

REDOGÖRELSE FÖR SYNPUNKTER INKOMNA UNDER SAMRÅDSKEDET

Detaljplan för ny infart till Lundby industriområde i Mjölby, Mjölby kommun

Upprättad av byggnadskontoret i mars 2015.

HUR SAMRÅDET
BEDRIVITS

Samrådet har bedrivits genom utskick i brev till berörda samt genom särskild utställning på byggnadskontoret Mjölby och på kommunens hemsida mellan den 29 oktober och 18 november 2012. Ett samrådsmöte hölls på byggnadskontoret den 8 november 2012. Ett informationsmöte hölls i stadshuset den 22 april 2013. Synpunkter inkomna under och efter samrådskedet redovisas nedan.

Länsstyrelsen

Kontroll enligt kap 12 PBL

Förslaget strider inte mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen.

Allmänt och rådgivande

Kulturmiljövård

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att en slutundersökning av fornlämning RAÄ 228 ska genomföras innan området får exploateras. Länsstyrelsen anser att kvarvarande fornlämningar inom planområdet ska markeras på plankartan. I övrigt har länsstyrelsen inget att erinra angående kulturmiljön.

***Kommentar:** Inför förnyat samråd har fornlämningsområden undantagits exploatering. Ny grundkartan har upprättats med redovisning av fornlämningar.*

Trafik/ kommunikationer

Trafikverket har yttrat sig angående riksväg 32 som omfattas av riksintresse för kommunikation. Mark- och vattenområden, som berörs av utpekat befintligt vägnät skyddas med stöd av bestämmelser i 3 kap 8§ miljöbalken. Trafikverket har inget att erinra mot föreslagen detaljplan. Trafikverkets yttrande bifogas.

Behovsbedömning av MKB

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att en MKB inte är nödvändig eftersom genomförandet av detaljplanen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan enligt MB 6 kap 11§.

Trafikverket

Riksväg 32 är utpekat som riksintresse för kommunikationer 2011-11-23. Mark- och vattenområden som berörs av utpekat befintligt vägnät skyddas med stöd av bestämmelserna i 3 kap. 8 § miljöbalken.

Den aktuella detaljplanen redovisar en byggnadsfri zon om 30 meter längs riksvägen och zonen får enligt detaljplanen ej heller innehålla

skyltar och upplag.

Trafikverket har i och med detta inget att erinra mot detaljplanen.

Lantmäteriet

Grundkarta

Grundkartan upprättad 2010-11-24 (två år gammal).

Idag har Mjölby kommun SWEREF som koordinatsystem.

Fastighetsbeteckningen Sågverket 1 saknas, fornlämningsområde saknas.

Grundkartans beteckningar, Rättighetsområde i stället för linje, ta bort ledningsrätt. Lr och serv = rättighet.

Vattenledning inte fullständig. Spillvatten, vatten och dataledningar, finns dessa på kartan?

***Kommentar:** Ny grundkartan har upprättats inför det förnyade samrådet.*

Plankarta

Upphävande av strandskydd, Branddamm. Lr 0586-97/32.1 är inte inlagd med ett u-område. Inga ledningar är redovisade med u-områden.

Gång- och cykelväg genom Y-kvartersmark Gång- och cykelväg=allmän plats. Det finns ingen bygggrätt inom Y-området.

I planbestämmelserna, skriv fastigheter i stället för tomter.

Utfartsförbud för Sågverket 1 och 2 mot Genomfart?

***Kommentar:** Plankartan kompletteras med u-områden enligt VA-utredning. Gång- och cykelväg förtydligas med att det är allmän plats. Handlingarna revideras och i stället för tomter skrivs fastigheter ut. Sågverket 1 och 2 utesluts ur detaljplanen inför det förnyade samrådet.*

Genomförandebeskrivning

Vem ansöker om fastighetsbildning när kommunal mark ska gå till privat fastighetsägare, industrimark i kv Trucken.

