

Granskningsutlåtande

Ändring av detaljplaner för del av fastigheten Vasastaden 1:118 m.fl. avseende utbyggnad av tunnelbana, sträckan Odenplan – Arenastaden via Hagastaden, i stadsdelen Vasastaden

ÄDp 2014-18097

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	2
Synpunkter inkomna under granskning	3
Remissinstanser	3
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	11
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	11

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av tunnelbanenätet med en ny sträckning (Gula linjen) från Odenplan till Arenastaden i Solna. Planförslaget ställdes ut för granskning 2017-06-07– 2017-07-05. Under granskningen har 13 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser har ingen erinran till planförslaget och framförda synpunkter i sak framför allt gällande t-banasträckans påverkan på riksintressen för kommunikationsanläggningar, berörda ledningar, t-banans korsning med andra undermarksanläggningar, planbestämmelser, planbeskrivning samt störningar och konflikter som kan uppstå vid byggskedet. Kontoret bedömer att merparten av synpunkterna kan regleras i genomförandeavtalet mellan staden och SLL samt mellan SLL och verksamhetsutövarna, berörda bolag och

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Trafikverket. Synpunkter av administrativa och redaktionella karaktär hanteras i det fortsatta planarbetet.

Inkomna synpunkter föranleder inga ändringar av förslaget i stort. De ändringar som sker är att en utrymningsbyggnad vid Karlbergsvägen flyttas ett 10-tal meter västerut samt en smärre justering av planområdesgräns. Vidare har en översyn av utformning av planbestämmelser gjorts. Det gäller t.ex. förtydligande av lägsta schaktdjupbestämmelse, profilritning för arbetstunneln, ändring av ett kombinerat ventilationsschakts höjd vid Norra Stationsgatan m.m.

Kontoret anser sammantaget att utbyggnaden av tunnelbanan är ett angeläget projekt som gynnar och är viktigt för Stockholms tillväxt. Tunnelbaneutbyggnaden möter denna tillväxt på ett hållbart sätt och samtidigt tillgodoser de ökade behoven av fler bostäder och arbetsplatser.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen möjliggör en utbyggnad av en ny tunnelbane-sträckning (Gula linjen) från Odenplan till Arenastaden i Solna via Hagastaden. Denna detaljplan omfattar största delen av sträckan som ligger inom Stockholms stad, det vill säga Odenplan – Hagastaden, och utgör ca 1,1 km av den totalt ca 4 km långa sträckan. Hagastaden är en stadsdel som ligger både i Stockholm samt Solna kommun.

Station Hagastaden försörjer närliggande sjukhuset Nya Karolinska Solna med kollektivtrafik. Linjen förläggs helt under mark i två enkelspårstunnlar mellan Odenplan och Hagastaden. Anslutning till den befintliga tunnelbanan sker till Grön linje väster om Odenplan. Odenplans station får därför i stort sett ingen förändring mot idag. Stationen i Hagastaden kommer att ligga under jord och ligger både på Stockholms stads samt Solna stads mark. Planområdet inkluderar inte stationen i Hagastaden inom Stockholms kommun eftersom platsen redan är reglerad i detaljplanen Vasastaden 1:16 m.fl, Dp 2009-02013 Del 3, laga kraft 2011-04-07.

Granskning

Aktuell ändring av detaljplanerna har varit utställd för granskning under perioden 2017-06-07 - 2017-07-05. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons

i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2017-06-07. Planförslaget visades vid stadsbyggnadsexpeditionen på Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Har inget att erinran mot planförslaget i enlighet med 5 kap. 22 § plan- och bygglagen.

Trafikverket

Riksintressen för kommunikationer

I princip på hela sträckan berörs riksintressen för kommunikationsanläggningar eftersom tunnelbanan föreslås på parallellt med Citybanan och Ostkustbanan. Även Mälarbanan, Värtabanen och Norra länken berörs. Inga av Trafikverkets synpunkter har tagits hänsyn till i tidigare skeden. Exempelvis har framförts att inga intrång i skydds-zoner och fastigheter kan accepteras.

