

3. Tillhör byggnadsnämndens i Östersund beslut
den 21/6 1994, § 215, belygar:

Leif Nilsson
Stadsarkitekt

Detaljplan för

BUSSGATA VID TRAVET

(Delar av Odensala 12:1 och 12:2 m fl fastigheter,
Östersunds kommun)

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR OCH UNDERLAG

ANTAGANDEHANDLINGAR

Antagandehandlingarna utgöres av detaljplanekarta med planbestämmelser
samt illustrationskarta, plan- och genomförandebeskrivningar samt
samrådsredogörelse.

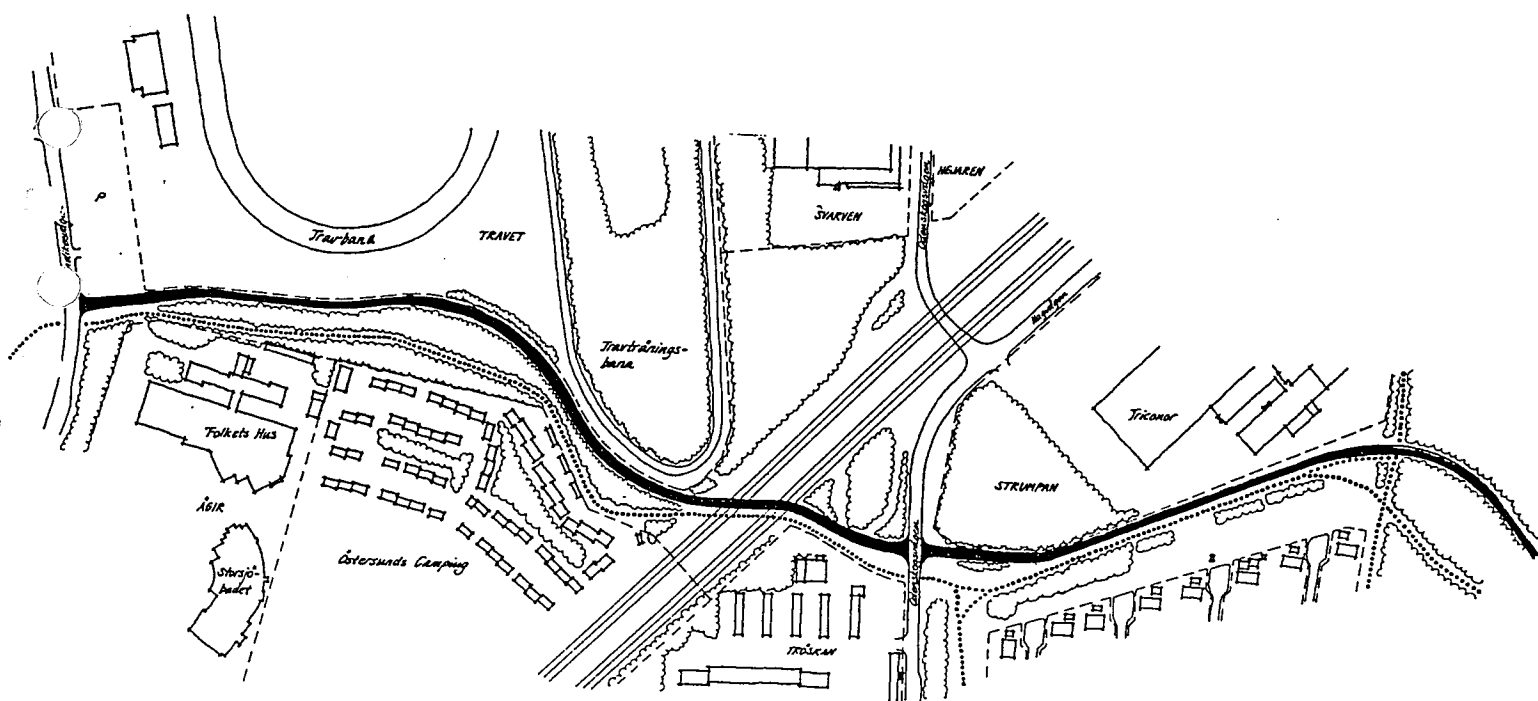
2380K-P94/22

346

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Huvudsyftet med den nya detaljplanen är att ge planmässiga förutsättningar för anläggande av en bussgata mellan Odenskogsvägen och Krondikesvägen i parkområdet söder om Travet. Samtidigt föreslås följande förändringar i området:

