

Samrådsredogörelse

Ändring av detaljplaner genom tillägg för 24 detaljplaner för Mässtunneln i stadsdelarna Älvsjö, Solberga, Västberga, Midsommarkransen, Aspudden och Liljeholmen, Ä-Dp 2019–16196

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	3
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	3
Statliga och regionala myndigheter och förbund	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	7
Övriga remissinstanser	10
Sakägare enligt fastighetsförteckning	11
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	12
Föreslagna förändringar.....	12

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till ändring av detaljplan som möjliggör Mässtunneln. Förslaget innebär att markreservat för allmännyttigt ändamål för ledningen mellan angivna nivåer läggs till på kvartersmark i de nu gällande detaljplanerna. Planförslaget sändes ut på samråd 2021-05-11 - 2021-06-21. Under samrådet inkom 13 yttranden.

Synpunkter och information som inkommit från remissinstanser handlar om:

- att hänsyn behöver tas till korsande infrastruktur och samverkan ske mellan berörda parter, så att markreservatet kan anpassas till övrigas markbehov.
- störningar och påverkan under byggskedet på människor och natur

Stadsbyggnadskontoret

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

- att planbeskrivningen förtydligas gällande genomförandefrågor och motivet för vald planläggning.

Sakägare efterfrågar främst tydligare redovisning avseende konsekvenser per fastighet.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: förtydligande gällande genomförandefrågor och höjder. Kontoret föreslår att förslaget ändras så att genomförandefrågorna förtydligas och ser över höjder så att de anpassas efter korsande infrastruktur.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Avsikten med ändringarna av detaljplanerna är att möjliggöra Mässtunneln med tillhörande anläggningar för att öka kapaciteten av stadens spillvattensystem. Avsikten är också att minska mängden orenat spillvatten som leds till Mälaren samt minska risken för källaröversvämningar. Tunneln är en förutsättning för en framtida utveckling av Älvsjö-Örbyområdet.

Mässtunneln blir en spillvattenledning mellan Älvsjö och Liljeholmen och ska avlasta befintligt spillvattensystem inom Älvsjö-Örby. Mässtunneln är en förutsättning för att området ska kunna bebyggas. Den nya ledningen gör det möjligt att brädda spill- och dagvatten till denna ledning, istället för till Mälaren, med påföljande rening i Henriksdals reningsverk. Detta bidrar till förbättrad ytvattenkvalitet för Mälaren vilket är av stor allmän vikt. Mässtunneln kommer även avlasta och bygga bort sex kända hydrauliska flaskhalsar i befintligt ledningsnät, vilket minskar risken för källaröversvämningar i närområdet.

Detaljplanen tas fram som ändring genom tillägg av gällande detaljplaner som redan idag gäller inom planområdet. Detta innebär att redan gällande detaljplaner ändras, på kvarteretsmark samt för servicetunnelns mynning som placeras på allmän platsmark, så att utbyggnaden av ledningen möjliggörs, men att de i övrigt fortsätter att gälla.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2021-05-11 - 2021-06-21. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd publicerades i DN och SvD onsdagen den 12 maj 2021 och i lokaltidningen Mitt i Liljeholmen lördagen den 15 maj 2021.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Statliga och regionala myndigheter och förbund**Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen har med de aktuella planhandlingarna och nuvarande information inte några synpunkter på planförslaget utifrån ingripandegrunderna enligt 11 kap 10 § PBL. De har dock synpunkter gällande formaliafrågor.

Det är kommunen som i det enskilda fallet avgör när det är lämpligt att använda sig av ändring av detaljplan. Ändringen behöver dock uppfylla PBL:s krav på tydlighet samt rymmas inom ramen för gällande detaljplans syfte. Det kan bara finnas en detaljplan för ett geografiskt område och det går därför inte att göra ändringsplaner eller tillägsplaner som ska gälla tillsammans med den ursprungliga planen. Det innebär att ändringar behöver göras i den ursprungliga planen vid en ändring av detaljplan.

