

PLANBESKRIVNING

DETALJPLAN FÖR "RÖDA LÄNGAN"

FASTIGHETERNA ÖJE 11:32 M.FL.

LJUSDALS KOMMUN
GÄVLEBORGS LÄN

Datum 2022-04-28 Dnr SSN 00004/2019
Antagen av kommunstyrelsen 2022-06-09 § 134
Laga kraft 2022-07-08

PLANBESKRIVNING

Planhandlingar

Plankarta
Planbeskrivning

Underlag

Undersökning om betydande miljöpåverkan
Arkeologisk och kulturhistorisk förstudie, rapport LjM 2021-1 Ljusdalsbygdens museum
Bullerberäkning, rapport 321831-A Tyrens

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syfte och bakgrund

Planläggningen syftar till att i huvudsak pröva en utökning av bostadsbebyggelsen samt utöka bygggrätten för befintliga fastigheter. Norra delen av planområdet, nuvarande camping kombineras för bostad- och centrumändamål och är ett led i den förtätning som föreslås i Fördjupad översiktsplan för Järvsö (2014). Planområdet är cirka 4 hektar.

Markägförhållanden

Fastigheterna Öje 9:50, Öje 9:90, Öje 11:2 och Öje 11:21 ägs av kommunen och Järvsö Kyrkby S:7 av Järvsö storskifteslag, i övrigt är resterande fastigheter inom planområdet privatägda enligt fastighetsinformation daterad: 2022-04-28)

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Fördjupad översiktsplan för Järvsö tätort (2014)

Planläggningen bedöms förenlig med den fördjupade översiktsplanen för Järvsö. FÖP Järvsö pekar även ut det närliggande campingområdet som ett lämpligt bebyggelseområde som bör nyttjas för att utveckla den centrumnära bebyggelsen.

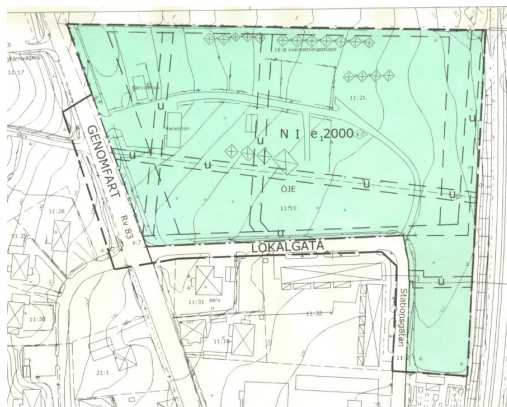
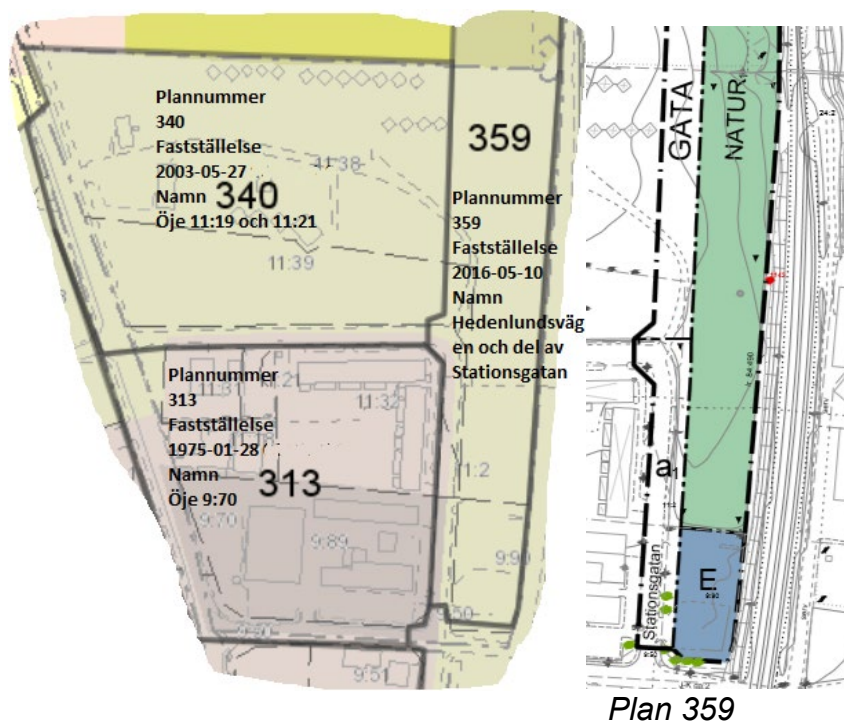
Detaljplaner, områdesbestämmelser, förordnanden

Planområdet omfattas av tre detaljplaner:

Detaljplan för Öje 11:19 och 11:21 i Järvsö (2003) vilken anger friluftsområde för nuvarande camping. Genomförandetiden har löpt ut. Nr: 340

Förslag till ändrad byggnadsplan i Järvsö, Ljusdals kommun (1975) vilken anger bebyggelse i ett plan. Genomförandetiden har löpt ut. Nr: 313

Detaljplan för Hedenlundsvägen och del av Stationsgatan (2016) vilken anger naturmark, gata samt teknisk anläggning. Genomförandetiden har löpt ut. Nr: 359



Plan 340



Plan 313

Då planförslaget vinner laga kraft upphör tidigare detaljplaner att gälla inom planområdesgränsen, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.

Bostadsförsörjningsprogram

Kommunens antagna riktlinjer för bostadsförsörjning (2019) påpekar att ett behov av nya bostäder i centrala lägen i Järvsö finns. För att säkerställa en långsiktig planreserv som möjliggör bostadsbebyggelse bistår plangenomförandet intentionerna i riktlinjerna för bostadsförsörjningen.

Planuppdrag

Samhällsutvecklingsutskottet beslutade att ge planbesked för Öje 11:32 i Järvsö 2017-06-13 § 90. Planuppdraget samt samråd beslutades 2018-09-18.

Miljökonsekvensbeskrivning

Enligt 4 kap 34 § PBL skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas, om en detaljplan medger en användning av mark eller byggnader eller andra anläggningar som innebär en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser.

Enligt MKB-checklistan som är ett underlag för behovsbedömning medför planens genomförande inte betydande miljöpåverkan i den betydelse som avses i PBL. Någon speciell miljökonsekvensbeskrivning upprättas därmed inte. Länsstyrelsen delar denna uppfattning, enligt remissvar inkommit 3 september 2018.

FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MILJÖBALKEN (MB)

Miljöbalkens 3 kapitel behandlar grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Miljöbalkens 4 kapitel behandlar särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet. Miljöbalkens 5 kapitel behandlar miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsförvaltning. Detaljplanen bedöms förenlig med bestämmelserna i miljöbalken.

Riksintressen

Riksintresse rörligt friluftsliv

Området ligger inom riksintresse för rörligt friluftsliv. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresse negativt.

Riksintresse kommunikationer

Området ligger inom eller i anslutning till riksintresse för kommunikation. Väg 83 samt Norra stambanan är utpekade riksintressen. Väg 83 ligger inom planområdet och Norra stambanan tangerar planområdet.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Natur

Naturmiljö, Mark och vegetation, (Naturvårdsprogram, natura 2000)

Planområdet består till största del av öppen mark med viss vegetation, samt delar med triviallövskog. Inom den västra delen av planområde, längs väg 83, finns en trädrad med björkar som omfattas av det generella biotopskyddet enligt miljöbalken. Träden säkerställs genom egenskapsbestämmelse om de endast får fällas om de är sjuka eller om de utgör en säkerhetsrisk. Planområdets södra delar är idag exploaterat.