Detaljplanen kan inte gå till antagande förrän SLL FUT har gjort de kompletterande utredningar/undersökningar som krävs. Inom Stockholms stad är de största problem föreslagen T-banetunnel vid Citybanans ventilationsschakt vid Vasa Real, korsningspunkten med Citybanans tunnel under Norrbackagatan samt läget under Värtabanen och Norra länken. Det är heller inte klarlagt om det är möjligt att använda Citybanan tillfartstunnel vid Tomtebodan som SLL FUT föreslår. Eftersom detta förslag innebär en ändring av en järnvägsanläggning, träder en speciell lagstiftning in. Detta har ännu inte hanterats av SLL FUT.

Korsningspunkterna med ventilationsschaktet och Citybanans tunnel skulle enligt förslaget innebära mycket liten bergtäckning i bägge fallen, vid ventilationsschaktet ca 3m och troligen ca 3-3,5 m vid tunnelbanans korsningspunkt med spårtunnlarna. FUT har vid Citybanans korsningspunkt angivit en bergtäckning om 4,8 m vilket har visat sig vara felaktigt. Det krävs att det görs en exakt inmätning för att säkerställa utförandet och konsekvenserna för trafikeringen på Citybanan under byggtiden måste beskrivas. Det måste presenteras tekniska lösningar för respektive korsningspunkt som

Trafikverket kan godkänna. Det finns flera svaghetszoner under Norra länken/Värtabanan som inte är tillräckligt utredda.

På plankartan finns beteckningen T1: Tunnelbana under mark sam tillhörande anläggning. Denna berör Citybanans 3D-fastighet/skyddszon under kv. Kannan. Detta innebär att nuvarande detaljplanetillägg för Citybanan, som har användningen ”järnvägstrafik i tunnel” ändras. Citybanan får därmed inte något detaljplanestöd för sin skyddszon. Detta kan Trafikverket inte acceptera. Genomförandetiden för detaljplanetillägget för Citybanan har en genomförandetid av 15 år från 2008. Den gäller således fortfarande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utifrån Trafikverkets synpunkter anser kontoret att det finns många frågor som behöver fortsätta att detaljeras mellan SLL och Trafikverket både för bygg- och driftskede. Tekniska lösningar detaljeras ytterligare inom arbetet med pågående bygghandlingsprojektering.

Korsningspunkter Trafikverkets anläggningar, Riksintressen för kommunikation:

Järnvägsplanen syftar till att fastställa markanspråk för att bygga och drifva tunnelbaneanläggningen. Trafikverket i rollen som anläggningsägare behöver därför ta del av mer specifikt och detaljerat underlagsmaterial än vad som omfattas av Järnvägsplanen. För att komplettera redovisningen har SLL sammanställt material för de geografiska korsnings- och beröringspunkterna mellan tunnelbaneanläggningen och Trafikverkets anläggningar i PM Korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar.

Skyddszoner:

SLL och Trafikverket har under våren utarbetat en gemensam princip för formulering samt redovisning av servitut för gemensamma skyddszoner i bergmassa mellan Citybanan och tunnelbanan. Detta har implementerats i plankartor, plan, profil och tvärsektioner samt i skrivningar i järnvägsplanen. Järnvägsplanens material, plankartor, profiler och tvärsektioner, planbeskrivning och MKB har efter önskemål från Trafikverket kompletterats med profil över servicetunneln. Trafikverket har önskat att Trafikverkets samtliga anläggningar redovisas i plankartorna. SLL bedömer att det blir svårt att tolka kartmaterialet om Trafikverkets samtliga anläggningar markeras på det sätt som önskas. Plankartorna ska tydliggöra tunnelbanans markanspråk och det är den anläggningen som ska stå i fokus. Däremot redovisas

Trafikverkets anläggningar med plankartorna som underlag som bilagor till PM Korsningspunkter.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

Fjärrvärme/fjärrkyla

Fortum värme kan ha FV (fjärrvärme) samt FK (fjärrkyla) - ledningar inom aktuellt område, vidare utredning i projektet får visa om åtgärder krävs.

