

Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av Tahe 1:66

Taberg, Jönköpings kommun

Hur samrådet har bedrivits

Ett planförslag upprättades över del av fastigheten Tahe 1:66. Stadsbyggnadsnämnden informerades i ärendet och beslutade att skicka ut planförslaget på samråd under tiden 29 juni - 22 september 2016. Samrådshandlingarna skickades till Länsstyrelsen, kommunstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. Ett allmänt samrådsmöte ägde rum den 8 september 2016 i Tabergs sportklubb. Handlingarna fanns tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen fanns dessutom tillgänglig på kommunens hemsida.

Hur granskningen har bedrivits

Efter samrådet justerades planhandlingarna. Stadsbyggnadsnämnden informerades i ärendet och beslutade att skicka ut planförslaget på granskning under tiden 6 juli - 10 september 2018. Granskningshandlingarna skickades till Länsstyrelsen, kommunstyrelsen samt de förvaltningar, myndigheter och berörda fastighetsägare som yttrade sig under samrådstiden. Handlingarna fanns även tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten och på kommunens hemsida.

Inkomna skrivelser

Vid granskningstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit. Nedan finns förteckning av inkomna yttranden.

- | | |
|----------------------------------|---------------------------|
| 1. Cykelfrämjandet | 2018-08-15 |
| 2. Tekniska nämnden | 2018-08-17 |
| 3. Lantmäterimyndigheten | 2018-08-28 |
| 4. Räddningstjänsten | 2018-09-03, ingen erinran |
| 5. Miljö- och hälsoskyddsnämnden | 2018-09-04 |
| 6. Länsstyrelsen | 2018-09-06, ingen erinran |
| 7. | |
| 8. | |
| 9. | |
| 10. | |
| 11. | |

Inkomna yttranden med kommentarer

Nedan redovisas inkomna yttranden i sin helhet tillsammans med kommunens kommentarer. De som inte haft någon erinran redovisas inte nedan.

1. Cykelfrämjandet

Varför skiljer sig samrådsredovisningen från detaljplan?

Cykelfrämjandet lämnade flera synpunkter på förslaget till detaljplan. Många av våra synpunkter accepterades i samrådsredogörelsen vilket är positivt, det som är oroväckande är att synpunkterna inte medfört motsvarande ändringar i själva detaljplanen. Detta är mycket olyckligt och ger intryck av att ni säger en sak och gör en annan eftersom det är detaljplanen som gäller. Det är mycket viktigt att alla ändringar verkligen läggs till i detaljplanen! Bland annat skrivs "GC-vägen ska också vara separerad och med säkra sidoområden om det är möjligt», I detaljplanen står inte ett ord om bredd eller utformning av GC-vägarna. På grund av detta skickar vi med i princip samma synpunkter som vi lämnade föna gången.

Läget - cykelavstånd till service. vidare kommunikationer

Inom närhåll finns skola, kommunikation och mataffär, allt inom prima cykelavstånd (Inga, onödiga bilresor...). Men det krävs att förutsättningarna ges för att cykel verkligen ska bli det primära valet. Vi tycker att det bör ha bäring såväl mot Ålborgåtaganden som Barnkonventionen. Områdets vägnät föreslås utformas ungefär "som vanligt" vad vi kan förstå, vilket tidigare har visat sig innebära att bilen ofta är det självklara valet även för närtransporter; inte cykeln.

Utformningen av gator i området bör ske med cykel i fokus, inte bil såsom nu gjorts. Vägarna anges bli mellan 5-7 meter breda, utan trottoar eller cykelfält. Sidledsförskjutning byggs på något ställe för att minska hastighet på väg vilket måste tolkas som att vägens utformning i övrigt kan förväntas medföra alltför höga hastigheter. Vi föreslår istället att vägen utformas i stort så att hastigheter över 30 km i timmen inte är möjliga.

Exempelvis kan "byaväg" byggas för att dels sätta cykel i fokus men också minska biltrafikens hastighet. Vi tycker att den enhetliga utformning som nu föreslås bör brytas, t ex för sträckor med gångfartsområden.

Komplettera cykelvägen

På plankartan saknas cykelväg på en sträcka uppe i norr/nordost i anslutning till infarten till området, det ser ut att bli ett glapp här. Det är givetvis inte bra om det är så, eftersom det innebär att cykeltrafiken ej kan ansluta direkt till cykelvägen utmed Tahevägen söderut, utan tvingas ut i blandtrafik, far längre väg och måste genom korsningen vid Tahevägen för att nå cykelvägen. Vi tycker det är viktigt att cykelväg verkligen byggs här så att inte en felande länk uppstår.