Djur och växtliv

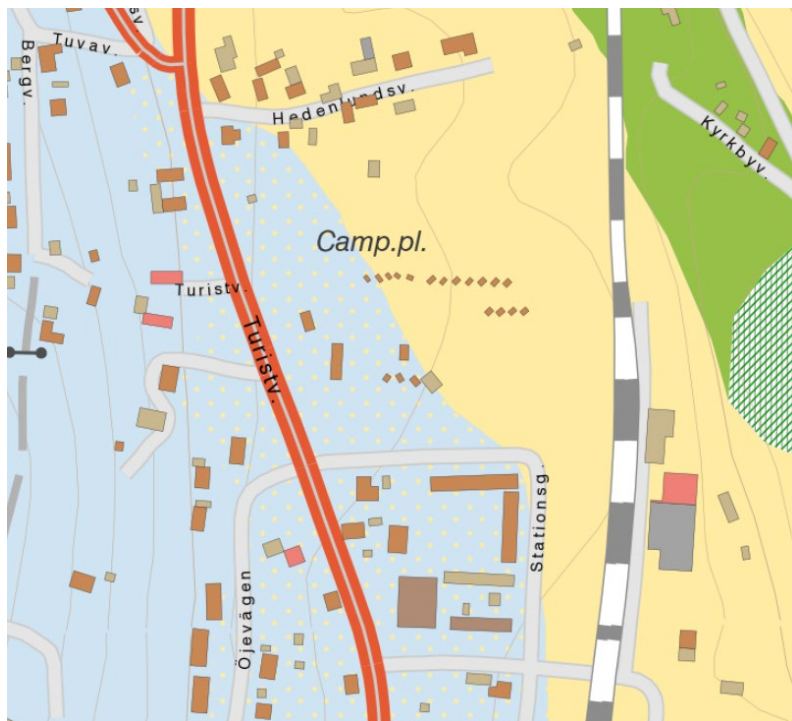
Inga skyddade arter eller fridlysta växter förekommer inom planområdet. Ny bebyggelse bedöms inte påverka djur- och växtlivet nämnvärt.

Markbeskaffenhet

Ingen ras- eller skredrisk föreligger. Fastigheten som gränsar till planområdet österut har föregåtts av en geoteknisk undersökning 1977, för att säkerställa angränsande område.

Geotekniska förhållanden

Jordarterna i området består till stor del av morän. Östra delen av området består av lera-silt. Uranhalten i området är generellt låg. I Ljusdals kommun tillämpas krav på radonsäkert utförande vid nybyggnation.



Källa: sgu.se Blått representerar morän, gult representerar lera-silt.

Bebyggelseområden

Befintlig bebyggelse

Norra delen av planområdet används som camping med tillhörande stuguthyrning, campingplatser och övriga faciliteter.

Strax utanför planområdets sydvästra del finns befintlig villabebyggelse. Radhus finns idag på fastigheten Öje 11:32 och diverse byggnader tillhörande nuvarande campingverksamhet finns på Öje 11:38.

Kulturmiljö

En byggnad på norra delen av området finns omnämnd i Järvsös bebyggelseinventering. Läns museet har bedömt att byggnaden är särskilt kulturhistoriskt värdefull. Enligt 8 kap. 13§ plan och bygglagen får inte byggnader som har ett särskilt högt kulturhistoriskt värde förvanskas. Byggnaden flyttades från fäbodvallen Blacksås på 1960-talet. Okänt om brokvisten är hämtad från någon annan gård. Byggnaden har modern inredning i äldre stil. Ett antal av stugorna på campingområdet är f.d. spruthus från olika byar i Järvsö socken som flyttades hit och inreddes när campingen anlades på 1960-talet. Byggnaderna anses vara intressant som exempel på hur man flyttade byggnader för att använda som sommarbostäder.

Enligt plan och bygglagen 8 kap. 17§ ska flyttning av en byggnad utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden. En flyttning innebär att en byggnad tas bort från den gamla platsen och uppförs på en ny plats. Detta medför att det för flyttning av en byggnad kan krävas såväl ett rivningslov som ett bygglov.

Fornminnen

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Närmaste fornlämning ligger cirka 10 meter sydväst om området och utgör ett vägmärke, en vitmålad milstolpe i gjutjärn med svart ram på fastigheten Öje 9:12.

En arkeologisk och kulturhistorisk förstudie har tagits fram av Ljusdalsbygdens museum. Förstudien har dels omfattat ett fysiskt besök på platsen, och dels en bedömning av sannolikheten för att området rymmer tidigare okända fornlämningar, baserat på tillgängligt arkeologiskt och historiskt källmaterial – en arkeologisk analys av områdets terräng och läge i landskapet i förhållande till fornlämningsbilden både lokalt och i stort, flera historiska kartöverlägg, samt studier av arkiv och litteratur. Studien fastslår att inget talar för att det skulle finnas dolda fornlämningar under markytan inom det aktuella planområdet.

Länsstyrelsen har ansvar för det statliga kulturmiljöarbetet i länet och får vidta skyddsåtgärder för att skydda och vårda fornlämningar. Den som avser att uppföra en byggnad eller en anläggning eller genomföra ett annat arbetsföretag bör i god tid genom att inhämta information från länsstyrelsen ta reda på om någon fornlämning kan beröras av företaget och i så fall snarast samråda med länsstyrelsen. Länsstyrelsen kan komma att kräva en särskild utredning av framtida exploatör enligt Kulturmiljölagens 2 kap 11§.

Ny bebyggelse

Nuvarande fastigheter inom området får en utökad byggrätt. Planen medger även ny bebyggelse inom de norra delarna av planområdet (nuvarande camping). Ny bebyggelse bör tillkomma med hänsyn till omgivningen. Järvsös arkitekturtoniska kvaliteter bör främjas och ny bebyggelse kan med fördel uppföras i hälsingestil. Som exempel kan lyftas gården *Lång-Hans* på planområdets västra sida, Järvsö Kyrkby 11:17. I den inventering av kulturhistoriskt värdefulla byggnader som Läns museet utfört, *rapport 2013:00* beskrivs byggnaden som en tidstypisk hälsingegård. Byggnaden har röd stående panel, vita omfattningar, rött lertegel och vitputsad skorsten. Inom kvartersmark (nuvarande campingområde) närmast väg 83 gäller utformningsbestämmelser med hänsyn till omgivande bebyggelse. Bestämmelserna reglerar takform, takvinkel, taktäckning, fasadmateriäl och kulör på fasad samt accentfärg. Med accentfärg menas i detta sammanhang foderbrädor, fönsterbågar, vindskivor och andra yttre byggnadsdetaljer som inte är att klassa som fasad.

Norra delen av området (nuvarande camping) får en högsta byggandshöjd om 9 meter och en byggnadsarea om 30% av fastighetasarean inom användningsområdet. Syftet med dessa regleringar är att förtäta området men även ha en enhetlig stil samt möjliggöra viss friyta även inom kvartersmark.

I ett stråk 20 meter från väg 83 får marken ej bebyggas med annat än jordvall. I ett stråk på ytterligare 15 meter får endast komplementbyggnader uppföras. Dessa regleringar syftar till att upprätthålla skyddsavstånd till färdväg för farligt gods.



Illustration som visar exempel på ny bebyggelse (röd) och befintlig bebyggelse (vit) samt planområde (vit) med "Järnhuset" i förgrunden.

Bebyggelsen inom den södra delen av området regleras genom bestämmelse om var man får och inte får bygga genom så kallad prickmark. Detta då det nya bebyggelseområdet ligger i direkt anslutning till befintligt bebyggelseområde. Den sydöstra delen av planområdet är uppdelad i två egenskapsområden med maximal byggnadshöjd på 12,5 meter samt ett egenskapsområde med 5 meter maximal nockhöjd. Enligt plan och bygglagens 2 kap 6 § skall bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, kulturvärden på platsen och intresset av en god helhetsverkan. Planförslagets höjd och placeringsbestämmelser verkar i första hand för att ny bebyggelsen skall harmonisera med Järvsös befintliga strukturer samt för att bevara befintliga värden och utblickar.

Nybildande av fastigheter föregås av lantmäteriförrättning.

Offentlig och kommersiell service

Områdets centrala läge medför ett brett utbud av kommersiella servicefunktioner, såsom livsmedelsaffär, restauranger, caféer och butiker. Grundskola, förskola, hälsocentral och postutlämning finns inom lämpligt avstånd från området.

Tillgänglighet och jämlikhet (tillgänglighet inom och mellan områden)

Allmän plats ska anpassas för kvinnor och män, flickor och pojkar samt vara anpassade för personer med funktionsutmaningar. Planens genomförande bedöms inte påverka jämlikheten. Tillgängligheten till och från området är god och gällande krav på anpassning av bostäder ska följas.

Skyddsrum och brandpost

Närmaste skyddsrum ligger cirka 700 meter söder om planområdet. Brandposter finns att tillgå på fastigheten Öje 11:32 samt utmed Turistvägen.

Friytor

För att tillgodose tillräckligt utrymme för lek och utevistelse inom planområdet finns bestämmelser om maximal byggnadsarea i förhållande till fastighetsstorlek samt begränsning av byggbar mark genom prickmark.

