

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Emil Lindblom

ANTAGANDEHANDLING

Utlåtande efter utställning

Tillhörande

Förslag till detaljplan för Industriområde i Hargshamn
inom fastigheterna Hargshamn 3:3, 3:8 m.fl.

Östhammars kommun, Uppsala län

Utlåtandet upprättat den 22 juli 2021

POSTADRESS

Box 66
Fakturaadress
Box 106
742 21 Östham-
mar

BESÖKSADRESS

Stångörsgatan 10
742 21 Östhammar

TELEFON

+46 (0) 173 860 00
MAIL
byggochmiljo@osthammar.se
www.osthammar.se

ORG.NUMMER

212000-0290
V.A.T. NO
SE212000029001

BANKGIRO

233-1361

Planförfarandet

Eftersom beslut om upprättande av ny detaljplan för det aktuella området togs redan 2006 hantearas detta planärende enligt en tidigare version av Plan- och bygglagen, SFS nr 1987:10. Det betyder bland annat att planförslaget ska ställas ut efter att samråd genomförts.

Samråd genomfördes år 2014 och de yttranden som då inkom har sammanfattats och kommenterats i en samrådsredogörelse upprättad den 18 februari 2021.

Planhandlingar upprättade den 22 mars 2021 har därefter ställts ut under tiden 29 mars – 26 april 2021. Länsstyrelsen, kända sakägare, myndigheter och sammanslutningar m.fl. har underrättats och beretts tillfälle att yttra sig. Planhandlingarna har varit tillgängliga på kommunkontoret i Östhammar och på kommunens hemsida. En kungörelse om utställning har publicerats i Uppsala Nya Tidning och i lokaltidningarna Östra Uppland och Annonsnytt.

I detta granskningsutlåtande redovisas de yttranden som inkommit under granskningstiden. Samtliga yttranden sammanfattas och kommenteras. Här sammanfattas även vilka revideringar i planhandlingarna som föreslås innan detaljplanen antas. De synpunkter som framförts har föranlett revideringar av planförslaget. En förnyad utställning kommer därför att genomföras.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Länsstyrelsen anser i huvudsak att det ska finnas ett större skyddsområde invid järnvägen, att dagvattenhantering, bullerfrågor och förorenad mark ska uppmärksammas mer i planförslaget och att naturvärden bör inventeras och beaktas.

Uppsala Brandförsvaret betonar behovet av brandposter.

Region Uppsala menar att säkerhetsavståndet till järnväg inte får underdimensioneras.

Trafikverket anser liksom länsstyrelsen att det ska finnas ett större skyddsområde invid järnvägen. Trafikverket tar också upp frågor om utformning av plankorsning med järnvägen, stängsling m.m.

Östhammars Vatten påtalar att VA-kapaciteten i Hargshamn kan utgöra en begränsning om det uppstår behov av vattenkrävande industri.

PostNord informerar om sin standard gällande postmottagningsfunktioner.

Privatpersoner har synpunkter gällande industriområdets lokalisering och expansion i stort och från en person framförs synpunkter särskilt om exploateringen i planområdets östra del.

Inkomna yttranden med kommentarer

Totalt inkom 10 yttranden under utställningen.

Remissinstans	Ankomststämplat	Yttrande utan erinran	Yttrande med synpunkter	Sakägare enligt fastighetsförteckning	Synpunkter som ej tillgodosetts
Myndigheter, regionala och kommunala organ					
1. Länsstyrelsen, Uppsala län	2021-05-21		x		
2. Lantmäteriet	2021-04-06	x			
3. Uppsala Brandförsvaret	2021-04-26		x		
4. Region Uppsala	2021-04-23		x		
5. Trafikverket	2021-04-19		x		
Organisationer, företag					
6. Östhammar Vatten AB	2021-04-26		x		
7. PostNord	2021-04-12		x		
8. Skanova (Telia Company) AB	2021-04-06		x		
Privatpersoner/företag					
8. Henrik Linné	2021-03-30		x		
9. Bo Ragnarsson	2021-04-22		x		
10. Bo Persson	2021-04-25		x		

I det följande sammanfattas inkomna yttranden och yttrandena kommenteras. Samtliga originalyttranden hålls tillgängliga på Samhällsbyggnadsförvaltningen i Östhammars kommun.

