



LÄNSSTYRELSEN

Jämtlands län

Planenheten



1995 -07- 2 0

Beslut

Datum

1995-07-17

Dnr (anges vid skriftväxling)

2023-6103-95

Christina Nilsson

Östersunds kommun
Byggnadsnämnden

831 82 ÖSTERSUND

FASTIGHETS- OCH PLANENHETEN
Stadsingenjörskontoret

Ink. 1995-07-20
Dnr. KERM 95/43

Beslut om prövning enligt 12 kap 1 § PBL.

Byggnadsnämnden antog den 20 juni 1995 detaljplan för Grängsgatan och Österängen m.m. i Östersunds kommun.

Länsstyrelsen har den 28 juni 1995 enligt 12 kap 2 § PBL beslutat att inte pröva kommunens beslut såvitt avses prövning enligt 12 kap 1 § PBL.

Enligt 13 kap 4 § PBL får detta beslut inte överklagas.

Laga kraftbevis.

Då kommunens beslut inte har överklagats enligt 13 kap 2 § PBL har beslutet vunnit laga kraft den 13 juli 1995.

Christina Nilsson

Ellert Nordmark

2380 K - P95/13

352

Detaljplan för

GRÄNSGATAN OCH ÖSTERÄNGEN m m

Östersunds kommun



ANTAGANDEHANDLING

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Stadsbyggnadskontoret den 11 april 1995

Antagen av byggnadsnämnden den 20 juni 1995

INNEHÅLL

PLANBESKRIVNING	3
Planiens syfte och huvuddrag	3
Plandata	4
Tidigare ställningstaganden	5
Förutsättningar och förändringar	7
Miljökonsekvenser	12
Fortsatt planarbete – Grindplan m m	13
Organisatoriska frågor	13
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	14
SAMRÅDSREDOGÖRELSE	16
DETALJPLANEKARTA	Bilaga
ILLUSTRATIONSKARTA	Bilaga

Detaljplan för
GRÄNSGATAN och ÖSTERÄNGEN mm
Östersunds kommun

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget består av

- detaljplanekarta med bestämmelser, skala 1:1000
- illustrationskarta, skala 1:1000
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Trafikplanen för Östersunds centrum som antogs av kommunfullmäktige i oktober 1994 anger bl a att Grängsgatan ska byggas om, att Ringvägen förlängs förbi Stationsplan och länkas samman med Grängsgatan samt att Bangårdsgatans norra del mfl gator som korsar Österängen tas bort och övergår till parkmark.

I princip är dessa åtgärder möjliga enligt den tidigare ej genomförda detaljplanen från 1977, men med den utformning som planen har skulle intrånget i Österängsparken bli oacceptabelt.

Föreliggande planförslag innebär att gatusträckningarna enligt den gamla detaljplanen ersätts av en lösning där trafikytorna inkräktar i parkområdet i en betydligt mindre grad.

Parallellt med detaljplanen pågår ett skissarbete för utveckling av Österängsparken i syfte att ge mer innehåll åt parken och göra den mångsidigt användbar för stadsborna. En förutsättning för det fortsatta arbetet är att gränsen mellan gata och park läggs fast i detaljplan.