Det står att en separat VA-utredning upprättats daterad 2011-04-07.

Vet man då inte var ledningarna ska gå?

***Kommentar:** Kommunen ansöker om fastighetsbildning, genomförandebeskrivningen kompletteras med det.*

Fastighetsförteckning

0586-92/ 15, Rätt till väg för Sågverket 2 på Sågverket 1 inte Sågverket 1 på Mjölby 40:5. Står fel i FR. Vi rättar.

Telia har ledningar ska inte de vara med i fastighetsförteckningen, Trafikverket (allmän väg) likaså Bredbandsbolag.

***Kommentar:** Ny fastighetsförteckning har upprättats inför det förnyade samrådet.*

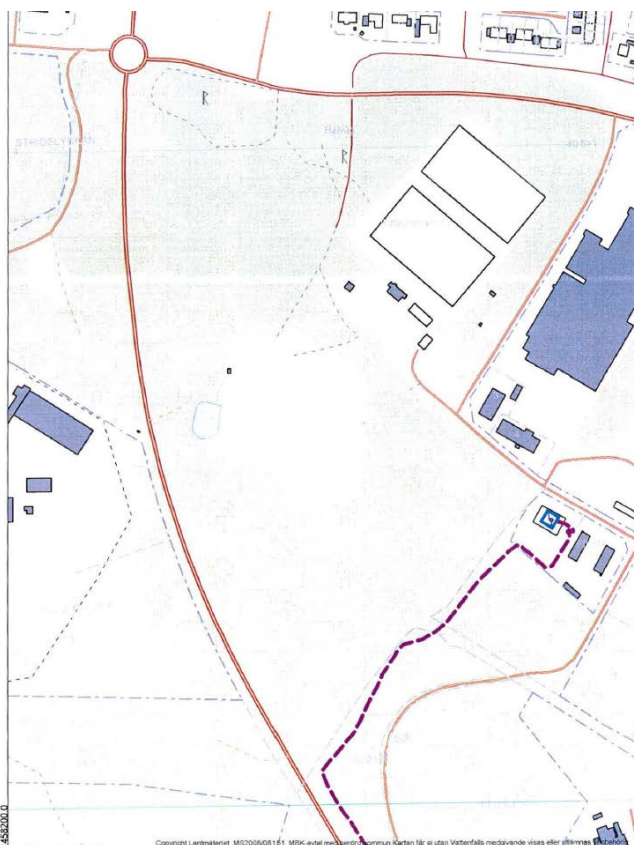
Vattenfall Eldistribution
AB

Vattenfall har en 130 kV-jordkabel (lila streckad linje) söder om planområdet vilket visas av bifogad karta. Kabel är inmätt. Vill ni ha inmättningsfiler från Vattenfall hör av er.

Transformatorstationen (blå fyrkant) är inte Vattenfalls.

Högspänningen är av regionnätstyp och av stor vikt för hela

regionens eldistribution.



Säkerhetsbestämmelser för 130 kV-kabeln:

- Byggnader och liknande som kräver grundläggning ska placeras på ett avstånd av minst 5m till kabelns närmaste fas.
- Inom u- och prickområde får inget placeras och ingen förändring av markanvändning eller marknivå utföras. Gäller under byggtiden och i framtiden.
- Riskanalys för arbete/sprängning i närheten av Vattenfalls kablar ska utföras och presenteras för Vattenfall i god tid före arbetets början. Riskanalys skickas till mbxkonto1687@vattenfall.com
- All hantering av kablar sköts av Vattenfall.
- Där vägar korsar ska kablar rörförläggas.
- Vattenfall ska ha full tillgång till kablar under byggtid och i framtiden.
- Eventuell flytt av kablar bekostas av exploatör.

Kommentar: 130 kV-kabeln ingår inte i detaljplanen. Kabeln är förlagd till ett u-område i den lagakraftvunna detaljplanen för kvarteret Yxan och Symaskinen för industriändamål. Bedömningen är att 130 kV-kabeln inte påverkas av detta planförslag. Övriga synpunkter noteras och planbeskrivningen kompletteras med information om kabeln.

