

Detaljplan i Vimanshäll för Tändspolen 1 m.fl. (Älgvägen)

Samrådsredogörelse

Datum: 2025-05-07

Diarienummer: Sbn 2017- 795



Vad är en Samrådsredogörelse?

En detaljplan reglerar hur mark och vatten ska användas och hur bebyggelsen ska se ut. Detaljplanen talar om vad du och andra får och inte får göra för byggåtgärder inom planområdet. Det är kommunen som tar fram en detaljplan och du som medborgare har möjlighet att ta del av informationen och lämna idéer och synpunkter.

[Läs mer om detaljplaner på Boverkets webbplats www.boverket.se.](http://www.boverket.se)

Samrådsskedet

Samrådsskedet är det första tillfället för de som är berörda av planförslaget att lämna synpunkter. Samrådet följs sedan av ett granskningsskede, vilket är ytterligare ett tillfälle för berörda att lämna synpunkter. De som yttrar sig under samrådet, och de som berörs av förslaget, kommer meddelas när planförslaget finns tillgängligt för granskning.

De som berörs av planförslaget och har synpunkter måste framföra dessa skriftligt under samråds- eller granskningsskedet för att senare ha rätt att överklaga kommunens beslut att anta detaljplanen, se rubrik Överklaga nedan.

Synpunkter som inkommit under samrådet sammanställs och kommenteras i en samrådsredogörelse. I samrådsredogörelsens **kommentarer** redovisas kommunens ställningstaganden till inkomna synpunkter, huruvida de tillgodoses eller inte samt en motivering. I avsnittet **ändringar av planförslaget efter samråd** redovisas alla förändringar som tillkommit efter samrådsskedet

Detaljplanen har varit på samråd i två omgångar. Anledningen till att samrådet togs om var att det gått så pass lång tid sedan det första samrådstillfället, samt att större omtag gjorts. Det första samrådet genomfördes den 12 november-9 december 2018 (samråd 1). Det andra samrådet genomfördes 6 december-26 januari 2023/2024 (samråd 2). I slutet av detta dokument redovisas inkomna synpunkter från det första samrådet.

Överklaga

En detaljplan kan enbart överklagas baserat på icke tillgodosedda synpunkter från sakägare, föreningar och intresseorganisationer eller på grund av formaliafel.

De som har rätt att överklaga en detaljplan baserat på planförslagets innehåll är sakägare, till exempel fastighetsägare, arrendatorer, hyresgäster och andra med rättighet till fastigheter inom eller i anslutning till planområdet. Även

intresseorganisationer kan ha rätt att överklaga en detaljplan om samtliga följande punkter är uppfyllda: 1. Organisationens huvudsakliga ändamål är att bevaka naturskydds-, kulturskydds- eller miljöskyddsintressen, och dessa berörs av detaljplanen. 2. Organisationen inte är vinstdrivande. 3. Organisationen har bedrivit verksamhet i Sverige under minst tre år. 4. Organisationen har minst 100 medlemmar eller på annat sätt visar att verksamheten har allmänhetens stöd. Det går även att överklaga en detaljplan om processen varit felaktigt genomförd, så kallat formaliafel.

Detaljplanen går att överklaga inom tre veckor efter det att beslut om antagande har publicerats på kommunens anslagstavla. Överklagan skickas till kommunen, som sedan skickar den vidare till mark- och miljödomstolen.

Innehållsförteckning

Vad är en Samrådsredogörelse?	2
Samrådsskedet	2
Överklaga	2
Inledning	6
Sammanfattning av detaljplanen	6
Detaljplanens handlingar	6
Sammanfattning av samrådet	7
Inkomna yttranden på planförslaget och Stadsplaneringsavdelningens kommentarer	8
Myndigheter	10
Länsstyrelsen	10
Samråd om detaljplan för Tändspolen 1 m.fl., Linköping kommun	10
Lantmäterimyndigheten	14
Kommunala nämnder/kontor och bolag etc.	15
Räddningstjänsten Östra Götaland	15
Östgötatrafiken AB	16
Tekniska Verken i Linköping AB	16
Företag, organisationer och föreningar	17
PostNord Sverige AB	17
Naturskyddsföreningen i Linköping	17
Privatpersoner/Sakägare	18
Yttrande 1	18
Yttrande 2	22
Yttrande 3	27
Yttrande 4	27
Yttrande 5	27
Yttrande 6	28
Yttrande 7	28
Yttrande 8	28
Yttrande 9	29
Yttrande 10	29
Yttrande 11	30
Yttrande 12	33
Yttrande 13	34
Yttrande 14	34

Yttrande 15	35
Yttrande 16	35
Yttrande 17	36
Yttrande 18	36
Yttrande 19	37
Yttrande 20	38
Yttrande 21	40
Yttrande 22	41
Yttrande 23	42
Yttrande 24	42
Yttrande 25	43
Yttrande 26	45
Yttrande 27	46
Yttrande 28	46
Yttrande 29	48
Yttrande 30	48
Yttrande 31	48
Yttrande 32	50
Yttrande 33	50
Yttrande 34	51
Yttrande 35	51
Yttrande 36	52
Yttrande 37	54
Yttrande 38	57
Ändringar av planförslaget efter samråd	59
Sammanställning av de som inkommit med synpunkter under samrådet	61
De som inkommit med synpunkter som inte har tillgodosetts	61
Sakägare/privatpersoner	61
De som inkommit med synpunkter som har tillgodosetts	62
Myndigheter	62
Kommunala nämnder/kontor och bolag etc.....	62
Företag, organisationer och föreningar	62
Sakägare/privatpersoner	62
Bilaga 1-sammanställning av synpunkter från samråd 1	64

Inledning

Sammanfattning av detaljplanen

Planområdet ligger i Vimanshäll, cirka tre kilometer från Linköpings centrum. Planen avgränsas av Vistvägen i sydväst. Området är cirka två hektar stort och omfattar mark som består av en grusad yta där det tidigare funnits en bensinstation samt grönytor.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostäder med inslag av verksamheter i bottenplan, radhus och eventuellt vårdboende. Detaljplanens syfte är även att möjliggöra en utbyggnad av befintlig förskolan från 45 barn till 100 barn samt göra det möjligt att bygga gruppboendestäder.

Detaljplanen möjliggör cirka 130 bostäder i flerbostadshus och 8 radhus. Detaljplanen är flexibel och gör det möjligt att uppföra ett vårdboende inom del av planområdet, även om det i dagsläget inte finns önskemål om eller behov av ett vårdboende på platsen. Detaljplanen stämmer väl med Översiktsplan för staden Linköping från 2010. I kommunens översiktsplan anges "Befintliga bostäder med inslag av verksamheter. Förtätning kan bli aktuell".

Detaljplanens handlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta i storlek A0 i skala 1:500
- Planbeskrivning och Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning *
- Samrådsredogörelse
- Samrådsredogörelse från samråd 2018

Handlingar markerade med * finns inte på webbplatsen på grund av GDPR (dataskyddsregler inom EU).

Sammanfattning av samrådet

Samråd genomfördes under tiden 6 december 2023 – 26 januari 2024.

Planförslaget har remitterats till berörda remissinstanser samt sakägare enligt fastighetsförteckning upprättad 29 september 2023.

Allmänt samrådsmöte/Öppet hus ordnades 23 januari 2024 i Ånestadskolans restaurang.

Information om samrådet samt mötet/öppet hus annonserades i Östgöta Correspondenten och Linköpings Tidning, 6 december 2023. Information om mötet delgavs berörda och sakägare via brev.

Närvarande var planarkitekt, mark- och exploateringsingenjör, trafikplanerare och gruppchef detaljplanenheten från Stadsplaneringsavdelningen, Linköpings kommun. Totalt kom ett femtiotal personer som alla bor i anslutning till planområdet. De frågor som främst diskuterades var exempelvis: nuvarande trafiksituation och trafiken som genereras av den tillkommande bebyggelsen samt höjderna för bostadskvarteret osv.

Inkomna yttranden på planförslaget och Stadsplaneringsavdelningens kommentarer

Sammanlagt har 45 yttranden inkommit till kommunen enligt tabellen nedan.

Då omtag och nytt samråd av detaljplanen skett kommer synpunkter från föregående samråd från 2018 besvaras även i denna samrådsredogörelse, se bilaga 1 i slutet av detta dokument).

Myndigheter	Inkommande datum	Synpunkter
Länsstyrelsen Östergötland	2024-02-29	Ja
Lantmäterimyndigheten	2024-01-26	Ja

Kommunala nämnder/kontor och bolag etc.	Inkommande datum	Synpunkter
Räddningstjänsten Östra Götaland	2024-01-05	Ja
Östgötatrafiken AB	2024-01-19	Ja
Tekniska Verken i Linköping AB	2024-01-16	Ja

Företag, organisationer och föreningar	Inkommande datum	Synpunkter
PostNord Sverige AB	2023-12-06	Ja
Naturskyddsföreningen Linköping	2024-01-29	Ja

Privatpersoner	Inkommande datum	Synpunkter
Yttrande 1	2023-12-06	Ja
Yttrande 2	2023-12-07	Ja

Privatpersoner	Inkommande datum	Synpunkter
Yttrande 3	2023-12-08	Ja
Yttrande 4	2023-12-12	Ja
Yttrande 5	2023-12-12	Ja
Yttrande 6	2023-12-12	Ja
Yttrande 7	2023-12-20	Ja
Yttrande 8	2024-01-04	Ja
Yttrande 9	2024-01-13	Ja
Yttrande 10	2024-01-16	Ja
Yttrande 11	2024-01-16	Ja
Yttrande 12	2024-01-17	Ja
Yttrande 13	2024-01-18	Ja
Yttrande 14	2024-01-19	Ja
Yttrande 15	2024-01-22	Ja
Yttrande 16	2024-01-25	Ja
Yttrande 17	2024-01-25	Ja
Yttrande 18	2024-01-25	Ja
Yttrande 19	2024-01-25	Ja
Yttrande 20	2024-01-26	Ja
Yttrande 21	2024-01-26	Ja
Yttrande 22	2024-01-26	Ja
Yttrande 22	2024-01-26	Ja
Yttrande 23	2024-01-26	Ja
Yttrande 24	2024-01-26	Ja
Yttrande 25	2024-01-26	Ja
Yttrande 26	2024-01-26	Ja
Yttrande 27	2024-01-26	Ja
Yttrande 28	2024-01-26	Ja
Yttrande 29	2024-01-26	Ja
Yttrande 30	2024-01-26	Ja
Yttrande 31	2024-01-29	Ja

Privatpersoner	Inkommande datum	Synpunkter
Yttrande 32	2024-01-29	Ja
Yttrande 33	2024-01-29	Ja
Yttrande 34	2024-01-29	Ja
Yttrande 35	2024-01-29	Ja
Yttrande 36	2024-01-29	Ja
Yttrande 37	2024-01-29	Ja
Yttrande 38	2024-01-29	Ja

Tabell. Sammanställning av inkomna yttranden på detaljplanen under samrådet.

Nedan redovisas Länsstyrelsens och Lantmäteriets yttranden i sin helhet, sammanfattning av de andra yttrandena samt kommunens kommentarer till synpunkterna.

Myndigheter

Länsstyrelsen

Samråd om detaljplan för Tändspolen 1 m.fl., Linköping kommun

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Handlingarna inkom till Länsstyrelsen den 5 december 2023. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Under samrådet ska Länsstyrelsen enligt 5 kap. 14 § PBL särskilt

1. Ta tillvara och samordna statens intressen
2. Verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (1998:808), MB, tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. MB följs och att strandskydd enligt 7 kap. MB inte upphävs i strid med gällande bestämmelse
3. Verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt.
4. Verka för att en bebyggelse inte blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska Länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Syftet med detaljplanen

Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostäder med inslag av verksamheter i bottenplan samt vårdboende och radhus. Planens syfte är även att möjliggöra en utbyggnad av befintlig förskola från 45 till 100 barn samt möjlighet att bygga gruppboendestäder.

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt PBL 4 kap. 33§ p.5.

Länsstyrelsens synpunkter-prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintressen kap 3. MB

Totalförsvaret MB 3 kap

Planområdet omfattas av Totalförsvarets stoppområde för höga objekt, MSA-område samt Påverkansområde för väderradar. Länsstyrelsen anser att riksintressena inte påverkas av aktuellt planförslag.

Kommunikationer MB 3 kap 8

Planområdet omfattas av influensområde för Linköpings flygplats och SAAB:s flygplats, Linköping-SAAB. Länsstyrelsen anser att riksintresset inte påverkas av aktuellt planförslag.

Miljökvalitetsnormer

Planbeskrivningen innehåller en bedömning av detaljplaneförslagets påverkan på miljökvalitetsnormer. Länsstyrelsen instämmer i bedömningen att miljökvalitetsnormer inte hindrar planens genomförande men anser att förutsättningar och konsekvenser bör beskrivas tydligare i planhandlingen. Vad gäller MKN för vatten bör också den påverkade vattenförekomsten (Tinnerbäcken) uppges.

Trafikbuller

En trafikbullerutredning har tagits fram av Soundcon 2023, där det framgår att vissa utomhusmiljöer får bullervärden över de tillåtna riktvärdena för uteplats, bland annat föreslagen radhusbebyggelse intill Älgvägen. Länsstyrelsen anser att detaljplanen behöver förtydliga hur det säkerställs att de berörda bostäderna får uteplatser med tillräckliga ljudmiljöer.

Länsstyrelsen vill vidare uppmärksamma att bullerutredningen ska göras utifrån trafikprognos som beskriver bullersituationen inom minst detaljplanens genomförandetid. Detta bör förtydligas i detaljplanen.

Markföroreningar

Inom områdena benämnda B och C, förekommer halter av PCB samt PAH-H vilka är över aktuellt riktvärde för känslig markanvändning. Länsstyrelsen anser att det bör förtydligas om avgränsning av föroreningarna avses utföras innan granskning av planförslaget eller inte.

Planbestämmelse finns om att marken ska saneras till minst känslig markanvändning innan starbesked för bygglov kan ges, vilket är bra. Länsstyrelsen påpekar dock att eventuella, kompletterande undersökningar behöver vara genomförda innan planläggningen slutförs.

Översvämning

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen behöver kompletteras med en mer utförlig beskrivning av hur dagvattenmängder motsvarande ett hundraårsregn med klimatfaktor avses hanteras inom planområdet. Här behöver också förtydligas hur tillrinnande dagvatten från omgivande markområden ska omhändertas.

Länsstyrelsen påpekar vidare att de skyddsåtgärder som behövs för att undvika skador på befintlig och tillkommande bebyggelse ska säkerställas i planen. Den genomförda dagvattenutredningen med rekommenderade dagvattenlösningar bör kunna användas som utgångspunkt.

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Naturmiljövärden

Länsstyrelsen ser positivt på intentionen att bevara värdefulla träd inom området. Inför den fortsatta planeringen bör planeringsunderlaget kompletteras med en naturvärdesinventering för att precisera hur byggande kan ske utan skador på värdefull natur, särskilt det viktiga ekområdet direkt öster om planområdet. Länsstyrelsen ser också gärna att planen tar upp ett tydligare resonemang om planens påverkan på ekologiska spridningsvägar då området är en viktig länk för biologisk mångfald. Det är också bra om åtgärder som kan öka naturvärdena beaktas.

Miljö- och riskfaktorer

Länsstyrelsen uppmärksammar att innehållet i planbeskrivningen inte helt överensstämmer med resultaten från den miljötekniska markundersökningen utförd av Ramboll 2019, vilket framgår nedan.

Planbeskrivningen bör kompletteras med uppgifter enligt den miljötekniska markundersökningen, om att det finns ställvisa halter över riktvärdet för känslig markanvändning, av arsenik, barium, kobolt, alifatiska kolväten (>C16-C35) och PAH-H samt även PCB. Representativa halter för kobolt och PAH-H ligger dessutom över riktvärde för känslig markanvändning.

Information avseende bensen från tidigare bensinstation som framgår i avsnittet Geoteknik, bör enligt Länsstyrelsen, även framgå i avsnittet Förorenad mark. Bilagor tillhörande den miljötekniska undersökningen bör dessutom inkluderas i planunderlaget.

Gestaltning

Bebyggelsen som möjliggörs i och med planförslaget skiljer sig från befintlig bebyggelse avseende täthet och skala, vilket dessutom kommer påverka befintliga siktlinjer. Samtidigt bygger planen på en övergripande stadsbyggnadsidé med avsikten att med tillkommande bebyggelse skapa ett attraktivt och sammanlänkande gaturum utmed Vistvägen, samtidigt som bebyggelsen anpassas på ett respektfullt sätt till den omgivande, lägre, bebyggelsen. Länsstyrelsen anser att dessa ambitioner kan utvecklas ytterligare i planen, bland annat genom att ta upp ett tydligare resonemang om den nya bebyggelsens fysiska utformning. Fler illustrationer och även en analys av påverkan på viktiga siktlinjer vore till nytta här.

Utemiljö

Länsstyrelsen ser positivt på intentionen att uppnå friyta enligt kommunens framtagna riktlinjer. Det är även positivt att åtgärder beaktas för att uppmuntra allmänheten till att nyttja utomhusmiljön utanför förskoleverksamhetens öppettider. Samnyttjande av utemiljöer kan bli allt viktigare i takt med att fler obebyggda ytor tas i anspråk och förtätas.

Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning

Här redovisas Länsstyrelsens synpunkter i frågor som har betydelse för planens genomförbarhet.

7 kap. miljöbalken (1998:808). Biotopskydd

Parallellt med aktuellt ärende har en ansökan om biotopskyddsdispens inkommit till Länsstyrelsen. Handläggning pågår.

2 kap. kulturmiljölagen (1988:950). Fornminnen

Inom den norra delen av planområdet, som idag är naturmark, finns en fornlämning, L2011:4536, som utgörs av en grav. Graven är otydlig delvis på grund av äldre täktverksamhet. Det kan inte uteslutas att ytterligare fornlämningar finns i området.

Länsstyrelsen bedömer att en arkeologisk utredning behöver genomföras för att säkerställa att planområdet inte berör några fler fornlämningar. Därefter kan en bedömning av planförslagets utformning göras ur fornlämningssynpunkt.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar: Miljökvalitetsnormer

Inför granskning har planhandlingarna kompletterats med förutsättningar och konsekvenser under rubriken *Vatten* för de miljökvalitetsnormer som berörs av planförslaget. Slutsatserna är att detaljplanen innebär ytterligare hårdgörande av planområdet, men kopplat till MKN tyder resultaten på att om planen genomförs med föreslagna eller likvärdiga åtgärder, påverkas inte kvalitetsfaktorn näringsämnen för Tinnerbäcken.

Trafikbuller

Samtliga bostäder uppfyller riktvärdet 60 dBA. Bostäder som inte uppfyller gällande riktvärden för uteplatser bör kunna erbjudas gemensamma uteplatser inom innergårdarna där detta uppfylls. Inför granskning har bullerutredningen uppdaterats, och planhandlingarna har förtydligats med att de berörda bostäderna, framförallt radhusen, får uteplatser med tillräckliga ljudmiljöer med hjälp av bullerskärmar.

Markföroreningar

Avgränsning av föroreningar har inför granskning utförts för att säkerställa värdena av PCB respektive PAH-H. Inför granskning har avsnittet om markföroreningar i planbeskrivningen reviderats enligt inkomna synpunkter. Inför byggnation behöver marken saneras.

Översvämning

Inför granskning har avsnittet om dagvatten och skyfall reviderats i planbeskrivningen med avseende på hur dagvattenmängder motsvarande ett hundraårsregn med klimatfaktor avses hanteras inom planområdet. Vidare har planbeskrivningen även kompletterats med hur tillrinnande dagvatten från omgivande markområden ska omhändertas. Inför granskning

har planområdet utökats med en yta söder om Vistvägen för att hantera skyfall som kommer från Älgvägen i norr. Höjderna på bebyggelse och färdig golvnivå har också kompletterats för bebyggelsen för att undvika skador vid skyfall.

Naturmiljövärden

Inför granskning har planhandlingarna kompletterats med ett resonemang om hur byggande kan ske utan skador på värdefull natur, särskilt det viktiga ekområdet direkt öster om planområdet. Efter samrådet gjordes en rotkartering för att säkerställa att bebyggelsen är på tillräckligt långt avstånd för att inte skadat träden öster om de föreslagna radhusen. Detta har i plankartan säkerställt med prickmark. Planbeskrivningen har även kompletterats med ett tydligare resonemang om planens påverkan på ekologiska spridningsvägar.

Miljö- och riskfaktorer

Inför granskning har planhandlingarna reviderats med resultaten från den miljötekniska markundersökningen. Slutsatserna från rapporten är att PCB inte tycks finnas utspritt över område B, utan framförallt finns i ytlig utbredning, enligt tidigare undersökning. Då halter var under riktvärden för farligt avfall, rekommenderas massorna avlägsnas i samband med tilltänkt exploatering av underjordiskt garage som IFA-massor.

För område C finns en problematik avseende PAH-H. Denna undersökning har kunnat avgränsa föroreningen i ytled och ger rekommendationen att avlägsna den jord som består av fyllning innan exploatering sker i området.

Gestaltning

Inför granskning har planhandlingarna tillförts ett tydligare resonemang om den nya bebyggelsens utformning och ambitionerna från stadsbyggnadsidéerna. Eftersom planförslaget får en påverkan på siktlinjer inom planområdet, är den längsgående siktlinjen och karaktären med trädrader och grönska utmed Vistvägen viktig och kommer fortsatt vara kvar i den nya bebyggelsen. Detta är ett viktigt helhetsintryck när man rör sig längs med Vistvägen. Vidare har flerbostadsbebyggelsen på västra och östra sidan Älgvägen reglerats så att de har liknande regleringar av höjder för att de ska ge ett samlat intryck.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har gått igenom planens samrådshandlingar (daterade 2023-12-06) och har följande funderingar.

Plankartan

Benämningen S₁ finns benämnt som både för *Skolgård* och för *Centrum i endast bottenvåning*, vilket kan lätt förväxlas.

Exploateringsavtal aktuell men innehållet redovisas inte

I planbeskrivningen anges att exploateringsavtal ska upprättas men inget anges om innehållet. Om avsikten är att genomföra markanvisningar och/eller teckna exploateringsavtal ska kommunen enligt 4 kap 33 § 3 st 2 men. PBL redovisa avtalets huvudsakliga innehåll och konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs av stöd med ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Detta ska enligt 5 kap 13 § PBL göras redan i samrådsskedet. Redovisningen behöver vara:

-Vilka områden som avses för överlåtelse eller upplåtelser

- Vilka fysiska anläggningar exploateringen ska utföra och vilken standard de ska ha
- Vilka kostnader exploatören åtar sig att betala
- Åtaganden om att betala eller inte kräva ersättningar
- Tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar
- Om exploatören ska ställa säkerhet för åtagande enligt avtalet
- Om det finns flera exploatörer, ansvarsfördelningen mellan dem.

När redovisningen av innehållet i ett kommande exploateringsavtal saknas i planbeskrivningen innebär det att det inte finns någon möjlighet för Lantmäterimyndigheten att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefalla strida mot reglerna i 6 kap 40-42 §§ PBL. Det innebär också att de som är berörda av planen inte har någon möjlighet att överblicka de konsekvenser som det tänkta avtalsinnehållet kommer få bl.a. vid genomförande av detaljplanen.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Vi förstår att beteckningen S₁ kan förväxlas, dock är skillnaden mellan dem att den ena är användningsbestämmelse och den andra är egenskapsbestämmelse vilket framgår både i plankartan och i planbeskrivningen.

Inför granskningen har planbeskrivningen uppdaterats avseende exploateringsavtalets innehåll och konsekvenserna av att planen genomförs av stöd med ett eller flera sådana avtal.

Kommunala nämnder/kontor och bolag etc.

Räddningstjänsten Östra Götaland

Brandvattenförsörjningen bedöms vara tillfyllest i området under förutsättning att befintliga sådana inte påverkas av byggnationen. Exempelvis brandposten vid Tangenten 17.

Byggnationen av vårdbostäder kräver installation av sprinkler. Byggherre behöver tidigt ta kontakt med Tekniska verken för att stämma av förutsättningar kring direktpåkoppling till VA-nätet, alternativt undersöka placering av cistern/tank inom fastigheten.

Möjligheten till utrymning i händelse av brand bör utredas i ett tidigt skede även om det är en fråga som normalt provas som tekniskt egenskapskrav i bygglovsskedet. För att byggherren ska kunna nyttja räddningstjänsten som en alternativ utrymningsväg till den primära sådana (normalt trapphus) behöver det finnas säkerställda förutsättningar för vår framkomst och åtkomst till byggnadens fasader. Byggnationen av flerbostadshus anges vara mellan 3-5 våningar vilket medför att både bärbar utskjutsstege som höjdfordon kommer vara aktuellt. För utskjutsstege gäller att den kan användas upp till och med 11 meter mätt från marken till underkant fönster/balkongräcke (normalt fyra våningar). Det kräver också att marken nedanför berörda fönster/balkonger anpassas vilket behöver samordnas med landskapsarkitekturen. För höjdfordon gäller att den kan användas upp till och

med 23 meter mätt från marken till underkant fönster/balkongräcke (normalt åtta våningar). Det kräver också att det finns uppställningsplats om 5'12 meter parallellt placerad med fasaden på maximalt 9 meters avstånd. En uppställningsplats kan vara en del av det vanliga gatunätet eller en särskilt anordnad yta inom fastigheten.

Är dessa förutsättningar inte möjliga eller önskvärda att anordna kräver det att utrymning istället säkerställs med byggnadstekniska åtgärder, exempelvis loftgångar/korridorer som leder till två av varandra oberoende trapphus alternativt att trapphusen utformas som så kallade Tr2-trapphus.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Frågan har studerats övergripande i planarbetet.

Stadsplaneringsavdelningen bedömer att möjligheten till utrymning vid händelse av brand kan tillgodoses inom planområdet. Möjlighet till uppställningsplatser för utrymning säkerställs i bygglovsskedet.

Östgötatrafiken AB

Region Östergötland är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i Östergötland. Östgötatrafiken utför på uppdrag av RKM upphandling och planering av kollektivtrafiken i länet. Östgötatrafiken har mottagit samrådsremiss angående detaljplan i Vimanshäll för Tändspolen 1 med flera (Älgvägen).

Östgötatrafiken har tagit del av rubricerad remiss och tackar för möjligheten att lämna yttrande. Vi ser positivt på att planen möjliggör för en förtätning i ett område i direkt anslutning till ett av stadens starkaste kollektivtrafikstråk. Östgötatrafiken har inget att invända mot detaljplanen.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Stadsplaneringsavdelningen noterar att Östgötatrafiken inte har något att erinra mot planförslaget.

Tekniska Verken i Linköping AB

Elnät

Under rubriken Ekonomiska frågor/Ledningsåtgärder, sida 26, skulle följande behöva läggas till, om det inte är tillräckligt att ledningsflytten är vidare beskrivet under rubriken Teknisk försörjning (sida 29):

Kommunen bekostar nödvändig flytt av Skanovas och Tekniska verken AB:s ledningar samt transformatorstation enligt gällande markupplåtelseavtal mellan parterna i samband med genomförandet av detaljplan.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Inför granskning har planbeskrivningen uppdateras utifrån inkommen synpunkt.

Företag, organisationer och föreningar

PostNord Sverige AB

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att de ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Stadsplaneringsavdelningen noterar inkomna synpunkter.

Naturskyddsföreningen i Linköping

Detaljplanen Vimanshäll, Tändspolen m.fl. väcker många intresse då det berör många som bor i närheten eller passerar området dagligen. Det är också ett grönområde med flera miljövärden.

Med sikte på bra boende för fler invånare i den växande staden, är det rimligt att bygga åtminstone enstaka bostadshus i flera våningar, och den sju våningar höga huskroppen på den tidigare bensinstationstomten längs cykelvägen/ Vistvägen får därför accepteras. För att inte skapa känsla av instängdhet är det likaså rimligt att de två flyglarna har färre höjd.

På den nuvarande gräsmattan längs Poppelvägen är det förtjänstfullt att endast förlägga ett mindre och lägre hus, för att inte bryta det gröna stråk i nord-sydlig riktning som har en rik biologisk mångfald.

Den nuvarande lilla förskolebyggnaden föreslås bli ersatt av en något större skolbyggnad i två plan, och samtidigt utvidga skolgården ett stycke upp i skogen utan att fälla träd. Träd har stor betydelse för att bromsa klimatförändringen men också för människors hälsa.

