äldsta bebyggelse. På fastigheterna står bland annat bebyggelse från år 1908. Fastigheterna har i generationer tillhört samma släkt. Synpunktsförfattaren ser med stor förtvivlan på förslaget till ny detaljplan för Marby 6:4 med närområde, vilket synpunktsförfattaren anser slår sönder en idyll och vill se en k-märkning av byggnaderna på Marby 1:12. Synpunktsförfattaren har haft ett informellt samråd med förre stadsantikvariaren Ann-Charlotte Hertz som citeras: ”Ägarhistoriken, se ovan, med generationer i rakt nedstigande led med alla minnen som är starkt förknippade med platsen är en viktig faktor att ta hänsyn till. En del av fastigheten, Marby 1:51, som sedan länge använts av familjen som utkiksplats och där [en förfader till synpunktsförfattaren] haft sitt sommarhus – avses nu bli allmän platsmark med beteckningen NATUR. Det innebär att tomtavsnittet nedanför denna höjd får ett högst begränsat

insynsskydd vilket kommer att påverka oss fritidsboende negativt. Tomten 1:12 är stor nog att rymma 2 bostadshus som kan anpassas till den rådande topografin utan stora ingrepp. Det kan ifrågasättas om inte ett eller två av de äldsta husen på tomten 1:12 skulle kunna få en k-beteckning. I synnerhet det mindre huset bevarar i allt väsentligt dragen från det tidiga 1900-talets byggnadstradition och visar på hur den tidiga bebyggelsen i Marbyområdet kunde se ut när fritidsområdet etablerades. (Kan tilläggas att det större huset ursprungligen är i samma ålder men under de påföljande cirka 10 åren tillbyggs i samband med ökande behov av utrymme – synpunktsförfattarens anmärkning). Den nya bebyggelsen skulle i så fall underordna sig dessa byggnaders väsentliga drag som faluröd träpanel och ljusa snickerier för att anknyta till och bevara kulturmiljön. Enligt detaljplanens syfte är det viktigt att försöka undvika stora förändringar av topografin. Av det skälet är det önskvärt att försöka minska den här aktuella vändplatsens diameter så att stora utfyllnader med massor kan slopas eller minskas väsentligt. Dessutom föreslås den föreslagna gatubreddens minskas till förmån för bevarande av områdets småskalighet och bidra till lugnare trafik på Sommardalsvägen.”

2. Marby 1:12

Dagvattenledning från vändplanen har enligt synpunktsförfattaren fyra alternativa lägen:

Prioritet 1. Genom Marby 1:10. Kort sträcka cirka 80 meter. Stor jämn lutning ger avkall på marktäckning. Inget eller obetydligt berg i dagen. Avvattnar vändplanens lägsta punkt. Sedan första detaljförslaget har k-märkning gjorts på byggnaderna, vilket inte hindrar dragning genom tomten. Klart billigaste och tekniskt sett bästa alternativet.

Prioritet 2. Genom u-området österut och förslagen naturmark. Sträcka 110-120 meter.

Prioritet 3. I tomtgräns mellan Marby 1:10 och Marby 1:12. Sträcka 105 meter. Bergsprängning alldeles intill befintlig stuga samt söndersprängning av kala berghällar exponerade mot vattnet.

Prioritet 4. Klyvning av Marby 1:12. Enligt detaljplaneförslaget som var på samråd. Sträcka 110 meter. Avvattnar inte vändplanens lägsta punkt. Svag marklutning varför första hälften kräver djupare schakt. Risk att förstöra djupborrad vattentäkt. Söndersprängning av kala berghällar exponerade mot vattnet. Klart dyraste och miljömässigt sämsta alternativ. Det omarbetade förslaget visar att kommunen valt det näst sämsta alternativet med hänvisning till att ni, efter våra synpunkter, insett att vändplanen ska avvattnas på lägsta punkten. Synpunktsförfattaren undrar varför kommunen inte valt prioritet 1 och klyver Marby 1:10, när ni inte hade några betänkligheter att klyva Marby 1:12 i samrådsförslaget? Och om kommunen av någon slags princip inte ska röra Marby 1:10, ska kommunen välja att dra ledningen genom ett av er redan föreslaget u-område (prioritet 2).

Vändplanen är klart överdimensionerad. Som jämförelse är vändplanerna i Kvarnbergets villaområde cirka 225 kvadratmeter och vägbredden cirka 6,5 meter. Så är fallet på många andra håll i kommunen. Motivet att sopbilen

måste ha 18 meters svängrum och göra vändplanen 2,5 gånger större än på andra håll inne i staden håller inte. Sopbilen är ute högst en gång per vecka och har backväxel så vändplanen kan utformas med vändficka om man vill optimera utformningen. Att anlägga ett "torg" med stora uppfyllnader, betjänande 2-3 hushåll är varken miljömässigt, behovsmässigt eller ekonomisk försvarbart. Fastigheter längre upp på Sommardalsvägen vänder sina bilar vid respektive tomter. Hur tänker ni här?

En så stor tomt som 5 506 kvadratmeter (Marby 1:12) bör ha mer än 1 byggrätt. Synpunktsförfattaren kräver minst 2 byggrätter för framtida möjligheter.

Synpunktsförfattaren yrkar på:

För Marby 1:12.

- Att minst 2 stycken byggrätter tillåts med vardera 140 kvadratmeter byggyta. Tomten sträcker sig 130-140 meter från stranden. Yrkande att plusmark minskas med ytterligare 10 meter för att angränsa till där berget stupar ner mot Bråviken och där befintlig trappa börjar.
- Att k-märka två byggnader i tomtens östra sida, byggnaden intill tomtgräns och tillhörande "lillstuga".
- Att minska ytan för vändplanen till 225 kvadratmeter, som gäller vid andra villaområden i Norrköping.
- Att dra dagvattenledningen från vändplanen genom Marby 1:10 alternativt öster ut i u-området.
- Att ta bort naturområdet för allmän plats på Marby 1:51 med hänsyn till integritetsintrång.

3. Marby 1:51

Vägen vidgas från 6,5 meter i södra delen till 12 meter i norra delen. Synpunktsförfattaren ser varken behov för bredare väg eller miljömässiga-ekonomiska fördelar med en breddning av vägen här. Varför?

Synpunktsförfattaren hade erinringar om naturmarken med hänsyn till vilket ringa behov som förelåg och insynen på Marby 1:12. Stick i stäv mot dessa argument utökades naturmarken och av tomtens totala area på 3 653 kvadratmeter återstår bebyggbar tomtyta på endast cirka 1 520 kvadratmeter. Vad är skälet till att naturmarken utökades? Naturmarken var borttagen under en del av processen. Hur gick tankegångarna?

Enligt vår uppmätning på kartan, i skala 1:2000, verkar ianspråktagen mark vara cirka 80 kvadratmeter större. Notera att gränsen mot Marby 1:25 inte går där staketet står.

Synpunktsförfattaren yrkar på:

För Marby 1:51

- Att ta bort naturmarken. Den föreslagna naturmarken är, som nämnts, en familjeangelägenhet. Höjdområdet kan beträdas österifrån via den stentrappa som förbinder Marby 1:12 med det tidigare sommarhuset som låg på Marby 1:51. En förkastningsbrant på 4-5 meter i västra delen förhindrar tillträde från väster, vilket

innebär att man kan ifrågasätta allmänhetens nytta till rekreation i den här delen.

- Att minska vägbredden till standardvägbredd och lägga vägen i tomtgränsen till Marby 1:25. Därigenom faller argumentet att ta vägområde i anspråk för slänter och diken.
- Att tillåta 3 byggrätter är rimligt med avseende på tomtens storlek.

4. Väggkostnader

Synpunktsförfattaren ansluter sig till Villaägarnas Riksförbund och menar som en övervägande del av allmänhetens uppfattning att kommunen enligt praxis i sin helhet ska svara för gatukostnaderna i utbyggnaden av Marby 6:4 med närområde.

5. Ersättning för intrång

Synpunktsförfattaren har synpunkter på delegationsprotokollet, daterat 2016-10-12, som anger ytor för intrång. För Marby 1:51 är intrånget för gata cirka 80 kvadratmeter för litet angivet. Gränsen mot Marby 1:25 är inte där staketet står. Tomtstorleken 3653 kvadratmeter med avdrag för 2039 kvadratmeter + felräkning på 80 kvadratmeter ger en nettoyta på 1534 kvadratmeter att bygga på - på tomtens minst attraktiva del. Den ytan är knappt delbar och ligger cirka 40 meter söder om den befintliga avsättningen för VA för tomten. Avsikten är att belasta den återstående delen med 3 andelar för en kostnad av 417 297 kronor. Detta är av synpunktsförfattaren helt oacceptabelt och här yrkas i tredje hand på att en andel åsätts för Marby 1:51 eftersom tomten varit bebyggd tidigare. Bara grundmuren finns kvar av det nedbrunna huset på tomten.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Vid den översiktliga kulturmiljöinventeringen som utfördes av nuvarande stadsantikvarie bedömdes inte dessa byggnader så pass värdefulla att de borde få varsamhetsbestämmelsen k. Med anledning av det ser stadsbyggnadskontoret fortfarande ingen anledning att införa denna planbestämmelse på berörda byggnader på fastigheten Marby 1:12.*
- 2. Förprojekteringen av dagvatten (från november 2016) har kommit fram till, efter dialog med Norrköping Vatten och Avfall AB, att u-området som på plankartan anges längs med fastighetsgränsen till Marby 1:12 och Marby 1:10 ur dagvattensynpunkt är det mest lämpliga. Det vill säga synpunktsförfattarens prioritet 3. Norrköping Vatten och Avfall AB har framfört att, för att minimera sprängning, skulle den norra delen av u-områden eventuellt inte behöva användas utan dagvattnet skulle kunna släppas ut på markytan ungefär där plusmarken börjar. Detta alternativ kommer att studeras närmare i detaljprojekteringen av dagvattenlösningen för detta u-område och i dialog med berörda fastighetsägare. Med anledning av resultatet från förprojekteringen tas u-området i östvästlig riktning bort.*

Vändplanens intrång på fastigheten Marby 1:12 har minskats något. Kvarstående intrång som utöver själva vändplanen inkluderar slänter är nödvändigt för att uppnå kravet för en vändplan som är på 18 meter i diameter.

Stadsbyggnadskontoret bedömer det inte lämpligt att medge mer än den befintliga byggrätten, det vill säga mer än en på fastigheten Marby 1:12. Orsaken till det är att så gott som hela fastigheten ligger inom 100 meter från strandlinjen (se plankartan) och därmed bedöms det inte som lämpligt att exploatera fastigheten ytterligare. Delar av fastigheten, och då främst det plusmarkerade området, bedöms viktigt som en spridningskorridor för växt- och djurlivet. Bakgrunden till detta ställningstagande är även att det under samrådet kom in synpunkter på att en stor del av Marby 1:12 på den yta som i samrådsförslaget hade plusmark och prickmark, intill Bråviken, skulle planläggas som natur och därmed lösas in av kommunen. Stadsbyggnadskontoret bedömde då, liksom nu, att detta skulle leda till ett allt för stort intrång på fastigheten. Vid en avvägning mellan intresset att planlägga en stor del av Marby 1:12 som naturmark, att tillåta ytterligare en avstyckning med byggrätt (utöver den befintliga) eller som synpunktsförfattaren helst önskade och framförde i samrådsyttrande att möjliggöra minst 3 avstyckningar med byggrätter (se samrådsredogörelsen) gjorde kontoret bedömningen att det inte är lämpligt att möjliggöra fler byggrätter än den befintliga.

Stadsbyggnadskontoret bedömer också att med hänsyn till den värdefulla bebyggelsemiljön på grannfastigheten Marby 1:10, inte vore lämpligt med en tätare exploatering på Marby 1:12 genom att en eller flera avstyckningar möjliggörs.

Ytterligare en aspekt som stadsbyggnadskontoret vägt in i sitt ställningstagande är likabehandlingsprincipen då ingen av de fyra strandfastigheterna inom planområdet getts en avstyckningsmöjlighet. Grannfastigheten Marby 1:10 är med sina 5698 kvadratmeter nästan lika stor som Marby 1:12. Se vidare kommentarerna under Synpunktsförfattare 19 och 69 i samrådsredogörelsen.

- 3. Stadsbyggnadskontoret bedömer fortfarande att berörd del av Marby 1:51 som är relativt kuperad utgör ett komplement till angränsande naturområde intill Marby-Gillerhälla fritidsby och längre bort även till Abborrebergsskogen. Områdets varierande topografi har även goda förutsättningar för att utgöra en spännande lekmiljö för barn. Resterande del av Marby 1:51 ges möjlighet för skapandet av två ny småhustomter. Stentrappan underlättar tillgängligheten till naturområdet och i väster, mellan två höjder, finns ett lite flackare område som det lätt går att tas sig igenom.*

Bredden på vägområdet intill Marby 1:51 krävs enligt förprojekteringen för att utöver själva körbanan, även inkludera slänter.

Intrånget på uppskattade 80 kvadratmeter kan bli något mindre eller större, beroende på att gränserna är oklara för Marby 1:51. Vid en formell fastighetsbestämning kan de juridiskt bestämda gränserna fastställas.