Tekniska kontoret

Området markerat som Y -område i förslaget bör kompletteras med J för att tillgodose eventuell förfrågan om ytterligare verksamhetsmark inom industriområdet.

Kommentar: Tekniska kontorets önskemål går inte att inrymma i

detta planarbete. Om behov av ytterligare verksamhetsmark uppstår får detta utredas i framtida planprövning. Då kan en omlokalisering av idrottsområdet utredas.

Område markerat som dagvatten måste utökas för att inrymma den projekterade dagvattendammen som ska utföras inom i planförslaget benämnt Y -område. Tekniska kontoret skickar över projekteringshandlingar för komplettering med detta.

Kommentar: *Området för dagvattendamm anpassas för att klara det behov som finns.*

Begränsning av antalet tomter inom kvartersmark bör tas bort ur planförslaget. Efterfrågan på verksamhetsmark styr tomtstorlekarna och det kan finnas efterfrågan på mindre tomter än de som nu är angivna.

Kommentar: *Begränsningen av tomtantalet tas bort.*

Vändplanerna i planförslaget är för små. De måste vara minst 18 meter i diameter.

Kommentar: *Vändplanerna breddas till 21 meter i diameter, enligt nya uppgifter från service och teknikförvaltningen.*

Området väster om riksväg 32 bör ej tas med i detta planarbete.

Kommentar: *Området väster om riksväg 32 tas bort och kommer i stället att ingå i ev. framtida detaljplanearbete för område väster om riksväg 32.*

Fastigheterna Trucken 3 och 4 bör förses med utfartsförbud vid korsningen Truckgatan/Hallevadsgatan.

Kommentar: *Fastigheterna kompletteras med utfartsförbud för ökad trafiksäkerhet.*

Tekniska kontoret kommer att anlägga ny va-ledningar inom planområdet. Ledningsdragningar som går genom kvartersmark bör säkras med u-områden.

Kommentar: *Detaljplanen kompletteras med u-områden enligt VA-utredning.*

I planbeskrivningen bör det förtydligas att det tillskapas mark för industri- och handelsändamål. I planbeskrivningen skriver man att tillståndspliktig industri med krav på MKB inte ska vara tillåten inom planområdet för att förutsättningar för detta skulle vara svåra att nå inom detta område. Gäller det verkligen all industri som är tillståndspliktig med krav på MKB?

Kommentar: *Planbeskrivningen förtydligas med att det tillskapas mark för industri- och handelsändamål.*

Miljönämnden

Det är viktigt att planen behandlar hur den planerade nya infarten påverkar bullersituationen för närboende, både positiv och negativ påverkan bör dokumenteras.

Kommentar: Detaljplanen kompletteras med en bullerutredning, som beskriver läget idag och hur bullersituationen blir med en utbyggnad enligt detaljplaneförslaget.

Planen bör också ta stor hänsyn till trafikflödet i industriområdet så att en säker trafikmiljö uppnås.

Kommentar: Bedömningen är att en säker trafikmiljö åstadkommas inom planområdet med angränsande område.

Planen påverkar de boendes tillgång till rekreationsområdet vid Lundbyvallen. Eventuella försämringar i tillgången på rekreationsområde bör kompenseras.

Kommentar: I översiktsplanen för Mjölby kommun, antagen 2011, har kommunen avvägt behovet av industrimark mot tillgången på rekreationsområden i denna del av tätorten. Delar av Lundbyvallen kommer fortsatt finnas kvar och viss skog sparas. Sydväst om Riksväg 32 finns omfattande rekreationsområden som kan nås via motionsspåret.

Enligt behovsbedömningen kan ekologiskt känsliga områden påverkas, vegetation kan påverkas och biotopskyddade områden finns inom planområdet. En naturvärdesinventering bör göras för planområdet. Eftersom planförslaget medför ingrepp i ett närnatur/rekreationsområde bör naturvärdesinventeringen också presentera möjliga kompensationsåtgärder.