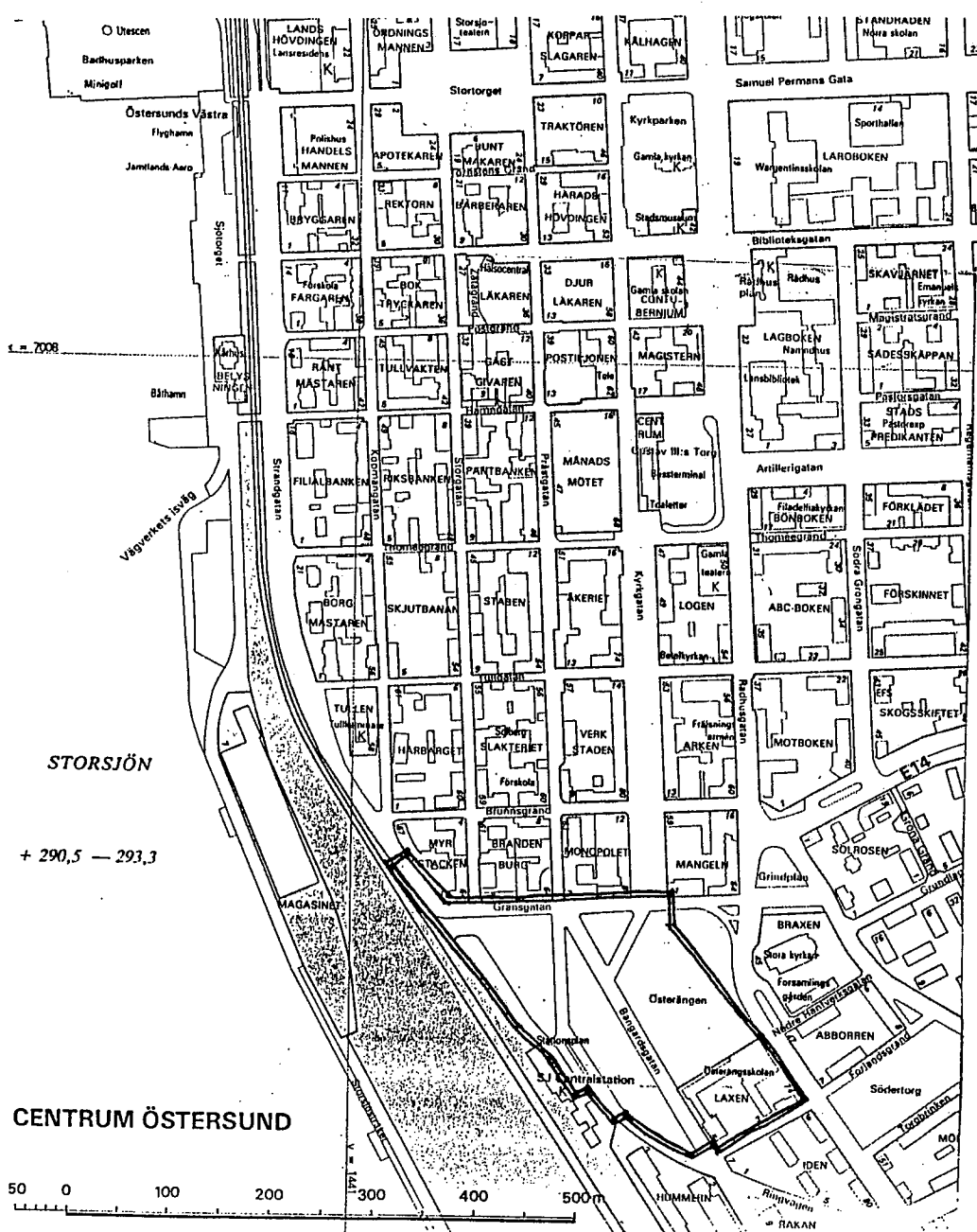
Planen omfattar endast Grängsgatan upp till korsningen med Kyrkgatan. Korsningen med Rådhusgatan, liksom Österängens nordligaste del kommer att planläggas i en senare etapp.

PLANDATA

Planområdet ligger omedelbart söder om Östersunds centrum och omfattar delar av Grängsgatan, Österängen, Österängsskolan (kv Laxen) samt trafikytorna vid järnvägsstationen.

Arealen är ca 5,1 ha.

All mark inom planområdet ägs av Östersunds kommun.

