

Handläggare
Martin Forsberg
Telefon 08-508 27 596**Till**
Stadsbyggnadsnämnden

Redovisning av plansamråd och ställningstagande inför granskning av förslag till detaljplan för Mälarbanan, sträckan Sundbyberg till Spånga i stadsdelarna Bromsten, Sundby och Bällsta (Utbyggnad av järnväg, ny gata m.m.)

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet.
2. Reviderat planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

Monika Joelsson
Tf. StadsbyggnadsdirektörMartin Schröder Karin Norlander
Tf. Avdelningschef Enhetschef

SAMMANFATTNING

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Mälarbanan med ytterligare två spår, inom sträckan Sundbybergs kommungräns till Midgränd, i höjd med Bromstens IP, Spånga. Utbyggnaden ska öka kapaciteten för både pendeltåg och regionaltåg. Parallellt med detaljplanearbetet har Trafikverket upprättat en järnvägsplan för samma sträcka. Detaljplanen handläggs med normalt förfarande och till planen hör en miljökonsekvensbeskrivning.

Mark för utökat järnvägsområde utgörs av både privatägd kvartersmark och kommunägd allmän platsmark. Planområdet berör i huvudsak Norrmalm 5:1 som ägs av Trafikverket, men även flertalet privata och kommunalägda fastigheter som ligger i direkt anslutning till denna.

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2022-05-10 - 2022-06-20. Under samrådet har 42 yttranden inkommit. Inkomna synpunkter fokuserar framförallt på spårens läge, intrång och påverkan på omgivande fastigheter, miljökonsekvensbeskrivningens aktualitet samt trafik- och miljöfrågor, som buller och dagvatten.

StadsbyggnadskontoretFleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
start.stockholm*Bilaga: Samrådsredogörelse GDPR*

Detaljplanen har varit föremål för samråd även vid ett tidigare tillfälle, mellan 2016-11-15 – 2016-12-27. Efter detta samråd har ett komplext arbete med att hitta en fullgod ersättning av Sulkyvägens plankorsning gjort att arbetet försenats. Till följd av att lång tid passerat sedan samrådet och då förutsättningarna och planområdets avgränsning förändrats, mycket till följd av en ändrad spärgeometri, gjorde stadsbyggnadskontoret bedömningen att planen skulle ställas ut på ett förnyat samråd.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: aktualisering av miljökonsekvensbeskrivningen, dagvatten- och skyfallsutredning ska tas fram, se över behovet av komplettering gällande buller och markföroreningar, fördjupning av underlaget kopplat till teknisk försörjning samt ny- och ombyggnad av allmän platsmark.

Stadsbyggnadskontoret är positivt till fortsatt planering för utbyggnaden av Mälarbanan och ser att utbyggnaden bidrar till en utveckling både regionalt och lokalt. Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet samt att slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

UTLÅTANDE

Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Mälarbanan inom sträckan Sundbybergs kommungräns till Midgränd, i höjd med Bromstens IP, Spånga. Detaljplanen omfattar den andra av två delsträckor inom Stockholms stad.

Genom hela planområdet ska en utbyggnad möjliggöras med ytterligare två spår längs Mälarbanan. Efter utbyggnaden kommer hela sträckningen att ha fyra spår, två för pendeltåg och två för regional-, gods- och fjärrtåg. Utbyggnaden ska öka kapaciteten för både pendeltåg och regionaltåg. Parallellt med detaljplanarbetet har Trafikverket upprättat en järnvägsplan för samma sträcka.

