

Samhällsserviceförvaltningen  
Plan och bygg

## DETALJPLAN

Detaljplan för del av Östernäs 11:4 med flera "Västra delen"  
Detaljplan för del av Östernäs 11:4 med flera "Östra delen"

LJUSDALS KOMMUN  
GÄVLEBORGS LÄN

## GRANSKNINGSUTLÅTANDE

I granskningsutlåtandet redovisas sammanfattande de synpunkter som kommit fram under granskningen samt de kommentarer och förslag som kommunen har med anledning av synpunkterna och om synpunkterna föranleder någon revidering av planen. Inkomna yttranden finns att läsa i sin helhet hos Plan och bygg.

Detaljplanen har varit föremål för granskning under tiden 2020-06-02 till 2020-06-30. Kungörelse om granskning har skickats ut till berörda remissinstanser och fastighetsägare. Detaljplanen har funnits tillgänglig på Kommunhusets innertorg i Ljusdal samt på kommunens hemsida; [www.ljusdal.se/samhallegator/kommunensplanarbete](http://www.ljusdal.se/samhallegator/kommunensplanarbete).

7 yttranden har inkommit varav 2 är utan synpunkter.

## YTTRANDEN UTAN SYNPUNKTER

### Omsorgsnämnden

Omsorgsnämnden ser positivt på att Östernäsområdet utvecklas och att det skapas en levande tätortsdela där ett vård- och demensboende skulle kunna byggas och integreras i området.

### Arbetsmarknads- och socialnämnden

Arbetsmarknads- och socialnämnden tycker att det är bra att det blir något nytt och är positiva till att det skapas en ny stadsdel i Ljusdal. Arbetet behöver starta så att det syns att det händer saker.

## YTTRANDEN MED SYNPUNKTER

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen kan med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § plan- och bygglagen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanerna om de förs fram till antagande i dess nuvarande utformning. Länsstyrelsen anser att föreliggande planförslag, båda två – Östra och Västra – inte tillräckligt reglerar ett skydd mot störningar samt risker gentemot människors hälsa och säkerhet, samt inte fullgott har utrett påverkan på riksintresse för Norra Stambanan. Länsstyrelsen har sedan granskningsskedet haft konstruktiva dialoger med kommunen och ser positivt på att fortsätta denna dialog för att komma vidare med planprocesserna på ett tillfredställande vis.

### *Riksintresse Norra Stambanan*

Detaljplanerna omfattar del av Norra Stambanan vilket är ett riksintresse. Länsstyrelsen delar kommunens syn avseende lastningsterminalen och har tidigare begärt en omprövning av detta hos Boverket. Se vidare under ”Timmeromlastning”.

Vad gäller riksintresset för Norra Stambanan finns funktionsbeskrivningen: ”Norra stambanan ingår i TEN-T nätet och är av internationell betydelse, den ingår även i det strategiska godsnetet. Banan sträcker sig mellan Bräcke och Storvik/Gävle.”

I föreslagen detaljplan har kommunen öppnat för möjligheten att ta bort det industrispår (spår 7) som idag används för omlastningsterminalen. För att säkerställa ett influensområde till resterande spår så planläggs området 0–30 meter från järnvägen som SKYDD, och området 0-10 meter från järnvägen med egenskapsbestämmelsen influensområde järnväg och med en administrativ bestämmelse som ger den som ansvarar för den statliga infrastrukturen rätt att nyttja marken för underhåll av järnvägsanläggningen. Länsstyrelsen har inget att invända mot att kommunen planlägger området som SKYDD med tillhörande egenskaps- och administrativa bestämmelser då Länsstyrelsen anser att det säkerställer att det finns en byggnadsfri zon på minst 30 meter, vilket ger skydd för urspårning samt utrymme för eventuella räddningsinsatser. Inom detta område finns även möjlighet till komplettering av riskreducerande åtgärder om risksituationen skulle komma att förändras. Länsstyrelsen anser dock att kommunen behöver utveckla varför den anser att spår 7 inte ingår i riksintresset för Norra stambanan. Länsstyrelsen saknar idag underlag för att ta ställning till om ett borttagande av spår 7 innebär att riksintresset skadas eller inte.

