



---

Detaljplan för

## **ÖVERGÅNGEN – del av fastigheten Älmhult 8:1**

i Älmhult, Älmhults kommun, Kronobergs län

---

### **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

Planförslaget har varit utsänt på remiss och för samråd från den 20 nov till den 17 december med länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget.

Följande sammanställning redovisar inkomna samråds- och remissynpunkter. Kommentarer på synpunkterna redovisas i kursiv stil.

### **Länsstyrelsen meddelar den 17 december 2014 följande:**

Samråd enligt 5 kap 11 § Plan- och Bygglagen(PBL), refererande till samrådshandlingar upprättade 2014-11-20.

### **Detaljplanens syfte**

Syftet är att planlägga för en gångbro över järnvägen med goda möjligheter till angöring och passage samt god service.

Befintliga byggnader, såsom godsmagasinet och det s.k. Stinsahuset, i anslutning till stationen och övergången regleras med markanvändning C Centrum. I ändarna där gångbron landar, kring trapphus och hissar, finns ytterligare byggrätt för att det på sikt ska kunna uppföras till exempel entrébyggnader med kommersiell service som kiosk, café eller dylikt.

### **Länsstyrelsens synpunkter**

#### Sammanfattande synpunkter

Länsstyrelsen är positiv till att det uppförs en säker övergång över järnvägen samtidigt som Älmhults centrum ges en tydligare koppling till IKEA:s område väster om järnvägen.



Länsstyrelsen anser att ett genomförande av detaljplanen gynnar den regionala utvecklingen då Älmhults centrum lyfts fram och görs mer tillgängligt i och med övergången. Detaljplanen bör kunna bidra till hållbar utveckling och att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö uppfylls.

Planområdet berörs av riksintresset för kommunikation, järnvägen södra stambanan, och riksintresset för kulturmiljövård, Älmhults stationssamhälle.

Snabbtåg och godståg passerar genom planområdet och byggrätter tillkommer så att flertalet människor kommer att vistas i direkt anslutning till spårområdet.

Länsstyrelsen är positiv till att en riskanalys och en antikvarisk förundersökning för ”Stinsahuset” har tagits fram och bilagts planhandlingarna. Stinsahuset har försetts med skyddsbestämmelsen q1 och plankartan har reglerats med störningsskydd utifrån förslag på åtgärder enligt slutsatserna i riskanalysen.

Länsstyrelsen anser liksom Trafikverket att en gångbro gynnar riksintresset för kommunikation då säkerheten för resande stärks. När det gäller planläggning av ny markanvändning (parkering inom användning Centrum) i planens sydvästra del på Trafikverkets nuvarande mark (järnvägsändamål) behöver detta klargöras närmare innan regleringen läggs fast i detaljplanen. Se vidare under rubrik Trafik och kommunikation.

Ett genomförande av detaljplanen berör två riksintressen samt hälsa och säkerhet som är överprövningsgrundande frågor enligt 11 kap 10 § PBL. Det är därmed ytterst angeläget att kommunen inför granskningen ytterligare analyserar och klargör vilka ev. utredningar som behöver kompletteras samt vilka åtgärder som ska och kan regleras med planbestämmelser. (1)

*Kommentar 1: Fler utredningar har gjorts, vilka hänvisas till i kommande svar.*

#### Detaljplanens koppling till översiktsplan samt tidigare planläggning

Det föreslagna området stämmer inte helt med gällande översiktsplan från 2007. I översiktsplanen är området till största del angivet som Järnvägsändamål och en mindre del av planområdets östra del är angivet som mark för offentlig och kommersiell service. Kommunen hänvisar dock till att området i pågående arbete med ny översiktsplan är utpekad som ett utvecklingsområde för blandad bebyggelse tillsammans med järnvägsområdet. Länsstyrelsen har för närvarande denna översiktsplan (samrådshandling) på remiss.

Gällande detaljplaner för området har vunnit laga kraft 1957, 1989 och 1997.

#### Redovisning av detaljplanens konsekvenser

Enligt 4 kap. 33 § 3 st. PBL ska konsekvenserna på fastighetsnivå för organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder framgå av detaljplanens planbeskrivning.

Länsstyrelsen konstaterar att detta finns redovisat i planbeskrivningen.

#### **Allmänna intressen enligt 2 kap PBL**

#### Bebyggelsen och dess behov av tydlig reglering



Gångbron över järnvägen är på plankartan reglerad direkt söder om stationshuset. Den västra sidan leder in till IKEA- området med pågående projektering för hotell och museum. När det gäller utformningen av bron, perrontak, trappor och hissar anges i planbeskrivningen att utformning ska anpassas till järnvägsområdet. En illustration visar exempel på hur bron kan utformas.

Stationshuset och det intilliggande magasinet planläggs fortsatt som T Järnvägstrafik. Miljön och rörelsemönster kring järnvägen ska här ses över och lokalerna ska utnyttjas på ett bättre sätt i förhållande till övergången.

Länsstyrelsen kan här hänvisa till Trafikverkets synpunkter om att det av plankartan bör framgå tydligare vilken användning som regleras för byggnaderna inom användning T. Trafikverket anser för den sydvästra delen att nuvarande markanvändningen för järnvägsändamål ska kvarstå då befintliga järnvägsspår är hårt belastade. När det gäller den nordvästra delen är Trafikverket öppen för diskussion om markanvändningen. (2)

*Kommentar 2: Den sydvästra delen har utgått ur detaljplaneförslaget och kommer att fortsätta ingå i nu gällande detaljplan som anger järnvägstrafik. Kommunen menar att preciseringen av T till T<sub>1</sub>, järnvägstrafik, även reglerar möjligheten för användning av byggnader inom området i tillräcklig omfattning.*

Det så kallade ”Stinsahuset” på den västra sidan är idag planlagt för bostäder, kontor och kulturresevat. Byggnaden får nu användning C1 Centrum och fastigheten förses med skyddsbestämmelsen q1. Se vidare under rubrik Kulturmiljö.

Godsmagasinet på den västra sidan regleras även detta för centrumfunktion C2 Centrum. Prefixet anger att hotell och vandrarhem undantas bestämmelsen. Detta med hänsyn till risker från järnvägen.