Separera gång och cykel på gc-vägen, bygg tillräckligt brett, säkra korsningar

Till skillnad från bilvägarna finns lite angivet om hur GC-vägarna ska utformas. Vi tycker nedan ska framgå i planen;

Separera gång och cykel

Gångdelen bör separeras från cykeldelen på de föreslagna gång- och cykelvägarna för att öka framkomlighet och säkerhet. Separering bör helst ske med nivåskillnad. Sker separering med målad linje är det viktigt att ge-vägen är tillräckligt bred för att verkligen tillåta separering.

Bygg tillräckligt brett

Breda ge-vägar minskar konflikter och risker mellan de som nyttjar den (gående, cyklister, barn och gamla, hundrastare osv). Redan här och ökande är också lådcyklar som kräver större plats. Vi rekommenderar bredd totalt på minst 4,5 m.

Säkra korsningar

Inom området blir det några korsningar med gata. Det är viktigt att GC-vägarna är i fokus och helst byggs som cykelöverfarter, detta är den säkraste och tydligaste korsningslösningen och bidrar även till att hålla nere hastighet på väg för biltrafiken.

Cykelparkering

Bra att ni skrivit in att P-tal för bil och cykel ska följas. Dock önskar vi förtydligande om vikten av säker, väderskyddad cykelparkering nära målpunkterna. Om det är möjligt bör också krav ställas på att lätt-tillgängliga cykelförråd byggs.

Även om det ligger utanför själva planområdet bör det påpekas att cykelparkering är viktigt också vid de närliggande busshållplatserna.

Tahevägen

Det står att en säker gång-och cykelöverfart med övergångsställe ska byggas på Tahevägen. Det tycker vi är mycket bra. Det är viktigt att denna placeras rätt så att den blir gen och ansluter bra till området. Om det innebär omvägar är risken stor att den inte kommer att användas i så stor utsträckning som önskat, likaså gäller det nyttjandet av befintliga tunneln om den innebär omväg åt något håll.

Tahevägen har separerad cykelväg med endast målning vilket inte är tillfredsställande. Detta bör uppmärksammas och lyftas i och med att nya bostäder byggs. Cykelvägen bör separeras på bättre sätt t ex med räcke. Anslutning vidare mot centrum är rörig och bör ses över. Likaså är cykelvägen mot Torsvik under all kritik då den där också endast är separerad med målning.

Kommentar

Den bostadsformen som genererar mest befolkning och trafik är flerbostadshusen i nordväst. Placeringen av flerbostadshusen är strategisk då den ligger nära infarten till området med bra koppling till befintlig cykelväg som går utmed Tahevägen. Resten av området får på så sätt mindre biltrafik och upplevs som en vanlig villagata där det generellt sett inte anläggs trottoarer/cykelfält. Gatorna som är 7 meter breda är framförallt till radhus/kedjehus där det kommer ske lite mer trafik och är där det är tätare mellan garageuppfarter. De gatorna som har en körbredd på 7 meter har kortare sektioner med raksträckor och av den anledningen förväntas inga högre hastigheter.

Eftersom det är Jönköpings kommun som äger den biten av mark norr om planområdet finns det ingen risk att gång-/cykelvägen inte byggs ut till Tahevägen. Sträckningen saknar betydelse om den inte fullbordas och blir användbar. Gång- och cykelvägen längs Tahevägen håller i dagsläget på att byggas om och förväntas vara klar hösten 2019, vilket kommer underlätta cykelpendlandet.

Sett till detaljplaneverktygets möjligheter och begränsningar kan endast detaljplanen medge det som sker inom föreslaget planområde. Detaljer som separering sker efter det att detaljplanen har fått laga kraft och genomförandefasen tar vid. Utformning av cykelvägar inryms inom användningsbeteckningen gata. För att skapa genare gång och cykelvägar krävs således en samordning via flera planprocesser: från översiktlig- till detaljplanering.

Övriga kommentarer noteras.

2. Tekniska nämnden

Inom vissa delar av kvartersmarken finns planbestämmelser som säger emot varandra. Det gäller när flera av bestämmelserna f1, f2 och f3 finns på samma område eftersom respektive bestämmelse endast medger en typ av byggnation.

