



Rolf Gäfvert  
Region Ytterstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 508 263 27  
rolf.gafvert@gfk.stockholm.se

2001-04-03

Dnr 01-512-513:1

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Ombyggnad av väg E 18, sträckan Hjulsta – Kista. Remiss av program för detaljplan, Dnr 1999-08897-54**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på remissen till stadsbyggnadsnämnden överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.
2. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner som svar på skrivelser till nämnden om bullerutbredning över friområdet kontorets tidigare återremitterade redovisning med i detta utlåtande gjorda tillägg.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Ingvar Nordin

**SAMMANFATTNING**

Stadsbyggnadskontoret har till gatu- och fastighetskontoret för yttrande senast 2001-03-30 översänt detaljplaneprogram för ombyggnad av väg E 18 Hjulsta – Kista. Projektets syfte är att ge E 18-infarten mot Stockholm en ökad säkerhet och framkomlighet. Vägens sträckning ändras genom att den ansluts till väg E 4 vid Kista istället för som idag vid Ulriksdal. Genom ombyggnaden skall också tillgängligheten till Järvafältet förbättras och bullret mot bostäder och friområden minskas.

Gatu- och fastighetskontoret har deltagit aktivt i projektet sedan begynnelsen och har därigenom fortlöpande i huvudsak kunnat få sina synpunkter tillgodosedda. Kontoret ställer sig därmed positivt till programförslaget. Ett avsevärt arbete återstår dock särskilt vad gäller gestaltning och landskapsanpassning. I detta arbete blir inpassningen av de föreslagna överdäckningarna, som dock inte ingår i Vägverkets projektbudget, ett viktigt element.

---

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2001-04-24\Tjut\30.doc

Bilaga 1: Tjänsteutlåtande (återremitterat) ang buller på friområdet.  
Särskild bilaga: Program för ombyggnad av väg E 18 Hjulsta – Kista.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Väg E 18 mellan Hjulsta och Ulriksdal ingår med en tilldelning om 1300 Mkr i vägverkets investeringsplan för åren 1998 – 2007 med en avsedd byggstart år 2003.

Efter omfattande studier av alternativa sträckningar har konstaterats att lämpligaste sträckningen för en ny E 18-infart till Stockholm är Hjulstavägen med en avlänkning till väg E 4 via Kymlingelänken. För delen längs Hjulstavägen har två huvudalternativ studerats, en ytförläggning i nära anslutning till Hjulstavägen och en bergtunnel under Tensta och Rinkeby.

En särskild överenskommelse med angivna utgångspunkter för projektet undertecknades år 1998 av företrädare för Vägverket och berörda kommuner. Den har sedan legat till grund för den fortsatta planeringen av nya E 18. I överenskommelsen togs dock inte ställning för yt- eller tunnelförläggning av delen längs Hjulstavägen.

I dag är Vägverket väghållare för väg E 18 inom stadens gränser, d v s i stort sett Hjulstavägen, medan staden är väghållare för Kymlingelänken. Denna övergår efter ombyggnaden till Vägverket. Ett ramavtal som bl a i stort reglerar tidplan, projektets omfattning godkändes 2000-12-04 av gatu- och fastighetsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden beslöt i december år 2000 att ”låta ytalternativet ligga till grund för fortsatt planarbete och därmed avföra tunnelalternativet”. Stadsbyggnadsnämnden uppdrog samtidigt åt stadsbyggnadskontoret att genomföra programsamråd om ny detaljplan. Programförslaget har för yttrande senast den 30 mars sänts ut till bl a gatu- och fastighetskontoret.

### Programförslaget

#### *Motiv för ombyggnad*

I programförslaget redovisas att den i tidigare planering förutsatta motorvägen på fältet utanför Tensta och Rinkeby aldrig kom att byggas ut, varför den egentligen som lokal huvudgata avsedda Hjulstavägen även fått bära genomfarts- och infartsfunktioner. Vägen har därigenom fått en trafikvolym den inte varit dimensionerad för med avsevärda framkomlighetsproblem som följd. Dessa förhållanden har också bidragit till att Hjulstavägen fått en hög olycksbelastning.

E 18 är en s k primärled för farligt gods.