*Kommentar: Enligt Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning används spår 7 som lastspår för omlastningsverksamheten men utpekas som uppställningsspår. Inom bangårdsområdet finns flera uppställningsspår som kan fylla samma funktion och ersätta spår 7. Spår 7 är oelektrifierat och finns inte med i funktionsbeskrivningen gällande riksintresse norra stambanan. Kommunen kommer att i planbeskrivningen tydligare motivera varför markområdet har en viktig roll i utvecklingen av stadsdelen Östernäs, Ljusdals tätort och hur åtgärden fyller ett mycket angeläget allmänt intresse.*

## **Hälsa och säkerhet**

### **Buller**

Det är otydligt i de båda planerna, västra och östra, vilka planbestämmelser som finns gällande Skydd mot störningar, och vad den/de faktiskt reglerar. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver säkerställa att det som ska byggas som en följd av detaljplanerna, klarar trafikbullerförordningens (2015:216) riktvärden, som de anges i 3§. Detta kan göras genom att kommunen inför planbestämmelser om utformning som innehåller högsta tillåtna trafikbullernivåer motsvarande förordningens riktvärden. Trafikbullerförordningen (2015:216) i dess tidigare lydelse, som anger riktvärden för ljudnivåer från trafikbuller utomhus, är inte aktuell att tillämpa för bygglov inom plan. Därför är det viktigt att trafikbullerförordningens, i dess 2017 ändrade lydelse, riktvärden och intentioner säkerställs redan i planen.

En alltför flexibel plan, vad gäller byggrätternas utformning och placering i ett bullerexponerat läge, kan leda till att förordningens intentioner inte uppfylls i bygglovsskedet. Enligt bestämmelserna i 9 kap. 30 § PBL ska bygglov ges för en åtgärd som stämmer överens med en detaljplan. I planskedet kan det vara kommunens avsikt att med en stor flexibel byggrätt planera för en kvartersstruktur där förordningens intentioner klaras. Däremot kan kommunen i bygglovet tvingas, enligt 9 kap 30 § PBL, att ge bygglov till en helt annan typ av utformning av en bostadsbyggnad än den som avsågs i planprocessen och som den bullerutredning som då togs fram visade var förenlig med förordningen.

Timmeromlastningen bidrar till buller, damm, vibrationer och störande ljuskällor, vilket innebär att den behöver lokaliseras till en annan, för verksamheten, lämpligare plats för att det ska vara lämpligt med bostäder på Östernäs. Länsstyrelsen anser att kommunen bör införa en administrativ bestämmelse om att startbesked för bostäder, skola och vård inte får ges förrän Timmeromlastningen har avvecklats på nuvarande plats. Lagstöd för detta finns i PBL 4 kap 14§ punkt 5.

*Kommentar: Kommunen förtydligar planhandlingar med att gällande riktvärden för buller skall uppnås för bostad och uteplats. Att flytta timmeromlastningen från platsen har länge varit kommunens ambition och en förutsättning för att planen skall kunna genomföras fullt ut. Genom att planlägga terminalområdet som allmän plats får kommunen möjlighet att lösa in marken. För att säkerställa att inga bostäder byggs i terminalens närhet innan den avvecklats läggs villkor för startbesked in.*

### **Förorenad mark**

Det framgår i granskningshandlingarna att kommunen refererar till generella riktvärden och att det i vissa fall kan tas fram platsspecifika riktvärden. En uppdatering sedan planen skrevs är att våren 2020 godkändes förslag till platsspecifika riktvärden kopplade till känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning för västra och östra delen av Östernäs. Efter den delsanering som utfördes 2009–2010 till platsspecifika riktvärden kopplade till mindre känslig markanvändning för västra Östernäs ändrades riskklassen för Östernäs till en riskklass 3 – måttlig risk.

*Kommentar: Kommunen reviderar planbeskrivningen rörande förorenad mark så att den är aktuell.*

### **Farligt gods**

Området är beläget längsmed järnvägen där farligt gods transporteras. Utredningen som kommunen har bilagt har gjorts utifrån 60 tåg/årsmedeldygn varav 15 innehåller farligt gods. Det är ett konservativt antagande som tar höjd för en kraftigt ökad trafikmängd vilket får anses vara positivt.