Slutligen kommer vi till den öppna ytan söder om Älgvägen. Från att tidigare ha varit en kortklippt gräsmatta har den ytan sedan mer än tjugo år skötts med slätter i början av augusti. Gräset har fått ligga kvar ett par veckor, så att gräs och blomväxter fått fröa av sig. Därefter har det slagna höet förts bort. På detta sätt minskas näringshalten i jorden, vilket ger en lägre vegetation med stor mångfald av ängsväxter och ängsgräs. Ängsmiljö möjliggör överlevnad för en lång rad insekter som inte kan överleva i klippta gräsmattor. Generellt sätt har ängsmiljöer blivit en bristvara i Sverige, och både kommuner och privata markägarare har en viktig uppgift i att skapa ängsmark.

På denna äng ses nu förutom ängsväxter som förgätmigej, blåklint, solvända, fingerörter, daggkåpor, violer och en mängd olika sorters ängsgräs, även fjärilar som citronfjäril, påfågelöga, aurorafjäril, olika sorters pärlmorfjärilar, blåvingar och gräsfjärilar. Och praktfulla amiraler, nässeljärilar och vitfjärilar. Olika sorters

gräshoppor hörs, och trollsländor flyger över ängen på jakt efter insekter. I området ses också starar, bofinkar, trastar, och i brynet mot ekhagen även lövsångare och flugsnappare, och nästan årligen ses pärluggla och lärkfalk. Rådjur, grävling, harar och räv hör till bilden.

Vi ser inga hinder i planen för bensinstationtomten, förskolan och gräsmattan däremellan, men vi rekommenderar starkt att ängen längs Älgvägen fortsätter att skötas som slåtteräng, och att inga träd avverkas vare sig i ekhagen i söder eller lövträds- och tallskogen i norr avverkas.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågan varför vi tar grönområden i anspråk, se svar till yttrande 1 nedan.

Privatpersoner/Sakägare

Yttrande 1

Efter fem år är det dags för ett nytt samråd kring en omarbetad detaljplan. Vilka synpunkter som inkommit sedan förra samrådsmötet har vi inte fått ta del av, vilket också framfördes på samrådsmötet. Det nya förslaget till detaljplan har reviderats på en del punkter vilka har exemplifierats i den nya samrådshandlingen.

Enligt samrådshandlingen eftersträvas att "skapa ett attraktivt och sammanlänkande stads- och gaturum utmed Vistvägen" och bebyggelsen ska "anpassa sig på ett respektfullt sätt till den omgivande lägre bebyggelsen". Vi kan dock konstatera att även det nya förslaget innebär en överexploatering av området utan helhetssyn på markanvändning, trafiksituation och samhällsfunktioner i närområdet. Om byggnationen genomförs enligt planen kommer den att stå som en enda isolerad monolit vid Vistvägen, som i övrigt präglas av alléer, grönområden villa- och radhusbebyggelse. Möjligheter till fortsatt sammanlänkning saknas helt.

När Linköping ska växa och utvecklas finns det några riktlinjer som alltid lyfts fram för tätning, bygga högre, stadsmässighet, verksamhetslokaler, centrumbildning, för att ge några exempel. Dessa riktlinjer har blivit som ett mantra som upprepas i varje utvecklingsprojekt, till synes utan hänsyn till var, i vilken miljö och i vilken omfattning utvecklingen ska ske.

Det aktuella förslaget till detaljplan är ett praktexempel på när de kommunala principerna för stadsutveckling segnar över det sunda förnuftet. Att man ändå gör rätt motiveras med "bedömningen" att exploateringen är lämplig och den illustreras med flygvyer som trolldar bort hur stort ett 20 meter högt hus faktiskt är i ett litet område med villor, radhus, förskola och trivsamt natur. I den nya samrådshandlingen har en ny vy lagts till från Poppelvägen, men då på behörigt avstånd från området så att höjdskillnaden mellan befintlig villabebyggelse och ny bebyggelse inte ska synas så tydligt.

Redan vid samrådsmötet för fem år sedan frågade vi varför inte detaljplaneringen samordnas med det flera gånger större området på andra sidan Vistvägen som avgränsas av Ridhusgatan, Stallmästaregatan och den nedlagda ridanläggningen, ett område med betydligt större utvecklingspotential. Då fick vi inget svar. Nu fem år senare fick vi veta att exploateringen av det området inte är prioriterat. Berga Centrum står inför en omfattande utveckling med nytt centrum och flerbostadshus.

Vi frågar oss också hur detta projekt samspelar med den aktuella detaljplanens tankar om centrumändamål, dock utan att få någon klarhet.

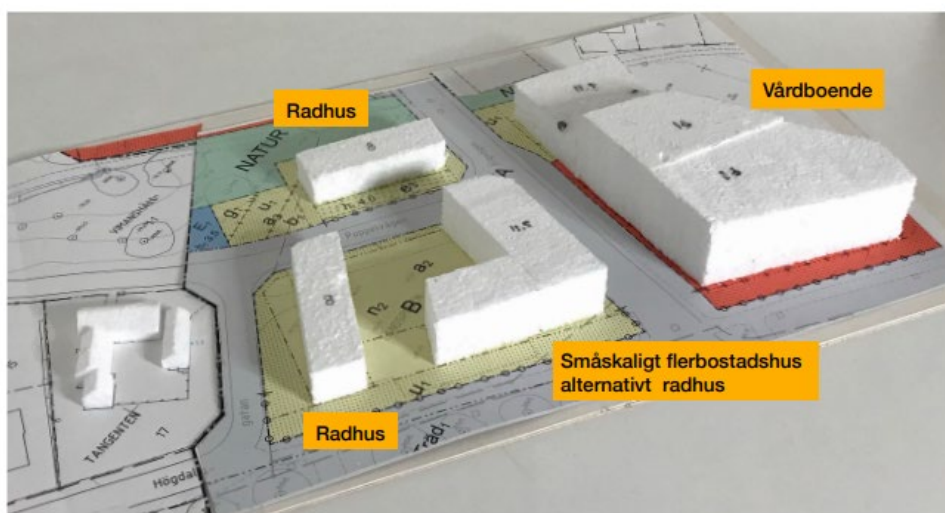
Arkitektur

Den reviderade detaljplanen som syftar till att förtäta, bygga högre, ge plats för centrumändamål tar inte hänsyn till den omgivande bebyggelsen. I översiktsplanen för staden Linköping sägs att "charm är hårdvaluta i konkurrensen med andra platser". Samtidigt belyses avvägningen mellan enskilda intressen beträffande t.ex. utsikt och allmänna intressen för stadens utveckling. I den reviderade planbeskrivningen "bedöms" inte de negativa effekterna vara väsentliga. Upplevelsen av miljön ur de boendes perspektiv belyses knappast alls, medan stor uppmärksamhet, mer än fyra sidor (två helsidesbilder!), ägnas åt ett fåtal träd längs Älgvägen, som omfattas av biotopskydd. Som boende i området kan man uppfatta detta som en närmast cynisk snedfördelning mellan olika intressen.

Förslag till förändrad arkitektur

Vårt grundläggande budskap är: låt "omtaget" göra skäl för namnet – gör om från grunden, tänk utanför boxen (=kommunens mantra för stadsutveckling), tänk större (Berga Centrum, området vid gamla ridhuset). Att kapa en våning och utesluta ett planerat torg är inte tillräckligt. Behåll känslan av ett attraktivt radhus- och villaområde, genom en varsam utbyggnad med i första hand radhus, småskaligt flerbostadshus och vårdboende.

Vi har gjort en modell och fotograferat den för att illustrera skillnaden mellan den reviderade detaljplanen och vårt förslag. Se bilaga 1:a (kommunens förslag) och 1:b (vårt förslag). Vi har flyttat all radhusbebyggelse till områdena väster om Älgvägen. På fastigheten Tändspolen 1 kan man antingen tänka sig enbart radhus, eller ett mindre flerbostadshus i hörnet Älgvägen och Vistvägen (som i modellen). Öster om Älgvägen ser vi möjligheter till exempelvis vårdboende, men med lägre högsta höjd än enligt detaljplanens förslag. På detta sätt får vi en attraktiv anslutning mot befintlig bebyggelse, samtidigt som avståndet tvärs över Älgvägen minskar upplevelsen av höjdskillnad i bebyggelsen. Förslaget innebär också en betydligt lägre profil utmed Vistvägen.



Trafiksituation: trafikinfarkt!

Vid samrådsmötet ägnades lång tid åt diskussion om trafiksituationen i området. Boende längs Älgvägen, Högdalsgatan och Poppelvägen vittnade om de problem som trafiken innebär redan idag. Gatuområdet kring fastigheten Tändspolen 1 är

en flaskhals för såväl cykel- som biltrafik. Älgvägen är den enda förbindelsen med Vistvägen, på sträckan mellan Ålerydsvägen och Söderleden och är därmed något av ett nav för cyklister och bilister. Vid Älgvägens förskola skapar lämning och hämtning trafikproblem på morgnar och kvällar, problem som förstärks vintertid med stora snövallar. Högdalsgatans anslutning mot Söderleden vid Ingo macken betjänar idag 54 villahushåll i området. Eftersom det särskilt i rusningstider är mycket svårt att komma ut på Söderleden, blir lösningen istället att använda Poppelvägens anslutning mot Älgvägen, som naturligtvis främst används av de boende längs Poppelvägen, vilka idag i huvudsak utgörs av barnfamiljer. I Högdalsgatans södra krök mot Poppelvägen möter intensiv cykeltrafik, eftersom Högdalsgatan också är prioriterad cykelgata. Skolelever söderifrån som går på Ånestadskolan använder alla tillgängliga vägar i området och är inte alltid uppmärksamma när de cyklar eller går tillsammans. Korsningen Älgvägen/Poppelvägen och den lilla biten av Högdalsgatan som ansluter till Poppelvägen är särskilt riskabla områden.

Med den föreslagna utbygganden av förskola, flerbostadshus och vårdboende kommer trafiken att intensifieras ytterligare, med ytterligare allvarliga problem för trafiksäkerheten. Det är lätt att inse problematiken när 100 barn ska lämnas och hämtas på förskola. Hur gärna Linköpings kommun än vill att föräldrarna ska promenera och cykla kommer ett stort antal vara nödsakade att använda bil, särskilt på vintern. Särskilt anmärkningsvärt är också förslaget på in- och utfart till parkeringsgarage i den mycket utsatta sydligaste delen av Högdalsgatan, där sikten redan är starkt begränsad.

Förslag till förbättrad trafiksituation

Beträffande trafiksituation förordar vi främst en total genomgång. Trafiksimuleringar och beräkningar kan bidra, men betydligt viktigare är de boendes erfarenheter och beskrivningar av verkligheten. Lyssna på dem som vet! Den redan idag komplexa och ansträngda trafiksituationen är ytterligare ett starkt incitament för att tänka om när det gäller den föreslagna exploateringen av området. Med avsevärt mindre nybyggnation, minskar naturligtvis också ökningen av trafik i området. Om parkeringsgarage måste byggas i området bör in- och utfart förläggas någon annanstans än i den södra svängen på Högdalsgatan.

Sammanfattning

Övergripande

- Gör ett riktigt omtag från grunden.
- Tänk i ett större och längre perspektiv. Samordna med området på andra sidan Vistvägen mellan Stallmästaregatan, Ridhusgatan och gamla ridanläggningen – som har större potential beträffande stadsmässighet och centrumbildning. Samordna också med utvecklingen av Berga centrum.
- Fundera över om ett fåtal träd i varierande skick förtjänar större uppmärksamhet än upplevd boendekvalitet.

Utformning och arkitektur

- Flytta all radhusbebyggelse till väster om Älgvägen.
- Utöka antalet radhus eller bygg småskaligt flerbostadshus.
- Området öster om Älgvägen kan användas för exempelvis vårdboende med lägre maxhöjd.
- Avståndet över Älgvägen hjälper till ytterligare att minska den upplevda höjdskillnaden mellan befintlig och ny bebyggelse.

- Se bifogade bilder på modeller med förslag till bebyggelse!

Trafiksituation

- Gör en total genomgång av den komplexa trafiksituationen i detaljplaneområdet.
- Lyssna på dem som kan beskriva verkligheten idag.
- Bygg mindre – det ger mindre trafiktillskott i området.
- Bygg inte parkeringsgarage med in- och utfart i Högdalsgatans sydligaste del.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Tidigare inkomna synpunkter och svar till dessa kommer biläggas denna samrådsredogörelse.

Inför granskning har vi valt att se över olika delar i planhandlingarna, till exempel dagvatten- och skyfall men även höjd på bebyggelsen, för att få en bättre helhet.

I Översiktsplan för staden Linköping samt i Utvecklingsplan för ytterstaden har kommunen bedömt att platsen är lämplig för förtätning. Vidare står det att tillkommande bebyggelse längs Vistvägen ska skapa attraktiva och sammanlänkade stads- och gaturum och ha högre täthet än omgivningen. Detaljplanen möjliggör för centrumändamål i bottenvåningen inom del av kvarteret på fastigheten Tändspolen 1. Detta innebär att möjlighet och förutsättning ges att uppföra någon form av centrumändamål. Kommunen ser det som tillskott för platsen.

Den främsta anledningen till att planområdet inte samordnas med området på andra sidan Vistvägen mellan Stallmästaregatan, Ridhusgatan och gamla ridanläggningen är på grund av att området inte är prioriterat att planlägga just nu.

Arkitektur och höjd på bebyggelse

Kommunen gör bedömningen att platsen kan förtätas och att det är i linje med översiktsplanen för staden Linköping (2010). Strukturen på bebyggelsen kan vara densamma som i samrådet, med radhus längst i norr närmast befintlig bebyggelse, som sedan trappas upp och blir högre vid Vistvägen. Enligt den fördjupade översiktsplanen för ytterstaden är Vistvägen den centrala ryggraden i sydöstra ytterstaden och kopplar innerstad med ytterstad. Vistvägen kommer även på sikt utvecklas till ett urbant stråk. Med bakgrund av detta ser vi att bebyggelsen närmast Vistvägen klarar av att vara något högre.

Blandningen av boendeformer kan ge ett tillskott till området som i dagsläget består av radhus- och villor. Höjden på bebyggelsen inom tomten som möjliggör bostäder och vård har justerats. Nu möjliggörs 4 våningar mot Älgvägen och 5 våningar mot Vistvägen, här var det i samrådet möjligt att bygga upp till 6 våningar mot Vistvägen. Bakgrunden till justeringen är att det primärt inte kommer byggas vårdboende här, även om möjligheten i detaljplanen fortfarande finns, och då behövde vi justera höjden något.

Inför granskning har det västra kvarteret inom fastigheten Tändspolen 1 kompletterats med planbestämmelser om takfotshöjd med syfte att hålla nere höjden på bebyggelsen. Detaljplanen möjliggör bebyggelse i 3 våningar mot Högdalsgatan, 5 våningar mot Vistvägen och 4 våningar mot Älgvägen.

För att knyta ihop radhusbebyggelsen med den befintliga har vi valt att tillföra en bestämmelse om takvinkel för radhusen.

I planbeskrivningen står det att "...bebyggelsen ska anpassas på ett respektfullt sätt till sin omgivning..."det innebär inte att bebyggelsen per automatik ska ha samma höjd som omgivande bebyggelse, utan att tillkommande bebyggelse ska respektera sin omgivning.

Trafiksituationen

Trots att förutsättningarna har förändrats, det vill säga att inte lägre finns önskemål om att bygga ett vårdboende på platsen, så kvarstår bedömningen att kapaciteten för vägarna i och till/från området är god utifrån den trafiksimulering som gjorts.

Den nuvarande trafiksituationen med bland annat genomfartstrafik genom planområdet, bilar som parkerar längs med Älgvägen behöver hanteras genom lokala trafikföreskrifter. Kommunens förhoppning är att trafiksituationen förbättras för gående och cyklister som rör sig längs med Älgvägen, både vuxna och barn, bland annat genom en breddning samt förlängning av den befintliga trottoaren på den östra sidan av Älgvägen från korsningen Älgvägen/Vistvägen till korsningen Rådjursvägen/Älgvägen. Inför detta kommer dialog behövas med berörda fastighetsägare. Detaljplanen föreslår även att trafiksäkerhetshöjande åtgärder behövs längs med Älgvägen. Exakt vilka åtgärder som behöver göras är inte bestämt. Det finns inga planer på att ta bort genomfartstrafik genom planområdet, från Skogsgatan i norr till Vistvägen i söder.

Att det blir mycket bilar vid en förskola, särskilt vid tidpunkterna hämtning och lämning är oundvikligt. Kommunens förhoppning är därför att denna detaljplan ska möjliggöra till en bättre hämta/lämna situation, fler cykelparkeringar samt tydligare plats var matvaruleveranser/sophämtning ska ske.

I planbeskrivningen finns det en bild som visar hur den förändrade trafiklösningen skulle kunna se ut på västra sidan när förskolan utökas till en större enhet.

Anledningen till att det underjordiska parkeringsgaraget in/utfart placeras på den västra sidan om fastigheten Tändspolen 1 vid Högdalsgatan, är för att det sammantaget bedöms som det mest lämpliga utifrån bebyggelseförslaget som möjliggörs i detaljplanen. Byggnadstekniskt är det mindre lämpligt att placera in/utfart mot Poppelvägen med den bebyggelsen som möjliggörs, och mindre trafiksäkert mot Älgvägen på grund av närheten till korsningen vid Vistvägen. Skulle in/utfart placeras vid den östra sidan mot Älgvägen finns också risk att köbildning sträcker sig ut på Vistvägen, vilket är en mer trafikintensiv väg jämfört med Högdalsgatan.

Yttrande 2

Jag har tidigare lämnat ett samrådsyttrande, daterat 2022-05-10, till kommunen över ett tidigare samrådsförslag till detaljplan för Tändspolen 1 m.fl. Som kommunen säkert vet finns det rättsfall som visar att alla samrådssynpunkter som lämnats före beslut om granskning är giltiga och skall beaktas. Kommunens angivelse av ett sista datum för att lämna in samrådssynpunkter saknar formell betydelse.

Det är glädjande att kommunen i det nya samrådsförslaget släppt tanken på att göra torg av nuvarande Älgvägen och leda ut gatan till en fyrvägs korsning vid Ridhusgatan. Allmänt sett är det bra att det byggs. Detaljplanen kan tyvärr ändå inte godtas i nu redovisat skick. Skälen redovisas i nedanstående 13 punkter, som kommunen uppmanas att bemöta i sin samrådsredogörelse.

1. Sammanfattningsvis beror planens problem som så ofta annars på att kommunen velat exploatera området alltför hårt. En revidering med inriktning på lägre byggnadshöjder och större omtanke om områden för park-, skogs- och friytor skulle ge ett bättre resultat.

2. Byggnadshöjderna i planförslaget är fortfarande inte anpassade till den omgivande miljön. Enligt samrådshandlingen framgår (eller följer) det av Linköpings arkitekturprogram att den nya "bebyggelsen ska ha högre täthet än omgivningen, men ändå anpassa sig på ett respektfullt sätt till den omgivande lägre bebyggelsen". Det går inte att hitta någon enda befintlig byggnad i omgivningen högre än 2,5 våningar, men samrådsförslaget möjliggör ändå det dubbla: bebyggelse i 5 våningar!

Det från stadsbyggnadssynpunkt stora misstag som nyligen begåtts med den mycket höga bebyggelsen i Berga centrum intill Söderleden riskerar alltså att upprepas. Gäller inte arkitekturprogrammet fortfarande? Vill kommunen inte att den nya bebyggelsen ska vara anpassad till den befintliga? För om man vill det måste antalet våningar i det framlagda samrådsförslaget minskas till högst tre våningar.

3. Planförhållandena. Det planområde som nu har avgränsats innehåller större och mindre delar av minst fyra nu gällande detaljplaner från skilda tidpunkter. Det saknas en samlad redovisning i samrådshandlingarna av vilka användningar som idag är tillåtna enligt gällande detaljplaner, vilket gör det komplicerat även för mig som erfaren stadsplanerare att tränga in i vilka planbestämmelser som gäller idag i olika delar av området, och i vilka delar ändrad användning föreslås. Planförslaget är med andra ord otydligt.

4. Illustrationskarta. Det saknas en samlad illustrationskarta för planområdet. Det går därför inte att förstå hur viktiga funktioner ska lösas inom ramen för den formella plankartans användningsområden. Var får man till exempel rum med alla p-platser som krävs? In- och utfarter för alla fastigheter? Angöring för av- och påstigning vid förskolan? Även på denna punkt är förslaget otydligt.

5. Parkområdena – både skogsmark och öppna ytor på parkmark i gällande detaljplan – påverkas starkt negativt av det nya samrådsförslaget. Stora arealer parkmark tas i anspråk både öster och väster om Älgvägen. En del av den värdefulla skogen på parkmark väster om nuvarande förskola föreslås bli skolgård för förskolan. Området kommer att stängslas in. Det är starkt negativt för området i allmänhet och i synnerhet för villaägarna på Rådjursvägen. Enligt samrådsförslagets planbeskrivning ska det bli grindar "som inbjuder allmänheten att använda förskolegården efter förskolans öppettider". Eftersom förskolan kan tänkas hålla öppet från tidigt på morgonen till sent på kvällarna återstår väl endast nätterna för allmänheten? Om jag vore ansvarig för förskolans verksamhet eller om jag vore förskolepersonal skulle jag av säkerhetsskäl inte gå med på att allmänheten vistas på förskolans område vid någon tid på dygnet. Om kommunen ändå menar allvar så saknas det en planbestämmelse som reglerar allmänhetens tillträde till förskoleområdet. Kommunen har försökt åstadkomma tillräcklig förskoletomt i detaljplanelagd park tidigare, nämligen nedanför kvarteret Daggkåpan vid Adalagatan, där ett stort parkområde intill Tinnerbäcken och Stångån har tagits i anspråk som kvartersmark med beteckningen Y, hägnats in

och gjorts otillgängligt för allmänheten. Det är vad jag kallar ett riktigt olämpligt arrangemang: en tidigare park, nu oanvändbar som park.

6. Att ta skogsmark/parkmark i anspråk för bebyggelseexploatering strider mot en bärande stadsbyggnadsidé i Ånestads, Vimanshälls och Johannelunds gällande detaljplaner från 1940-, 50 och 60-talen, med stråk och öar av skogsmark som bevarats inne bland bebyggelsen. Det är ingen slump att så många små skogsområden blivit bevarade som park i detaljplanerna –dåtidens stadsplanerare (och dåtidens politiker) ansåg att det fanns behov av dem för människors välbefinnande, lek och promenader. Om ytterligare bebyggelse tillkommer vid Vistvägen så minskar förstås inte behovet av tillgänglig parkmark. Tvärtom behöver den befintliga parkmarken tas tillvara och utvecklas, om inte standarden ska sänkas. Intrång i parkmarken – skogsmarken och de öppna gräsytorerna – i västra delen av området har skett tidigare, då den nuvarande förskoletomten och en (turligt nog ej genomförd) parkeringsplats söder om förskolan möjliggjordes genom en detaljplan 1984. Om ytterligare intrång tillåts ske blir det alltså en fortsättning på de små stegens tyranni.

7. Behovet av öppna gräsytor för lek och bollspel är underskattat i parkmiljö. Om barnfamiljer flyttar in i de nya bostäderna vid Vistvägen har även gräsytan mellan Poppelvägen och förskolan en viktig funktion att fylla. Om den får bebyggas återstår inga riktiga friytor i området.

8. För att få plats med radhustomter öster om Älgvägen är kommunen beredd att offra områdets karaktärsträd, den vackra boken ute på gårdet. Det vore synnerligen negativt från miljösynpunkt.

9. Parkering. Kommunens intention tycks vara att fastigheternas parkeringsbehov ska lösas inom det egna användningsområdet. För den nya bostadsbebyggelsen vid Vistvägen förutsätter planförslaget att underjordiska parkeringsgarage ska byggas. En planbestämmelse om att det ska finnas underjordiska garage som tillgodoser behovet oavsett ändamål bör påföras plankartan, som är den enda juridiskt bindande av planhandlingarna. Planen bör också reglera att parkeringsplats inte får anläggas förrän det avsedda ändamålet i sin helhet (exempelvis den nya bostadsbebyggelsen eller vårdboendet) genomförs – men då skall parkeringsplatser å andra sidan byggas. Ett belysande och avskräckande exempel finns i Majelden i Linköping i änden på Vårdkasvägen. Gällande plan från 2013 reglerar ett användningsområde för vårdboende (D) – ett politiskt fantasiprojekt som var ogenomförbart. Där anlade kommunens parkeringsbolag Dukaten istället genast efter att planen vunnit laga kraft en parkeringsplats för 40 bilar (parkeringsbehovet för vårdboendet var 9 platser).

Bilarna som parkerar där har stadens vackraste utsikt över halva Linköping och delar av sjön Roxen. Det var ett olämpligt missbruk av de möjligheter detaljplanen ger, kan man tycka. Orsaken var att Stångåstaden inte ville anlägga tillräckligt med parkeringsplatser för sina angränsande bostäder på sin egen mark.

Parkeringsplatsen bedömdes av byggnämnden ingå i vårdboendeändamålet (även om vårdboendet alltså inte har byggts och aldrig kommer att byggas), och den ansågs därför inte strida mot planbestämmelserna!

Ett liknande exempel är gamla brandstationstomten vid Stångån, som utrymdes och planlades för kontor och centrumfunktioner. Det användes som parkeringsplats under ett antal år innan Lundbergs äntligen kom till skott med sitt kontorshus (nu bland annat kontor för Danske Bank). Det vore en olycka om en liknande parkeringsmiss skulle drabba marken i den aktuella detaljplanen för Tändspolen 1 m.fl. Det framgår av planbeskrivningen att det kommer att finnas plats för ca 50 vårdtagare på det föreslagna vårdboendet. Det låter litet för att vara ett modernt

vårdboende? Men lägg märke till att den föreslagna planen är flexibel; den möjliggör att man istället för vårdboende bygger vanliga bostäder i fem våningar eller senare konverterar vårdboendet till vanliga bostäder.

För bostadsändamål är parkeringsbehovet mycket större än för vårdboende, och i ett konverteringsscenario lär det inte byggas underjordiskt garage. Det framgår inte av planförslaget hur många bostadslägenheter som kan byggas, men baserat på angivet exploateringsstal kan det uppskattas till 60-80 lägenheter enbart i området öster om Älgvägen. Hur ska då parkeringsbehovet lösas? Parkeringsfrågan kommer att bli ett problem även för förskolan, som föreslås dubblerad från 45 till 100 platser. Det normenliga parkeringsbehovet på den egna tomten – kanske 12 platser – går att tillgodose, men personalen kommer nog som vanligt helst att vilja parkera på gatorna.

10. Trafik. Enligt planbeskrivningen kommer trafiken på Älgvägen att öka till det dubbla. Trots förbudsskyltar läcker redan idag en hel del genomfartstrafik igenom på Skogsgatan-Älgvägen mellan Söderleden och Vistvägen. Alla vet att hämtning och lämning av förskolebarn oftast sker med bil. Eftersom trafik till förskolan på Älgvägen har rätt att stanna där har de också rätt att köra i båda riktningarna fram till huvudvägnätet, precis som andra fastighetsägare och deras besökare. Genomfartstrafiken på Skogsgatan och Älgvägen kommer alltså att öka påtaglig morgon och kväll om förskolan byggs ut.

11. Skyddsrum. I ljuset av pågående krig i Europa framstår det som angeläget att ersätta det befintliga skyddsrummet i förskolan med ett väsentligt större, som motsvarar behoven hos den framtida befolkningen i området.

12. Fornlämningar. Enligt planförslaget finns inga kända fornlämningar i planområdet, och sannolikheten för arkeologiska förekomster sägs vara låg. Ingen arkeologisk undersökning har genomförts, vilket påstås ha tillstyrkts av länsstyrelsen. Dessa påståenden är uppseendeväckande. Kommunen avstår från att nämna att det finns gott om kända, fasta fornlämningar alldeles i närheten, bland annat en stensättning på Myrstigen, endast 50 meter från planområdet. Ytterligare sex stensättningar finns i skogsbackarna 150 m österut. Även i området väster om förskolan, i det område som föreslås bli skolgård, finns stensättningar. Den närmaste ligger bara något tiotal meter från den utvidgade förskoletomten. Planområdet ligger dessutom längs gamla Vistvägen, en vägsträckning med rötter i medeltiden, och området ligger i söderläge på gränsen mellan högre terräng och gammal åkermark. Det är med andra ord en typisk, potentiell fyndplats, där man kan förvänta sig boplatzlämningar, kokgropar, kökkenmöddingar, älvkvarnar och dylikt. Sannolikt kan man påträffa både lösa lämningar (delar av fordon, verktyg, jordbruksredskap m.m.) längs gamla Vistvägen och fasta fornlämningar i skogsmarken och den gamla åkermarken, till exempel boplatzlämningar, vid en provschaktning i området. Det kan inte stämma att länsstyrelsen som antikvarisk myndighet in blanco skulle ha godkänt att ingen undersökning alls behöver göras. I så fall har man misskött sina åligganden.