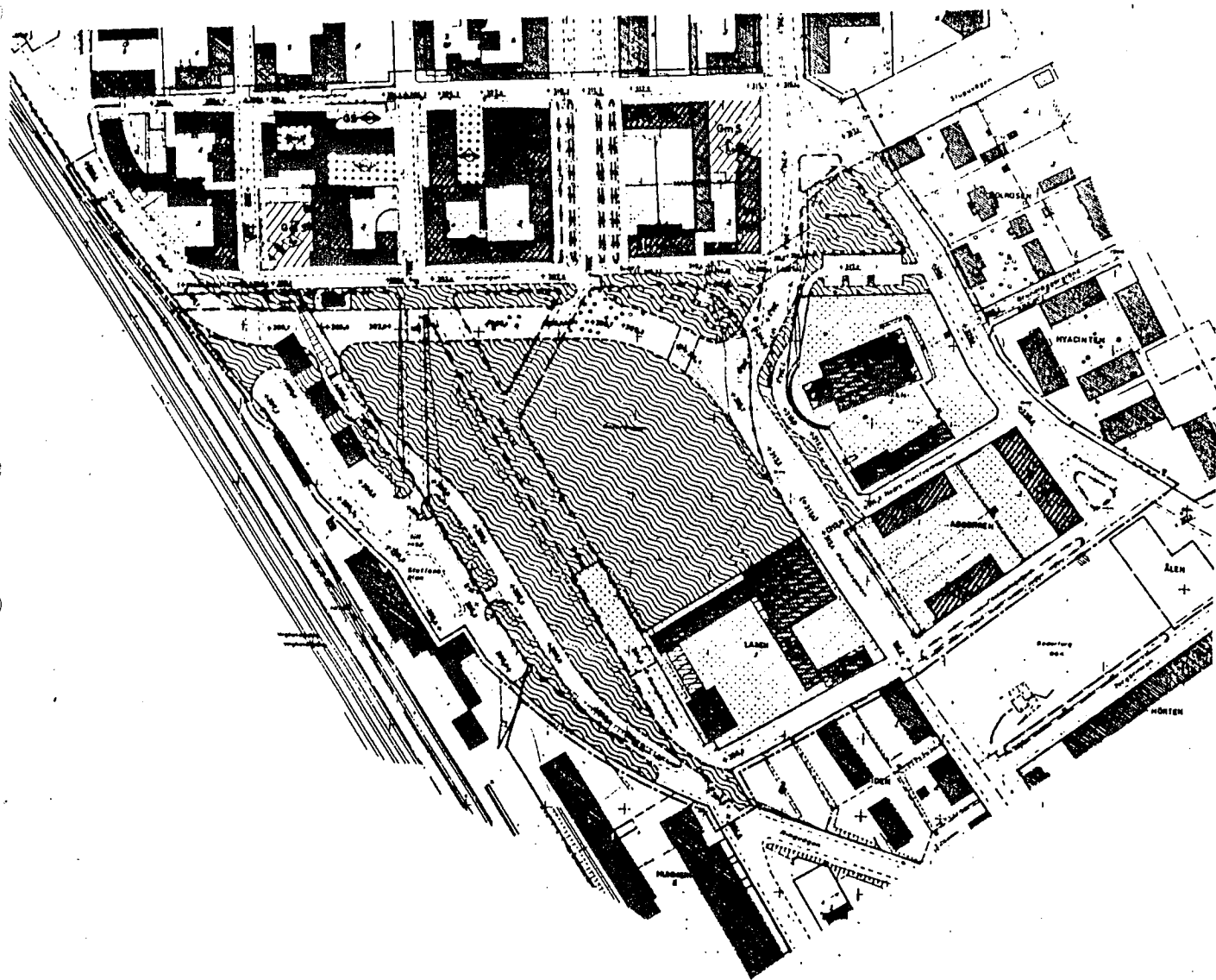


TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Detaljplan

Planområdet omfattas helt av en detaljplan fastställd 1977-06-20. Enligt den planen skulle Gränsgatan behållas i sin nuvarande utformning som lokalgata medan en ny fyrfältig huvudled skulle byggas söder därom, helt inne på nuvarande parkmark.

Vidare skulle Ringvägen byggas ut i en ny östlig sträckning, även det med betydande intrång i parken som följd.



Utdrag ur den tidigare detaljplanen från 1977.

Trafikplan centrum

I den trafikplan som kommunfullmäktige antog hösten 1994 anges inriktningen för ombyggnaderna av Grängsgatan och Ringvägen :

" Grängsgatan blir kvar i sitt nuvarande läge men breddas mot Österängsparken. Detta krävs för att få plats med avsvängningsfält samt en separat gång- och cykelbana. Nya trädrader på bägge sidor av gatan."

"Ringvägen förlängs förbi Stationsplan och ansluts till Grängsgatan. Ringvägens läge ska anpassas så att det senare blir möjligt att bygga ett parkeringsdäck vid järnvägsstationen."

Grönplan för Östersund

Grönplanen antogs av kommunfullmäktige 1994 och är ett långsiktigt handlingsprogram och beslutsunderlag. För Österängen föreslås följande:

"Utveckla Österängen till en vacker och händelserik finpark. Parken ska vara intressant att gå igenom och att vistas i. En övertygande helhetsgestaltning behövs samtidigt som parkrummets rymd och utblicksmöjligheter bibehålls. Axeln stora kyrkan-järnvägsstationen bör förstärkas. Vatten i någon form skulle kunna vara ett positivt tillskott. Gatorna som korsar parken bör stängas av och trafiken ledas via stationsplan. Utrymme reserveras för en gångbro över järnvägen till stranden."