Länsstyrelsen kan i sammanhanget upplysa om att Boverket 2014-11-19 har antagit allmänna råd när det gäller detaljplanebestämmelser. Här anges att användning C Centrum bör tillämpas för områden med kombinationer av handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå. Det anges även att användningen vid behov behöver preciseras närmare och att omgivningspåverkan bör redovisas i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen vill här poängtera vikten av att det i detaljplanen ännu tydligare måste framgå vilken typ av användning som får uppföras för de olika befintliga samt tillkommande byggnaderna. I beteckning C2 bör det även framgå att verksamhet endast tillåts på plan 1 med entréer riktade bort från spårområdet och att möjligheten att inreda vind bör undvikas. Se vidare under överprövningsfrågan Hälsa och säkerhet. (3)

*Kommentar 3: För Godsmagasinet har användningen begränsats till mindre personintensiva användningsområden, från centrumverksamhet till järnvägsändamål och kontor. Skyddsbestämmelser har införts enligt önskemål ovan om entréers placering och att vind inte får inredas.*

#### Trafik och kommunikation

När det gäller tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet för resenärer och människor som rör sig inom området hänvisar kommunen till rapporten Stråkanalys i centrala Älmhult 2014-05-27. Här föreslås



gångbron placeras söder om stationshuset. Trafikverket har i rapport Förstudie Älmhult, bangårdsombyggnad från 2011 föreslagit att en gångbro ska ersätta den befintliga plankorsningen norr om stationshuset.

På båda sidor om övergången planläggs för parkeringsmöjligheter. Gatan närmast stationen planläggs som Gångfartsområde. Stationshuset och det intilliggande magasinet planläggs fortsatt som T Järnvägstrafik.

På den sydvästra delen av planen som regleras för Parkering är det idag stickspår där belastningen på spåren i dagsläget är hög. Länsstyrelsen kan här hänvisa till Trafikverkets yttrande om att nuvarande markanvändning för järnvägsändamål ska vara kvar. Länsstyrelsen anser att samråd ska föras med Trafikverket. (4)

*Kommentar 4: Efter samråd med Trafikverket har området utgått.*

Trafikverket har angett att de är överens med kommunen om att uppförandet av en bro över järnvägen, i enlighet med planförslaget, ska planläggas söder om stationshuset. Trafikverket anger i yttrandet att detta läge stärker de planerade stråk som ansluter till resecentrum i Älmhult. Den mindre byggnaden söder om stationen används som förråd, med tanke på byggnadens placering där bron landar bör verksamhet alternativt rivning prövas. (5)

*Kommentar 5: Kommunen är medveten om att byggnadens placering kan göra att den upplevs vara allt för nära den tillkommande övergången. Samtidigt är rekommendationen i den antikvariska konsekvensbeskrivningen som tagits fram och biläggs planhandlingarna, att byggnaden bör få ett q och att den inte ska få rivas. Kommunen anser att det är två riksintressen som i detta fall kan ha motsatta intressen. I Trafikverkets arbete med projektet övergången är det en förutsättning från kommunens sida att byggnaden ska vara kvar, så avsikten från kommunens sida är att byggnaden inte ska rivas. Däremot sätts inget q i plankartan då bedömningen är att möjligheten ändå bör finnas kvar. En antikvarisk förundersökning för byggnaden har också tagits fram, och biläggs planhandlingarna.*

#### Naturvärden och grönstruktur

Länsstyrelsen konstaterar att inga naturvärden berörs.

#### Kulturvärden

Planområdet ligger i sin helhet inom riksintresset för kulturmiljövård Älmhults stad, där järnvägsområdet och stationsområdet tillsammans med rutnätsplanen utgör ett centralt värde.

Länsstyrelsen anser att stadsbilden och stationsområdet kommer att förändras betydligt, enligt den föreslagna utformningen och placeringen av övergången.

Fastigheten Stinsen 1 har försetts med skyddsbestämmelsen q1 och lydelsen Byggnaden omfattas av 8 kap 13 § PBL och får inte rivas. Befintliga exteriörer och interiör skall bevaras. Underhåll ska ske med ursprungliga tekniker, material och kulörer. Till grund för bestämmelsen har en antikvarisk



förundersökning tagits fram där värdet för Stinsahuset beskrivs och antikvariska rekommendationer ges.

Länsstyrelsen ser positivt på att Stinsahuset förses med skyddsbestämmelsen q<sub>1</sub>, då fastigheten är viktig för förståelsen av hur stationssamhället Älmhult har vuxit fram och utvecklats. Ändringen av användning från B, bostad till C, centrumverksamhet kommer att påverka Stinsahuset då det troligen innebär en anpassning av fastigheten både exteriört och interiört till kommande verksamhet.

Länsstyrelsen saknar dock en tydligare en beskrivning av vilka konsekvenser förändringen som helhet har på kulturmiljön och dess värden. Länsstyrelsen ser således att den tillkommande bebyggelsen samt den planerade övergången noggrant anpassas till den befintliga bebyggelsen inom riksintresset för kulturmiljövård med stationsområdet och dess omgivning. Det är angeläget att ev. konsekvenser för kulturmiljön är klarlagda till detaljplanens granskning. Behövs ev. ytterligare antikvariska utredningar eller fler planbestämmelser för kulturvärdena upprättas? Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen kommunicera med länsstyrelsen inför bygglov. (6)

*Kommentar 6: En antikvarisk konsekvensbeskrivning har gjorts och biläggs planhandlingarna. Även en antikvarisk förundersökning för den lilla magasinsbyggnaden söder om stationshuset har tagits fram. I arbetet med övergången har samarbete med antikvarisk kompetens påbörjats, och diskussioner förs bland annat vad gäller färgsättning.*

#### Buller och vibrationer

Länsstyrelsen saknar uppgifter om hur buller och vibrationer har hanterats i detaljplanen. Detta ska finnas redovisat till detaljplanens granskning. Även om det inte medges bostäder inom planområdet kommer ett antal människor att ha sina arbetsplatser i nära anslutning till järnvägsområdet. (7)

*Kommentar 7: En analys av tågbuller och markvibrationer har tagits fram. Denna anger att det är marginell risk att markvibrationerna ska upplevas som störande. Området lämpar sig väl för tänkt verksamhet. Däremot kan det bli svårt att inrymma kontor i Stinsahuset då det skulle behövas en förstärkning av fasaden som inte är lämplig av kulturmiljöskäl. Kommunen menar att delar av byggnaden kan vara lämplig för mindre kontor och väljer att inte helt skriva bort möjligheten till kontor. Vad som skulle kunna vara möjligt att genomföra kommer att hanteras i bygglovsprocessen och med antikvarisk kompetens.*

#### Geoteknik

Enligt planbeskrivningen har ingen geoteknisk undersökning gjorts för området. Kommunen konstaterar att detta ska klargöras i detalj vid projektering för nybyggnation.