Kommentar: En naturvärdesinventering har genomförts.

Den betonar vikten av att behålla det öppna diket och dammen som finns inom planområdet i största möjliga utsträckning. Vattenmiljöer är värdefulla ur naturvårdssynpunkt och kan dessutom vara viktiga för att ta hand om dagvatten från vägar och hårdgjorda ytor.

I norr finns ett glest bestånd av tallar (fröträdsställning) i lite mera höglänt läge. Några av tallarna är grova och har utvecklat pansarbark. Åtminstone de grövsta tallarna bör mätas in och skyddas i detaljplanen. Området nordväst om Idrottsområdet bör klassas som natur i planen med mål att lämnas orört.

Planen redigeras så att de norra delarna av planområdet erhåller beteckningen natur för att bl a skydda de äldre träden och det öppna dike som finns där.

Räddningstjänsten

Ser främst ut trafiksäkerhetssynpunkt mycket positivt på planförslaget.

Skanova

Skanova har mark- och luftledning inom aktuellt planförslag. Stolpar luft- och markledningar kan behöva ny ledningsväg med markförlagda ledningar för plats till ny tillfartsgata och mer tomtmark.

Kommentar: Det finns möjlighet att i samband med utbyggnad enligt planförslaget flytta ledningar och mark förlägga dessa.

Toyota Handling Europe

Bolaget redovisar följande synpunkter:

- En ny infartsväg till berört industriområde bör anslutas till riksväg 32 och inte som föreslås i en förlängning av Rytthagsleden.
- En bullerutredning bör presenteras.
- En miljökonsekvensutredning bör presenteras.
- Trafiksäkerheten utmed Hallevadsgatan är inte i tillräcklig omfattning beaktad i det redovisade förslaget.
- Skriftlig redovisning över de dialoger som förts med Trafikverket bör biläggas förslaget till detaljplan.
- De riktlinjer som gäller för buller korrigeras.
- Anteckningarna från samrådet bör tydligare spegla de krav på en separat miljökonsekvensbeskrivning som framfördes.

Kommentar: Trafikverket har senast på ett informationsmöte 2013-04-22 tydliggjort att det inte är aktuellt med några ytterligare korsningspunkter på riksväg 32.

Efter samrådstiden har kommunen tagit fram en trafikbullerutredning (Tyréns 2012-12-14, en bedömning av miljöpåverkan (byggnadskontoret) samt en översiktlig trafikutredning (Tyréns 2013-06-26).

Beskrivning av riktlinjer för buller korrigeras. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att en MKB inte är nödvändig eftersom genomförandet av detaljplanen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan enligt MB 6 kap 11§.

Hallevadets
vägsamfällighet

Bakgrund

Mjölby kommun vill utveckla Lundby/Sörby industriområde, vilket aviseras i översiktsplan 2011 och genom nu aktuellt samrådsförslag 2012. Lockarps vägförening har i tidigare skrivelse uppmärksammat kommunen på behovet av att upprätthålla gång- och cykelvägs-passage genom området. Dessa synpunkter har inte noterats i förslaget.

Lockarps vägförening, även kallad Hallevadsvägen, har mycket trafik. När förbifart riksväg 32 byggdes i nytt läge omkring 1999, ökade trafikeringen på Hallevadsvägen (Lockarps vägförening).

Från

Gullstigskorset, med vägar mot Hallevadet, Hogstad, Hulterstad, Björnholmen, Skrukebygatan, löper trafik samman från olika håll med Hallevadsvägen som kortaste matarväg mot centrum. Denna trafik har nu ökat ytterligare sedan väg 942 stängdes mot riksväg 32. Hallevadsvägen trafikeras därför dagligen av mycket trafik, däribland ca 30 oskyddade trafikanter.