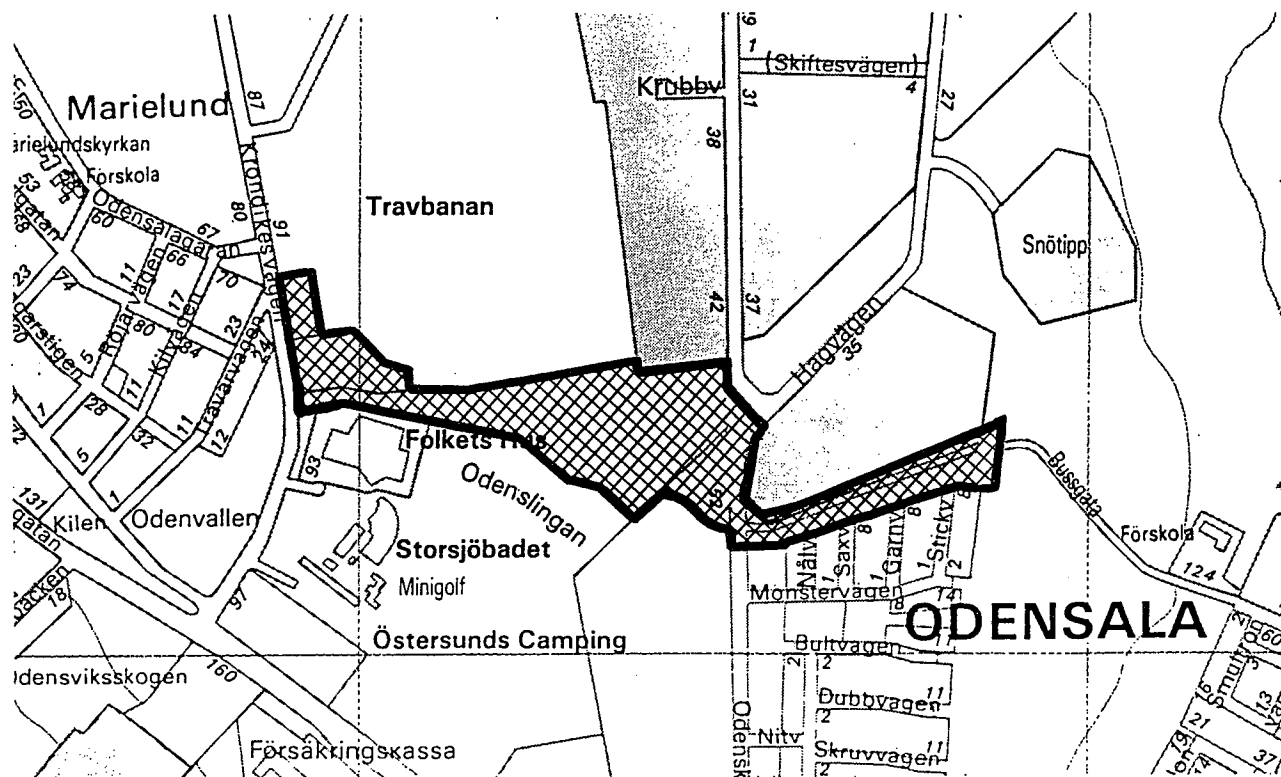
- Södra delen av Travparkeringen redovisas som allmän parkering.
- Byggrätten för det s k Travhotellet tas bort. Huvuddelen av hotellområdet återföres till Travets område. Västra delen ingår i den allmänna parkeringen. Återstoden blir del av bussgata respektive naturområde.
- Södra delen av Travträningsbanan, som i gällande plan är parkmark, överföres till Travets område.
- Norra delen av kv Tröskan tas i anspråk dels som naturområde, dels som mark för bussgata och gång- och cykelväg.
- Den befintliga bussgatan öster om Odenskogsvägen byter plats med gång- och cykelvägen.



PLANDATA

LÄGET

Detaljplanen omfattar hela parkområdet mellan Travet och Folkets Hus/ Östersunds Camping och del av parkmarken söder Triconor (kvarteret Strumpan). Dessutom ingår södra delen av Travparkeringen och hela den s k Travhotelltomten i detaljplanen liksom norra delen av kvarteret Tröskan, se kartfiguren nedan.



AREAL

Planområdet omfattar ca 10,5 hektar.

ÄGOFÖRHÅLLANDEN

Kommunen äger huvuddelen av marken inom planområdet. Övriga markägare är:

- Jämtlands Travsällskap (Odensala 12:3)
- Bostadsrättsföreningen Östersundshus nr 17 (Tröskan 1)
- Industri Renting AB, Box 14044, 104 40 Stockholm (Strumpan 4)

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

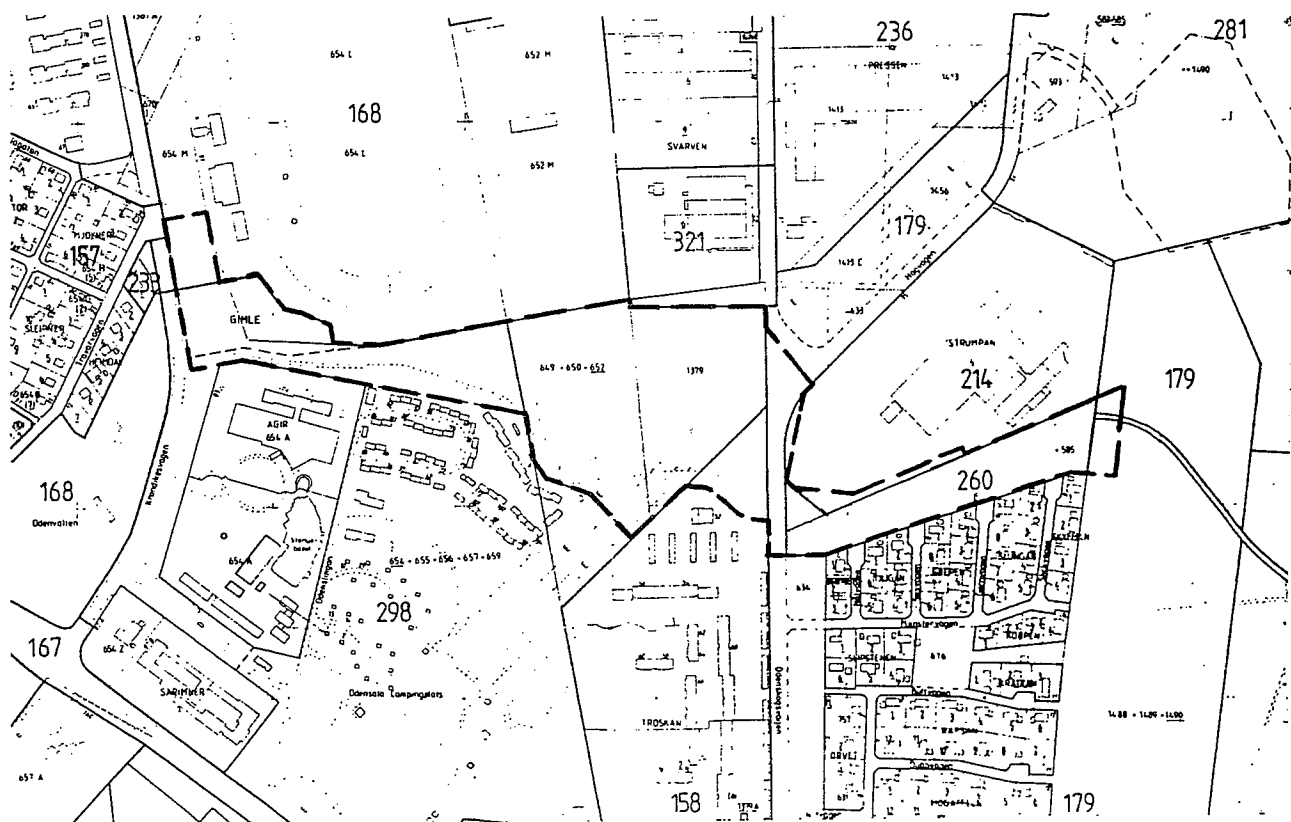
DETALJPLANER

Stadsplan gäller för hela planområdet. Berörda delplaner redovisas nedan med kommunens "plannummer", fastställersedatum och lägesangivelse i stort. Se även utdrag ur planöversikten nedan.