Myndigheter, regionala och kommunala organ

1. Länsstyrelsen

Frågor som bevakas av Länsstyrelsen enligt 11 kap 10 § PBL

Riksintressen

Planområdet genomkorsas av Hargshamnbanan som är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Länsstyrelsen anser generellt att ny bebyggelse inte ska tillkomma inom 30 meter från spårmit, mätt från närmsta spår. Detta avstånd tar hänsyn till den mekaniska påverkan som en urspårning kan innebära. Om en tågagn som är 25 meter lång hamnar vinkelrätt mot spåret i samband med en urspårning finns några meter över till räddningsinsatser. Avståndet innebär också att det finns utrymme att vid behov utföra en komplettering av riskreducerande åtgärder vid en förändrad risksituation.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Länsstyrelsen vill belysa att det för MKN vatten inte bara finns ett icke-försämringskrav. För vattenförekomster där statusen inte är god räcker det inte med att en plan inte försämrar, det måste också finnas förslag till förbättringar. Det innebär att det för varje ingrepp också finns en möjlighet att göra åtgärder som förbättrar statusen för miljö kvalitetsnormerna för vatten.

I dagvattenutredningen (daterad 2015-09-25) finns föroreningsberäkningar som visar på minskad belastning av föroreningshalter till recipient. Utformningen av dagvattenhanteringen som beräkningen baseras på är dock så otydligt beskriven att Länsstyrelsen inte kan göra en bedömning av beräkningarnas tillförlitlighet. Dagvattenutredningen innehåller inte heller något förslag på dagvattendamm vilket är inkluderat i plankartan. För att säkerställa en god dagvattenhantering som bidrar till minskade utsläpp av förorenande ämnen behöver kopplingen mellan dagvattenutredningen och detaljplanen vara tydlig. Länsstyrelsen anser att kommunen ska komplettera planförslaget så att den dagvattenlösning som dagvattenutredningens beräkningar baseras på beskrivs tydligt i planhandlingarna och bereds plats på plankartan.

Hälsa och säkerhet - Buller

I planbeskrivningen beskriver kommunen bullersituationen kopplad till vägtrafikbuller. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att ett genomförande av planförslaget inte kan antas innebära en sådan ökning av vägtrafiken att bullernivåer från vägtrafiken behöver undersökas ytterligare inom ramen för planprocessen. Som en del i lämplighetsprövningen enligt PBL ska kommunen dock inte bara beakta bullerstörningar från trafiken utan även från industri- och verksamhetsbuller. Länsstyrelsen anser att kommunen ska komplettera planförslaget med en så detaljerad beskrivning av bullersituationen (nuvarande och framtida) med avseende på verksamhetsbuller att en bedömning av planförslagets lämplighet går att göra.

Hälsa och säkerhet - Förorenad mark

Länsstyrelsen har granskat den översiktliga miljöteknisk markundersökningen (daterad 2017-09-08). Analysresultaten visar bland annat på förhöjda halter av arsenik, bly och nickel i grundvattnet, halter av kadmium och zink som överskrider KM i ett sedimentprov samt koppar, zink och aromatiska kolväten som överskrider MKM i jordprover. Länsstyrelsen anser att kommunen i samråd med tillsynsmyndigheten behöver utreda vilka avhjälpandeåtgärder som ska tillämpas för att säkerställa markens lämplighet för detaljplanens ändamål och för att förhindra spridning av föroreningar från planområdet. De påträffade föroreningar som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön ska enligt 10 kap 9 § miljöbalken anmälas till tillsynsmyndigheten och en eventuell efterbehandling ska anmälas innan den påbörjas. Länsstyrelsen anser att kommunen ska komplettera plankartan med en bestämmelse om avhjälpande av markföroreningar som villkor för lov eller startbesked.

Strandskydd

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att strandskyddet kan upphävas i de delar av planområdet som omfattar järnvägsområde, lokalgata och industriområde norr om järnvägen med beaktan av att det tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Den del av planområdet inom strandskyddsområdet som ligger söder om järnvägen är i dagsläget naturmark. Länsstyrelsen anser inte att detta område tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Däremot är området, enligt Länsstyrelsens bedömning, genom järnväg väl avskilt från området närmast strandlinjen. Kommunen kan därför, enligt Länsstyrelsens bedömning, upphäva strandskyddet inom området söder om järnvägen med beaktan av det särskilda skälet i 7 kap 18 c § 2 punkten miljöbalken.