- 4. Kommunfullmäktige i Norrköpings kommun har antagit riktlinjer avseende uttag av gatukostnader i omvandlingsområden med kommunalt huvudmannaskap för gator och övrig allmän platsmark, se bilaga 2 i gatukostnadsutredningen. Syftet med gatukostnadsutredning är att uppnå en rättvis fördelning mellan fastighetsägare och skattebetalare. Varje omvandlingsområde ska bära de områdesbundna anläggningskostnaderna som uppkommer i samband med detaljplaneläggning och som är till nytta för planområdet.*

Stadsplaneringsnämnden tog beslut i maj 2013 om att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att utarbeta en gatukostnadsutredning för Marbystrand.

Uttag av gatukostnader sker i alla exploateringsområden där allmän plats ska byggas ut eller byggas om. Vanligtvis sker uttag av gatukostnader genom att exploatören och kommunen tecknar ett exploateringsavtal. Det är samma lagregler i plan- och bygglagen som gäller i båda fallen, dvs. både vid en gatukostnadsutredning och vid tecknade av exploateringsavtal.

Skattekollektivet bekostar inte de nybyggnationer och ombyggnationer av allmän plats som kan belasta exploateringsområdet, dvs. de områdesbundna anläggningarna. Endast de anläggningar på allmän plats som anses vara även för andra områden kan belasta skattekollektivet. Exempel på sådana anläggningar är genomfartsgator, större rondeller, parker och torg som är även för andra områden än bara exploateringsområdet.

I Marbystrand ska huvudgatan och del av gång- och cykelvägarna som löper igenom planområdet finansieras via skattekollektivet.

Om kommunens skulle låta skattekollektivet bekosta all ombyggnation och nybyggnation av gatorna i Marbystrand tvingas kommunen, på grund av likställighetsprincipen i kommunallagen, att betala all nybyggnation och ombyggnation av allmän plats inom Norrköpings kommun.

De gator som ingår i gatukostnadsutredningen kommer att erhålla lägsta godtagbara standard som är lämplig för ett område med permanentbebyggelse.

5. *Intrångsersättningen bestäms under genomförandet genom lantmäteriförrättning.*

Synpunktsförfattare 11

Synpunktsförfattaren vill avsäga sig en styckningsrätt på sin fastighet Marby 1:13, då de anser att det blir bäst med tanke på tomtens storlek och utseende. Synpunktsförfattaren anser även att kostnaderna för gatukostnadsutredningen är helt absurda, kommunen borde ta ett större ansvar och få in finansiering via skattemedel, precis som det alltid gjorts i Norrköpings kommun i befintliga områden där människor redan bor permanent och gjort så i många år.

Enligt kommunens förslag kommer framtida etablering att försvåras då folk knappt kommer att ha råd att vare sig bo kvar eller bygga nytt menar synpunktsförfattaren.

För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

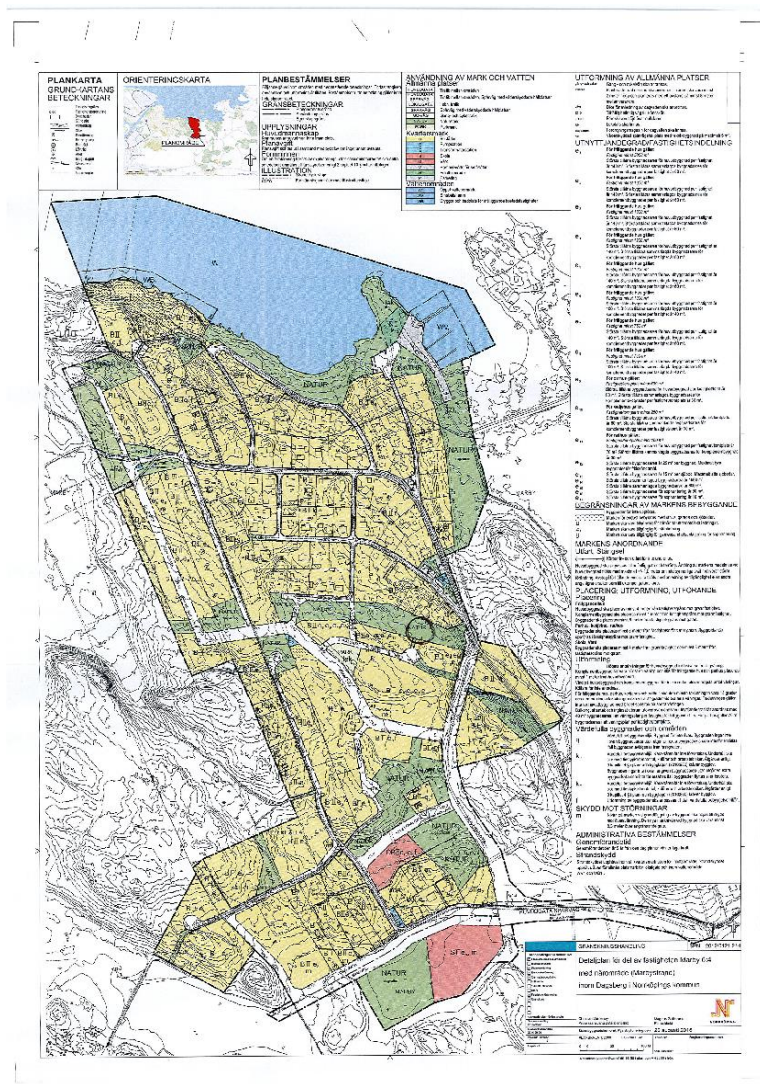
En av de två avstyckningsmöjligheterna har tagits bort genom att plankartan har ändrats.

För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarscommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.

Synpunktsförfattare 12

Synpunktsförfattarna är glada över den nya naturmarken som finns med i förslaget till detaljplanen men ifrågasätter att det inte finns några transportmöjligheter genom skogen till fastigheterna Marby 4:62, Marby 4:63 och Marby 4:64. Anslutning behövs eftersom det är svårt för äldre, barnfamiljer och även utryckningsfordon att ta sig till fastigheterna från Marbyvägen eftersom terrängen där är så brant. Framför allt under vintertid är det riktigt besvärligt när det är halt.

Synpunktsförfattarna vill ändra detaljplanen så att en mindre bilväg/anslutning till fastigheterna görs från den planerade vändplanen genom naturområdet. Bifogad karta visar berört område.



För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att en gata eller en mindre bilväg till de tre berörda fastigheterna skulle negativt påverka naturstråket. Detta skulle sannolikt även leda till en högre gatukostandsavgift genom att antalet meter kommunal gata skulle öka. Om bilvägen istället skulle utformas som en gemensamhetsanläggning och kvartersgata skulle det bli möjligt att stängsla in den vilket också påverkar naturstråket negativt. Stadsbyggnadskontoret anser vidare att de tre fastigheternas norra delar, utan större problem, kan angöras från Marbyvägen. Minst en av dessa fastigheter har uppenbarligen sin angöring därifrån idag genom att det finns ett befintligt garage i anslutning till Marbyvägen.

För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarscommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.

Synpunktsförfattare 13

Synpunktsförfattaren ifrågasätter varför det inte är tillåtet att ha en byggrätt på 140 kvadratmeter på fastighet Risängen 3:4 som är mycket större än 1000 kvadratmeter. Det skulle då underlätta byggandet av enplansvillor. Synpunktsförfattaren har också en undran om huruvida fastighet som inte ansluter till det nya gatunätet ska ingå i gatukostnadsutredningen. Om inte så är fallet vill synpunktsförfattaren se en justering angående vägkostnaden.

Synpunktsförfattaren är tacksam för att vägen nu sträcker sig in på fastigheten som synpunktsförfattaren önskade sen tidigare. Synpunktsförfattaren förstår däremot inte varför de fått planbestämmelsen e₆ på fastigheten som innebär en minsta fastighetsstorlek på 1000 kvadratmeter och en byggrätt på 100 kvadratmeter.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Orsaken till att fastigheten fått ovan planbestämmelse är dels på grund av topografin och dels med hänsyn till grannfastigheterna genom att inte möjliggöra en allt för tät exploatering.

Synpunktsförfattare 14

Synpunktsförfattaren har noterat att fastigheten Marby 1:10 avses avskäras från anslutning till väg eftersom den planerade vändplanen, som kommer ligga vid infarten föreslås ligga två meter ovan befintlig marknivå. Anslutningen till fastigheten raderas med ett "släntinrång". Synpunktsförfattaren hävdar fastighetens rätt till väg, lagfäst sedan århundraden. Synpunktsförfattaren hänvisar till fastighetsbildningslagen (FBL) 3:1 och säger:

"Tillgång till erforderliga vägar till fastighet utgör nödvändig grund för all fastighetsbildning. Fastighetsbildning skall ske så att varje fastighet som nybildas eller ombildas blir varaktigt lämpad för sitt ändamål. Härvid skall särskilt beaktas att fastigheten får en lämplig utformning och tillgång till behövliga vägar utanför sitt område".

Synpunktsförfattaren accepterar inte under några omständigheter den föreslagna lösningen.

Fastigheten Marby 1:10 tillkom tidigt genom avsöndring. Den väg som nu kallas Sommardalsvägen byggdes bland annat för att ge denna fastighet tillgång till väg. Vägen är nödvändig för möjligheten att komma till och från fastigheten och skulle den försvinna innebär det också att räddningsfordon, taxi och liknande inte tar sig fram.

Synpunktsförfattarens familj köpte mark 1943 av en granne för att möjliggöra för större fordon att vända. När nu kommunen skapar en större vändplan önskar synpunktsförfattaren ersättning för den friköpta marken. Synpunktsförfattaren menar att vändplanen är överdimensionerad för den ringa trafik som rör sig på vägen. Den hårdgjorda ytan kommer påverka naturförhållandena på platsen negativt, dels stads- och landskapsbilden och minskade upplevelsevärden. Synpunktsförfattaren föreslår en mindre vändficka som kan läggas ovanför vägkrökningen, mot naturområdet.

Synpunktsförfattaren vänder sig också emot vad som föreslagits som mark för underjordiska ledningar som ligger på båda sidor av den tilltänkta vändplanen. Ingreppen skapar irreparabla intrång i bergsformationen runt tomt. Den väster ut ledande är en svåranlagd dragning norr om enkel byggnad på grannfastigheten och över en mycket brant del av fastighet Marby 1:10 nära k₁-klassat hus. På vägen passeras en 100-årig hängask och flerhundraåriga tallar. Synpunktsförfattaren föreslår att vändplanen som den utformats stryks och att marken ansluter till befintliga omgivande tomtmarker utan nivåskillnader, slänter eller krav på stödmurar.

Synpunktsförfattaren motsätter sig bergschakt och intrång på fastigheten Marby 1:10 på grund av den ledning som sträcker sig österut. Idag avvattnas en stor yta av väganslutningen ner mot Marby 1:10, något som lett till att ett täckt dike anlagts för att skydda fastighetens uppfart. En större vändplan enligt planerna skulle utöka den här problematiken, med troligtvis ökade mängder föroreningar och salt, som i slutändan ska ledas till Bråvikens vatten. Synpunktsförfattaren ifrågasätter om tillräckligt omfattande miljöhänsyn har tagits och menar på att badvattnet är idag tillräckligt förorenat.

Synpunktsförfattaren uttrycker sin glädje över att en byggnad på Marby 1:10 blivit klassad k₂ i planen, men pekar på att den mindre byggnaden i form av torpet är äldre, ett fiskartorp, tidigt 1800-tal, vilket borde kvalificera den till en k-märkning. Sjöboden är byggd mot en isdös som i sig torde ha ett kultur- och samhällshistoriskt värde. Synpunktsförfattarens mening är att båthuset och isdösen är typiska inslag i landskapet och utgör en berättelse om tiden då fiskarfamiljen bodde och använde platsen. Att utsläcka byggrätten för dessa karaktärsskapande, charmiga byggnader är oförståeligt och något synpunktsförfattaren motsätter sig.

Synpunktsförfattaren motsätter sig de kryss- och prickmarkeringar som större delen av Marby 1:10 försetts med. Förändringarna från den tidigare detaljplanen anses för stora och rimmar särskilt illa med tanke på att strandskyddet upphävts. Inskränkningarna borde tas bort. Den mark som tillkommit mellan fastigheten Marby 1:10 och vattnet genom landhöjning anser sig kommunen ha rätt till, vilket lagrum baseras den här uppfattningen på? Synpunktsförfattaren vill i sammanhanget framhålla att stenpiren, som markerats med blå färg är ett konstbygge av samma karaktär som en brygga och byggdes sent på 1800-talet. Den ska alltså inte utgöra mark för inlösen.

Synpunktsförfattaren föreslår att grannskapet själva tar på sig ansvaret för vintervägen, förutsatt att grannskapet går med på det. Detsamma gäller sista delsträckan av Sommardalsvägen om kommunen lägger vändfickan i anslutning till naturområdet i enlighet med tidigare år givet förslag.