Stockholm gas

Gasnätet berörs i viss mån, detta har tagits upp i samband med projekteringsmöten. I övrigt ingen erinran.

Fortum Värme Tunnlrar

Inom det angivna området innehar FVT så kallade ledningstunnlar med tillhörande installationer för distribution av exempelvis fjärrvärme, elkraft med mera. Dessa ledningstunnlar utgör skyddsobjekt enligt Skyddslagen(2010:305) samt är även säkerhetsklassade enligt Säkerhetsskyddslagen(1996:627).

Vid projektering och byggnation av ny infrastruktur såväl under som över jord i närheten av befintliga Ledningstunnlar, måste nedanstående aspekter beaktas och hanteras.

För att säkerställa eventuella korsningspunkter mellan ny och planerad infrastruktur och FVT:s befintliga ledningstunnlar kan inmätning behöva göras, då vissa underlag är av äldre typ med sämre noggrannhet.

Vid byggnation av ny infrastruktur i närheten av FVT:s befintliga ledningstunnlar måste erforderlig bergtäckning säkerställas. Om detta inte är möjligt kan förstärkningsåtgärder i form av exempelvis betongkonstruktioner behövas. Under byggskedet krävs med stor sannolikhet installation av så kallade skyddsåtgärder för att skydda känsliga installationer i ledningstunnlarna mot vibrationer vid exempelvis sprängning.

Kommentar: Synpunkterna är noterade

Storstockholms brandförsvär

SSBF har tidigare gett synpunkter avseende utbyggnaden av tunnelbanan Odenplan-Arenastaden vid granskning, samråd och kompletterande samråd (yttranden daterade 2017-06-20, 2016-01-13 och 2016-11-14, Dnr 305-733/2017 och 305-1586/2014).

Dessutom har SSBF lämnat synpunkter på flertalet underlagsrapporter och handlingar som ligger till grund för bl.a. järnvägsplan Odenplan – Arenastaden (yttrande avseende Säkerhetskoncept för skydd mot olyckor under drifttiden och

Insatskoncept tunnlar och stationer - drifttiden, daterat 2015-04-17 och 2016-02-29, Dnr 305 - 48/2015). Ovannämnda yttranden bifogas och ska ses som ett komplement till detta yttrande.

I tilldelat underlag anges att det i första hand är i närheten av stationslägena som tunnelbaneanläggningen bedöms kunna påverkas av omgivande riskkällor och att planområdet till denna detaljplan inte omfattar någon station. SSBF har utifrån detta resonemang inte hittat några riskkällor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna medföra förhöjda risknivåer. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

Utifrån tillgängligt underlag har SSBF i detta skede inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten är sådana aspekter som kontinuerligt stäms av och diskuteras med FUT gällande samtliga sträckor för utbyggnaden av tunnelbanan.

Stadsmuseet i Stockholm

Enligt förslaget ska två mindre utrymningsbyggnader uppföras inom riksintresset Stockholm innerstad. Stadsmuseet bedömer att de nu föreslagna fristående byggnaderna på Karlbergsvägen får en sådan placering och utformning att de vid en samlad bedömning där även samhällsnyttan i projektet som helhet vägts in, utgör ett sådant inslag i miljön som kan anses vara tillräckligt varsamt. På Karlbergsvägen finns idag redan ett antal uppgångar från tunnelbanan och gatumiljön har en sådan karaktär att de föreslagna byggnaderna inte får anses medföra ett alltför stort ingrepp eller påverkar riksintresset alltför negativt.

Sammanfattningsvis har stadsmuseet inga invändningar mot förslaget.

Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)

Vasa Real

SISAB kommer att bygga till Vasa Real skola. Utbyggnationen pågår sommaren 2017 till januari 2020.