Staden bedriver idag ett omfattande planeringsarbete för utveckling av Kista arbetsområde. I programförslaget anges att en ombyggnad av E 18 i föreslagna sträckning väsentligt skulle förbättra tillgängligheten till Kista.

Programförslaget har utarbetats av stadsbyggnadskontoret i samråd med bl a gatu- och fastighetskontoret och Vägverket.

### *Ombyggnadsförslaget*

För sträckan Hjulsta – Kista innebär programförslaget i princip en ombyggnad av befintliga vägar undantagandes delen vid Rinkeby trafikplats som blir en ren nybyggnad. Projektet innebär att den del av dagens E 18 som löper inom Sundbyberg och Solna mellan Rissne och Ulriksdal omvandlas till en lokal huvudgata. Detta innebär en lättnad för svårt trafikstörda bostadsmiljöer, särskilt i Solna.

I programförslaget framhålls att för ett projekt som detta måste en samsyn råda mellan Vägverket och staden om kvaliteter som utformning, färg, materialval, landskaps- och vegetationsbehandling. Av detta skäl utformas gemensamt ett s k gestaltungsprogram där dessa aspekter redovisas.

### Delen vid Tensta

Den nya trafikplatsen i Hjulsta får formen av en stor cirkulationsplats ovanför E 18:s huvudkörbana. Trafikplatsen utformas så att den tilltänkta Förbifart Stockholm i ett senare skede kan anslutas utan omfattande ombyggnader. Fram till dess fungerar Akallavägen som huvudförbindelse norrut. Akallavägens anslutning utformas som en vid kurva för att göra ett så litet intrång som möjligt i terrängen.

Dagens yttre körbana på Hjulstavägen föreslås sänkas och blir ny E 18 tillsammans med en ny körbana som byggs nedsänkt i dagens vägslänt. Dagens inre körbana omvandlas till en lokal huvudväg. Undantag från den terrasserade sektionen görs vid Elinsborgsskolan, där vägen förläggs på en lång landskapsbro över dalgången. Härigenom förbättras sikt och passage-möjligheter ut mot Järvafältet.

E 18 ansluts österifrån mot Tensta med ramper som mynnar i en cirkulationsplats i korsningen vid Tenstastråket. Avfarten från E 18 förläggs på en lång bro för att begränsa ingreppen på fältet.

Den höga bron över Spångadalen mellan Tensta och Rinkeby kompletteras med ett tredje spann för den västgående E 18-körbanan.

### Delen vid Rinkeby

Mellan Spångadalen och Kvarnbyvägen föreslås E 18-stråket få samma principiella utformning som förbi Tensta. Den parallellt med E 18 löpande lokala huvudgatan föreslås avslutas vid Kvarnbyvägen. Dagens gångtunnlar mot Järvafältet bibehålls, men tunneln vid Kvarnbyvägen förstoras väsentligt och handikappanpassas.

Den nya Rinkeby trafikplats förläggs omedelbart öster om Rinkeby i kilen mellan Hjulstavägen och Kymlingelänken. Trafikplatsen får formen av en

treudding och blir till stor del uppbyggd på broar. Denna utformning skapar en öppen lösning med goda möjligheter till rörelse längs marken för människor och djur mellan Järvfältet och Ursviksområdet. Av hänsyn till landskapsbilden ges trafikplatsen en medvetet låg profil.

Dagens stora signalreglerade korsning mellan Ulvsundavägen och Enköpingsvägen vid Rissne föreslås ersättas av en planskild trafikplats med Ulvsundavägen som genomgående huvudstråk och med anknytning till Rinkeby och Rissne via en överliggande cirkulationsplats. Ulvsundavägen läggs utanför Rinkeby något östligare än idag för att inte omöjliggöra en framtida bro för bl a busstrafik mellan Rinkeby och Stora Ursvik i Rinkeby Allé's förlängning.

Kymlingelänken ersätter Enköpingsvägen som E 18:s anslutning till E 4. Vägens huvudkörbana föreslås löpa i en båge från Hjulstavägen till Kymlingelänken genom Rinkeby trafikplats. Den överblivna delen av Kymlingelänken rivs upp och återställs till grönyta.