Bakgrund

Plandata

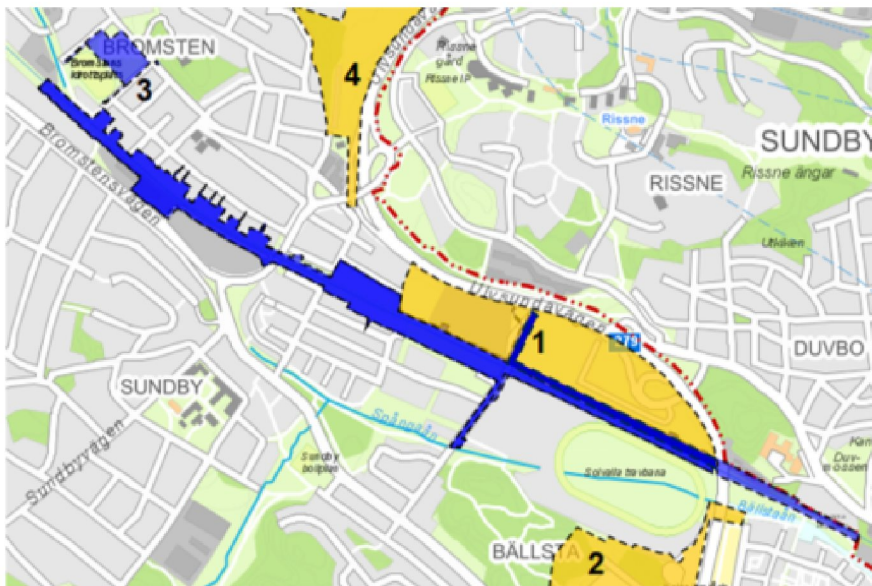
Planområdet omfattar ca 13,5 hektar och sträcker sig längs med den befintliga järnvägskorridoren, från Sundbybergs kommungräns i sydöst till Midgränd vid Bromstens IP, Spånga i nordväst. Spårsträckan är totalt cirka 2,6 kilometer.

Gällande detaljplaner

Inom planområdet berörs flera gällande detaljplaner. I huvudsak påverkas delar som anger markanvändning för järnväg, men även områden av allmän platsmark samt bostäder och industri på kvartersmark påverkas i olika grad av breddningen.

Järnvägssträckan mellan Ekstocksvägen/Mamrevägen och Ulvsundavägen samt områden inom Bromsten 9:1 är i huvudsak inte planlagda idag. I planområdet finns flertalet fastigheter med tomtindelingsbestämmelser.

Följande stadsplaner/byggnadsplaner/styckningsplaner/detaljplaner gäller inom planområdet: P1 5681A, P2006-08225, SOLVALLA-2, SOLVALLA-4, SOLVALLA-5, P2004-06742, Bromsten-1, Dp 89081, P1 6916, P1 8061A, P1 5101A, P1 5491B, P1 7848, P1 4374B, P1 5105, P2008-19226 och P2014-19911.



Karta som visar planområdets läge och avgränsning samt pågående detaljplaner och program i närområdet.

Pågående detaljplaner i området

1. Bromsten 9:1 med flera, dnr 2018-03748 (cirka 300 bostäder, verksamheter gator och parker). Samråd beräknas ske under 2023.

2. Södra Solvallastaden, dnr 2018–09912 (cirka 2000 bostäder, verksamheter, service och skola). Start-PM godkändes i mars 2019.
3. Skola på Bromstens IP, dnr 2020–15870 (Skola, idrott, gata). Planen har varit på samråd under januari 2022.
4. Bromstensgluggen, dnr 2020–13360 (cirka 800 bostäder, förskola, parker, gator med mera). Start-PM godkändes i november 2020.

Markägoförhållanden

Mark för utökat järnvägsområde utgörs idag av både privatägd kvartersmark och kommunägd allmän platsmark. Planområdet berör i huvudsak Norrmalm 5:1 som ägs av Trafikverket, men även flertalet privata och kommunalägda fastigheter som ligger i direkt anslutning till denna.