I avsnitt 4.11.1 MKB, står det att de öppna schakten på Karlbergsvägen ligger nära Vasa Real och kan påverka tillgängligheten. SISAB förutsätter att transporter till/från Vasa Real inte påverkas, framförallt under ombyggnation av skolan.

Gustav Vasa skola

SISAB har fått uppdrag att ta fram förslagshandling för ombyggnation av skolan. Projektet kommer att pågå under arbetet med utbyggnad av ny tunnelbana.

I MKB står det i avsnitt 4.1.1 samt 4.11.6, att en tillfällig flytt av verksamheten på Vasa Real kan bli nödvändiga pga. stömljud. Det står dock inget omnämnt om en ev. evakuering av Gustav Vasa skola. SISABs bedömning är att Gustav Vasa skola påverkas i lika stor utsträckning som Vasa Real, varför båda skolor ska bedömas lika.

Det kommer att vara stömljudsnivåer på över 45 Db(A) under byggnationen av tunnelbanan på båda skolorna. Vibrationer från sprängning och spontning kommer även att påverka fastigheterna.

SISAB betonar vikten av att borrhning nära Vasa Real och Gustav Vasa skola måste ske på sommarlov eller annan tid då det inte pågår verksamhet i skolorna, om inte ersättningslokaler ordnas inom tunnelbaneprojektet.

SISAB emotser att projektorganisationen etablerar kontakt med SISAB för ovan nämnda fastigheter, för att få en helhetsbild av fastigheternas fysiska förutsättningar och kommande projekt inom dessa.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dialog avseende utbildningsverksamheter i Stockholm pågår med berörda förvaltningar. En inventering av samtliga skolor och förskolor som kan komma att påverkas av byggnation av tunnelbanan har utförts och finns sammanställt i PM som delgetts Stockholms stadsförvaltning / SISAB.

Gällande skolorna Gustav Vasa och Vasa real så finns dessa med i inventeringen. Påverkan omfattar delar av byggnaderna och verksamheterna och inte verksamheterna i sin helhet. Gällande Karlbergs skolas lokaler i korsningen Karlbergsvägen – Norra stationsgatan så finns även dessa med i inventeringen. Begränsningar i tillgänglighet till Vasa real innefattar trottoar och cykelvägar. Framkomligheten på Karlbergsvägen för transporter bör därmed ej påverkas av utbyggnaden av tunnelbanan. Projektet har påbörjat en dialog med Stockholm stadsförvaltning/SISAB och emotser fortsatt samverkan avseende påverkan på skolverksamheter.

Statens fastighetsverk (SFV)

SFV avstår från att lämna synpunkter på detaljplanen i Stockholms stad då SFV inte förvaltar några fastigheter som blir berörda av planförslaget i staden.

Lantmäterimyndigheten i Stockholm kommun

Det är bra att tunnelbanan planläggs med stor (användnings) bokstav, bl.a. för bästa flexibilitet i genomförandet. I några fall har man dock valt en liten bokstav (markreservat) för anläggningsdelar planerade ovan mark. Dessa markreservat är belägna på allmän plats. Det finns i PBL inget stöd för reservat för kvartersmark på allmän plats. Boverket anger också tydligt att detta inte är en korrekt användning av markreservat. Lantmäterimyndigheten vill tydliggöra att reservaten därmed inte ger något genomförandestöd för officialservitut enligt FBL.

Sektionen är nu föredömligt tydlig i höjdangivelserna för användningens T. Dock blir det nödvändigt att använda en annan symbol än den liggande halvcirkeln för den undre höjden, eftersom halvmåne i bestämmelse längden bara avser den övre höjden. Eventuellt kan man strunta att ha någon symbol kring nedre höjden, eftersom T1- bestämmelsen i bestämmelse längden då blir mer korrekt. Men, om man använder ny symbol kring nedre höjden får T1- bestämmelsen modifieras samt att den nya symbolen bör in nedanför halvcirkeln i bestämmelse längden.

Det bör/kan för bästa tydlighet (med pilar eller liknande) visas att T1 i sektionen spänner mellan de röda linjerna, så att man inte vilseleds att tro att T1 är enbart själva urholkningen.