Övriga synpunkter

Naturvärden och skyddade arter

Länsstyrelsen har inga uppgifter om förekomst av skyddade arter inom det aktuella området. Länsstyrelsen ser inte att kommunen beaktat frågan om naturvärden eller skyddade arter i planhandlingarna. Det bör finnas en beskrivning av naturmiljön inom området med naturmark söder om järnvägen. Beskrivningen av naturmiljön bör innehålla uppgifter om typ av ängsmark,

trädsdrag, ålder på träden, beskrivning av diken, vattenstånd och förekomst av skyddsvärda arter. Länsstyrelsen framför också att det inte heller av planbeskrivningen framgår vilka åtgärder som ska vidtas för att minska påverkan på naturmiljön i området söder om järnvägen på fastigheten Hargshamn 3:7.

Fornlämningar

Länsstyrelsen beskriver fornlämningen L1943:1586 eller Harg181:1, Harboviks varv 40 meter väster om detaljplaneområdet. Detaljplanen klargör att inga byggnader får uppföras i området i den del av detaljplaneområdet som ligger närmast fornlämningen och Länsstyrelsen har inga synpunkter på planförslaget ur fornlämningssynpunkt.

Kommentar:

När det gäller frågan om bebyggelse inom ett visst avstånd från järnvägen framför Länsstyrelsen samma synpunkter som Trafikverket. Synpunkterna kommenteras därför i anslutning till Trafikverkets yttrande nedan.

Mätningar av buller har utförts och detta kommer att redovisas i reviderad planbeskrivning, liksom bedömningar av framtida bullersituation.

I reviderat planförslag införs en bestämmelse om att markföroreningar ska ha reducerats till godtagbar nivå innan bygglov, marklov eller startbesked ges. Bestämmelsen kommer att gälla inom den västra delen av området norr om järnvägen (fastigheten Hargshamn 3:3).

En inventering av naturmiljön har utförts och denna kommer att refereras i planbeskrivningen. Det har inte påträffats några naturvärden som skulle föranleda en ändrad utformning av detaljplanen. En del trädvegetation kommer att kunna bevaras i områdets västra del.

2. Lantmäteriet

Lantmäteriet har inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

3. Uppsala Brandförsvaret

Uppsala brandförsvaret vill påpeka behovet av brandposter i planområdet. För att kunna genomföra en effektiv släckinsats i händelse av brand på industriområdet är tillgång till brandvatten en förutsättning.

När det gäller eventuella framtida risker kopplat till transporter av farligt gods längs järnvägsspåret önskar Brandförsvaret ett förtydligande i planbeskrivningen av vad som menas med erforderlig brandklass. Man nämner att Länsstyrelsen i Stockholms län rekommenderar för industriverksamhet närmare järnväg än 30 meter att fasader utförs i brandteknisk klass EI30 samt de övriga riskreducerande åtgärder som beskrivs i planbeskrivningen. Utöver detta är det lämpligt att riskreducerande åtgärder utformas som planbestämmelser i plankartan och inte enbart kommentarer.

Kommentar:

Behovet av brandposter ses över efter hand som planen genomförs.

Plankartan kompletteras med en bestämmelse gällande brandteknisk klass på väggar, ventilation m m inom 30 meter från spårområdet.

4. Region Uppsala

Region Uppsala anser att det är viktigt att säkerställa kravet på att långsiktigt kunna utveckla godstrafik på järnväg till planområdet och hamnen, varför säkerhetsavstånd inte får underdimensioneras.

Kommentar:

När det gäller frågan om skyddsavstånd till järnvägen har även Trafikverket och Länsstyrelsen framfört synpunkter. Synpunkterna kommenteras i anslutning till Trafikverkets yttrande nedan.

5. Trafikverket

Trafikverket framför att järnvägen Hargshamnsbanan idag har transportörer med tillstånd att trafikera banan. Trafikverkets prognoser pekar även på att banan kommer att få mer trafik i framtiden vilket Trafikverket utgår från i sina bedömningar kring Hargshamnsbanan och dess riksintresse.