Relaterade beslut och styrande dokument

Regionplan

I den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 betraktas Mälarbanans utbyggnad som en befintlig planeringsförutsättning. Där anges att den tillgänglighet som det regionala transportsystemet bidrar till, möjliggör en regionalt sammanhållen bostads- och arbetsmarknad. Resandebehoven i ett 2050-perspektiv innebär också att kapaciteten på pendeltågssystemen på sikt kommer att behöva ökas. Detta gäller i synnerhet från de regionala stadskärnorna, bl.a. Barkarby-Jakobsberg, mot regioncentrum (centrala Stockholm).

Översiktsplan

Mälarbanan bidrar till en ökad tillgänglighet som omnämns som ett av stadsbyggnadsmålen i översiktsplanen. Hög tillgänglighet är avgörande för Stockholm och regionens möjligheter att växa och konkurrera med andra städer och regioner. Staden ska möta en ökad rese- och transportefterfrågan med en infrastruktur som är attraktiv, hållbar samt resurs- och kostnadseffektiv.

Vidare framhålls i översiktsplanen att transportsystemet har en stor betydelse för en sammanhållen kunskaps- och arbetsmarknadsregion. EU har även pekat ut vikten av ett sammanlänkat transeuropeiskt transportnät TEN-T. Ett flertal större vägar, stambanor och hamnverksamheter i Stockholm-Mälardalsregionen ingår i detta nätverk, däribland Mälarbanan.

Riksintressen

Mälarbanan är en kommunikationsled utpekad som riksintresse.

Dess funktion är av intresse för en väsentligt större grupp än kommunens invånare. Utbyggnaden av Mälarbanan ingår också i riksintresset.

I planområdets närhet finns även väg 279 som är av riksintresse med särskild betydelse för regional eller interregional trafik.

Bromma flygplats är av riksintresse för kommunikationer, vilket innebär höjdbegränsningar och eventuella bullerstörningar som kan påverka kringliggande områden.

Stockholms byggnadsordning

Planområdet passerar genom stadsdelarna Bromsten och Sundby, som kännetecknas av villastadsbebyggelse. Husen byggdes tidigare styckvis med utpräglad individuell utformning. Trä var det dominerande fasadmaterialet, även om puts förekom. Glasverandor, takkupor, snickarglädje och färgsättning gav stadsdelarna en variation och mångfald som är tydlig än idag.

Vidare passerar spåren även stadsdelen Bällsta som tidigare utformades som ett småstugeområde. Planmönster blev, till skillnad från den klassiska trädgårdsstadens slingrande gatumönster, mer strikt utformade med gator som bildade tydliga kvarter.

Program

Aktuellt planärende inleddes med ett programarbete (Dnr 2011–20093) för den del av Mälarbanan som berör Stockholms stad. Programmet redovisar planeringsförutsättningar och planeringsinriktningar och ligger till grund för detaljplanen.

Nuvarande förhållanden

Mellan Sundbyberg och Midgränd (i höjd med Bromstens IP) passerar Mälarbanan genom ett varierat landskap. Landskapet består av flerbostadshus, Solvalla travbana, småhusområden, verksamhetsområden och utvecklingsområdet Bromstensstaden. Den aktuella bansträckan går framförallt genom stadsbebyggelse. Banområdet är starkt påverkat av människan och det finns inga skyddade arter eller höga naturvärden.