13. Fastighetsförteckningen är en planhandling som visar hur kommunen har avgränsat samrådskretsen. I det här fallet har fastigheter längs Älgvägen och Skogsgatan inte tagits med på förteckningen, trots att de kommer att beröras av den kraftigt ökade trafiken om planen genomförs.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Inför granskning har höjden på bebyggelsen justerats något, för utförligare svar se yttrande 1. Ny bebyggelse kan anpassas till befintlig på olika sätt,

och i denna detaljplan har vi valt att göra det genom en så kallad trappning av bebyggelsen, det vill säga att höjden närmast befintlig bebyggelse möjliggörs i 2-3 våningar för att sedan trappas upp till 4-5 våningar närmare Vistvägen.

Inför granskning har planbeskrivningen kompletteras med en samlad redovisning av vilka användningar som idag är tillåtna enligt gällande detaljplaner. Vidare har planbeskrivningen kompletteras med en situationsplan som visar vad detaljplanen möjliggör.

En större förskoleenhet kräver enligt kommunens riktlinjer för friyor (2022) en större förskolegård, vilket i sin tur gör att förskolegården behöver utökas. Utbredningen av förskolegården har inför granskning justerats.

När gällande detaljplaner och deras stadsbyggnadsidéer för planområdet gjordes fanns det med sannolikhet ett syfte och tanke att inte exploatera grönytor. Nu är vi i ett annat läge där kommunen har gjort bedömningen att dessa ytor är lämpliga att bebyggas. Som det går att se i plankartan så sparas en del naturmark, dock föreslagna som parkmark inför granskningen. Hänsyn tas till den utpekade ekdungen öster om planområdet, då den är utpekad som värdefull.

Grönområden

Inför planläggning av området har vi haft avstämning med kommunekolog och landskapsarkitekt, både om påverkan på enskilda träd men även om naturvärden i stort inom planområdet. Till följd av exploateringen kommer enskilda träd att påverkas negativt, däremot ser vi fortfarande att det finns en grön koppling genom planområdet och värden som vi tar hänsyn till. Det kommer fortfarande finnas gröna ytor kvar inom området, om än mindre än tidigare. Inför granskning har planbeskrivningen uppdaterats med resultat från en rotkartering som gjordes 2024 och som resulterade i att träden direkt öster om de östra radhusen inte kommer påverkas av bebyggelsen som möjliggörs.

Parkering

För bebyggelsen inom fastigheten Tändspolen är underjordiskt parkeringsgarage en förutsättning för att det ska vara möjligt att bygga. Detta går även i linje med stadsbyggnadsprinciperna för den här detaljplanen, det vill säga att inte möjliggöra för markparkering.

Efter samrådet har förutsättningarna ändrats och det finns inte längre önskemål om att bygga ett vårdboende på platsen, men vårdändamålet möjliggörs fortsatt för att skapa flexibilitet i detaljplanen. Det är i första hand bostäder som kommer byggas på platsen. Detaljplanen möjliggör för en byggrätt för bostäder som kräver cirka 31 parkeringsplatser för bil vilket möjliggörs i underjordiskt parkeringsgarage. Den angivna storleken på vårdboende är vad som beräknats få plats inom tomten för användningen vård. Inför granskning har plankartan justerats och det finns en bestämmelse som reglerar att garage får byggas under mark.

För svar på frågor om trafiksituationen, se svar till yttrande 1.

Skyddsrum

Enligt MSB's skyddsrumskarta (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) finns det ett skyddsrum inom fastigheten Tornväktaren 4. MSB är restriktiva till att avveckla skyddsrum. Det är fastighetsägaren som ansvarar för skyddsrummets eventuella kostnader.

Fornlämningar

Kommunen har haft dialog med Länsstyrelsen om fornlämningen som ligger norr om den föreslagna utökningen av förskolegården. Länsstyrelsens bedömning är att fornlämning, L2011:4536, som ligger cirka 30 meter norr om den föreslagna fastighetsgränsen, inte kommer att beröras. Med bakgrund av detta gör kommunen bedömningen att fornlämningen inte kommer påverkas negativt av planförslaget och att arkeologisk undersökning inte behöver göras.

Fastighetsförteckning

Kommunen ska under arbetet med en detaljplan upprätta en fastighetsförteckning som visar vilka fastigheter som berörs av planförslaget. Oftast omfattas fastigheter inom eller i direkt anslutning till planområdet eller som endast skiljs åt av en gata eller väg. Utifrån det aktuella planförslagets omfattning och innehåll, bedömer Stadsplaneringsavdelningen att den avgränsning som gjorts är rimlig.

Yttrande 3

Jag närvarande vid tidigare samrådsmöte för några år sedan då det framkom synpunkter från närvarande församling att: Husen närmast Vistvägen är alldeles för höga för området, invändningar mot att stänga av gatan längst ner vid tidigare Preemmacken som gör att husägare måste köra en lång omväg för att komma ut på Vistvägen, hög belastning på Älgvägen när bostäder och förskolan är färdigbyggd.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågan om höjd på bebyggelse och trafik, se svar till yttrande 1. Sedan förra samrådet har planförslaget arbetats om och Högdalsgatan är inte längre avstängd som i tidigare samrådsförslag.

Yttrande 4

Enligt detaljplanen för Älgvägen vill ni bygga extremt mycket på den lilla yta som finns. Anser att detta förslag är överdrivet och om det måste byggas där när det vara rimligare med låga hus och inte så många. Bäst vore att göra området till en trevlig park.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar om höjd på bebyggelse och varför kommunen väljer att bygga på denna platsen, se svar till yttrande 1.

Yttrande 5

Jag hade gärna sett att husen blir lägre, det vill säga färre våningar för att passa in i omgivningen.

Dessutom så är trafiken redan farligt på Vistvägen, många som kör alldeles för fort. Farthinder är ett måste för att sänka farten och därmed buller eftersom trafiken kommer öka och öka säkerheten då det kommer vara mer passage av barn över vägarna med tätare bebyggelse. Man skulle helst vilja få bort all genomfart av tung trafik genom att göra det omständligt att köra på Vistvägen med farthinder.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar om höjd på bebyggelse se svar till yttrande 1. I takt med att området exploateras och trafiken ökar kommer trafiksäkerhetshöjande åtgärder införas på Älgvägen. Det finns inga planer på att införa trafiksäkerhetshöjande åtgärder som till exempel farthinder på Vistvägen.

Yttrande 6

Att bygga så höga hus som 5 våningshus bryter av karaktärerna på husen i området. Bygg inte högre än 3 våningar. Det är hus som passar in bättre och som inte hindrar ljuset på omkringliggande platser. Infart till garage i hus från Högdalsgatan gör att det blir omotiverat mycket bilar in i området. Bilarna behöver köras in från Älgvägen. Ändra planen för var garagen kör in. Den nu öppna platsen framför förskolan är en del av den fritidsyta som nu används flitigt. Den och tennisbanan förhöjer värdet av fritidsmöjligheter till husen, gamla och nya. Om den tas bort blir ytan för liten. Lämna den öppna ytan för att låta det bli öppen känsla och för att sätta ihop med ingången till skogen. Bygg alltså inte småhus/radhus på ytan närmast förskolan. Förskolans utbyggnad är relevant och kommer smälta in i bebyggelsen i övrigt. Men även förskolan gagnas av en öppen yta i anslutning till förskolans gård.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågorna om höjd på bebyggelse, infart/utfart mot Högdalsgatan och trafiksituationen, se svar till yttrande 1.

Vi förstår att det känns tråkigt att grönytorna försvinner.

Stadsplaneringsavdelningen bedömer dock att de ytor som lämnas kvar samt finns i närområdet som helhet täcker det behov som finns hos de som bor i området.

Yttrande 7

Det kommer bli en förhöjning i området då det ser hemskt ut idag med bl.a. en riven bensinstation. En önskan att 5 våningshusen sänks med två våningar för att bibehålla möjligheten till den utsikt som finns idag från Rådjursvägen (bakom tennisbanan).

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågan om höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1.

Yttrande 8

För att låta de lägre radhusen få sol på kvällen vore det bättre att placera dessa närmast Vistvägen. Som detaljplanen ser ut ska höga hus byggas närmast Vistvägen och radhus innanför dessa. För att få det likvärdigt på båda sidor om Vistvägen är det estetiskt mer tilltalande med radhus på bägge sidor. Stallmästaregatans radhus på ena sidan och de nybyggda på den andra.

För att som boende inte få så stor negativ effekt av trafiken på Vistvägen bör det inte byggas allt för många bostäder. För boende på Stallmästaregatan är det redan till viss del störande med trafiken på Vistvägen då trafik exempelvis låter och släpper ut avgaser.

Om 5-våningshus byggs kan de som bor i huset se rakt in i de hus som ligger på andra sidan Vistvägen, vilket skapar visst obehag då det är sovrum som är placerade åt det hållet. Ökad trafik stör såklart också sömnen för boende på Stallmästaregatan då dessa hus byggdes på 60-talet och inte är rustade att stå

emot buller som nybyggda hus. Detta kan lösas med ex. 2-våningshus, bullerplank eller att kommunen prioriterar att anlägga en park eller något annat trevligt som gynnar boende i Linköping närmast Vistvägen.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågan om trafik, bebyggelse, exempelvis var radhusen ska placeras och höjden se svar till yttrande 1. I arbetet med detaljplanen har kommunen gjort bedömningen att bebyggelsen vid Vistvägen kan vara något högre, även om bebyggelsen är lägre söder om Vistvägen. Bullerplank är inget som kommunen prioriterar att uppföra längs med Vistvägen i dagsläget.

Yttrande 9

De föreslagna nybyggena, om alla realiserar kommer att stänga in småhusområdet bakom en mur av höga hus. Om alla nybyggen realiserar kommer invånarantalet i området öka markant samtidigt som grönytorna minskar. Utrymme för rekreation för de nya invånarna behövs, kanske en liten park och/eller fotbollsplan/aktivitetspark som komplement till tennisbana?

Om dagis fördubblas i storlek behövs troligen en större gård runt dagiset för att barnen ska kunna ha en bra verksamhet utomhus. Personligen skulle jag föredra en ny byggnad men högre än de nu föreslagna. Förslagsvis läggs detta på tomten där macken låg. Då behålls "luftigheten" i området och även grönytor sparas för rekreation för de nya invånarna. Utan tvivel trevligt med möjlighet till aktivitetslokaler och restaurang eller dylikt i det nybyggda huset. Den ökade trafiken måste hanteras. Dels genom att parkering byggs, gissar att garage i källare planeras. Vidare genom att trafiken på Älgvägen och genomfart till Skogsgatan och Söderleden regleras.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Vi förstår att det känns tråkigt att grönytorna försvinner.

Stadsplaneringsavdelningen bedömer dock att de ytor som lämnas kvar samt finns i närområdet som helhet täcker det behov som finns hos de som bor i området.

Inför granskning har förskolegårdens utbredning justerats. För svar på frågor om trafiken, se svar till yttrande 1.

Yttrande 10

Den planerade bebyggelsen kommer avsevärt att försämra boendemiljön och trafiksituationen i området runt Älgvägen, främst i nedanstående avseenden.

Trafiksituationen blir försämrad. Korsningen vid Söderleden i Berga är redan hårt belastad. Detta leder till att Älgvägen används som "smitväg" till Söderleden, via Skogsgatan, och även korsningen Söderleden/Skogsgatan är igenkorkad i morgon/kvällstrafiken. I planen tar inte heller hänsyn till den ökade trafiken på Älgvägen kommer att sprida sig till Skogsgatan, som har flera farthinder i form av avsmalningar. Detta kommer inte att fungera när trafiken ökar. Det krävs en betydligt mer genomgripande förändring av trafikflödet för att hantera den ökade trafiken pga. Den stora ökningen av antalet bostäder och den utbyggnad av förskolan som föreslås.

Planen analyserar inte heller att trafiken kommer att öka ytterligare och trafiksituationen försämras när och om området vid före detta Ånestad ridhus bebyggs. Planen behöver ta hänsyn till all utbyggnad som påverkar trafiken på Vistvägen, Älgvägen och Skogsgatan, dvs. även eventuella planer på ny bebyggelse på Skogslyckegatan.

Ambitionen är att "skapa en stadsmässighet" genom att ha upp till 5 våningar, passar inte ihop med nuvarande villabebyggelse, som helt omger båda sidorna av Vistvägen, eller den befintliga naturen/landskapet. Husen borde anpassas till omgivande villaområde och vara maximalt 3 våningar höga.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om trafiken och höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1. Det är oundvikligt att exploatera utan att trafiken ökar.

Trafiksimuleringarna som gjorts för detaljplanen visar att kapaciteten i och till/från området klaras med god marginal. För ytterligare svar om trafiksituationen, se svar till yttrande 1.

Yttrande 11

Lägg ner tanken på att göra Tändspolen 1 till ett höghusområde för bostäder och seniorboende. Den befintliga vägsituationen kan inte inkludera den ökning som detta skulle innebära.

Tändspolen 1 tillhör och ligger i ett område med uteslutande villor. Nuvarande plan är att tillföra omkring 100 nya bostäder på ett litet och begränsat område. Detta kommer markant att påverka den befintliga trafikmiljön och områdets utseende med upp till fem våningar.

Personligen hörde jag inga positiva reaktioner på de tänkta planerna för Tändspolen 1 utan alla reaktioner på mötet var kritiska till planerna. Stora invändningar diskuterades kopplade till trafiken på nuvarande gator och planer på att förändra befintligt villaområde. Att då komplettera det befintliga villaområdet med 100 nya bostäder, inte villor, på ett mycket begränsat område låter sig inte göras utan stora konsekvenser. Konsekvenserna bör beaktas innan byggnation sätts i verket, dvs. det går inte att fixa i efterhand.

Ombyggnad krävs för att kunna möjliggöra transporter till/från seniorboende som i många fall utgörs av större fordon än personbil och även behöver mer utrymme för på/avstigning. Ett seniorboende behöver dessutom ha möjlighet för matleveranser och sjuktransport i högre utsträckning än vanlig villa. Dessutom är koncentrationen betydande. Ett seniorboende och trygghetsboende kräver utrymme för annan typ av trafik än ett villaområde.

Ombyggnad av Älgvägen med cykelbanor. Är det tänkt att vara cykelbanor på båda sidor eller bara ena sidan? Hur ska cykelbanorna utformas för att möjliggöra cykling i båda riktningar tillsammans med gående och biltrafik? Återigen är detta en situation som inte är genomtänkt. Att anpassa en befintlig vägnät/vägstruktur och trafiksituation måste ingå vid planeringen och inte anpassas i efterhand. OBS: Att anpassa det befintliga vägnätet i efterhand för att möta ombyggnaden av Tändspolen 1 med 100 nya bostäder är dömt att misslyckas. Ombyggnad av Tändspolen 1 måste anpassas till befintligt vägnät och inte tvärtom. Dessutom kommer trafiken på Älgvägen att öka när området vid gamla ridhuset bebyggs och detta måste således tas i beaktande i samband med att Tändspolen 1 planeras.

Älgvägen är livligt trafikerad av cyklister till/från skolor och till/från arbete. Därför kan cykelbanor på Älgvägen ses som ett tillskott för ökad trafiksäkerhet, men cykelbanor måste också ta hänsyn till vinterns snömängder som måste hanteras. Dessutom behöver nuvarande fastigheter ges möjlighet att ha tillgång till besökare utan att avståndet till ev. parkering ska bli betydande. Detta är återigen en problematik när ett befintligt bostadsområde, ett villaområde, kompletteras med en betydande mängd bostäder. Det är klart svårt att ändra på befintliga vägar och hur de kan nyttjas. *“Det går inte att trola med knäna i efterhand”*. Vägplaneringen måste till innan den nya bebyggelsen sätts i verket. För närvarande sker tillfällig parkering vid respektive villa. Detta blir omöjligt när cykelbana införs.

Trafiken vid förskolan är redan nu ett bekymmer och bör åtgärdas dels eftersom förskolan ska byggas ut och omfatta ca 100 elever. Detta betyder fler föräldrar som ska komma för att lämna/hämta barn. Dessutom kommer antalet anställda att öka. Den nuvarande parkeringssituationen har varit på Älgvägen. Detta ska nu samsas med en ombyggnad av Älgvägen med cykelbanor. Det är svårt att se hur detta ska bli en säker trafiksituation. Återigen, totallösningen bör finnas där tillsammans med ombyggnad av Tändspolen 1 och inte ett “fix” i efterhand. Ett parkeringsgarage med utfart mot Högdalsgatan leder till oönskad trafik som inte har beaktats, eftersom all trafik leds ut på Älgvägen. Detta beror på att utfart vid bensinstationen helt är omöjlig i rusningstid. Om detta ska vara möjligt måste korsningen vid Vistvägen/Söderleden och Högdalsgatan helt byggas om. Flera synpunkter inkom under kvällens diskussion. Dessutom måste den allmänna parkeringssituationen belysas och beaktas dels för personal vid förskolan, dels boende på Tändspolen 1, dels personal vid vårdboenden och seniorboende vid Tändspolen 1. Förutom trafik kopplat till hämta/lämna vid förskolan, transporter av olika slag till/från seniorboende och trygghetsboende. Vidare, om cykelbana införs längs Älgvägen påverkar detta parkeringsmöjligheter för samtliga villor längs vägen.

Flera synpunkter och förslag på byggnadshöjden diskuterades, men kommunens kommentar var att byggnadshöjden var motiverad för att få ekonomi i projektet som också är kopplad till antalet bostäder. Den allmänna kommentaren och synpunkterna är att antalet bostäder, 100 bostäder, och en byggnadshöjd med fyra och fem våningar med en byggnadshöjd på ca 20 m inte passar in i villaområdet. Ett förslag på alternativ utformning av huskroppar och byggnader presenterades.

Era nuvarande planer på att bebygga Tändspolen 1 är dömda att misslyckas. 100 nya lägenheter+ utbyggd förskola kommer att medföra långtgående bekymmer.

Förslag: Planera och bebygg området runt gamla ridhuset först, därefter får vi en bättre förståelse för hur Tändspolen 1 ska planeras. Området runt ridhuset kan bebyggas med såväl bostäder, förskola, seniorboende, trygghetsboende och inte minst kan vägnätet planeras och fritidsområden lämpade för förskola mm.

På mötet nämndes att området är sankt... det kanske stämmer, men det är ca 300 m till bäck för avledning av lämplig dränering. Det borde inte vara ett bärande argument för att inte planera området.

Det finns flera synpunkter på byggnationen vid Tändspolen 1 som boende i området kommer ha synpunkter på. Av er text framgår att kommunen känner till, eller befarar, att de boende på Älgvägen kommer reagera och ha synpunkter.

Det är kommunen som har kompetensen, men kommer inte med några lämpliga förslag eller åtgärder. Det är tråkigt att inte kommunen presenterar olika lämpliga och mindre lämpliga förslag. Det skulle vara bättre om kommunen var proaktiv, nu är det snarare så att kommunen inväntar och sedan är reaktiv på inkommande kommentarer. Exempel: Kommunen skriver att trafiken kommer att fördubblas på Älgvägen, men i dokumentationen saknas förslag på åtgärder trots att kommunen är fullt medveten om att boende i området kommer att reagera på ökad trafik.

Återigen, det är kommunen som har kompetensen för trafikplanering och hur den kan på ett bra och acceptabelt sätt begränsas.

Yrkanden kopplat till den förmodade ökade trafiken på Älgvägen: Kommunen bör ge/lämna ett flertal acceptabla förslag på hur trafiken kan begränsas och som boende i området kan ta ställning/ha synpunkter på och komplettera på ett eller annat sätt.

Om jag tolkar dokumenten rätt så är gällande bygghöjden för Tändspolen 1 begränsad till 7.2m och till två våningar. Snarlika begränsningar, till exempel bygghöjd, finns för områden i angränsning till Tändspolen 1.

Därför är det högst olämpligt om några få hus markant skiljer sig från övrig bebyggelse. En grov uppskattning är att varje våningsplan är ca 4 m. Detta innebär att en byggnation av 3 våningar \Rightarrow bygghöjd på ca 12 m, 4 våningar \Rightarrow bygghöjd ca 16 m och 5 våningar \Rightarrow ca 20 m över markplan. Detta ska då ställas i relation till nuvarande bebyggelse som max får vara 7.2 m. Förslaget vill alltså tillåta en byggnation med 5 våningar! Detta bör helt förkastas, dels för att den inte är anpassad till omgivande bebyggelse, dels för att omgivningen saknar attraktioner lämpliga för seniorbostäder och trygghetsboende.

Min uppskattning är att bygghöjden är ca 4 m per våning. Detta innebär att ett hus med 3 våningar kommer att ha en bygghöjd av ca 12 m ovan marknivå. På motsvarande sätt: 4 våningar ca 16 m ovan markplan och 5 våningar ca 20 m ovan marknivå. Flera av illustrationsbilderna är snygga men är de proportionerliga? Träden är ritade som att vara betydligt högre än bebyggelsen. Att träden ska vara betydligt högre än de planerade husen är att ge en felaktig bild av huskroppens inverkan på omgivningen. Dessutom är svårt att få trädens placering med koppling till övriga bilder.

Nuvarande förslag bör helt återkallas, eftersom: Det ligger inte i linje med gällande riktlinjer och med områdets allmänna byggnorm, dvs. planbestämmelse. Förslaget är markant störande med kopplingen till omgivande bebyggelse och bör därför förkastas helt eller omarbetas från grunden, övrig bebyggelse i angränsande områden gäller max två våningar. Jag kan acceptera en nybyggnation med max tre våningar. Begränsning av antalet våningar ska/bör bättre smälta in i nuvarande omgivning och bebyggelse, förslaget att tillåta en byggnation med fem våningar bör helt förkastas, dels för att den inte är anpassad till omgivande bebyggelse, dels för att omgivningen saknar attraktioner lämpliga för seniorbostäder och trygghetsboende. Ex. det finns inget utbud av restauranger eller kafé eller affärer eller liknande.

Finns det tillräckligt med barn i området för den utökning som ni planerar eller ska barn komma från andra delar av staden? Hur stort är behovet för en utökad förskola i området? Har personal och ansvariga för den befintliga förskolan kontaktats med utökning och att ha förskola på två plan? Jag som lekman kan tycka att områdets uteplats är mycket begränsad även inkluderat den expansion som avses. Hur stor är nuvarande trafikintensitet? Trafiken bedöms att "öka i området med cirka 300 bilar per dygn" som är en fördubbling. Troligen innebär detta att trafiken i rusningstid, morgon och kväll, kommer att vara betydande.

För en lekman verkar förslaget inte attraktivt, dels med koppling till utemiljön för barnen, dels att ha förskola på två plan, dels att ha lekplats relativt nära och i anslutning till en relativt trafikerad väg.

Det är beklämmande att torgyta och ev. uteplats har plockats bort. På sida 2 står följande: "att torgytan har tagits bort från tidigare samrådsförslag". Vidare, det nämns inget om uteplatsen. I skrivande stund hittar jag inte igen i vilket dokument som det nämns om uteplatsen. Vad skulle torgytan ha för funktion eller avsedd för? Vad har torgytan ersatts med?

Jag kan tycka att en torgyta eller uteplats är attraktivt och trivselfrämjande om Tändspolen 1 bland annat är avsedd som seniorbostäder och trygghetsboende. För att en attraktiv uteplats och/eller torgyta ska uppnås måste både ljudnivå och vindförhållandena vara sådana att miljön är

tilltalande. För Tändspolen 1 är trafiken ett hinder för att kunna ge en trivsamt miljö. Ett seniorboende bör definitivt omfattas av en trivsamt utemiljö, enbart en god och trivsamt inommiljö räcker inte. OBS Ett seniorboende är inte bara en förvaring. Det finns platser i Linköping där utemiljön helt har misslyckats. Platsen för ett seniorboende bör därför väljas med omsorg och är oftast mycket svår att skapa i efterhand.

Seniorboende är inte bara förvaring! Området vid Tändspolen 1 saknar avsedd utemiljö eller är starkt begränsad och inte attraktiv med hänsyn till buller och vindförhållanden. Jämför Johannelunds centrum där utemiljön är obefintlig. Med andra ord är Tändspolen 1 inte lämplig som seniorboende. Förslag: flytta hela planen ca 400 - 500 m till området runt Ånestad ridhus

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om höjd på bebyggelse och trafiksituationen för samtliga trafikslag, se svar till yttrande 1.

Förutsättningarna har sedan samrådet ändrats och det finns inte lägre önskemål om att bygga ett vårdboende på platsen, men vårdändamålet möjliggörs fortsatt för att skapa flexibilitet i detaljplanen. Detta har förtydligats i planhandlingarna inför granskning. Om vårdboende skulle byggas kommer transporter som exempelvis matvaruleveranser till vårdboendet att ske via en lastzon vid Älgvägen.

Kommunens förslag är att gång- och cykelbana byggs ut på den östra sidan Älgvägen för att möjliggöra för gående samt cykling i bägge riktningarna. Det finns i dagsläget inga sektioner på hur det kommer att se ut. Kommunen behöver ha dialog med berörda fastighetsägare.

För svar på frågor om parkering, se svar till yttrande 2 och för svar på frågan om höjd på bebyggelsen se svar till yttrande 1.

På samrådsmötet berättade Lejonfastigheter att förskolan skulle byggas ut på sikt och att de vill ha möjlighet att bygga ut förskolan när behovet uppstår vilket detaljplaneförslaget möjliggör. Det är inte enbart barn i planområdets närhet som har möjlighet att gå på denna förskola, utan det kan vara barn från övriga delar i Linköping som har möjlighet att välja denna förskola. I samband med detaljplanearbetet har verksamhetsansvariga hos Lejonfastigheter dialog med de berörda verksamheterna.

Sedan samrådet 2018 har förutsättningar ändrats och kommunen har gjort bedömningen att en torgyta inte längre behövs för den här platsen. Vidare skulle det bli svårt ur trafiksäkerhetssynpunkt att ha en torgyta i anslutning till Vistvägen som i framtiden kommer utgöra ett urbant stråk med huvudcykelstråk för gång- och cykel.

Yttrande 12

Vi flyttade in 2008 till ett radhus på Stekelvägen och kort efter det kände vi att trafiken längs Skogsgatan går alldeles för fort och ville göra något åt det. Allt som oftast är vägen lugn men i och med att barn och unga rör sig mellan Hagby, Munken, Ånestad, Lillgård och de många förskolorna och in mot stan så rör sig både många gående, cyklister och föräldrar som skjutsar genom området.

Det skrevs ett Linköpingsförslag (tror 2012) som fick 130 röster för att göra något åt genomfartstrafik och göra ett försök för att mata ut trafiken inne ifrån området (området längs Skogsgatan från Brokindsleden bort mot Vistvägen Söderleden). Förslaget gick ut på att mata ut trafiken mot de större vägarna som omgärdar området. Men förslaget togs inte på något större allvar och genererade ett kort mejl om att det inte var möjligt.

Hastigheten är satt till 30 km vilket är bra men vägarna är antingen väldigt stora som längs Skogsgatan och då kör väldigt få utsatt hastighet eller trånga och då vore "gångfart" snarare en rimlig åtgärd än 30 km som känns fort på villa/radhusvägar. Jag är positiv till själva byggnationen och hoppas på ett trevligt område men hoppas att trafiksituationen lyfts upp på agendan då jag inte önskar en fördubbling av trafik genom området Älgvägen/Skogsgatan med omgivande gator.

Så- kul att det planeras och byggs både för barn och äldre i området. Men tänk igenom om det går att ändra hur genomfartstrafiken ser ut i dag i området som helhet. Från Vistvägen bort mot Söderleden, Ålerydsvägen och Brokindsleden.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om trafiken, se svar till yttrande 1.

Yttrande 13

Om nu trafiken ökar får det absolut inte glömmas bort som ni skriver, tillkommer kostnader till följd av bredare gator för Älgvägen/Poppelvägen samt ny gång- och cykelväg utmed Älgvägen.

Väldigt mycket barn cyklar denna sträckan (och även på Skogsgatan) till och från skolor (Nya munken).

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För frågor om trafiksituationen se svar till yttrande 1.

Yttrande 14

Fem våningar är på tok för högt. Så höga hus passar inte in i området.

Norra Europas största sammanhängande ädelskogsområde har en rest just här. En liten bit ut på ängen står en bok. Jag läser den som en hoppfull rest av något som är värt att bevara. Ta inte bort boken!

Hur blir det med skyddsrummen?

Tidigare talades det om trygghetsboende i kombination med restaurang, uteplatser och parkering för dem som ville besöka trygghetsboendet. Blir det nu trygghet utan uteplats mm? Verkar inte bra i så fall.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågan om höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1. För svar på frågorna om naturområdena och skyddsrummet, se svar till yttrande 2.