#### Delen vid Kista

Över Igelbäcken föreslås en helt ny bro, som blir dubbelt så lång som den befintliga och 1 – 2 meter högre. Detta ger väsentligt förbättrade passage-möjligheter för både människor och djur. Längs Kymlingelänken kommer de olika trafikplatsernas av- och påfartsramper att ligga så nära varandra att sträckorna däremellan för säker trafikföring måste kompletteras med ett extra sk additionskörfält.

I programförslaget redovisas en anslutning av Hanstavägen till nya E 18 som följer Hanstavägens nuvarande sträckning. Dagens signalreglerade plankorsning ersätts av en 200 m lång bro med en underliggande cirkulationsplats. I programhandlingen redovisas även att studier pågår kring möjligheterna att flytta trafikplatsen något åt nordost. Härigenom skulle Hanstavägen få en rakare sträckning mot trafikplatsen.

Kista trafikplats föreslås utformas med nya direktramper mellan vägarna E 4 och E 18 i alla riktningar. Därtill bibehålls den nuvarande trafikplatsen, som dock får en mer lokal funktion som trafikfordelare mellan väg E 4 och Kista arbetsområde samt eventuellt södra Sollentuna via en bro över järnvägen. Från den befintliga trafikplatsen ordnas förbindelsen till Kista arbetsområde via en ny väg som ansluter till Torshamnsgatan. Detta innebär också att framtida trafik mellan södra Sollentuna och Hjulstavägen – Ulvsundavägen måste ta vägen genom Kista arbetsområde. Gatu- och fastighetskontoret har på ett tidigt stadium i planeringen accepterat detta.

Den föreslagna lösningen möjliggör en ny gång- och cykelförbindelse av god standard mellan Kista arbetsområde och befintliga och tillkommande bostadsområden i södra Sollentuna.

### *Överdäckningar*

Efter besluten i december år 2000 i stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden att det fortsatta planeringsarbetet skall avse ett modifierat ytalternativ studeras möjligheterna att utföra överdäckningar på delar av sträckan förbi Tensta och Rinkeby för att ytterligare minska bullret och vägens barriäreffekter mot friområdet. Beroende på utsträckning och utformning kan det också bli möjligt att förlägga bebyggelse på överdäckningarna. Överdäckningarna ger nya passagemöjligheter men kan också medföra att ett par av dagens gångtunnlar under Hjulstavägen måste utgå.

### *Utveckling av Järvafältet*

I programmet framhålls betydelsen av att E 18-projektet samverkar med Kistaprojektet i fråga om utveckling vägens närzon mot friområdet

### *Miljökonsekvenser*

#### Naturmiljö och grönstruktur

Ett huvudsyfte med vägens förläggning omedelbart i anslutning till den befintliga Hjulstavägen och även Kymplingelänken har varit att minimera intrånget i friområdet. Det blir därmed de nya planskilda trafikplatserna som svarar för huvuddelen av det markintrång som ändå görs. Totalt sett innebär vägprojektet en ökning av vägytorna med drygt 30 ha.

#### Skydd av Igelbäcken

I programförslaget förs en kort diskussion om ambitionsnivåer för skydd av Igelbäckens vatten vad gäller kvalitet och nivå. Ett antal tänkbara lägen för sedimenteringsdammar redovisas.

#### Buller

Enligt naturvårdsverkets riktlinjer och gällande miljöprogram för Stockholm bör ekvivalentnivån vid bostäder inte överstiga 55 d(B)A vid fasad. Med i programförslaget redovisade skärmningar nås denna nivå vid fasad 1,5 m över marken vid samtliga bostadshus. Det skulle krävas upp till 6 m höga skärmar för att skydda alla våningar till 55 d(B)A vid fasad. Då så höga skärmar bedöms som orealistiska, föreslås istället fönsteråtgärder där skärmarna inte ger täckning. På så sätt innehålls riktvärdena för högsta trafikbullernivå inomhus i samtliga bostäder längs aktuella vägar.

I stadens miljöprogram anges att långsiktigt skall buller från trafik i natur- och friluftsområden avsedda för rekreatiönsändamål i översiktsplanen för Stockholm inte överstiga 40 d(B)A. Den aktuella delen av Järvafältet är ett sådant område. På kartor i programförslaget redovisas bullersituationen idag jämfört med situationen efter utbyggnad av nya E 18, se sid 53 och 54. Det påpekas också att det utöver de åtgärder som föreslås i projektet krävs andra typer av åtgärder för att nå ner till miljöprogrammets målnivå.