- 158 29 sept. 1965 Norra delen av kvarteret Tröskan.
- 168 23 nov. 1967 Parkområdet mellan kvarteren Tröskan och Svarven, del av Travparkeringen m m.
- 179 21 feb. 1969 Gatemark Odenskogsvägen.
- 214 8 aug. 1974 Del av kvarteret Strumpan (Triconor).
- 260 10 sept. 1980 Parkområdet söder om kvarteret Strumpan.
- 298 22 april 1988 Travhotellområdet och parkområdet mellan Travet och Folkets Hus/Östersunds Camping.

Planområdet gränsar dessutom till följande planer:

- 157 26 aug. 1965 Del av Krondikesvägen.
- 321 11 jan. 1991 Kvarteret Svarven.



UPPDRAG

På begäran av Gatu- och trafiknämnden uppdrog byggnadsnämnden den 18 maj 1993 till stadsarkitektkontoret att upprätta förslag till detaljplan för ny bussgata med minsta möjliga ingrepp i befintlig parkvegetation. I uppdraget ingick även att överföra södra delen av travträningsbanan till Travets område.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

NATUR

Planområdet är praktiskt taget plant (nivåskillnaden är ca tre meter mellan västra och östra delen).

Med några undantag är området mellan Krondikesvägen och Odenskogsvägen bevuxet med tät barrskog, företrädesvis gran. De öppna partierna är från väster Travparkeringen, Travhotellområdet, travträningsbanan och ledningsgatan för en högspänningsledning norr om kvarteret Tröskan.

Området öster om Odenskogsvägen är före detta ängsmark som delvis vuxit igen med skog och buskar.

Bussgatan dras så nära slänten för den uppbyggda södra delen av travbanan som möjligt. Därigenom behöver praktiskt taget inga träd offras för bussgatan i den smalaste delen av parkremsan mellan Travområdet och kvarteret Ägir (Folkets Hus). I övrigt dras bussgatan så att den så lite som möjligt skall förorsaka att träd måste tas bort.

KVARTERSMARK

Den nya detaljplanen berör kvartersmark i följande avseenden:

- I planområdets västra del bildas ett allmänt parkeringsområde, huvudsakligen av kommunägd mark. Den föreslagna parkeringsytan utgöres i gällande plan av ungefär lika stora delar av Travhotelltomten och av Travets område.
- Travhotelltomten i övrigt återföres till större delen till Travets område med motsvarande byggrätt som angränsande mark inom Travområdet. En mindre del tas i anspråk för bussgatan medan resten återföres till "parkmark" i form av naturområde.
- En mindre del av Travets område (södra delen) tas i anspråk för bussgatan, som dras så nära släntfoten som möjligt.
- Det triangelformade området norr om bussgatan mellan Travområdet och travträningsbanan överföres till Travets område. Området är tänkt att kunna nyttjas som upplag för snö inom Travet, se illustrationskartan. I planbestämmelserna föreskrivs en träd- och buskridå som insynsskydd mellan bussgatan och snötippen.
- Södra delen av travträningsbanan, som i gällande plan är parkmark, överföres till Travets område.
Träningsbanan förutsätts kunna byggas om i det sydvästra hörnet, se illustrationskartan. Därigenom kan bussgatan dras i en mindre snäv kurva och något längre ifrån de närmast belägna campingstugorna.
För bevarande av det befintliga skogspartiet innanför travträningsbanan infördes skyddsföreskrifter i den nya detaljplanen.

- Högspänningsledningen norr om kvarteret Tröskan ligger inom parkmark i gällande plan. I den nya detaljplanen avgränsas två särskilda ledningsområden för högspänningsledningen åtskilda av bussgatan.
- Norra delen av kvarteret Tröskan överföres till naturområde och till bussgata och gång- och cykelväg. Bostadsrättsföreningen Östersundshus nr 17 har ställt krav på stängsel i den nya kvartersgränsen med öppning för utgång till gång-/cykelväg och busshållplats, se illustrationskartan.
- Sydvästra delen av kvarteret Strumpan beskärs på två sidor med tillsammans ca 1500 m². Södra hörnet tas i anspråk för bussgata med hållplatser. I innerkurvan Odenskogsvägen - Hagvägen överförs ett siktområde till gatumark.
- Området för transformatorstation vid Garnvägens vändplan enligt gällande plan överföres till naturområde. Istället införs en särskild planbestämmelse om att denna del av naturområdet skall upplåtas för transformatorstation.

FRIYTOR

Parkmarken/naturområdet inom detaljplanen minskas formellt bl a genom att södra delen av travträningsbanan läggs till Travets område. I praktiken har dock detta område inte varit tillgängligt för allmänheten eftersom det sedan flera år är inhägnat och nyttjat av Travet.

En annan reducering av naturområdet sker genom att högspänningsledningen redovisas som särskilt ledningsområde i detaljplanen. Detta innebär dock inte någon förändring vad gäller allmänhetens möjligheter att röra sig inom delområdet.

Utökning av naturområdet sker genom överförande av norra delen av kvarteret Tröskan.

Beteckningen naturområde innebär att den befintliga naturmiljön i möjligaste mån skall bevaras. Ett led i denna målsättning är att i detaljplanen precisera sträckningen för den genomgående gång- och cykelvägen och för körvägen för travekipage mot träningsterrängen och för transformatorkiosken i planområdets östra del.