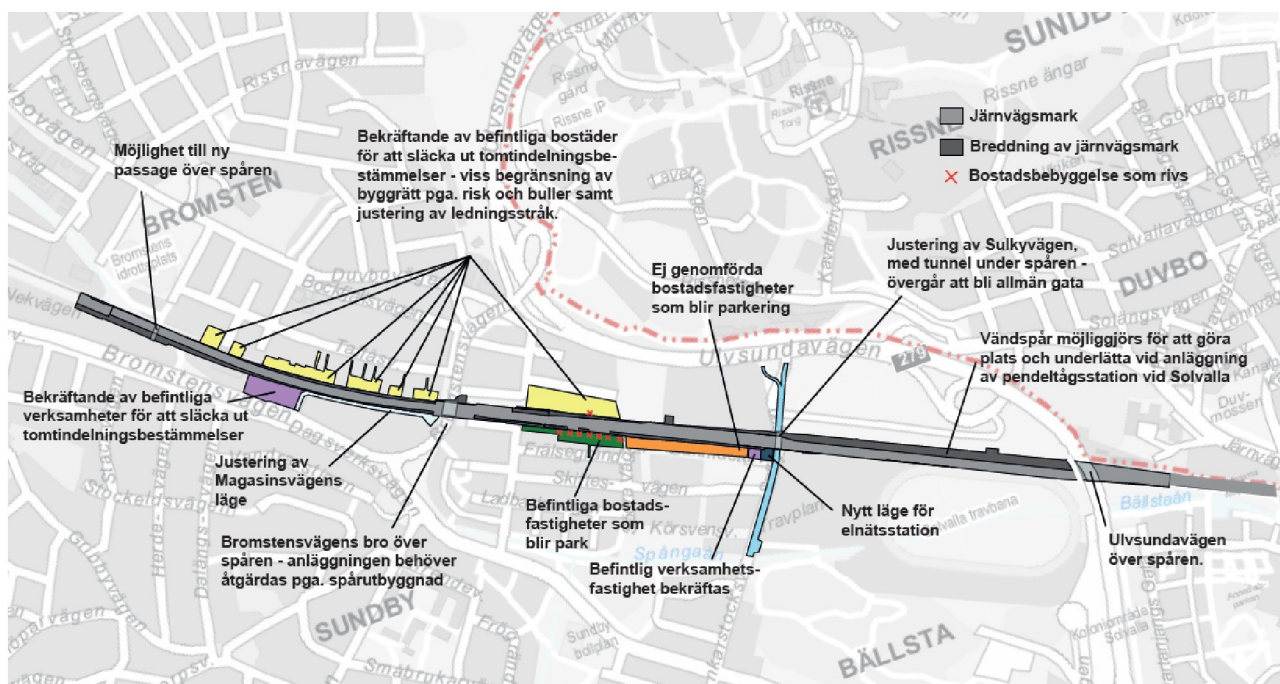
Den befintliga järnvägsanläggningen innefattar spår, banvall, diken, teknik- och serviceanläggningar samt olika typer av avgränsningar så som stängsel och bullerskärmar. På större delen av sträckan ligger järnvägen på en bank över omgivande mark. Den befintliga järnvägsfastigheten innehåller växtlighet, främst sly, men även en del uppväxta träd.

Planförslaget

Planens innehåll

Detaljplanen möjliggör utbyggnad av två nya spår. Detaljplanen omfattar den ena av två delsträckor inom Stockholms stads gränser. Dessutom medger planförslaget:

- Breddning av järnvägen för att anlägga ett vändspår för pendeltågstrafik i höjd med Solvalla travbana. Det lämnar möjlighet till minskad påverkan vid anläggande av en eventuell framtida pendeltågsstation.
- Planskild korsning för Sulkyvägen med tillhörande gatukopplingar.
- Justerat läge för Magasinsvägen.
- Möjliggöra ombyggnation av Bromstensvägens bro.
- Ny parkmark i kvarteret Ring.
- Större kulvert för Bällstaån i nytt läge.
- Nya järnvägstekniska anläggningar, stödmurar och bullerskärmar.
- Befintliga bostads- och verksamhetsfastigheter planläggs på nytt för att möjliggöra fastighetsreglering.
- En befintlig elnätstation norr om järnvägen vid Sulkyvägen föreslås flyttas söder om järnvägen intill Sulkyvägens planskilda korsning.



Oversikt över planområdet som visar de ändringar och den påverkan som sker längs med sträckan.