Trafikverket anser generellt att ny bebyggelse inte ska tillkomma inom 30 meter från spårmit, mätt från närmsta spår. Detta avstånd tar hänsyn till den mekaniska påverkan som en urspårning kan innebära, d.v.s. om en tågagn som är 25 m lång hamnar vinkelrätt mot spåret i samband med en urspårning så finns några meter över till räddningsinsatser. Avståndet innebär också att det finns utrymme att vid behov utföra en komplettering av riskreducerande åtgärder vid en förändrad risksituation. Avståndet 30 meter beaktar dock inte spridning av farliga ämnen, brand, explosion etc. som eventuellt kan uppstå i samband med en olycka där farligt gods är inblandat, vilket kan påverka områden på större avstånd från järnvägsanläggningen.

Trafikverket anser därmed att plankartan ska kompletteras med prickmark 30 meter från närmsta spårmit för att säkerställa att utrymme finns för eventuella riskreducerande åtgärder samt utveckling av Hargshamnsbanan. En eventuell hastighetssänkning eller annan negativ påverkan på riksintresset utifrån exploateringen är en påverkan på riksintresset och dess funktion. Alla skyddsåtgärder som krävs för att acceptabla risknivåer uppnås ska bekostas av kommunen och ske utanför Trafikverkets fastighet.

Trafikverket vill även lyfta att det i framtiden kan vara aktuellt att se över väganslutningarnas närhet till befintlig plankorsning om Hargshamnsbanan skulle få väsentligt ökad trafikering. Svängradier som anses fungera idag kan i framtiden bli för snäva vilket är bra om exploatören har med sig i framtida processer ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Trafikverket vill även informera om att vid etablering som denna i närheten av Hargshamnsbanan kan även andra trafiksäkerhetsåtgärder bli nödvändiga, såsom stängsling. Trafikverket har inga planer idag på att stängsla järnvägen i berört område. Om stängselåtgärder till skydd för allmänheten är ett önskemål från exploatören eller krav från kommunen så ska detta hanteras på egen fastighet och bekostas av exploatören alternativt kommunen.

Kommentar:

Behovet av skyddsområde i anslutning till järnvägen har diskuterats ingående och därvid användningen av området söder om järnvägen. Om bebyggelse inte skulle få tillkomma inom 30 meter från spårmit blir möjligheterna att bebygga området så begränsade att det nästintill blir ogörligt att komplettera verksamheten med till exempel en montagehall av erforderlig storlek, om planens utformning i övrigt lämnas oförändrad.

I det utställda planförslaget angavs att byggnaders nockhöjd fick vara högst 12,0 meter i större delen av området. Dock föreslogs en maximal nockhöjd om 6,0 meter i området närmast Hargsvägen och i anslutning till befintliga bostäder sydväst om planområdet. För att öka byggmöjligheterna föreslås nu en revidering som innebär att nockhöjden får vara 12,0 inom en större del av området söder om järnvägen, närmare bestämt fram till de områden i planområdets södra och sydvästra del som enligt förslaget inte får bebyggas (s.k. ”prickmark”). Omfattningen av områden som inte alls får bebyggas ändras dock inte.

En förändring av byggrätten enligt ovan skulle förbättra möjligheterna att använda marken, men begränsningarna kommer ändå att vara betydande. Enligt kommunens mening bör därför även storleken på säkerhetsavståndet i anslutning till järnvägen kunna diskuteras. Trafikverket anger på sin hemsida att generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, (räknat från spårmittpå på närmaste spår). Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Undantag kan göras när det gäller verksamhet som inte är störningskänslig och där människor bara tillfälligt vistas. Trafikverket synes däremot inte ha skilda rekommendationer för olika typer av järnvägar. I Sverige finns järnvägar som tillåter hastigheter på över 160 km/timme och det finns enkla järnvägar för godstransport som Hargshamnbanan. Rimligen borde de olika förutsättningarna beaktas. När det gäller Hargshamnbanan sker lastning ca 1 km öster om planområdet. Innan tågen når Jaco:s industriområde passerar de bostadshus som ligger något mindre än 30 meter från spårmittpå, tågen ska passera en plankorsning och väster om planområdet finns en kurva och ytterligare något bostadshus i järnvägens närhet. Det finns således många omständigheter som gör att tågen måste hålla en låg hastighet och sannolikheten för en olycka som skulle innebära att en 25 meter lång järnvägsvagn skulle hamna vinkelrätt mot spåret förefaller vara försumbar. Kommunen menar att det måste göras en rimlig avvägning mellan möjligheterna att använda marken och ett möjligt olycksscenario. Bedömningen kommunen nu gör är att det byggnadsfria avståndet dock kan ökas något jämfört med vad det utställda planförslaget angav – så att avståndet ändras från 20 meter från spårmittpå till 25 meter från spårmittpå.