Vilken typ av vårdboende som kan möjliggöras inom detaljplanen regleras inte, utan det är något som beror på efterfrågan av typ av vårdboende. Sedan samrådet 2023/2024 har förutsättningarna ändrats, och vårdboende kommer inte vara det som i första hand byggs på platsen utan bostäder. Detaljplanen möjliggör fortfarande användningen vård, om efterfrågan av vårdboende skulle finnas i framtiden för just den här platsen.

Yttrande 15

Jag tycker att detaljplanen godkänner för många nya och för höga byggnader inom området. Det är inte farligt att låta det finnas gröna ytor kvar i en stad. Ett äldreboende på den gamla bensinmackstomten vore dock en utmärkt placering

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågorna om höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1. För svar på frågan om att ta park- och grönområden i anspråk, se svar till yttrande 2.

Yttrande 16

Jag är mycket kritisk till att kommunen med rådande förslag vill exploatera området allt för hårt. En revidering med inriktning på lägre byggnadshöjder och större omtanke om området för park, skogs- och friytor skulle ge ett bättre resultat.

Byggnadshöjderna i planförslaget är inte anpassade till den omgivande miljön. Jag motsätter mig å det starkaste förslaget i nuvarande skick. Att bygga så höga hus i detta område passar inte in i den omgivande miljön och rimmar illa givet den befintliga byggnadsstilen i området. Det går inte att hitta någon enda befintlig byggnad i omgivningen högre än 2,5 våningar, men samrådsförslaget möjliggör ändå det dubbla: bebyggelse i fem våningar!

Vidare är de av yttersta vikt att slå vakt om områdets gröna och öppna ytor både med avseende på gräsmattor och ängsmark samt värdefull skog. Att så väsentligt krympa och förtäta det aktuella området ser jag som en klar försämring. Delar av den värdefulla skogen på parkmark väster om nuvarande förskola föreslås bli skolgård för förskolan. Området kommer att stängslas in. Det är starkt negativt för området i allmänhet och i synnerhet för villaägarna i området.

Behovet av öppna gräsytor för lek och bollspel är underskattat i parkmiljö. Om barnfamiljer flyttade in i de nya bostäderna vid Vistvägen har även gräsytan mellan Poppelvägen och förskolan en viktig funktion att fylla. Om den får bebyggas återstår inga riktiga friytor i området.

Enligt planbeskrivningen kommer trafiken på Älgvägen att öka till det dubbla. Redan idag är genomströmningen av biltrafik i området en utmaning. Alla vet att hämtning och lämning av förskolebarn oftast sker med bil. Genomfartstrafiken på Skogsgatan och Älgvägen kommer alltså att öka påtagligt både morgon och kväll om förskolan byggs ut.

En ökad bebyggelse i området måste leda till en utbyggd kollektivtrafik till/från området. Redan idag är inte minst busstrafiken i rusningstid kraftigt ansträngd.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågorna om höjd på bebyggelsen, se svar till yttrande 1. För svar på frågorna om att ta park- och grönområde i anspråk, se svar till yttrande 2.

Enligt yttrandet från Östgötatrafiken ser de positivt på planförslaget. Fler bostäder ger bättre underlag för att möjliggöra utbyggnad av kollektivtrafik.

Yttrande 17

En förskola bör inte vara större än att barnen känner alla som vistas där och känner igen de som hämtar. Barn behöver det för att känna sig trygga och må bra. De behöver veta vem som är syster/bror till vem. Vems mamma som kommer och hämtar etc. Vi behöver tänka på barns psykiska hälsa när vi bygger och planerar de verksamheter där barn finns. Förskolan är lagom stor nu, med ert förslag blir den för stor ur denna aspekt. Vi får allt fler barn som inte vill gå till skolan och blir hemmasittare. Redan på lågstadiet.

Med ert förslag med stora bostadshus kommer trafiken att öka markant. Älgvägen är redan hårt trafikerad. I ett småhusområde behöver man ta hänsyn till att trafiksituationen blir Ok. Människor bor ju där. Gamla, barn och alla vi andra som inte använder bil ska kunna röra oss där på ett säkert sätt. Så blir det ju inte med ert förslag.

Om man vill ha vårdboende, förskola och gruppbostäder i samma kvarter är det lämpligt att också ha en grönyta där dessa grupper kan mötas. Grönområdet framför tennisbanan skulle passa bra till det. Planera gärna för en boulevard och en lekpark där - sådant saknar vi i detta område (när vi jämför med hur det ser ut i andra områden).

Jag känner stor oro för vad ni vill göra med detta område. Jag tycker att det är för mycket och för stort. Jag känner oro för de konsekvenser som jag beskrivit ovan och att ingen kommer att ta ansvar för det när det är fullbordat. Tänk om och gör något bra - radhus är ju ett bra förslag. Vi ser gärna att området där macken låg görs iordning och används, men inte till ett högt hus.

Ni skriver om "en god gestaltad miljö i förhållande till omgivningen" - jag vet ingen som tycker att ett hus med 5 våningar lever upp till den beskrivningen i ett småhusområde. Var kommer den beskrivningen ifrån? Jag tänker att det måste få finnas olika typer av områden att bo i i Linköping. Man kan bo i höga hus nära och i centrum och det måste få finnas småhusområden också.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

En av de främsta anledningarna till att vi planerar större förskolor är för att kunna möta behovet som uppstår i framtiden. I dagsläget finns inga planer för när förskolan inom planområdet kommer byggas ut, men vi vill genom detaljplanen möjliggöra detta när det blir aktuellt.

För svar på frågor om trafiken och höjd på bebyggelsen, se svar till yttrande 1 och svar på frågor om att ta park- och grönområde i anspråk, se svar till yttrande 2. Vidare finns det inga planer i dagsläget på att bygga en lekplats eller boulevard inom planområdet.

Yttrande 18

Efter att ha läst samrådshandlingarna så är det vissa delar jag saknar i denna beskrivning och åtgärder. Vimanshäll/Johannelund/Ånestad består av ett vägnät

från femtiotalet då antalet bilar var väldigt mycket färre än idag. Idag har många minst en bil per hushåll och många transporter både person - och lastbilar åker igenom området eftersom du kan gena mellan Vistvägen, Brokindsleden, Ålerydsvägen som exempel. Den som "genar" gör det inte för att den tjänar tid utan för att det upplevs mer "gent" att korsa området.

Gatorna i området är färdväg för skolbarn och med skolor/dagis i direkt anslutning - helt olämplig för genomfartstrafik. Flertalet fordon överskrider den skarpa hastighetsbegränsningen med råge, högerregeln ignoreras. Detta är speciellt problematiskt då området består av flera skolor som Ånestadskolan, Hagbyskolan och Nya Munken i dess närhet. Vid sidan av skolor med elever från årskurs 1 till 9 finns också förskolor på Älgvägen, Häggvägen, Skogsgatan, Parantesen, förskolan vid Duvkullen/Nätvingestigen, Himlaliv och Skogsmyran.

Enligt den aktuella planbeskrivning (Detaljplan i Vimanshäll för Tändspolen 1 med flera (Älgvägen)) så går det att läsa följande: "Trafikflödet på Älgvägen kommer att öka från 1032 fordon/dygn år 2025 (detaljplan inte utbyggd) till 2428 fordon/dygn år 2040 (detaljplan fullt utbyggd)." Det är ju en enorm ökning av trafikflödet på den lilla bostadsgatan Älgvägen där många barn idag cyklar till skolor utan någon form av kommentar i planen. I denna plan beskrivs också bara Älgvägen. Det verkar som att kommunen har glömt bort att det finns anslutande vägar till Älgvägen – Skogsgatan m.fl. I och med att trafiklösningen ser ut som den gör idag kommer rimligen ökningen även gälla för omgivande gator inklusive Skogsgatan och göra den osäker. Här kommer inte den nuvarande åtgärden att räcka med 30 km/h, som flertalet inte håller, när nu trafikmängden kommer öka avsevärt. För att detta förslag ska landa bra även för trafikproblematiken behövs ytterligare åtgärder göras.

Ta bort möjligheten för genomfartstrafik i området. Förslag med en naturlig delning av Skogsgatan mellan Älgvägen/Rävstigen och Rådjursvägen vid grönområdet. Det gör att trafiken som idag utgör en stor andel på Älgvägen kommer minska (alltså trafikflödet från Brokindsleden och Söderleden via Skogsgatan). Därmed kommer inte den eventuella ökningen av trafik bli så stor på Älgvägen. Det finns inget behov av genomfartstrafik på Skogsgatan, det är bara en fråga om bekvämlighet. Det kan till och med uppmuntra boende att ta cykel eller gå kortare sträckor – något som också ligger i linje med kommunens strategi.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om trafiken, se svar till yttrande 1.

Yttrande 19

Trafiksituationen på Poppelvägen och Högdalsgatan är redan i dag besvärlig. Många gående och cyklande ska samsas med biltrafik som inte enbart är de boende i området utan också många stressade föräldrar som skjutsar och hämtar sina barn.

Till det kommer skolbarn som går eller cyklar på väg till eller från Ånestadsskolan ofta i grupper och som då har en benägenhet att inte vara så uppmärksamma på övrig trafik.

På Högdalsgatan förekommer dessutom ett antal bilar som genar från Söderleden för att slippa trafikljusen i korsningen Söderleden/Vistvägen och via Högdalsgatan tar sig ut på Älgvägen och vidare ut på Vistvägen. Dessutom tar bilarna som kommer på Vistvägen och ska till macken på Högdalsgatan gärna vägen via Älgvägen och Högdalsgatan för att slippa trafikljusen i korsningen Söderleden/Vistvägen.

Till det kommer att Högdalsgatan är en mycket använd cykelled där många cyklister på väg in mot staden dessvärre helt felaktigt fortsätter rakt fram från cykelbanan och kör på vänster sida av vägen.

Att då kraftigt öka trafikmängden genom ett stort antal bostäder och därmed följande ökat antal bilar till och från Tändspolen 1 kommer att ytterligare försämra trafiksituationen och innebära en stor risk för olyckor.

Redan idag är det i praktiken omöjligt att ta sig ut från Högdalsgatan till Söderleden på morgon och kväll såvida man inte ska svänga mot Braskens Bro. Situationen lär inte bli bättre av att fler bilar kommer att vilja göra det.

Med hänsyn till ovanstående anser jag det ytterst olämpligt att anlägga ett stort antal bostäder i form av flervåningshus på Tändspolen 1. Ett stort område som inte alls har samma trafikproblem finns på andra sidan Vistvägen vid det gamla Stallet på området väster om Ridhusgatan. Här finns gott om plats för bostäder.

Om ni trots allt fullföljer planer om flervåningshus på Tändspolen 1 så måste något göras för att förbättra trafiksituationen på Högdalsgatan då en garageutfart (från det planerade bygget) till Högdalsgatan nära kurvan där cykelbanan övergår i Högdalsgatan innebär en ökad belastning på en smal villagata. Om den måste finnas, är det önskvärt att bilarna befinner sig på Högdalsgatan så kort sträcka som möjligt och snarast möjligt kan ta sig ut på Vistvägen. Detta skulle kunna ske genom att leda dem rakt ut på Vistvägen. För att då få en rimlig utfart på Vistvägen kan Ridhusgatan på södra sidan om Vistvägen flyttas några meter västerut så att det skapas en fyrvägs korsning. Där Ridhusgatan går ut på Vistvägen finns gräsmark på båda sidor om vägen så inga hus eller där till hörande tomter skulle påverkas av flytten.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om trafiken och höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1.

Yttrande 20

Ett förslag för ny bebyggelse i form av grovt överdimensionerat flerbostadshus, radhus och lokaler för verksamheter samt trygghetsboende finns skrivet och har delgetts oss vid "Öppet hus" på Ånestadskolan den 23:e januari 2024. Aktuellt är även utbyggnad av den befintliga förskolan på Älgvägen, med en dubblering i antal barnplatser till totalt 100 förskolebarn. Man beskriver en "möjlighet att bygga gruppboendestäder" på sikt, exempelvis LSS-boenden, oklart i förslaget just hur detta skall ges i uttryck. Underjordiskt garage för parkering med utfart på Högdalsgatan är planerat.

Högdalsgatans trafikering kommer som följd av bygget ökas i mycket stor utsträckning, utfart och infart från tilltänkt undermarksgarage kommer att försvåra den vardagliga cykelpendlingen. Denna gata är redan en hårt trafikerad väg just av cyklister till och från arbetet. Som ytterligare följd kommer trafikeringen på Bokgatan och Poppelvägen öka och så även densamma på Älgvägen och Skogsgatan. Här finns mycket gång och cykeltrafik till och från närliggande arbetsplatser (Universitet, Universitetssjukhuset, SAAB, centrum etc), men framför allt förskolor och skolor. Ånestadsskolan, Nya Munken, Hagbyskolan, Lillgårdsskolan har varje dag stor mängd cyklande och gående barn i transit från våra angränsande villakvarter på just dessa gator. Högdalsgatan och Älgvägen är redan i dagsläget högt trafikerade och ytterligare belastning kommer att avsevärt försvåra framkomligheten och innebära stor fara för cyklisterna och de gående.

Särskilt under vinterhalvåret ser vi stor fara då man under denna period inte kan möta trafik vid de nämnda gatorna pga snövallar, att köra förbi en cyklist mitt i bilvägen är riskabelt och en ökad biltrafikbelastning, eventuell vägbräddning till

trots, kommer inte att lösa den uppenbara trafikfaran. Att det i stor utsträckning rör sig om barn under kognitiv utveckling måste tas i beaktande och hänvisning till att "alla måste ta sitt ansvar i trafiken" som vid mötet den 23/1 är inte gott nog. Barn kommer att gå i klunga, cykla i bredd, cykla mitt i vägen med hörlurar på och så vidare. Detta måste det tas hänsyn till! Älgvägens trafikbelastning kommer att öka i mycket stor utsträckning. Man nämner att en breddning av vägen är aktuell. Är de boende på denna gata vidtalade på korrekt sätt om detta? De bör vara med vid samråd och få tydlig information om vad bygget har för följder även för deras boende och fastighet.

Det finns flera träd med biotopskydd där omformation av infart och väg vid Älgvägens förskola skall ske. Det uppfattas som anmärkningsvärt lägligt att just de träd som står i vägen för detta bygge anses vara av "dålig till mycket dålig vitalitet". Detaljplan för Tändspolen 1 stadsplan 336 (antagen 1960) är planerad för parkmark, undantag för garage och serviceändamål. Att vårdboende för äldre byggs är naturligt, men det i övrigt grovt överexploaterande förslaget om 5 våningshögshus förkastas av de bosatta i området! Detaljplan för Tornväktaren 4 gäller stadsplan 706 (antagen 1983), planlagt här är förskola och parkeringsändamål. Den befintliga parken och skogsmarken som används flitigt av motionärer och hundägare samt angränsande skolor för veckovisa skolutflykter, skall tas i anspråk av utökad förskola och förskolegård. En förlust för alla barn och vuxna i området!

I övrigt är marken som vidare tas i anspråk av det tilltänkta bygget planlagt som allmän plats, gata och park.

Man beskriver att man vill anlägga en "kvarterstad" och skapa en "stadsmässighet" - två tomma modeord för att försköna exploatering av en fastighet i ett redan sedan 1960-talet etablerat villaområde.

Den etablerade villastrukturen består av villor i en till en och en halv våningshöjd. Det brukliga om "förtätning" skall ske är att ha en övergångszon i byggnadshöjd alltså här maximalt tre våningar, allt annat är främmande för den med fackmannamässig insikt. En direkt övergång till fem våningshus är tämligen omaka befintlig bebyggelsestruktur och att hävda att förslaget "anpassar sig på ett respektfullt sätt till den omgivande lägre bebyggelsen" är så långt från verkligheten man kan komma. Jag är medveten om att man sedan första utkastet 2018 har korrigerat nockhöjd mot angränsade gator men detta är ej nog då byggnadens högsta nockhöjd fortsatt är just under 20 meter. Inte ens i innerstaden skulle man godta en så drastisk nivåskillnad mellan två fastigheter som stadsplaneringsavdelningen nu föreslår här.

Den höga nockhöjden kommer att skapa skuggbildning, något den bifogade solstudien visat. Att man förminskar utfallet med ett uttalande som "det bedöms inte vara en betydande olägenhet" är inte konstruktivt i sammanhanget. Fastighetsägarna som är angränsande kommer att vara påverkade av skuggfallet och byggnadens uppenbara närvaro direkt på husknuten, utblicken från köksfönstret är i stället för grönområde nu en vägg.

Jag ifrågasätter skarpt att man anser att det är en lämpligt att höja bebyggelsen så drastiskt som vid den tilltänkta byggnaden mot Vistvägen, där nockhöjd planeras till 18,5 meter. Man beskriver att den skall vara ca 5 våningar hög. Ett våningsplan kalkyleras uppta 3 meters höjd, 2–3 för vindsvåning. Nock på 18,5 ger grovt räknat 6 våningar. Jag vill få rimligen förklarat hur man kommit fram till att detta tilltänkta bygge är lämpligt.

De 3D-vy redovisningar som framtagits och presenterats i detaljplanen har allt för snävt utsnitt av befintlig bebyggelse utmed Poppelvägen och vidare angränsande vägar. Jag begär ett större utsnitt med mindre taktisk vinkling för att det verkligen skall framkomma tydligt hur främmande dimensionen av den tilltänkta byggnationen verkligen är.

I de analyser som gjorts avseende buller och trafiksituation har bara hänsyn tagits till det nybyggda området, inte till hur förändringen påverkar angränsande villakvarter och dess uteplatser och trädgårdar. Skrivet i detaljplanen finns att "befintlig bebyggelse inom planområdet är förskolan på Älgvägen, i övrigt finns det ingen befintlig bebyggelse inom planområdet", som om att utanför detta område inte finns någonting att ta hänsyn till. Detta är enligt mig anmärkningsvärt uttryckt och gör det uppenbart för den som läser att man inte förmått se till en större helhet. Det finns något på andra sidan plangränsen.

Sammanfattningsvis kan man bara konstatera att projektet bara tar hänsyn till sig självt, inte över huvud taget till det befintliga villakvarter som är väl etablerat sedan 1960-talet. Det är uppenbart att exploatör är den drivande intressenten i sammanhanget, att Linköpings kommun dras med i detta totalt missanpassade förslag är beklämmande.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om trafik och höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1.

För svar på frågor om grönområdena som tas i anspråk, svar till yttrande 2.

Yttrande 21

Nu var dags igen för en ny omgång i detta ärende. Vi har inte fått något svar på förra gången vi skickade in ärendet till er och då ni placerade förskolegården provocerande nära vår tomtgräns.

Nu har man lagt en distans mellan förskolegården och vår tomt, hur tänkte man nu? Det blir fortfarande barn som ska stå och hänga vid staketet och nyfiket titta in på vår tomt. Vem ska sköta denna del? Gör man inte det så blir det snart ett slysnår och inte speciellt tilltalande.

Förra gången man skickade ut ärende så sa man att man skulle utöka från 45 barn till 120 barn, nu pratar man om att utöka till 100 barn, då tycker vi att det är väldigt märkligt att man utökar förskolegården utmed vår tomt och minskar den ner mot cykelbanan. Vår uppfattning är att man borde göra tvärtom. Ta bort del som följer vår del av tomten och lägg gränsen rak ut i skogen och utöka sedan om man behöver anpassa storleken ner mot cykelbanan där inga hus ligger i nära anslutning.

Om nu gården behöver utökas pga ökat barnantal så föreslår vi att man gör det på ett sätt så att grannars privatliv fredas! Se förslag Bilaga 2.

Vi tror inte att de personer som gjort detta förslag själva skulle gilla denna lösning ifall de ägt vår fastighet så det är nog bara ett olyckligt misstag i arbetet.

Lägenheter

Vad gäller byggnationen nere mot Vistvägen tycker vi att det är synd att man bara tittar på antal lägenheter och att de ska klara ekonomiska krav. Jag tror att om man bortser från den ekonomiska delen, så skulle inte någon arkitekt utforma husen på detta vis utan man är styrd av antalet som man erhåller från politikerna. Bygga 5 våningshus på båda sidorna om Älgvägen är som att skapa en stor mur mot områden nedanför Vistvägen, undrar vad boende på den sidan tycker?

Det är synd om man nu ska fullfölja denna idé för det finns betydligt bättre och fler områden i Linköping som man kan bebygga utan att förstöra ett område med lågbebyggelse.

Trafik

Vad gäller trafiken i detta område så är den redan en katastrof. Man måste titta över hela området med trafiken och parkeringar vid framför allt Häggvägen och Skogsgatan där flertalet bilar numera alltid står på gatan. När privatperson 21 växte upp i området på 70 och 80-talet stod inga bilar på dessa gator. Rådjursvägen med dess smala väg och endast en trottoar på ena sidan av vägen är inte byggd för den trafik som kör till och från skolan och idrottshallen där det under helger inrymmer flera idrottsföreningars träningar och cuper och sammandrag. Hastigheten är hög pga att man är sen till skola och aktiviteter.

Lämning och avhämtning av barn vid förskola är under vissa tider kaotisk och hur man ska lösa det med fler barn och bilburna föräldrar är enligt vårt tycke en fråga man ska ta på största allvar. Det dröjer inte länge innan någon allvarlig olycka inträffar, vilket det redan har gjort. Har man sedan en förhoppning om att föräldrar ska cykla eller gå för att lämna barnen vid förskolan och skola med det fria skolvalet som råder har man inte förstått hur samhället fungerar idag.

Vi ser fram emot svar på funderingar och att ni gör justeringar så planeringen av dessa byggen blir mer varsamt och i harmoni med rådande stadsdel/bebyggelse

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Inför granskning har förskolegårdens utbredning justerats så att ett större avstånd hålls och att svårskötta ytor undviks. För svar på frågor om trafik, se svar till yttrande 1.

Yttrande 22

Idag är Poppelvägen en gata med lite trafik. Det är i stort sett endast de boende som faktiskt kör på gatan, och eftersom alla vet att det bor barnfamiljer på gatan är hastigheten låg och som förälder har jag aldrig varit orolig för att låta barnen cykla eller gå på gatan. Som boende så har jag också uppmärksammat att det är många skolbarn vid Ånestadskolan som cyklar och går själva på Poppelvägen och dess närliggande vägar.

Eftersom detaljplanen innehåller många nya byggnader, där flera byggnader på detta komprimerade område dessutom är tänkta för verksamheter som gör att trafiken intensifieras ytterligare, (det är inte enbart familjer som ska tas sig till och från sitt hem utan förskola och äldreboende som kommer medföra betydligt mycket mer trafik i området) kommer trafiken på Poppelvägen med all säkerhet att öka. Med tanke på den fara som idag finns i kröken på Högdalsgatan mot Poppelvägen känns det orimligt att göra området ännu mer osäkert ur trafikhänseende genom att förlägga in- resp utfart till parkeringsgarage här. Den potentiella flaskhals som uppstår om garageinfart/utfart placeras här kommer troligen orsaka att Poppelvägen används som en genomfart för att snabbare (och enklare) komma till och från alla nya byggnader kring Älgvägen, i riktning mot Högdalsgatans anslutning mot Söderleden.

Som förälder, och boende på Poppelvägen, vill vi be er att se över trafiksituationen och beakta vilka konsekvenser det blir till följd av bebyggelse enligt detaljplaneringen.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågan om trafik, men även in- och utfart, se svar till yttrande 1.

Yttrande 23

I samrådshandlingen hänvisas till att "områdets natur- och rekreationsvärden skall bibehållas och utvecklas" samt att "Vistvägen och dess intilliggande gröna ytor, från planområdet och söder ut, utgör en grön länk för biologisk mångfald".

Det område som utmärkts som NATUR i planritningen består på den östra sidan av Älgvägen av en cykelbana och på den västra sidan av en cykelbana + ett smalt område precis utanför radhusets uteplatser. Rekreationsvärdet här blir extremt lågt och länken för den biologiska mångfalden blir väldigt tunn, på gränsen till obefintlig.

Varken de boende i radhusen väster om Älgvägen eller de som skulle vilja tillbringa där, tycker sannolikt att det är kul att vara precis utanför uteplatserna. Så i detta förslag försvinner den plats som många barn och vuxna använder för att leka med sina hundar, ha picknick, sola och umgås.

Att kalla det NATUR känns väldigt överdrivet och inte med sanningen överensstämmande.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Vi förstår att det känns tråkigt att grönytorna försvinner.

Stadsplaneringsavdelningen bedömer dock att de ytor som lämnas kvar samt finns i närområdet som helhet täcker det behov som finns hos de som bor i området.

Inför granskningen har plankartan justerats och fått användningen park istället för natur.

Yttrande 24

Vi vill framföra att trafikfrågan behöver utredas och hanteras ytterligare. Vi har bott länge i området och trafiksituationen har successivt försämrats. Ökad genomfartstrafik i området och ökade hastigheter. Mer fordonsrörelser. Vi tänker på framförallt på stråket utmed Älgvägen och vidare åt båda hållen på Skogsgatan. Skogsgatan är en lokalgata som tyvärr fungerar som en genomfartsgata av många. Utöver biltrafik är det mycket cykeltrafik. Utmed Skogsgatan finns två grundskolor, Hagbyskolan och Ånestadskolan. Detta innebär givetvis att det är många barn som rör sig utmed Skogsgatan, både till fots och på cykel.

Av handlingarna i ärendet framgår att trafikvolymerna kommer öka väsentligt om planen genomförs.

Vi är utomordentligt oroliga för vad ytterligare bebyggelse utmed Älgvägen kommer innebära för trafiksituationen i området. Om den nya bebyggelsen ska bli verklighet måste också kraftfulla trafiksäkerhetsåtgärder utföras utmed hela Skogsgatan. Både i riktningen mot Hagbyskolan och riktningen mot Söderleden.

För ett par år sedan lyftes trafikfrågan i området i ett medborgarförslag.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om trafik, se svar till yttrande 1.

Yttrande 25

Vid samrådet för fem år sedan sades det att vi som lämnade synpunkter skulle vi få ta del av inkomna synpunkter, vilket aldrig skedde. Ingen förklaring gavs vid detta samråd till varför så inte skedde. Vi hoppas att detta sker nu med den samrådsredogörelse som återigen utlovats efter detta samråd.

Vi poängterade i vårt svar för fem år sedan att vi då, som nu, inte har något emot att de byggs med hänsyn och respekt på omnämnda områden. Vi förstår att en förtätning är nödvändig mot bakgrund av boendesituationen i stort i Linköping. I den omarbetade detaljplanen visar ni att ni tagit några av de synpunkter som då lämnades in via samrådet under beaktande, vilket är glädjande men tyvärr inte tillräckligt. Vi anser fortfarande att husen blir alldeles för höga mot bakgrund av hur området i övrigt är utformat sedan ett par decennier bakåt. Ni är också väldigt svävande i utformningen av fastigheterna och det gör det svårare att bemöta. Det står ca 5 våningar och ca 3 våningar och att vårdboendet kan bli lägenheter istället, vilket gör en stor skillnad på exempelvis trafikintensiteten och antalet fordon.

Trafiksituationen förvärras från ett redan helt orimligt och ohållbart läge och miljön i övrigt för oss som redan bor försämrats avsevärt. På samrådsmötet den 23 januari 2023 beskrivs att ni bevarar grönområden i området och att byggnationen ska ske i "en god gestaltad miljö", men där går våra åsikter isär. Som förslaget är åskådliggjort nu, så vill ni bygga fastigheter som inte alls passar in i redan befintligt villaområde. Det finns inte i närheten så höga hus i grannskapet och det är inte sannolikt att en sådan höjdskillnad skulle godtas mellan fastigheter i redan befintlig stadsmiljö. I detaljplanen omnämns att området ska bli stadsmässigt, men det finns ingen rimlighet i det då det handlar om ett välmående och omtyckt villa -och radhusområde som är väl etablerat sedan 1960-talets början. Det är inte ens i snäv mening att "anpassa sig på ett respektfullt sätt till den omgivande lägre bebyggelsen" som det beskrivs i detaljplanen. Det ska också möjliggöras för "centrumverksamhet" när det redan finns planer för detta ca 500 meter bort i Berga. Där befintlig centrumverksamhet dessutom är tilltänkt att utökas samt att ha i åtanke är den redan existerande centrumverksamheten i Ekholmen ca 3 km bort.

Enligt förslaget bygger ni också igen de grönområden som är närmast ekdungen och Vimanshäll 1:1. Dessa områden används varje dag under främst vår och sommar av barn och hundägare och det finns inget liknande i närområdet. Vi har också väldigt svårt att tro att så höga hus inte skulle påverka den ekdunge som kommer att vara närmast belägen ett av flerfamiljshusen/vårdbostäderna. De kommer definitivt att påverka oss som redan bor här negativt. Området som förskolan tar i anspråk i och med utvidgningen är även den del av ett grönområde som används på regelbunden basis av både oss som bor i grannskapet, som omkringliggande förskole- och skolverksamheter och det är inget område som enligt planritningarna ersätts eller förbättras på annat sätt, alltså en ren försämring för oss på alla sätt.