GATOR OCH TRAFIK

Gatunät

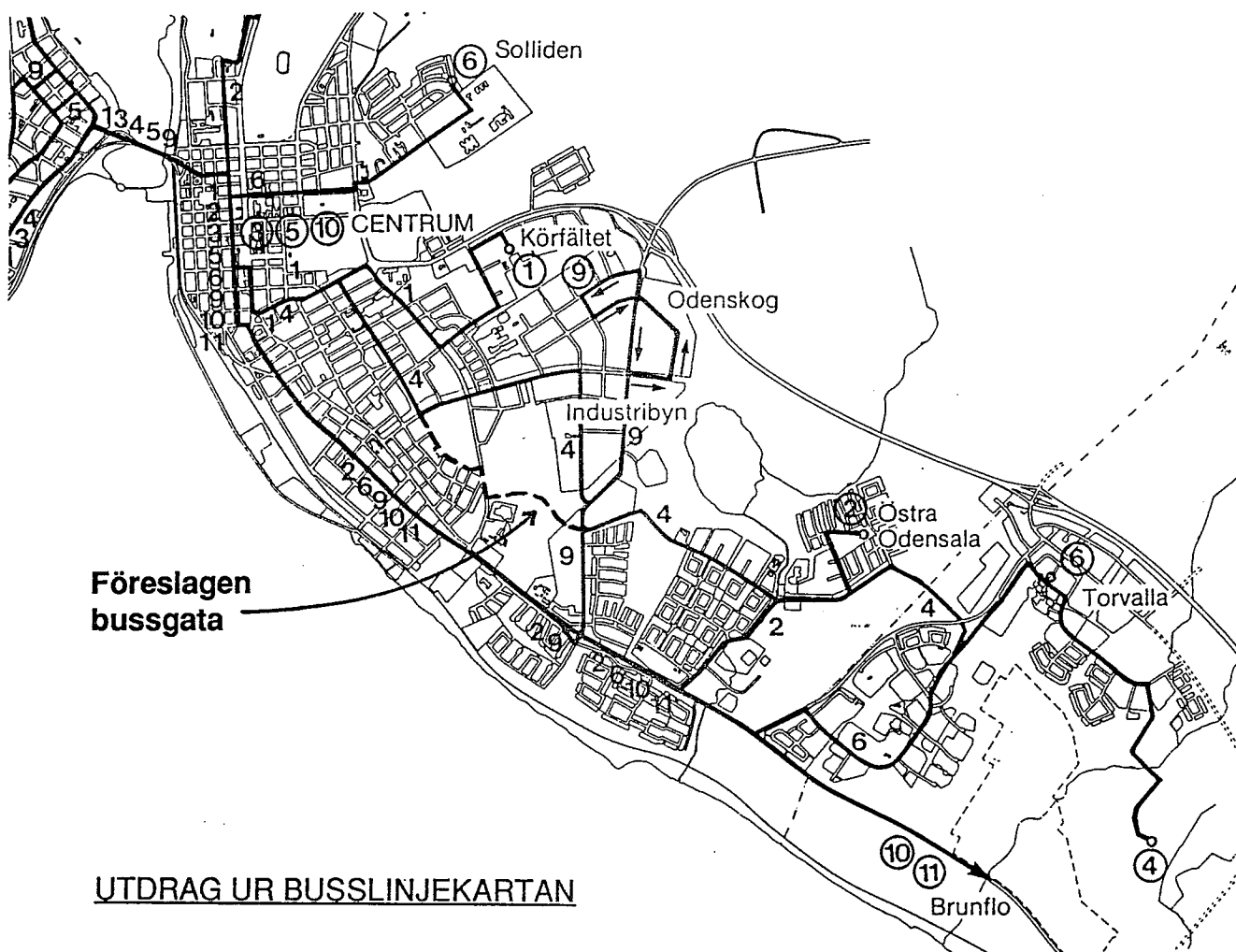
Odenskogsvägen - Hagvägen ingår som huvudgata i detaljplanen på en sträcka av ca 200 m där bussgatan och gång- och cykelvägen korsar inklusive siktsträckan norr därom. Gång- och cykelvägen förläggs ca 15 m från bussgatan vid korsningen. Därmed erhålls utrymme för erforderlig svängradie vid bussgatans anslutning till gatan för eventuella busslinjer som kan komma att vika av längs Odenskogsvägen.

Busstrafik

Gatu- och trafiknämnden har tillsammans med JämtlandsBuss gjort bedömningen att den planerade bussgatan är nödvändig för den utbyggnad av bussförbindelserna som krävs för bl a Torvallaområdet. Den förkortade resvägen via bussgatan ger möjlighet att öka busstrafiken utan investeringar i fler bussar.

Linje 4 blir ca 800 m kortare om den dras enligt den nya detaljplanen istället för dagens sträckning genom industribyn i Odenskog, se utdrag ur linjekartan nedan. Den ger samtidigt förbättrade bussförbindelser för Marielund, Folkets Hus, Storsjöbadet och Travet m m.

Resbehovet till/från industribyn och Palmcrantzskolan kan enligt JämtlandsBuss tillgodoses genom omdisponering av andra busslinjer. För boende i Östra Odensala och i Torvalla som är beroende av buss till Industribyn Odenskog eller Palmcrantzskolan behövs en omstigningsmöjlighet för byte av buss där bussgatan korsar Odenskogsvägen.



UTDRAG UR BUSSLINJEKARTAN

Bussgatan passas in i området så skonsamt som möjligt med tanke på vegetationen. Körbanebredden hålls nere till 4 m där det går med hänsyn till sikt och behov av mötesplatser. I kurvorna ökas bredden till 6.5 m och vid anslutning till gata bör körbanebredden vara 7 m. Eventuellt körviddshinder bör kunna anordnas i västra delen, där bussgatan är smal och rak.

I den västra delen dras bussgatan invid släntfoten till den uppbyggda Drive In-parkeringen i södra delen av Travområdet. Vid den trånga passagen mellan Östersunds Camping och travträningsbanan kommer bussgatan att inkräkta på träningsbanan. Den senare måste därför byggas om på en sträcka av ca 130 m i den sydvästra kurvan, se illustrationskartan.

Öster om Odenskogsvägen föreskriver den nya detaljplanen att befintlig bussgata och huvudled för gång- och cykeltrafik byter plats. Därigenom undviks onödiga korsningar mellan dem. Gång- och cykelvägen närmast kvarteret Strumpan breddas och byggs upp så att den kan fungera som bussgata. En mindre del av kvarteret Strumpan tas i anspråk för bussgatan och för siktområde längs Odenskogsvägen - Hagvägen, se ovan under rubriken KVARTERSMARK.

Längst i öster ansluter den ombyggda delen av bussgatan till kurvan i den befintliga bussgatan.

Busshållplatser planeras där bussgatan ansluter till Krondikesvägen och där den korsar Odenskogsvägen, se illustrationskartan. Vid Odenskogsvägen erbjuder detaljplanen två alternativ. De två hållplatser som redovisas på ömse sidor om Odenskogsvägen kan bytas ut mot en hållplats invid och öster om gatan.