I planbeskrivningen anges att fyra av de befintliga planerna har en pågående genomförandetid. Kommunen behöver motivera på vilket sätt ändringen är förenlig med 4 kap. 39 § PBL för att förtydliga varför en ändring av detaljplanerna är genomförbar trots att ändringen genomförs före genomförandetidens utgång.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande (ändring genom tillägg) inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Storstockholms Brandförsvär
Inget att erinra.

Trafikförvaltningen tillsammans med Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT)

Befintligt kollektivtrafiksystem

Region Stockholm anser att befintliga tunnelbanor ska illustreras i plankartorna. Innan arbeten påbörjas skall samordning ha skett med av regionen (trafikförvaltningen) utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. SL:s föreskrifter ska följas. Alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen på grund av intrånget ska bäras av exploitören.

Spårväg Syd

Trafikförvaltningen planerar för Spårväg syd, ett objekt inom Sverigeförhandlingen. Projektet är i ett tidigt skede och för närvarande utreds spårvägens lokalisering. I Älvsjö utreds även bytespunkter mellan Spårväg syd, befintlig kollektivtrafik och ny tunnelbana. Ett av alternativen är en hållplatslokalisering på Mässvägen inom Älvsjömässans område, i närheten av Älvsjö Broväg. Detta alternativ påverkas av "Mässtunnelns" detaljplan" och det utrymningsschakt som planeras vid Mässvägen eftersom det kan leda till begränsningar av hur gatusektionens bredd kan påverkas för att inrymma en spårvägsdragning med hållplats, kontaktledningar med mera.

Region Stockholm anser därmed att samverkan behöver ske för att säkerställa att en spårvägshållplats möjliggörs på Mässvägen och att anpassningar av gatusektionen är möjliga att utreda inom kommande arbete med att upprätta järnvägsplan samt systemhandling. Denna samverkan bör inkludera arbete med avtal om så är nödvändigt för att säkerställa den markåtkomst som kan bli nödvändig för Spårväg syd samt för att säkerställa att järnvägsplanen i slutändan kan fastställas.

Nya tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan

Planförslaget berör den planerade tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan vid tunnelbanans ändpunkt i Älvsjö och anslutande trafikerings- samt depåspår från röd linje till Norsborg. Detaljplaneförslaget innebär ett markreservat för allmännyttig underjordisk spillvattenledning inom vilket inga intrång får ske från annan verksamhet.

Så som planbestämmelsen är utformad är det ledningshavaren ensam som avgör om annan verksamhet får göra intrång i skyddszonen runt spillvattentunneln. En strikt tillämpning av planbestämmelsen kan innebära att nya tunnelbanan måste ges en

sträckning och utformning som inte är optimal vare sig vad gäller stadsutveckling, resenärsnytta, omgivningspåverkan eller kostnader. Region Stockholms uppfattning är att planbestämmelsen i sin nuvarande utformning inte tillräckligt tar hänsyn till att Mästartunneln behöver samordnas med nya tunnelbanan vid planering och utförande.

Regionen begär i första hand att fortsatt arbete med detaljplanen avvaktar tills dess nya tunnelbanas sträckning i plan och profil är klarlagd varefter planbestämmelser kan utformas med hänsyn till tunnelbana och spillvattentunnel. I andra hand begärs att planbestämmelsen omformuleras så att det tydligt framgår att nya tunnelbanan får göra intrång i spillvattentunnelns skyddszone.

Trafikverket

Trafikverket yttrar sig i det här ärendet i egenskap av sakägare, ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen och ansvarig myndighet för riksintresse för kommunikationer.

Detaljplanen berör väg E4/E20 på två ställen samt Älvsjö station. Syftet med detaljplaneförslaget är att möjliggöra ändring av gällande detaljplaner genom tillägg av planbestämmelse för ny dagvattenledning på kvartersmark samt planläggning av servicetunnelns mynning på allmän platsmark.