Grönytor

Inom nuvarande vägområde ligger en trädallé av vuxna björkar som omfattas av det generella biotopskyddet. Träden omfattas av egenskapsbestämmelse om att det endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Mellan planlagd parkering och järnväg utläggs ett skyddsområde för att tillgodose ett bebyggelsefritt område och möjliggöra framtida behov av skyddsåtgärder kopplade till järnvägen. För att vidta skyddsåtgärder som till exempel upphöjning av ytliga jordlager till vall inom skyddsområdet skall samråd ske med Trafikverket.

Störningar, hälsa och säkerhet

Buller

Enligt plan och bygglagen 2 kap 6a§ skall bostadsbyggnader lokaliseras till mark som är lämpad till ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller. Bostadsbyggnader skall även utformas och placeras på ett sätt som förebygger olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller. För att bedöma platsens lämplighet i fråga om buller från väg och järnväg, provas den mot bestämmelserna under 3-5§ i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Förordningen anger riktvärden för buller utomhus vid fasad. Förordningen stöds med 9 kap. 12§ miljöbalken.

En trafikbullerutredning har tagits fram i samband med planläggningen, *rapport 321831-A, Tyrens 2022-02-04*. Bullerutredningen visar den samlade bullerpåverkan som järnvägen och väg 83 har på planområdet. Beräkningarna är utförda med förutsättningen att området är helt oexploaterat och tar inte hänsyn till framtida bebyggelse och dess inverkan på bullersituationen.

Norra stambanan ligger öster om planområdet, på ett vinkelrät avstånd om minst ca 60 meter från planerad kvartersmark bostäder. Riksväg 83 ligger väster om planområdet, på ett avstånd om ca 35 meter från väggkant till planerad bostadsbebyggelse.

Bullerberäkningen har utförts utifrån Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller, Naturvårdsverkets rapport 4653, där information om andel lätt respektive tung trafik, hastighet och vägens egenskaper har specificerats. Samt Naturvårdsverkets rapport 4935, "Buller från spårburen trafik, Nordisk beräkningsmodell", andra versionen från 1996.

Slutsats från bullerutredningen

På planområdets västra del som ligger närmast Väg 83 beräknas riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad att erhållas på ett avstånd om ca 25 m från vägmitt med trafik enligt prognosår 2040. Om byggnader placeras närmare än så skulle det innebära att riktvärdet överskrids, och bostäderna behöver utformas så att minst hälften av bostadsrummen är orienterade mot en ljuddämpad sida, där riktvärdet 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå innehålls, men enligt detaljplanen får inte bostäder placeras närmare än 35 m från väggen.

Maximal ljudnivå från tågtrafiken överstiger 70 dBA på hela planområdet under förutsättningen att ingen ny bebyggelse skärmar ljudet från järnvägen. Detta innebär att byggnaderna på den västra delen inte har möjlighet att uppfylla kravet på ljuddämpad sida mot öst i dagsläget. Vilket i sin tur innebär att uteplats i anslutning till framtida bebyggelse på detta avstånd ej är lämplig om inte bullerskyddsåtgärder eller ny bebyggelse påverkar bullerspridningen från järnvägen.

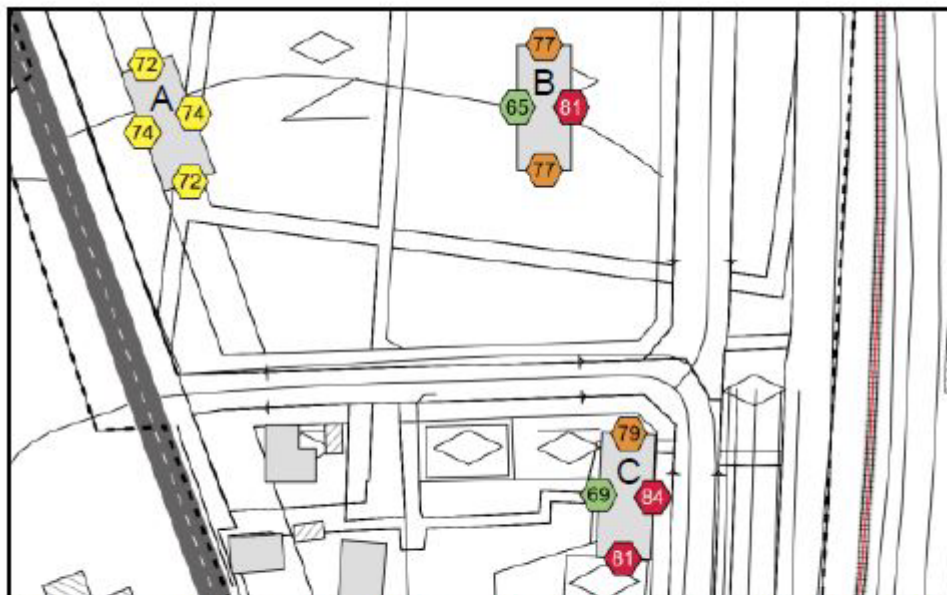
På planområdets östra del som ligger närmast järnvägen erhålls riktvärdet 60 dBA vid fasad på ca 85 m avstånd från spårmitte med trafik enligt prognosår 2040. Byggnader som placeras närmare spåret bör placeras med långsidan mot järnvägen, och utformas så att minst hälften av bostadsrummen är vända mot väst, där kravet på ljuddämpad sida kan erhållas.

Ett annat alternativ är att uppföra små lägenheter, $\leq 35 \text{ m}^2$, då riktvärdet för dessa är 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Jämfört med nuläget beräknas prognosår 2040 ge upphov till ca 1 dBA högre ekvivalent och maximal ljudnivå från vägtrafik, medan nivåerna från järnvägstrafiken i princip är oförändrad. Framtida bebyggelse kommer ha en skärmande effekt på bullerspridningen inom planområdet. Exempelvis kan garage eller komplementbyggnader placeras som bullerskydd närmast väg eller järnväg. Planförslaget medger kvartersmark parkering för byggande av exempelvis garage/carport. Planbestämmelse finns om att bostäder och uteplats skall uppfylla riktvärden i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.



Figur 2. Räkneexempel, väg och tågtrafik prognosår 2040 – ekvivalent ljudnivå vid fasad i dBA, frifältsvärde vid mest utsatt våning.

Karta ur bullerutredningen som redovisar ett räkneexempel med ekvivalent ljudnivå.



Figur 3. Räkneexempel, väg och tågtrafik prognosår 2040 – maximal ljudnivå vid fasad i dBA, frifältsvärde vid mest utsatt våning.

Karta ur bullerutredningen som redovisar ett räkneexempel med maximal ljudnivå.