Sammanfattning

1. Synpunktsförfattaren motsätter sig varje form av marknivåhöjning och släntintrång vid infarten till fastigheten Marby 1:10.
2. Föreslår att vändplanen på Sommardalsvägen anläggs söder och öster om den skarpa vägkröken i anslutning till naturområdet.
3. Kräver att avvattningen utförs som föreslagits i den plan som presenterades i fjol.
4. De föreslagna dragningarna för avvattning österut och västerut förefaller inte helt genomtänkta. Skulle de trots punkt 3 ovan bli aktuella, yrkar synpunktsförfattaren på möjlighet att kunna påverka utförandet.
5. Synpunktsförfattaren anser att Norrköpings kommun själv ska stå för anläggningskostnaderna av nya vägar med mera.
6. Om vi i området ändå ska betala bygget vill synpunktsförfattaren ha sin del reducerad. Synpunktsförfattarens familj har bott i Marby i över hundra år och har hittills tillsammans med grannar, byggt och underhållit vägarna själva. Med väg- och vattenbyggare i familjen vill synpunktsförfattaren gärna i mer detalj veta vad de verkligen betalar för.
7. Synpunktsförfattaren motsätter sig att byggrätten för isdösen med båthuset utsläcks.
8. Accepterar vare sig prick- eller kryssmarkering av någon del av sin fastighet.
9. Synpunktsförfattaren vill ha ersättning för markyta i vändplanen.
10. Synpunktsförfattaren godtar slutligen att lösa in aktuella markytor enligt ovan till ett skäligt pris.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

1. *Marknivån vid vändplanen kommer endast att höjas mycket marginellt men trots det krävs det slänter. Alternativet till släntintrånget (z) är att kommunen planlagt denna som en del av vändplanen och därmed löst in marken, vilket stadsbyggnadskontoret inte bedömt som nödvändigt.*
2. *Stadsbyggnadskontoret bedömer att en flytt av vändplanen, enligt önskemålet, inte är rimligt då Marby 1:10 därigenom skulle förlora tillgången till allmän gata i form av vändplanen med en diameter på 18 meter. Denna storlek är nödvändig för att sopbilen ska kunna vända. Storleken underlättar även för räddningsfordon.*
3. *Se kommentar 2 under synpunktsförfattare 10.*
4. *Se kommentar 3 ovan.*

5. *Kommunfullmäktige i Norrköpings kommun har antagit riktlinjer avseende uttag av gatukostnader i omvandlingsområden med kommunalt huvudmannaskap för gator och övrig allmän platsmark, se bilaga 2 i gatukostnadsutredningen. Syftet med gatukostnadsutredning är att uppnå en rättvis fördelning mellan fastighetsägare och skattebetalare. Varje omvandlingsområde ska bära de områdesbundna anläggningskostnaderna som uppkommer i samband med detaljplaneläggning och som är till nytta för planområdet.*

Stadsplaneringsnämnden tog beslut i maj 2013 om att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att utarbeta en gatukostnadsutredning för Marbystrand.

Uttag av gatukostnader sker i alla exploateringsområden där allmän plats ska byggas ut eller byggas om. Vanligtvis sker uttag av gatukostnader genom att exploatören och kommunen tecknar ett exploateringsavtal. Det är samma lagregler i plan- och bygglagen som gäller i båda fallen, dvs. både vid en gatukostnadsutredning och vid tecknade av exploateringsavtal.

Skattekollektivet bekostar inte de nybyggnationer och ombyggnationer av allmän plats som kan belasta exploateringsområdet, dvs. de områdesbundna anläggningarna. Endast de anläggningar på allmän plats som anses vara även för andra områden kan belasta skattekollektivet. Exempel på sådana anläggningar är genomfartsgator, större rondeller, parker och torg som är även för andra områden än bara exploateringsområdet.

I Marbystrand ska huvudgatan och del av gång- och cykelvägarna som löper igenom planområdet finansieras via skattekollektivet.

Om kommunens skulle låta skattekollektivet bekosta all ombyggnation och nybyggnation av gatorna i Marbystrand tvingas kommunen, på grund av likställighetsprincipen i kommunallagen, att betala all nybyggnation och ombyggnation av allmän plats inom Norrköpings kommun.

6. *De gator som ingår i gatukostnadsutredningen kommer att erhålla lägsta godtagbara standard som är lämplig för ett område med permanentbebyggelse. De beräknade kostnaderna för gatuutbyggnaden är framtagna av erfarna gatuprojektörer.*
7. *Isdösen och båthuset, som ligger på prickmark behöver inte tas bort och det har inte bedömts som nödvändigt med en k-bestämmelse. Om dessa däremot rivs eller förstörs får de inte återuppföras på samma plats. Orsaken till prickmarksområdet är att undvika skador på byggnader genom en framtida stigande havsnivå.*

8. *Plusmarken (kryssmarken) innebär att endast uthus, garage och sjöbodar får uppföras. Orsaken till det är att området närmast strandlinjen inte ska bli för tät exploaterat, vilket skulle försvåra för växt- och framförallt djurlivet att passera.*
9. *Ingen del av Marby 1:10 berörs av inlösen på grund av vändplanen.*
10. *Se kommentar 9 ovan. Stenpiren är redan en del av Marby 1:10 (se intrångskartan i planbeskrivningens genomförande del). Marken liksom vattenområdet strax norr om Marby 1:10 tillhör idag Marby 6:4 som är privat ägt, men kommer att förvärfvas av kommunen. Detaljplanen innebär dock att en del av detta land- och vattenområde (blått och ljusblått på intrångskartan) genom köp kan tillföras Marby 1:10.*

Synpunktsförfattare 15

Synpunktsförfattaren undrar vad som kommer hända med sommarstugorna som ligger längs Genomfartsvägen då det i detaljplan görs en återvändsgränd, vilket innebär att alla fastigheter inte kommer att ha kvar sin anslutning till vägen. Synpunktsförfattaren frågar om de ska flyga till sina hus. Synpunktsförfattaren menar att en utfartsväg är nödvändig för sommarstugorna som är arrenden bland annat då sophämtning sker vid stugornas tomtgräns.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Genom att ett markområde med en bredd på cirka 7 meter inte planläggs möjliggörs angöring till dessa arrendestugor. I exploateringsavtalet för berörda fastigheter har det tydliggjorts att exploatörerna ska tillse att enkel väg till arrendetomterna anläggs.

Synpunktsförfattare 16

Synpunktsförfattaren skickade in synpunkter på hur Genomfartsvägen skulle försvinna i samband med samrådet tillsammans med fastigheterna på Genomfartsvägen 2, 4, 6, 8 och 10 med frågan hur de skulle ta sig till sina fastigheter. Svaret som gavs var att ”planområdesgränsen justerats för att väganslutningen till de påverkade fastigheterna ska finnas kvar”. Det verkar inte stämma då Genomfartsväg 6, 8 eller 10 inte har någon väg att ansluta till. Det står i planbeskrivningen att det finns men det framgår inte på plankartan.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Se kommentar under synpunktsförfattare 15.

Synpunktsförfattare 17

1. Vändplanen: De tackar för att bergknallen fick vara kvar och ingreppet minimerades. Parkeringsplatsen är bra placerad men ett onödigt stort ingrepp i naturen har nu ritats in. Anledningen sägs vara att kunna hantera båttrailers på vändplanen. Detta har fungerat i alla år nere vid båtrampen. Förslag till lösning: Synpunktsförfattaren föreslår istället att vändplanens yta minimeras till gällande krav på en diameter på 18 meter.

2. Båthamnen med mera: Detaljplaneförslaget visar att hamnområdet "V₁" har fått en utnyttjandegrad enligt "e₁₃" som nu tillåter åtta sjöbodar, en ökning från föregående förslag. Området som idag används som båtuppläggningsplats vintertid kan i framtiden få platsbrist om fler byggnader uppförs på ytan. (Se kapitel 3.4 "Friytor" i planbeskrivningen.) Eventuellt framtida behov av "båttvätt" på grund av miljökrav kan komma att anordnas inom denna yta. Möjligheten att begränsa hamnområdet med staket vore olyckligt för området och måste förhindras (se länsstyrelsens yttrande). Förslag till åtgärd: Området som betecknas med "V₁" ändras till att endast godta maximalt 3 stycken sjöbodar om 15 kvadratmeter vardera.

3. 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. Eftersom vägplanen (för Djurövägen) ännu inte är fastställd förrän tidigast 2017 och kan komma att revideras anser synpunktsförfattaren att trafiksäkerheten kan äventyras om detaljplanen vinner laga kraft före vägplanens utbyggnad.

4. Gatukostnadsutredningen: För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat utlåtande på gatukostnadsutredningen.

Synpunktsförfattaren anser att skattekollektivet i Norrköping ska bära gatukostnaderna.

För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Se kommentar 1 under yttrandet från Marby båtklubb.*
- 2. Se kommentar 2 under yttrandet från Marby båtklubb.*
- 3. Stadsbyggnadskontoret har i dialog med länsstyrelsen och kommunens tekniska kontor kommit fram till att det är acceptabelt att detaljplanen antas innan de planerade trafiksäkerhetshöjande åtgärderna (bland annat en gång- och cykelväg) längs Marbyvägen och Djurövägen genomförts. Detta genom att genomförandet av åtgärderna ligger relativt nära i tid.*

4. *För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarskommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.*

Synpunktsförfattare 18

Synpunktsförfattaren vill ha en väganslutning till Genomfartsvägen 1. I samrådsredogörelsen, sida 11, står: ”Vänster om planområdet inom Marby 6:4 finns fritidshus som angörs via Genomfartsvägen”. I planförslaget finns inte någon väganslutning.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Se kommentarer under synpunktsförfattare 15 och 16.

Synpunktsförfattare 19

Synpunktsförfattaren säger att Knekttorpsvägen används som infartsväg, där parkeringsplatser och garage är byggda i anslutning till vägen. Knekttorpsvägen bör därför ingå i kommunens åtagande, likvärdigt som alla övriga vägar i Marby.

Parkeringsplatser bör anläggas inom hamnområdet så att det är möjligt att lätt transportera bensindunkar och övrig utrustning som krävs för ett aktivt båtliv.

Den tidigare planerade förbindelsen till Lindövägen bör åter tas med i en ny detaljplan med tanke på det ökade trycket på området. Synpunktsförfattaren förstår inte varför räddningstjänsten i Norrköping kan nöja sig med en tillfartsväg för ett så stort område.

Allmänna vägar ska finansieras via skattemedel. Det hela verkar vara ett desperat försök från kommunen att få tillbaka lite pengar för 20 års misslyckande med att ta fram en detaljplan för området. Varför inte istället redovisa missade planavgifter som på grund av olagligt beviljade bygglov inte kommit kommunen till del.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Knekttorpsvägen kommer att kvarstå som kvartersgata. Enligt plankarta kan berörda fastigheter angöras från befintliga eller ny lokalgata i norr, söder eller öster om fastigheten. Möjligheten finns för berörda fastigheter att bilda gemensamhetsanläggning avseende Knekttorpsvägen om den önskas kvarstå.

Anläggandet av eventuella parkeringsplatser inom kvartersmarken för hamnområdet för småbåtar är upp till den framtida ägaren av hamnområdet att ta ställning till. I närheten av hamnområdet på andra sidan vändplanen har ett område planlagts för parkering. Syftet med denna

parkering är dock att den i första hand ska kunna användas av personer med funktionshinder.

En vägförbindelse för bland annat bilar mellan Lindö och Marby finns med i samrådsförslaget för översiktsplanen för staden men har tagits bort i utställningsförslaget. Orsaken till det är att en bilväg genom Abborrebergsskogen har bedömts resultera i en alltför stor påverkan på de natur- och rekreationsvärden som finns i skogen. I enlighet med detta finns det i detaljplanens södra del endast mark planlagd för ett framtida kollektivtrafikstråk som kan användas för spårväg samt för en gång- och cykelväg.

Kommunfullmäktige i Norrköpings kommun har antagit riktlinjer avseende uttag av gatukostnader i omvandlingsområden med kommunalt huvudmannaskap för gator och övrig allmän platsmark, se bilaga 2 i gatukostnadsutredningen. Syftet med gatukostnadsutredning är att uppnå en rättvis fördelning mellan fastighetsägare och skattebetalare. Varje omvandlingsområde ska bära de områdesbundna anläggningskostnaderna som uppkommer i samband med detaljplaneläggning och som är till nytta för planområdet.

Uttag av gatukostnader sker i alla exploateringsområden där allmän plats ska byggas ut eller byggas om. Vanligtvis sker uttag av gatukostnader genom att exploatören och kommunen tecknar ett exploateringsavtal. Det är samma lagregler i plan- och bygglagen som gäller i båda fallen, dvs. både vid en gatukostnadsutredning och vid tecknade av exploateringsavtal.

Skattekollektivet bekostar inte de nybyggnationer och ombyggnationer av allmän plats som kan belasta exploateringsområdet, dvs. de områdesbundna anläggningarna. Endast de anläggningar på allmän plats som anses vara även för andra områden kan belasta skattekollektivet. Exempel på sådana anläggningar är genomfartsgator, större rondeller, parker och torg som är även för andra områden än bara exploateringsområdet.

I Marbystrand ska huvudgatan och del av gång- och cykelvägarna som löper igenom planområdet finansieras via skattekollektivet.