Järnvägsanläggningen

Ingen del av järnvägsanläggningen får påverkas under vare sig bygg- eller driftskede.

Vid sprängning/borring av spillvattentunnel/rör får vibrationer inte orsaka sättningar för t.ex. kontaktledningsstolpar eller spår så att spårlägesproblematik uppstår.

Vid sprängning/borring av spillvattentunnel/rör får vibrationer inte orsaka störningar i Älvsjö signalsystem/ställverk. Ställverket är ett s.k. reläställverk.

Marken i området under spårrområde får inte undermineras.

Eventuella luftningsrör bör inte anläggas inom Trafikverkets fastighet Normalm 5:1 då det kan påverka SVOA åtkomst till anläggning vid underhåll, samt att detta kan komma att påverka underhållet av järnvägen negativt.

I samband med byggskedet bör anläggningsarbetet inte påverka Trafikverkets åtkomst till anläggningen på något sätt, t.ex. grindar och bullerplank/stängsel får inte blockeras, liksom

angreppsvägar/servicevägar. Inga upplag får läggas inom 3 meter ut från skalskydd/stängsel. Eventuella besök i Trafikverkets anläggning måste samordnas med densamma.

Genomförande

Genomförandet av projektet ska följa det avtal tecknat mellan Trafikverket och SVOA som reglerar villkor mellan parterna för samverkan vid genomförandet av projekt Mästartunneln.

Trafikverket ser det som nödvändigt att den pågående dialogen mellan parterna fortsätter att föras under projektets kvarstående planerings- och genomförandefaser.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Avseende länsstyrelsens synpunkter om "ändring av detaljplan" och detaljplaner med pågående genomförandetid: När detaljplanearbetet påbörjades hade Boverket upphävt de allmänna råden (1991:2) om ändring av detaljplan utan att hänvisa till några nya allmänna råd. Kontoret vill dock påpeka att allmänna råd inte är bindande. Inte heller verkar någon förändring ha varit avsedd vad gäller möjligheterna till ändring av detaljplan i PBL jämfört med vad som gällde enligt ÄBPL (jfr 5 kap. 12 § ÄPBL och 4 kap. 22 § PBL). I förarbetena till den senaste ändringen av 4 kap. 22 § PBL exemplifieras tvärtom tillägg som en möjlig form av ändring av en plan, se prop. 2014/15:122 s. 31). Det kan även framhållas att byggande av (trafik)tunnel nämns i förarbetena till 5 kap. 12 § andra stycket ÄPBL som ett typexempel på fall där behov finns av att kunna införa likartade bestämmelser över ett större område (se prop. 1990/91:146 s. 48). Kontorets bedömning är därför att den föreslagna ändringen är förenlig med PBL i detta avseende.

I förarbetena angavs vidare att den enda begränsningen i möjligheterna att ändra en detaljplan – bortsett från bestämmelsen om ändring under genomförandetiden – är kravet på tydlighet (se prop. 1990/91:146 s. 47). Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den valda redovisningsmetoden gör det möjligt att tillmötesgå kraven på tydlighet m.m. (4 kap. 32 § PBL). Att utföra ändringar direkt i de 24 befintliga, gällande detaljplanerna, riskerar att göra planhandlingarna oöverskådliga och att planarbetet avsevärt försvåras och fördröjs.

Kommunen förtydligar syftet med detaljplanen och varför en ändring av detaljplanerna är genomförbar trots att ändringen genomförs före genomförandetidens utgång.

Vidare, vad gäller Trafikförvaltningen och FUT:s synpunkter avser kontoret inte att illustrera befintliga tunnelbanor i plankartorna, eftersom det riskerar att öka otydligheten.

Vad gäller samordning mellan Mästartunneln och Spårväg Syd samt nya tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan kommer detta att ske i det fortsatta planarbetet för att finna en lösning.