Vad gäller samhällsriskerna beskriver utredningen från 2009 fem olika scenarier med olika befolkningstäthet. Sedan utredningen gjordes har dock föreslagen markanvändning ändrats. Kommunen skriver att "När markanvändningen utökas med bland annat bostäder ökar vistelsetiden för varje individ inom planområdet, medan det maximala antalet individer bedöms minska, jämfört med t.ex. ett fullsatt sportevenemang." Det är ett riktigt resonemang men för att kunna bedöma hur nuvarande planförslag förhåller sig till utredningen behöver kommunen beskriva samt göra en bedömning kring, hur många människor som kan tänkas komma att bo och vistas i området vid maximal exploatering. Vad beträffar individrisk så beräknas detta inte i riskutredningen. Länsstyrelsen anser att det saknas ett beskrivande resonemang kring detta i planhandlingarna, vilket bör kompletteras.

Länsstyrelsen ser positivt på att området närmast järnvägen reserveras för skydd gentemot bebyggelse, vid en eventuell olycka. Länsstyrelsen anser även att det är positivt att planbeskrivningen och utredningen beskriver åtgärder som kan minska konsekvensen av en farligt gods-olycka och att detta är reglerat på plankartan. Utredningen rekommenderar avstånd från järnvägen, att huvudentréer ska placeras vänt bort från järnvägen, att ventilation inte ska placeras mot järnvägen och beredskapsplaner för hur personal ska agera vid en olycka. Utredningen skriver dock att åtgärder, som att undvika att placera fönster utmed fasaden mot järnvägen för att reducera glassplitter vid en explosion, och/eller att upprätta ett brand- och explosionsskyddande plank utmed järnvägen inte bedöms medföra någon markant förbättring av risknivå. Länsstyrelsen anser med utgångspunkt från utredningen att åtgärderna om avstånd, entréer och ventilation är de som bör användas inom planområdet. Länsstyrelsen anser att planbestämmelserna b1 och b2 är lämpligt formulerade. Eftersom vissa av konsekvenserna har ett mycket stort skadeområde anser dock Länsstyrelsen att detta ska gälla i hela området vid nybyggnation.

*Kommentar: Kommunen kommer att i den fortsatta planprocessen beskriva uppskattat maximalt antal människor och individrisk kopplad till olycka med farligt gods. Bestämmelser b1 och b2 införs inom 150 meter från färdväg för farligt gods. Enligt SKL:s handbok för kommunernas planering invid transporter av farligt gods (2012) kan ett avstånd på 150 meter från farligt gods vara ett riktvärde inom vilket avstånd som riskerna med farligt gods bör undersökas närmare. Enligt flera riskpolicys och vägledningar rörande farligt gods är 0-150 meter det riskhanteringsavstånd som behandlas.*

*Enligt Länsstyrelsen Dalarnas riskhantering i fysisk planering har individriskkurvan "planat ut" 150 meter från riskkällan och att nyttan med ytterligare skyddsavstånd är svår att påvisa (2012). Skyddsområdet närmast järnvägen möjliggör komplettering av riskreducerande åtgärder om risksituationen skulle komma att förändras.*

### **Översvämning**

Senast i samrådsskedet yttrade sig Länsstyrelsen över vikten av att utgå från lägsta golvnivå vid beräknat högsta flöde, nu utgår kommunen enbart från 100- års flöde. Kommunen bör visa beräkning av högsta nivå och skriva in det i planbeskrivningen, och om detta inte behandlas i planbeskrivningen ska det finnas ett resonemang, i planbeskrivningen, kring varför avsteg görs från Boverkets allmänna råd. Boverkets allmänna råd om planläggning med hänsyn till risken för översvämning (Boverkets rapport 2018:81) - Beräknat högsta flöde i vattendrag - är de grundläggande utgångspunkterna för ny sammanhållen bebyggelse och bebyggelse med samhällsviktig verksamhet.

*Kommentar: Det är endast en liten del detaljplan för västra delen av Östernäs som ligger under beräknat högsta flöde. Beräknat högsta flöde är + 128,16. I plankartan för västra Östernäs är lägsta nivå för färdigt golv satt till 128,0. Marken är även höjdsatt med en generell lutning på 1,5 % mellan Östernäsvägen och Södra järnvägsgatan, vilket innebär att 10 meter från Östernäsvägen räknat och upp mot Södra järnvägsgatan ligger marken 15 cm högre. Boverkets allmänna råd är tills vidare att klassa som rekommendationer. De förhållningssätt som presenteras kan komma att ändras innan de fastställs som allmänna råd. I Boverkets rekommendationer står att undantag kan göras för bebyggelse av mindre samhällsvikt eller för förtätning och komplettering av befintliga tätorter och strukturer. Vid planläggning av bostäder bör tillgängligheten generellt säkerställas med tillfartsvägar som klarar översvämning motsvarande de grundläggande utgångspunkterna. Kommunen kommer att visa beräknat högsta flöde och motivera avsteg från Boverkets rekommendationer.*

### **Övriga synpunkter**

#### **Kulturmiljö**

Länsstyrelsen skriver att kommunen skall ta fram en arkeologisk utredning.