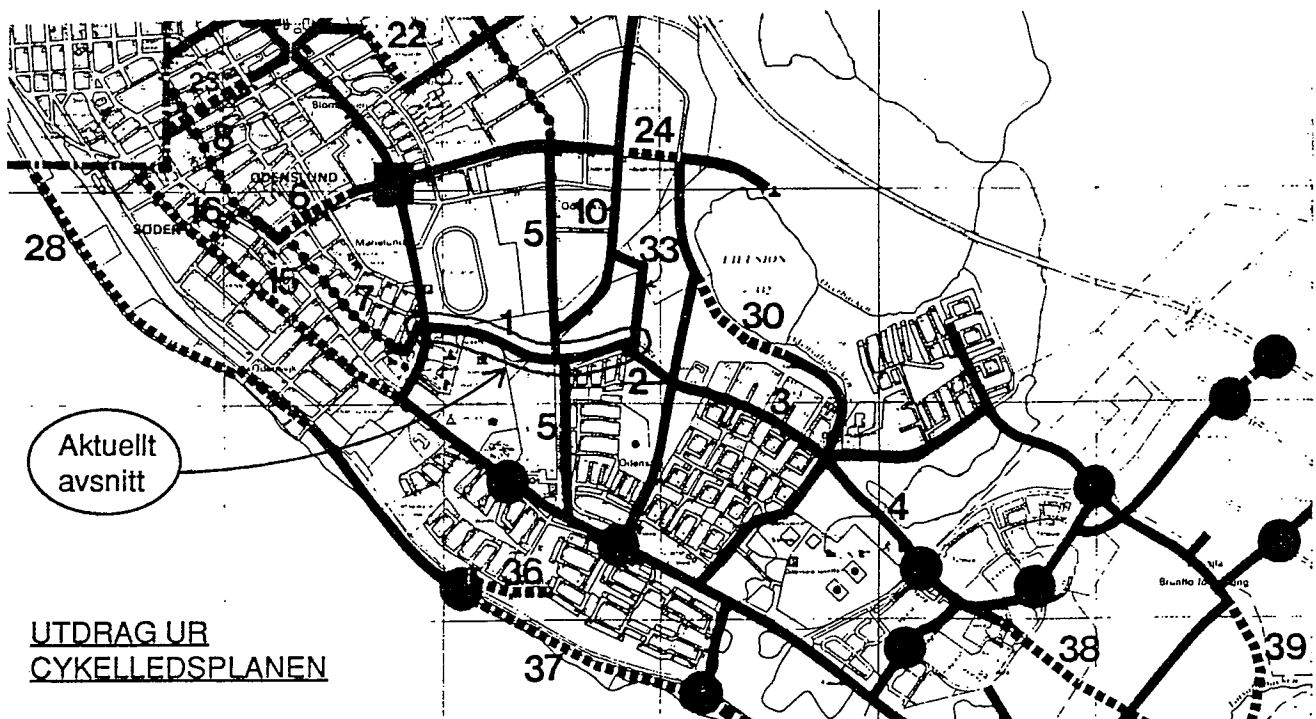
Den befintliga hållplatsen längs Odenskogsvägen föreslås flyttas mot norr med hänsyn till omstigningsfunktionen. Se illustrationskartan.

Gång- och cykeltrafik

Huvudleden för gång- och cykeltrafik mellan Odensala/Torvalla och Centrum löper genom planområdet, se utdrag ur Cykelledsplanen nedan. På detaljplanen redovisas leden med egenskapsgränser i naturområdet och i ledningsområdet.

I planområdets västra del bibehålls gång- och cykelvägen i befintlig sträckning fram till ledningsområdet. Därifrån byggs den i ny sträckning parallellt med bussgatan till Odenskogsvägen.

Öster om Odenskogsvägen nyttjas den befintliga bussgatan som gång- och cykelväg (jfr ovan under rubriken Busstrafik) med en mindre justering och komplettering av sträckningen i östra delen.



Körväg

En körväg från travträningsbanan österut mot träningsterrängen vid Småbodarna - Spikbodarna säkras i detaljplanen med egenskapsgränser lika som gång- och cykelvägen. Även den del som ligger inom ledningsområdet redovisas på detta sätt.

Parkering, angöring

Södra delen av Travparkeringen, som till huvudsaklig del ägs av kommunen, redovisas i detaljplanen som allmän parkering. Den skall som hittills betjäna både Travet och Folkets Hus vid större arrangemang. Den nyttjas dessutom av Vägverket vid körprov m m.

Den del av Travhotellområdet som återföres till Travets område ingår delvis i Drive In-parkeringen invid travbanan. Närmast den allmänna parkeringen finns en iordningställd parkeringsyta med plats för ett 50-tal bilar. Den är delvis utrustad med motorvärmaruttag och disponeras av Folkets Hus tillsammans med Travet. I den nya detaljplanen förutsätts att parkeringen även fortsättningsvis ska kunna samnyttjas.

Den befintliga angöringen till gata i Travparkeringens sydvästra hörn tas i anspråk för bussgatan. En ny angöring föreslås ca 40 m norr om bussgatan. För att tillfarten till Travets Drive In-parkering skall få tillräcklig "kölängd" föreslås en ny sträckning, från den befintliga angöringen i nordvästra hörnet av den allmänna parkeringen. På illustrationskartan redovisas sträckningen längs norra och östra sidan av parkeringen fram till infarten till Drive In-parkeringen. På illustrationen visas även ett förslag till disposition av den allmänna parkeringen med plats för ca 190 bilar.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Avledningen av smältvatten från den planerade snötippen inom Travområdet bör kunna ske via dike till befintligt dike och ledningssystem inom Campingområdet.

El-ledningar m m

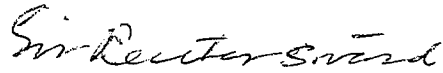
Högspänningsledningarna måste höjas i det spann där bussgatan korsar. Längs ledningsgatan finns två jordkablar som måste förläggas i skyddsrör och eventuellt sänkas vid korsningen med bussgatan.