Översiktsplan Söder

Planområdets södra del ingår i översiktsplan Söder. För kv Laxen (Österängsskolan) gäller oförändrad markanvändning, att skolbyggnaden har kulturhistoriskt värde, att parkeringsbehovet bör ses över och att nuvarande parkering norr om skolan utvidgas.

Kv Laxen och södra Österängen ingick i ett detaljplaneförslag som samrådsbehandlades under sommaren 1994 (Kv Hummern m m). Efter samrådet bröts den delen ut och behandlas nu alltså istället i föreliggande detaljplan. Anledningen var att placeringen av skolans parkering, alternativt norr eller väster om skolan behövde diskuteras ytterligare, bl a i samband med den pågående idéutformningen av Österängsparken. (se vidare avsnittet "parkering")

Byggnadsnämndens beslut

Byggnadsnämnden uppdrog den 15 september 1994 till stadsbyggnadskontoret att upprätta ett förslag till detaljplan.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Grängsgatan

Som huvudgata utgör Grängsgatan en del av "trafikringen" kring centrum. Trafikmängderna uppgår till 8 000-10 000 fordon per dygn. Körbanan är relativt smal, 7 meter och lutningen är ganska kraftig, ca 7 %. Den tvära kurvan i övergången mot Strandgatan är en brist som bör avhjälpas.

Storgatans utfart mot Grängsgatan ska enligt trafikplanen stängas pga de dåliga siktförhållandena. En stängning skulle även bidra till att minska genomfartstrafiken på Storgatan. Detaljplanen innebär att utfarten stängs och att Storgatan därmed blir återvändsgata mellan Brunnsgård och Grängsgatan.

Grängsgatans utformning har under arbetet med trafikplanen utretts i ganska många olika lösningar. Under samrådet redovisades tre alternativa utformningar av gatan. Mot bakgrund av samrådsutfallet valdes en lösning som bör ses som en avvägning mellan olika intressen - dels önskemålen om bättre framkomlighet/säkerhet för biltrafiken, dels intresset av att passa in gatan i stadsbilden och att minimera intrånget i parken.

Ombyggnaden innebär att körbanan breddas från 7 till 10,5 meter. Gång/cykelbanan förläggs till gatans norra sida och avskiljs från körbanan genom en trädplanterad grönremsa. Körbanan kommer därmed att ligga 7 meter från bebyggelsen, idag är avståndet ca 3 meter. Körbanan parallellflyttas ca fem meter in i nuvarande Österängsparken. Befintlig björkrad tas bort och ersätts av nyplantering.

Parallellflyttningen av körbanan innebär att ett visst vilplan kan skapas i korsningen med Kyrkgatan och att kurvan i anslutningen mot Strandgatan blir något bättre, ($r=20$ meter).

Gatubreddningen förutsätter att den befintliga björkraden, 14 st träd, tas bort. Träden är dock 60-70 år gamla och vissa av dem befinner sig i dåligt skick. En nyplantering kommer sannolikt att behövas inom överskådlig tid. I det perspektivet framstår ombyggnaden som en bra lösning på sikt :

- Det skapas utrymme för gång/cykelbana på den sida som vetter mot centrum, där den får antas göra bättre nytta än om den skulle förläggas i Österängsparken.
- Körbanan kommer längre från kvartersbebyggelsen. Plantering av en trädrad mellan bostäderna och biltrafiken bidrar till en något bättre boendemiljö.



Nuläget. Grängsgatan sedd från korsningen med Kyrkgatan.



Grängsgatan efter ombyggnad.