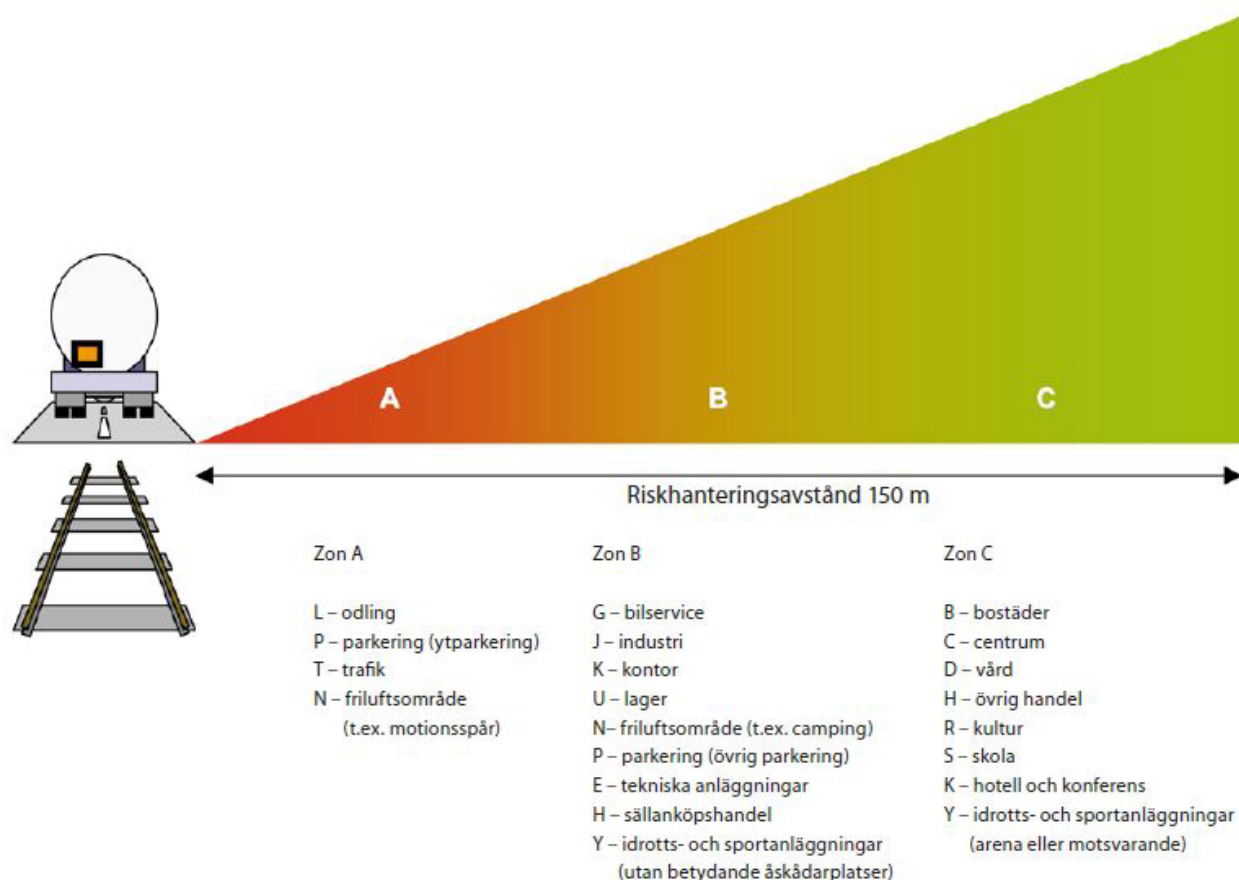
Vibrationer

Vibrationer från järnvägstrafik kan orsaka skador på byggnader och ge upphov till störningar för människor som uppehåller sig i byggnaderna. Skador på byggnader är dock mycket ovanligt på normalt grundlagda byggnader. Trafikverkets vägledande riktlinje för vibrationer är att 0,4 mm/s inte bör överskridas vid nya permanentbostäder.

Färdväg för farligt gods

Enligt PBL skall bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Bebyggelse ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser. 2 kap 5, 6 §§

Det finns idag inga nationellt fastställda skyddsavstånd, men ett antal länsstyrelser och kommuner har tagit fram riktlinjer som används som underlag vid stadsplanering i anslutning till farlig godstransportled.



Figur 2. Zonindelning för riskpolicyns riskhanteringsavstånd. Zonerna representerar möjlig markanvändning i förhållande till transportled för farligt gods – väg och järnväg. Zonerna har inga fasta gränser, utan risk-

bilden för det aktuella planområdet är avgörande för markanvändningens placering. En och samma markanvändning kan därigenom tillhöra olika zoner.

Bild ur Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods, Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götaland.

Norra stambanan



Planområdet ligger väster om järnvägen på andra sidan om slänten.

Öster om planområdet passerar Norra stambanan som är färdväg för farligt gods. Närmsta järnvägsspår ligger drygt 60 meter från kvartersmark som får bebyggas. Järnvägsrälsen "skär" genom befintlig mark och lämnar en slänt mellan järnväg och planområde på minst 2 meter med en lutning på 1:2. Kvartersmark för bostad och centrum närmast järnvägen ligger ca 4 meter högre än nivå för järnvägsräls inom den södra delen och ca 5 meter inom den norra delen. Därefter sluttar planområdet upp mot väg 83. Mellan järnväg och känslig markanvändning löper Stationsgatan och Hedenlundsvägen med tillhörande diken. Delar av Stationsgatan har uppväxta trädrader och inom planlagt skyddsområde finns buskvegetation och trädgångar.

Vid en urspårning hamnar vagnarna nästan alltid inom en vagnslängd från banan. Spridningen (avvikelsen från spåret) är beroende av spårets läge i förhållande till omgivningen och omgivningens beskaffenhet. Avståndet påverkas inte markant av tågets hastighet, då rörelsekraften är i tågets riktning.

Individerisk

Individerisk anger sannolikheten för att omkomma i anslutning till en eller flera riskkällor under ett år. Riskmättet utgår från att en fiktiv person befinner sig oskyddad på samma avstånd från riskkällan dygnet runt under ett år. Mättet används för att avgöra om enskilda individer utsätts för oacceptabelt hög risk.

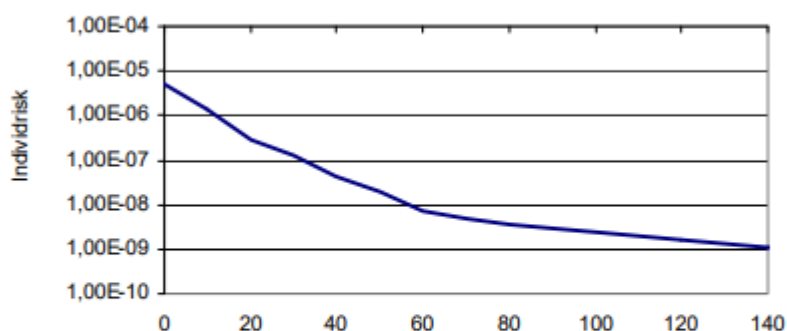
I Sverige finns inget nationellt beslut om vilket tillvägagångssätt eller vilka kriterier som ska tillämpas vid riskvärdering inom planprocessen. Praxis vid riskvärderingen är att använda Det Norske Veritas (DNV) förslag på riskkriterier gällande individ- och samhällsrisk .

För individrisk föreslog DNV följande kriterier:

- Övre gräns för område där risker, under vissa förutsättningar, kan accepteras: 10^{-5} per år
- Övre gräns för område där risker kan kategoriseras som låga: 10^{-7} per år

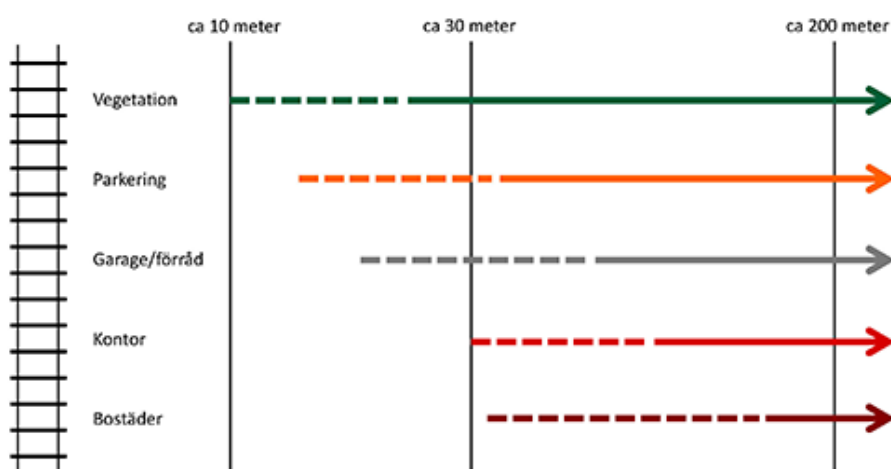
I riskanalyser brukar 10^{-7} vara den gräns där det anses acceptabelt att bostäder och annan känslig verksamhet lokaliseras. Norra Stambanan går genom Bollnäs kommun, och i tidigare projekt har beräkningar av individrisken visat att risken understiger 10^{-7} från cirka 40 meter från järnvägen¹.

Aktuellt planförslag, där ny bebyggelse ligger 60 meter från riskkällan, underskrider därmed risken med mycket god marginal.



Figur 1.4 Individrisk som funktion av avståndet till järnvägen

Utöver avståndet och nivåskillnaden mellan spårområde och kvartersmark för bostäder, finns en ca 2 meter hög slänt i anslutning till spårområdet, flertalet diken, träd och buskskikt som alla bidrar till att eliminera risk för spridning i samband med olycka med farligt gods. Vidare anger planförslaget parkering mellan skyddsområde bebyggelse. Sammantaget bedöms bebyggelse bli lämplig med hänsyn till färdväg för farligt gods på Norra stambanan.



Trafikverkets generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter. Avstånden som anges utgör inte fasta regler utan verksamhetens lokalisering är en bedömningsfråga från fall till fall. Linjerna i figuren har därför streckats.

¹ Riskhänsyn i planering "Detaljplan för Bro 4:4 m.m., Bollnäs innovations- och upplevelsecenter.", Tyréns 2010.

Väg 83

Väg 83 passerar genom planområdets västra del. Vägen är primär färdväg för farliga godstransporter.