Detaljplanen innebär att vissa regleringar behöver göras i

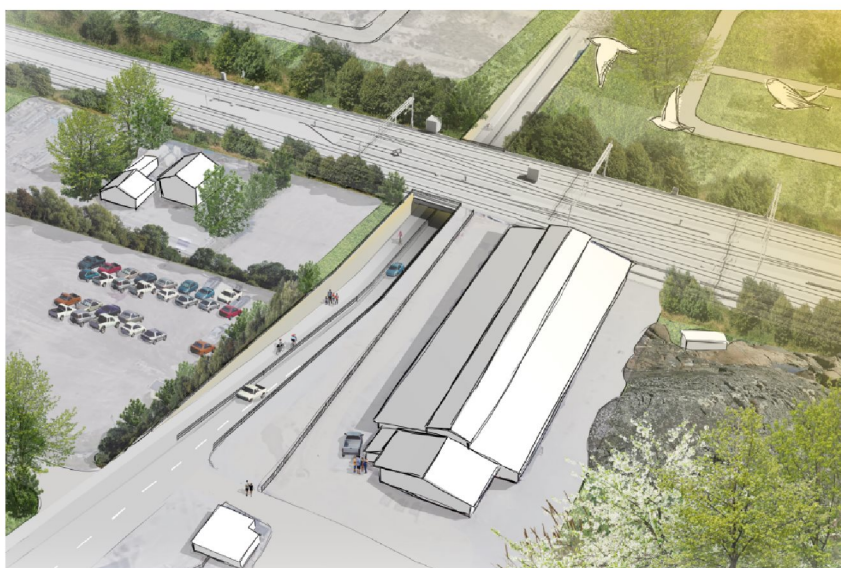
fastigheter utanför järnvägsmarken i syfte att möjliggöra utbyggnaden. Berörda fastigheter planläggs som kvartersmark för järnvägstrafik, parkering, verksamhet- och handel, bostadsändamål (med justerad byggrätt) samt allmän platsmark.

Arkitektonisk idé

Tillhörande skärmar, stängsel och staket kommer att avgränsa järnvägen längs hela sträckan. Beroende av omgivningen väljs olika typ av skydd. Skärmarna ger järnvägsanläggningen ett sammanhållet uttryck och kommer att samordnas med den yttre etappen av utbyggnaden. Bullerskärmar placeras där utredning visar att de ger effekt, vilket illustreras på detaljplanens plankarta. Stängsel utgör skydd mot banan utanför stadsmiljöerna i Spånga.

Den ombyggda Sulkyvägens korsning med järnvägen utformas som en tunnel för fordonstrafik samt gång- och cykeltrafik. För att hantera terrängskillnaderna i anslutning till porten placeras Sulkyvägen i öppna tråg på båda sidor om järnvägen. Detaljutformningen av Sulkyvägen kommer att studeras vidare.

Behov av stödmurar finns vid Sulkyvägen, mot bostadsfastigheterna i kvarteret Telefonen samt längs med Magasinsvägen. Jordslänter utförs med principen att lutningen anpassas efter omgivningen. Släntröner ska rundas och slänter under brokonstruktioner ska stensättas. Anslutningar mellan bergsskärning och slänt ska göras med successiv övergång. Befintlig vegetation som skärmar av spår är värdefull och ska om möjligt behållas.



Perspektivbild från söder som visar Sulkyvägens planerade planskilda korsning under järnvägsområdet. Bild: Trafikverket

Förslag till ändringar inför granskning

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: aktualisering av miljökonsekvensbeskrivning, dagvatten- och skyfallsutredning ska tas fram, se över behovet av komplettering gällande buller och markföroreningar, fördjupning av underlag och utformning kopplat till teknisk försörjning samt ny- och ombyggnad av allmän platsmark. Stadsbyggnadskontoret föreslår att planhandlingarna kompletteras med information om Bromstensvägens ombyggnation, Sulkyvägens placering under spåren och gatorna inom planområdet. Vidare kommer planförslaget förtydligas gällande val av placering av spåren, markföroreningar, riskfrågor samt lednings- och genomförandefrågor.