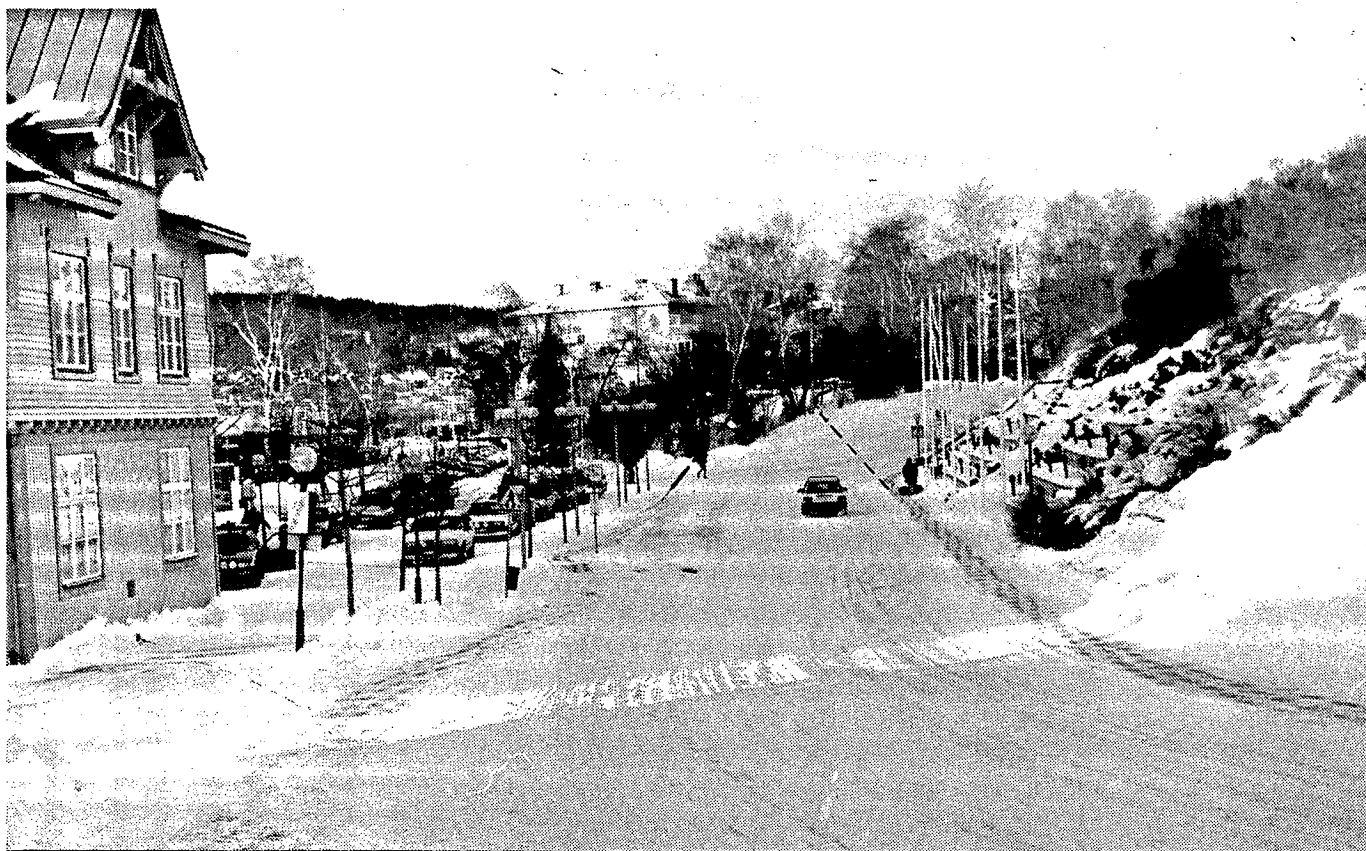
Ringvägen

Idag är Bangårdsgatan en viktig förbindelse mellan Grängsgatan och Söder. Detaljplanen innebär att den möjligheten försvinner. Istället föreslås en ny förbindelse genom att Ringvägen förlängs från Stationsplan fram till Grängsgatan. Ringvägen byggs samtidigt om i hela sin sträckning upp till Rådhusgatan.

Gatan dras förbi Stationsplan i en rak sträckning och ansluts till Grängsgatan. Delvis ianspråk tas redan påverkad mark kring "sandfickan", men närmast Grängsgatan kommer en del av parken och trädvegetationen att beröras. Ett 10-tal uppvuxna träd måste fällas för att få plats med gata och ovanförliggande slänt. Intrånget bör kunna begränsas genom att slänten kombineras med en stödmur på del av sträckan.

Det är inte lämpligt att Ringvägen får roll av huvudgata mellan Rådhusgatan och Strandgatan, bl a med hänsyn till järnvägsstationen. Gatan betecknas i planen som uppsamlingsgata och får väjningsplikt mot Grängsgatan i en trevägskorsning. Idag är trafikflödet vid järnvägsstationen relativt måttlig, ca 1500 fordon/dygn. Ombyggnaderna väntas medföra att den mängden ökar.