Härjedalens kommun har tagit fram en riskanalys kopplad till bebyggelse i närheten av väg 84 som även den är primär godstransportled för farligt gods. I riskutredningen görs en beräkning av individrisk och samhällsrisk utifrån en dubblering av ansatta ingångsvärden, vilket innebär totalt 6840 stycken fordon per årsmedeldygn, varav 680 eller ca 10% av dessa är tung trafik. Beräkningarna är utförda utifrån hastighetsbegränsningen 50 km/h. I riskutredningen konstateras att individ och samhällsrisk är så pass låg 30 meter från väg att inga skyddsåtgärder bedöms nödvändiga med förutsättning att fordon och vätska stannar kvar i vägområdet.

Väg 83 genom Järvsö har hastighetsbegränsningen 40 km/h, den totala årsmedeltrafiken 4960 stycken fordon per dygn, varav 570 stycken eller ca 11% är tung trafik. I planförslaget planläggs marken 15 meter från användningsgräns mot väg 83 som kvartersmark som ej får bebyggas och ej får uppmuntra till stadigvarande vistelse. Mellan 15 och 30 meter från användningsgräns mot väg 83 får endast komplementbyggnader uppföras. Bostäder närmast väg 83 (administrativ bestämmelse a2) villkoras med att en vall skall vara utförd längs med väg 83 innan lov kan ges. Detta för att säkerställa att ev. brandfarlig/explosiv vätska stannar kvar i vägområdet. Planförslaget medför även utfartsförbud mot väg 83 för att samla dessa till Öjevägen, vilket ökar trafiksäkerheten och minskar risken för olycka med farligt gods. Övriga bestämmelser kopplade till farligt gods är att ventilation skall utföras i tak och att det skall finnas utrymningsvägar vända bort från riskkällan. Mellan väg 83 och planområde finns även ett dike som motverkar spridning från eventuell olycka med farligt gods. Inom vägområdet finns även en avskärmande björkallé som skyddas genom biotopskydd enligt miljöbalken.

Mot bakgrund av Härjedalens riskanalys och med, för planområdet, lokala förutsättningar och planbestämmelser bedöms bostadsbebyggelse 30 meter från användningsgräns mot väg 83 vara lämplig med hänsyn till de risker som är kopplade till farligt gods.

Samlad bedömning kopplat till farligt gods.

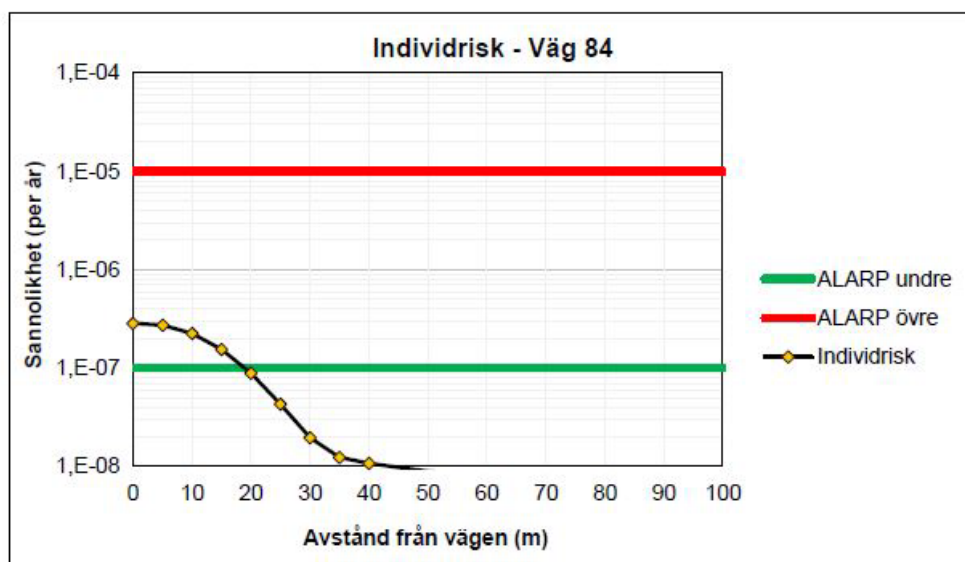
Planområdet sluttar mot öster och avgränsas i väster av väg 83 och i öster av Norra stambanan. Planområdet ligger högre än järnvägen men lägre än väg 83. Hastigheterna på väg 83 är 40 km/h medan hastigheterna för godståg på Järnvägen är maximalt 100 km/h. Kvartersmark som får bebyggas med bostäder ligger på ett avstånd av drygt 60 meter från närmsta järnvägsräls och 35 meter från vägkant för väg 83. Järnvägen är nedskuren och ligger som minst 4-5 meter under kvartersmark för bostäder. Slänt vid spårområde, diken, väg, buskage och trädgångar avgränsar spårområdet från kvartersmark bostäder. Kvartersmark bostäder är även separerade genom markanvändningarna skydd, parkering och gata. Skyddsområde har utlagts för att tillgodose ett bebyggelsefritt område och möjliggöra framtida skyddsåtgärder kopplade till järnvägen. Skyddsbestämmelser om att utrymningsvägar skall vara vända från riskkälla och att ventilation skall utföras i tak gäller inom all kvartersmark och säkerställer skydd från ev. olycka från både väg och järnväg. Utöver redan nämnda bestämmelser gäller även bestämmelser om att marken inte får uppmuntra

till stadigvarande vistelse närmast väg 83 samt villkor för lov att vall skall anläggas närmast väg 83.

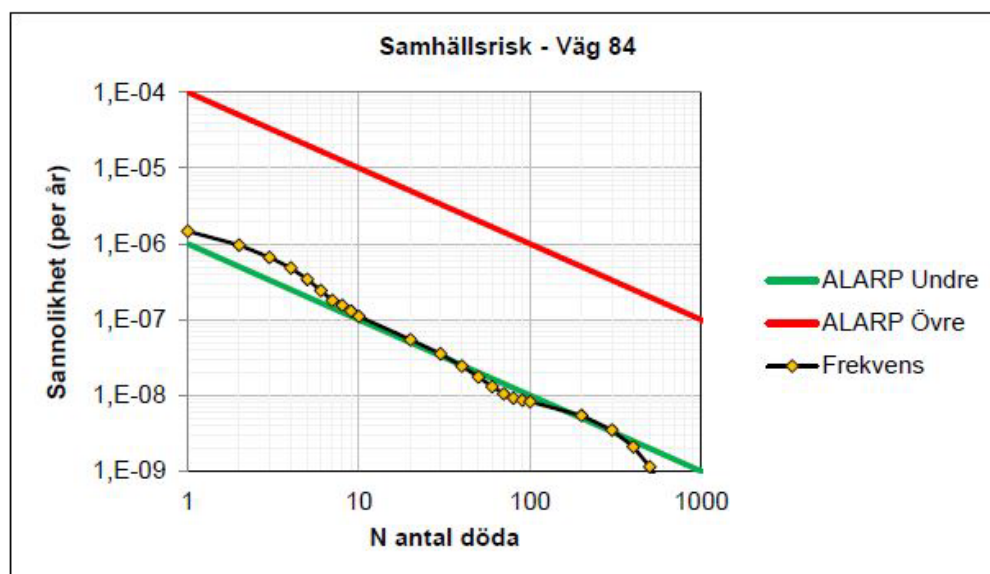
Sammantaget bedöms de risker som är kopplade till farligt gods från väg 83 och Norra stambanan vara utredda och säkerställda genom detta planförslag.

5.2 Ökad trafikering och exploatering

För att säkerställa att förenklingarna som gjort för vägens trafikering inte ger vilseledande resultat görs en beräkning med den totala trafikmängden och mängden tung trafik dubblas. Resultatet blir en fortsatt mycket låg samhällsrisk och en något högre individrisk som fortfarande har gått ner till mycket låga nivåer 30 meter från vägen (där inga åtgärder rekommenderas), se Figur 12, Figur 13 och Figur 14.



Figur 12. Individrisk från transport av farligt gods på väg 84 genom Funäsdalen by, beräknad med dubblad trafikmängd vid 50 km/h.



Figur 14. Samhällsrisk från transport av farligt gods på väg 84 genom Funäsdalen by, beräknad med befolkningstäthet 10 000 personer/km² och 15 meter skyddsavstånd vid 50 km/h.

Källa: Riskutredning farligt gods Funäsdalen,

Härjedalens kommun, Sweco, uppdragsnummer 12601459

Kommentar: Folkmängden i Järvsö centralort är enligt SCB 2021, 1513st.