Om kommunens skulle låta skattekollektivet bekosta all ombyggnation och nybyggnation av gatorna i Marbystrand tvingas kommunen, på grund av likställighetsprincipen i kommunallagen, att betala all nybyggnation och ombyggnation av allmän plats inom Norrköpings kommun.

Synpunktsförfattare 20

Synpunktsförfattarna motsätter sig att mark tas ifrån fastigheterna Marby 1:25 och Marby 4:5 för att iordningställa lokalgator samt vändplan. Vändplanen vid hörnet av fastigheten Marby 1:25 anser de inte fyller något behov. Under alla förhållanden är storleken på vändplanen mycket väl tilltagen och bör, i det fall kommunen trots det ovanstående vidhåller behovet av vändplan, minskas betydligt.

Synpunktsförfattaren önskar att fastighet Marby 1:25 går att avstycka i två fastigheter, en befintlig och en ny fastighet.

Synpunktsförfattaren motsäger sig förslaget om begränsning av byggrätt till max 140 kvadratmeter byggnadsarea på mark för större fastigheter. Byggrätten är för liten och kommer innebära problem för framtida nybyggnation. Enligt förslaget gäller vidare samma utnyttjandegrad/byggrätt för fastigheter om minst 1000 kvadratmeter som för större fastigheter, till exempel en fastighet på över 4000 kvadratmeter. Om den fastigheten skulle delas i två enligt nuvarande förslag till detaljplan, skulle det medföra byggrätter om totalt 560 kvadratmeter, men om fastigheten inte skulle avstyckas skulle byggrätten vara begränsad till 280 kvadratmeter. Det är inte rättvist eller rimligt. Större fastigheter ska få ha 2/2 en större byggrätt/användningsgrad vilket är mycket mer proportionellt. Enligt nuvarande förslag skulle bara cirka 7 procent av tomten kunna bebyggas vilket inte är rimligt, det vill säga om avstyckning inte sker. Möjligheten till eventuella komplementbyggnader, altan med mera väger inte alls upp för begränsningen av byggrätten.

Enligt förslaget till detaljplanen ska del av mark på fastigheten Marby 1:25 och Marby 4:5 vara tillgänglig för underjordiska ledningar, dagvattenledningar. Av tillgängliga handlingar är det svårt för oss som lekmän att tyda konsekvenserna av u-området och behovet av ett sådant område då det redan löper ett u-område norr om fastigheten. Vi motsätter oss dock att mark ska kunna tas i anspråk för detta ändamål, vilket även förefaller högst olämpligt utifrån markens topografi och omfattande bortschaktning av berg med mera. Vi kan inte heller förstå hur ledningen ska dras. Dagvattenledningen bör istället flyttas ifrån fastigheten. Slutligen anser vi att den påbörjade vägen från Marby till Lindö bör färdigställas.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Vändplanens intrång på fastigheten Marby 1:25 har minskats något, se tabell och intrångskartan i planbeskrivningens genomförandedel. Kvarstående intrång som utöver själva vändplanen inkluderar slänter, är nödvändigt för att uppnå kravet för en vändplan som är på 18 meter i diameter. Ingen del av Marby 4:5 kommer belastas av ett intrång för lokalgata och vändplan. Detaljplanen möjliggör att Marby 1:25 kan avstyckas i två fastigheter, en befintlig och en ny fastighet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte är lämpligt att tillåta större byggrätter än vad som anges i detaljplanen, det vill säga 140 kvadratmeter per våningsplan, och därutöver får ett inglasat uterum, altantak eller balkong som får uppföras och som är högst 40 kvadratmeter stort. Det får utöver detta uppföras en komplementbyggnad (till exempel ett garage) på högst 60 kvadratmeter på fastigheten. Genom att räkna in de två befintliga byggnaderna med k_1 -bestämmelser (en värdefull bebyggelsemiljö) blir den totala utnyttjandegraden större. Detta genom att dessa byggnader är

bonusytor som tillåts utöver detaljplanens storlek på byggrätterna. Det förutsätter dock att dessa k-märkta byggnader inte flyttas eller förstörs, för om så sker försvinner även dessa bonusytor.

U-området för en dagvattenledning som i detaljplanens granskningsförslag fanns i den norra delen av fastigheten Marby 1:25 har tagits bort. Bakgrunden till det är att förprojekteringen av dagvatten (från november 2016) har kommit fram till, efter dialog med Norrköping Vatten och Avfall AB, att u-området som på plankartan anges längs med fastighetsgränsen till Marby 1:12 och Marby 1:10 ur dagvattensynpunkt är det mest lämpliga. Det prickmarkerade området på norra delen av Marby 1:25, som är omkring 5 till 10 meter brett och som tidigare delvis föreslogs för ett u-område ligger kvar. Syftet med prickmarkeringen är för att ny bebyggelse inte ska komma för nära befintlig byggnad på Marby 1:10 som har planbestämmelsen k₂ och utgör därmed en värdefull bebyggelsemiljö.

En vägförbindelse för bland annat bilar mellan Lindö och Marby fanns med i samrådsförslaget för översiktsplanen för staden men har tagits bort i utställningsförslaget. Orsaken till det är att en bilväg genom Abborrebergsskogen har bedömts resultera i en alltför stor påverkan på de natur- och rekreativvärden som finns i skogen. I enlighet med detta finns det i detaljplanens södra del endast mark planlagd för ett framtida kollektivtrafikstråk som kan användas för spårväg samt för en gång- och cykelväg.

Synpunktsförfattare 21

Synpunktsförfattarna vill behålla den väg som går fram till den södra delen av fastigheterna Marby 4:62, 4:63 och 4:64. Då fastigheterna har kraftiga nivåskillnader och bostadsbyggnaderna ligger på den södra delen av fastigheten är det mer tillgängligt den vägen, vilket är bra för till exempel utryckningsfordon, sjuktaxi och rullstolsburna. Synpunktsförfattarna hoppas att vägen som går där idag ritas in i detaljplan.

För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Se kommentarer under synpunktsförfattare 12.

För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarscommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.

Synpunktsförfattare 22

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.

Synpunktsförfattarna tycker att det är hutlöst mycket pengar (417 297 kronor) som de krävs på för de nya gatorna som ska byggas i Marby, gator som de knappt kommer att använda. De har ett sommarboende och har infart via Knekttorpsvägen.

De undrar vidare att om de väljer att avsäga sig sin avstyckningsrätt, kommer vägavgiften bli dyrare för alla boende då? Hur kan kommunen veta summan av gatukostnaden innan antalet byggrätter fastställts, alltså hur många som ska dela på kostnaden? De ifrågasätter starkt att ett beslut behöver tas innan den 7 november, då de vill veta om fritidshus kan få rätt att begära anstånd. De är också beroende av att veta när gatukostnaden ska betalas, inget svar har de fått från kommunen. De har tagit beslutet att ha kvar sin avstyckningsrätt, men vill eventuellt begära anstånd med betalning.

Synpunktsförfattarna vill inte ha spårvagns- och busstrafik. För dem är de ett rekreativsområde som de vill ha fredat.

Synpunktsförfattarna menar att det är ologiskt att förlägga en skola på gårdet i närheten av Knekttorpsvägen, trafiken kommer öka vilket är en risk för alla inblandade. De föreslår att skolan läggs nere i samhället eller på vänster sida efter stallet där nya hus ska byggas. Det skulle minimera trafiken till skolan eftersom fler elever skulle kunna gå till skolan. De ifrågasätter också lämpligheten med att ha en skola så nära hästgården.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

För kommentarer på synpunkter som berör gatukostnadsutredningen se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.

Detaljplanen möjliggör ett kollektivtrafikstråk som i framtiden kan komma att användas för buss- och/eller spårvägstrafik.

I och med att skolan (förskolan) placerats intill ett framtida kollektivtrafikstråk finns det goda förutsättningar för att biltrafiken i dess närområde inte ska öka så mycket som den skulle kunna göra ifall skolan placerats långt ifrån stråket. Se vidare kommentar 5 under Naturskyddsföreningens yttrande.

Synpunktsförfattare 23

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.

De motsätter sig också den gatustandard som tagits fram, fem meter breda asfalterade vägar, cykelvägar och belysning är onödigt. De vill bevara den lantliga miljön och bara rusta upp befintliga vägar. Kommunen borde stå för kostnaden och inte bygga överambitiösa vägar ingen vill ha. Synpunktsförfattaren menar att om det är de boende som ska betala borde en

dialog föras med dem om vad det är för vägar som ska byggas. Marbystrand är redan färdigt. Synpunktsförfattaren föreslår att Sjövägen förblir en väg utan asfalt och att vägen blir en återvändsgränd mellan Sjövägen 4 och 6. Detta för att behålla de kvalitéer som promenadstråket har idag. Synpunktsförfattarna har också synpunkter rörande sin fastighet Marby 1:23. På fastigheten, som är cirka 2500 kvadratmeter stor, har fastighetsägarna av sagt sig sin avstyckningsrätt i samband med att gatukostnadsutredningen startades för att kommunen inte kunde säga vad kostnaden skulle bli. I detaljplanen är det nu inskrivet att minsta tomtstorlek ska vara 1800 kvadratmeter, synpunktsförfattaren menar att det är absurt att tvingas avsäga sig sin avstyckningsrätt på en så stor tomt när det råder tomtbrist i kommunen. Möjlighet till avstyckning borde kvarstå och eventuella gatukostnader tas ut i samband med avstyckning. Synpunktsförfattaren är emot att det i detaljplanen står att fastigheten måste vara minst 1800 kvadratmeter. Synpunktsförfattaren motsätter sig också att mycket mark tas i anspråk i samband med att vägarna byggs ut. Synpunktsförfattaren saknar också prisuppgifter på hur marken ska kompenseras.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

För kommentarer på synpunkter som berör gatukostnadsutredningen se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.

Sjövägen kommer att asfalteras och förses med gatubelysning då detta ingår i den kommunala standarden för de gator kommunen är huvudman för.

Stadsbyggnadskontoret har tagit till sig synpunktsförfattarnas önskemål, som lämnats i ett tidigt skede av planprocessen, om att fastigheten inte ska var avstyckningsbar. Kontoret bedömer nu även att det inte vore lämpligt att Marby 1:23 skulle vara avstyckningsbar då det skulle leda till en alltför tät exploatering i närområdet.

Ersättning för markintrång bestäms under genomförandet vid en lantmäteriförrättning.

Synpunktsförfattare 24

Synpunktsförfattaren pekar på att bebyggelseutformningen i Marby är ett misslyckande. För generösa byggregler för nya fastigheter har lätt till exploateringar utan tanke på tidigare bebyggelse eller omgivande landskap. Viktiga naturområden tas bort, och så även i planen där endast cirka 10 procent av den totala exploaterade ytan är naturmark. Det medför stor påverknig på den lokala floran och faunan. Nuvarande vägbredd borde behållas, smalare vägar minskar hastigheterna.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Jämfört med detaljplanens samrådsförslag har betydligt fler områden nu planlagts som naturmark. Att de nya gatorna breddas är för att uppnå kommunal standard. Inom de två avstyckningsplanerna (se figur 7 i planbeskrivningen) har dock mindre avvikelser angående gatans bredd gjorts för att det inte ska bli något intrång på befintliga fastigheter.

Synpunktsförfattare 25

Synpunktsförfattaren menar att kostnaden för vägarna är oskäligt hög. Det går inte att förutse en positiv utveckling av fastighetspriserna menar synpunktsförfattaren då det inte sker en varsam exploatering av den fina miljön. Kostnaden behöver anpassas till dagsläget. Synpunktsförfattaren är däremot positivt inställd till att kommunen tar på sig huvudmannaskapet för vägarna.

Synpunktsförfattaren ifrågasätter hur fastigheten Marby 1:21 drabbas av det nya vägbygget och anser inte att marknadspriset per kvadratmeter plus 25 procent räcker för att täcka kostnaderna. Att Marby 1:21 delvis tas i anspråk för väg men inte fastigheterna på andra sidan vägen anses vara orättvist. Speciellt med tanke på att Marby 1:21 har en VA-ledning genom tomten som först var tänkt att gå över fastigheterna på andra sidan vägen. Så för att det ska vara rättvist så borde vägarna belasta tomterna på andra sidan vägen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Ersättning för markintrång bestäms under genomförandet vid en lantmäteriförrättning.

Synpunktsförfattare 26

Synpunktsförfattaren har följande synpunkter:

1. Att göra södra delen av Sommardalsvägen, som det ser ut på kartan, till återvändsgata ses som något positivt. Problemet med backen som delar vägen är därmed löst, med en vändplan ovanför.
2. Bredden och beläggningen däremot är en annan fråga. Vilken vägbredd behövs egentligen? Vad önskar de som redan bor i området? Synpunktsförfattaren anser att nuvarande beläggning fungerar tillfredsställande vid normalt underhåll och att endast minimal breddning av Sommardalsvägen är nödvändig. Om breddning ska göras bör detta ske åt östra sidan, där skog, staket och annat redan borttagits vid utbyggandet av VA i området. Alltså inget intrång på fastigheterna på västra sidan, ovanför backen.