## Luftföroreningar

Gällande gränsvärden för luftföroreningar innehålles, utom möjligen vid Kista trafikplats. Här är dock huvuddelen av problemet föranledd av trafiken på väg E 4.

## Kollektivtrafik

I programförslaget anges att nya E 18 innebär en förbättring för busstrafiken genom den ökade allmänna framkomligheten. En försämring blir dock att delar av östra Rinkeby får längre avstånd till busshållplats än idag.

## Gång- och cykeltrafik

Ett av stadens villkor för att acceptera yalternativet har varit att tillgängligheten till Järvafältet från bostadsområdena inte får försämrats. I programmet redovisas ett antal breddningar och höjningar av befintliga gångpassager både under Hjulstavägen och Kymplingelänken.

## Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Länsstyrelsen har bedömt att E 18-projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken. Detta innebär att en MKB skall tas fram och att projektet skall tillåtligkhetsprövas av regeringen.

Med anledning av beslut i kommunfullmäktige om upprättande av MKB för detaljplaneprojekt har en sådan påbörjats för detta projekt. Den kommer enligt programmet att bygga på den MKB Vägverket tar fram för sin arbetsplan för E 18-projektet.

## *Måluppfyllelse*

I detta avsnitt redovisas de omnämnda i särskild ordning överenskomna utgångspunkterna målen för projektet och stadsbyggnadskontorets bedömning av graden av uppfyllelse med det nu föreslagna utbyggnadsalternativet.

## *Fortsatt arbete*

Det anges att det fortsatta arbetet skall inriktas på att samtidigt kunna ställa ut stadsbyggnadskontorets förslag till detaljplan och Vägverkets förslag till arbetsplan. För att projekttidplanen skall kunna hållas bör den gemensamma utställningen äga rum senast under vintern 2001 – 2002.

## **Gatu- och fastighetskontorets synpunkter**

Företrädare för kontoret har under hela planeringsprocessen deltagit aktivt i E 18-arbetet. Kontorets synpunkter och förslag har som regel successivt i huvudsak kunnat tillgodoses. Kontoret får därmed i stort tillstyrka förslaget till detaljplaneprogram. Det bör dock påpekas att frågor kring överdäck-

ningar och landskapsåtgärder endast berörs översiktligt i programförslaget.

### *Ombyggnadsförslaget*

Bl a med hänsyn till att en tänkt snabbspårväg inte kommer att kunna passera den höga kraftledningen norr om Rinkeby via den avsedda överdäckningen av E 18 stöder kontoret förslaget att studera en kablifiering av delar av denna ledning. De landskapsmässiga vinsterna skulle också bli betydande.

En lösning för Ärvinge trafikplats med en uträtad Hanstaväg skulle kunna ge avsevärda stadsbyggnadsmässiga fördelar framför det förslag som redovisas i programförslaget, som i sin tur är Vägverkets förslag. För att en sådan lösning skall vara tänkbar anser kontoret dock att den måste kunna ges fullgoda förutsättningar för en god trafiksäkerhet och framkomlighet. Olika utformningsvarianter kommer att studeras vidare under det fortsatta arbetet med detaljplan resp arbetsplan.

### *Överdäckningar*

Kontoret är positivt till tanken på att med ett lämpligt antal överdäckningar av valda partier av sträckningen förbi Tensta och Rinkeby minska barriäreffekter och buller.

Kontoret har nyligen träffat avtal med Vägverket om finansiering av den omprojektering av arbetsplanen som föranleds av stadens önskemål om överdäckningar. Stadens kostnad för detta bedöms till 4,5 – 5 Mkr. Det förestående projekteringsarbetet får utvisa lämplig längd i förhållande till behovet av en funktionell vägprofil, möjligheten att förlägga bebyggelse på överdäckningarnas tak samt kostnaden för olika utformningsalternativ.