Trafikverkets anläggningar kommer inte att påverkas under driftskedet, då planen möjliggör en spillvattenledning mycket långt under marknivån i de lägen där den passerar Trafikverkets anläggningar. Inte heller utrymningsschaktet i närheten av Västbergamotet påverkas, då detta ligger väl utanför Södertäljevägen och är ett vertikalschakt ned till en nisch i ledningen.

Synpunkter om bygg- och genomförandeskedet noteras och vidarebefordras till SVOA.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Plankartorna

- På de flesta plankartorna anges som rubrik på markreservaten "Markreservat för allmännyttigt ändamål på kvartersmark". Texten "på kvartersmark" bör strykas.
- På plankarta nr 5 behövs ev. markreservat läggas till på Diavoxtorget. Det finns där möjlighet för 3D-fastighetsbildning för parkering och centrumändamål.
- På plankarta 8 bildas markreservat inom allmän plats. Varför väljer man att göra det?

Planbeskrivningen

- Fastighetsrättsliga frågor – Fastigheter och ägoförhållanden. Listan med fastigheter bör kompletteras med ägare till berörda fastigheter (istället för privat ägare). Det bör också framgå att Stockholm stad är fastighetsägare till fastigheter upplåtna med tomträtt.
- Fastighetsrättsliga frågor – Användning av mark. Den pågående markanvändningen påverkas inte i och med aktuell ändringplan. Pågående markanvändning fortsätter med tillägget att ett höjdsatt markreservat för underjordisk ledning skapas.
- Under rubrik Fastighetsrättsliga frågor – Fastighetsbildning. Det bör framgå om planförslaget kräver fastighetsbildning för att genomföras. Det är möjligt att uppnå planens syfte utan fastighetsbildning, t.ex. markåtkomst via avtal utanför

lantmäteriförrättning men planförslaget möjliggör fastighetsbildning.

- Under rubrik Fastighetsrättsliga frågor - Konsekvenser för fastigheter.

Förslag för att göra det tydligare för fastighetsägare att snabb förstå påverkan är att lägga in en lista/tabell med berörda fastigheter som redovisar mellan vilka höjder markreservatet ligger inom respektive fastighet.

Stadsdelsförvaltningen

Hägersten- Älvsjö stadsdelsförvaltning önskar information gällande varför inte den befintliga tunnelmynningen som finns i utkanten av Solbergaskogen idag kan användas inom projektet. Vidare upplyser förvaltningen att byggskedet kommer att innebära en avsevärd negativ miljöpåverkan för miljö och boende i området under byggskedet varför det skulle vara bra att få en bild i planbeskrivningen hur dessa frågor ska hanteras. Förvaltningen önskar även mer information kring vilka positiva effekter som Mässtunneln ska leda till och som ska uppväga de negativa konsekvenserna. Till exempel vilka områden som idag har problem med källaröversvämningar och där situationen kommer att förbättras. Samt hur ofta och i vilka mängder som orenat avloppsvatten idag bräddas till Mälaren.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planhandlingarna bör förtydligas om de särskilt skyddsvärda träden i den södra delen av fastigheten Älvsjö Gård 1 eventuellt kan komma att skadas i samband med att ett utrymningsschakt skapas (MT51) från Mässtunneln. Inom fastigheten och i omedelbar närhet till planområdet finns idag ett antal ekar som utgör särskilt skyddsvärda träd. Av miljökonsekvensbeskrivningen som tagits fram inom ramen för Mässtunnelns tillståndsansökan, framgår att område MT51 inte studerats närmare utifrån naturvårdessynpunkt. Om de särskilt skyddsvärda träden kan komma att påverkas negativt bör, enligt nämnden, lämpliga försiktighetsmått vidtas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att lokaliseringen av tunnelpåslaget för servicetunneln bör ta hänsyn till befintlig trädvegetation i området. Aktuellt område för tunnelpåslaget ingår som en del av Solbergaskogen och som i sin tur utgör en del av stadens övergripande ekologiska infrastruktur. Solbergaskogen bedöms av nämnden ge stöd som habitat (livsmiljö) för bl.a. ek- och barrskogslevande arter och för skogslevande fladdermöss. Trots att E4/E20 utgör en kraftfull barriär för spridning av arter anser nämnden att viss spridning ändå kan ske till naturmiljöer norr om