Det som lyfts upp som det absolut största problemet av i stort sett samtliga boende på samrådsmötet för fem år sedan och mötet som skedde i tisdags är trafiksituationen. Den av er föreslagna byggnationen ökar den redan hårt ansträngda trafiksituationen ytterligare och risken för trafikolyckor av allvarig karaktär ökar markant. Det är anmärkningsvärt att en trafikutredning inte är genomförd (gällande alla typer av fordon samt gångtrafik) då vi boende i närområdet uttryckte hur den upplevdes redan för fem år sedan. Det är dessutom på förslag att lägga en utfart från ett undermarkgarage mot Högdalsgatan där vi poängterar (och poängterade)

att det är mycket cykel - och gångtrafik med incidenter av allvarlig art redan i dagsläget. Om ni inte hörsammar våra åsikter om höjden på bebyggelsen och ett undermarksgarage blir verklighet torde utfarten läggas mot mitten av byggnaden mot Poppelvägen alternativt mot Älgvägen för ökad synlighet, om den nu överhuvudtaget behöver finnas. Både för de som kör ut från garaget samt för övriga som rör sig omkring. Korsningen Högdalsgatan/Poppelvägen är redan idag extremt problematisk vissa tider på dygnet, redan utan den ogenomtänkta och föreslagna förtätningen.

Högdalsgatan, Älgvägen mot Skogsgatan är också kontaktytor som går utanför föreslagen detaljplans område och detta perspektiv saknas helt i samrådshandlingen. Att se planområdet frångående från resterande närområde är inte bara naivt utan oansvarigt. Det är cykel- och gångtrafik från Älgvägen, Skogsgatan och också från Vivelvägen, Ålerydsvägen samt från hela det området. Många cyklar och promenerar denna väg in till stan och hem igen. Gatorna är inte isolerade för sig själva, utan är kontaktytor för stora områden. Cyklister och gående kommer från andra sidan Vistvägen med Ridhusgatan, Stallmästarevägen, Yrkesvägen m fl både mot Älgvägen för transport till Saab, intelligenda skolor med mera, men också över Vistvägen mot Högdalsgatan mot centrum. Flera har också motsatt riktning från Älgvägen över Vistvägen ner mot Ridhusområdet för vidare transport. En ökad fordons, cykel -och gångtrafik som byggnationen som helhet och huskropparna var för sig innebär är varken våra smala villagator tilltänkt för eller trafiksäkerheten byggd för. Ni gav också svaret att Vistvägen kommer att se annorlunda ut om X antal år och då med en ökad trafikintensitet överlag, vilket förstärker det som ovan angivs. Det accentuerar också frågan om buller för boende på Högdalsgatan och de på Poppelvägen som har sina trädgårdar mot Vistvägen. Om detta omnämns intet. Trots att en bullerutredning är genomförd kopplad till parkeringshusets fläkt på Hovestorpsgratan för de som bor i närheten av denna på Högdalsgatan och Poppelvägen. En bullerutredning och/eller bullerskydd i och med detta omnämns inte alls, vilket även det är högst anmärkningsvärt.

Därtill ska tilläggas att vi boende på Bokgratan, Högdalsgatan samt Poppelvägen vissa tider på dygnet har svårt att komma ut från området via utfarten mot Söderleden på grund av det höga trafikflödet. Detta har inte heller tagits hänsyn till trots att detta påtalades redan för fem år sedan. Att grannskapet ska inhysa minst 80 fordon till borde ha aktualiserat denna fråga. Att detta inte beaktats påvisar en stor brist i den trafikflödesundersökning ni hänvisar till att ni genomfört. Under vinterhalvåret är det också problematiskt att mötas på omnämnda villagator på grund av att snöröjningen i området.

På sikt är det också planerat för byggnation på Ridhusområdet, vilken också kommer att leda till en ökad trafik även från det hållet. När detta påtalas blir svaret att den planen inte är prioriterad nu, men vi hävdar att den inte går att utesluta från aktuell detaljplan då påverkan är så pass stor. Det går enligt oss inte att se aktuellt bygge enskilt från vad som är planerat för resten av området då helheten påverkar delarna. Trafiken från den tilltänkta förtätningen och ökade uppskattade fordonsparken kommer sannolikt inte ta sig varken till Ålerydsvägen och vidare mot Brokindsleden eller Vistvägen mot Söderleden mot bakgrund av utvecklingen hittills, utan risken finns att den snabbaste vägen genom Älgvägen och Skogsgatan kommer att användas i allt högre omfattning.

Vi ställer oss också frågande till svaret vi fick att anledningen till att förskolan ska dubblas över tid är att förskoleplatser saknas. Då det på följdfrågan hur ni tänker kring avsaknad av skola för antalet ökade barn i området inte kunde besvaras, mer än med att förskolan inte är tänkt att byggas ut just nu. Detta känns varken välgenomtänkt eller underbyggt överhuvudtaget. Kommunen har lagt ned

grundskolor i området på grund av bristande elevunderlag och en utökad förskola med det dubbla genererar redan på sex år fler första klassare (om underlaget finns). Skolorna runt omkring har ökat antal elever per klass, vilket vi föräldrar redan ser den negativa konsekvensen av. Detta genom bland annat minskad vuxennärvaro per elev och att skolmiljön har blivit mer stressig och otrygg för våra barn. En av skolorna som lagts ned var dessutom inriktad på barn med utökade behov och dessa har nu placerats i klasser om 25-30 stycken elever redan som det ser ut idag. Om denna förskola utökas enligt vad förslaget föreslår blir frågan hur man ska kunna tillgodose varje elevs behov under hela skolgången utifrån de lagar och regler som gäller idag? Förskolans utbyggnad innebär också oklara lösningar på en redan ansträngd trafiksituation vid bland annat hämtning och lämning vid förskolan.

Den breddning som omtalades på samrådet av både väg och cykelväg ses till viss del inte som verklighetsförankrad och genomförbar. Detta mot bakgrund av att villatomterna ligger i direkt anslutning till Älgvägen och det finns ingen möjlighet att utöka i den omfattningen för att trafiksäkerheten ska anses tillgodosedd. Dessa fastighetsägare är av allt att döma inte tilltalade kring detta då deras utfarter inte återfinns i fastighetsförteckningen. Att genomföra en bitvis breddning av Älgvägen löser inte de problemen en ökad trafikintensitet skulle medföra. Detta påtalades också vid samrådet. Vi har genom våra tjänstemän som närvarade vid samrådet försökt att förmedla en video tagen hur det dagligen kan se ut för oss boende redan nu. Filmen visar den redan nuvarande högst problematiska trafiksituation som redan finns och som kommer att bli mångfaldigt förvärrad om vi genomför dessa planer, trots de tagna åtgärder vi presenterar. Videon biläggs även denna skrivelse.

Vi vill också lyfta att för det framtida vårdboendet, som vi inte kan specificera vad det blir för typ av vårdboende, finns lagar och regler att följa. Exempel på detta är LSS boende, där personer med behov inte ska vara större än 7 boendeenheter för att inte bli institutionsliknande, vilket ska undvikas.

Med allt detta sagt vill vi poängtera att om en förtätning behöver ske, så bör den ske utifrån hur området ser ut idag och vad området klarar av. En förtätning ska "anpassa sig på ett respektfullt sätt till den omgivande lägre bebyggelsen". Detta ser inte vi i nuvarande förslag. Gör om och gör rätt för allas trevnad och för ett Linköping att vilja växa i och utveckla tillsammans i.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om trafik och höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1.
För svar på frågan om att grönområde tas i anspråk, se svar till yttrande 2.

En av de främsta anledningarna till att vi planerar större förskolor är för att kunna möta behovet som uppstår i framtiden. I dagsläget finns inga planer för när förskolan inom planområdet kommer byggas ut, men vi vill genom detaljplanen möjliggöra detta när det blir aktuellt.

Yttrande 26

Vem/vilka i hela världen har kommit med den befängda idén att placera ett eller flera femvåningshus mitt ute i ett villa/radhusområde och långt från något centrum?

I Linköping har jag aldrig sett en förskola husera i annat än enplansbyggnader utanför Linköpings city, verkar ogenomtänkt med tillbyggnad av höjden av en välfungerande förskola. En tillbyggnad under 4 år förstör bara för de 45 barnen som vistas där. Under- och överjordiska parkeringsgarage i detta område ute på vischan verkar som om planerna trodde att parkeringarna skulle vara i Linköpings city. Tänk om, tänk rätt, besök området och se till att nybyggnationen skall smälta in i området. Förstör inte området som har grönområden, tennisbana,

smågator som Älgvägen och Högdalsvägen med fula 5-våningshus och massor med biltrafik runt förskolan. Om det blir 25 bostäder med villor, radhus, kedjehus och låga tvåvåningsfamiljebostäder så behövs vare sig underjordiska parkeringsgarage eller tvåvåningsförskola.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågan om höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1.

Yttrande 27

Det aktuella området är i dagsläget lugnt och barnvänligt, med ett stort antal barnfamiljer inom och i nära anslutning till området. Trots detta är trafikbelastningen redan idag hög på Älgvägen, särskilt i samband med lämnings-/hämtningstider på förskolan Älgvägen.

Med nya bostäder och en fördubbling av antalet förskoleplatser är det uppenbart att trafiken kommer att öka i området, med ökade störningar för boende och - framförallt - ökad risk för olyckor. I värsta fall olyckor med barn involverade.

Rimligtvis finns andra närliggande områden om lämpar sig bättre för ny bebyggelse. Det angivna området (Tändspolen 1) skulle istället kunna utvecklas som grönområde/rekreatiomsområde. På så sätt kan den lugna och trygga karaktären bevaras och riskerna med ökad biltrafik undvikas.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågan om trafik, höjd på bebyggelse och gestaltning, se svar till yttrande 1.

Yttrande 28

Kollektivtrafik och barriär

Planområdet ligger invid Vistvägen omgiven av ett villaområde. Vistvägen kan ses som en aveny som binder samman Linköpings stadskärna med ytterområden åt sydöst. Vistvägen känns som en aveny i en storstad med trädader, gräsmattor och öppna ytor mellan bebyggelsen. Den skildrar också Linköpings bebyggelseutveckling och blir på så sätt ett historiskt dokument.

Vistvägen är också angiven som ett viktigt kollektivtrafikstråk och kommer därför att hämta resenärer från ett ganska stort omland. Att då förtäta bebyggelsen utefter Vistvägen skapar en barriär både mot övrig bebyggelse och mot busslinjer och hållplatser.

Älgvägen och Ridhusgatan sammanbinder Vistvägen med stora bostadsområden. Från stångåbadet till andra sidan Tinnerbäcken och Vidingsjö motionscentrum. Bebyggelse med en hög förtätningsgrad på planområdet förvandlar Vistvägen till barriär mellan människor och bebyggelse. Barn får definitivt svårare att självständigt röra sig i en stor del av Linköping.

Bygg inte på gräsyten mellan förskolan och Tändspolen 1. Gräsyten fungerar idag som ett torg. Flitigt använd av barn, vuxna och hundägare. En bevarad öppen yta på denna plats skulle minska effekten av den överdrivna bebyggelsen enligt detaljplaneförslaget.

Miljö och hälsa

Att ha en garageinfart/utfart på Högdalsgatan är totalt oacceptabelt. Bullret kanske inte blir så högt men det blir intensivt och sporadiskt under hela dygnet. Bullret kommer inte enbart från bilar utan även från portar och fläktar. Dessutom blir det en ljusförorening som når in i de närmsta fastigheterna. Enligt flera studier kan buller vara orsaken till högt blodtryck och hjärtfel. Bilarna ger dessutom upphov till avgaser i en trång miljö som ger svårigheter för vind och luft att vädra bort avgaserna. Effekter av avgaser är i dag väl kända. Utöver miljö- och hälsoproblemen kanske man kan kalla garaget för "en sanitär olägenhet "

Trafik

Redan nu är det en stark blandning av olika trafikslag i planområdet och dess närhet. Gator och trottoarer är smala och byggda efter 60-tals standard. Dessutom har gatunätet en historia från 1800- talet eller t.o.m. tidigare. Vistvägen med cykelbanor, övergångställen och busshållplatser komplicerar situationen ytterligare.

Detaljplanen handlar nästan enbart om bilar och tillgängligheten till förskolan. Så det passar bäst att börja med gående och fortsätta med cyklister. Runt området ligger fyra skolor: Ånestadsskolan, Nya Munken, Hagbyskolan och Lillgårdsskolan. Skolvägarna för samtliga skolor passerar igenom området och dessutom över Vistvägen. Skolbarn och skolungdomar går och cyklar i grupper med antagligen inte så stor uppmärksamhet på trafiken. Det innebär bl.a. oförutsägbara genvägar. Värst är det i korset Älgvägen – Vistvägen. Både gående och cyklister genar förbi refugen, var som helst på Älgvägen, på trottoarerna på båda sidor. Och målet är ofta att ta sig över Vistvägen. Vid övergångstället över Vistvägen är nästan alla försiktiga. Att foga ihop och fördela utrymmet för gående, cyklister, bussresenärer och bilister i samma vägkors kräver nytänkande och innovationer i trafikplaneringen. Ett traditionellt trevägskors är inte tillräckligt. Och glöm inte bort Ridhusgatan. Det är egentligen samma kors. Risken är också stor att en trafiksäker lösning leder till ökat buller och ökade luftföroreningar.

Busshållplatsernas läge gör att både Älgvägen och Högdalsgatan används som väg till busshållplatserna. På Högdalsgatan samsas gående till bussar, gående till förskolan Älgvägen och gående som ska över Vistvägen, kanske till Lillgårdsskolan. På den här sträckan passerar också hundägare, en del barngrupper från skolor och förskolor på båda sidor om Vistvägen. Och även väldigt många vuxna cyklister både på väg till jobb och på fritid. Gatorna är redan nu inte byggda för den här trafiken så det blir lite genvägar, lite vänstertrafik och lite övrigt beteende som utifrån situationen är begripligt (om inte kanske helt lämpligt). Att på denna sträcka ha en garageinfart/utfart är helt olämpligt.

Planområdet är helt enkelt för litet och gatunätet för trångt för den höga förtätningsgraden som föreslås i planen. Området kan inte bära den ökade biltrafiken.

En liten fantasi som antagligen aldrig blir verklighet. Använd Tändspolen 1 till en solcellspark med inslag av parkering och grönytor. Det finns många djur som redan passerar planområdet som skulle trivas. Mer eller mindre ofta kan man se harar, rådjur, rävar, fjärilar, hackspettar, en och annan rovfågel samt diverse andra fåglar.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om trafik och höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1.

Yttrande 29

Att något bör ske med Tändspolen 1 känns relevant, men med tanke på liten yta och närområdet så bör det ske med respekt för det befintliga villaområdet. Det är ju inte ett kvarter i centrum som ska byggas utan en yta i ett villa- och radhusområde med höga naturvärden. Varför inte ett radhuskvarter eller ett lägre flerfamiljshus?

Det är en fördel att respekten för den omgivande bebyggelsen har ökat i den nya detaljplanen men fortfarande finns en del att göra. Husen kan bli lägre och gräsytan väster om Älgvägen kan lämnas obebyggd. Bebyggelsen på Tändspolen 1 kommer fortfarande att blockera himmelsluset för den befintliga bebyggelsen. Himmelsluset är viktigare än solinstrålningen. Det kanske behövs en ytterligare utredning om luset?

Gräsytan väster om Älgvägen är idag en stor öppen plats som används till lek och mötesplats för hundägare och andra. Här kan man behålla dagens användning samt komplettera de halvdåliga träden utanför förskolan med ny frisk växtlighet. Den öppna platsen ger också en fin utsikt från vårdboendet.

Öster om Älgvägen planeras för ett vårdboende. Det är egentligen en utmärkt plats om man tänker på närheten till skogsdungen som ingår i Eklandskapet. Det blir också en trevlig utsikt från vårdboendet. Återigen - att bygga med lägre höjd och med stort ljusinsläpp ger möjlighet för en bra livsmiljö. Viktigt är också satsningen på en stimulerande utemiljö.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågorna om höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1. För svar på frågor om grönområden som tas i anspråk, se svar till yttrande 2.

Yttrande 30

Byggnadernas höjd är kraftigt avvikande från övrig bebyggelse i närheten. Vi ser att max två våningar bör gälla. När det gäller förskolan bör en våning passa verksamhet och inte minst barnen bäst.

Trafiksituationen är redan nu hårt ansträngd vid flera tider på dygnet eftersom ingen verkar bry sig om genomfart förbjuden skylten. Mer fordonstrafik skulle göra gång och cykeltrafik på Älgvägen livsfarlig.

Sen har vi en fråga hur det kommer sig att vi inte har blivit informerad om detta ärende, varken 2018 eller nu, trots att ni planera förändringar på Älgvägen i direkt anslutning till vår tomt. Nu har vi fått information om detta från grannar!?

Vi hoppas nu att ni tänker om, rätt.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om höjd på bebyggelse och trafik, se svar till yttrande 1.

Yttrande 31

Baksidan av vårt hus och trädgård ligger direkt mot dagisen (vårt bakre staket delas med dagisen). Den nuvarande daghemsbyggnaden är en enplansbyggnad och inte direkt i linje med vårt hus, ligger till vänster. Detta är fallet för närvarande inte negativt påverkar varken vår utsikt eller mängden solljus till vår fastighet/ trädgård.

Angående eventuella nya daghemsbyggnader/utbyggnader:

Det begärs att eventuell nybyggnad hålls så låg som möjligt och helst begränsas till 1 till 1,5 våningar för att minska den negativa påverkan på både vår utsikt och mängden ljus till vår fastighet/trädgård.

En ny daghemsbyggnad bör placeras så långt som möjligt från baksidan av vår trädgård/fastighet, av samma skäl som ovan. - OBS: En av de konstruktioner/layouten som övervägs har en liten parkering mellan vår fastighet och daghemsbyggnaden. Detta kan hjälpa till att flytta daghemsbyggnaden bort från vår fastighet och därigenom minska påverkan på vår utsikt och solljus till vår trädgård/fastighet.

Eftersom den nya daghemsbyggnadens design är en "L"-form, begärs att botten av "L" är i motsatt ände av daghemsbyggnaden i förhållande till vår fastighet, av samma skäl som ovan och även att undvika en eventuell trång korridoreffekt där oönskade människor potentiellt kan samlas, bort från gatan och utanför dagens öppettider, det vill säga att minska risken för potentiell brottslig verksamhet i området.

Andra kommentarer:

Den övergripande föreslagna höghusbebyggelsen, som presenterades under öppet hus den 23 januari 2024, som kommenterades många gånger under öppet hus, ser ut som att den tar ingen hänsyn till och visar ingen respekt för att området där det föreslås bli byggt/infört är omgivet av låga enskilda och/eller radhus, som har gator som är dimensionerade därefter, dvs smala och som inte kan få sin kapacitet utökad.

Gatorna kring den föreslagna bebyggelsen är extremt smala, blockeras lätt på grund av trafik och är benägna att få sin kapacitet reducerad på grund av t.ex. snö (när invånarna i många fall, även nu, tvingas gå på vägarna själva utan tillgång till trottoarerna). Den dramatiskt ökade befolkningstätheten i området som skulle bli resultatet av den föreslagna nya bebyggelsen, skulle öka mängden trafik dramatiskt, vilket ökar risken för de befintliga invånarna/familjerna och barnen. Det är inte heller möjligt att bredda eller på annat sätt öka kapaciteten på dessa gator (Poppelvägen, Häggvägen, Rådjursvägen osv).

Dessutom kommer den stora tillströmningen av ytterligare invånare att medföra ett stort antal ytterligare bilar. Parkering för dessa bilar (antingen i underjordiska parkeringar eller utanför de nya byggnaderna) kommer utan tvekan att behöva betalas för, vilket innebär att folk kommer att vara benägna att parkera sina bilar (och/eller sin andra bil?), på de omgivande gatorna. Detta kommer ytterligare att förvärra risken för blockering/ igensättning av de trånga gatorna som nämns ovan. För att minska detta skulle det kunna införas en parkeringsbegränsning, att begränsa parkeringen på dessa gator till enbart boende.

Med tanke på den föreslagna extrema höjden på den föreslagna bebyggelsen, bortsett från den negativa estetiska inverkan, förefaller det orimligt att någon organisation/företag ska beviljas tillstånd att bygga ett så enormt byggnadskomplex i så nära anslutning till ett område som tidigare angett, består enbart av i övrigt jämförelsevis låga byggnader.

Slutligen, på grund av att det aktuella området inte respekteras, kommer bebyggelsen också sannolikt att påverka fastighetsvärdena negativt för befintliga boende i området och öka deras motståndskraft mot de nu föreslagna förändringarna.

Om en bebyggelse föreslogs som byggde kring låghus t.ex. byggnader på högst 3 våningar (med undantag för den nya dagisbyggnaden enligt våra tidigare kommentarer), skulle detta sannolikt vara mycket mer acceptabelt för lokalbefolkningen, eftersom detta skulle minska den estetiska påverkan, minska ökningen av lokalbefolkningen och även minska den resulterande ökningen av

trafiken och påverkan av den trafiken på området (på grund av mindre människor = mindre trafik).

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För en förskoleenhet på 100 barn behövs en större byggnad än den som finns idag. När den aktuella förskolan utökas med fler barn, kommer byggnaden mest troligt byggas om och inte rivas för att bygga en helt ny. För svar på frågor om trafik och höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1.

Yttrande 32

Vid genomförandet av detta projekt anser vi att man även måste ta bullerproblemet i beaktning. Trafiken har redan ökat markant på Vistvägen i och med de stora utbyggnaderna av b.l.a. Ullstämman, Hjulbro och Harvestad. Nu ökar det ännu mer! Därför föreslår vi att man också projekterar någon form av ljudvall mellan Vistvägen och Högdalsgatan. Om man nu gör om i området så är det ju väldigt lämpligt att även ta med detta och göra en praktisk inramning av kvarteret samtidigt som det sänker ljudnivån och skapar ytterligare trygghet för barnfamiljer.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågorna om trafik, se svar till yttrande 1.

Yttrande 33

Vi är boende i området och brukar regelmässigt delar av det område som detaljplanen som samrådshandlingen berör.

Vi är inte emot nybyggnation men nya byggnader och deras omfattning behöver anpassa till platsens värden, till de boendes behov samt växt och djurliv på platsen. Att bebygga tomten där macken tidigare låg och att bygga ett ny och större skola/förskola tycker vi inte på ett avgörande sätt negativt skulle påverka vare sig människor, växter eller djurliv.

Vi vänder oss mot det sätt som man i detaljplanens förslag som visualiserats i samrådshandlingen maximerar utnyttjandet av tillgängliga markområden och omvandlar park/naturmark till bebyggd mark.

Vi är inte experter på området men det finns ett stort djurliv i de skogsflikar som utgör en så viktig del av områdets karaktär. En rik biologisk mångfald med ett rikt djur och fågelliv med en mängd skogsfåglar, rovfåglar som falk, duvhök och ugglor. Det finns fladdermöss som troligen bor i de stora ekarna. Det finns gott om insekter och pollinerare som får en fristad i trädgårdar och de små skogsplättarna. De gräsområden som omvandlats till slätterängar är hem åt mängder av fjärilar, syrsor, spindlar och andra insekter.

Många boende använder också skogsflikarna för promenader, idrottande, lek och som en stadsnära lugn oas. Det går i princip att gå i skogsflikarna från Söderleden ända ut till Vidingsjö, med bara passager över vägar och cykelvägar. På sikt med klimatförändringar kan dessa skogsområden ge skugga och hjälpa till att absorbera större nederbörds mängder.

Byggnader och det mänskliga liv som kommer levas där kommer öka ljusföroreningar och ljud som kommer att störa och påverka djurlivet negativt.

Våra invändningar är:

- Föreslagna byggnader har en storlek båda avseende markarea och höjd som kraftigt påverkar områdets karaktär, till nackdel för alla boende.

- Förslaget verkar inte ha tagit hänsyn till parkeringar. Hur ska det lösas, kommer ytterligare markområden användas för parkering?
- Byggnader på ängen öster om Älgvägen kommer allt för nära de stora ekarna, det påverkar, förutom att ta ängsmark i anspråk även det för vissa arter viktiga skogsbrynet. Vi anser att försiktighetsprincipen bör gälla för att skydda djur och växtliv och inte ändra markanvändningen på ett sådant sätt som riskerar att negativt påverka den biologiska mångfalden, till nytta inte bara för närboende utan för hela samhället.

Vi vill att förslaget revideras:

- Den yta som får tas i anspråk för byggnader bör minskas för att behålla större del ängsmark och skapa ett avstånd till skogsbryn och stora ekar med sina ekosystem.
- Detaljplanen bör bara tillåta bebyggelse på den gamla tomten för macken samt på den tomt som förskolan ligger på. Ytor sydost om Älgvägen bör inte bebyggas för att skapa ett säkert avstånd för djur och växtliv.
- Vi anser att kommunen måste noggrant inventera växt och djurliv för att få ett fullständigt beslutsunderlag. Försiktighetsprincipen måste gälla.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om höjd på bebyggelsen, se svar till yttrande 1.

För svar på frågor om grönområden som tas i anspråk, se svar till yttrande 2.

Yttrande 34

I samrådshandlingen står det att detaljplanen möjliggör för bebyggelse som reglerats i förhållande till omgivande bebyggelse och att ändringarna för boende i form av exempelvis förändrade utblickar och skuggning inte bedöms vara av den storleken eller betydelse att bostäder inte kan byggas.

På vilket sätt menar man att man tagit hänsyn till befintlig bebyggelse? De hus som finns idag i området har 1–2 våningar och då är 5 våningar definitivt för högt för att anpassas till övrig bebyggelse.

För oss som bor på Myrstigen 1 och närliggande hus skulle utblicken verkligen förändras väsentligt. Från att som nu ser över Vistvägen och mot radhusen på Stallmästaregatan och träd på den sidan Vistvägen skulle dessa höga hus bli som en stor mur och ta bort kvällssol.

Ett förslag som lades fram från andra boende under samrådskvällen var att man skulle lägga lägre huskroppar på tomten mot Poppelvägen och kompensera detta med att istället för radhus mot ekbacken och tennisbanan bygga ett högre hus där. Detta skulle innebära ännu större negativ påverkan för oss.

Parkmark och träd behövs i stadsmiljön och måste bevaras. Den utökade trafiken kommer att bli mycket kännbar i området.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om höjd på bebyggelse och trafik, se svar till yttrande 1.

För svar på frågor om grönområden som tas i anspråk, se svar till yttrande 2.

Yttrande 35

I nuvarande förslag finns en garagenedfart i den västra delen som vetter mot Högdalsgatan. Det är nämligen så att cykel- och gångbanan som går parallellt med Vistvägen övergår till själva Högdalsgatan precis i den kurvan. Cyklisterna tänker inte på att det är en bilväg man plötsligt hamnar på när man åker in mot stan.

Det är redan nu förenat med livsfara när en bilist åker österut och ska följa Högdalsgatan mot Poppelvägen. Man möter nämligen då cyklister i en korsande färdriktning. En parallell garagedfart nära den korsningen/kurvan ökar risken ytterligare.

Ni har ju gjort en trafikanalys för bilismen och konstaterat vissa ökning. Men ni behöver verkligen utföra samma analys för cykeltrafiken som vid vissa tidpunkter väl överstiger bilismen på Högdalsgatan.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om trafik, se svar till yttrande 1.

Yttrande 36

Under rubriken stadsbyggnadsidé listas fem principer som eftersträvas i förslaget. Redovisat förslag visar inte hur dessa mål kan uppfyllas, tvärtom indikerar redovisade illustrationer att rakt motsatt resultat blir utfallet.

Utmärkande för Vistvägens gaturum är trädallén med bakomliggande låg bebyggelse som norr om vägen följer upp i slutningen. Föreslagen bebyggelse bryter mot mönstret genom att de högsta byggnadskropparna placeras närmast vägen och i sin höjd tydligt dominerar över trädallén.

En fortsättning av trädallén på visvägens norra sida österut skulle göra medför att skapa ett kontinuerligt gaturum.

Föreslagen bebyggelse anpassar sig inte på ett respektfullt sätt till den omgivande lägre bebyggelsen. Hoppet från enstaka byggnader i ett till två plan till sammanhängande byggnadskroppar i upp till 5 plan är brutalt. En elevation utmed Vistvägen hade visat på detta men saknas i redovisningen.