*Kommentar: Kommunen har inlämnat en frivillig arkeologisk utredning. Vid saneringsarbeten kommer en arkeologisk kontroll att ske.*

#### **Lastningsterminalen**

Länsstyrelsen begärde 2018 en omprövning av riksintresset för lastningsterminalen hos Boverket, Länsstyrelsens dnr 8636-18. Länsstyrelsens sammanvägda slutsats är att verksamheten försvårar kommunens bebyggelseutveckling inom de centrala delarna av Ljusdals tätort. Situationen gynnar sammantaget inte en från allmän synpunkt god hushållning av markområden och riksintresseanspråket behöver därför omprövas.

Boverket menade att Boverket inte har befogenhet att ompröva sektorsmyndigheternas beslut om riksintresseanspråk. Boverket anger vidare att ”i det här fallet när Länsstyrelsen och sektorsmyndigheten har olika uppfattningar i frågan och inte kan komma överens är det Länsstyrelsen som självständigt ska göra sin bedömning och väga samman statens intressen.” Länsstyrelsen anser att kommunen bör tillförsäkra en ny plats för timmeromlastningen under planprocessen för att säkerställa att ett genomförande av planen är möjligt. Eftersom Länsstyrelsen anser att riksintresseanspråket för timmeromlastningen ska omprövas så har Länsstyrelsen inte för avsikt att överpröva kommunens detaljplan på denna punkt.

*Kommentar: Kommunen delar länsstyrelsens synpunkt vad gäller riksintresseanspråket. Kommunen har länge arbetat för att flytta den pågående verksamheten. 2010 fattades ett inriktningsbeslut av kommunstyrelsen att omlastning av timmer i centrala Ljusdal skall upphöra 31 december 2012, 2010-12-02 § 291. I beslutets sammanfattning står;*

***” ...Med ett inriktningsbeslut klargör kommunen för alla intressenter denna viljeinriktning. Samtliga intressenter får därmed möjlighet att planera för avvecklandet av omlastningen. Samtidigt har kommunen i förstudie tagit fram alternativa lokaliseringar för en ny timmerterminal som skulle rymma både den nuvarande mängden timmer som lastas i Ljusdal samt även utrymme för en utökning.***

***För att en ny timmerterminal skall kunna byggas måste Trafikverket genomföra en egen förstudie innehållande en samhällsekonomisk utredning. Kommunen anser att Trafikverkets förstudie bör kunna baseras på kommunens förstudie. Detta för att förenkla förfarandet och minimera kostnader...”***

*Under årens lopp har kommunen föreslagit och utrett en mängd alternativa placeringar av virkesterminalen och även tagit fram en fördjupad översiktsplan för verksamhetsområde i Ede, laga kraft 2009. Pågående verksamhet har inget bygglov på nuvarande plats. Planarbete för ny omlastningsterminal i Kläppa pågår.*

### **Lantmäteriet**

Användningarna C, D och Z skall få rätt färg enligt Boverkets allmänna råd (2014:5). Ingen vit färg skall användas.

*Kommentar: Synpunkten gäller detaljplan för östra Östernäs. Då C, D och Z ingår i kombination med andra markanvändningar har de heller inte fått någon färg i teckenförklaringen. Enligt boverkets allmänna råd 2020:6 står att vid färgläggning av kombinationer av användningar kan på plankartan en av användningarnas färger användas. Den användning vars färg har redovisats på plankartan kan i listan med bestämmelser redovisas*

*tillsammans med bestämmelseformuleringen. Övriga användningar som ingår i kombinationen kan redovisas utan färg.*

### **Trafikverket**

Föreslagen förändring av markanvändning (planområde) ska inte omfatta mark för befintliga järnvägsändamål, vilket även påpekades i Trafikverkets samrådsyttrande.

Ianspråktagande av mark som ägs av staten och som Trafikverket har att förvalta ska därmed vara oförändrade.

Enligt gällande planer (1940-03-01 (21-LJU-9) & 1977-11-11 (21-77:1358)) är markanvändningen fastställd för järnvägsändamål, vilket ska vara rådande även i framtiden.