Synpunkter

Motionsspåret får sämre förutsättningar, då det nu breddas för att rymma flera trafikantslag. Sträckningen utmed riksväg 32 är dålig som rekreativmiljö, då trafikbullret här ligger över 30 dBA. Dessutom exponeras motionären av luftemissioner och partiklar från trafik. Samtidigt är det mycket bra att för mångfalden oskyddade

trafikanter (gångare, löpare, cyklister, mopedister) att gång- och cykelväg ersätter eller kan samverka med motionsspår.

Hallevadets vägsamfällighet har biltrafik tom riksväg 32 samt gång- och cykeltrafik fram till Hallevadsgatan bakom "BT". Förrättningen är inte löst och hela vägen är viktig för oskyddade trafikanter. En ny exploatering av området som helhet bör lösa detta och samtidigt bekosta omläggning av gång- och cykelstråk från Hallevadsvägen mot Mjölby centrum. Trafikverket och Mjölby kommun har gemensamt ansvar för detta. Planen bör därför ta ett samlat grepp så att även Hallevadsvägens anslutning ingår. Ny gång- och cykelväg bör gå väster om riksväg 32 från Hallevadsvägen fram till planområdets sydliga passage.

Avståndet från Hallevadet till centrum blir på sikt längre (1 km?) genom planförslaget. Översiktsplanens förslag om passage mitt för Truckgatan erbjuder en rakare väg mot centrum. Samtidigt är förslaget en förbättring vad gäller trafiksäkerhet då passagen nu riktar sig mot planerad planskild passage under nysträckning av Hallevadsgatan och befintlig planskild gång- och cykelpassage utmed Svarvargatan. Det är mycket bra att gång- och cykelpassager utförs planskilt

Bostad i halvperifera lägen är den enskildes val, men med systematisk utbyggnad följer krav på kommunal service i form av vägar och rörlighet för oskyddade trafikanter (barn). Mjölby kommun för en offensiv politik för levande landsbygd genom att bevilja ca 113 av sina nybyggnadslov på landsbygden, varav flertalet ligger i randbebyggelsen kring Mjölby och Mantorp. Kommunen bör därför verka för ett bättre vägnät för anslutande landsbygd, då särskilt med hänsyn till barn och unga. Planförslaget borde ha en konsekvensanalys med särskilt fokus på barn och ungdomar, eftersom planens syfte är rekreationsanläggningar för bollsport och motionsspår omgärdat av trafikleder. Olycksstatistik och konfliktstudier är tydliga kring att flertalet hellre nyttjar gena, än säkra vägar om sådan möjlighet ges. Med ett halvdant förslag fortsätter korsning av riksväg 32. Hallevadsvägen är en viktig länk inte bara för oss som bor här, utan även för Mjölbyborna som vill ut i skogen.

Att planförslaget inte överensstämmer med översiktsplanen vad gäller gång- och cykelstråk kan få processtekniska konsekvenser, eftersom inget planprogram finns.

Kommentar: Kommunen delar yttrandes uppfattning om att det är viktigt med säkra cykelvägar. Därför leds cykeltrafiken på separerade cykelvägar där korsningar sker planskilt, istället för att leda gång – och cykeltrafiken genom industriområdet på gatorna blandat med tungtrafik. Sedan yttrandes skrevs har en gång-och cykelväg byggts väster om riksväg 32 mellan Hallevadsvägen och

befintlig gångtunnel under riksväg 32. Översiktsplanen har illustrerat en möjlig gång- och cykelförbindelse från Hallevadsvägen fram till Truckgatan. Planförslaget innebär en annan sträckning, som enligt kommunens uppfattning bättre går att förena med utbyggnaden av industrikvarteret som är bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt. Kommunen anser inte att avvikelsen från översiktsplanen beträffande cykelvägens sträckning i sig föranleder upprättande av ett planprogram.

En förrättning (omprövning) har genomförts 2014-05-07) av den del av Skrukeby ga:1 (Hallevads vägsamfällighet) som funnits nordost om riksväg 32.