3. Med tanke på den ursprungliga bebyggelsens karaktär är också gatubelysning något som påverkar området negativt. Även med tanke på de onödiga kostnader detta medför.
4. Den nya bebyggelse som planeras är dels villor, men även par-, rad-, och kedjehus. Det anser synpunktsförfattaren vara en olycklig kombination som kommer att ge området en plottrig och osammanhängande karaktär. Synpunktsförfattaren ser hellre att Marby utvecklas till ett renodlat villa- och småhusområde.
5. Kommunen fick nyligen ett "nej" från länsstyrelsen angående byggande av ny skola i Dagsberg. Detta med hänvisning till buller från flygplatsen. Hur kommer detta buller att påverka Marby i framtiden om flygplatsen expanderar? Har detta undersökts? Kanske borde ny byggnation istället ligga öster om det befintliga Marby. Att lägga centrum av en ny stadsdel så nära en bullerzon känns ganska otidsenligt.
6. Den eventuella vägen från Lindö, över fornlämningsområdet, är nu en separat framtida detaljplan. Det känns lite märkligt, men ändå fullt förståeligt, med tanke på de stora protester den mött. Ett bra sätt att splittra det stora motstånd den mött, kan man tycka. Trots detta finns den ändå med på den utskickade kartan. Blir det en stor genomfart? Till Unnerstad, Sidus och Djurön? Även för tung trafik? Det verkar faktiskt fortfarande vara tänkt så. Mer information om detta vore önskvärt.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

1. *Synpunkten noteras.*
2. *Gatans bredd på 5,5 meter är för att uppnå kravet på kommunal standard. Breddningen av Sommardalsvägens kuperade och södra del har skett mot öster.*
3. *Gatubelysning ingår i den kommunala standarden för gator som kommunen är huvudman för.*
4. *Stadsbyggnadskontoret bedömer det som viktigt att det finns olika typer av bostäder, det vill säga utöver villor även parhus, kedjehus och radhus i området. Orsaken till det är för att området även ska kunna bli attraktivt för personer med olika ekonomiska förutsättningar samt skeden i livet, som exempelvis ungdomar, barnfamiljer och pensionärer.*
5. *Som framgår av avsnitt 3.6 Störning, hälsa och säkerhet i planbeskrivningen ligger planområdet med god marginal utanför gränsen för bullerstörning från flygplatsen.*

6. *En vägförbindelse för bland annat bilar mellan Lindö och Marby fanns med i samrådsförslaget för översiktsplanen för staden men har tagits bort i utställningsförslaget. Orsaken till det är att en bilväg genom Abborrebergsskogen har bedömts resultera i en alltför stor påverkan på de natur- och rekreationsvärden som finns i skogen. I enlighet med detta finns det i detaljplanens södra del endast mark planlagd för ett framtida kollektivtrafikstråk som kan användas för spårväg samt för en gång- och cykelväg.*

Synpunktsförfattare 27

Synpunktsförfattarna anser att gångstigen som planeras öster om fastigheterna på Genomfartsvägen/Silverhällsvägen är onödig.

1. Tidsvinsten är minimal, jämfört med om man går befintlig väg.
2. Påverkan på natur och djur. Alkärret, körbärslunden samt vassen, som stigen planeras gå igenom/bredvid, utgör hem för allsköns däggdjur samt fåglar. Varje vår/sommar sjuder det av häckande fåglar, rådjur med kid till och med älgkor med kalvar i vassen.
3. Påverkan på människorna som bor på närliggande fastigheter, extra insyn, nerskräpning, samt försämrade utsikt och naturupplevelser.
4. Kostnaden för byggandet av den. Skottning och underhåll samt värdeminskningen för berörda fastighetsägare.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Det är inte aktuellt med en gång- och cykelväg inom området som planlagts för NATUR dagvatten strax öster om fastigheterna på Genomfarts- och Silverhällsvägen. Detta område kommer att användas för anläggandet av en dagvattendam. Den dubbla streckmarkeringen strax öster om fastigheterna och i västra kanten av naturmarksområdet är fastighetsgränser för en gemensamhetsanläggning som i detaljplanen föreslås avvecklas.

Synpunktsförfattare 28

Synpunktsförfattarnas förslag och synpunkter följer i punkterna nedan:

1. Dagvatten

Föreslår att dagvatten, som uppkommer på grund av nybyggnationen på Marby 1:5 och Gillerhälla 1:2, i möjligaste mån förs västerut. Vattnet kan då föras vidare till en våtmark och därefter vidare till ett utfallsdike från Södra Långtorp.

Synpunktsförfattarna vill vidare försäkra sig om att planen tar hänsyn till det dagvattensystem, som samfälligheten har förbättrat under de senaste åren.

De ifrågasätter att det ska vara nödvändigt att fastigheterna, i det tillkommande området Gillerhälla 1:2 och Marby 1:5, ska 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. Dessutom blir det för fastighetsägaren ett billigare system.

Mindre förtätning, mer grönytor och större kapacitet att hantera dagvattnet.

2. Utbyggnad utanför programkartan

I programmet för Marby från 2005 ingick inte Gillerhälla 1:2.

Synpunktsförfattarna ifrågasätter att kommunen gör ett så stort avsteg från programmet, vilket leder till konsekvenser vad gäller nybyggnad av vägar och dagvattensystem. Det framgår inte hur dessa kostnader fördelas mellan exploatörer och boende.

Intentionerna att bygga ett luftigt område frångås genom denna kraftfulla förtätning, homogeniteten hotas och den lantliga miljön som idag är ett kvalitetsmärke för Marby, äventyras.

3. Vägar och vägsystem

3.1 Vägbredd. Synpunktsförfattarnas förslag är att nuvarande vägbredder behålls med vissa justeringar. Istället för asfalt används så kallat Y1B, Y2G, indränkt makadam eller MJOG som är mer anpassat efter den bilfrekvens som kan väntas på vägarna i Marby. Bilen sätts i centrum, otidsenligt enligt synpunktsförfattarna och en välskött grusväg är det billigaste alternativet. Underhållskostnaden, beräknad till 1,9 miljoner kronor, överstigs idag. Idag klaras underhållet med en bråkdel (1/7) av detta. Den breddning av vägen som är förslagen leder till orimliga konsekvenser då mängder av staket, grindstolpar, murar med mera måste rivs och återuppbyggas. Att allt detta är helt onödigt gör det hela ännu mer orimligt. Påverkan för enskilda fastighetsägare beskrivs allt för lättvindigt i planförslaget och de motsätter sig att kommunen förskjuter denna planering till efter att planen vunnit laga kraft. Då är fastighetsägaren helt i händerna på kommunens bedömningar och rättssäkerheten kan ifrågasättas.

Huvudgatans bredd på 7 meter (tre bilar i bredd) inbjuder till höga hastigheter och omkörning. Vad finns det för skäl till detta? Inne i staden finns det många vägar som medger en maxhastighet på 30-40 km/h.

3.2 Kommunikation med omgivningarna. För att börja med det positiva, finns det idag en utmärkt cykelväg mellan Marby och Abborreberg som dessutom underhålls bra. I övrigt behövs anslutningsvägar värda namnet, det vill säga bil- och cykelvägar som på trafiksäkert sätt tar de boende till Djurövägen i Dagsberg. Det absurda är att tillfartsvägen till Marby, som är en 70-väg, inte uppfyller den vägbredd (cirka 4,75 meter), som planen föreskriver för lokalgator inom området!

Kollektivtrafik bör byggas ut till området. Busshållplatsen som finns idag som går till Abborreberg ligger för långt bort för de flesta i området.

3.3 Gatubelysning. Om gatubelysning införs bör detta genomföras på ett energieffektivt sätt med ljusmängd anpassad efter lantlig miljö.

4. Miljöaspekter

4.1 Taklutningar. 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 för solceller. Vi förslår därför en ändring till denna taklutning.

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

4.3 Ett grönskande Marby. Grönområden och en riklig växtlighet på tomterna påverkar dagvattenflödena i området. I planen borde även dessa miljöfaktorer beskrivas. Förbättringar har skett sedan samrådshandlingen, men vi saknar helt beskrivning av växtligheten på tomterna.

5. Gatukostnaderna

Gatukostnadernas fördelning måste göras begripliga och rättvisa. Idag hänvisar kommunen till gamla styckningsplaner samt politiska beslut, som kommunen inte kan presentera. Här krävs en genomarbetning som resulterar i en annan fördelning och genomlysning av kostnaderna. En stor del av kostnaderna i gatukostnadsutredningen beror på att ett antal entreprenörer vill stycka och sälja tomter. De boende idag har ett fungerande vägsystem och kan med stöd av detta hävda att entreprenörerna ska betala det tillkommande. Den specifikation som finns idag är inte tillräcklig. En del i det hela är dessutom att kommunen inte har samordnat utbyggnad av VA-nätet med förbättringar av vägar. En extra kostnad som de boende inte ska betala för. Tidigare (samråd 2015) har underlag för kommunens gatukostnadsutredning efterfrågats men inte erhållits.

Enligt den artikel som stod att läsa i NT 20 oktober 2016, har vägsamfälligheten gjort en beräkning som visar att om man toppbelägger befintliga vägar och gör en viss breddning av befintliga vägar samt inför gatubelysning hamnar man på en summa av 41 000 kronor per fastighet. Förslaget säger att 139 000 kronor ska betalas av de boende. Det är uppenbart att de boende får betala för det som exploatörerna skulle betala.

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Se kommentar 1 under Marby vägsamfällighet GA-3s yttrande.*
- 2. Se kommentar 2 under Marby vägsamfällighet GA-3s yttrande.*

3. *Se kommentar 3 under Marby vägsamfällighet GA-3s yttrande.*
4. *Syftet med bestämmelserna om taklutningen i planen (med en lutning på mellan 18 till 27 grader) är att omöjliggöra platta tak samt höga/spetsiga tak som kan leda till att en huvudbyggnad kan upplevas vara tre våningar. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en planbestämmelse om att hustak ska orienteras i söderläge är en för stor inskränkning i den enskilda fastighetsägarens rätt att själv välja var huset ska placeras på fastigheten. Angående växtlighet på kvartersmark se kommentar 9 under Naturskyddsföreningens yttrande.*
5. *För kommentarer på synpunkter som berör gatukostnadsutredningen se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.*

Synpunktsförfattare 29

Synpunktsförfattaren vill att detaljplanen ska:

- Behålla den lantliga charmen i Marby
- Behålla grusvägarna
- Inte ska bredda vägarna. Hastigheten kommer att öka och det blir farligt för våra barn att vistas i området
- Behålla mer natur
- Möjliggöra för utevistelse för barn och möjliggöra alternativ för att kunna cykla till förskola/skola och kompisar på ett säkert sätt.
- Behålla stora tomter på minst 1000 kvadratmeter.
- Utveckla området i lantlig stil genom att byggnaderna anpassar till områdets karaktär.
- Finns möjlighet till enkelriktade vägar med cykelväg/gångväg intill behövs inte vägarna breddas så mycket.
- För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- *Jämfört med samrådsförslaget har betydligt fler grönområden planlagts som naturmark. En asfaltering och breddning av gatorna ingår i kommunal standard för gator som kommunen är huvudman för. Detaljplanen möjliggör byggandet av flera gång- och cykelvägar bland annat längs med huvudgatorna och fram till*

skoltomten (förskolan). Delar av planområdet har för villabebyggelse fått en minsta tomtstorlek på 1000 kvadratmeter och delar en minsta tomtstorlek på 750 kvadratmeter. Några fastigheter för villabebyggelse har fått en minsta tomtstorlek på mellan 1200 till 5000 kvadratmeter. Delar av planområdet har fått utformningsbestämmelsen f som innebär att den nya bebyggelsen ska anpassas till den värdefulla bebyggelsemiljön. Om en gata ska vara enkelriktad eller inte kan och ska inte regleras i detaljplan.

- *För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarscommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.*

Synpunktsförfattare 30

Synpunktsförfattaren menar att det är för hög exploateringsgrad på små tomter i detaljplanen (100 x 2 kvadratmeter för nytt hus + 40 kvadratmeter för komplementbyggnad + 40 kvadratmeter för inglasad veranda + eventuella Attefallshus på fastighet som är mindre än 1000 kvadratmeter). Det kommer inte finnas utrymme för något grönt på dessa fastigheter. Synpunktsförfattaren ifrågasätter hur den "lantliga miljön" (sidan 42 i planbeskrivningen) tas tillvara med så pass tät bebyggelse som planen föreslår. Vidare påstås i planbeskrivningen att luft och miljö inte kommer försämrats, något synpunktsförfattaren menar på att det är klart att det gör.

Synpunktsförfattaren ifrågasätter vad som står angående vårdtomten i planbeskrivningen. På sidan 21 står det att tomten till exempel kan bli ett LSS-boende. På sidan 74-75 står det att vårdtomten kan användas för att "öka möjligheten att bo kvar i området under olika skeden i livet" men att LSS-boende då är något helt annat, inte är det avsett för personer som på grund av ålder/sjukdom inte längre kan bo hemma.

Synpunktsförfattaren ifrågasätter trädplanteringen längs med huvudgatan och hur den ska användas som spridningskorridor för växt- och djurlivet. Kommer inte det innebära en säkerhetsrisk vid en så bred gata? Synpunktsförfattaren vill att huvudgatan ska bli betydligt smalare och motsätter sig också att den föreslagna exploateringen ska generera en trafikmängd på 2000 fordon/dygn, en oacceptabelt hög siffra.