Meningen i genomförandebeskrivningen om att kommunen rekommenderar exploatören att vända sig till samma entreprenör som kommunen ska tas bort eftersom kommunen inte bör rekommendera entreprenörer utan ska vara objektiv. Det är upp till exploatören själv att bestämma hur deras upphandling ska göras.

Texten i genomförandebeskrivningen om skötsel av blivande diken inom kvartersmark behöver skrivas om och bli tydligare när det gäller ansvarsfrågan. Förutsättningen för att ha lösningen med diken på kvartersmark är att fastighetsägarna, inte kommunen, sköter diken som t ex gräsklippning, rensning och städning. Kommunen får däremot ansvaret för att dikets funktion behålls, d v s dikets utformning med tillhörande anläggningar som t ex dräneringsledning.

I övrigt har tekniska kontoret inte några synpunkter på planförslaget.

Kommentar

Ordet ”endast” har tagits bort från planbestämmelserna.

Meningen i genomförandebeskrivningen om att kommunen rekommenderar exploatören att vända sig till samma entreprenör har justerats. Nu står det endast att exploatören kan vända sig till samma entreprenör för enkel samordning.

Tydligare beskrivning angående skötsel av blivande diken inom kvartersmark har lagts till.

3. Lantmäterimyndigheten

Underrubrik

Delar av planen som måste ändras.

- I planbeskrivningen beskrivs hur dagvattenhanteringen ska ske inom planområdet, där vägdagvatten samlas upp i öppna diken. I planen har de öppna diken fått en administrativ bestämmelse, u₂, för markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar samt gatuwater. Bestämmelsen u kan endast användas för underjordiska ledningar. Hanteringen av gatuwater i öppna diken går därför inte att säkerställas med bestämmelsen u. Förslag för att säkerställa marken för de öppna diken för dagvattenhanteringen är att områdena blir allmän plats för natur.
- Inom och utanför detaljplanen finns en gemensamhetsanläggning, Tahe ga:2. Omprövning av gemensamhetsanläggning behöver ske pga. vägens utformning, vilket framgår i planbeskrivningen. Omprövningen kan även gälla att ytterligare fastigheter ska anslutas till gemensamhetsanläggningen som bildas inom planområdet. Detta gäller bostadsfastigheterna som bildas längs den östra gränsen som kan ha utfart både åt öster och väster.
- Detaljplanen har bestämmelser om utformningen av bebyggelsen. I f-bestämmelserna framgår att endast en viss bebyggelse får ske inom egenskapsområdet. I plankartan finns flera f- bestämmelser inom samma egenskapsområde som gör detaljplanen ottydlig. Vad får man bygga inom området? Förslag för att tydliggöra bestämmelserna är att ta bort ordet endast i texten till planbestämmelserna.
- Grundkartan behöver förbättras då den inte är komplett. I planbeskrivningen framgår att det finns en gemensamhetsanläggning och flera rättigheter i området. På den digitala registerkartan framgår gemensamhetsanläggningarna och officiälservitut. Grundkartan ska innehålla allt som rättigheter som har betydelse och påverkas av detaljplanen.
- Strax utanför detaljplanen i den nordvästra delen är det ett smalt område som ej är detaljplanlagt mellan den nya aktuella detaljplanen och detaljplanen Tahe 1:40 och 1:4 m.fl. antagen som byggnadsplan år 1979, akt 06-MÅN-790. Detaljplanen bör därför utökas att även gälla det smala området mellan detaljplanerna.

Kommentar

Den administrativa bestämmelsen u₂ - markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar samt gatuwater, har tagits bort från plankartan. Hur gatuwater ska hanteras styrs istället i exploateringsavtalet.

Detaljplanens bestämmelser angående utformning av bebyggelsen (f) har i enlighet med yttrandet justerats där ordet "endast" har tagits bort för att förtydliga bestämmelserna.

Grundkartan har uppdaterats med gemensamhetsanläggning och rättigheter.

Avgränsningen av planområdet har gjort utifrån fastighetsgränsen för Tahe 1:66.

Övriga kommentarer noteras.

5. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Det hade varit bra om det framgick av planbestämmelserna att området är utsatt för trafikbuller och att det därmed kan krävas anpassat byggande i enlighet med SFS 2015:216.

Kommentar

Planbestämmelse (f4) har lagts till i plankartan för anpassning till trafikbuller.