Det är bra att Lundbyvallen bevaras.

Förslag till ändringar

Hallevadsvägens anslutning och tilltänkta gång- och cykelväg väster om riksväg 32 måste vara del av planförslaget Om så inte sker minskar underlaget för det exploateringsavtal och genomförande som krävs för att frågan om gång- och cykelanslutning mot Hallevadsvägen ska kunna lösas på ett tillfredsställande sätt. Planläggning av allmänna intressen ska inte ske som frimärken, utan med helhet för ögonen.

Miljöbedömning bör omfatta sociala konsekvenser, då särskilt för barn och unga. Vad gäller för buller, luftföroreningar, gång och cykeltrafik, flöden av oskyddade trafikanter till och från omgivningarna.

Kommentar: *Gång- och cykelvägen väster om riksväg 32 har under planarbetets gång blivit utbyggd. Planbeskrivningen ses över beträffande beskrivningen av de sociala konsekvenserna.*

Hyresgästföreningen

Inget att erinra mot förslaget.

Enskild, 2 yttranden

Planförslaget kullkastar helt intentionerna i tidigare planläggning avseende möjligheterna för boende inom stadsdelarna Rytthagen och Lundby att på ett miljömässigt bra sätt nå rekreationsområden sydväst om tätorten.

Motionsspåret får en miljömässigt förkastlig sträckning utmed riksväg 32.

Den föreslagna nya cirkulationsplatsen kommer inte bara att innebära ökade bullerstörningar utan fast mer större utsläpp av luftföroreningar såsom sot och avgaser varför detta bör inarbetas i en MKB. Störningarna från nuvarande ”potatisrondell” är redan nu besvärande.

Eftersom befintligt fornlämningsområde har större utbredning än vad som tidigare varit känt faller kanske förutsättningen för föreslagen handelstomt på grund av stora utgrävningskostnader.

Synpunkter från Toyota material handling och Hallevadets vägsamfällighet innebär att "detaljplan för ”Yxan och Symaskinen”

bör samordnas med denna detaljplan.

Det borde finnas lösningar med en ny anslutning till riksväg 32 som med bra argument kan accepteras av Trafikverket antingen som trevägskorsning eller som cirkulationsplats som kan samordnas med en ny utfart från sågverkstomten eller vägen från Hallevadet. (Sågverkstomten lär ju vara till salu och borde därför vara intressant för kommunen som ny industrimark). Bifogar några skisser som visar att med goda intentioner borde det vara möjligt att göra en plan som tillfredsställer alla berörda och ge motionsspåret en ny sträckning som är acceptabel.

Innan man lägger mer resurser på utredningar kring förslagen detaljplan bör man i stället lägga ner mer krut på att hitta andra lösningar som kan tillfredsställa flera berörda. (Se bifogade skisser av vilka jag tycker nr 4 uppfyller flest krav).

Kommentar: *Översiktsplanen har illustrerat en möjlig gång- och cykelförbindelse från Hallevadsvägen fram till Truckgatan.*

Planförslaget innebär en annan sträckning, som enligt kommunens uppfattning bättre går att förena med utbyggnaden av industrikvarteret ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Kommunen har utrett bullerpåverkan från föreslagen rondell vid Svarvargatan. Ljudnivåerna understiger ekvivalent nivå 55 dBA och maximal nivå 70 dBA.

I en trafikutredning (Tyréns 2013-06-26) redovisas olika trafiklösningar för att nå planområdet. Av dessa rekommenderas tillfart lika planförslaget. Trafikverket har på ett informationsmöte 2013-04-22 tydliggjort att det inte är aktuellt med några ytterligare korsningspunkter på riksväg 32.

Anser att ett förnyat samråd ska hållas. Boende på Ryttharhagen har inte fått klart för sig de negativa konsekvenser som förslaget innebär för det rörliga friluftslivet (motionsspår mm).