Synpunktsförfattaren pekar på problem med bullerbeskrivningen och dess riktvärden som bedöms inte överskridas inom området. Dessa riktvärden gäller nybyggnation, men många bor i oisolerade sommarhus och blir då troligtvis påverkade.

På sidan 45 står det att "för parkeringsplatser bör material med hög genomsläpplighet användas". Texten bör ändras till "ska" eftersom fastighetsägarna inte kommer respektera ett bör.

Synpunktsförfattaren vill att det ska finnas en bestämmelse för marklov för fällning av träd i detaljplanen för att undvika onödig trädfällning. Speciellt

fastigheter med många k₁- och q-märkta byggnader, eftersom träden är en stor del av den "idyll" kommunen vill bevara.

Synpunktsförfattaren frågar om fastighetsägarna kommer få reda på i vilken ordning gatudelarna kommer byggas ut i och om det kommer att finnas en chans att påverka detta.

Det står på sidan 69 i planbeskrivningen att Marby 1:38 och 1:39 saknar utfart mot Sommardalsvägen och behöver servitut på Marby 1:32. Åtminstone vad gäller Marby 1:39 så vet synpunktsförfattaren att fastigheten bildades 1921, och sedan dess har familjen haft en väl fungerande utfart på Sommardalsvägen. Är det alltså ytterligare en kostnad som ska läggas på vissa fastighetsägare som sedan decennier har en helt problemfri utfart på Sommardalsvägen?

Marby 1:19 har på Plankartan fått "e₆ f". Eftersom såväl Marby 1:5 som Marby 1.23 ligger nära k₁- och q-märkt bebyggelse anser synpunktsförfattaren att dessa båda fastigheter också ska ha "e₆ f".

För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Jämfört med samrådsförslaget har betydligt fler grönområden planlagts som naturmark. Exploateringsgraden har även minskats genom att den minsta tomtstorleken antingen ökats eller så har byggrättens storlek minskats. I vissa fall både och. Angående växtlighet på kvartersmark se kommentar 9 under Naturskyddsföreningens yttrande. Vårdtomten (D) har även fått bestämmelsen bostäder (B) för att möjliggöra en ökad flexibilitet.

Trädraden som ska planteras längs med huvudgatan bedöms få en viktig funktion, inte bara gestaltningsmässigt utan även som en spridningskorridor för växt- och djurlivet. Trädraden är även en klimatanpassningsåtgärd och kan fungera som en barriär för allergener från hästar. Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att trädraden kommer att utgöra en säkerhetsrisk då det inte är någon ovanlighet med trädplanteringar längs gator och vägar i kommunen.

Inga riktvärden för buller överskrids. Det står den enskilda fastighetsägaren fritt att, vid behov, isolera sitt hus.

Avsnitt 3.5 Gator och trafik i planbeskrivningen har under rubriken Parkering ändrats. Ändringen innebär att inom kvartersmarken för parkering (P) ska material med hög genomsläpplighet användas till de hårdgjorda ytorna.

Angående marklov för trädgård se kommentar 9 under Naturskyddsföreningens yttrande.

I vilken ordning gatorna kommer att byggas ut är inte klarlagt utan kommer att bestämmas under detaljprojekteringen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer det inte som nödvändigt att sätta f-bestämmelse på ovan fastigheter. Orsaken till det är att dessa i huvudsak inte angränsar till fastigheter med byggnader som utgör en värdefull bebyggelsemiljö.

För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensamma svarskommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.

Synpunktsförfattare 31

Synpunktsförfattarna har inkommit med synpunkter på de förändringar som genomförts och de svar som getts i samrådsredogörelsen.

Synpunktsförfattaren noterar att det fortfarande inte är klarlagt hur anslutning till Genomfartsvägen 6, 8 och 10 kommer att ske. Det framgår inte i plankartan eller planbeskrivningen.

Den väg som syftas på ingår i S:1 och är inritad väster om våra arrenden på den karta som finns i planbeskrivningen på sidan 8, figur 4. Det har funnits en skogsväg från Sommardalsvägen, strax söder om Marby 1:29, genom skogen till den åker som brukades fram till 1970-talets slut/1980-talets början. Vägen var körbar för traktor fram till 1960-talet och är nu igenväxt liksom åkern. Vägen över åkern fanns inte ens när åkern brukades.

Åkermarkens konturer kan skimras på sidan 6, figur 2. S:1, men dess väganslutning existerar inte i naturen. Utrymmet mellan Genomfartsvägen 2 och 4 används av traktor så länge åkern brukades men leder nu ner till halvt uppväxt skog och kan inte användas som utfartsväg från Genomfartsvägen 6, 8 och 10.

Synpunktsförfattaren vill ha klarhet i hur servitut 05-IM-6/79.1. 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

Synpunktsförfattaren vill veta hur fastighetsbestämningen kommer att ske för Gillerhälla 1:2 och Marby 6:4 i de fall där det är oklara fastighetsgränser. Synpunktsförfattaren pekar på att om fastighetsbestämningen resulterar i att stensättningen, cirka 5 meter utanför nr 4:s staket, är den ursprungliga gränsen, löser det vägproblemen för Genomfartsvägen 6,8,10 genom att använda väg mellan stensättningen och nummer 4:s staket, cirka 30 meter. Större delen finns redan och används som parkering till nummer 4.

Synpunktsförfattaren hänvisar vidare till de bilagor som skickats in i samband med samråd och granskning som kan användas som underlag för en fastighetsbestämmelse.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Kommunens lantmäterimyndighet har genomfört en översyn av fastighetsgränserna i registerkartan och funnit att infarten, det vill säga det område som ansluter till den nya lokalgatan och som inte planlagts, ska flyttas cirka 7 meter norrut. Denna ändring har gjorts på plankartan.

I exploateringsavtal med berörda exploatörer står det krav på att de ska anlägga enkel väg till arrendetomterna.

Synpunktsförfattare 32

Synpunktsförfattaren är fastighetsägare till Risängen 3:11 och tycker inte att de har förbindelse med ovan nämnda område. Gällande gator så förefaller det märkligt att de skall förlänga deras körsträcka dagligen med 10 kilometer enkel väg. Detta betyder att de dagligen skall köra 40 kilometer extra till och från arbetet.

De tillhör idag vägförening som har sin sträckning med utfart via Lindövägen, och ingen naturlig "kontakt" med Marby, varvid de emotsätter sig avgift för vägar tillhörande Marby.

De har i dagsläget ingen tanke på avstyckning av deras fastighet.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Den befintligt bebyggda delen av fastigheten är inte ålagd några gatukostnader. Det är styckningslotten som åläggs gatukostnader.

Synpunktsförfattare 33

1. Markåtgång val av breddning lokalgator

Synpunktsförfattaren har synpunkter på att markintrång enbart sker på Marby 1:5. Mark som ska skänkas till kommunen av fastighetsägaren i egenskap av exploatör. Synpunktsförfattaren pekar på att inget sådant avtal har ingåtts och inga förslag förmedlats innan det gick att utläsa av markinträngsförklaringen i kommunens senaste utskick.

Synpunktsförfattaren ställer sig frågande till vägbredden på 10 – 16 meter (5,5 meter körbana + 3 meter cykelväg på vissa ställen) som dessutom tar mycket mark i anspråk från byggrätterna. Synpunktsförfattaren tycker också att cykelvägen genom Gillerhälla 1:2 samt över Marby 1:5 känns som en onaturlig sträcka, vägen som går genom samhället är mycket kortare och det är den som folk i allmänhet väljer.

2. Ianspråktagen naturmark

Vad är syftet med delning av byggbar mark och ett natur gap vid Gillerhälla 1:2?

Synpunktsförfattaren ställer sig frågande till dagvattendammen på Marby 1:5 på 40 meters radie. Varför planeras den att anläggas mitt i samhället när de båda andra dammarna ligger utanför? En annan lösning önskas, att ge myggor en plats att föröka sig på mitt bland hus är inte bästa lösningen.

3. Sopstation E16 Marby 1:5

Synpunktsförfattaren är starkt emot den planerade sopstationen och undrar varför andra privata boende ska ha en plats att ställa sina soptunnor på fastigheten Marby 1:5 kostnadsfritt, en placering som också förstör en byggrätt. Planerna på att bredda vägen uppåt med vändplats borde innebära att boende kan ha sopkärl inom den egna tomtgränsen. Logiskt ska sopstationen placeras i anslutning till vändplats.

4. Byggrätters storlek

Synpunktsförfattaren undrar varför det ska skilja på redan tillåten byggnation och ny, att hus enbart får bli upp till max 100 kvadratmeter byggyta när de redan upplåtna fått bli 140 kvadratmeter utan att ens behöva betala för en planavgift. Synpunktsförfattaren föreslås ett tillägg om du tänker bygga en enplansvilla som tillåter större byggnadsyta.

5. Prickmark längs Gillerhälla 1:2

Varför är det enbart på mark angränsande grönområde västertill som får 10 meter prickmark på sina tomter? Borde inte detta gälla mot alla grönområden eller inga alls?

6. Vägavgifter

Synpunktsförfattaren ifrågasätter varför dubbla vägavgifter betalas för styckningsbar mark.

Synpunktsförfattaren ifrågasätter priset för gatukostnaderna. Enligt egna efterforskningar är priset 6000 kronor/meter plus belysning samt 2500 kronor för cykelbana rimligt. När synpunktsförfattaren räknat på kostnaderna i Marby landar den på 14 000 kronor/meter. Synpunktsförfattaren önskar se en detaljerad budget för vägstodnaderna.

7. Övrig synpunkt

Synpunktsförfattaren påpekar att den nya detaljplanen skapar ett delat samhälle, ett samhälle som redan är utbyggt med stora lyxiga hus och det nyplanerade som tillåter små lådor till bostäder.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Avtal är skickat till fastighetsägare och blivande exploatör tillika framtida fastighetsägare. Bredden på vägområdet krävs för att rymma körbana, gång- och cykelväg samt slänter. Gång- och cykelvägen längs lokalgatan genom Gillerhälla 1:2 är viktigt för att*

binda ihop befintlig gång- och cykelväg i Abborrebergsskogen med gång- och cykelvägen längs huvudgatan.

- 2. Syftet med naturmarken på södra delen av Gillerhälla 1:2 är för att den utgör en del i det centrala naturstråket som går i en väst-östlig riktning. På NATUR dagvatten-området intill Gillerhälla 1:2 kommer det sannolikt inte bli en dagvattendam. Området kommer istället att användas som en utjämningsyta för dagvatten vid höga flöden. Detta innebär att den kommer att utformas som en gräsbevuxen grop och att det inte kommer att vara en permanent vattenspegel där utan bara fyllas med vatten vid kraftiga regn.*
- 3. Gemensamhetsanläggning för sophantering intill Sommardalsvägen på fastigheten Marby 1:5 är borttagen från plankartan.*
- 4. Orsaken till att ingen större byggrätt än 140 kvadratmeter för huvudbyggnad för villa tillåts är att stadsbyggnadskontoret bedömer att det är lämpligare att bygga huset i två våningar än ett större enplanshus.*
- 5. Orsaken till att ett 10 meter brett område prickmarkerats i västra kanten av Gillerhälla 1:2 är med anledning av närheten till Abborrebergsskogen, se vidare under avsnitt 3.4 Friytor i planbeskrivningen under rubriken Naturmiljö. Ytterligare en orsak var att under samrådet kom det in ett stort antal synpunkter som handlade om att hela Gillerhälla 1:2 borde tas bort ut planen eller planläggas som naturmark.*
- 6. Det är skäligt att befintliga fastigheter drabbas mindre av gatukostnader än tillkommande fastigheter. Finns även rättsfall som visar på detta.*
- 7. Synpunkterna noteras.*

Synpunktsförfattare 34

Synpunktsförfattaren vill behålla den tillfartsväg som leder till fastigheterna Marby 4:62, Marby 4:63 och Marby 4:64 eftersom det gör de fastigheterna som har stora höjdskillnader mer lättillgängliga, den föreslås ritas in i planförslaget. Skötsel och underhåll kan skötas av de berörda fastighetsägarna.

Synpunktsförfattaren har en synpunkt angående gatukostnaderna: Avstå från gatukostnaderna och låt inte enskilda fastighetsägare som bott i Marby sedan många år betala! Det är en kostnad som aldrig varit medräknad i tidigare förslag för de som redan bor i samhället. Det är framför allt kommunen som får nytta av att Marby omvandlas. Använd därför skattemedel till detta!

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Se kommentar under synpunktsförfattare 12.

Kommunfullmäktige i Norrköpings kommun har antagit riktlinjer avseende uttag av gatukostnader i omvandlingsområden med kommunalt huvudmannaskap för gator och övrig allmän platsmark, se bilaga 2 i gatukostnadsutredningen. Syftet med gatukostnadsutredning är att uppnå en rättvis fördelning mellan fastighetsägare och skattebetalare. Varje omvandlingsområde ska bära de områdesbundna anläggningskostnaderna som uppkommer i samband med detaljplaneläggning och som är till nytta för planområdet.

Stadsplaneringsnämnden tog beslut i maj 2013 om att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att utarbeta en gatukostnadsutredning för Marbystrand.