Om det av tekniska eller ekonomiska skäl blir nödvändigt att tidigt prioritera bland de föreslagna överdäckningarna anser kontoret på basis av den kunskap som nu finns att överdäckningen vid Rinkeby bör sättas främst. Den kan uppenbarligen ges en god kommunikativ funktion och synes även väsentligt underlätta framdragningen av en framtida snabbspårväg mellan Alvik och Sollentuna via Kista. De kunskaper som nu finns pekar också på att överdäckningen vid vattentornet i Tensta bör ges lägst prioritet av de tre förslagen. Dess kommunikativa betydelse tycks vara jämförelsevis liten och den innebär uppenbarligen också att den nuvarande gångtunneln under Hjulstavägen vid Hjulstråket måste utgå och ev ersättas av en ny bro.

### *Gestaltning, landskapsanpassning*

I programförslaget framhålls att en vidare bearbetning måste göras av gestaltungsprogrammet för projektet så att vägen och dess närområde på bästa möjliga sätt anpassas till det värdefulla natur- och kulturlandskapet. Landskapsbroarna som de redovisas i programförslaget ger t ex ett väl kompakt intryck och de höga stödmurarna torde ha en negativ inverkan på vistelsevärdet i de vägnära delarna av friområdet. Som exempel bör

möjligheten att arbeta med barrskogsklädda moränslänter som visuellt tar tag i vägen studeras. Om dessa slänter höjs någon meter över den nedre körbanan kan de dessutom fungera som bullerskydd för friområdet.

### *Miljökonsekvenser*

#### Skydd av Igelbäcken

En väsentlig förutsättning för projektet är att Igelbäcken inte får belastas med förorenat vatten. Kontoret är tveksamt till om vägdagvattnet kan nå en tillräcklig grad av rening i sedimenteringsdammar innan det släpps ut i bäckens tillrinningsområde. Vägverket bör i modellstudier visa hur reningen skulle kunna klaras. Även om Igelbäcken behöver allt vatten den kan få förefaller det säkraste alternativet ändå vara att leda bort vattnet till reningsverk. Konsekvenserna för Igelbäcken vid en olycka med utsläpp måste givetvis också studeras.

#### Buller

Vad gäller bostadsbebyggelsen vill kontoret inte invända mot den avvägning som i programförslaget gjorts mellan skärnhöjder och skyddseffekt. Att de högre våningsplanen skyddas med fönsteråtgärder kan enligt kontorets uppfattning inte anses som orimligt i ett fall som detta. Arbetsättet får anses få stöd i 1997 års riksdagsbeslut ang riktvärden för trafikbuller: ”.....bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till riktvärdesnivåerna bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.”

I fråga om bullerskydd av friområdet vill kontoret här anknyta till och komplettera sitt svar på skrivelser till nämnden från Ann-Marie Strömberg (v), Kurt Hultgren (sp) och Svante Linusson (sp) som behandlades i nämnden 2000-10-31. Nämnden återremitterade ärendet och uppmanade kontoret att återkomma med en genomgripande redovisning av ljudnivåerna.

Efter återremissen har gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden beslutat att det s k tunnelalternativet för E 18 skall utgå ur planeringen. Efter återremissen har också Vägverket tagit fram ett på aktuella profiler och sektioner baserat illustrationsmaterial för bullerutbredningen över friområdet. Se kartskisser i programförslaget, sid 53 och 54. I programförslaget redovisas också på objektkartorna de föreslagna nya bullerskyddens utsträckning och höjd.

Vägverkets konsult anför att en ökning av skärnhöjden från 1 m till 2 m för sträckningen förbi Tensta och Rinkeby skulle innebära att 55 d(B)A-kurvan skulle komma närmare (ca halva avståndet) vägen än vid en skärnhöjd av 1 m. Detta skulle innebära en ungefärlig halvering av den yta som skulle utsättas för mer än 55 d(B)A. Konsulten anför också muntligt att överdäckningarnas bullerdämpande effekt givetvis är mycket stor i närområdet, men att denna effekt snabbt avtar med ökande avstånd. Det är Vägverkets avsikt att på bullerutbredningskartorna även lägga in en ytterligare kurva för en lägre nivå än de nu markerade, för att på detta sätt få en tydligare bild av



situationen längre ut på fältet. Kontoret förutsätter att en tydlig beskrivning av överdäckningarnas effekt på bullerutbredningen tas fram då deras omfattning är fastlagd. Kontoret förutsätter också att det beskrivna kompletterande materialet tas fram så att det kan redovisas i den till hösten planerade utställningen av förslagen till detaljplan och arbetsplan.