Transformatorkiosken vid Garnvägens vändplan redovisas i den nya detaljplanen som naturområde med särskild planbestämmelse om upplåtelse av mark, se ovan under rubriken KVARTERSMARK.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Planens genomförandetid är fem år räknat från laga kraftdatum.

Östersund den 19 april 1994



Siv Reuterswärd
Planchef



Jonas Björns
Planingenjör

Leif Nilsson
Stadsarkitekt

Detaljplan för

BUSSGATA VID TRAVET

(Delar av Odensala 12:1 och 12:2 m fl fastigheter,
Östersunds kommun)

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

TIDPLAN

Detaljplanen beräknas kunna bli prövad för antagande i juni 1994 och eventuellt vinna laga kraft i juli.

Byggstart för bussgatan planeras till hösten 1994.

GENOMFÖRANDETID

Detaljplanens genomförandetid bestäms till fem år räknat från det att planen vunnit laga kraft.

ANSVARSFÖRDELNING, HUVUDMANNASKAP

Kommunen är huvudman för allmän platsmark inom planområdet och ansvarar därmed för utbyggnad av bussgatan och gång- och cykelvägar m m. Även den allmänna parkeringen vid Krondikesvägen ingår i kommunens ansvarsområde. I kommunens åtagande ingår dessutom ombyggnad av travträningsbanan, återställande av stängsel m fl åtgärder föranledda av bussgateprojektet.

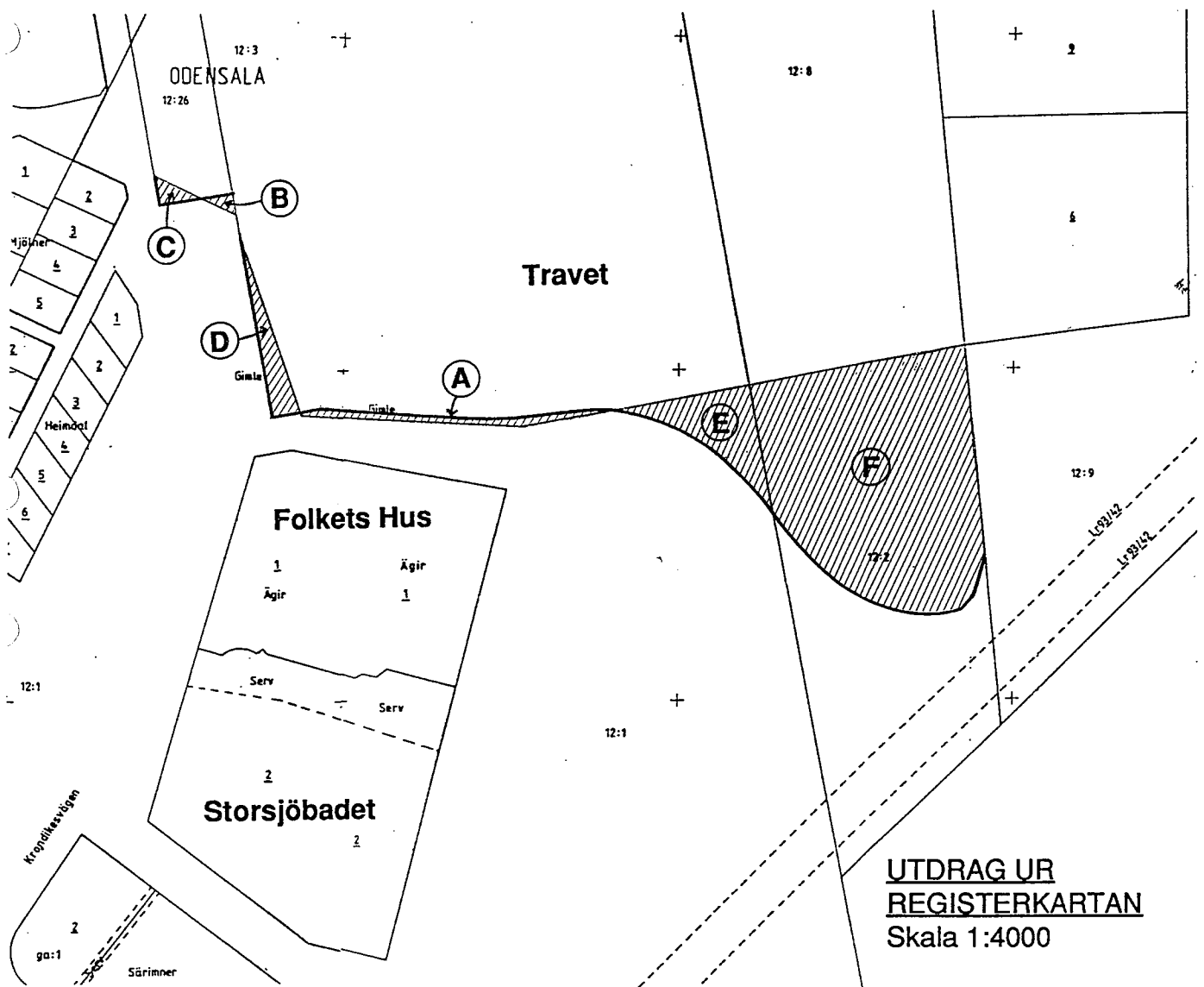
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