Bullersituationen utmed Vistvägen och Älgvägen och den höga exploateringen utmed Vistvägen gör att de bullerskyddade uteplatserna stora delar av dygnet kommer vara i skugga. Det ger inte goda förutsättningar för bra ljusförhållanden och boendekvaliteter. Båda kvarteren har ytterhörn med höga bullernivåer vid fasad. I dessa lägen är möjligheten att anordna en ljuddämpad sida till bostaden mycket begränsad, det ger inte heller förutsättningar för en god boendemiljö. Möjligheten till rekreation i bullerdämpad och solbelyst miljö begränsas dessutom av att dessa ytor föreslås bebyggas med radhus.

Simuleringar av hur dagsljusstillgång i befintlig byggnad väster om planområdet påverkas saknas. Redovisning av förutsättningar till god dagsljusstillgång i ny bebyggelse saknas också, speciellt i kvarteret i sydöstra delen ser det ut att bli svårt att klara både bullernivåer och dagsljuskrav.

Den nya bebyggelsen kommer att uppta en betydande del av nuvarande öppna naturmiljöer och tillåts tätt intill trädmiljön. Ingen kompensation i form av alléplantering utmed Vistvägen eller Älgvägen föreslås. Möjligheten att runda eklandskapet begränsas, möjligheten att till fots gå i ett kontinuerligt naturstråk tas bort helt och ersätts med privat kvartersmark intill gångväg. Planområdets sydöstra del och ytan mellan förskolan och macktomten används av boende i området till såväl hundrastning som skidåkning och genväg, det omöjliggörs när kvartersmark kommer så tätt intill skogskullen.

Buller och trafik

Som förutsättning för bullerutredningen anges en ökad trafik med 300 bilar per dygn, i trafiksimuleringen anges att det på Älgvägen kommer att öka med 1396

fordon per dygn när planområdet är fullt utbyggt. En del av dessa fordon kan ju vara annat än bilar men det framgår inte. I bullerutredningen anges det att den visar prognosen för 2025, vilket i trafiksimuleringen anges som nuläge.

Dagvattenhantering

Precis som konstateras i planbeskrivningen utgör planområdet en lågpunkt begränsad Vistvägen innan marken sluttar vidare ned mot Tygelgatan. För att kunna bygga behöver alltså marken höjas för att säkerställa ytlig avrinning från byggnaderna, det är tveksamt om det finns tillräcklig stor genomsläpplig yta kvar för att större regnmängder inte ska flöda över. Vidare är frågan om det finns plats för tillräckligt stora fördröjningsmagasin om samtliga kvarter byggs ut fullt med bostäder och parkering.

Planbestämmelser

I västra kvarteret (macktomten) tycks det inte finnas någon begränsning för att bygga bostäder med obegränsad höjd i mitten av kvarteret, det är endast gårdsbjälklaget som är begränsat i höjd. Centrumverksamhet innebär också ett behov av besöksparkering, garage i bostadskvarter brukar inte vara en uppskattad lösning. Centrumverksamhet ger upphov till varuleveranser, det torde innebära en avsevärd ökning av tung trafik även på Poppelvägen och Högdalsgatan.

Förbättringsförslag

Västra kvarteret ändras för att tillåta vård och bostäder för att uppfylla ett ev. behov av vårdbostäder.

Tillåten maxhöjd begränsas till motsvarande 2-3 våningar för att bättre anpassa till områdets karaktär och ge större möjlighet till ljusa bostäder och solbelysta uteplatser. Gården begränsas till att endast tillåta underbyggt garage alternativt införs en höjd- och nyttjandegradsbegränsning för bostäder/vård.

Krav på trädplantering införs utmed Vistvägen och längs Älgvägen för att skapa bättre gatuum och dämpa temperatur- och vindvariationer. Bör bekostas av eventuell exploatör.

Föreslagen bebyggelse öster om Älgvägen slopas helt för att eklandskapet inte skadas, att det finns marginaler för att hantera dagvatten vid skyfall och att det kvarstår en kontinuerlig tillgänglig grön korridor. Möjligheterna att skapa goda boendekvaliteter med given bullersituation och väderstreck är också begränsade.

Avslutningsvis bör det reflekteras över om det enskilda intresset att exploatera obebyggd naturmark verkligen är större än det allmänna intresset att bevara obrutna naturstråk och grönytor i staden.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågan om höjd på bebyggelse och trafik, se svar till yttrande 1.

Inför granskningen har dagvattenutredningen uppdaterats och resultatet presenteras i planbeskrivningen. En skyfallsyta har även lagts till söder om Vistvägen för att kunna ta omhand skyfall.

I mitten av det västra kvarteret regleras höjden på gårdsbjälklaget, alltså hur högt det är tillåtet att bygga. Vidare finns det ingen bestämmelse som säger att bostäder är tillåtet att bygga, utan den ytan utgör innegård för bostäderna.

För svar på frågan om att ta grönområden i anspråk, se svar till yttrande 2.

Yttrande 37

Vi bor sedan 1991 intill planområdet och har några synpunkter som jag skulle vilja att ni tar hänsyn till inför att ni beslutar hur denna del skall utnyttjas.

Området karaktär och estetik förändras drastiskt! Den föreslagna förändringen innebär en total förändring av karaktären på området på ett negativt sätt. Att i ett område med i dag låga villor i 1½ plan, bygga två komplex på 4-5 och 3-5 våningar på Tändspolen 1 och del av Johannelund 1:1 och hävda att "Närmast Vistvägen inom fastigheten Tändspolen 1 föreslås en högre bebyggelse för att markera ut mot Vistvägen och skapa en stadsmässighet" är grovt missvisande.

Det kommer inte att skapa någon stadsmässighet med dessa två höga kolosser. Det som dessa stora huskroppar kommer att medföra är att skapa en plötslig vägg, som inte kommer att smälta in i omgivningen eller vara estetisk tilltalande, utan kommer att upplevas som en onaturlig del av området. Det kommer också att skärma av de två skogsområdena som skapar en öppenhet, lugn och harmoni i området idag, och där höga hus skapar ytor och skuggor som kan upplevas som otrygga.

Alternativ: Att bebygga Tändspolen 1 med ett hus med vårdboende. En byggnad med två våningar på den delen som är mot Högdalsgatan och tre våningar på den delen av byggnaden som vetter mot Älgvägen skulle smälta bättre in i miljön.

En möjlighet vore att skapa en innergård på Tändspolen 1 för de vårdboende och dessutom nyttja det parkområde som ligger ovanför Tändspolen 1 mot förskolan som park. Parken skulle då kunna nyttjas av både förskola, boende och de vårdboende som en gemensam yta. En parkering skulle kunna byggas under fastigheten med utfart gentemot Poppelvägen. Denna skulle kunna lösa parkeringsproblem för vårdboendet och dessutom möjliggöra mer yta till vårdboendet för utrustning, förvaringsutrymmen eller dylikt. Den del av Johannelund 1:1 som planläggs skulle då kunna bebyggas med två st radhuslängor och ändå spara ett stråk med natur kring den övre cykelbanan. Därmed skulle de två skogsområdena länkas samman med varandra genom den park som skapas emellan dem. Detta skulle skapa en bebyggelse som skulle behålla den positiva, inbjudande infarten till området.

Trafik och parkering

Den föreslagna förtätningen med bostäder, vårdboende och en utökning av förskolan har estimerats medföra en utökning med 300 bilar per dygn. Vilken ökning som man räknar med för antal cyklar och gångare framgår inte i analysen, men vid de nya flerbostadshusen och förskolan skall 350 cykelplatser anläggas. Så en utökning med 300 bilar per dygn + 350 cyklister per dygn. I de 300 extra bilarna

utgår man från att många besökare i området kan komma att cykla, men det är en förhoppning. Denna siffra kan alltså ökas, speciellt under dagar med dåligt väder.

Vilken trafik som en centrumlokal kommer att bidra med är otydligt, men om det skall vara en attraktiv plats så bör den generera en hel del trafik om den skall vara framgångsrik. Detta kan låta som en mindre förändring, men redan idag är trafiksituation med befintlig trafik av bilar, cyklar och gående på dessa gator och i Vimanshällsområdet väldigt ansträngd. Dessutom möjliggör planen att vårdboendet blir bostäder istället, vilket skulle medföra ytterligare trafik. All denna nya trafik, tillsammans med den befintliga och den generella utökningen som man pratar om, skall passera in och ut området via de närmaste två in- och utfarterna. Vistvägens infart gentemot Älgvägen.

Cykelbanan som går parallellt med Vistvägen mot Älgvägen har en kraftig lutning, så cyklister har en hög hastighet när de når korsningen som man måste ta hänsyn till. Det är även många gående i korsningen och det innebär att man måste vänta ute på Vistvägen för att kunna komma in på Älgvägen. Detta är olyckligt då Vistvägen är en trafikerad gata med bara en fil i vardera riktningen. Störst problem är naturligtvis vänstersvängen in på Älgvägen, då man måste också ta hänsyn till mötande trafik. Älgvägens utfart gentemot Vistvägen.

Samma hänsyn till cyklister och gångare som vid infart gäller vid utfart. Under högtrafik är det svårt att göra en vänstersväng ut på Vistvägen men även en utfart till höger kan ta tid. Med denna ökning kommer detta förvärras, vilket gör att trafiken kommer att sprida sig gentemot andra utfarter med transittrafik genom området. Söderledens infart gentemot Högdalsgatan. Om man kommer från Bergahållet och kan göra en högersväng är det svårt att ha uppsikt både bakåt och framåt, med cyklar och gående som kommer från många håll gentemot denna stora korsning.

Att ta sig in om man kommer från Saabhållet på Söderleden är under högtrafik väldigt svårt, och man skapar långa köer på Söderleden om man försöker. Högdalsgatans utfart gentemot Söderleden

Väl framme vid Ingomacken är det en komplex utfart. Vid högtrafik kan man bara köra ut åt höger (mot Saab) på Söderleden. Det korta avståndet till rödljuset och den höga trafikbelastningen på Söderleden gör att man inte har möjlighet att köra mot Vistvägen. Ett antal bilister försöker ibland att svänga vänster, vilket väldigt snabbt gör denna lilla trafikplats på Högdalsgatan väldigt trång. Denna transittrafik som kommer att nyttja in/utfarten kommer att fördelas över Poppelvägen – Bokgatan – Högdalsgatan och de som kör enbart Högdalsgatan. Poppelvägen är en smal villagata med bara en trottoar som vintertid inte plogas så att två bilar inte kan mötas. Högdalsgatan är också en villagata, men även en prioriterad cykelväg med två cykelutfarter från höger som är olycksrisker.

De alternativ som finns för dessa två utfarter är:

1) Rådjursvägen - Häggvägen för de som lämnar på Ånestadsskolan eller den förskola som finns på Häggvägen. Små villagator med mycket cyklister och gående. Mycket svår utfart och mycket barn vid Ånestadsskolan och förskolan.

2) Älgvägen upp till Skogsgatan och sedan ut på Söderleden eller Brokindsleden. Skogsgatans utfart mot Söderleden fungerar bra om man skall mot Saab, men även här så är vänstersväng mot Berga Centrum svår under högtrafik.

Hela Vimanshällsområdet kring Ånestadsskolan har en mycket besvärlig trafiksituation. Den föreslagna förtätningen kommer att göra att trafiken inte kommer att fungera alls under högtrafik, med köer in och ut från området och mycket mer transittrafik genom bostadskvarteren som inte har möjlighet att ta emot

denna trafik. Trafikeffekten av detta förtätningsförslag gör att den föreslagna förtätningen inte är möjligt.

Alternativ: Att bygga en butikslokal och ett vårdboende på Tändspolen 1 på 2-3 våningar samt ev några radhus på Johannelund 1:1 skulle kunna vara möjligt, men avstår då från en utbyggnad av förskola och ett höghus med lägenheter. Detta skulle medföra mer trafik, men det skulle fungera.

Naturvärden

Idag har vi insprängda skogsområden i de olika delarna i Vimanshäll, dessa sitter ihop och skapar en möjlighet att kunna vara mitt i stan men ändå vara i naturen. Det skapar en större enhet än de delar som de består av och skapar ett stort mervärde. Man kan idag gå en lång promenad i "skogen", från korsningen Söderleden/Skogsgatan och sedan passera skogen vid Ånestadsskolan för att sedan gå till skogspartiet mellan Häggvägen och Poppelvägen, passera förskolan på Älgvägen och sedan gå förbi tennisplanen och sedan gå ända ut till Johannelund, utan att känna att man lämnar skogen. På numerären av stigar man ser i skogsområdena inser man att dessa områden är frekvent använda. När man är ute och går möter man mycket folk och även djur (hare, räv, rådjur, ...) som nyttjar detta som transport och för rekreation. Detta är en ovärderlig tillgång för området som höjer livskvaliteten för väldigt mycket för många boende och besökare. Den föreslagna förändringen tar bort den gröna länken mellan skogsområdet vid förskolan, den park som är mitt emot Tändspolen 1 och den äng och skog som möter på Johannelund 1:1.

Bebyggelsen enligt förslaget på "parken" och på "ängen" skulle kapa denna gröna lunga i stadsmiljön. Det skulle göra dessa områden till ett bostadskvarter och ta bort känslan av ett sammanhängande skogsområde. Den parken som ligger mellan Tändspolen 1 och Älgvägens förskola är den enda klippta parkyta som finns i området. Denna nyttjas flitigt av lekande barn, vuxna och de som motionerar sina hundar, de som sitter och tar en picknick under träden eller bara solar på sommartid. Inget annat parkområde finns att tillgå för dessa spontana aktiviteter. Att ha dessa naturliga mötesplatser mellan personer av olika åldrar i närmiljön är väsentligt för att skapa en trygg miljö.

Alternativ: Bebygg Tändspolen 1 och en radhuslänga på Johannelund 1:1, då ryms både park och en naturkorridor bakom radhusen och tennisbanan.

Miljömässiga aspekter

I den klimatundersökning som är en bilaga till byggplanen och den skyfallskartering som gjordes 2022 indikerar båda att alla områden som föreslås bebyggas är högriskområden för översvämningar för 10-års regn.

Detta innebär att alla byggnader som planeras, ligger på idag identifierade problemområden. De byggnader och beläggningar som uppförs på dessa utsatta områden kommer att öka på problemet för hela området. Tanken i planen är att husen skall byggas med fall från huset så att de för ett tvåårs regn skall klara sig utan vattenskador. Men det innebär att nederbörden leds ut mot gator och grönområden. Detta kommer att medföra att Vistvägen, Älgvägen och Poppelvägen kommer att få översvämningar och stående vatten som följd av denna utbyggnad. Det är troligt att detta gör att vattentrycket mot Stallmästaregatan ökar och att denna bebyggelse kommer att medföra skador på vägar och även förvärpa situationen på Stallmästargatan. Speciellt för regn som är större än 2-års regn, vilket kommer att hända var tredje år. Och det inte finns en plan för hur man skall hantera ett 3-, 10- eller 100-års regn, är det ett för kortsiktigt tänkande! Med de klimatförändringar som sker måste detta tas större hänsyn till i planering av nya områden.

Alternativ: Behåll och skapa en avlastningszon / buffert för nederbörd på ängen på Johannelund 1:1 och parken mellan Tändspolen 1 och förskolan.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om höjd på bebyggelse och trafik, se svar till yttrande 1.

För svar på frågor om parkering och att grönytor tas i anspråk, se svar till yttrande 2.

Inför granskningen har dagvattenutredningen uppdaterats och resultatet presenteras i planbeskrivningen. En skyfallsyta har även lagts till söder om Vistvägen för att kunna ta omhand skyfall.

Yttrande 38

Kategori trafik

Redan idag är trafiksituationen i planområdet besvärlig. Ett exempel på att gåendes ta sig från Poppelvägen till övergångsstället på Vistvägen för vidare gång mot förskolan Ridhusgatan och Lillgårdsskolan. Högdalsgatans sydligaste böj ha en morgontrafik med bilar och cyklar från två håll, vilket är svårt att överblicka. Samtidigt ska det ganska hårt trafikerade cykelstråket också passeras. Man riskerar att bli stående mitt på Högdalsgatan om man sent upptäcker en snabb cyklist söderifrån på väg in till stan. Passagen är stressig och riskfylld, speciellt för barn. Oavsett vad som byggs på Tangent 1 behövs det förslagsvis en trottoar på den sidan av Högdalsgatan. Då kan man som gående ta sig över Högdalsgatan tidigare och se upp för korsande trafik i etapper med bättre sikt.

Kategori trafik

Att korsa Vistvägen vid övergångsstället längst västerut, nära busshållplatsen mot stan, är riskfyllt. Speciellt i riktningen Högdalsgatan mot Ridhusgatan i morgontrafik. Bilarna mot stan ser inte alltid gångare, grönskande träd skymmer sikten något för dem. Det är inte ovanligt att bilister som trots allt sett väntande gångare ändå inte stannar. Med framtida ökande trafik blir problemet värre. Bäst vore en planfri korsning av Vistvägen för en säkrare passage från planområdet till bl.a. Lillgårdsskolan och till busshållplatserna. I andra hand ett bevakat övergångsställe.

Kategori arkitektur

Det känns så krystat att hävda att två femvåningshus skulle "anpassa sig på ett respektfullt sätt till den omgivande lägre bebyggelsen". Tar man sig en tur på Vistvägen österut med start vid Söderleden och studerar bebyggelsen i anslutning till vägen så finner man vad? Till en början i Berga en viss mängd flerfamiljshus i tre våningar, sen följer det småhus i olika varianter. Det mesta i en till två plan, inte förrän fler km bort i Hjulbro, när Vistvägen övergår till Vårdsbergsvägen, kommer det ett hus högre än tre våningar. Det känns bara så malplacerat med det liggande förslaget, dels missanpassningen till de befintliga husen här i närområdet, och dels för Vistvägens karaktär efter Berga centrum.

Kategori alternativt förslag

Ett bättre förslag skulle vara att på den östra delen enbart bygga äldreboende och då med färre våningar. På de västra delarna enbart småhus eller kanske en park och några besöksparkeringar.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

För svar på frågor om trafik och höjd på bebyggelse, se svar till yttrande 1.

Ändringar av planförslaget efter samråd

Planhandlingarna har kompletterats efter samrådet enligt nedan. Ändringar och kompletteringar av redaktionell karaktär och/eller mindre väsentliga för planens sakfrågor framgår inte av denna skrivelse.

Det finns inte lägre önskemål om att bygga ett vårdboende på platsen, men vårdändamålet möjliggörs fortsatt för att skapa flexibilitet i detaljplanen.

Planbeskrivningen uppdateras utifrån denna förändrade inriktning.

- Planbeskrivningen har uppdaterats avseende exploateringsavtalets innehåll och konsekvenserna av att planen genomförs av stöd med ett eller flera sådana avtal.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en samlad redovisning av vilka användningar som idag är tillåtna enligt gällande detaljplaner.
- Planbeskrivningen har inför granskningen kompletteras med en illustrationskarta som visar föreslagen bebyggelse.
- Avsnittet *Trafik och angöring* har inför granskning uppdaterats med hur trafiksituationen kan hanteras.
- Texten under avsnitt *Arkeologi* har inför granskning justerats.
- Dagvattenutredningen har inför granskningsskedet uppdaterats och resultatet presenteras i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen har inför granskning att kompletteras med förutsättningar och konsekvenser för de miljökvalitetsnormer som berörs av planförslaget.
- Planbeskrivningen har uppdaterats i avsnittet om *trafikbuller*.
- Avsnittet om *förorenad mark* har uppdaterats.
- Planbeskrivning har under avsnittet om *dagvatten* uppdaterats utifrån den uppdaterade dagvattenutredningen.
- Planbeskrivningen har kompletterats med ett avsnitt om gestaltning.
- Planbeskrivningen har uppdaterats under rubriken *Ekonomiska frågor/Ledningsåtgärder*.

Plankarta

Det finns inte längre önskemål om att bygga ett vårdboende på platsen, men vårdändamål möjliggörs fortsatt för att skapa flexibilitet i detaljplanen. Plankartan uppdateras utifrån denna förändrade inriktning genom att redovisa B (bostäder) som huvudanvändning samt att byggrätten justeras för att vara bättre anpassad för bostadsändamål.

- Plankartan har uppdaterats i planområdets nordvästra del med en annan utbredning av förskolegården.
- Plankartan har kompletterats med planbestämmelse om högsta nockhöjd för komplementbyggnader.
- Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse om största takvinkel för radhusen.
- Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse om högsta takfotshöjd för att styra hur höjd och antal våningar för flerbostadshusen.
- Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse för bullerskärm för de nordvästra radhusen.
- Plankartan har uppdaterats i planområdets södra del med naturmark och planbestämmelse om damm för att kunna ta emot skyfall vid 100-årsregn.
- Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse om att garage får finnas under mark för de byggrätter som kräver det.
- Plankartan har kompletterats med planbestämmelser om lägsta nivå för färdigt golv.

Dessa ändringar är relativt små och strider inte mot detaljplanens syfte och grundidé och bedöms inte föranleda något nytt samråd. Stadsplaneringsavdelningen bedömer att detaljplanen kan gå vidare till granskningsskedet.

Sammanställning av de som inkommit med synpunkter under samrådet

De som inkommit med synpunkter som inte har tillgodosetts

Sakägare/privatpersoner

- Yttrande 1-11
- Yttrande 14-20
- Yttrande 21-23
- Yttrande 25-28

De som inkommit med synpunkter som har tillgodosetts

Här redovisas endast de som inkommit med skriftliga yttranden där avsändaren har haft synpunkter. Dvs inte de som skriver ingen erinran/synpunkter.

Myndigheter

- Länsstyrelsen
- Kommunala lantmäterimyndigheten

Kommunala nämnder/kontor och bolag etc.

- Räddningstjänsten Östra Götaland
- Tekniska Verken i Linköping AB
- Östgötatrafiken AB

Företag, organisationer och föreningar

- PostNord Sverige AB
- Naturskyddsföreningen Linköping

Sakägare/privatpersoner

- Yttrande 2 (illustrationskarta, redovisat befintliga planförhållanden)
- Yttrande 12
- Yttrande 13
- Yttrande 21
- Yttrande 24

Samrådsredogörelsen skickas till samtliga som lämnat synpunkter under samrådet.

Bedömning

Samråd har skett enligt 5 kap. 18 – 24 §§ plan- och bygglagen. Inkomna synpunkter har lett till revidering enligt vad som framgår under "Ändringar av planförslaget efter samråd". I övrigt har mindre redaktionella ändringar gjorts i planförslaget.

Bilaga 1-sammanställning av synpunkter från samråd 1

Bilaga 1

Samrådsredogörelse från 2018

Datum: 2025-05-07

Diarienummer: Sbn 2017-795



Vad är en Samrådsredogörelse?

En detaljplan reglerar hur mark och vatten ska användas och hur bebyggelsen ska se ut. Detaljplanen talar om vad du och andra får och inte får göra för byggåtgärder inom planområdet. Det är kommunen som tar fram en detaljplan och du som medborgare har möjlighet att ta del av informationen och lämna idéer och synpunkter.

[Läs mer om program till detaljplan på Boverkets webbplats www.boverket.se.](http://www.boverket.se)

Samrådsskedet

Samrådsskedet är det första tillfället för de som är berörda av planförslaget att lämna synpunkter. Samrådet följs sedan av ett granskningsskede, vilket är ytterligare ett tillfälle för berörda att lämna synpunkter. De som yttrar sig under samrådet, och de som berörs av förslaget, kommer meddelas när planförslaget finns tillgängligt för granskning.

De som berörs av planförslaget och har synpunkter måste framföra dessa skriftligt under samråds- eller granskningsskedet för att senare ha rätt att överklaga kommunens beslut att anta detaljplanen, se rubrik Överklaga nedan.

Synpunkter som inkommit under samrådet sammanställs och kommenteras i en samrådsredogörelse. I samrådsredogörelsens **kommentarer** redovisas kommunens ställningstaganden till inkomna synpunkter, huruvida de tillgodoses eller inte samt en motivering. I avsnittet **ändringar av planförslaget efter samråd** redovisas alla förändringar som tillkommit efter samrådsskedet.

Överklaga

En detaljplan kan enbart överklagas baserat på icke tillgodosedda synpunkter från sakägare, föreningar och intresseorganisationer eller på grund av formaliafel.

De som har rätt att överklaga en detaljplan baserat på planförslagets innehåll är sakägare, till exempel fastighetsägare, arrendatorer, hyresgäster och andra med rättighet till fastigheter inom eller i anslutning till planområdet. Även intresseorganisationer kan ha rätt att överklaga en detaljplan om: 1.

Organisationens huvudsakliga ändamål är att bevaka naturskydds-, kulturskydds- eller miljöskyddsintressen, och dessa berörs av detaljplanen. 2. Organisationen inte är vinstdrivande. 3. Organisationen har bedrivit verksamhet i Sverige under minst tre år. 4. Organisationen har minst 100 medlemmar eller på annat sätt visar att verksamheten har allmänhetens stöd. Det går även att överklaga en detaljplan om processen varit felaktigt genomförd, så kallat formaliafel.

Detaljplanen går att överklaga inom tre veckor efter det att beslut om antagande har publicerats på kommunens anslagstavla. Överklagan skickas till kommunen, som sedan skickar den vidare till mark- och miljödomstolen.

Innehållsförteckning

Vad är en Samrådsredogörelse?	2
Inledning	5
Sammanfattning av samrådet	6
Inkomna yttranden på planförslaget och Stadsplaneringsavdelningens s kommentarer	7

Inledning

Sammanfattning av detaljplanen

Planområdet är beläget i Vimanshäll, ca 3 km från Linköpings centrum. Planen avgränsas av Vistvägen i sydväst. Området är ca 2,2 ha stort. Fastigheterna Tändspolen 1, Johannelund 1:1, Vimanshäll 1:1 och Österberga 1:1 ägs av Linköpings kommun. Fastigheten Tornväktaren 4 ägs av Lejonfastigheter AB. Tändspolen 2 ägs av Tekniska Verken AB.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostäder med inslag av verksamheter i bottenplan samt vårdboende. Planens syfte är även att möjliggöra en utbyggnad av befintlig förskola.

Detaljplanens handlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta i storlek A1 i skala 1:500
- Planbeskrivning och Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning *
- Samrådsredogörelse*(detta dokument)

Handlingar markerade med * finns inte på webbplatsen på grund av GDPR (dataskyddsregler inom EU).

Sammanfattning av samrådet

Samråd genomfördes under tiden 12 november – 9 december 2018.

Planförslaget har remitterats till berörda remissinstanser samt sakägare enligt fastighetsförteckning upprättad 1 oktober 2018.

Allmänt samrådsmöte/Öppet hus ordnades 27 november 2018 i Ånestadskolans matsal.

Information om samrådet samt mötet/öppet hus annonserades i Östgöta Correspondenten och Linköpings Tidning, 12 november 2018. Information om mötet delgavs berörda och sakägare via brev.

Närvarande var planarkitekt, planchef och mark- och exploateringsingenjör från Plankontoret, Linköpings kommun. Dessutom närvarade projektledare från Stadsmiljökontoret. Totalt kom ett femtiotal personer, varav majoriteten bor i anslutning till planområdet. De frågor som främst diskuterades var exempelvis: exploateringsgraden och höjderna för bostadskvarteret, förväntade störningar från byggnation i området, t.ex. byggtrafik, damm och vibrationer, och höjd samt användning av kontor- och hotellbyggnaden.

Inkomna yttranden på planförslaget och Stadsplaneringsavdelningens s kommentarer

Sammanlagt har 25 yttranden inkommit till kommunen enligt tabellen nedan.

	Inkommande datum	Synpunkter	Inga synpunkter	Sida
Myndigheter				
Länsstyrelsen Östergötland	2018-12-04	X		1
Lantmäterimyndigheten	2018-12-06	X		2
Kommunala nämnder/kontor och bolag etc.				
Säkerhetsenheten	2018-12-04		X	12
Räddningstjänsten Östra Götaland	2018-12-06	X		12
Skanova	2018-11-07	X		12
Tekniska Verken i Linköping AB	2018-12-07	X		13
Privatpersoner				
Privatperson 1	2018-11-27	X		13
Privatperson2	2018-11-27	X		14
Privatperson 3	2018-11-29	X		14
Privatperson 4	2018-11-30	X		15
Privatperson 5	2018-11-30	X		15
Privatperson 6	2018-12-02	X		16
Privatperson 7	2018-12-03	X		16
Privatperson 8	2018-12-03	X		17
Privatperson 9	2018-12-06	X		18

Privatperson 10	2018-12-06	X		18
Privatperson 11	2018-12-06	X		19
Privatperson 12	2018-12-07	X		20
Privatperson 13	2018-12-07	X		22
Privatperson 14	2018-12-08	X		24
Privatperson 15	2018-12-08	X		26
Privatperson 16	2018-12-09	X		27
Privatperson 17	2018-12-09	X		28
Privatperson 18	2018-12-09	X		31
Privatperson 19	2018-12-09	X		32
Privatperson 20	2018-12-09	X		32

Tabell. Sammanställning av inkomna yttranden på detaljplanen under samrådsskedet.