Kommunen har i övrigt ingen annan uppfattning än att järnvägen är viktig och att den är av riksintresse. Dock förefaller inte högre hastigheter på detta avsnitt av järnvägen vara så intressanta i ett samhällsekonomiskt perspektiv att det skulle motivera större inskränkningar i markanvändningen än som föreslagits ovan, d v s ett byggnadsfritt avstånd om 25 meter från spårmittpå.

När det gäller utformning av plankorsning, svängradier m m har detaljplanen utformats så att trafiken ska kunna fungera friktionsfritt. Planen bedöms också möjliggöra eventuella ytterligare skyddsåtgärder om det erfordras. Behovet av sådana, hur de ska bekostas och av vem är inget som kommunen tar ställning till i dagsläget.

Organisationer och företag

6. Östhammar Vatten AB

Östhammar Vatten AB (Östhammar Vatten) framför att VA-kapaciteten i Hargshamn kan utgöra en begränsning om det uppstår behov av vattenkrävande industri.

Man påpekar också att det saknas U-område för en ledningssträcka i plankartan.

Kommentar:

Kommunen bevakar situationen när det gäller vattenförsörjning. Inom just detta industriområde bedöms det inte uppstå något väsentligt större behov av vattentillgång.

U-områden anges för allmänna underjordiska ledningar. De ledningar för vatten och avlopp som finns inom planområdet försörjer endast verksamheten inom planområdet och det finns därför inget motiv att lägga in särskilda bestämmelser på plankartan.

7. Post Nord

PostNord upplyser om att man har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är PostNord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I samband med nybyggnad ska Post Nord kontaktas i god tid för dialog gällande godkännande av postmottagning

Kommentar:

Några förändringar gällande postmottagning föreslås inte utan brevlåda kommer liksom hittills att finnas vid kontoret, Badvägen 1.

8. Skanova (Telia Company) AB

Skanova upplyser om att man har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet och man önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Om Skanova tvingas vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar:

U-område för teleledning har lagts in på plankartan. Det bör också påpekas att ledningsutsättning alltid bör beställas inför schaktningsarbeten

Privatpersoner

9. Henrik Linné

Henrik Linné ser positivt på Jaco:s verksamhet och att kommunen vill möjliggöra ytterligare expansion för företaget genom utökad/ändrad detaljplan. Han menar samtidigt att industriområdet ligger på den mest centrala och attraktiva marken ur rekreations-, fritids- och boendesynpunkt i Hargshamn och att man genom ytterligare expansion av industrin inom detta havsnära område stänger dörren för annan framtida användning av marken. Den planerade utökningen av Jacos område innebär också att företaget inte kommer att kunna växa mer på nuvarande plats.

Linné anser att det bästa vore om hela Jaco kunde flytta ca 1 km sydost till utkanten av Hargshamn någonstans i närheten av korsningen Ronöholmsvägen och väg 292 vid infarten till hamnområdet och anger flera fördelar med detta.

Henrik Linné inser att finansiering och markägande är frågor som måste lösas. Han menar dock att den attraktiva mark som frigörs mitt i Hargshamn borde kunna generera rejäla intäkter. Kanske finns det också EU-bidrag för glesbygdsutveckling och utveckling av hållbar infrastruktur att söka.

Kommentar:

Inom Hargshamn, i de trakter som Linné nämner, finns planlagd industrimark. Det bedöms dock vara ekonomiskt orealistiskt att flytta Jaco:s verksamhet dit.

10. Bo Ragnarsson

Ragnarsson anmärker mot planens utformning i östra delen av planområdet då han anser att planen inte uppfyller de krav om prövning mot omgivningspåverkan som enligt PBL ska göras vid ändring av detaljplan.

En av anmärkningarna gäller största byggnadshöjd, som ändrats från 5,6 till 9,0 meter i området öster om Badvägen (fastigheten Hargshamn 3:4). Ragnarsson anser att höjden där bör sättas till högst 6,0 meter, i likhet med vad som föreslagits för andra områden nära bostäder sydväst om järnvägen.