I skrivelsen från Kurt Hultgren och Svante Linusson angående bullerutbredningen i friområdet ställs fyra konkreta frågor. Kontorets kommentarer till dessa är i nuläget de följande:

*Vilka blir de förväntade bullernivåerna vid de olika alternativen för E 18 i ytläge eller som tunnel?* Kontoret får här i första hand hänvisa till de nya utbredningskartorna i förslaget till detaljplaneprogram. För tunnelalternativet görs som nämnts inga ytterligare studier. Av det äldre materialet hos Vägverket framgår dock att ett ytalternativ med 1 m skärnhöjd mot fältet för Hjulstavägens del skulle ge klart högre nivåer på fältet än ett tunnelalternativ utan skärmning mot fältet (av den återstående lokala huvudgatan). Målnivån 40 d(B)A skulle dock ej nås ens med tunnelalternativet.

*Vilka blir de förväntade bullernivåerna vid en eventuell breddning av Akallavägen?* Akallavägens breddning ingår inte i E 18-projektet. Någon kartläggning av bullerutbredningen liknande den som görs för E 18 planeras ej. Däremot kommer bullerfrågorna givetvis att behandlas i den MKB som tas fram i anslutning till projektet. Rent allmänt kan sägas att breddningen av Akallavägen inte torde medföra någon höjning av bullernivåerna på friområdet dels därför att ökningen över dygnet av antalet bilar blir måttlig, dels därför att denna ökning troligen också uppvägs av den avsedda sänkningen av den skyltade hastigheten.

*Vilka blir de förväntade bullernivåerna om en ny Kymplingelänk byggs?* Kymplingelänken ingår i E 18-projektet. Någon tunnelförläggning har inte diskuterats för detta avsnitt. Bullerutbredningen från Kymplingelänken redovisas på nämnda kartor i detaljplaneprogrammet.

*Vid vilka kombinationer av ovanstående överskrids inte bullergränserna?* Kontoret ser inga möjligheter till relevanta kombinationer mellan de i frågorna ovan omnämnda utbyggnadsalternativen.

### *Ekonomi*

Staden har åtagit sig att via gatu- och fastighetskontorets budget finansiera utredningar kring och projektering av de förslagna överdäckningarna. Kostnaden för en utbyggnad av överdäckningarna blir troligen starkt avhängig om staden avser att ovanpå dem placera bebyggelse, detta med hänsyn till de krav på säkerhetshöjande förstärkningar som då troligen kommer att resas. Utbyggnaden av överdäckningarna ingår inte i Vägverkets budget för E 18-projektet.

Finansieringen av vissa åtgärder i anslutning till projektet eller vissa åtgärder inom projektet som tillkommit på stadens begäran är ännu inte

# S

klarlagd. Omfattningen av parternas ekonomiska ansvar i dessa frågor skall regleras i kommande genomförandeavtal.

Det råder samsyn mellan kontoret och Sundbyberg om att kommungränsen bör anpassas till vägens nya sträckning. Överläggningar har inletts i frågan.

## *Fortsatt arbete*

Med hänsyn till den rådande trafiksituationen i området är det enligt kontorets uppfattning av största vikt att det fortsatta arbetet bedrivs så att planerad tidpunkt för byggstart i görligaste mån kan hållas.

## **Gatu- och fastighetskontorets förslag**

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att som svar på remissen till stadsbyggnadsnämnden överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

Främst med hänsyn till kontorets uppfattning att detta ärende bör behandlas i nämnden har den av stadsbyggnadskontoret uppsatta remisstiden 30 mars inte kunnat hållas. Av hänsyn till projekttidplanen får kontoret föreslå att nämnden fattar beslut i detta ärende vid sammanträdet den 24 april.

Kontoret föreslår också att nämnden som svar på skrivelser från Ann-Marie Strömberg (v), Kurt Hultgren (sp) och Svante Linusson (sp) beslutar att godkänna kontorets tidigare redovisning (bilaga 1) tillsammans med det kompletterande material som lämnas i detta tjänsteutlåtande och stadsbyggnadskontorets programförslag.

SLUT