Länsstyrelsen vidhåller att en översiktlig geoteknisk undersökning behöver tas fram redan i detaljplaneskedet. I undersökningen ska även finnas en analys av de markvibrationer som kan uppstå på markanvändningen. (8)



*Kommentar 8: Både en undersökning av markvibrationer och en geoteknisk undersökning har tagits fram. Båda biläggs planhandlingarna.*

#### Dagvattenhantering

Länsstyrelsen saknar en redovisning av hur dagvattnet hanteras. Hantering av dagvatten eller eventuella förändringar bör tas upp oavsett åtgärd. (9)

*Kommentar 9: Dagvattenberäkningar har gjorts och ett PM biläggs planhandlingarna. På plankartan anges att dagvattnet ska fördröjas och att utjämningsmagasin under mark får anordnas.*

#### **Krav/anspråk enligt annan lagstiftning**

##### Betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11 § Miljöbalken

Kommunen har i en behovsbedömning, enligt kriterierna i bilaga 4 till MKB-förordningen, kommit fram till att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan. Någon MKB har därmed inte tagits fram.

Länsstyrelsen saknar en tydligare redogörelse för vilka ev. konsekvenser planförslaget får för dels människors hälsa och säkerhet, dels för stadsbilden med påverkan på riksintresset för kulturmiljö, med stationsområdet som helhet. (10)

*Kommentar 10: Flera analyser har gjorts för att belysa dessa aspekter, se vidare i svar ovan.*

##### Förorenade områden enligt 10 kap Miljöbalken

Enligt länsstyrelsens dokumentation finns det ingen förorenad mark inom planområdet.

##### Fornminnen enligt 2 kap Lag om kulturminnen m.m.

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet enligt fornminnesregistret (FMIS). Särskild arkeologisk utredning (KML 2 kap 11 §) erfordras inte men om fornlämningar påträffas i samband med schaktningar o d skall arbetet avbrytas omedelbart och Länsstyrelsen meddelas utan dröjsmål.

#### **Prövningsgrunder enligt 11 kap 10 § PBL**

##### Riksintressen enligt 3 o 4 kap miljöbalken

Hela området berörs av riksintresset för kulturmiljövård, Älmhult stad.

Länsstyrelsen saknar en redogörelse för vilka konsekvenser den planerade övergången får för stadsbilden och hur den påverkar riksintresset för kulturmiljö, med stationsområdet som helhet.

Järnvägen södra stambanan och stationen är av riksintresse för kommunikation. En gångbro ökar säkerheten för resande vilket påverkar detta intresse positivt. Användning av marken i omedelbar anslutning till spårområdet bör dock ses över närmare om det anses påverka riksintresset för



kommunikationer eller ej. Viss användning av byggnader alldeles intill spårområdet kan annars skapa begränsningar för hur spåren kan nyttjas nu och framöver.

Det är angeläget att samråd sker med Trafikverket. (11)

*Kommentar 11: Anpassning av planförslaget har gjorts efter samråd med Trafikverket..*

#### Mellankommunala intressen

Påverkas inte av planförslaget.

#### Miljökvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken

Av planhandlingarna ska framgå hur gällande miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. Miljöbalken följs t.ex. kommenteras i planbeskrivningen.

Kommunen konstaterar att miljökvalitetsnormer för luft inte överskrids i Älmhults kommun och att ett genomförande av detaljplanen inte påverkar detta. I behovsbedömningen anges att varken miljökvalitetsnormer för luft eller vatten påverkas.

Länsstyrelsen anser att det ska redovisas tydligare på vilket sätt miljökvalitetsnormer för vatten inte berörs. (12)

*Kommentar 12: Planbeskrivningen har kompletterats i denna fråga.*

#### Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion.

När det gäller transport av farligt gods på järnvägen och risk för olyckor vid planläggning av centrumverksamheter intill järnvägen har dokumentet Riskanalys, godsmagasin samt lokstallar daterad 2014-06-18 tagits fram och bilagts planhandlingarna. Analysen grundar sig på de kriterier som ges i vägledningen RIKTSAM (Länsstyrelsen i Skåne, 2007). I planbeskrivningen listas de åtgärder som föreslås för att situationen ska bedömmas som acceptabel. En planbestämmelse anger att absorberande dike och en minst 2 dm hög kant skall ordnas i gräns mot järnväg är förenlig med del av dessa åtgärder. För ytterligare åtgärder anges att dessa måste hanteras i bygglovet.

Länsstyrelsen konstaterar att redovisad riskanalys avgränsas till risker med transport av farligt gods. Analysen förhåller sig därmed inte till trafikeringen av spårområdet generellt. Att konstatera att genomfartstrafik med farligt gods i huvudsak sker på spår 1 och 2 är möjligen relevant utifrån att kunna göra sannolikhetsberäkningar för dagens situation med risken för olyckor med farligt gods. Detaljplanen kan emellertid inte reglera hur övriga spår i spårområdet kan komma att användas. För Godsmagasinet understigs kriteriet för acceptabel individrisk för huvudspåren 1 och 2 i förhållande till risken för farligt godsolyckor. Avståndet är emellertid kort och förslag finns för att reducera riskerna, dock inriktas dessa åtgärder enbart mot vätskor.

Länsstyrelsen vill här även hänvisa till Trafikverkets yttrande i ärendet. ”Trafikverket anser det därför olämpligt att planhandlingen medger att personintensiva verksamheter tillåts i den gamla magasinsbyggnaden i direkt anslutning till bangården. I detta läge bör endast verksamheter tillåtas som inte är störningskänsliga och där endast ett fåtal människor stadigvarande vistas.



Länsstyrelsen anser inte att det utifrån risk för hälsa och säkerhet är tillräckligt att endast hotell och vandrarhem undantas från användning Centrum. Användningen kan kompletteras med begränsningar för skolor, vårdanläggningar, publika samlingslokaler, bostäder etc. Möjligen är det omvända att peka ut vilka typer av verksamheter som kan accepteras bättre. Kommunen uppmanas se över hur planbestämmelsen bäst ska formuleras.