Den andra anmärkningen gäller det område som ligger ytterligare österut, öster om fastigheten Hargshamn 3:4. Det är naturmark i gällande detaljplan, men anges i aktuellt planförslag som ett expansionsområde för industrin. Ragnarsson motsätter sig detta. Utökning av industriområdet bör inte tillåtas i så nära anslutning till befintlig bostadsbebyggelse.

Kommentar:

En revidering av planförslaget föreslås, så att tillåten nockhöjd blir maximalt 6,0 meter. När det gäller området öster om Hargshamn 3:4 anser kommunen att det är möjligt att det tillförs industriområdet utan att det blir en nämnvärd olägenhet för de närboende. Dock föreslås nu en revidering som innebär att hela detta område inte får förses med byggnader. Det får således bara användas som upplag och dylikt och liksom i tidigare förslag får en 5 meter bred zon närmast den östra gränsen inte heller användas för upplag, utan tanken är att den i huvudsak ska vara en orörd övergångszon till naturmarken.

11. Bo Persson

Bo Persson anser att Jaco även fortsättningsvis ska erbjudas att arrendera den nämnda marken av Östhammars kommun och att en försäljning i nuläget inte bör äga rum. Som alternativ bör Jaco förslagsvis i första hand analysera huruvida man kan expandera sin verksamhet till t.ex. det närbelägna området i hamnen i Hargshamn eller annat område avsett för tung industri vad gäller ev. nya industribyggnader, uppställning av moduler, material m.m. Det torde vara Östhammars kommuns ansvar att vara behjälplig i en dylik process och kunna föreslå en eventuell etablering på något av kommunens industriområden. En analys vad gäller möjligheterna att expandera i ett område avsett för tung industri borde göras i ett första steg innan en försäljning äger rum. Detta skulle även kunna gynna Jacos verksamhet i form av bättre möjligheter till logistik, bättre bevakning, ev. samordning med andra industriföretag m.m.

Persson anför vidare att det känns olämpligt att en tung industri expanderar i hjärtat av Hargshamns samhälle. Tillika på en sådan naturskön plats i en unik havsnära miljö med ett klassiskt havsbad och en mycket populär campingplats. En expanderad industri torde skapa en negativ påverkan på den unika havsnära miljön med havsbad och campingplats och torde ge en totalt negativ påverkan på miljön.

Slutligen framför Bo Persson att man kan bara glädjas åt Jaco:s framgångar och expansion. Jaco:s framgångar är även Östhammars framgångar.

Kommentar:

Inom Hargshamn finns annan planlagd industrimark, men det vara ekonomiskt orealistiskt att flytta Jaco:s verksamhet eller lokalisera expansion till områden med större avstånd från befintlig verksamhet.

Revidering – föreslagna ändringar

- För att öka byggmöjligheterna föreslås nu en revidering som innebär att nockhöjden får vara 12,0 inom en större del av området söder om järnvägen, närmare bestämt fram till de områden i planområdets södra och sydvästra del som enligt förslaget inte får bebyggas (s.k. ”prickmark”). Omfattningen av områden som inte får bebyggas ändras dock inte i denna del av planområdet.
- Syd – sydväst om järnvägen ändras område som inte får förses med byggnader från 20 till 25 meter.
- I reviderat planförslag införs en bestämmelse om att markföreningar ska ha reducerats till godtagbar nivå innan bygglov, marklov eller startbesked ges. Bestämmelsen kommer att gälla inom den västra delen av området norr om järnvägen (fastigheten Hargshamn 3:3).
- Plankartan kompletteras med en bestämmelse gällande brandteknisk klass på väggar, ventilation m m inom 30 meter från spårområdet
- En inventering av naturmiljön har utförts och denna kommer att refereras i planbeskrivningen. Det har inte påträffats några naturvärden som skulle föranleda en ändrad utformning av detaljplanen. En del trädvegetation kommer att kunna bevaras i områdets västra del.
- Inom området öster om Badvägen ändras tillåten nockhöjd från 12,0 till 6,0 meter. Ytterligare öster därom (öster om fastigheten Hargshamn 3:4) anges att byggnader inte får uppföras.

Senny Ennerfors
T.f Planchef

Emil Lindblom
Planarkitekt