Uttag av gatukostnader sker i alla exploateringsområden där allmän plats ska byggas ut eller byggas om. Vanligtvis sker uttag av gatukostnader genom att exploatören och kommunen tecknar ett exploateringsavtal. Det är samma lagregler i plan- och bygglagen som gäller i båda fallen, dvs. både vid en gatukostnadsutredning och vid tecknade av exploateringsavtal.

Skattekollektivet bekostar inte de nybyggnationer och ombyggnationer av allmän plats som kan belasta exploateringsområdet, dvs. de områdesbundna anläggningarna. Endast de anläggningar på allmän plats som anses vara även för andra områden kan belasta skattekollektivet. Exempel på sådana anläggningar är genomfartsgator, större rondeller, parker och torg som är även för andra områden än bara exploateringsområdet.

I Marbystrand ska huvudgatan och del av gång- och cykelvägarna som löper igenom planområdet finansieras via skattekollektivet.

Om kommunens skulle låta skattekollektivet bekosta all ombyggnation och nybyggnation av gatorna i Marbystrand tvingas kommunen, på grund av likställighetsprincipen i kommunallagen, att betala all nybyggnation och ombyggnation av allmän plats inom Norrköpings kommun.

De gator som ingår i gatukostnadsutredningen kommer att erhålla lägsta godtagbara standard som är lämplig för ett område med permanentbebyggelse.

Synpunktsförfattare 35

Först vill synpunktsförfattarna framföra att de är mycket tacksamma att kommunen tagit hänsyn till deras tidigare synpunkter om mer naturområden i samhället.

Synpunktsförfattarna pekar på nödvändigheten av att korsningen (huvudgata – infart till samhället) utformas för att slippa köbildning med tanke på ökad trafik, speciellt med tanke på den planerade förskolan.

Synpunktsförfattaren har en synpunkt angående gatukostnaderna: Avstå från gatukostnaderna och låt inte enskilda fastighetsägare som bott i Marby sedan många år betala! Det är en kostnad som aldrig varit medräknad i tidigare förslag för de som redan bor i samhället. Det är framför allt kommunen som får nytta av att Marby omvandlas. Använd därför skattemedel till detta!

För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Utformningen av korsningarna mellan huvudgatan och lokalgatorna studeras närmare i detaljprojekteringen av gatorna.

För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarskommentarer under synpunktsförfattare nr 49-101.

Synpunktsförfattare 36

Först vill synpunktsförfattarna framföra att de är mycket tacksamma att kommunen tagit hänsyn till deras tidigare synpunkter om mer naturområden i samhället.

Synpunktsförfattarna pekar på nödvändigheten av att korsningen (huvudgata – infart till samhället) utformas för att slippa köbildning med tanke på ökad trafik, speciellt med tanke på den planerade förskolan.

Synpunktsförfattaren har en synpunkt angående gatukostnaderna: Avstå från gatukostnaderna och låt inte enskilda fastighetsägare som bott i Marby sedan många år betala! Det är en kostnad som aldrig varit medräknad i tidigare förslag för de som redan bor i samhället. Det är framför allt Kommunen som får nytta av att Marby omvandlas. Använd därför skattemedel till detta!

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Se kommentar under synpunktsförfattare 35.

Synpunktsförfattare 37

Synpunktsförfattaren har precis byggt nytt hus i området. Den informationen som fanns från kommunens sida vid byggstart (sommaren 2015), gällande området utveckling och även kommande vägavgifter, var svårtillgängliga och uppgifterna stämmer inte överens med den utveckling som nu presenteras. Synpunktsförfattaren menar att det är helt andra

förutsättningar och att det här får stora konsekvenser för denne som fastighetsägare.

För det första; Synpunktsförfattarens hus placering på tomten. Om vägen ska breddas så kommer synpunktsförfattarens hus väldigt nära vägen. Om synpunktsförfattaren fått upplysning vid bygglov om detta – så hade huset kunnat placera annorlunda.

För det andra; gatukostnaden. Kommunen avser att genomdriva en förändring som vi inte har valt och det till en kostnad för enskilda på 130 000 kronor. Synpunktsförfattaren nämner att det tidigare nämnts en betydligt lägre summa.

För det tredje menar synpunktsförfattaren att det är oklart hur fastigheten påverkas om vägen breddas. Det går inte att planera tomten och det är oklart hur tomten kompenseras i situationen om marken ska exproprieras.

Synpunktsförfattarens inställning till planförslaget är att:

1. Kommunen inte övertar huvudmannskapet för vägarna i befintligt bebyggt område.
2. Om kommunen övertar huvudmannskapet så ska kommunen stå för samtliga kostnader i befintligt bebyggt område. Kommunens möjlighet att efterge kostnad ska tillämpas och enskilda fastighetsägare ska inte drabbas. (finns utrymme enligt 6:24 plan och bygglagen, PBL)
3. Om kommunen övertar huvudmannskapet och kommunen likväl framhärdat att kostnaden läggs på fastighetsägarna ska de jämkas. Kostnaden står inte i proportion till den eventuella nytta det blir (jämför 6:33 PBL).
4. Om kostnaden likväl hamnar på enskilda – så ska det förutsättas att kommunen tillämpar 6:36 PBL om avbetalning och att räntan efterges.
5. Som en mer detaljerad synpunkt till detaljplanen menar de att den lokalgata som planeras från Lingonstigen genom naturområdet är helt onödig och skulle bara ta ytterligare resurser från naturområdet. Det behövs inte ytterligare biltrafik in i befintligt bebyggt område.

För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

För synpunkter på gatukostnadsutredningen se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarscommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.

För kommentarer på synpunkter som berör gatukostnadsutredningen se separat utlåtande för gatukostnadsutredningen.

Den nya lokalgatan som ansluter till Lingonvägen bedömer stadsbyggnadskontoret som nödvändig för att binda ihop det befintliga bebyggelseområdet med det nya i söder.

Synpunktsförfattare 38

Synpunktsförfattaren är positiv till en del ändringar som skett sedan förra förslaget, såsom utbyggd kollektivtrafik, bredband i samband med VA-anläggning och minskad täthet för bibehållen lantlig karaktär. Men synpunktsförfattaren ifrågasätter planförslaget på vissa punkter.

1. Sophämtning

Synpunktsförfattaren frågar varför de boende ska tvingas till en gemensamhetsanläggning när det är kommunen som genom detaljplanen orsakar den. Kan inte sophämtning ske vid tomtgräns? Synpunktsförfattaren frågar om det inte är avfallsenheten som ska ha hand om skötsel då det är de som ansvarar för hämtning. Vidare frågar synpunktsförfattaren vilka fastigheter det är som berörs.

2. Sommardalsvägen

Synpunktsförfattaren föreslår att Sommardalsvägen knyts ihop med den nya lokalgatan där det idag är en föreslagen vändplats. På så sätt skulle den nya gatan undvika att bli så brant och underlätta för sopbilar och utryckningsfordon med mera. Om vändplatsen förblir behövs en gång- och cykelväg som binder ihop Sommardalsvägen.

3. Gatukostnad

Synpunktsförfattaren tycker att gatuombyggnaden i området ska vara skattefinansierad. Detta med hänvisning till planbeskrivningen (sidan 13, 33, 44, 73 och 75) där det framgår att det inte är enbart boende som ska få tillgång till vägarna utan att allmänhetens tillgång till området stärker Norrköpings attraktivitet. Varför ska en liten klick invånare betala för något hela Norrköping har nytta av?

4. Gatubelysning

Synpunktsförfattaren pekar på att Marby är ett av få ställen i Norrköping som inte är påverkat av belysningen som stad medför och kan till följd av detta se fina stjärnhimlar och månsken. Synpunktsförfattaren tipsar om att det finns lampor med viss färg på ljuset som inte stör natthimlen så mycket, ljus som även är bra för djurlivet som också ger fullgott ljus för vägar och gångvägar.

5. K-märkning

Synpunktsförfattaren frågar vad en k-märkning innebär och varför deras hus blivit k-märkt sedan det tidigare förslaget. Hur har det bedömts och hur påverkar det eventuell nybyggnation?

6. Kraftledningsservitut

Synpunktsförfattaren undrar varför det finns ett servitut men inte någon ledning, ska det byggas nya luftledningar genom området? Om så är fallet vänder sig synpunktsförfattaren emot det.

7. Kritik mot medborgardialog

Synpunktsförfattaren tycker att det är dåligt att det inte var ett gemensamt samrådsmöte. Istället var det ett kaotiskt öppet hus där det var svårt att få information och omöjligt att höra andra berörda tankeställningar och frågor med eventuella svar. Den nuvarande utställningen på Rosen av denna detaljplan som bara består av en pärm med information som redan finns på nätet och med kartor som inte går att utläsa med förstoringsglas är under all kritik. Synpunktsförfattaren hade förväntat sig en informativ utställning med stora tydliga kartor.

För synpunkter på finansieringen av genomförandet av detaljplanen se gemensamt inlämnad synpunkt från flera fastighetsägare, synpunktsförfattare nummer 49-101.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

- 1. Sophämtningen kommer att fortsätta ske vid tomtgräns. Se vidare kommentar 3 under synpunktsförfattare 33.*
- 2. Med anledning topografin bedömer stadsbyggnadskontoret att det alternativet inte är lämpligt då det exempelvis skulle försvåra tillgänglighet för sopbil samt drift av gatan. Orsaken till att det i detaljplanen inte finns någon väg eller gång- och cykelväg är för att denna del av Sommardalsvägen är för brant för att uppfylla kommunal standard. Med bakgrund av detta kommer denna del av den före detta vägen inte längre drift hållas av kommunen utan berört område har istället planlagts som naturmark.*
- 3. Kommunfullmäktige i Norrköpings kommun har antagit riktlinjer avseende uttag av gatukostnader i omvandlingsområden med kommunalt huvudmannaskap för gator och övrig allmän platsmark, se bilaga 2 i gatukostnadsutredningen. Syftet med gatukostnadsutredning är att uppnå en rättvis fördelning mellan fastighetsägare och skattebetalare. Varje omvandlingsområde ska bära de områdesbundna anläggningskostnaderna som uppkommer i samband med detaljplaneläggning och som är till nytta för planområdet.*

Stadsplaneringsnämnden tog beslut i maj 2013 om att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att utarbeta en gatukostnadsutredning för Marbystrand.

Uttag av gatukostnader sker i alla exploateringsområden där allmän plats ska byggas ut eller byggas om. Vanligtvis sker uttag av gatukostnader genom att exploatören och kommunen tecknar ett

exploateringsavtal. Det är samma lagregler i plan- och bygglagen som gäller i båda fallen, dvs. både vid en gatukostnadsutredning och vid tecknade av exploateringsavtal.

Skattekollektivet bekostar inte de nybyggnationer och ombyggnationer av allmän plats som kan belasta exploateringsområdet, dvs. de områdesbundna anläggningarna. Endast de anläggningar på allmän plats som anses vara även för andra områden kan belasta skattekollektivet. Exempel på sådana anläggningar är genomfartsgator, större rondeller, parker och torg som är även för andra områden än bara exploateringsområdet.

I Marbystrand ska huvudgatan och del av gång- och cykelvägarna som löper igenom planområdet finansieras via skattekollektivet.

Om kommunens skulle låta skattekollektivet bekosta all ombyggnation och nybyggnation av gatorna i Marbystrand tvingas kommunen, på grund av likställighetsprincipen i kommunallagen, att betala all nybyggnation och ombyggnation av allmän plats inom Norrköpings kommun.

De gator som ingår i gatukostnadsutredningen kommer att erhålla lägsta godtagbara standard som är lämplig för ett område med permanentbebyggelse.

4. *Synpunkten noteras och vidarebefordras till driftsidan inom kommunens tekniska kontor.*
5. *K₁-märkningen är en varsamhetsbestämmelse som innebär att byggnaden utgör en värdefull bebyggelsemiljö. Byggnaden ingår inte i utnyttjandegraden utan utgör en extra byggnadsyta som inte får ersättas ifall byggnaden flyttas eller förstörs. K-märkningen påverkar alltså inte eventuell nybyggnation. Orsaken till k-märkningen är med bakgrund av en översiktlig kulturmiljöinventering, se vidare under avsnitt 3.2 Bebyggelseområden i planbeskrivningen under rubriken Kulturmiljö.*
6. *Servitutet kan komma att upphävas om berörda fastighetsägare ansöker om det.*
7. *Samrådsmöte i form av ett öppet hus är en samrådsform som stadsbyggnadskontoret tillämpar i alla detaljplaner sedan lång tid tillbaks. Orsaken till det är att fler personer därmed kan komma tilltals och framföra sina egna frågor och synpunkter än vad fallet är i mötesformen storforum. Att utställningen, sedan en tid tillbaks, sker på en anslagstavla och att plankartan och övriga handlingarna finns i en pärm istället för uppsatta på en skärm är enligt en ny rutin som kommunens Kommunikationskontor tagit fram. Rutinen infördes i samband med ombyggnationen av förvaltningshuset Rosens entré.*

För synpunkter om finansiering av gatorna genom uttag av gatukostnader från fastigheterna, se gemensam svarskommentarer under synpunktsförfattare nummer 49-101.