FASTIGHETSPLAN

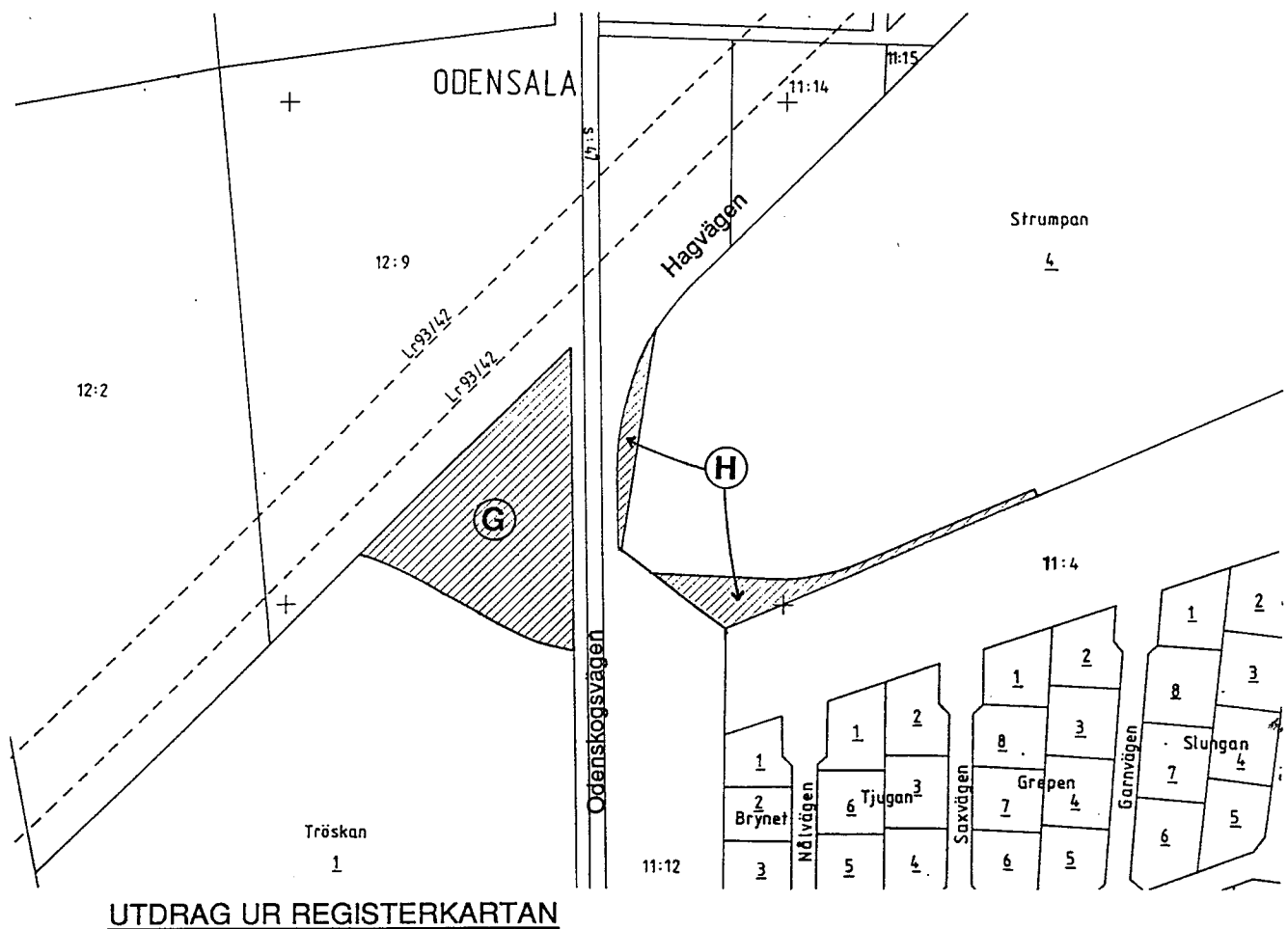
Erforderliga fastighetsregleringar bedöms kunna genomföras utan fastighetsplan.

FASTIGHETSBILDNING

Den nya detaljplanen förutsätter en del fastighetsregleringar mellan i första hand Jämtlands Travsällskap och Östersunds kommun. På nedanstående kartfigur redovisas de olika fastighetsdelar som ingår i markbytet.



Delområde A och B på tillsammans drygt 1000 m² överföres från Travsällskapets fastigheter Odensala 12:3 och 12:26 till kommunens mark.
Delområdena C, D, E och F, totalt ca 20.250 m² från kommunens fastigheter Odensala 12:1 och 12:2 tillföres Travets område.



Norra hörnet av kvarteret Träskan, delområde G (drygt 5200 m²) överföres till naturområde respektive bussgata.

Ca 1550 m² av kvarteret Strumpan (delområde H) tas i anspråk för bussgata respektive siktområde längs Odenskogsvägen - Hagvägen.

SERVITUT

Rätt till tillfart till Travets Drive In-parkering m m säkras med servitut i den allmänna parkeringen. På illustrationskartan redovisas ett förslag till sträckning av servitutsväg (=infartskö till Drive In-parkeringen).

EKONOMISKA FRÅGOR

PLANEKONOMI

Gatu- och trafiknämnden har budgeterat två miljoner kronor för bussgateprojektet exklusive markkostnader. Kostnaderna för markförvärv bedöms dock kunna kvittas mot en del av de intäkter kommunen kan beräknas få för mark som ska avyttras enligt detaljplanen.

Utöver det budgeterade beloppet tillkommer kostnader för projektet för åtgärder som ifrågasatts under samrådet. Det gäller ombyggnad av elledningar och stängsel, större ingrepp i travträningsbanan m m. Ersättningskrav för fördyrad snöröjning inom Travet förutsätts bli behandlade i de förhandlingar ang markbyten m m som förestår mellan kommunen och Travsällskapet.

Samhällets vinst med den nya bussgatan ligger i att kollektivresandet i Odensala - Torvalla kan öka med bibehållen kvalitet och oförändrade resurser.

Östersund den 19 april 1994

Siv Reuterswärd

Siv Reuterswärd
Planchef

Jonas Björns
Jonas Björns
Planingenjör



1994 -11- 28

Jämtlands Travsällskap
Lennart Ögren
Travbanan
831 48 ÖSTERSUND

Överklagande i fråga om detaljplan för bussgata vid
Travet (delar av Odensala 12:1 och 12:2 m.fl. fas-
tigheter) i Östersunds kommun
1 bilaga

Länsstyrelsen i Jämtlands län fattade den 25
augusti 1994 det beslut som framgår av bilagan.

Jämtlands Travsällskap har överklagat beslutet.
Sällskapet har därvid i huvudsak vidhållit de in-
vändningar mot planen som det framfört till läns-
styrelsen. Travsällskapet har också anfört bl.a.
att det i samverkan med Statoil, Odensala Camping,
Storsjöbadet, Scandic Hotell och Folkets Hus är
engagerat i ett utredningsarbete som syftar till
att formulera ett långsiktigt program där de olika
intressenternas resurser och kompetens skall öka
områdets attraktionsvärde. Den föreslagna sträck-
ningen av bussgatan kommer att på ett avgörande
sätt försvåra ett genomförande av ett sådant pro-
gram.

Regeringen finner, vid en avvägning mellan olika
berörda intressen, att de invändningar mot planen
som travsällskapet framfört inte utgör skäl att
upphäva beslutet att anta planen. Regeringen avslår
överklagandet.