Planförslagets konsekvenser

Bostadsförsörjning

En utbyggnad av Mälarbanan är positiv då den stärker förutsättningarna för byggande av nya bostäder inom järnvägens upptagningsområde.

En socialt sammanhållen stad

Den utbyggnad av Mälarbanan som möjliggörs i planförslaget bidrar till ett ökat resande på både lokal, regional och nationell nivå. Befintliga plankorsningar över järnvägen ersätts med planskilda korsningspunkter som skapar möjlighet till säkrare passager och minskade barriäreffekter i området.

Trygghet

I planförslaget ersätts planpassager över järnvägen vid Sulkyvägen och Fristadsvägen med planskilda passager. Utformningen av de planskilda passagerna studeras vidare inom plan- och projekteringsskedet med målet att skapa trygga miljöer för gående och cyklister.

Jämställdhet

Planförslaget bidrar till en förstärkt kollektivtrafik vilket bidrar till ett mer jämställt resande inom regionen. Planförslagets bidrag till en ökad upplevelse av trygghet i stadsmiljön bidrar till måluppfyllelsen om ett jämställt Stockholm.

Näringsliv och kompetensförsörjning

Mälarbanan ökar tillgängligheten till arbetsplatser, rekreation och stadsliv, vilket främjar det lokala näringslivet och knyter samman staden och regionen.

Kulturmiljö i en växande stad

Söder om spårområdet innebär den planerade breddningen av Mälarbanan att sju bostadsfastigheter löses in av Trafikverket, varav en bedöms ha kulturhistoriska värden kopplade till Bromstens gamla villastad. Skadan bedöms vara begränsad då villabebyggelsen är relativt heterogen.

Arkitektur och gestaltning

Förändringen av plankorsningen vid Sulkyvägen innebär att vägen ändras från att vara placerad i marknivå till att i stället vara nedgrävd under järnvägen i en kulvert. Detta bedöms minska vägens landskapspåverkan jämfört med om den skulle utformas som en bro över järnvägen. Spårområdet utökas med två spår vilket innebär en större visuell påverkan på järnvägen.

Trafik och mobilitet

Sulkyvägen med kombinerad kör-, gång- och cykelbana föreslås ersättas av ny passage med gång- och cykeltrafik skild från biltrafik. Åtskillnad av biltrafik respektive gång- och cykeltrafik bedöms som positivt för gående och cyklister.

Utformningen av Sulkyvägen kommer anpassas så att kollektivtrafik har möjlighet att trafikera vägen och passera kulverten vilket bedöms som positivt för kollektivtrafiken.

Grön och vattennära stad

Planen möjliggör en mindre del ny parkmark inom kvarteret Ring vilket bedöms ha en viss positiv inverkan på naturmiljön. Dagvattenutredning och skyfallskartering kommer inför granskningen att tas fram och åtgärder för att miljö kvalitetsnormerna inte ska försämrats kommer att säkerställas.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Miljöförvaltningen är informerad dels om redan upptäckta föroreningar och kommer att få anmälan om schakt i förorenade massor inför schaktstart i befintlig banvall. Inom den fortsatta planprocessen kommer kompletterande undersökningar att utföras.

Bullerdämpande åtgärder för närboende hanteras inom järnvägsplanen och bekostas av Trafikverket. Inom den fortsatta planprocessen kommer kompletterande bullerutredning att utföras i syfte att säkerställa bullernivån invid Sulkyvägen.

Inom järnvägsområdet kommer Trafikverket att anlägga påkörningsskydd vid brofundament samt fysiska barriärer

(skyddsmur) mot tågurspårning där risknivån är att betrakta som oacceptabel utan skyddsåtgärder. Där det inte anläggs bullerskyddskärmar kommer stängsel anläggas mot spårområdet för att förhindra möjligheten att ta sig över spårområdet. De riskreducerande åtgärderna regleras i järnvägsplanen.