Länsstyrelsen finner det rimligt att begränsa användningen av byggnader i detta spårnära område mera generellt till mindre personintensiva verksamheter och verksamheter där de som vistas här kan förutsättas ha kunskap och möjlighet att hantera skyddsåtgärder. Även om riskerna inom järnvägsområdet byggs bort i och med bron innebär uppförandet av nya centrumbyggnader risker för människor i samband med närheten till järnvägen med snabbtåg och transport av farligt gods.

Länsstyrelsen anser liksom Trafikverket att det är bra att kommunen i riskanalysen utgått från riktvärderingsgrunderna i RIKTSAM. I enlighet med analysens slutsatser är det dock viktigt att eventuella avsteg motiveras väl och val av principer redovisas. De åtgärder som redovisas i analysen ska tillämpas i genomförandet genom planbestämmelser, bygglov och i avtal med fastighetsägare. (13)

*Kommentar 13: Efter dialog med bland annat Trafikverket har användningsområdet för det s.k. Godsmagasinet ändrats från centrumverksamhet till järnvägsändamål och kontor, vilket är betydligt mindre personintensiva verksamheter.*

#### **Lantmäteriet meddelar den 19 december 2014 följande:**

Lantmäteriet har inget att invända mot planens syfte eller principen för dess genomförande.

Under fastighetsrättsliga genomförandefrågor och konsekvenser står det att befintliga ledningar ska tryggas genom eventuell ledningsrätt, dock finns inga U-områden utlagda i planen.

I första stycket under konsekvenser bör man ändra lydelsen fastighetsreglering till fastighetsbildning.

*Kommentar: Plankartan har kompletterats med u-områden enligt berörda ledningsägares önskemål. Ordvalet har korrigerats enligt ovan.*

#### **Trafikverket meddelar den 17 december 2014 följande:**

##### **Detaljplanens syfte**

Syftet är att planlägga för en gångbro över järnvägen med goda möjligheter till angöring och passage. Miljön och rörelsemönster kring järnvägen ska ses över. Gångbron över järnvägen är reglerad på plankartan direkt söder om stationshuset. På den västra sidan leds man in till IKEA- området med pågående projektering för hotell och museum.

Ett par byggnader i anslutning till stationen och övergången avses få markanvändningen centrum. I ändarna där gångbron landar, kring trapphus och hissar, finns ytterligare byggrätt för att det på sikt ska





kunna uppföras till exempel entrébyggnader med kommersiell service som kiosk, café eller dylikt. På båda sidor om övergången planläggs för parkeringsmöjligheter. Gatan närmast stationen planläggs som Gångfartsområde. Stationshuset och det intilliggande magasinet planläggs fortsatt som T Järnvägstrafik.

### **Trafikverkets synpunkter**

Detaljplanen möjliggör en övergång som kopplar samman Älmhults centrum med IKEA:s område väster om järnvägen. Den regionala utvecklingen gynnas. Ett genomförande av detaljplanen bidrar till hållbar utveckling och miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö då ökad tillgänglighet och trygghet för gående skapas. Trafikverket är i stort positivt till ett genomförande av planen med följande synpunkter enligt nedan.

#### Riksintressen enligt 3 o 4 kap miljöbalken

Järnvägen södra stambanan och stationen är av riksintresse för kommunikation. En gångbro ökar säkerheten för resande vilket påverka detta intresse positivt.

#### Gångbrons läge

Trafikverket har i Förstudie Älmhult, bangårdsombyggnad från 2011 föreslaget att en gångbro ska ersätta den befintliga plankorsningen norr om stationshuset. Kommunen har i rapporten Stråkanalys i centrala Älmhult 2014-05-27 föreslaget att gångbron placeras söder om stationshuset. Trafikverket är överens med kommunen om att gå vidare med ett läge söder om stationshuset. Detta läge stärker de planerade stråk som ansluter till resecentrum i Älmhult. Den mindre byggnaden söder om stationen används som förråd, med tanke på byggnadens placering där bron landar bör verksamhet alternativt rivning prövas. (1)

*Kommentar 1: Se svaret till länsstyrelsen ovan, kommentar 5.*

#### Fastighetsbildning

Gångbron med tillhörande byggnation för trappor och hissar föreslås i detaljplanen kunna bilda en 3D-fastighet som ägs av Trafikverket. Marken under bron är kommunens mark. Trafikverket anser att frågan kan lösas genom att brokonstruktionens fasta delar inklusive brostöd och hissar ingår i Trafikverkets fastighet. Trappor kan vara belägna på kommunens mark och att servitut bildas för dessa i samband med kommande fastighetsreglering. (2)

*Kommentar 2: Planbeskrivningen har ändrats så att det där föreslås en lösning med servitut istället för en 3-D fastighetsbildning.*

Kommunen önskar köpa del av Trafikverkets fastighet som i dag är parkering, i nordvästra delen av planen. Det finns idag ett arrendeavtal för IKEA med ändamål parkering. Trafikverket är öppen för en diskussion med övriga parter.

I den sydvästra delen av planen föreslås Centrumändamål med parkering på Trafikverkets fastighet där det idag är stickspår. Kommunen önskar köpa även denna del. Trafikverket vill att nuvarande markanvändning för järnvägsändamål är kvar, befintliga spår är hårt belastade. (3)



*Kommentar 3: Området utgår ur detta planområde och ligger kvar på befintlig detaljplan som anger järnvägsändamål.*

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor.

När det gäller transport av farligt gods på järnvägen och risk för olyckor vid planläggning av centrumverksamheter intill järnvägen har dokumentet *Riskanalys, godsmagasin samt lokstallar* daterad 2014-06-18 tagits fram och bilagts planhandlingarna. Analysen grundar sig på de kriterier som ges i vägledningen RIKTSAM (Länsstyrelsen i Skåne, 2007). I planbeskrivningen listas de åtgärder som föreslås för att situationen ska bedömas som acceptabel. En planbestämmelse anger att absorberande dike och en minst 2 dm hög kant skall ordnas i gräns mot järnväg är förenlig med del av dessa åtgärder. För ytterligare åtgärder anges att dessa måste hanteras i bygglovet.