På regeringens vägnar


Anna Lindh


Agneta Björkenstam

AKT 2380K-P94/22

346



LÄNSSTYRELSEN
Jämtlands län
Planenheten

BESLUT

Datum
1994-08-25

Dnr(anges vid skriftväxling)
2024-6650-94
2023-6282-94

KLAGANDE

Jämtlands Travsällskap
Travbanan
831 48 ÖSTERSUND

Överklagande av byggnadsnämnden i Östersunds kommuns beslut om att anta detaljplan för "bussgata vid travet".

Beslut

Länsstyrelsen avslår överklagandet från Jämtlands Travsällskap.

Med stöd av bestämmelser i 13 kap. 8 § PBL (Plan- och Bygglagen) fastställer Länsstyrelsen byggnadsnämndens beslut den 21 juni 1994, att anta detaljplanen.

Redogörelse för ärendet

Byggnadsnämnden i Östersunds kommun beslöt vid sammanträde den 21 juni 1994 att anta detaljplan för "bussgata vid travet" (delar av Odensala 12:1 och 12:2 m.fl. fastigheter i Östersunds kommun).

Huvudsyftet med planen är att ge planmässiga förutsättningar att anlägga en bussgata mellan Odenskogsvägen och Krondikesvägen i parkområdet söder om området för travbanan.

Efter detaljplanesamråd motsatte sig Jämtlands Travsällskap att den gällande detaljplanen ändrades så att byggrätten för hotellet försvinner. Dessutom framförde man följande anmärkningar:

- Nuvarande snötipp i slänten vid drive-in-parkeringen försvinner vilket påverkar travsällskapets kostnader väsentligt.
- Kostnader för skötsel av staket ökar med hänsyn till insyn och skadegörelse.
- Travsällskapet mister en byggrätt för hotell och kontorslokaler, travhotellet (ev. OS-hotell).

Plan

- Kostnader för omläggning av träningsbanan för att bussgata kräver mer utrymme.
- Den redovisade lösningen för infart till drive-in-parkeringen är ej tillfredsställande.
- Travsällskapet tillförs mark som det idag nyttjar men inte äger.
- Det blir bättre bussförbindelser till travet.

Jämtlands Travsällskap anser att planförslaget bör revideras enligt följande:

- Bussgatan placeras där nuvarande gång- och cykelväg ligger.
- En ny gång- och cykelväg ordnas närmare mot Folkets Hus och campingområdet längs staketet.
- Byggrätten för hotell (Travhotellet) blir kvar i den nya detaljplanen.
- Markområdena enl. planförslaget C, D, E, och F tillförs travsällskapet.
- Kommunen ansvarar för och bekostar staket och anläggningskostnad för omläggning av träningsbanan.
- Kommunen ansvarar för och bekostar ny infart till drive-in-parkeringen.

I detaljplanens utställningshandlingar svarar kommunen att genomförandetiden för det s.k. "Travhotellet" har löpt ut och att det tidigare hotellprojektet ej längre är aktuellt samt att om behov av ett nytt hotell uppstår i området detaljplanen bör kunna omprövas mot bakgrund av de förhållanden och önskemål som då gäller.

Vidare anser kommunen, efter att ha gjort provstakningar, att Travsällskapets förslag till sträckningar av bussgata samt gång- och cykelväg skulle ge alltför stora ingrepp i den smala trädzonen mellan Travet och Folkets Hus. Med hänvisning till ovanstående bibehålls bussgatans sträckning enligt samrådsförslaget. Kompensation för snöupplag längs slänten erbjuds i hörnet mellan bussgatan, travområdet och travträningsbanan så som samrådsförslaget visar. De kostnader för ombyggnader m.m. som föranleds direkt av den nya bussgatan betalas i princip av kommunen. Fördelning av ansvar och kostnader i övrigt får klaras ut via förhandlingar mellan Jämtlands Travsällskap och Östersunds kommun.

Vid utställningstiden upprepar Travsällskapet tidigare anmärkningar och föreslår omedelbara förhandlingar mellan sällskapet och kommunens byggnadsnämnd för att undvika att planen överklagas.

Byggnadsnämnden förtydligar sin kommentar i samrådsredogörelsen i tillämpliga delar samt vidarebefordrar förslaget om förhandlingar till kommunens fastighetskontor och kommunstyrelsen.

1994-07-08 anmälde Jämtlands Travsällskap sitt överklagande över byggnadsnämndens beslut att anta detaljplan för "bussgata vid travet".

Länsstyrelsens bedömning.

Vissa av klagandens anmärkningar rör genomförandefrågor som är förhandlingsfrågor mellan Travsällskapet och kommunen. Det ankommer inte på Länsstyrelsen att behandla de frågorna.

Länsstyrelsen anser att Travsällskapets förslag till sträckning av bussgata och gång- och cykelväg kommer att förorsaka ett alltför stort ingrepp i den smala, men viktiga, trädzonen mellan travbanan och Folkets Hus. Länsstyrelsen förordar därför den sträckning som redovisas i den antagna detaljplanen.

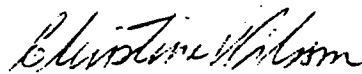
Då genomförandetiden för byggrätten till hotell löpt ut och hotellprojektet har förlorat sin aktualitet anser Länsstyrelsen att det saknas anledning att behålla byggrätten i sin nuvarande form. Som kommunen sagt i sin samrådsredogörelse kan planen omprövas om ett framtida behov uppstår, då i en aktuellare skepnad. Då genomförandetiden löpt ut och inget av kraven i 14 kap. 5 § PBL uppfylls kan några anspråk på ersättning för förlorad byggrätt inte ställas.

Travsällskapets önskemål att tillföras markområden tillgodoses i planen.

De skäl som Jämtlands Travsällskap framfört utgör inte grund för att ändra eller upphäva Östersunds kommuns byggnadsnämnds beslut att anta detaljplanen.

Detta beslut kan överklagas hos regeringen, miljö- och naturresursdepartementet, se bilaga.

I detta beslut har Erik Berglund, förste länsassessor och Lillie Hägglund, länsarkitekt, deltagit.



Christina Nilsson
arkitekt



Alf Sneller
arkitekt

Vidi / 213