7. [REDACTED]

I samband med min skrivelse 20160922 påpekade jag bl a att det nordöstra hörnet är överexploaterat. I den nu förevisade planen 180607 är antalet hus justerat till ett mindre antal vilket är positivt men bygghöjden är ej justerad till 2 våningar. Att planlägga för tre våningar (10 meter) är ej i överensstämmelse med mitt avtal med Obos Mark AB.

Kommentar

Att detaljplanen medger en nockhöjd på 10 meter innebär inte att det kommer bli så. Om ert avtal med OBOS Mark AB reglerar antalet våningar till 2, behöver de hålla sig till det oavsett vad detaljplanen medger. Detaljplanen ska verka för en långsiktig utveckling och om området skulle byggas om i framtiden ser vi att 10 meter nockhöjd är rimligt för denna plats.

8. [REDACTED]

Vid genomläsning av samrådsredogörelsen anser jag att ett flertal svar på mina frågor är av karaktären generella utan att ge några särskilda klargöranden varken i tid eller rum.

1. Delar av den service (äldreboenden, vårdcentral, m.m.) som hänvisas till anges kunna tillhandahållas i Norrahammar, är det vad som kallas närhet? För övrigt ganska påver servicenivå i samhället.
2. Fördröjningsmagasin av avrinningsvatten sägs inte påverka befintligt blött område utan tvärtom? Det vill säga en damm/vattendepå i nuvarande skogsmark, utan att det blir mer blött? Förstår inte!
3. Nuvarande fastighetsägare [REDACTED] anser även han att området

överexploateras med den mängd och diversifiering som skrivs fram. Är det en faktor som kan avgöra omfattningen av bebyggelsen?

4. Vet att BUN har räknat med att Taberg ökar i omfattning, efterlyser ändå en konkret tidsplan för när förskoleplatser och skolan ska vara fullt utbyggd för att klara den ökning som kommer att bli. (Arbetar själv på en enhet i centrala Jönköping som varit lovat till och ombyggnad i närmare 10 år och som fortfarande sitter i provisoriska och underdimensionerade lokaler.)
5. Trafiksituationen utmed Tahevägen är redan idag ansträngd på framförallt morgon och eftermiddagstid. Ser gärna en detaljerad plan för hur detta ska lösas. (In/utfart bredvid Tahe gård, österifrån innan befintlig rondell kan vara en lösning. Det skulle bli 2 in o utfarter till hela området.)
6. Man anger att besvärliga höjdskillnader har gjort att byggherrar har hoppat av tomter på Målön. Kan se en hel del svårexploterad mark även inom Tahe 1:66 trots sprängning. Kunde kanske föranleda att delar av projektet kan läggas i vila även här.

Kommentar

1. Med närhet i planbeskrivning avses framförallt det serviceutbud som finns i Tabergs centrum. Service som äldreboende och vårdcentral i Norrahammar kan hävdas att det ligger inom rimligt avstånd med tanke på att det är verksamheter som generellt sett besöks mer sällan. Ytterligare en aspekt för att kunna uttrycka det som närhet är avståndet till kollektivtrafik som ligger precis i anslutning till området.
2. Fördröjningsmagasinet är till för att förhindra stora flöden i befintligt dike ner mot Tahesjön. Eftersom utloppet förses med brunn med avsikt att fördröja vattnet minskas påverkan på befintligt dike då inte lika stora flöden av vatten transporteras samtidigt. Det blir alltså inte mindre blött än i dagsläget men att reglera vattenflödet med hjälp av fördröjningsmagasinet kan bidra till att omgivande kärr och dikets status inte försämras, utan kan förbättras och få ett jämnare flöde.
3. Markägarens intentioner påverkar till viss del bebyggelsens omfattning då OBOS Mark AB har ett avtal med markägaren [REDACTED] angående exploateringen. Synpunkter från [REDACTED] har under granskningsskedet besvarats.
4. När det gäller skolbyggnation (den tillfälliga enheten vid Målön) så har tekniska kontoret meddelat att samtlig verksamhet från Taheskolan ska kunna vara inflyttad till HT2020. Det innebär att tömning av dessa lokaler sker efter vårterminens avslut. Denna tidplan bedöms som tillförlitlig.

Därefter är ambitionen att en omställning av Taheskolan till förskola ska påbörjas. Med tanke på skollokalernas nuvarande utformning, så rör det sig inte om en alltför stor omställning. Förhoppningsvis kommer därför nya förskoleplatser finnas på plats under 2021.