vägen. För att undvika negativ påverkan bör i första hand grövre ekar och tallar samt hålträäd sparas vid placeringen av tunnelpåslaget.

Kulturförvaltningen

Som helhet bedöms konsekvenserna för kulturmiljön som mycket liten varför föreslaget kan tillstyrkas.

Utbildningsförvaltningen

Ingen erinran.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet bedömer att de åtgärder som tillkommer ovan mark har liten eller måttlig inverkan i de miljöer som det rör. Rådet har därför beslutat att inte erinra mot planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utifrån lantmäterimyndighetens synpunkter kan plankartorna komma att justeras på så sätt att texten ”på kvartersmark” stryks från rubriken på markreservaten, alternativt kommer markreservatet istället att anges som u-område. Nytt markreservat vid Diavoxtorget läggs inte till eftersom användningsbestämmelser för parkering och centrumändamål befinner sig ovan ledning. Där ledningen kommer att gå är det allmän platsmark (TORG). På plankarta 8 planläggs allmän platsmark med egenskapsbestämmelse, ej markreservat. Detta eftersom en tunnelmynning kommer upp i marknivå.

Planbeskrivningen justeras utifrån Lantmäterimyndighetens synpunkter angående pågående markanvändning och att planen möjliggör fastighetsbildning. Namn på fastighetsägare kommer inte att anges. Markreservatets höjder inom respektive fastighet kommer inte att redovisas. Planhandlingarna redovisar det som är möjligt med avseende på sekretess. Önskar fastighetsägarna mer specifik information går det bra att kontakta SVOA.

Hägersten- Älvsjö stadsdelsförvaltning önskar information om befintlig tunnelmynning, byggskedet och positiva effekter av Mässtunneln. Den befintliga tunnelmynningen i utkanten av Solbergaskogen kan inte användas eftersom den innehåller installationer som inte är anpassade till SVOAS ändamål. Detaljplanen hanterar inte byggskedet, kontoret rekommenderar stadsdelsförvaltningen att kontakta SVOA gällande information om byggskedet. SVOA har en hemsida där information finns om projektet. SVOA kommer i god tid innan påbörjad byggnation att informera berörda fastighetsägare. Förutom att möjliggöra för

exploatering så kommer ledningen att avlasta befintligt ledningssystem längst sträckan och därmed bidra till att minska källaröversvämningar i området och bräddningar med orenat vatten till Mälaren. SVOA redovisar inte i detalj vilka platser som riskerar att drabbas av källaröversvämningar.

Miljö och hälsoskyddsnämndens synpunkter vidarebefordras till SVOA för vidare hantering och eventuell komplettering av tillståndsansökan.

Övriga remissinstanser

Ellevio

Ellevio önskar tidig avstämning av totalt effektbehov för byggkraft samt information om i vilka fysiska lägen byggkraft kommer behöva anslutas. Ellevio önskar även tidig avstämning av planerade åtgärder i mark vid påslag, anslutningar och tunnelmynningar där Ellevios anläggningar kan hamna i konflikt. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi har huvudledningar som korsar rondellen i Västbergamotet. Ledningarna ligger med underkantkulvert på ca +32,10 enligt RH00, vilket motsvarar ca +32,625 m i RH2000. Det är inom angivna mått på markreservatet i området. Detta behöver kontrolleras att planerad byggnation tillhörande markreservat inte skapar konflikt med befintlig fjärrvärme. Stockholm Exergi har en kundservis vid Karusellvägen som kan bli påverkad av utrymningsschakt. Placering av utrymningsschakt behöver kontrolleras mot Stockholm Exergi i detalj, flytt av fjärrvärmeledningen kan beställas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Ellevios samrådssynpunkt är noterad och vidarebefordras till SVOA.