Avsnitt: 15630008 Län: X Vägnummer: 83

Årsmedeldygnstrafik

Avsnitt	Fr o m	Till	Mätkod	Mätår	Mättriktning	ÅDT(OS) Fordon	ÅDT(OS) Lastbilar	ÅDT(OS) Axelpar
15630008	1994-01-01	1998-01-01	2	1994	0	4620±(8%)	320±(14%)	5060±(8%)
15630008	1998-01-01	2002-01-01	2	1998	0	4420±(9%)	370±(13%)	4860±(9%)
15630008	2002-01-01	2006-01-01	2	2002	0	4720±(14%)	420±(15%)	5260±(14%)
15630008	2006-01-01	2010-01-01	2	2006	0	5350±(10%)	490±(12%)	5920±(10%)
15630008	2010-01-01	2014-01-01	2	2010	0	5590±(10%)	470±(14%)	6110±(10%)
15630008	2014-01-01	2018-01-01	2	2014	0	5300±(8%)	440±(10%)	5710±(8%)
15630008	2018-01-01	9999-12-31	2	2018	0	4960±(9%)	570±(11%)	5390±(9%)

Fältförklaring

Bild ur Trafikverkets vägtrafikflödeskarta med de senaste stickproven.

Ras och skred

Ingen ras- eller skredrisk föreligger. Fastigheten som gränsar till planområdet öster om järnvägen har föregåtts av en geoteknisk undersökning 1977 (Öje 11:21 m.fl.).

Radon

Uranhalten i området är generellt låg, radonsäkert byggande föreslås.

Elektromagnetisk strålning

(Kraftledning, transformatorstation, järnvägsledning)

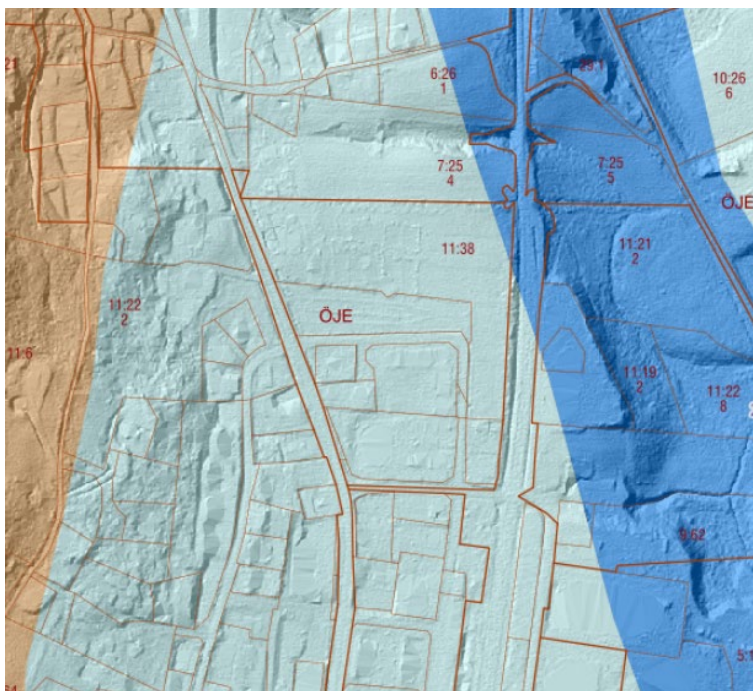
Bebbyggelsen bör ej placeras på ett avstånd närmare än 20 meter från järnvägsledningen eller kraftledning med hänsyn till strålning. Den maximala elektromagnetiska strålningen får ej överskrida 0,2 mikrotelsla.

Lantbruk och djurhållning

Närmaste lantbruk bedrivs cirka 1 km från planområdet. Inga allergener eller odörer förekommer inom planområdet.

Vattenkvalité

Planens genomförande bedöms inte påverka miljökvalitetsnormen för vatten eller riskera vitala vattenförekomster. Grundvattenmagasin ligger inom hela planområdet, uttagsmöjligheterna bedöms som ringa med cirka 1-5 l/s (ca 80-400 m³/d). På en mindre del inom området bedöms uttagsmöjligheterna till större om cirka 5-25 l/s (ca 400-2 000 m³/d). Delområdet är karterat enligt process från 1980, länskartan.



Vattenförekommster, SGU kartvisare för grundvattenmagasin.

Uttagsmöjligheter; ljusblå 1-5 l/sekund, mörkblå 5-25 liter/sekund, beige under 1 l/sekund.

Luftkvalité

Planens genomförande bedöms inte påverka miljökvalitetsnormen för utomhusluft, mätningar genomförda för utsläppsåret 2015 påvisar normala värden. Enligt haltkartorna framtagna av SLB-analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund ligger planområdet mellan 10-15 PM10. Miljökvalitetsmålet är 15 ug/m3 (mikrogram per kubikmeter).

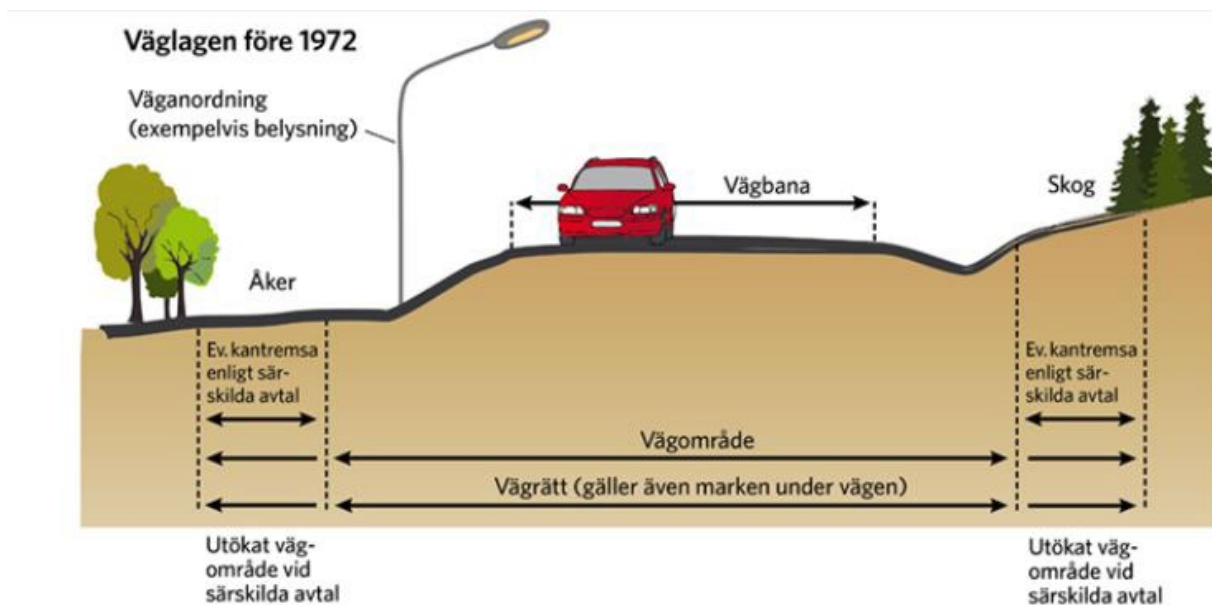
Trygghet

De allmänna platserna inom planområdet utformas på ett sådant sätt att belysning och synliga stråk möjliggörs, området saknar idag naturliga mötesplatser och upplevelsen av området är ej säkerställt. Planens intentioner kan möjliggöra en ökad trygghet i området med människor i rörelse och mer belysning.

Gator och trafik

Gatunät

Anslutningarna till planområdet sker via Stationsgatan eller Hedenlundsvägen, övriga gator kan anläggas inom kvartersmark. Det sker lämpligast via gemensamhetsanläggning. Officialservitut kan bildas för enskilda fastigheter. Turistvägen/ Väg 83 är riksintresse för kommunikation och även primär färdväg för farligt gods. Drift och underhåll sker av Trafikverket. Stationsgatan driftas och underhålls av kommunen. I väglagen (1971:948) definieras begreppet vägområde som mark som har tagits i anspråk för en väganordning, och som väganordning räknas anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det område som motsvarar aktuellt vägområde för väg 83 har planlagts som allmän plats väg.



Vägområde och vägrätt enligt väglagen före 1972 gav möjlighet till utökat vägområde vid särskilda avtal.

Illustration Trafikverket

Gång- och cykeltrafik

Med hänsyn till planens genomförande kan ett ökat behov av säkra gång- och cykelstråk motivera ett anläggande av trottoar och cykelväg till och från området.

Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats ligger cirka 80 meter (hållplats Industrivägen) från planområdet. Järvsö tågstation ligger cirka 250 meter från planområdet.

Parkering

Planförslaget säkerställer mark för parkering i områdets sydöstra del, den tänkta parkeringsplatsen ska tillfredsställa parkeringsbehovet för fastigheterna med flerbostadshus, men även eventuell centrumverksamhet. Behovet av parkeringsplatser uppnås enligt Ljusdals kommuns parkeringsnorm (1989). Parkeringen ligger inom kvartersmark. Enklare komplementbyggnader är tillåtna inom ytan avsedd för parkering, exempelvis carport, garage och förråd. Ytliga jordlager kan med fördel läggas som upphöjning till vall inom skyddsområdet mellan parkering och järnvägsområde. Innan detta görs skall samråd ske med Trafikverket.

Utfarter

Utfartsförbud mot Turistvägen (väg83) införs för fastigheterna längs med vägen, befintlig korsning Turistvägen/Stationsgatan förblir infart till det nya området. Byggnader får ej uppföras i anslutning till infarten för att tillgodose goda siktförhållanden för fordonstrafikanter. Utfartsförbud förekommer även i anslutning till korsningen Stationsgatan/Hedenlundsvägen, som en säkerhetshöjande åtgärd. Inom planområdet införs ett bebyggelsefritt område på minst 5 meter mellan kvartersmark och allmän plats väg.

Teknisk försörjning

Vatten, avlopp och dagvatten

Planområdet ligger till stor del inom verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp. Ny bebyggelse ska anslutas till det kommunala VA-nätet. Dagvattenbrunnar förekommer inom området. LOD, lokalt omhändertagande av dagvatten eftersträvas. Anläggandet av hårdgjorda ytor bör ske varsamt och med hänsyn till dagvattenhanteringen.

Värme, fjärrvärme

Området kan anslutas till befintligt fjärrvärmenät som bland annat löper genom planområdets södra del.

E/

Området kan anslutas till befintliga elledningar. Ellevio är elnätsbolaget. Inom nuvarande Öje 11:32 finns en befintlig kopplingsstation som planläggs som teknisk anläggning.

Avfall, renhållning och posthantering

Avfallshantering och renhållning sker inom kvartersmark, en gemensamhetsanläggning för detta bör upprättas. Samråd om tillgänglighet och utrymmesbehov bör ske med Ljusdals Renhållning AB vid etablering av framtida soprum. Inom nuvarande Öje 9:90 finns idag en återvinningsstation som är planlagd som teknisk anläggning. Denna specificeras till återvinningsstation i nuvarande plan för att säkerställa vilken typ av användning det rör sig om. Postutlämning kan samlokaliseras via befintlig väg (Stationsgatan).

Elektronisk kommunikation

Området är lämpligt att anslutas till fibernätet. Mobila datatäckningen är mycket god, med största sannolikhet så är det möjligt att ringa och koppla upp mot internet, enligt Telias täckningskartor (2019-01-09).

Allmännyttiga underjordiska ledningar

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar förekommer inom området. Inga bygglov lämnas för något som kan hindra utnyttjandet av markreservaten. Ska markreservaten bebyggas bör det ske varsamt och i samförstånd med ledningsrättsägaren, kulvert eller dylikt föreslås. Ledningsrätt finns för vissa ledningar inom planområdet. Exploatör ansvarar för omprövning och flytt av ledningsrätter och ledningar.

Konsekvenser för fastighetsägare

I följande karta och tabell beskrivs konsekvenser för varje enskild fastighetsägare med fokus på fastighetsrättsliga åtgärder som fastighetsbildning, gemensamhetsanläggningar, samfälligheter, inlösen, nyttjanderätt mm.



Karta som visar berörda fastigheter. Svart tjock linje representerar planområdesgräns. Den mark som omfattar den nya Hedenlundsvägen har kommunen förvärvat från Öje 11:38 och Öje 11:39 och skall ingå i Öje 11:21. I dagsläget finns dock inga antagna fastighetsgränser för den nya fastigheten.

Fastighet	Konsekvenser
Alla	Inom planområdet förekommer både ledningar med och utan ledningsrätt. Flertalet av dessa har inom kvartersmark planlagts som markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u-områden). u-områden medger ingen rättighet utan detta måste säkras genom ledningsrätt. Ändring, upphävande eller skapande av nya rättigheter bildas genom lantmäteriförrättning. Eventuell ändring av ledningsrätt och ledningsflytt initieras och bekostas av den som önskar utföra åtgärden. Den som är huvudman för den allmänna ledningen är på fastighetsägarens begäran skyldig att förvärva nyttjanderätt eller annan särskild rätt i den omfattning som behövs för ändamålet enligt 14 kap. 18§ plan och bygglagen.
Järvsö Kyrkby S:7	Samfällighet. <i>Nuvarande rättigheter:</i> fjärrvärme, starkström, tele. Samfällighetens rättigheter påverkas ej av planläggning. Del av samfälligheten planläggs som allmän plats väg. Huvudmannaskapet är kommunalt. Väghållare är Trafikverket, vilka sköter drift och underhåll.
Öje 9:50	Ingen skillnad i markanvändning från nuvarande detaljplan.
Öje 11:2	Ingen skillnad i markanvändning från nuvarande detaljplan.
Öje 9:90	Marken planläggs med markanvändningen Återvinningsstation, vilket marken används för idag.
Öje 11:38 och Öje 11:39	<i>Nuvarande rättigheter:</i> vatten- och avloppsledningar, fjärrvärme, tele, starkström, svagström. Flera av ledningarna planläggs inom kvartersmark som markreservat u-områden, allmänna underjordiska ledningar. Tidigare detaljplan medgav (N1) friluftsområde med en tillhörande byggrätt. Del av fastigheten planläggs nu i huvudsak för bostads- och centrumändamål, vilket innebär att nuvarande markanvändning medges även efter antagande av detta planförslag till dess att nya bygglov söks. Då gäller de nya markanvändningarna enligt planförslaget. Fastighetsägaren initierar och bekostar framtida avstyckningar och andra fastighetsrättsliga frågor kopplade till lantmäterimyndigheten. I väster planläggs de delar av fastigheterna som omfattar nuvarande dike och träddrad som allmän plats väg med kommunalt huvudmannaskap. Kommunen har rätt att lösa in allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Fastighetsägaren har även rätt att begära att motsvarande mark löses in av kommunen. <i>Egenskapsbestämmelser och administrativa bestämmelser</i> Fastigheten omfattas av ett markområde närmast väg 83 som ej får bebyggas och ett område som endast får bebyggas med komplementbyggnad. Mot Stationsgatan läggs även ett stråk med mark som ej får bebyggas. Inom den mark som planläggs som allmän plats väg finns ett dike och en träddrad. Träddraden omfattas av biotopskydd enligt miljöbalken. Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Länsstyrelsen prövar frågor om dispens från biotopskyddet.

	Diket ligger inom vägområde för väg 83 och fyller en viktig funktion både rent vägtekniskt och säkerhetsmässigt vad gäller t.ex. spridning av eventuella olyckor. Bygglov för bostäder inom område a2 är villkorat med att en vall skall anläggas inom fastigheten inom avsedd yta. Vägområdet förvaltas av Trafikverket. Inom fastigheten införs ett förbud mot körbar förbindelse mot väg 83, vilket innebär att det inte kommer vara tillåtet att nyttja nuvarande in- och utfart. Utfarter bör istället ansluta till Hedenlundsvägen. Enligt plan- och bygglagen, PBL, har fastighetsägare en principiell rätt till pågående markanvändning. En bestämmelse om in- och utfartsförbud innebär alltså inte att det automatiskt är förbjudet att använda en befintlig in- och utfart utan förbudet avser anläggande av ny in- och utfart. Om det behövs med hänsyn till trafiksäkerheten kan dock byggnadsnämnden förelägga ägaren av en fastighet eller byggnad att ta bort en befintlig in- och utfart. Ett sådant föreläggande ger rätt till ersättning för den skada som föreläggandet medför. Fastigheten genomkorsas av flera allmännyttiga underjordiska ledningar. Dessa markområden planläggs som markreservat och får ej bebyggas. Inom fastigheten är maximal byggnadshöjd 9 meter. Största byggnadsarea är 30 procent av fastighetsarean inom användningsområdet. <i>Fastighetsbildningsåtgärder</i> Avstyckning av fastigheter, bildande av gemensamhetsanläggningar och upprättande av eventuella nya ledningsrätten är aktuella för genomförande av detaljplanen. Detta kräver lantmäteriförrättning. <i>Ekonomiska konsekvenser</i> Fastigheten planläggs för bostäder och centrum. Efterfrågan på dessa markanvändningar bedöms vara hög i centrala Järvsö. Framtida kostnader bedöms i huvudsak vara kopplade till fastighetsrättsliga frågor i samband med framtida förrättningar. Fjärrvärme, vatten och avlopp, el, fiber finns inom eller i närområdet och anslutningsavgifter uttas enligt respektive leverantörs taxa. Planförslaget innebär att det måste skapas en ny körbar förbindelse till fastigheten. Det kan även bli aktuellt med ytor för angöring, parkering och lokalgata inom framtida kvartersmark.
Öje 11:21	<i>Nuvarande rättigheter:</i> Fastigheten belastas med ledningsrätter för starkström och svagström. Genom fastigheten löper flera starkströmsledningar, samt fjärrvärme och VA-ledningar. Dessa planläggs inom kvartersmark som u-område, markreservat för underjordiska ledningar. Huvudmannen för ledningar ansvarar för att ledningsrätt eller annan rättighet finns för dessa.