Trafikverket anser att det är bra att utgå från riktvärderingsgrunderna i RIKTSAM. I slutsatserna hänvisar rapporten även till andra principer för riskvärdering när situationen bedöms acceptabel, det är viktigt att eventuella avsteg motiveras väl och val av principer redovisas

Älmhults bangård är en bangård med stor aktivitet. Utöver att farligt gods passerar på huvudspåren genom Älmhult så hanteras farligt gods också frekvent på bangården. Vid bedömningen av lämplig markanvändning är det inte bara viktigt att ta hänsyn till möjligheterna att skydda omgivningen från skadeverkningar vid olycka, utan även att skydda järnvägens användning som transportmöjlighet för farligt gods. Trafikverket anser det därför olämpligt att planhandlingen medger att personintensiva verksamheter tillåts i den gamla magasinbyggnaden i direkt anslutning till bangården. I detta läge bör endast verksamheter tillåtas som inte är störningskänsliga och där endast ett fåtal människor stadigvarande vistas. (4)

*Kommentar 4: Se svaret till länsstyrelsen ovan, kommentar 12.*

I övrigt har Trafikverket inga synpunkter.

**Kulturparken Småland AB meddelar den 15 december 2014 följande:**

Kulturparken Småland AB har tagit del av handlingar inför samråd rörande pågående detaljplanering i centrala Älmhult som omfattar en ny järnvägsövergång vid stationshuset. Enligt planförslaget har två platser undersökts som möjliga för övergången, norr respektive söder om stationsbyggnaden. I planförslaget förslås att bron uppförs söder om stationsbyggnaden. Från Kulturparken Smålands sida förordar vi en placering av gångbron norr om stationshuset. Detta för att då en placering söder om stationen innebär mycket större negativ påverkan av riksintresset för kulturmiljön, vilket utgörs av den idealstadsplan som upprättades 1862 för Älmhults stationssamhälle.

Den negativa påverkan av kulturmiljön grundar sig i att en övergång söder om stationen kommer att landa vid Stinshuset, byggt 1862, vilket är en av Älmhults bäst bevarade byggnader inom riksintresseområdet och som även pekats ut som värdefull i detaljplan. Byggnaden Stinsen 1 ska i rubricerad detaljplan förses med ytterligare skyddsföreskrifter som bevarar både exteriör och interiör, vilket kommer att begränsa utvecklingsmöjligheterna för denna byggnad. Även Godsmagasinet väster



om järnvägen är en gammal bevarad träbyggnad som har höga kulturhistoriska värden, vilka kommer påverkas negativt av en gångbro söder om stationen.

Riksintresseområdet påverkas genom gångbrons stora volym och moderna material. Detta kommer att inverka negativt på intrycket av den bevarade träbebyggelsen söder om stationen. Norr om stationen är bebyggelsen förvanskad och har modernare gestaltning från 1900-talets mitt. En placering av bron här förvanskar inte den värdefulla kulturmiljön och stör mindre i det riksintressanta stadslandskapet.

Vi anser att en bro söder om stationen har en betydande miljöpåverkan för både kulturmiljön samt landskapet och förordar en miljökonsekvensbeskrivning för en järnvägsövergång med detta läge. (1)

*Kommentar 1: En antikvarisk konsekvensbeskrivning har tagits fram, vilken ger kommunen stöd i sina argument för den södra placeringen.*

### Övriga synpunkter

Det finns även stora träd mellan Stinshuset och spårområdet som borde prioriteras som värdefulla för miljön. Träden norr om stationshuset är betydligt yngre och har inte samma starka miljöskapande värde. (2)

*Kommentar 2: Kommunen är väl medveten om trädens värde och att framförallt de som står i rader kring torget de ingår som en del i riksintresset för kulturmiljö. Träden mellanstationsbyggnaden och Stinsahuset är almar, liksom många andra av träden kring torget. Kommunen avser se över detta i samband med omgestaltningen av det som benämns stationsplan, vilket är det torgområde som ingår i denna detaljplan. Avsikten är att både byta ut vissa träd till någon annan art men också arbeta medvetet med trädraderna för att de ska hålla på lång sikt.*

En placering av övergången norr om stationen medför även att möjligheterna för att korsa spåren sprids jämnare. Merparten av Älmhults centrumhandel sker norr om stationen. En bro på denna plats minskar avstånden mellan handelsområdet i öster samt Köpmangatan väster om spåren. En bro här gör även att den direkta valmöjligheten att närmas sig IKEA-området blir större.

I Tyréns stråkanalys föreslås en ny busstation väster om spåren. Detta anser Kulturparken vara en bra plats för ändamålet. Vid en eventuell framtida flytt av busstationen till detta läge kommer dagens befintliga busstation, söder om järnvägsstationen, bli av mindre betydelse och flödet av människor till denna plats då kommer troligen minska. En placering av övergången norr om stationen skulle då knyta an till en ny busstation på västra sidan. (3)

*Kommentar 3: En flytt av busstationen är inte aktuellt i nuläget. Det ingår endast som en delundersökning i stråkanalysen, som är ett av underlaget för planarbetet. Det är mer att betrakta som ett diskussionsunderlag i debatten kring förtätning, där användningen av de centrala ytorna måste optimeras.*

**Kommunstyrelsen, genom Tekniska förvaltningen, meddelar den 19 december 2014 följande:**

Tekniska förvaltningen, VA-avdelningen, har tagit del av samrådshandlingen och vill framföra att



inom planområdet finns befintliga VA-ledningar. Över torgytan finns vattenledningar. Behöver området något u-område? Framför stationshuset finns dag- och spillvattenledningar. Kanske behöver dessa bytas ut o åtgärder ska vidtas här.

*Kommentar: Ett antal u-områden har lagts ut i plankartan, både för kommunens va-ledningar (framförallt direkt öster om stationsbyggnaden) och på grund av andra ledningsägares önskemål.*

### **Telia Soneras Skanova Access AB meddelar den 25 november 2014 följande:**

Skanoovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag. Vi har därför inget att invända mot gällande detaljplaneförslag. Se dock bifogad nätskiss för befintlig teleledning inom fastigheten.



*Kommentar: Yttrandet ger ingen ändring av planförslaget.*

### **E.ON Värme Sverige AB meddelar den 2 december 2014 följande:**

Fjärrvärmeledning finns inom planområdet, se bifogad skiss.