Efter ett samordningsmöte med Stockholm Exergi har det kunnat konstaterats att det inte föreligger någon krock mellan Stockholm exergis ledning och Mässtunneln. Plankartans höjdsättning ändras vid korsningspunkten och förtydligande skrivs i planbeskrivningen.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Fastighets AB Balder, Balder Puman AB samt Fastighets AB K-berg 1

Fastighetsägarna önskar att SVOA tillhandahållit ett underlag som varit bättre anpassat till detaljplaneförfarandet där de relevanta intrången och konsekvenserna tydligt redovisas per fastighet. Det hade varit önskvärt att det intrång som markreservatet förorsakar tydligt anges med mätpunkter i höjd och sidled och att där framgår hur berörda fastigheter kartlagts med avseende på t.ex. grundläggning och markens förutsättningar.

Fastighetsägaren till Kilaberg 1 invänder att byggnaden ligger delvis på lera, något som inte framgår av underlagen utan underlagen synes tvärtom visa att fastigheten inte ligger på lera.

Vidare redovisas för fastigheten Kilaberg 1 en ”nisch” som går mellan Mässtunneln genom fastigheten och vidare till MT 35. Fastighetsägaren önskar förtydliganden gällande intrångets omfattning i djup samt funktion och konsekvens.

Önskvärt hade varit att markintrånget redovisats med ett tvärsnitt med angivna höjder samt även med tunnelns dragning över fastigheten där positioner syns i förhållande till fastighetens befintliga anläggningar och byggnader.

Bolagen önskar att det förtydligas att endast spillvattenledningar får nyttja området så att det tydligt framgår att inga andra verksamheter tillåts oaktat att dessa inte sker som ett intrång i nyttjanderättshavarens rätt. Således bör planbestämmelsen utformas så att det tydligt framgår att där tillåts *inga andra verksamheter* i markreservatet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planhandlingarna redovisar det som är möjligt med avseende på sekretess. Synpunkterna har vidarebefordrats till SVOA och önskar fastighetsägarna mer specifik information per fastighet går det bra att kontakta SVOA. På jordartskartan ser det ut som att Kilaberg 1 till viss del ligger på lera, men det innebär inte att fastigheten är grundlagd på lera. Hela fastigheten har en fast grundläggning som inte är sättningskänslig. Vibrationsrestriktioner finns på byggnaden som styr hur kraftiga sprängningarna och borrarerna i tunneln får vara. Byggnaden har inventerats av Ansvarsbesiktning och kommer att besiktigas före och efter byggskede. M35 som sticker ut från tunneln är en nisch i berget och till den kommer en anslutningspunkt från markytan att borraras.

Planbestämmelsen medger markreservat för allmännyttigt ändamål, spillvattenledning, vilket inom angivna höjder på plankartan är det enda som tillåts.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har inga större intressekonflikter kunnat identifieras.

De synpunkter som inkommit i samband med samråd pekar på ett behov av mindre kompletteringar av planbeskrivningen och rör i stort förtydligande av genomförandefrågor och översyn av markreservatets höjder så att det anpassas till annan infrastruktur. Samordning kommer att ske med FUT, Trafikverket och andra ledningsägare som har korsande infrastruktur. Planbeskrivningen och plankartan kommer att justeras utefter dessa synpunkter samt genomgå redaktionella ändringar

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Markreservatets höjdläge vid korsning med annan infrastruktur
- Formulering av planbestämmelse

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att genomförandefrågorna förtydligas och ser över höjder så att de anpassas efter korsande infrastruktur.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Pia Ölvebro
enhetschef

Tony Andersson
stadsplanerare