Teknisk försörjning

Planområdet korsas av ett stort antal befintliga underjordiska ledningar. I och med järnvägsområdets breddning kommer allmänna ledningar att behöva ledas om. Där ledningarna inte kan läggas i gatumark eller annan allmän plats säkerställs deras läge inom kvartersmark med u-område i plankartan.

Planprocess

Process

Planarbetet bedrivs med normalt förfarande. Nästa tillfälle som ärendet ska redovisas för stadsbyggnadsnämnden blir vid antagandet.

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2022-05-10 - 2022-06-20. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Västerort lördag 14 maj 2022. Samrådsmöte hölls 2022-05-31 i Bromstensskolans matsal där ca 60 personer närvarade.

Detaljplanen har varit föremål för samråd även vid ett tidigare tillfälle, mellan 2016-11-15 – 2016-12-27. Efter detta samråd har ett komplext arbete med att hitta en fullgod ersättning av Sulkyvägens plankorsning gjort att arbetet försenats. Till följd av att lång tid passerat sedan samrådet och då förutsättningarna och planområdets avgränsning förändrats, mycket till följd av en ändrad spärgeometri, gjorde stadsbyggnadskontoret bedömningen att planen skulle ställas ut på ett förnyat samråd.

Tidigare ställningstagande i ärendet

Redovisning av programsamråd och ställningstagande inför fortsatt planarbete för utbyggnad av Mälarbanan skedde 14 november 2013. Stadsbyggnadsnämnden beslutade att godkänna kontorets förslag till beslut och ställde sig positiv till att

Trafikverket ska bygga ut spårkapaciteten från två till fyra spår.

Samlade synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Under samrådet har 42 yttranden inkommit. Inkomna synpunkter fokuserar framförallt på spårens läge, intrång och påverkan på omgivande fastigheter, miljökonsekvensbeskrivningens aktualitet samt trafik- och miljöfrågor, som buller och dagvatten.

Flertalet sakägare och övriga framhåller synpunkter i sak gällande spårens lokalisering och önskar att de nya spåren placeras på den södra sidan om de befintliga spåren i stället för på den norra sidan. Frågor om intrång och skada på fastigheter till följd av järnvägen och ny gatumark lyfts också av flera. Vidare efterfrågas en förklaring varför spårens placering ändrats och varför miljökonsekvensbeskrivningen inte uppdaterats utifrån detta.

Synpunkter i sak framförs av flera kopplat till järnvägsmarkens utformning och innehåll samt planarbetets utredning av olika miljöfrågor. Bland annat lyfts att behovet att utreda dagvatten och översvämningsrisker samt att se över behovet av komplettering gällande buller- och markföroreningar. Bland synpunkterna lyfts även vikten av att Sulkyvägens ersättning utformas på ett fungerande sätt vad gäller bl.a. kapacitet, trafiksäkerhet, lutning och anslutning till befintliga fastigheter.

Bland remissvaren lyfts att det inom projektet Mälarbanan behöver säkerställas att en möjlighet för en framtida pendeltågsstation vid Solvalla och vändspår är möjliga att inrymma på platsen. I detta avseende önskas att en dialog med Trafikverket, regionen, Stockholms stad och Sundbybergs stad initieras för att hitta samsyn och ta fram en handlingsplan kring stationen.

Från de inkomna synpunkterna har framförallt en intressekonflikt identifierats mellan fastighetsägare lokalt i planområdet och de kollektivtrafiksvinster som en breddning innebär för hela regionen. Många fastighetsägare påverkas negativt av utbyggnaden genom bl.a. intrång på fastigheter och miljömässig påverkan, samtidigt som spårbreddningen bidrar till en stor förbättring av regionens kollektivtrafik och infrastruktur i stort.