Under vintern har Bangårdsgatan genom Österängen varit avstängd på grund av ledningsarbeten. Trafikmässigt har man alltså haft en situation som liknar den som redovisas i detaljplanen. Mätningar under perioden visar att trafiken vid stationsplan ökade till ca 2500 fordon/dygn. Även om mätningarna inte ger en fullständig bild av den nya trafiksituationen så indikerar de att förändringarna i trafikflöden blir ganska måttliga.



Ringvägen vid Stationsplan.

Gatan kommer att förlängas fram till Grängsgatan i det streckade läget.

Österängen

Enligt Grönplanen ska Österängen utvecklas till en vacker och händelserik park. Förslaget till ny detaljplan innebär att de gator som idag splittrar upp Österängen tas bort och att en stor och sammanhängande park skapas.

För att få konkreta idéer om utformningen anlätades två st arkitektkontor att göra varsin skiss. Skisserna har sedan bedömts av en arbetsgrupp, bestående av stadsträdgårdsmästaren och representanter från stadsbyggnadskontoret. Delar av respektive skiss har ansetts särskilt intressanta och ligger till grund för det parkförslag som arbetsgruppen fört fram för fortsatt diskussion. Förslaget ska ses som en preliminär idé, en vision som kan komma att revideras beroende på de synpunkter som kommer in samt ekonomiska resurser. Planförslagets illustrationskarta visar arbetsgruppens förslag.

Kv Laxen, Österängsskolan

Österängsskolan byggdes 1951-52 i rött tegel. I tidigare plan är kvarteret avsatt för allmänt ändamål. Länsmuséet har bedömt skolbyggnaden som kulturhistoriskt värdefull. Idag bedrivs undervisning i KOM-VUX regi. Övriga verksamheter är Kommunförbundet, Flyktingkontoret, AV-centralen samt Östersunds teaterverkstad. Tillsammans sysselsätter de ca 125 anställda. Antalet elever är ca 1300.

Det stora antalet vuxna elever innebär ett väsentligt ökat parkeringsbehov som inte kan tillgodoses inom fastigheten. Skolan har sin huvudsakliga parkering på mark som i gällande plan är redovisad som park samt på angränsande gator.

Detaljplanen redovisar kvarteret för oförändrad markanvändning, utbildning (S), Befintlig bebyggelse konfirmeras, ingen tillkommande byggrätt ges. Med hänsyn till det kulturhistoriska intresset har byggnaderna försetts med en bestämmelse q - "Byggnadens fasad och tak får inte förvanskas."

Kvarteret utökas med ca 3300 m² mot norr, över parkmark i tidigare detaljplan, så att den omfattar skolans entrévägar och parkering. Befintlig parkering utökas med ett 30-tal platser genom att två terrassplan anläggs. En ny trädplantering kan rama in parkeringen och bilda ridå mot parken.

Järnvägsstationen

Liksom i den tidigare planen redovisas parkerings- och angöringsytor vid järnvägsstationen som allmän plats. Detaljplanen styr inte i detalj hur parkeringsytor och körytor för olika slags trafik ska lokaliseras inom området. Illustrationskartan redovisar dock ett exempel för samrådssynpunkter. Detaljutformningen får avgöras i samarbete mellan kommunen, SJ och bussbolagen.

Det är önskvärt att omstigningen tåg-buss underlättas. Detaljplanen föreslår tre-fyra hållplatslägen i anslutning till perronområdet. Ytterligare ett par hållplatslägen kan ordnas längs Ringvägen. Ett tänkbart reservområde för bussuppställning/hållplatser kan också vara på ytan mellan ställverket-"gamla postgodset" och spårområdet.

Parkering

Bangårdsgatan rymmer idag allmän kantstensparkerings (utan avgift) för främst skolans elever och arbetande i centrum. Planen innebär att gatans södra del blir kvar som parkeringsgata med ca 35 allmänna parkeringsplatser. Genom att platserna ordnas som tvärställda rymmer ungefär lika många platser som finns längs hela gatan idag.

Österängsskolan får samtidigt ett tillskott av ca 30 reserverade platser på kvartersmark.

Parkeringsytorna vid järnvägsstationen omdisponeras pga utbyggnaden av Ringvägen. Det 70-tal platser som nu finns bibehålls. Detta antal bedöms som tillräckligt för dagens behov men en ökad satsning på tågtrafiken kan komma att ställa krav på ytterligare parkering. Detaljplanen ger därför möjlighet att i framtiden bygga ett parkeringsdäck för ytterligare 30-40 platser. Däckets övre plan förutsätts få in- och utfart mot Ringvägen. För att klara detta höjdmässigt bör det nedre planet sänkas ned med ca en meter från nuvarande marknivå. Den känsliga miljön kräver att däckets utformas med omsorg.