5. Det nya området kommer att generera närmare 400 fordonsrörelser per dag. Idag är det en vardagsdygnstrafik på 6300 fordon på Tahevägen vilket inte ger någon betydande ökande köbildning. Att det blir köbildning i rusningstid kan aldrig undvikas. Att öka angoringspunkterna, ut- och infart, på Tahevägen från det nya området gör bara att konfliktpunkterna ökar då det är där olycksrisken är som störst.

I nuläget så byggs det en GC-väg mellan Torsvik och Taberg för att underlätta cykelpendlingen mellan dessa punkter. GC-vägen kommer att korsa Tahevägen med en passage mellan utfarten från det nya området och Vanadinvägen. I samband med detta kommer en refug samt fartdämpande åtgärder, s.k. busskuddar, att byggas då busshållplatserna kommer att flyttas till mellan passagen och Vanadinvägen. Denna åtgärd kommer att vara fartdämpande och underlätta utfarterna på Tahevägen.

En cirkulationsplats fyller här ingen funktion då det stora flödet är längs Tahevägen. En cirkulationsplats är även dyr att bygga och är sämre i trafiksäkerhetssynpunkt för de oskyddade trafikanterna.

6. I framtaganden av detaljplanen har hänsyn tagits till topografin. Geotekniska undersökning har gjorts och byggtatkören är medvetna om grundförutsättningarna för att exploatera marken med bostäder. Inget tyder heller på i dagsläget att byggaktören inte kommer att fullfölja exploatering av marken.

9. [REDACTED]

Hur påverkas fastigheten Tahe 1:7 av dagvattenavledning från den planerade byggnationen.

Som bilagor till detaljplanen bifogas "Dagvattenutredning 170516" samt "Geohydrologisk bedömning 170622", som visar på stor planerad avledning av dagvatten över sydöstra delen av Tahe 1:7. Enligt bilaga 1, i Pontarius utredning, skall hela avrinningsområde C samlas upp i en fördröjningsbassäng innan vattnet leds vidare i bäcken som utgör Lagans tillflöde via Tahe 1:7 och vidare igenom trummor under infarten till Tahe 1:53. Enligt det redovisade förslaget placeras stenkistan helt på Tahe 1:66. Den mark som bäcken passerar och som påtalats som sank och fuktig har tidigare använts som betesmark för hästar och får. När skogsavverkning utfördes på grannfastigheten Tahe 1:66 körde maskinerna sönder bäcken och träd fälldes över den gemensamma gränsen. Under senare år har vi inte haft betesdjur och varför markens successiva förändring inte har observerats.

En konsekvensanalys behöver genomföras för hur vi som blir närmaste grannar till den omfattande byggnationen enligt detaljplanen kan komma att beröras. Vi förbehåller oss också rätten att begära ersättning för påverkan som inte kan förutses.

Kommentar

En konsekvensanalys för er fastighet bedöms inte behövas. Om ej förutsedd påverkan inträffar som innebär skador på er fastighet ska ersättning i enlighet

med Miljöbalkens 32:a kapitel angående skadestånd för vissa miljöskador och andra enskilda anspråk betalas ut.

10. [REDACTED]

Hänvisar till tidigare lämnade synpunkter, som vi inte anser att kommunen besvarat tillfredställande på. Exempelvis vad gäller trafiksituationen från Taberg och ut till E4:an. Kommunens svar att köbildning aldrig kan undvikas, visar att kommunen inte planerar att lösa problemet med ökad trafik vid nybyggnationen. Att skapa ytterligare hastighetsdämpande passager kommer ju även det försämra framkomligheten. Det är redan idag problem med köbildning och trafik hinder som skapats vid Intersports gamla lokaler. När möjlighet till resor med tåg försvinner så borde även det öka trafiken på Tahevägen. Att invånarna på ett tidseffektivt sätt ska kunna ta sig till arbetet borde ju vara ett viktigt mål för kommunen, både pga miljö och ekonomi, samt att det är en viktig faktor vid val av boendeort.

Kommentar

Det nya området kommer att generera närmare 400 fordonsrörelser per dag. Idag är det en vardagsdygnstrafik på 6300 fordon på Tahevägen vilket inte ger någon betydande ökande köbildning. En ökning av trafiken vid nyexploatering är ofrånkomligt. Det finns goda förutsättningar att utnyttja kollektivtrafiken med buss som har hållplatser längs Tahevägen. Dessutom så byggs just nu en GC-väg mellan Torsvik och Taberg för att underlätta och främja cykelpendlingen mellan dessa punkter som kan bidra till att biltrafiken minskar.