Enskild

Hallevadsvägen (Lockarps vägförening) har mycket trafik. När förbifart riksväg 32 byggdes i nytt läge omkring 1999 ökade trafiken på Hallevadsvägen. Vägar från Hogstad, Hultestad, Björnholmen, Skrukeby och Hallevadet löper samman från olika håll i Gullstigskorset med Hallevadsvägen som kortaste matarväg mot centrum. Denna trafik har nu ökat ytterligare sedan lv 942 stängdes mot riksväg 32. Hallevadsvägen trafikeras därför dagligen av mycket trafik, däribland ca 30-50 oskyddade trafikanter per dygn.

För gång- och cykeltrafikanter blir avståndet från Gullstigskorset/Hallevadet till centrum på sikt längre genom planförslaget. Översiktsplanens förslag om passage mitt för Truckgatan erbjuder en rakare väg mot centrum, men är mindre trafiksäker. Förslagets rutt via planerad planskild passage under ny infartsgata samt befintlig planskild gång- och cykelpassage utmed Svarvargatan må vara längre, men är betydligt mer trafiksäker. Jag uppfattar förslagets idé om sträckning som trafiksäker och bra.

Lockarps vägförrättning har biltrafik fram till riksväg 32 samt gång-

och cykeltrafik fram till Hallevadsgatan bakom Toyota Material Handling (BT). Förrättningen är inte löst och hela vägen är fortsatt viktig för oskyddade trafikanter om än i omlagt läge. En ny exploatering av området som helhet bör lösa detta och samtidigt bekosta omläggning av gång- och cykelstråk från Hallevadsvägen mot Mjölby centrum. Ny gång- och cykelväg bör gå väster om riksväg 32 från Hallevadsvägen fram till planområdets sydliga passage av riksväg 32 i enlighet med översiktsplanen. Om kommunen inte tar ett samlat grepp så att även Hallevadsvägens anslutning ingår i detta skede, så minskar underlaget för det exploateringsavtal och genomförande som krävs för att frågan om gång- och cykelanslutning mot Hallevadsvägen ska kunna lösas på ett tillfredsställande sätt. Dessutom skjuts den på framtiden, vilket innebär fortsatt riskexponering för oss som bor i skogen och för de Mjölbybor som nyttjar denna länk. Hallevadsvägens anslutning och tilltänkta gång- och cykelväg väster om riksväg 32 borde verkligen vara en del av planförslaget.

Kommentar: *Se kommentar till yttrande från Hallevadets vägsamfällighet.*

SAMRÅDSMÖTE

Ett samrådsmöte har ägt rum den 8 november 2012 i stadshuset Mjölby. Inkomna synpunkter vid samrådsmötet redovisas i separata minnesanteckningar.

INFORMATIONSMÖTE

Ett informationsmöte har ägt rum den 22 april 2013, för utbyte av information inför granskningen av planförslaget. De synpunkter som framfördes under möte redovisas i separata minnesanteckningar.

SAMMANFATTNING

Planförslaget föreslås reviderat enligt följande punkter samt åter bli föremål för samråd p g a den tid som förflutet sedan det tidigare samrådet.

- Område för idrott ändras till område för kultur i enlighet med nya rekommendationer för planredovisning. Området minskas och dess norra del övergår istället till naturmark.
- Delområde för handel, bilservice och industri minskas p g a fornlämningar.
- Området väster om riksväg 32 och del av riksväg 32 utgår ur planområdet.
- Plankartan kompletteras med u- områden.
- Justering av lokalgata med vändplatser till en diameter på 21 meter.
- Infartsförbud införs i korsningen Hallevadsgatan – Truckgatan.

**STÄLLNINGS-
TAGANDE**

Byggnads- och räddningsnämnden föreslås besluta

att revidera planförslaget enligt ovanstående punkter och samt

att Förnyat samråd sker kring det reviderade planförslaget.

**MEDVERKANDE
TJÄNSTEMAN**

Denna samrådsredogörelse har upprättats av Helene Eriksson och Ida Arvidsson planarkitekter, Mjölby kommun.