Planbeskrivningen

Lantmäterimyndigheten har i det samordnade samrådet kommit md synpunkter som i stor del siktar in sig på osäkerheten med att välja officialservitut som förstahandsgenomförande. Dessa synpunkter kvarstår. Det är högst oklart om Ladugårdsgärdet 1:29 klarar en prövning som förmånsfastighet.

Byggnation av ny infrastruktur kan påverka tätheten i närliggande berg vilket kan resultera i ett ökat inläckage av vatten till FVT's befintliga ledningstunnlar, som i sin tur måste bortledas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En del av Lantmäterimyndighetens synpunkter, i synnerhet de synpunkter som rör fastighetsindelingsbestämmelser, har redan besvarats och hanterats i FIB-planerna. Resterande synpunkter kommer att besvaras i den utsträckning som staden anser nödvändig för genomförande av detaljplanen.

Fortum Värme Tunnlar AB

Information om FVT:s ledningstunnlar med avseende på exempelvis läge och utformning utgör ”hemlig uppgift” och omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). I övrigt har Fortum inget att erinra.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Har inget att erinra mot planförslaget utan tillstyrker detta.

Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen avger detta yttrande tillsammans med Förvaltning för utbyggnad av tunnelbana (FUT) och har följande synpunkter på planförslaget.

Plankartan

Stockholms läns landsting (SLL) har förordat att ovanmarksanläggningar ska planläggas med egen användningsbestämmelse för tunnelbana (T) på kvartersmark men noterar att en annan lösning valts. SLL förutsätter att Stockholm stad har valt rätt planbestämmelser för att uppnå syftet med att möjliggöra tunnelbaneutbyggnaden.

Schaktdjupsbestämmelserna i detaljplanens kartor behöver justeras i vissa delar för att omfatta tunnelbanans samtliga anläggningar såsom vertikalschakt och dess skyddszoner.

SLL noterar att avgränsning av tunnelbaneanläggningen i djupled görs med ytterligare en schaktdjupsbestämmelse utöver den som markerar överkant av tunnelbanans skyddszon, vilket kan medföra en osäkerhet med avseende på vilken nivå som är den gällande.

I plankartan, förstoring 1, framgår inte att det är ett tryckutjämnings- och brandgasschakt som illustreras.

Planbeskrivningen

En mer ingående beskrivning av påverkan på befintlig tunnelbana i samband med planens genomförande saknas i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Schaktdjupsbestämmelser kommer att justeras vid de platser som anses nödvändiga för att omfatta hela tunnelbanans anläggningar. Vidare kommer nedre schaktdjupsbestämmelser i profilen att utgå och bestämmelsens utformning förtydligas mer ingående.

Vad gäller tunnelbaneutbyggnadens påverkan på befintlig tunnelbana kommer denna beskrivas mer utförligt i planbeskrivningen.

Ellevio

Regionnät

Ellevio regionnät har flera högspänningskablar, förlagda i ledningstunnel, i anslutning till planerad spårdragning. Kablarna är mycket viktiga för elförsörjningen i Stockholm.

Ellevio's anläggningar och tunnelägarens anläggningar kan påverkas genom exempelvis sprängning, borrhning, vibrationer och sättningar.

Om det ska genomföras arbeten som kan påverka våra anläggningar måste Ellevio samt tunnelägaren bli kontaktade i god tid för samråd.

För att minska risken för skador får Ellevio och tunnelägarens gränsvärden för vibrationshastighet och acceleration inte överskridas. Om risk finns att gränsvärden överskrids ska mätare monteras invid anläggningen. Sprängning eller andra vibrationsskapande arbeten ska aviseras till Ellevio driftcentral i god tid innan utförande.

Åtgärder i Ellevio AB: s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av sökande.

Lokalnät

Ellevio lokalnät har en befintlig underjordisk nätstation vid Odenplan.