Nedan redovisas Länsstyrelsens och Lantmäteriets yttranden i sin helhet, sammanfattning av de andra yttrandena samt kommunens kommentarer till synpunkterna.

Myndigheter

Länsstyrelsen

Detaljplan för fastigheten Tändspolen 1 m.fl. (Älgvägen) i Vimanshäll, Linköpings kommun

Rubricerat förslag har översänts till Länsstyrelsen för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Handlingarna utgörs av plankarta, planbeskrivning samt geoteknisk undersökning (20180620).

Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostäder med inslag av verksamheter i bottenplan, vårdboende samt utbyggnad av befintlig förskola. Planområdet är beläget cirka 3 km från Linköpings centrum i Vimanshäll och avgränsas av Vistvägen i sydväst samt villa- och radhusbebyggelse från 40–50-talet (Ånestadsområdet och Majelden). Planområdet består av befintlig förskola, en tom grusplan där det tidigare funnits en bensinstation samt öppna gräsytor. Gällande detaljplaner från 1960 och 1983 medger parkmark, garage- och serviceändamål, förskola, parkering och gata. Planförslaget möjliggör för cirka 100 bostäder i flerbostadshus i 5 våningar och radhus i 2,5 våningar samt utbyggnad av förskola från 45 till 120 platser.

Gällande översiktsplan för staden Linköping 2010 anger "Befintliga bostäder med verksamheter" samt att det kan bli aktuellt med förtätning för detta område. Planen handläggs med utökat förfarande. Kommunen gör bedömningen att planförslaget överensstämmer med översiktsplanen och att planförslaget inte ger upphov till betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsens synpunkter

Av Länsstyrelsens granskningsyttrande över Översiktsplan för staden Linköping del 2 a (2010) framgår att Länsstyrelsen saknade ställningstaganden gällande riksintressen, miljökvalitetsnormer för vatten samt hantering av störningar som buller och markföroreningar. Länsstyrelsen bedömer att planförslaget överensstämmer med översiktsplanens intentioner, men att planförslaget inte har följt upp det som Länsstyrelsen pekat ut som bristande i granskningsyttrande till översiktsplanen.

Kontroll enligt kap 11 PBL

Hälsa och Säkerhet

Markföroreningar

Det tidigare bensinstationsområdet kommer att ytterligare saneras för att marken ska bli lämplig för känslig markanvändning som bostäder. Inför detta behöver en utredning genomföras för att klarlägga utbredningen av återstående markföroreningar på det tidigare bensinstationsområdet, så att lämningar av tidigare verksamheter på platsen kan identifieras och avgränsas. Länsstyrelsen anser att kompletterande undersökningar behöver omfatta fler ämnen än vad som hittills gjorts, såsom metaller, samt provtagning av grundvatten. Detta för att det funnits en biltvätt och verkstad i anslutning till bensinstationen samt att eventuella föroreningar i grundvattnet kan spridas via ånginträngning till planerad bebyggelse, vilket är särskilt viktigt att utreda då grundläggningen kommer att kräva pålning.

Eftersom sanering är planerad att genomföras anser Länsstyrelsen att det, inom den berörda delen av planområdet, ska läggas till ett villkor i plankartan om att sanering av förorenad mark ska ske innan startbesked alternativt bygglov medges.

Buller

Länsstyrelsen bedömer att den utökade byggrätten i området och tillkommande verksamheter kan antas leda till ökad trafikalstring, särskilt vid angöring till förskolan för lämning och hämtning. Länsstyrelsen saknar en redovisning av bullerförhållandena vilket är angeläget för att kunna åstadkomma en god ljudmiljö. Länsstyrelsen anser att en tydlig bedömning av den framtida bullersituationen i området samt en beskrivning av hur uteplatser kommer att utformas bör redovisas i planhandlingarna. Målsättningen bör vara att med god marginal klara trafikbullerförordningens riktvärden vid nybyggnation av bostäder. Kraven på förskolans utemiljö bör vara högt ställda eftersom förskoleverksamheter utgör en bullerutsatt miljö även inomhus.

Risk för översvämning

Länsstyrelsen konstaterar att idag genomsläpplig mark kommer att hårdgöras, att eventuella fördröjningsmagasin behöver placeras ytligt eftersom marken består av lera på vissa ställen samt att grundvattennivån påträffas på 1,5 meters djup. Kommande dagvattenutredning behöver redovisa om det finns risk att bebyggelsen står i vatten vid skyfall. Klimatförändringarna innebär mer frekventa och mer häftiga skyfall i framtiden vilket kommande dagvattenutredning behöver ta höjd för. Resultaten behöver införlivas i planbeskrivningen, så att markens lämplighet för föreslagen bebyggelse klargörs. Om det visar sig att området riskerar att återkommande drabbas av översvämning kan ett omtag i byggandets placering krävas. Nödvändiga åtgärder såsom tillräckliga fördröjningsytor eller tät konstruktion behöver säkerställas i plankartan.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen konstaterar att det kommer att behöva avsättas utrymme för utjämning av dagvattenflöden, samt att detta inte kan placeras var som helst inom planområdet. Länsstyrelsen förutsätter att nödvändiga åtgärder som föreslås i kommande dagvattenutredning säkerställs inför granskningsskedet. Utan sådan redovisning går det inte att bedöma planförslagets påverkan på miljökvalitetsnormerna i Tinnerbäcken och nedströms liggande vattendrag.

Riksintresse

Planområdet ligger delvis inom riksintresset Eklandskapet Linköping- Åtvidaberg. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att riksintresset inte påverkas av planförslaget.

Allmänt och rådgivande

Naturvård

Inom planområdet skyddas flera träd med planbestämmelse. Länsstyrelsen påminner om att det under byggskedet är viktigt att se till att såväl träden inom planområdet som den värdefulla ekdunge som ligger i direkt anslutning till planområdet inte skadas.

Behovsbedömning av MKB

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att genomförande av planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Planförslaget är förankrat i översiktsplanen, innebär en förtätning och kan bidra till förbättringar för mark- och vattenmiljön. Miljöchecklistan saknar dock beaktande av risker förknippade med skyfall vilket skulle kunna tillföras i antingen punkt 7 om klimat eller i punkt 8 om risker.

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

Säkerhetsaspekter kopplat till civilt försvar

Länsstyrelsen anser att det under planprocessen behöver fastställas att skyddsutrymmet för 60 personer blir kvar. Sådana utrymmen kan endast avvecklas vid särskilda skäl och en avvecklingsansökan prövas av MSB. Mer om avveckling av skyddsrum finns att läsa här: <http://www.msb.se/sv/Insats--beredskap/Hantera-olyckor--kriser/Skyddsrum/Avveckling-av-skyddsrum/>

Generella biotopskyddet

Kommunen avser söka dispens för biotopskyddet för att fälla ett träd i en allé när Älgvägen får en ny stäckning. Länsstyrelsen konstaterar att en sådan dispensansökan bör hanteras innan planen antas för att säkerställa att planen kan genomföras. På plankartan anges att det krävs marklov för att fälla ett träd med skyddsbestämmelse allé. Länsstyrelsen vill i sammanhanget notera att nedtagande av ett alléträd även kräver dispens från generella biotopskyddet.

Vattenverksamhet

Skulle det bli aktuellt att exempelvis leda bort grundvattnet tillfälligt under byggnation eller kontinuerligt från garage/källare påminner Länsstyrelsen om att vattenverksamhet enligt 11 kap. 3§ miljöbalken antingen är anmälningspliktig (anmälan görs till Länsstyrelsen), eller tillståndspliktig, om till exempel åtgärderna kan påverka värdefull natur eller om någon enskild påverkas och inte samtycker.

I handläggningen av detta yttrande har förutom undertecknade deltagit beredskapshandläggare Carl Granström, miljöskyddshandläggare Thomas Lindvall samt naturvårdshandläggare Therese Sunnergren.

Jan Persson

Sofie Helgesson

Samhällsbyggnadsdirektör

Samhällsplanerare

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Sedan tidigare samråd 2018 har planförslaget justerats. För svar till inkomna frågor i detta yttrande, se svar till ert yttrande daterat 2024-xx-xx.

Lantmäterimyndigheten

Detaljplan i Vimanshäll för Tändspolen 1 m.fl. Linköpings kommun

Efter genomgång av planens samrådshandling (daterade 2018-10-31) har vi följande funderingar.

Plankartan

Hela området med användningen E ska väl inte vara prickmark?

Det är bra om det under planbestämmelsernas rubrik "upplysning" framgår att tomtindelningen för Tändspolen 1 ska avregistreras.

Bestämmelsen e1 anger byggnadsarea i kvadratmeter per egenskapsområde. Kan man vilja dela in användningsområdena B1 och B1CP i flera fastigheter? Ska det göras innan byggnation kan det vara problematiskt att göra för man vet inte vilken byggrätt respektive fastighet har/får. Är området bebyggt kan det fungera att fastighetsbilda efter det.

Planbeskrivningen

På sidan 21-22 beskrivs den fastighetsbildning som man tänker att planen kommer att generera. Tydligt och beskrivande i text och bild. Några delar verkar inte vara helt överensstämmande med det som redovisas i plankartan och skissen och texten bör ses över. T.ex. ska område 3 ("teknikfastigheten") som avstyckas från Tändspolen 1 också genom fastighetsreglering få ett litet område från Vimanshäll 1:1 och område 5 avstyckas från Johannelund 1:1.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan samrådet 2018 uppdaterats utifrån era synpunkter.

Kommunala nämnder/kontor och bolag etc.

Säkerhetsenheten, kommunstyrelsen, Linköpings kommun

Säkerhetsenheten har inga synpunkter utifrån ett säkerhetsperspektiv gällande detaljplan för Tändspolen 1 m.fl.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Stadsplaneringsavdelningen noterar inkomna synpunkter.

Räddningstjänsten Östra Götaland

Under förutsättning att byggherren vill nyttja räddningstjänsten som alternativ utrymningsväg: För de byggnader där den tillåtna maxhöjden är 17 meter är det mycket troligt att lägenheter på det översta våningsplanet kommer kräva att utrymning sker med hjälp av våra höjdfordon. Detta gäller om avståndet från marken till underkant på fönster eller till balkongräcke på något våningsplan överstiger 11 meter. Om så kommer vara eller kommer kunna bli fallet medför det att det måste säkerställas tillgång till uppställningsplatser för våra höjdfordon intill byggnaden och räddningsvägar fram till dessa. Eftersom att avståndet till gatan är långt över 9 meter måste dessa uppställningsplatser i så fall anordnas på cykelbanan/prickmarken. Fullständiga krav för uppställningsplatser och räddningsvägar fram till dessa hittar ni här. Om möjligheten till detta inte finns eller skapas i detaljplanskedet måste byggherren istället i bygglovskedet säkerställa utrymningen genom byggnadstekniska åtgärder. Exempelvis så kallat Tr2-trapphus eller att varje lägenhet får tillgång till två trapphus via korridor eller loftgång. Förutsättningen för räddningstjänstens möjlighet att utgöra alternativ utrymningsväg ska specificeras i detaljplanen så att när kommunen prövar bygglovet kan informera byggherren om vilka dessa förutsättningar. Alltså om det finns möjlighet att nyttja räddningstjänsten som alternativ utrymningsväg eller inte.

I övrigt undrar räddningstjänsten om det i en detaljplan går att förbjuda att tekniska installationer som specifikt krävs för brandgasevakuerings av underjordiska utrymmen, i detta fall garaget, placeras i anslutning till fasaden eller mer specifikt under balkonger. Bättre lösningar för vår del är att dessa lösas genom schakt inom byggnaden med luckor som öppnas i fasad alternativt fristående teknisk installation med fritt utrymme placerat en bit bort ifrån fasaden. Se bifogad bild för den typ av befintlig lösning vi anser behöver undvikas. Den övre bilden visar en lösning som är befintlig på två olika fastigheter i Linköping. Den övre är från Automaten 16 och den undre för automaten 13.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Liknande synpunkter har inkommit under samrådet 2024 och besvaras under det senast inkomna yttrandet.

Skanova

Skanova AB har tagit del av granskning av detaljplan enligt ovan, och låter framföra följande:

Skanova har markförlagda kablar inom planområdet. I många fall kan eventuellt ledningarna skrotas då kunder inte längre finns kvar. Om undanflyttningsåtgärder krävs förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. För övrigt har vi inget att erinra.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Stadsplaneringsavdelningen noterar inkomna synpunkter.

Tekniska Verken i Linköping AB

Tekniska verken har beträffande "Tekniska försörjning" granskat rubricerat förslag till detaljplan.

Vatten och Avlopps synpunkter framgår av bilaga 1. För övriga verksamheter finns inga synpunkter.

Bilaga 1- VA-synpunkt

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp (sid 17)

Text kompletteras med: Eventuella källarvåningar får inte anslutas med självfall till det allmänna spillvatten- eller dagvattennätet.

Dagvatten

Text kompletteras med: De allmänna dagvattenledningarna är dimensionerade för ett 2-års regn med 10 minuters varaktighet. Med ett 2-års regn avses ett regn som i ett genomsnitt återkommer en gång under en tvåårsperiod. När kraftigare regn än det dimensionerade belastar ledningsnätet riskerar anslutna fastigheter att få vattenskador när dagvatten stiger upp i dräneringssystemet.

Plankarta

Planbestämmelse: N₁: Inga åtgärder som kan skada träd eller trädrötter får vitas annat än av biologiska och säkerhetsmässiga skäl.

N₁-träd nordväst om planerad radhus byggnation, i norra gränsen till u-området för va-servisen till Tornväktaren 4.

Trädkronans utbredning sträcker sig över u-området. Vid driftstörning, förnyelse eller uppdimensionering av de befintliga ledningarna kommer schaktning under trädkronan att behöva utföras och som kan innebära en negativ påverkan på trädet.

Tekniska verken VA anser att ett undantag för schakt för va-ledningar bör inskrivas i planhandlingen. Alternativt måste aktuella va-ledningar flyttas på exploateringsens bekostnad.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan samrådet 2018 uppdaterats utifrån era synpunkter.

Privatpersoner

Privatperson 1

Bör tänka utifrån områdets karaktär vid nybebyggelse.

Området med småhusbebyggelse och små naturområden är unikt i Linköping. Bör bevaras och användas som gott exempel.

Ej emot att blanda bebyggelse, minska segregation. Men:

Trafiksituationen är idag hopplös. Trånga gator på rådjursvägen och Häggvägen och Älgvägen. Problem vid hämtning/lämning förskolan och Ånestadsskolan

Om man måste bygga:

Lägre hus, 2 vån mot Vistvägen ok

Minska antalet förskolebarn till 60 st

Definiera trygghetsboende till 65+ och var medvetna om att ju äldre man blir behöver man bil.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik och höjd på bebyggelse besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 2

Trafiksituationen kommer att bli ohållbar med tredubbling av förskolan och 200 nya människor i närområdet som ska till förskola och skola.

Högst två våningar

Samordna istället utbyggnaden med de större områdena i anslutning till gamla ridhuset.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik och höjd på bebyggelse besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 3

Husen mot Vistvägen högst 3 våningar

För stor ökning av trafik

För få planerade p-platser

För stor ökning av förskolans kapacitet p.g.a. trafikkapaciteten

Högdalsgatans återvändsgata bör istället vara en fyrvägs korsning Lillgårdsgatan-Högdalsgatan. Mycket problematiskt idag att komma ut vid Söderleden.

Tennisbanan används flitigt men behöver renoveras.

Använd de stora ytorna vid Ånestad ridhus istället för att klämma in så många nya bostäder här med smala gator.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 4

Områdets karaktär av villabebyggelse inom rimligt gång- och cykelavstånd till service kommer att ödeläggas.

För snävt perspektiv: Bör bebygga områdena vid det gamla ridhuset istället, direkt i anslutning till service vid Berga centrum.

Förhållanden utanför detaljplaneområdet måste beaktas vilket inte redovisas i dokumentationen:

-avstängningen av Högdalsgatan

-Utfarten från Högdalsgatan till Söderleden

-Ny bebyggelse vid Ridhusområdet i kombination med den nya bebyggelsen i denna plan kommer att påverka trafik och parkering, cykelstråk, busslinjernas beläggning med mera. Vad är t.ex. planen angående möjligheterna till gatuparkering i området?

-80 parkeringsplatser för 100 nya lägenheter plus verksamheter innebär att parkering kommer att ske på närliggande gator, som är mycket smala och har mycket cykeltrafik. Risken för olykor ökar. Utfarter kommer blockeras genom att svänggradier blockeras av parkerade bilar.

-Svår trafiksituation vid korsningen Vistvägen/Älgvägen/Ridhusgatan när även ridhusområdet bebyggs – en analys av detta måste göras.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 5

Bra att det byggs på bensinstationstomten

Bra idé med trygghetsboende nära förskola

Synpunkter:

1. Största problemet är trafiken. Svårt att komma ut via Söderleden redan idag.
2. Onödigt stor förtätning av området. Jämför t.ex. med planerad byggnationen vid Berga Park (97 lgh på större yta med bättre befintlig infrastruktur)
3. Den höga bebyggelsen gör att området tappar värde rent estetiskt.
4. Antalet nya lgh gör att man bygger sönder området. 17 % ökning av hela valkretsens antal hushåll.
5. Räcker behovet av skolor i närområdet? Skolan i området, Ånestadsskolan, är väldigt trångbodd och överbefolkad.
6. Parkeringarna som planeras (80st) riskerar att inte täcka behovet. Behöver lika många parkeringar som hushåll man planerar för och dessa måste nog vara under mark.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik och parkering besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 6

Främst: Att göra Högdalsgatan till återvändsgata medför en orimlig trafiksituation. Eftersom utfart till Söderleden är så besvärlig sker utfart idag åt andra håller. Om den vägen spärras kommer utfart ske via Poppelvägen, något som den inte är dimensionerad för. Högdalsgatan behöver en utfart på Vistvägen i söder eller möjligen som ett alternativ en utfart mitt för Bokgatan eller i dess närhet.

För få nya p-platser. Det behövs markparkering till besökande till flerbostadshusen med verksamhetslokaler. "Enligt föredragande från Stadsbyggnadsnämnden var antalet parkeringsplatser baserat på ett ytmått för bebyggelse i området och inte på antalet lägenheter. Då området i övrigt bara består av villor och radhus verkar det leda till allt för lågt antal."

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik och parkering besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 7

Bra att bebygga gamla bensinmackstomten.

17 meter höga hus i ett Villa/radhusområde:

-oestetiskt och sannolikt inte så miljövänligt

-en helt annan upplevelse än de nuvarande villorna

-högre än de ekar man vill värna, vilket sannolikt kommer att förändra förutsättningarna för ett friskt ekosystem.

-negativ situation för husen längst ner på Poppelvägen och Högdalsgatan som kommer att skuggas och får insyn i trädgården.

Stopp av trafik Högdalsgatan kommer innebära att de boende kör Bokgatan, Poppelvägen, Älgvägen och ut på Vistvägen.

Poppelvägen är inte dimensionerad för ökad trafik. Väldigt smal. Säkerheten skulle äventyras: garageutfarter och väldigt många skolbarn som går/cyklar till Ånestadsskolan.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik och höjd på bebyggelse besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 8

5 våningshus förändrar stadsbilden och den låga lugna miljön som finns idag. Ingen anpassning av höjderna för att ta hänsyn till den befintliga bebyggelsen eller till ekdugen. Ej lämplig att bygga högre än tvåvåningshus här. Kan bebygga både Tändspolen 1 och en del av den yta som finns på andra sidan Älgvägen.

Antalet planerade parkeringsplatser är underdimensionerade.

Förslaget att stänga av Älgvägen för att skapa ett torg är helt felaktigt. Kommer att skapa mycket mer trafik på de gator som inte är dimensionerade för detta. Två T-korsningar mot Vistvägen, som idag, där man har bättre sikt är att föredra.

Stängs Högdalsgatan av så kommer trafiken gå via Poppelvägen istället. Ej dimensionerad. Dessutom, på udda gatunummer gränsar tomterna direkt mot gatan så enda möjligheten är att använda den enda trottoaren för snöröjning. Mycket svårt vintertid att nyttja gatan. Olämpligt att utöka trafiken på denna gata.

Utbyggnaden av förskolan är olycklig. Problem vid hämtning/lämning redan idag. Svårt att komma in på den lilla parkeringen med den avsmalning som gjorts. Tomten utökas med endast ca 1/3 vilket innebär mindre yta per barn efter utbyggnaden. Försvårar utnyttjandet av skogsområdet.

Tappar den gröna förbindelsen mellan de olika grönområdena. "Dvs från skogen vid Ånestadsskolan via ekskogen Vimanshäll 1:1 via grönområdena mellan Tornväktaren 4 och Tändspolen 1 till ekdungen och det anslutande skogspartiet som via övriga skogspartier leder bort gentemot Stångån." Utnyttjas flitigt av både människor och djur. Denna läkning skapar mer mångfald för såväl växtlighet som djurliv.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik, förskolan och grönområdena besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 9

Utökning av förskolan och förskolegården. Att gå från 45 till 120 platser är helt galet. Högljutt, väldigt nära befintligt boende och problem för trafiksituationen. Utökningen av förskolegården är provocerande nära vår tomtgräns upp mot skogen. Har bifogat en skiss med en föreslagen rimlig tomtgräns. Vill inte ha alla barn titta in på vår privata trädgård.

Trafiksituationen är redan idag mycket ansträngd. Mycket trafik till Ånestadsskolan. Skolvägen för barn är otrygg redan idag och kommer inte bli bättre med mer trafik.

Rådjursvägen är smal och har endast trottoar på ena sidan. Var ska bilburna föräldrar till förskolan ställa sina bilar? Detta område är inte dimensionerat varken ytmässigt eller trafikmässigt för en förskola för 120 barn.

Frågar sig hur mycket trafik vi tror att ett bostadsområde klarar, med tanke på att det dessutom planeras 100 st lägenheter, ett trygghetsboende och ett antal radhus.

Allt utöver tre våningar är galenskap. Ett femvåningshus kommer att ska känslan av en vägg i detta lågbebyggda område.

Planera detta bygge mer varsamt och i harmoni med rådande stadsdel/bebyggelse.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik, förskolan och höjd på bebyggelse besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 10

Kräver en MKB på grund av miljömässig hänsyn. Det framkom på samrådsmötet att detaljplanen överensstämmer med krav enligt Miljöbalken, Stadsplaneringsavdelningen har värderat marken som förenlig enligt Miljöbalkens kap 3, 4, 5 och 6. Man måste tydliggöra att denna bedömning är utförd av Stadsplaneringsavdelningen i samråd med samhällsbyggnadsnämnden vilket ska betecknas som jäv. En MKB ska utföras av opartiska experter som sammanställer och utställer protokoll av utförd MKB.

En arkeologisk undersökning måste göras. Förhöjda ekdungar och förutvarande jordbruksmark.

Höjden för radhusen är för hög. Enligt detaljplan är höjden stipulerad till 8 meter därtill kommer takkonstruktion på ca 3 meter vilket ger total höjd av ca 11 meter.

Höjden på flerbostadshus är för hög. Höjd 17 meter därtill kommer takkonstruktion på minst 3 meter vilket ger totalhöjd av 20 till 21 meter.

Ingen anpassning till befintlig bebyggelse på 1 till 2 våningar med max höjd 12 meter inklusive takkonstruktion. Antalet nya radhus bör vara färre och takhöjden max 7 meter inklusive takkonstruktion. Anpassning till befintlig bebyggelse, av följande skäl:

- en anpassning till bef bebyggelse måste göras, både till byggyta och höjd

- påverkan sol skugga och vind

- en nivåmätning och en höjdmätning skall utföras mellan befintlig bebyggelse i förhållande till den föreslagna nybyggnationen

- Lag om hänsyn till befintlig byggnation enligt PBL 2 kap 6 § resp 4 kap 36 §.

Redovisa vilka parkeringsmöjligheter som är tänkta för de olika bostäderna. Bör räkna 1,5 bilar per lägenhet samt ca 100 bilar för hämtning och lämning. Beskriv även var besöksparkering är planerad, och vilka delar som är kort- respektive långtidsparkering.

Kräver att trygghetsboendet ska omvandlas till hyresrätter eller bostadsrätter utan beteckningen trygghetsboende.

Den föreslagna byggnationen inkräktar på befintlig byggnation på ett mycket negativt vis. Befintliga öppna ytor behövs för andra aktiviteter och som fungerande lungor vid all form av bebyggelse. Nybyggnationen tar ingen hänsyn till människors livskvalité. Boende känner sig kränkta och den föreslagna byggnationen skall undanröjas.

Kommunen har stora arealer som kan bebyggas utan så kallad förtätning. Om kommunen använder den mark som finns vid det gamla militärområdet mellan Lambohovsleden och Haningeleden så kan alla grönytor i Linköpings centrala del bevaras.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik, höjd på bebyggelse och parkering besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 11

Förslaget ser ut som ett kvarter i stadsmiljö alternativt nybyggnation i tidigare obebyggt område. Vilken hänsyn tas till befintligt område?

Hur har anpassning gjorts till befintlig bebyggelse åt andra väderstreck, förutom nordost. Befintliga hus på Högdalsgatan, Poppelvägen och radhus vid Stallmästargatan nämns inte överhuvudtaget.

En stark negativ påverkan på låghusbebyggelsen i området. Det nämns 100 nya bostäder. Var kommer siffran 100 ifrån? Ska Linköping förknippas med förtätningshysteri?

Ljusinsläppet är viktigt, minskar med höjden på de planerade husen. Att se en skymt av himlen påverkar människor positivt. Även viktigt för ekdungarnas och alléernas fortlevnad.

Varför ta bort en bostadsnära naturupplevelse med möjligheten att se harar, rådjur, ekorrar och många olika fågelarter?

Var tog arbetsplanen för Vistvägen vägen? Viktigt med en inventering över ett större område för att kunna göra bra planarbeten.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om höjd på bebyggelse besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 12

Planen står och faller med en ändrad sträckning av Älgvägen. De faktorer som motiverar en ändring finns inte inom planområdet. Går egentligen inte att ta ställning till planen innan den nedlagda programplanen är färdig samt att översiktsplanen för ytterstaden är fastställd. Gör ett uppehåll i det fortsatta detaljplanearbetet.

Stadsmiljö behöver inte innebära en hög och tät bebyggelse. Hämta tankar från den gamla stadsdelen Ånestad, medeltidsstaden Visby och boutställningen Vallastaden.

Planens syfte kan uppfyllas även om Älgvägen är kvar i sin nuvarande sträckning. Ingenting i samrådshandlingen visar på att nyttan med en ändrad sträckning finns inom planområdet. Finns inget i planen som stöder en hållbar utveckling.

Bra att gång- och cykelvägen på den gamla landsvägen är markerad i detaljplanen.

Gång och cykeltrafik

Älgvägens nya sträckning medför att gång- och cykeltrafik samt biltrafiken koncentreras till ett begränsat område som kommer att medföra väsentliga olägenheter för några av de nya radhusen, befintliga villor samt radhus på andra sidan Vistvägen.

Mycket skolelever kommer att passera planområdet (Ånestadsskolan, Nya Munken, Lillgårdsskolan). GC-stråket från cykelbanan efter Vistvägen, över torget och vidare efter Älgvägen bör passera förbi förskolan och få en för cyklar gynnsam övergång till vanlig gata. Här behövs också en avsmalning för att hindra bilar att köra vidare inom villabebyggelsen. Detta kan ge besvär för föräldrar som lämnar vid förskolan och öka belastningen vid nya korset Vistvägen – Älgvägen. Kanske kan busshållplatsen flyttas ned till torget.

Ett gc-stråk bör sammanbinda "stråket på gamla landsvägen" med Vistvägen vid parkeringen till de västra radhusen. Korset Poppelvägen – Älgvägen kan ge ett besvärligt möte mellan gående, cyklar och bilar. Infarten till de nya bostadskvarteren är inte angivet i förslaget till detaljplan.

Fyrvägskorsningen Vistvägen-Älgvägen-Ridhusgatan kräver särskild omsorg. Cykeltrafiken kan med fördel passera Vistvägen på en dubbelriktad cykelöverfart på centrumsidan av korset. Det innebär att även Ridhusgatan har sin cykelbana på samma sida. Idag finns den på andra sidan. Cykeltrafiken utefter Vistvägens båda sidor bör passera Älgvägen och Poppelvägen på cykelöverfarter. Vidare bör busshållplatsen Ridhusgatan i södergående riktning placeras på samma sida av korset som cykelbanan. Detta för att hindra gående från att gena över Vistvägen från torget. Om det ska vara en cykelbana mellan Vistvägen och PÅ-korset tycker jag fortfarande är en öppen fråga.