11. [REDACTED]

Jag vill ånyo framföra våra synpunkter avseende presenterat detaljplaneförslag.

Jag vidhåller att den framtida trafiksituationen vid/till/från området kommer att bli mycket utmanade för såväl boende i Taberg, boendes i det nya området samt för oss som bor i näraliggande fastigheter. I tillägg kommer miljön att påverkas negativt av de köer som kommer uppkomma såväl längs Tahevägen som från påfartsvägar. Och avslutningsvis kommer köer skapa stressituationer som i värsta fall leder till olyckor då man skall till jobb, lämna på skola/dagis e dyl. Och ett övergångsställe över Tahevägen i markplan kommer ge mycket långa köer i samband med "topptider" morgon och eftermiddag.

Samordna utveckling inom kommunen! Att expandera med bostadsområden utan att samtidigt lösa behov av nya skolplatser måste uppfattas som ett slöseri med skattemedel.

Min förståelse är att alla nödvändiga lösningar för dagvattenavrinning inte är på plats. Oklart hur lösningen skall bli i den södra delen av området och påverkan på våtmarker söder området samt Tahesjön.

Omgivningspåverkan anges som "acceptabel". Borde inte kommunen överväga ett mindre område med mindre antal bostäder och då kanske konstatera att

omgivningspåverkan istället blir ”god”?

Sveriges ekonomi är på väg mot en inbromsning. I tillägg vill makthavare säkerställa att Sverige inte ökar sina risker i en ”bostadsbubbla”. Markexploatörer har på senaste tiden mött allt större utmaningar att få avsättning för en för dyr nyproduktion. Hur kommer bankers ytterligare begränsade riskvillighet i bostadssektorn samt ett borttagande av ränteavdrag att påverka den planerade expansionen av Taberg? Hur många år kommer detta markexploateringsprojekt få fortgå i det fall som konjunkturen viker och markexploatören inte får avsättning för sin produktion OCH kommunen har investerat i infrastruktur i onödan? I nuläget kanske det är bättre att överväga mer småskalig utveckling av bostäder?

Jönköpings kommun bör enligt mig överväga ompröva sitt förslag på detaljplan för Tahe 1:66!

Kommentar

Det nya området kommer att generera närmare 400 fordonsrörelser per dag. Idag är det en vardagsdygnstrafik på 6300 fordon på Tahevägen vilket inte ger någon betydande ökande köbildning. Att det blir köbildning i rusningstid kan aldrig undvikas.

I nuläget så byggs det en GC-väg mellan Torsvik och Taberg för att underlätta och främja cykelpendlingen mellan dessa punkter. GC-vägen kommer att korsa Tahevägen med en passage mellan utfarten från det nya området och Vanadinvägen. I samband med detta kommer en refug samt fartdämpande åtgärder, s.k. busskuddar, att byggas då busshållplatserna kommer att flyttas till mellan passagen och Vanadinvägen. Denna åtgärd kommer att vara fartdämpande och underlätta utfarterna på Tahevägen.

En tillfällig skola är planerad vid Målön för att kunna hantera en ombyggnation av Taheskolan. Det är beräknat till höstterminen 2020 att samtlig verksamhet från Taheskolan ska kunna vara inflyttad där. Därefter kan omställningen börja.

Det råder fortfarande bostadsbrist och finns en stor efterfrågan på med många personer som sitter och väntar i tomtkön på att området exploateras. Det är även ett politiskt uppdrag att ha planberedskap i alla kommundelar. Det är möjligt att dela upp området i etapper, vilket dock är upp till exploatören att bedöma.

Sammanfattning

Ändringar har gjorts för att försöka tillmötesgå inkomna synpunkter. En planbestämmelse (f4) har lagts till för anpassning till trafikbuller. Tidigare planbestämmelse (u2) angående markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar samt gatuvatten utgår och regleras i avtal. Övriga redaktionella justeringar utgörs av enstaka förtydliganden.

Inga synpunkter har inkommit på konsekvensbeskrivningen, som medför att kommunens ställningstagande om att det inte föreligger någon betydande miljöpåverkan bör omprövas, i den mening som miljöbalken åsyftar.

STADSBYGGNADSKONTORET

Liselott Johansson

Joakim Kjell

Planchef

Planarkitekt