I Hagastaden pågår anläggning av nytt elnät med inhysta nätstationer och tillhörande kabelstråk. Längs planerad spårsträckning finns befintligt 11 kV och 0,4 kV elnät.

Det är viktigt att våra befintliga och planerade anläggningar beaktas och att konflikter identifieras i god tid under planläggningsprocessen.

Åtgärder i Ellevio AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av sökande.

Ellevio lokalnät förutsätter att lägen för befintliga och planerade nya nätstationer i Hagastaden, samt tillhörande nyförlagda större kabelstråk, inte påverkas.

Ellevio lokalnät vill bli kontaktade för ledningssamordning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nya tunnelbanan till Arenastaden passerar ett antal ovanjordiska och underjordiska anläggningar, t.ex. tunnlar. För att minimera risken för skador genomför SLL en riskanalys av samtliga 3:e mans anläggningar inför byggnationen av tunnelbanan. Riskanalysen följs efter behov upp med ett kontrollprogram.

Om det visar sig nödvändigt att vidta skyddsåtgärder i 3:e mans anläggning kommer detta ske efter avtal med anläggningsägaren. Byggnation av nya tunnelbanan till Arenastaden medför även att ett antal ledningar längs sträckan måste förstärkas eller läggas om.

Åtgärder på 3:e mans ledningar sker alltid i samråd med respektive ledningsägare och SLL har i samband med systemhandlingsprojekteringen genomfört ledningssamordningsmöten. Ledningssamordningen kommer fortsätta i samband med bygghandlingsprojekteringen.

För att minimera inverkan på Ellevios anläggning och effektivisera byggnationen av nya tunnelbanan skrev SLL och Ellevio hösten 2016 samverkansavtal avseende omläggningar av Ellevios ledningar. Samverkansavtalet fastslår principerna för arbetets genomförande och ersättning mellan parterna. SLL kommer i god tid innan det blir aktuellt att genomföra ledningsomläggningarna skriva genomförandeavtal med Ellevio.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

Under granskning har det inte inkommit synpunkter som ansågs vara ej hanterbara. Merparten av synpunkterna kommer att regleras i genomförandeavtal mellan staden och SLL respektive mellan SLL och berörda verksamhetsutövare.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Utifrån inkomna synpunkter bedömer stadsbyggnadskontoret att utbyggnaden av tunnelbana genomförbart och är ett viktigt och angeläget projekt för Stockholms stad och regionen. Vidare har en intressekonflikt mellan utbyggnaden av Gula linjen och många av Trafikverkets anläggningar där samtliga är riksintressen för kommunikation samt projektets påverkan på skolverksamheter identifierats.

Utbyggnaden av kollektivtrafik och dess betydelse betonas särskilt i översiktsplanen för Stockholm där framgår att Stockholm ska ha ett

väl fungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan som låter människor snabbt och enkelt röra sig i hela regionen. I översiktsplanen pekas kollektivtrafiken ut som stommen i framtidens transportsystem

Argumenten grundar sig i Stockholms tillväxt som är bland de mest snabbväxande storstadsregionerna i Europa med en befolkningstillväxt på ca 35000 personer per år och väntas nå 2,6 miljoner år 2030. Detta ställer bland annat krav på förbättrad kollektivtrafik samt bostadsbyggande.

Utbyggnaden av tunnelbanan innebär förbättrade möjligheter till kollektivtrafikresande samt knyter samman staden och länet. Vidare skapar utbyggnaden nya förutsättningar för framtida utveckling och tillväxt i regionen. En tillgänglig, tillförlitlig och välfungerande kollektivtrafik spelar en allt viktigare roll i val av färdmedel och en framgångsfaktor för att projekten ska konkurrerar med privatbilismen och få acceptans av omgivningen måste dessa utvecklas på ett sätt som är försvarbart ur hållbarhetsperspektiven, dvs miljöhänsyn samt socialt och ekonomiskt ansvarstagande.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och överlämnar den till kommunfullmäktige för antagande.

Martin Schröder
planchef

Renoir Danyar
stadsplanerare