Trafikverket har tydliga riktlinjer för avveckling av järnväg och beslutas av GD/styrelsen alternativt av Regeringen. Speciellt kritiskt är detta om spåren används och en ersättningsfunktion behöver då tas fram innan spåren kan avvecklas.

Det gäller samtliga spår där Trafikverket är infrastrukturförvaltare. Spår 8 ut mot Östernäs (söder om S. Järnvägsgatan) ingår inte i den statliga infrastrukturen och kan därför omfattas av ny markanvändning. Övrig mark som ägs och förvaltas av Trafikverket norr om S. Järnvägsgatan kan inte ingå i planområdet innan spåren har ersatts med ny funktion eller avvecklats enligt ordinarie hantering.

Järnvägsspåren är indelade i huvudspår (normal- och avvikande) och sidospår. I planområdet närhet är spår 1-4 huvudspår och resterande spår betecknas som sidospår.

Det är speciellt viktigt att utpekade riskområden kan klaras räknat från huvudspåren.

En markanvändning för järnvägsändamål/Trafik ska alltid planläggas som kvartersmark. Om spåren ligger kvar inom allmän platsmark innebär det ett betydande avbräck i säkerhetsarbetet där nekandet till spårområdet kan försvåras.

I övrigt hänvisar vi även till vårt samrådsyttrande och sammantaget har vi inget att erinra över föreslagen markanvändning söder om S. Järnvägsgatan om riskreducerande åtgärder enligt planförslaget genomförs. Området norr om S. Järnvägsgatan ska undantas från planområdet då sidospåren kommer att behövas även om terminalområdet flyttas.

Trafikverket arbetar även med en uppdatering av riksintresset för järnvägen och lastplastfunktionerna. Norra stambanan tillsammans med övriga större stråk kommer dock även fortsättningsvis att vara av riksintresse för kommunikation.

*Kommentar: Kommunen och Trafikverket har olika intressen och syn på omlastningsterminalens riksintressestatus och även huruvida det sjunde spåret ingår i riksintresse för Norra stambanan eller ej. Kommunen hävdar att riksintresseanspråket försvårar tätortens utveckling. Kommunen kommer att i planbeskrivningen redovisa varför marken istället behövs för utvecklingen av tätorten.*

*Kommunen har vidare tillgodosett Trafikverkets tidigare yttrande vad gäller bland annat influensområde och säkerställande och tillgängliggörande av den övriga anläggningen.*

### **Länsmuseet**

Länsmuseet konstaterar att kommunen tagit till sig av länsmuseets tidigare yttrande.

Länsmuseet skriver vidare att det i området kring Ljusdal finns flertalet boplatser, fyndplatser och lämningar efter järn och kolframställning registrerade, vilka tyder på aktiviteter och bebyggelse under tidsperioden stenålder-järnålder. Vidare skriver länsmuseet att potentiella lämningar kan finnas bevarade under utfyllnadslager på Östernäs. Länsmuseet skriver att länsstyrelsen beslutar men att det kan bli tal om arkeologiska utredningsgrävningar.

*Kommentar: Kommunen har reviderat planförslaget med anledning av länsmuseets tidigare yttrande.*

*Kommunen har inlämnat en frivillig arkeologisk utredning. Vid saneringsarbeten kommer en arkeologisk kontroll att ske.*

### **Östernäs Affärsfastigheter AB**

Fastighetsägaren frågar sig varför inte Östernäs 13:10 omnämns i fastighetskonsekvenser.

*Kommentar: De fastigheter som omnämns ligger inom planområdesgränsen.*

Vidare skriver den yttrande att den del av fastigheten Östernäs 13:10 som ligger söder om Östernäsvägen och nu omfattas av detaljplan för handel även borde planläggas för bostäder.

*Kommentar: Fastigheten ligger utanför planområdet och kommer inte att planläggas under denna planprocess. Skicka in en ansökan om planbesked till kommunen för att få svar på om planläggning för önskvärt ändamål bedöms som lämplig utifrån plan och bygglagen.*

Den yttrande skriver att bestämmelserna B-bostäder och C-centrum bör utökas med H-handel för att förtäta och stärka handeln i centrala Ljusdal.

*Kommentar: Centrum är en generell användningsbestämmelse som tillämpas för områden för kombinationer av handel, service, samlingslokaler*



*och andra verksamheter som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå.*

Den yttrande skriver att det böra vara möjligt med stora handelslokaler även i västra delen av Östernäs med möjlighet till stora parkeringsytor i närheten.