Totalt sett så minskar den ianspråktaga ytan för spårbreddningen jämfört med tidigare förslag och det nya förslaget bedöms bättre uppfylla krav på hastighet, elsäkerhet och underhåll. Magasinvägen

påverkas också mindre av aktuellt förslag samt att större hänsyn har tagits till de planerade ledningsomläggningar och den planerade elnätsstationen på Magasinvägen. Spårömläggningen innebär att Bromstensvägens bro behöver anpassas med en ny teknisk utformning. Den sammantagna bedömningen är att spårdragningen är en lämplig avvägning mellan enskilda och allmänna intressen, utifrån miljöskydd, naturvård, kulturmiljö, utformningskrav, lagkrav och minsta möjliga markintrång. Fortsatt ämnar kontoret arbeta med att se över och begränsa de negativa konsekvenser som uppstår av breddningen i den mån det är möjligt.

Planförslaget möjliggör en breddning av järnvägen i syfte att anlägga ett vändspår för pendeltågstrafik i höjd med Solvalla travbana. Det bedöms kunna bidra till en minskad påverkan vid anläggande av en eventuell framtida pendeltågsstation i detta läge. Förslaget kan däremot inte ta höjd för ett större markanspråk utan att det finns ett uttalat projekt för detta.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret beslutar att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. Detta utvecklas ytterligare i planbeskrivningen. De aspekter som gör att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan bedöms vara:

- Buller och vibrationer
- Risk och säkerhet
- Elektromagnetiska fält
- Miljökvalitetsnormer för vatten (Bällstaån)

Till detaljplanen har en MKB upprättats som grundar sig på Trafikverkets MKB tillhörande järnvägsplanen. MKB:n till detaljplanen omfattar därför fler miljöaspekter än de som stadsbyggnadskontoret bedömt som betydande.

Samråd med länsstyrelsen om huruvida planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan har skett.

Tidplan

Utifrån att erforderligt underlag för detaljplanens framtagande levereras enligt uppsatt projekttidplan samt att inga nya, oförutsedda omständigheter blir kända eller tillkommer under planprocessen förväntas följande tidplan:

Granskning	mars 2023
Antagande SBN	augusti 2023
Antagande KF	oktober 2023

Planavtal

Planavtal har tecknats med byggaktören för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE

Stadsbyggnadskontoret är positiv till fortsatt planering för utbyggnaden av Mälarbanan och ser att utbyggnaden bidrar till en utveckling både regionalt och lokalt. Projektet bedöms även vara ett viktigt projekt för att förbättra kollektivtrafiken, ha stor samhällsnytta för hela regionen och ligger i linje med de inriktningar som finns i översiktsplanen. Breddning av järnväg i ett tätbebyggt område innebär negativa konsekvenser för fastighetsägare lokalt, men bedömningen är att intrånget innebär en lämplig avvägning mellan enskilda och allmänna intressen. Fortsatt ämnar kontoret arbeta med att se över och begränsa de negativa konsekvenser som uppstår av breddningen i den mån det är möjligt.

De inkomna synpunkterna belyser framförallt att det finns en intressekonflikt mellan fastighetsägare lokalt i planområdet och de kollektivtrafiksvinster som en breddning innebär för hela regionen. De boende som har yttrat sig är negativa till förslaget främst på grund av intrång och ökad störning till följd av spårutbyggnaden samt anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör revideras. Övriga synpunkter gäller efterfrågade förtydliganden och avsaknad av underlag och ställningstaganden i miljöfrågor samt utformning av nya gator. Utredningarna som efterfrågas kommer att tas fram och befintliga utredningar kommer att uppdateras där behov finns. Aktualisering av den framtagna miljökonsekvensbeskrivningen kommer att ses över i det fortsatta arbetet.

Det är av vikt i det fortsatta planarbetet att utformningen av en tunnel vid Sulkyvägen anpassas i sin utformning och att detta samordnas med anslutande fastigheter. Utformningen får inte innebära ett omöjliggörande av fortsatt användning eller framtida exploatering inom fastigheterna.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och att slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

SLUT