I samband med genomförandet av detaljplanen finns det risk för att ledningarna utsätts för belastningar som de inte är dimensionerade för. Det är därför viktigt att exploitören skaffar sig kännedom om ledningarnas förläggingsdjup vid planering av hur utbyggnaden inom planområdet ska ske.



Kostnader för åtgärder på EVS ledningar som kan bli nödvändiga till följd av plangenomförandet får bäras av exploatören.

För att undvika skada på person och egendom är det viktigt att arbete i närheten av ledning utförs enligt de grävningsföreskrifter som EVS har tagit fram. EVS förutsätter att exploatören skaffar sig kunskap om dessa föreskrifter i god tid innan sådant arbete påbörjas.

Med beaktande av ovanstående synpunkter ställer sig EVS positiva till denna detaljplan.



*Kommentar: Ett u-område har lagts in på plankartan direkt öster om stationsbyggnaden. Bifogade bestämmelser för grävarbeten har skickats till Trafikverket.*

#### **E.ON Gas Sverige AB meddelar den 8 december 2014 följande:**

E.ON Elnät Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har inget att erinra mot planförslaget.

Men vi vill informera om att vi har distributionsledningar för gasol i närområdet, och kan där med erbjuda ett energisnålt alternativ med energigas.

Närheten till vårt gasolnät innebär att gas kan därmed vara ett mycket intressant energialternativ för planerad verksamhet.

*Kommentar: Yttrandet ger ingen ändring av planförslaget.*

#### **E.ON Elnät Sverige AB meddelar den 10 december 2014 följande:**

Inom planområdet har E.ON Elnät ett befintliga elnät så som låg- och högspänningsjordkablar, en transformatorstation samt serviskablar in till byggnader, se bifogad karta.

För att befintliga högspänningsjordkablar som går genom planområdet ska vara förenliga med detaljplanen yrkar E.ON Elnät på att det i plankartan sätts ut ett 4 meter brett u-område med

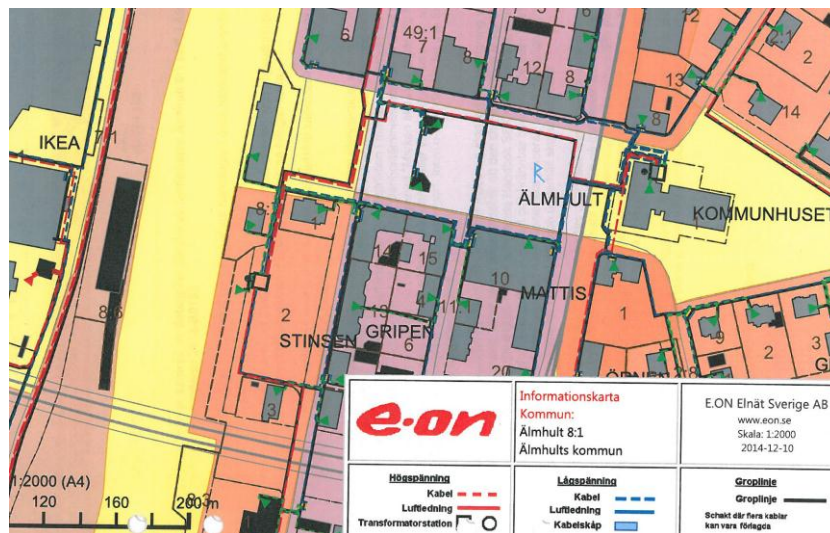


markkablarna i mitten, i den mån kablarna är lokaliserad i kvartersmark. Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON Elnät föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen u: ”Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Inom området får inte bedrivs verksamhet eller vidtas åtgärd som kan hindra eller försvåra bibehållandet av elektriska starkströmsanläggningar”. Inom u-området får det inte förekomma plantering av träd, mindre buskar accepteras dock.

Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas

E.ON Elnät hemställer att det i plankartan sätts ut område kring transformatorstationen där marken ska vara tillgänglig för elektriska anläggningar. Ett minsta område på 6x6 meter ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll. Plankartan och planbestämmelserna ska säkerställa att det minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls. Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationen med tungt fordon.

E.ON Elnät förutsätter att befintliga anläggningar kan vara kvar i nuvarande läge och att vi inte drabbas av några kostnader i samband med planens genomförande och att eventuella flyttningar eller ändringar bekostas av exploatören.



*Kommentar: På plankartan har ett u-område införts i enlighet med ovan.*

## Regionförbundet södra Småland meddelar den 18 december 2014 följande:

### Bakgrund

Älmhults kommun har till Regionförbundet Södra Småland översänt upprättat förslag till detaljplan för eventuella synpunkter. Samrådstiden är till och med 2014-12-17. Regionförbundet har tidigare, 2014-



12-11, lämnat yttrande på rubricerad handling. Efter ytterligare beredning har Regionförbundet dock kommit fram till följande yttrande.

#### Yttrande

Regionförbundet ser positivt på förslaget att utveckla resecentrum med högre säkerhet och komfort som följd. Regionförbundet anser dock att förslaget till flytt av regionbussarnas hållplats från östra till västra sidan är mycket negativt. Förslaget presenteras utan förankring med Länstrafiken Kronoberg eller en fördjupad analys som grund. Förslaget redovisar inget om vare sig ökade restider för resenärerna eller ökade kostnader för busstrafiken. Vidare har Regionförbundet synpunkter som rör utformningen av gångbrons placering. Under flera år har regionen satsat på att bygga ut kollektivtrafiken med både buss och tåg vilket också har påverkat Älmhult positivt. Därför vore det mycket olyckligt att försämra kollektivtrafikens attraktionskraft och undergräva de gjorda trafiksatsningarna på det sätt som nu föreslås i detaljplanen.

Enligt beräkningar gjorda på Regionförbundet skulle detta förslag ha en negativ påverkan för resenärerna. De resenärer som inte går på eller av vid stationen, utan exempelvis reser till/från södra industriområdet, skulle få en färdväg där de tvingas resa fram och tillbaka över järnvägsövergången. Detta skulle innebära en ökad restid och en minskad attraktivitet för busstrafiken. Vidare har den södergående busstrafiken också en viktig funktion att transportera tågpendlare mellan järnvägsstationen och södra industriområdet. Dessa resenärer skulle erhålla betydligt längre res/gångtider med den föreslagna lösningen.