	<i>Egenskapsbestämmelser och administrativa bestämmelser</i> Kommunen är huvudman för den allmänna platsen och sköter drift och underhåll av marken som omfattas av bestämmelsen. Inga lagakraftvunna fastighetsgränser finns i dagsläget men fastigheten har utökats med mark bestående av Hedenlundsvägens förlängning och mark öster om denna mot järnvägen. De östra delarna av fastigheten planläggs som kvartersmark parkering samt allmän plats skydd. <i>Fastighetsbildningsåtgärder</i> Fastigheten planläggs inom planområdet till stor del som allmän plats gata. Delar av fastigheten planläggs även som kvartersmark för parkering för att möjliggöra framtida fastighetsbildning då delar redan nyttjas för ändamålet. Den aktuella markytan bör överföras till Öje 11:18 som är i behov av parkering samt in- och utfart mot Stationsgatan. Servitut för in- och utfart till Öje 11:32 bör bildas. <i>Ekonomiska konsekvenser</i> Genom kommunens markförvärv (Hedenlundsvägen delar av Öje 11:38 och Öje 11:39) kommer fastighetsarean totalt sett att öka. Planförslaget innebär initialt kostnader för fastighetsbildning i samband med marköverlåtelse. Skötselkostnader bedöms inte påverkas av planförslaget.
Öje 11:32	<i>Nuvarande rättigheter:</i> Fastigheten belastas med ledningsrätt för fjärrvärme och optokabel som ligger i samma ledningsgrav. Fastigheten belastas även av officialservitut för vatten- och avloppsledningar. Inom fastigheten löper flera elledningar. <i>Egenskapsbestämmelser och administrativa bestämmelser</i> Fastigheten får en ökad byggrätt. Delar av prickmarken försvinner. Höjdbestämmelse om en våning ersätts med maximal byggnadshöjd ochnockhöjd. Inom fastighetens nordvästra och sydöstra hörn sätts den maximala byggnadshöjden till 12,5 meter medan den nordöstra delen av fastigheten får en maximal nockhöjd på 5 meter. Nuvarande kopplingsstation och ett mindre område runt denna planläggs som teknisk anläggning för framtida behov. Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar planläggs för nuvarande fjärrvärmeledning. <i>Fastighetsbildningsåtgärder</i> Delar av fastigheten bör överföras till Öje 11:18 enligt avtal. Servitut för in- och utfart till Öje 11:32 över Öje 11:18 bör skapas för att möjliggöra parkering för rörelsehindrade inom Öje 11:32. En del av Öje 11:21, direkt öster om Öje 11:32 och på andra sidan om Stationsgatan, bör förvärfas för framtida boendeparkeringar.

	Fastigheten genomkorsas av ledningsrätt för vatten- och avloppsledning. Fastighetsägaren ansvarar för eventuell ny lantmäteriförrättning och flytt av ledningsrätt och ledningar. <i>Ekonomiska konsekvenser</i> Fastigheten får utökad byggrätt vilket innebär ett ökat marknadsvärde. Kostnader bedöms uppkomma genom framtida fastighetsbildning och eventuell ledningsflytt.
Öje 11:2	Planförslaget innebär ingen skillnad från nuvarande detaljplan. Fastigheten planläggs för allmän plats gata.
Öje 11:17	En liten del av fastigheten närmast väg 83 ligger inom planområdet. Planförslaget innebär ingen skillnad från nuvarande detaljplan. Fastigheten planläggs som allmän plats väg.
Öje 11:22	En liten del av fastigheten närmast väg 83 ligger inom planområdet. Planförslaget innebär ingen skillnad från nuvarande detaljplan. Fastigheten planläggs som allmän plats väg.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Tidplan

Preliminär tidplan:

Samråd	-	Juli 2020
Granskning	-	Oktober 2021
Antagande	-	Juni 2022
Laga kraft	-	Juli 2022

Planarbetet bedrivs genom standardförfarande och antas av kommunstyrelsen.

Genomförandetid

Genomförandetiden sätts till 5 år från det datum planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Huvudmannaskap

Inom planområdet råder kommunalt huvudmannaskap och enskilt huvudmannaskap för allmän plats.

Den som är huvudman ansvarar för anläggande och drift av den allmänna platsen. Vid kommunalt huvudmannaskap är det kommunen som anlägger och sköter driften. Vid enskilt huvudmannaskap är det oftast en gemensamhetsanläggning som gör detta. Allmän plats med kommunalt huvudmannaskap ger huvudmannen rätt att lösa in fastigheter eller delar av fastigheter som ligger inom den allmänna platsen. De fastighetsägare som berörs av den allmänna platsen har även rätt att få sin mark inlöst av huvudmannen.

Inom Järvsö tätort finns en gemensamhetsanläggning för ändamålet väg, Järvsö Kyrkby ga:2. Gemensamhetsanläggningen förvaltas formellt av en vägförening, Järvsö vägförening. Enligt beslut i kommunfullmäktige sköts dock vägarna som ingår i Järvsö Kyrkby ga:2 samt Järvsö centralort av kommunen på obestämd tid. Då det finns en huvudman för befintliga vägar och vägarna avses även vara kvar inom planområdet planläggs dessa som allmän plats gata med enskilt huvudmannaskap. För väg 83 är Trafikverket väghållare. Denna väg finns inte med i Järvsö Kyrkby ga:2. Väg 83 planläggs därför som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Förlängningen av Hedenlundsvägen mot Stationsgatan har tidigare planlagts med kommunalt huvudmannaskap och lösts in av kommunen. Denna del av Hedenlundsvägen planläggs fortsatt med kommunalt huvudmannaskap. Skyddsområdet närmast norra stambanan planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kommunen upprättar detaljplanen och nödvändiga utredningar. Beställaren betalar sin del av plankostnaden på aktuell fastighet, resterande fastigheter som berörs av planen tas ut som planavgift.

Planavgift

Planavgift tas ut i samband med bygglov för samtliga fastigheter förutom Öje 11:32 enligt gällande plan- och byggtaxa. Öje 11:32 har i samband med planens upprättande betalat sin planavgift.

Fastighetsrättsliga genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga åtgärder är t ex avstyckning, fastighetsreglering, bildande av gemensamhetsanläggning, ledningsrätt samt servitut bekostas av exploatör. Lantmäterimyndigheten genomför efter ansökan fastighetsrättsliga åtgärder genom lantmäteriförrättning efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.

Markreservat för underjordiska ledningar och flytt av ledningar

Markreservat har utlagts för allmänna underjordiska ledningar för att hindra att lovpliktiga åtgärder inte kan utföras som hindrar dessa ledningar. Markreservaten betecknas med u. Huvudmannen skall förvärva rätt att använda markreservatet, normalt genom ledningsrätt eller servitut. Inom planområdet finns allmänna underjordiska ledningar som inte utlagts som u-område. Flytt av dessa ledningar görs i samförstånd med ledningsägaren och bekostas av exploatör. Om ledningsrätt föreligger måste ändring eller upphävande ske genom ny lantmäteriförrättning.

PLANFÖRFATTARE

Viktor Svensson, planingenjör, t.o.m. samråd,

Fredrik Wallby, planarkitekt, fr.o.m. samråd.

REVIDERING 2022-07-11