Biltrafik och parkering

Biltrafiken kommer att öka inom planområdet. Att hela ökningen kommer att ske via Vistvägen är inte troligt utan en betydande del kommer via Älgvägen från norr dvs Ånestad, Duvkullen och Johannelund. Den främsta anledningen är förskolan och verksamheterna vid torget. Högdalsgatan bör få en anslutning till Älgvägen för att minska belastningen på Poppelvägen som inte är byggd för en ökad trafik. Alternativt får Högdalsgatan utfart mot Söderleden. Men det kräver en ombyggnad av korset Vistvägen - Söderleden. Och den måste ske innan någon byggnation startas inom planområdet. Det är troligt att det behövs många fler parkeringsplatser än beräkningen i samrådshandlingen. Ökar trafiken på de befintliga villagatorna så kräver det parkeringsförbud och därmed besöksparkeringar på annan plats. En ökad användning av elbilar leder antagligen till flera små bilar, kanske en per vuxen. Kollektivtrafikstråket gör också att fler bilar kommer att vara parkerade vid bostaden under längre tid. Ta bort parkeringen vid de västra radhusen och flytta dem till en större parkering. Den kan vara belägen i västra delen av Tändspolen – som på förra versionen av planen – och omfatta boendeparkering, besöksparkering för befintligt villområde, besök till verksamheter, besök till nya fastigheter samt för personal till förskolan. Bebyggelsen på Tändspolen 1 flyttas

österut. Här kan också infarten till ett parkeringshus finnas. Parkeringens utfart sker i en fyrvägs korsning mot Älgvägen och Högdalsgatan. Trafiksituationen ut mot Vistvägen blir ganska outhärdlig med mycket buller och luftföroreningar samt andra typer av störningar. Svårigheterna med att ändra Älgvägens sträckning är påtagliga.

Rumslig gestaltning

Förslaget till nybyggnation (även radhusen) ger ett slutet intryck och skiljer ut den från den befintliga bebyggelsen. Den riskerar också att bli en kuliss ut mot Vistvägen. Om området utefter Vistvägen förtätas på ett liknande sätt kommer den befintliga bebyggelsen att döljas och en resa efter Vistvägen ge en falsk upplevelse av Linköping. Siktlinjer och proportioner är för viktiga för att sparas till bygglovsprocessen. De måste läggas ut redan i detaljplanen. Siktlinjer med lägre eller ingen bebyggelse måste anges och nybyggnationens proportioner måste passa ihop med den befintliga bebyggelsen.

Miljö och hållbarhet

Buller och partiklar från trafiken är ett stort hälsoproblem. Hälsoeffekter av trafiken uppträder redan i halter under gränsvärdena. Vilket innebär att planering utefter trafikerade vägar måste ta utökad hänsyn till människors hälsa. Redan idag överstiger bullret komfortnivån. En försvårande omständighet är trafikljusen vid korset Vistvägen - Söderleden som periodiserar trafiken och därmed bullret. En annan är den svaga uppforsbacken upp mot korset som ger accelerationsbuller från bilarna. Detta kommer troligen att öka vid en etablering av VÄR-korset. Byggande av bullerskydd kommer att bli helt nödvändigt. Planområdets bidrag till en hållbar utveckling är minimalt och bör utredas särskilt.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik, höjd på bebyggelse besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 13

Till att börja med måste vi påpeka att vi är väldigt positiva till att det byggs på området där den nu nerlagda bensinmacken låg. Det är inte roligt med en skräpig grusplan. Dessutom är bygge av trygghetsboenden i närheten av dagis och skola också en bra idé.

Nu till våra synpunkter:

1. Det största problemet vi har i området är trafiken. Det går från Högdalsgatan, Poppelvägen och Bokgatan inte att komma ut på Söderleden under stora delar av dygnet – framför allt på morgonen. Mycket trafik tar sig då istället vägen från Älgvägen vidare till Söderleden (mot ex vis SAAB). Annan trafik kör Poppelvägen ner till Älgvägen och svänger där mot Ålerydsvägen alternativt Söderleden (mot ex vis Universitetssjukhuset och Mjärdevi). I dagsläget är det drygt 50 hushåll som måste ta sig ut från Poppelvägen, Högdalsgatan och Bokgatan. Med en 200 % ökning av antalet hushåll blir trafiksituationen än värre, dessutom i närheten av både skola och flera förskolor.

2. Att bygga så många lägenheter/radhus på liten yta förtätar området onödigt mycket. Om man jämför ytan för denna planerade byggnation med den yta där Berga Park håller på att byggas så ser man att den är betydligt mindre. På Berga Parks större yta bygger man 97 lägenheter (enligt HSB och Riksbyggens hemsidor). Men där är också infrastrukturen med gator bättre förberedda för ökningen.



(Dessa två bilder kommer från kommunens egen sida med kartbilder)

3. Att bygga så högt som planeras (för att rymma så många som 100 lägenheter) gör också att området tappar värde rent estetiskt. I nuvarande detaljplan får man bara bygga en villa med en maximal höjd på 7 meter i dessa kvarter. Att då bygga två höghus på vardera 17 m, och flera mindre på 13.5 m bidrar negativt till området. Att bygga 3 våningar är t o m högre än alla de hus som ligger i hela detta område (se kartbilden på valkretesen nedan).
4. Återigen att bygga så många lägenheter gör att man i alltför hög grad bygger sönder området. Idag bor det 1220 personer i denna valkrets (enl senaste valet sept 2018):



(Som ni kan se innefattar valkretsen ett mycket större område än bara det aktuella området för nybyggnationen.) Om man uppskattar att varje hushåll består av åtminstone 2 röst-berättigade personer ger det ca 600 hushåll. Ytterligare 100 hushåll är en ökning på 17%.

5. Skolan i området – Ånestadsskolan – är väldigt trångbodd och överbefolkad. Dessutom har man sedan nedläggningen av Berga skola stora problem med integration och språk. Man har i planen tagit upp utbyggnad av förskolor, men det löser ju bara problemet för barn i ålder 1- 5. Från förskoleklass och framåt finns det ingen annan skola på nära håll som kan ta emot dessa. En förtätning av området måste även ta hänsyn till skolgång för barn och ungdomar.
6. Parkeringarna som planeras (80) riskerar att inte täcka behovet. Många hushåll har idag två bilar, och redan idag har vi stora problem med parkering på framförallt Högdalsgatan. Många från bl a Hovetorpsgatan ställer sina bilar där och framkomligheten är låg. Lägg därtill att många cyklisterna åker längs Vistvägen (på cykelbanorna) som sedan utmynnar i Högdalsgatan så kan ni förstå att parkering måste lösas smart. Man behöver lika många parkeringar som hushåll/bostäder man planerar för och dessa måste nog finnas under mark. Avslutningsvis hoppas vi att få återkomma med fler synpunkter efter att granskningen gjorts.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik. Parkering och höjd på bebyggelse besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 14

Byggnation

Vi anser att förslaget om bostadshus om 5 våningar (17 meter bygghöjd) mot Vistvägen är överdimensionerat. Byggnadsvolymen för denna plats kommer att utgöra en "öststatsmur" mot den låga befintliga bebyggelsen (Älgvägen/Rådjursvägen). Normalt hoppas man på att det inom Stadsbyggnadskontoret finns en lämplighetsbedömning genom en stadsarkitekt. Denna tjänst är idag vakant och därför finns kanske inget bollplank för denna egenkontroll av lämpligheten (anpassning och varsamhet). Svårt att i så fall förstå att detta kan anses vara okey. Förslaget blir därför enbart en "lekplansplan" där bostadsstatistik och prislappen vid markanvisningen är prioriterande. Vi är inte mot en byggnation vid Älgvägen men anser att en byggnation högre än 3 våningar inte är välanpassad och direkt olämpligt. Med 3 våningar förstår vi att exploateringsgraden (priset på marken) blir lägre. För att ändå möjliggöra en lägre exploateringsgrad, borde planen för Älgvägen slås samman med kommande "Ridhusplan" och att dessa anvisas tillsammans. Då går det att hålla ner byggnadshöjden på Älgvägen.

Trafik

Planförslaget visar att Älgvägen leds in på Poppelvägen för att sedan anslutas till Vistvägen (fyrvägskorsning).

Älgvägen som redan idag anses som hårt trafikerad kommer således få tredubblat antal förskolefamiljer som ska hämta och lämna sina barn utöver anställd personal. Till detta kommer 100 lägenheter med i värsta fall lika många bilar samt deras gäster.

Hur alla över huvud taget ska ta sig fram till Vistvägen på slingriga gator övergår vårt förstånd. För att en angöring mot Vistvägen ska fungera krävs en rakare dragning av vägen i stil med den som redan finns idag. Att bygga ett torg för att det

är modernt känns helt befängt. Detta är något som är inne just nu och som kanske passar i ren stadsmiljö där möjligheten att kunna sitta ute är begränsad.

Vid mötet uppgavs även att Högdalsgatan kommer att stängas av i sin södra del med vändplats. Detta framgår inte i planförslagshandlingarna.

Redan idag är det näst intill omöjligt att köra ut på Söderleden från Högdalsgatan och svänga vänster vissa tider på dygnet. Trafiken där kommer säkerligen inte att minska utan bara öka framöver. Den vägen väljer vi bara i undantagsfall.

Det rekommenderas nu att vi istället ska åka in på Bokgatan och Poppelvägen för att ta oss ut på nya korsningen till Vistvägen. Den utökade trafiken på dessa små gator både från Högdalsgatan och den ökade trafiken från utökad förskola och boende anser vi vara helt orimlig. Poppelvägen är idag en smal villagata med dålig framkomlighet och som speciellt vintertid, med höga snövallar blir ännu smalare.

Om man istället slår samman planen för Älgvägen och Ridhuset som nämnts ovan, får man en mersamlad bild över hur den blivande fyrvägs-korsningen på Vistvägen ska se ut.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 15

Vi har ingenting emot att det byggs på den tomten där bensinmacken förr var belägen då det ser ödsligt ut i dagsläget, men vi emotsätter oss att ni bygger 17 m respektive 14 m höga flerfamiljshus samt att ni bygger igen de grönområden som är närmast ekdungen och Vimanshäll 1:1. Detta då inga andra byggnader i området är ens i närheten av de höjderna. Det kommer att förstöra karaktären på området. Vi har också svårt att tro att så höga hus inte skulle påverka den ekdunge som kommer att vara närmast belägen ett av flerfamiljshusen. De kommer definitivt att påverka oss som redan bor här negativt. Då ni bygger igen grönområden som används av barn och hundägare dagligen.

Det största problemet som vi boende ser utifrån den detaljplanen som har presenterats för oss är att ni har för avsikt att stänga av Högdalsgatan mot Poppelvägen samt att det är så många tillkommande boenden i nybyggnationen som kommer att generera en stor ökning av befintlig trafik och därmed också ökad trafikfara. Poppelvägen har vi idag svårigheter att mötas på, framförallt vintertid då det inte finns någonstans att göra av snön vid röjning. Gatan är så pass smal att det på vissa ställen är svårt att mötas två bilar i bredd. Det är anmärkningsvärt att ni i en sådan förändring som nu är föreslagen inte verkar ha kontrollerat detta. Det är också mycket cykeltrafik av elever till och från bland annat Ånestadskolan morgon och eftermiddag på Poppelvägen.

Därtill ska tilläggas att vi boende på Bokgatan, Högdalsgatan samt Poppelvägen vissa tider på dygnet inte kan komma ut från området via Söderleden på grund av det höga trafikflödet. När ni stänger igen Högdalsgatan kommer detta att dels generera en ökad trafik på Poppelvägen (som inte idag är dimensionerad ens för dagens trafik) samt att det sannolikt kommer att bli svårt att ta sig ut via den omkonstruktion som ni föreslagit ut på Vistvägen från Älgvägen. Det är ju boenden planerade på Ridhusgatan också, vilket kommer att leda till en ökad trafik även från det hållet.

Vi ställer oss också frågande till svaret vi fick att anledningen till att förskolan ska dubbleras är att förskoleplatser saknas. Då det på följdfrågan hur ni tänker kring avsaknad av skola för antalet ökade barn i området inte kunde besvaras. I dagsläget finns Ånestadskolan samt friskolan Munkhagsskolan med högstadium och sammanlagt tre skolor åk 1-6 inom rimligt avstånd. Dessa skolor är idag fulla, så hur man ska kunna tillgodose hela skolgången när ni i dagsläget endast verkar ha planer för förskolor ställer vi oss frågande till.

Vi har redan idag dessutom ett ökat problem med att boende i Berga (på andra sidan Vistvägen) har börjat använda Högdalsgatan som parkering (vilket innebär att bilister tillsammans med de många cyklister som färdas på Högdalsgatan dagligen) får köra slalom för att komma fram. Att man till dessa flerfamiljshus endast räknat med 80 parkeringsplatser ser vi också bidrar till en ökad trafikfara för de boende och besökande kommer att parkera sina bilar där de finns möjlighet oavsett parkering eller inte.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik, höjd på bebyggelse och förskolan besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 16

Jag vill främst lyfta den obefintliga hänsynen i nuvarande förslag till att harmonisera ny bebyggelse med befintlig bebyggelse. Det som i princip passar i detta område är ett antal nya radhus, vilket det också är brist på i Linköping.

Att däremot helt utan känsla uppföra så pass höga byggnader tycker jag är förödande för karaktären i området och jag tycker att det nu går för långt med förtätningen på nuvarande parkmark generellt i kommunen. Jag tror inte detta gynnar kommunen, människor skall trivas också i sin närmiljö. Behovet av att skapa "stadsmässighet" just på denna lilla yta i detta område förefaller helt orimlig.

I och med att i stort sett hela den idag obebyggda grönytan, mer att betrakta som en äng, försvinner gör man också våld på den ursprungliga tanken i området med sammanhängande grönstråk. Jag vill lyfta risken för att om den öppna gräsytan försvinner kan det vara negativt för t ex vissa insekter och fladdermöss som behöver den symbios som skapas av den öppna ytan tillsammans med ekdungen.

Vidare innebär så pass höga hus så nära ekdungen en betydande ljusförorening från de närmaste husen. Nya hus idag har generellt stora fönsterpartier och de upplysta fönstren tror jag insektslivet och eventuell förekomst av fladdermöss i ekdungen kommer att påverkas negativt av. Det minsta man kan begära är att detta utreds noggrant. Den bedömning som nämns i planen, citat nedan, "bedöms inte påverka detta område" inger inte mig något förtroende.

Ur planen nedan: Planområdet gränsar till ett naturområde (område 854867) utpekad i Naturvårdsprogrammet. Området består av en ekbacke med glest stående vidkroniga ekar i 150-årsåldern. Det växer även yngre ekar på ca 20-40 år och andra arter av lövträd mellan de större träden. Trädmiljöerna är mycket värdefulla framför allt i ett lokalt perspektiv. Planens genomförande bedöms inte påverka detta område.

Vidare ur planen: "Genom planområdet passerar ett lokalt grönt stråk tvärs Älgvägen, från det värdefulla naturområdet vidare förbi förskolan. Detta lokala stråk bibehålls delvis genom ett släpp i bebyggelsen norr om de nya radhusen." Att skriva att detta gröna stråk "bibehålls delvis" är mycket vilseledande. En närmare titt på området idag och en jämförelse med vad som planeras att bli kvar av detta öppna stråk visar snarare att det försvinner helt

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik, höjd på bebyggelse och grönområdena besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 17

Tillsammans med nedanstående yttrande har bilder skickats in, och kommunen har valt att besvara inkomna synpunkter nedan.

Det har gått åtta år sedan Preem-macken på Älgvägen stängdes. När nu äntligen ett förslag till detaljplan presenteras upplever vi som bor på Poppelvägen det som en överexploatering av området utan helhetssyn på markanvändningen och trafiksituation i närområdet.

Det av kommunen presenterade förslaget sägs eftersträva:

- En attraktiv stadsmiljö med kvartersbildningar
- Verksamheter i bottenplan mot strategiska gator och platser
- En hållbar och attraktiv bostadsmiljö.

Förslaget bygger på att i ett utpräglat villaområde uppföra två radhuslängor men också två byggnader med en höjd av upp till 17 meter, för att skapa "stadsmiljö och kvartersbildningar". Vi ifrågasätter att detta kan skapas med enbart två byggnader, ett flerbostadshus och ett trygghetsboende, som avviker markant från den omgivande bebyggelsen.

Mellan de båda större byggnaderna finns planer att anlägga ett torg, i anslutning till lokaler för verksamhet i flerbostadshuset. Planen sägs ge "möjlighet till centrumändamål" och torget ska möbleras för att bilda en mötesplats. Frågan är för vilka denna mötesplats skapas, i detta minimala och isolerade "centrum". Mötesplats i teorin enligt detaljplanen blir inte självklart en mötesplats i praktiken.

På andra sidan Vistvägen finns ett betydligt större område som avgränsas av Ridhusgatan, Stallmästaregatan och den nedlagda ridanläggningen. Här borde finnas avsevärt större potential att skapa såväl stadsmiljö som centrumändamål, med nära anknytning till det aktuella planområdet. Vi frågar oss därför varför inte planeringen av dessa områden samordnas? Vi ställde frågan på samrådsmötet men ingen kunde ge något adekvat svar.

Förslag för alternativ markanvändning

Att i nuläget utöka förskolan på Älgvägen och ge plats för två nya radhuslängor är relevant. Men att försöka skapa ett nytt stadsdelscentrum med två höga hus bidrar inte till en attraktiv boendemiljö. Det är dessutom en suboptimering av markanvändningen i närområdet utan helhetssyn.

Ett förslag är därför att avvakta med byggnationen av flerbostadshus och trygghetsboende tills det större området ner mot den gamla ridanläggningen planeras. Under tiden skulle Tändspolen 1 kunna fungera som besöksparkering, dels för den ökande trafiken till förskolan, dels som samlad gästparkering för bostadsområdet. Här skulle även kunna erbjudas t.ex. laddplatser för elbilar och kombinerad cykel- och bilparkering (kostnadsfri?) för dem som kommer med bil från ytterområdena och arbetar i stadskärnan. Från parkeringen ger också ÖstgötaTrafikens linje 1 snabb förbindelse med centrum

Arkitektur

Om planen med flerbostadshus och trygghetsboende kommer att genomföras är det av yttersta vikt för attraktivt boende i området att ta hänsyn till den omgivande bebyggelsen. I översiktsplanen för staden Linköping sägs att "charm är hårdvaluta i konkurrensen med andra platser". Samtidigt belyses avvägningen mellan enskilda intressen beträffande t.ex. utsikt och allmänna intressen för stadens utveckling. I den föreliggande planbeskrivningen har dock de negativa aspekterna "trollats bort", genom skisser och beskrivningar som ensidigt lyfter fram fördelarna. Följande exempel refererar till sidor och figurer planbeskrivningen.

Bild 3 (sid. 11) visar från norr till söder hur flerbostadshuset "skalar ner för att möta omkringliggande bebyggelse". I denna vy ser det kanske inte anmärkningsvärt ut. Men från öster till väster finns ingen motsvarande nerskalning alls mot Poppelvägen och Högdalsgatan. Här sker övergången abrupt, från en 17-13,5 meter hög byggnad till 1,5-plansvillor på ett avstånd av cirka 20 meter. Den stora kontrasten antyds bara vagt och utan kommentar i Bild 2 (sid.10) som dessutom är felritad, i förhållande till skissen i Bild 1. Enligt denna ligger flerbostadshuset betydligt närmre villabebyggelsen, vilket också medgavs på samrådsmötet. Se våra visualiseringar i Bilaga 1, Skiss Tändspolen 1 m.fl.

Förslag till förändrad arkitektur

Motivet för en torgyta mellan de stora byggnaderna är ytterst tveksamt. Använd istället denna yta för bebyggelse, vilket borde ge möjlighet att sänka maxhöjden med åtminstone en våning. Detta ger en attraktivare miljö för såväl befintliga invånare i nedre delen av Poppelvägen som nya radhusägare i planområdet. Slopa tanken på verksamhetslokal i flerbostadshuset. Vilken näringsidkare kan tänkas ha råd att hyra en nyproducerad lokal i ett område med begränsad lokal marknad? Bara några hundra meter bort finns Berga Centrum med brett utbud av handel och samhällsservice.

Trafiksituation

Den föreslagna detaljplanen föreslår en ny dragning av Älgvägen, som skulle innefatta en del av Poppelvägen och nedersta delen av Högdalsgatan. Samtidigt skulle Högdalsgatan avslutas med en vändplats för biltrafik. Detta är ett förslag som verkar vara utarbetat utan insikt i den nuvarande trafiksituationen i området. Poppelvägen är en gata som inte nämns alls i planbeskrivningen men som kommer att få en central och mycket bekymmersam roll om planen genomförs.

Högdalsgatans anslutning mot Söderleden vid Ingo-macken och Poppelvägens anslutning mot Älgvägen betjänar idag 54 villahushåll i området. Eftersom det särskilt i rusningstider är mycket svårt att komma ut på Söderleden, intill den ljusstyrda korsningen med Vistvägen, väljer troligen många istället Poppelvägens anslutning mot Älgvägen. Poppelvägen är samtidigt ett huvudstråk för cyklade elever till och från Ånestadsskolan. Denna villagata är relativt smal med trottoar endast på ena sidan, en trottoar som dessutom används för snöupplag vintertid. Poppelvägen har sedan bebyggelsen uppfördes i början av 1960-talet genomgått generationsväxling och här finns idag ett stort antal barnfamiljer. I princip alla familjer har en eller flera bilar och det sociala livet innebär också behov av gästparkering. Sammantaget innebär detta att Poppelvägen, och framförallt den nedre delen, redan idag är kraftigt belastad vilket inte minst påverkar trafiksäkerheten.

Planens förslag, att göra Högdalsgatan söder om Bokgatan till återvändsgata för biltrafik, kommer att öka belastningen längs större delen av Poppelvägen ytterligare, eftersom utfarten vid Ingo-macken är besvärlig. En vändplats på Högdalsgatan försvårar också för stora servicefordon för t.ex. avfallshämtning.

Med 100-talet nya lägenheter, nio radhus och närmare 100-talet fler barn i förskolan kommer belastningen på Älgvägens nya anslutning mot Vistvägen att öka kraftigt. I den aktuella planbeskrivningen lyfts just trafiksäkerheten fram som ett argument för att flytta Älgvägen, men vi ser detta som ett påstående utan verklighetsförankring.

Förslag till förbättrad trafiksituation

Älgvägen är en mycket bred och lågtrafikerad gata mellan Vistvägen och Skogsgatan. Genom att behålla dess nuvarande dragning erhålls nära anslutning till såväl flerbostadshus som nya radhus och utbyggd förskola. Beslutet att se genomfartstrafik på Älgvägen som "smittrafik" kanske är dags att ompröva, i en alltmer krävande infrastruktur.

Om Älgvägen dras om enligt föreslagen plan, trots uppenbara nackdelar för trafikbelastning och trafiksäkerhet, behövs en avlastning av Poppelvägen och Högdalsgatan. Ett förslag är att skapa en ny utfart från Högdalsgatan mitt emot Lillgårdsgatan, en korsning som nu håller på att förses med trafikljus. Här finns redan en utfart för cyklister och gångtrafikanter.

Sammanfattning

Övergripande

- Planera för utbyggd förskola och radhuslängor enligt planbeskrivningen.
- Avvakta med flerbostadshus och trygghetsboende och samordna planering med området på andra sidan Vistvägen – mellan Stallmästaregatan, Ridhusgatan och gamla ridanläggningen – som har större potential att bli "stadsmiljö med kvartersbildningar".
- Använd tills vidare Tändspolen 1 som besöksparkering till förskolan och villaområdet samt jobbparkering (kostnadsfri?) för bilister från ytterområdena.

Under förutsättning att ovanstående inte kan genomföras:

Utformning och arkitektur

- Planera för nedskalning av bygghöjden även mot Poppelvägen och Högdalsgatan.
- Slopa torget och eventuellt även verksamhetslokaler – området är för litet och ointressant för att skapa ett nytt centrum.
- Med slopat torg ges större yta för flerbostadshus och trygghetsboende med lägre takhöjd.

Trafiksituation

- Behåll nuvarande dragning av Älgvägen. Föreslagen plan innebär stora belastnings- och trafiksäkerhetsproblem.
- Älgvägen är en bred lågtrafikerad gata – använd den effektivare.
- Gör inte Högdalsgatan till återvändsgata. Det påverkar belastningen på Poppelvägen.
- Om Älgvägens nya dragning ändå genomförs – öppna då en ny anslutning från Högdalsgatan till Vistvägen vid Lillgårdsgatan

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafik, höjd på bebyggelse och gestaltning besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 18

Jag vill härmed lämna mina synpunkter angående denna detaljplan. Jag lyfter särskilt miljöaspekterna, men förstår också efter samrådsmötet den 27/11 att trafiksituationen är svår att lösa på ett bra sätt.

"Trädmiljöerna är mycket värdefulla framför allt i ett lokalt perspektiv. I översiktsplanen anges att områdets natur- och rekreationsvärden skall bibehållas och utvecklas samt att åtgärder som är förenliga med områdets funktion och värden ska kunna tillåtas. Planens genomförande bedöms inte påverka detta område." (s. 13 Detaljplan i Vimanshäll för Tändspolen 1 m.fl.).

Jag delar inte denna uppfattning utan menar att bebyggelsen kommer att påverka den biologiska mångfalden i området. Särskilt djurlivet kommer att påverkas både i ekdungen, men också av att en stor del av gräsytan bebyggs. Gräsytan/ängen är en viktig livsmiljö för olika arter t.ex. pollinerande insekter.

"Genom planområdet passerar ett lokalt grönt stråk tvärs Älgvägen, från det värdefulla naturområdet vidare förbi förskolan. Detta lokala stråk bibehålls delvis genom ett släpp i bebyggelsen norr om de nya radhusen." (s. 13 Detaljplan i Vimanshäll för Tändspolen 1 m.fl.).

Detta stråk är alldeles för litet med tanke på att området ska tjäna som en grön länk i området. Dessutom kommer det att gå en gång- och cykelbana där som tar mark i anspråk.

Till sist vill jag påvisa att tänkt byggnation skapar en barriäreffekt i landskapet, vilket påverkar hela områdets karaktär och människors välmående.

Om någon ny bebyggelse ska uppföras här, så bör det vara på tomten där den gamla bensinstationen låg, men då med lägre hus för att harmoniera med övrig bebyggelse. Övrig mark bör enligt min mening och förhoppning lämnas i fred

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om bebyggelse och grönområdena besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 19

Vi är boende i området och har tagit del av detaljplanen, deltagit i samrådsmötet och vill lämna följande synpunkter:

-Vi är positiva till bebyggelse i planområdet. Befintlig bebyggelse runtomkring består av ett villaområde med 1-1,5-plansvillor. En starkt avvikande bebyggelse med 5-planshus ut mot Vistvägen förstör karaktären på området. Eftersom det överallt runtomkring planområdet är villabebyggelse, och ingen annan ny bebyggelse är planerad i närområdet längs med Vistvägen, är det omotiverat med 2 nya höga hus med "stadsmässighet". Ett förslag med 3 våningar mot Vistvägen och lägre hus in mot villaområdet, såsom planerat, vore mer rimligt och har bättre förutsättningar att smälta in i området.

- Trafiksituationen är otillräckligt belyst i detaljplanen. Vägarna i planområdet är byggda under 40-och 50-talen och dimensionerade för ett villaområde. Detaljplanen innehåller förslag på 100 nya bostäder och förskolans expansion till ca 3 gånger så många barn som idag. Trafiken förväntas öka, rimligen minst 2-3 gånger. Avstängning av Älgvägen mot Vistvägen riskerar att försämra trafiksituationen på Poppelvägen och Högdalsgatan och ger en längre körsträcka i området till både förskola och övrig ny bebyggelse. En anpassning av bebyggelsen med neddragning av antalet bostäder eller ett mindre antal förskoleplatser skulle minska trafikbelastningen men en mer utförlig analys av förväntad trafiksituation liksom möjliga lösningar behöver presenteras.

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om trafiken besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.

Privatperson 20

När kommer den nya förskolebyggnaden att börja byggas och vad händer med den befintliga verksamheten under tiden för byggnationen? Vårt barn går på förskolan i fråga och ett till som påverkas av denna förändring så vi vill eventuellt förbereda andra alternativ för våra barn.

Den grusväg som nu finns mellan ekdungen och fastigheten tjänstemannen, kommer den att påverkas? Detta är vi start emot!

Som ni påpekar i detaljplanen så har den öppna gräsyta framför ekdungen fungerat som en viktig yta för den biologiska mångfalden. När den nu ska bebyggas så anses det inte som något negativt att den utan kommer begränsas. Hur har den slutsatsen nåtts?

Stadsplaneringsavdelningens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har sedan 2018 justerats. Inkomna synpunkter om grönområdena besvaras i den senaste samrådsredogörelsen från 2024.