Konkret skulle detta förslag som nu redovisas resultera i färre resenärer och lägre intäkter för kollektivtrafiken i regionen. Den utökade körsträckan skulle, förutom problematik för resenärer och lägre intäkter, också ge märkbara ökade merkostnader för regionbusstrafiken. Vidare skulle förslaget omöjliggöra att vissa av dagens avgångstider kan hållas vilket i sin tur leder till att trafiken dimensionerar fler fordon vilket medför ökade kostnader. Ett tredje förslag med fortsatt angöring av regionbussarna på östra sidan av stationen bör därför utredas vidare.

Regionförbundet anser att en flyttning av terminalen till samhällets västra del är mycket negativt och att ett annat alternativ bör tas fram. Detta eftersom förslaget leder till lägre attraktivitet, sämre service och högre kostnader samt en ökad miljöbelastning.

Noterat är att angöringstrafik och korttidsparkering föreslås hamna närmast stationshuset medan stadsbussen föreslås ha sin angöring längre bort. Med kollektivtrafikresenärernas bästa för ögonen bör förslaget vara tvärtom: stadsbussen bör kunna angöra närmast stationsbyggnaden och bilarna bör ha sin angöring längre bort. Tätortstrafikens existens bygger på en nära koppling till stationen, vilket är en förutsättning för kollektivtrafiken. Angöringen för privatbilismen föreslås istället ske på den västra sidan där det finns goda förutsättningar för att skapa en bra miljö.

Angående utformningen av gångbron anser Regionförbundet det vara viktigt att gångbron kopplas till stationsbyggnaden så att väntsalen bekvämt kan användas av resenärerna. Med andra ord behöver stationsbyggnadens interiör förändras så att kommersiell service och väntsalsfunktionen samspelar på ett bra sätt. Det är också viktigt att väntsalen kan stängas vid vissa tider på dygnet för att långsiktigt säkerställa god ordning och en attraktiv miljö. Trapporna bör utformas så att man lätt kommer till plattformen men också vidare mot/från Älmhults centrum. Biljettautomat skall placeras på gångbron för mesta möjliga resenärsservice, på samma sätt som det redan finns i Växjö, Alvesta och som planeras på den nya västra bron i Växjö.



*Kommentar: En flytt av busstationen är inte aktuellt i nuläget. Det ingår endast som en delundersökning i stråkanalysen, som är ett av underlaget för planarbetet. Det är mer att betrakta som ett diskussionsunderlag i debatten kring förtätning, där användningen av de centrala ytorna måste optimeras.*

*Avsikten är att få till den ombyggnation och goda koppling till stationsbyggnaden som efterfrågas ovan.*

**Fastighetsägare till fastigheten Linné 8, Magnus Nilsson, meddelar den 28 november 2014 följande:**

Jag har tagit del av underlagen för planerat arbete vid järnvägsstationen i Älmhult.

Jag är positiv till lösningen som behövs och som förenklar och förbättrar för både resande och de som vill ta sig mellan centrum och IKEA:s område väster om järnvägen.

Min enda synpunkt är att vad jag kan se på underlagen blir lösningen ganska ”futuristisk”. Jag önskar en mer anpassad lösning som stämmer med arkitekturen på järnvägsstationen och husen runt omkring (Stinsan).

Om det finns en möjlighet att i samband med bygget försöka hitta sätt att göra centrum mer attraktivt nu när centrum dräneras på flera affärers flytt ut till 23:an vore även det tacksamt.

*Kommentar: Kommunen arbetar kontinuerligt med frågan om centrum och dess attraktivitet. När det gäller brons utseende så har utgångspunkten varit att den ska vara så klassisk som möjligt. Bland annat har en utformning med flerfärgade glasskivor valts bort, vilket annars är väldigt vanligt i dagsläget. Så är till exempel Lunds nya övergång utformad.*

**Ove Varland, meddelar den 8 december 2014 följande:**

Tacksam för beaktande av nedanstående:

- Att tillgängligheten och det optiska sambandet med den kommersiella delen av området runt torget blir maximalt tillgodosett
- Noteras att torget är för människor, liv och rörelse och den självklara platsen för Saluhall
- Att en mini-natur-lekyta för resandes barn etableras på den norra delen av Spenatoppen. Naturmtrl t ex vattenslipad sten från Möckeln.

” att det i ett stationsnära läge ska kunna erbjudas god service”.





*Kommentar: En övergång över järnvägen bedöms kunna öka tillgängligheten till centrum. Kommunen är positiv till både en saluhall och till lekplatser och öppen för diskussion om var dessa kan placeras.*

### **Föreningen Stinsens vävstuga meddelar den 11 december 2014 följande (sammanfattning):**

Föreningen Stinsens vävstuga har i drygt 23 år varit hyresgäster i Stinsahuset. Föreningen har varsamt renoverat husets interiör på gammalt sätt för att bevara husets karaktär. Sommaren 2014 blev föreningen uppsagd med hänsyn till den tänkta nya användningen av huset.

Dokumentet från Tyréns på kommunens hemsida är en riskanalys, medan det i planbeskrivningen hänvisas till en stråkanalys som inte finns någonstans i denna skrivelse.

Från marknivå ser man kyrkspiran endast från Norra Torggatan. Besökare i centrum har ingen möjlighet att se kyrkans torn i sin helhet från torget. Från den planerade bron (23 m) torde utsikten vara bättre. Placerad norr om stationen finns inget som skymmer.

Den föreslagna övergången söder om stationen leder på västra sidan om järnvägen förbi de inattraktiva gavlarna av två enorma byggkroppar. Om bron förläggs till norra sidan av stationen blir gångvägen från station/perrong till västra sidan om järnvägen ungefär lika lång och mer attraktiv eftersom den leder in på gamla IKEAs område. Vävstugan föreslår i detta sammanhang att IKEAs gamla hus på norra sidan om museet blir besökscentrum.

Från stationens norra sida skulle en besökare till centrum möta en vacker vy över torget med Stinsahuset i fonden och en vacker vy över äldre bebyggelse. Från stationens södra sida skulle en besökare möta ett prång mellan stationen och trapphuset och besökare skulle passera Stinsahuset utan att lägga märke till det vackra huset. Man undviker också att närheten till Godsmagasinet då det i planbeskrivningen medges att det finns vissa begränsningar att ta hänsyn till avseende risker här.