Synpunktsförfattare 39

Synpunktsförfattaren vill informera om att det bedrivs hästrelaterade verksamheter på fastigheten Marby 6:10 samt att det finns arrenderad betesmark på fastigheten Marby 6:4. Synpunktsförfattaren bedriver en ganska stor hästverksamhet med hagmarker arrenderade öster om den tilltänkta huvudgatan - spårvägen, vilket innebär dagliga passager. Veterinärmottagning bedriver dock hela sin verksamhet innebärande att cirka 15 stycken hästar per dag anländer. Dessa patienter besiktigas inom fastighetens område som direkt ansluter till den rubricerade huvudgatan. Kliniken har redan idag stora problem med fordon som inte respekterar att det råder en hastighetsbegränsning på 30 km/h vilket skapar arbetsmiljöproblem för personalen samt risk för skador på våra patienter, hästarna. Med hopp om att kunna fortsätta bedriva verksamheterna på Marby 6:10 önskar synpunktsförfattaren att kommunen beaktar vad som ovan nämnts vid den fortsatta planeringen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Detaljplanen reglerar inte hastigheten på gatorna utan det hanteras av kommunens tekniska kontor. Att fordon inte respekterar gällande hastighetsbegränsning är en polisiär angelägenhet.

Synpunktsförfattare 40

Synpunktsförfattaren börjar med att peka ut den frustration som bristen på kommunikation som föranlett förslaget gett upphov till. Ett exempel: svaret på frågan om varför fastigheten Marby 1:12 inte blir mer än en fastighetsbildning kom i ett mycket sent skede. Svaret på frågan varför Marby 1:12, som är 5506 kvadratmeter stor inte kan delas i minst två var att kommunen inte ville tillåta bebyggelse närmare än 100 meter från vattnet. Att grannfastigheten ges tillstånd att delas motiveras med att den har en stor andel av sin areal på längre avstånd än 100 meter från vattnet. Fastigheten i fråga, Marby 1:25, är till ytan totalt mindre än Marby 1:12, och dessutom torde den såvitt avser kvadratmeter inte ha en större yta utanför 100-metersgränsen än vad Marby 1:12 har. Det ska i sammanhanget också anges att strandskyddet föreslås tas bort på nu aktuella fastigheter, varför såväl Attefallshus som andra byggnader kommer att kunna uppföras närmare stranden än framhållna 100 meter. Under åberopande av att beaktansvärda ytor ligger upp till 130-140 meter från vattnet, liksom är fallet med Marby 1:25, hävdas att det inte finns några beaktansvärda intressen som strider mot önskemål om byggrätter avseende Marby 1:12.

Det är inte heller tillfredsställande att väsentliga delar av planförslaget förståelse presenteras först som kompletteringar godkända av stadsplaneringsnämndens ordförande. Det har ytterligare försvårat förutsättningarna för såväl yttranden som samråd. Som exempel tillkom information 12 oktober 2016 som var av vikt för synpunktsförfattaren.

Synpunktsförfattaren pekar på att de finns skäl till att beakta andra lösningar när det gäller dagvattenledningsdragningen. Sprängning av berg bör undvikas så långt som möjligt i bostadskänsliga områden med beaktansvärda naturvärden.

Synpunktsförfattaren menar att halveringen av fastigheten Marby 1:51 till förmån för skapande av naturmark, upprepas här det oproportionerligt stora intrång detta skulle innebära för min huvudman i förhållande till de vinster det skulle ge i tillgänglighet för allmänheten till naturområdet väster om planområdet eller för djurlivet. Det förra intresset tillfredsställs i tillräcklig grad av den förbindelse som finns söder om det aktuella förslaget på Marby 1:51, både vad gäller biltrafik och annan trafik (cykel, gångtrafik) till och från naturområdet. Det senare intresset går inte heller förlorat av att låta det föreslagna området vara tomtmark.

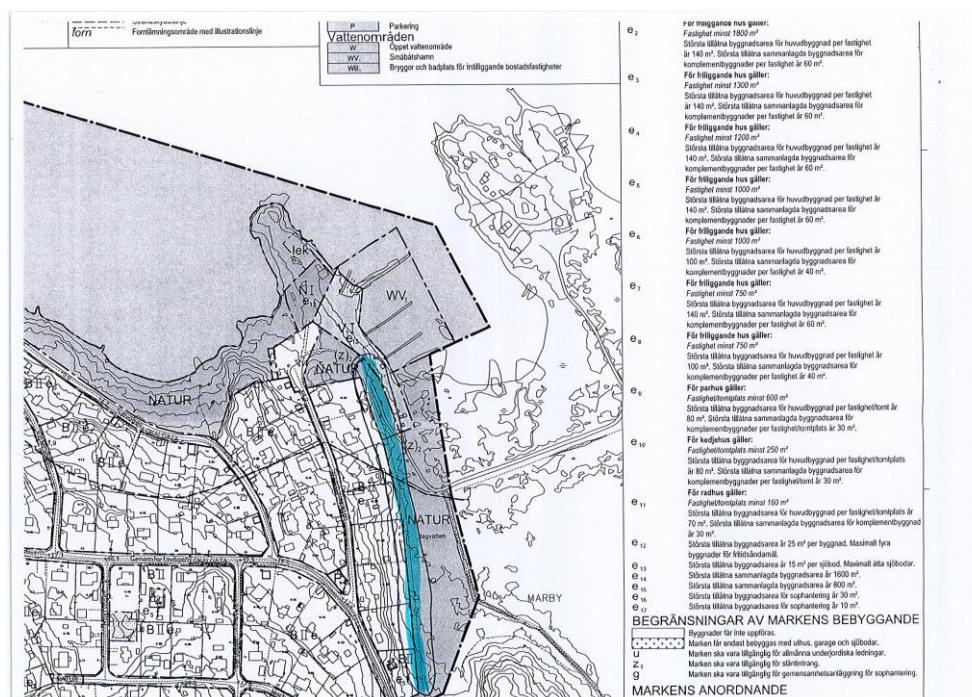
Kommentar: Synpunkterna noteras.

Efter att kompletteringen av granskningshandlingarna rörande planbeskrivningens genomförande del, med tabell och intrångskarta, ställts ut för granskning förlängdes granskningstiden med tre veckor fram till och med den 7 november. Se vidare kommentar 2 och 3 under synpunktsförfattare 10.

Synpunktsförfattare 41-48

1. Gångstig öster om fastigheterna Marby 4:34 till och med Marby 4:41
Efter att det nya detaljplaneförslaget nu framförts noterar synpunktsförfattaren att området öster om fastigheterna Marby 4:34 till och med Marby 4:41 har utökats och/eller ändrat beteckning. Området är nu betecknat med "NATUR-dagvatten". Inom detta område med direkt gräns till fastigheterna Marby 4:34 till och med Marby 4:41 finns en prickad linje som kan tolkas som en framtida gångstig. Eftersom denna stig inte finns naturligt i dag motsätter sig synpunktsförfattarna detta förslag och anser att markeringen ska tas bort från detaljplanen. Om de prickade linjerna anger något annat vill synpunktsförfattaren att detta tydliggörs så inte framtida feltolkning uppstår.

Synpunktsförfattaren bifogar en namninsamling på att de inte vill ha en gångstig så pass nära deras fastigheter.



Kommentar: Synpunkterna noteras.

Se kommentar under synpunktsförfattare 27.

Synpunktsförfattare 49

Kommunen borde sträva efter att behandla sina medborgare lika. I vilka andra områden i kommunen betalar fastighetsägarna gatukostnader?

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Uttag av gatukostnader sker i alla exploateringsområden där allmän plats ska byggas ut eller byggas om. Vanligtvis sker uttag av gatukostnader genom att exploatören och kommunen tecknar ett exploateringsavtal. Det är samma lagregler i plan- och bygglagen som gäller i båda fallen, dvs. både vid en gatukostnadsutredning och vid tecknade av exploateringsavtal.

Skattekollektivet bekostar inte de nybyggnationer och ombyggnationer av allmän plats som kan belasta exploateringsområdet, dvs. de områdesbundna anläggningarna. Endast de anläggningar på allmän plats som anses vara även för andra områden kan belasta skattekollektivet. Exempel på sådana anläggningar är genomfartsgator, större rondeller, parker och torg som är även för andra områden än bara exploateringsområdet.

I Marbystrand ska huvudgatan och del av gång- och cykelvägarna som löper genom planområdet finansieras via skattekollektivet.

Om kommunens skulle låta skattekollektivet bekosta all ombyggnation och nybyggnation av gatorna i Marbystrand tvingas kommunen, på grund av

likställighetsprincipen i kommunallagen, att betala all nybyggnation och ombyggnation av allmän plats inom Norrköpings kommun.

Synpunktsförfattare 50 - 101

Orimligt att en okänd kostnad på minst 139 000 kronor plötsligt dyker upp är fullständigt orimligt.

Argument om värdeökning motsvarande avgiften till följd av nytt vägnät håller inte. Värdeökningen skedde när Norrköpings kommun började bevilja bygglov för permanent boende. Vi som bor i Marby nu har redan betalat för värdeökningen som skedde när det blev känt att området skulle permanentas och förtätas.

Valet att flytta till Marby gjordes efter en budget. Om förslaget om gatukostnader går igenom tvingas vi låna pengar, sälja delar av fastigheten eller i värsta fall sälja och flytta.

Nya amorteringskraven medför många tusenlappar per månad i ökande utgifter.

Det blir kommunen som framförallt får nytta av exploateringen, med ökade skatteintäkter. Därmed är skattefinansieringen den riktiga modellen. Infrastrukturen som planeras kommer att komma alla till nytta.

Vi som bor i Marby betalar skatt som alla andra och har rätt, precis som alla andra, att åka till vårt nuvarande bostadsområde utan att behöva betala avgifter för det.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Kommunen föreslås bli huvudman för allmän plats, dvs. gator, park och natur.

Fördelningen av kostnaderna för ombyggnad och nybyggnation av allmän plats, inom planområdet, har skett genom en gatukostnadsutredning där det framgår vilka kostnader som kommer att fördelas på respektive fastighetsägare inom planområdet. Stadsplaneringsnämnden har beslutat att tillämpa möjligheten som finns i plan- och bygglagen om uttag av gatukostnader genom en gatukostnadsutredning.

Kommunfullmäktige i Norrköpings kommun har antagit riktlinjer avseende uttag av gatukostnader i omvandlingsområden med kommunalt huvudmannaskap för gator och övrig allmän platsmark, se bilaga 2 i gatukostnadsutredningen. Syftet med gatukostnadsutredning är att uppnå en rättvis fördelning mellan fastighetsägare och skattebetalare. Varje omvandlingsområde ska bära de områdesbundna anläggningskostnaderna som uppkommer i samband med detaljplanläggning och som är till nytta för planområdet.

Uttag av gatukostnader sker i alla exploateringsområden där allmän plats ska byggas ut eller byggas om. Vanligtvis sker uttag av gatukostnader genom att exploatören och kommunen tecknar ett exploateringsavtal. Det är samma lagregler i plan- och bygglagen som gäller i båda fallen, dvs. både vid en gatukostnadsutredning och vid tecknade av exploateringsavtal.

Skattekollektivet bekostar inte de nybyggnationer och ombyggnationer av allmän plats som kan belasta exploateringsområdet, dvs. de områdesbundna anläggningarna. Endast de anläggningar på allmän plats som anses vara även för andra områden kan belasta skattekollektivet. Exempel på sådana anläggningar är genomfartsgator, större rondeller, parker och torg som är även för andra områden än bara exploateringsområdet.

I Marbystrand ska huvudgatan och del av gång- och cykelvägarna som löper igenom planområdet finansieras via skattekollektivet.

Om kommunens skulle låta skattekollektivet bekosta all ombyggnation och nybyggnation av gatorna i Marbystrand tvingas kommunen, på grund av likställighetsprincipen i kommunallagen, att betala

Sakägare och övriga berörda med kvarstående synpunkter (rätt att överklaga)

De berörda vars yttranden helt eller delvis inte har tillgodosetts är följande:

(Numrering av de berörda följer numrering i bilagan.)

| Berörd part (fastighet) | Skedet då synpunkter lämnades |
|---|-------------------------------|
| 1. Synpunktsförfattare 1-66 i samrådsredogörelsen | Samråd |
| 2. Synpunktsförfattare 1-101 i utlåtandet | Samråd och/eller granskning |
| 3. Naturskyddsföreningen | Samråd och granskning |
| 4. Marby båtklubb | Granskning |
| 5. Marby vägsamfällighet GA-3 | Samråd och granskning |

Övriga med kvarstående synpunkter (ingen rätt att överklaga)

(Numrering av synpunktsförfattare följer numrering i bilagan.)

| Part | Skedet då synpunkter lämnades |
|--|-------------------------------|
| 1. Vikbolandet socialdemokratiska förening | Granskning |
| 2. Unnerstads villa- och vägförening | Granskning |

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2012/0121

Ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret, fysisk planering, föreslår att detaljplanen godkänns i stadsplaneringsnämnden inför antagande i kommunfullmäktige.

Stadsbyggnadskontoret

Sani Muric
processansvarig detaljplanering

Magnus Gullstrand
planarkitekt