*Kommentar: Detaljplanerna för Östernäs medger detta. Kommunfullmäktige har dock antagit ett kvalitetsprogram för Östernäs som anger önskvärd utveckling av området i dagsläget.*

Den yttrande skriver att det bästa huvudstråket inom området är i Magasinsgatans förlängning. Den yttrande listar flera argument varför detta är det bästa alternativet.

*Kommentar:*

*Området har planlagts med en lägsta golvhöjd på + 128,0 (RH200) för att klara 100-årsflöden. Detta innebär att området kommer att ligga ca 1 meter högre än Magasinsgatan i planområdets sydligaste del för att sedan ansluta mot befintlig höjd mot Södra Järnvägsgatan. Ur ett tillgänglighetsperspektiv är därmed Magasinsgatan inget bra alternativ som huvudstråk. Magasinsgatan kan ändå komma att bli ett viktigt stråk och i planen föreslås även att tillgänglighetsanpassning av järnbron bör utredas.*

Den yttrande skriver att det bör planläggas för en bilförbindelse i centralt läge så nära Magasinsgatan som möjligt.

*Kommentar: För att möjliggöra en planfri gång/cykel- passage med järnvägen krävs stora ytor både på Östernässidan och centrumsidan. Dagens placering möjliggör detta. För en planfri passage med bil krävs ännu större ytor och en anpassning av befintlig bebyggelse med anledning av att väg 84 skulle behöva sänkas flera meter, vilket bland annat skulle försvåra tillgängligheten till verksamheter längs Norra järnvägsgatan. Detta bedöms som samhällsekonomiskt oförsvarbart. Lägg till att kommunen i dagsläget inte har rådighet över väg 84.*

Den yttrande skriver att område avsatt för planfri förbindelse bör sträckas utanför planens omfattning fram till Bokhandlarsgränds förlängning.

*Svar: Planområdet kan inte utökas mellan granskning och antagande.*

Den yttrande skriver att man inte bör begränsa möjligheterna att skapa en annan planfri passage där nuvarande gångbro är belägen.

*Kommentar: Varsamhetsbestämmelsen innebär ett förtydligande av de allmänna hänsynsreglerna enligt plan och bygglagen, 8 kap 13 §, där det bland annat står att bebyggelse eller bygglovspliktiga anläggningar som är särskilt värdefulla ur ett historisk eller kulturhistorisk perspektiv inte får förvanskas. Varsamhetsbestämmelsen innebär inte rivningsförbud. Olika typer av anläggningar kan inte skyddas genom ett rivningsförbud, då rivningsförbud endast kan omfatta byggnader.*

Den yttrande skriver att S, Skola bör flyttas till detaljplan för Östernäs m.fl. ”östra delen” till förmån för besöksintensiv handel och annan centrumverksamhet. Dagens placering hämmar flödet av människor.

*Kommentar: Inom det aktuella markområdet medges Skola, bostäder och centrum. Det är marknaden och våra politiker som avgör vilka framtida etableringar som kommer att bli aktuella på platsen.*

## SAMHÄLLSSERVICEFÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Planförslaget revideras med anledning av inkomna synpunkter enligt listan nedan. Planförslaget tas sedan upp för slutligt antagande i kommunfullmäktige den 14 december 2020. Tillkännagivande skickas ut tillsammans med antagna planhandlingar efter att protokollet justerats.

- Förtydliganden rörande bullerbestämmelser. Gäller för både västra och östra detaljplanerna.
- Förtydligande rörande beräknat högsta flöde inom detaljplan västra.
- Förtydligande rörande riksintresseanspråk kontra det 7:e spåret. Gäller för både västra och östra detaljplanerna.
- Villkor för startbesked för bostäder att timmeromlastningen skall avvecklas införs inom delar av planområdet för den västra delen.
- Farligt gods- beskrivning av uppskattat antal människor, individsrisk och bestämmelser i plankartan. Gäller för både västra och östra detaljplanerna.
- Bestämmelsen a<sub>1</sub> införs i den östra plankartan.
- Förtydliganden rörande den aktuella föroreningssituationen. Gäller för både västra och östra detaljplanerna.
- Förtydliganden rörande arkeologisk kontroll. Gäller den östra detaljplanen.
- Övriga redaktionella ändringar.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMAN  
Fredrik Wallby  
Planarkitekt