Föreningen förordar att passagen läggs som i Trafikverkets tidigare förslag från 2011-11-01 på norra sidan om stationshuset. Vi har lagt vår själ i restaureringen och vet vilken omsorg det krävs för att ta hand om en gammal kulturbyggnad. Vi kan endast beklaga att kommunen har planer på att använda huset för centrumverksamhet så som butiker, service, gym, kontor, bio, bibliotek, teater, bank, kyrkor, föreningslokaler, samlingslokaler, restauranger, hotell m.m.

*Kommentar: Det nya planförslaget anger användningen centrumverksamhet för Stinsahuset. I centrumverksamhet ingår föreningsverksamhet. Föreningens möjlighet att finnas i huset påverkas på så sätt inte av detaljplanearbetet utan snarare av kommunens intentioner som hyresvärd.*

*Tyréns har gjort ett flertal analyser åt kommunen. Riskanalysen är en. Stråkanalysen är annan. Stråkanalysen ingick inte i planhandlingarna som sådan, utan hänvisades till som ett av många underlag för planarbetet. Däremot har stråkanalysen lagts upp på hemsidan eftersom den efterfrågades. Till granskningsskedet har kommunen också valt att foga in den som en del av planhandlingarna och den kommer åter att finnas på hemsidan.*



*Byggnadshöjden för bron blir maximalt 13 meter hög. Kommunen anser att den södra placeringen är att föredra, och att kyrktornet är ett viktigt landmärke även om det inte är tornet i sin helhet som syns från Norra Torggatan. I projektet kring besökscentrum har kommunen en dialog med IKEA, men IKEA har aviserat att man i dagsläget inte är intresserad av att inrymma denna verksamhet i sina lokaler.*

*Ur risksynpunkt är det ingen skillnad om bron landar i norra eller södra läget på västra sidan. Risken avser antalet människor som kan komma att vistas inuti Godsmagasinet och vilken möjlighet/kunskap dessa personer har om byggnaden den dag en olycka sker och de måste ta sig ut.*

### **Handelsplats Älmhult meddelar den 18 december 2014 följande:**

Då det mesta i förslaget är väldigt allmän hålllet, så är det svårt att ge exakta åsikter om detaljer i detta tidiga skede. Vi vill dock föra upp dessa synpunkter som viktiga att beakta i den kommande processen för att komma fram till bra slutresultat.

Handelsplats Älmhult är positiva till en gångbro. Vi tror att den kan fylla en stor funktion för att binda ihop västra och östra delen av centrum. Det gäller både för boende, pendlare och andra besökare. För att detta verkligen ska funka och skapa ett "levande" centrum så är det många detaljer som måste beaktas.

-En placering av bron söder om stationen med anslutning väster om järnvägen rakt in i gränden söder om det kommande Ikea Museet är idealisk. Förutsättningen är att denna gränd blir inbjudande från väster så att den blir den naturliga vägen för besökare till Vårdshuset, Museet och allra viktigast alla dagliga pendlare i Ikeas kontorsområde.

Med en naturlig förlängning/koppling av gång/cykelvägen vid Gamla Willy's blir den dessutom en inbjudande väg för de som bor i Klöxhult mm på sin väg till centrum.

-Vi förutsätter att de både fula och farliga ståltrapporna monteras ned från viadukten på båda sidor om järnvägen. Då undanröjs faran med alla fotgängare på viadukten och kanske ger möjlighet att återgå till en högre hastighetsbegränsning igen. Det skulle inbjuda trafiken till att ta den tvåfiliga vägen över järnvägen och minskar trafiken på gränderna som leder trafik under järnvägen.

Eftersom ytan framför stationen mot torget (Både "spenatkoppen" och själva torget ) gör att avståndet mellan perrong/gångbro och näringar i centrum upplevs som långt, är det viktigt att göra området runt och omkring gångbron nedgång öster om järnvägen så attraktivt som möjligt.

-Vi föreslår att man utvecklar Stationsbyggnad och Stinsahuset så att det blir ett "resecentrum". Dvs, gör förutsättningar för att driva servering och servicebutik/kiosk, som anstår en järnvägsstation av Älmhults dignitet. Givetvis får de redan befintliga näringarna restaurang och resebyrå i stationen gärna vara kvar.

-Utred möjligheten att ha det planerade besökscentrumet på östra sidan av järnvägen i anslutning till ovan nämnda verksamheter.

-Vi vill återigen aktualisera möjligheten att göra en riktig och unik lekplats på torgets nedre del. Den kan binda ihop järnvägsområdet med centrum och verkligen sprida känslan av liv och rörelse för alla som anländer till stationen. Den får gärna vara i "Home of Home"-anda och vi hoppas att något



inredningsföretag på orten vill utnyttja denna möjlighet att göra ett landmärke. Man behöver inte gå längre än till Olofström för att se hur lyckat detta kan bli.

-Vad det gäller flytt av busshållsplats till väster om järnvägen, efterfrågar vi vad det ska bli av området för den nuvarande busshållplatsen? Det bör finnas en avsikt med det innan beslut om flytt görs. Vi ser en fara om det förblir en stor tom yta under en längre tid.

Har ni frågor eller vi ha förtydliganden, så är ni välkomna att höra av er.

*Kommentar:*

*Kommunen har löpande kontakt med IKEA om planerna för övergången och de har ett pågående arbete där de ser över kopplingarna och utformningen på sin sida.*

*Avsikten är att trapporna ska bort. De är ingen trafiksäker lösning.*

*Kommunen anser också att det behöver byggas om både i och kring stationshuset för att på bästa sätt utnyttja dessa nya förutsättningar.*

*Besökscentrum är ett pågående projekt som utreds vidare.*

*En eventuell förändring eller t.o.m. flytt av busshållplatsen blir inte aktuellt förrän den dag det finns en intressent för något som ger bättre underlag för en sådan diskussion.*

**Följande yttranden har inkommit utan synpunkter på planförslaget:**

Regionförbundet södra Småland

2014-12-15

**STÄLLNINGSTAGANDE**

**Sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda:**

ingen

**MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

Miljö- och byggförvaltningen: Carina Tenngart Ivarsson och Christina Selin-Flink

Carina Tenngart Ivarsson

Stadsarkitekt LAR/MSA