Skyddsrum

Planområdet ligger inom ett område med skyddsrumsnivå/riskområde 1. Nattetid finns ett överskott av skyddsrumspatser eftersom verksamheterna i Österängsskolan bedrivs dagtid. Skyddsrumsbeked ska begäras före eventuell ansökan om bygglov.

Tekniska anläggningar

El

Nätstationen vid Grängsgatan tas bort. Som ersättning inrättas flera mindre stationer på olika ställen, bl a i Österängen i närheten av korsningen Grängsgatan-Kyrkgatan. Med hänsyn till parkmiljön föreslås ett läge i anslutning till Prästgatans förlängning. En placering närmare Kyrkgatan bedöms inte vara acceptabel m h t parkintresset.

Utmed Grängsgatan finns stora kabelstråk som kommer att beröras av Grängsgatans ombyggnad. Samordning av gatu- och ledningsarbeten förutsätts ske.

Tele

Österängen korsas av en rikskabel. U-område läggs ut i planen där kabeln berör kvartersmark i kv Laxen.

Vatten och avlopp

Planområdet genomkorsas av ett stort antal ledningar, belägna i park och gata. Planen orsakar ingen ny bebyggelse som kräver VA-anslutning.

Fjärrvärme

Bebyggelsen är ansluten till fjärrvärmenätet. Planen innehåller ingen ny bebyggelse som ska anslutas. En kulvert är dragen i parkeringsområdet vid järnvägsstationen, där planen medger ett parkeringsdäck. Frågan om man ska flytta kulverten eller om den kan ligga kvar får avgöras när däckets ska byggas, beroende på den konstruktion som väljs. Om kulverten måste flyttas får kostnaden för detta ställas i relation till nyttan av ytterligare p-platser.

MILJÖKONSEKVENSER

Gator och parkmark

Den mest märkbara effekten av planen är förändringarna av Grängsgatan och Ringvägen i förhållande till Österängsparken och dess trädvegetation. Påverkan på parken beskrivs under respektive rubrik i planbeskrivningen och framgår av illustrationskartan.

Planförslagets motiv kan kort sammanfattas:

- Österängsparken befrias från den genomgående trafiken och en större sammanhängande park möjliggörs. En förutsättning för detta är att en ersättningsgata byggs, dvs Ringvägen fram till Grängsgatan.

- För att Grängsgatan ska få en bra utformning för både bil- och gång/cykeltrafik krävs en breddning på bekostnad av parkmark.

För jämförelsens skull kan man även formulera ett noll-alternativ, dvs den framtida situationen ifall inte förändringarna genomförs:

I det fallet skulle den successiva ökningen av trafiken ytterligare försvåra trafiksituationen längs Grängsgatan. Den fortsatta utvecklingen av nya verksamheter och handelsetableringar på Söder skulle ex vis förvärra den komplicerade korsningen Grängsg-Bangårdsg-Prästg. Samtidigt skulle den planerade utvecklingen av Österängsparken hämmas starkt p g a att den genomgående trafiken blir kvar.

Det kan här även nämnas att de björkar som tas bort sannolikt ändå behöver ersättas med nyplantering inom en inte alltför avlägsen tid.

Enligt stadsbyggnadskontorets bedömning ger planförslaget, trots de intrång i park och vegetation det medför, övervägande positiva effekter för såväl trafik, park och i någon mån även för boende längs gatan, när man ser åtgärderna på lite längre sikt.

Buller

Grängsgatans relativt stora trafikmängder i kombination med den betydande lutningen orsakar ganska höga bullernivåer. Beräkningar enligt naturvårdsverkets modell visar att nivåerna i nuläget uppgår till 70 -71 db(A), ekvivalentnivå vid fasad. För att hålla godtagbara inomhusnivåer, högst 40 dB(A) i de bostäder som vetter mot Grängsgatan krävs särskilda bullerdämpande åtgärder - ljudisolerande extra fönsterrutor alternativt byte av hela fönstret. Mellan 1988 och 1993 genomfördes ett bullersaneringsprogram i Östersund som innebar att kommunen gav bidrag till installation av ljudrutor för att nå godtagbara inomhusnivåer.

Situationen vid Grängsgatan är följande: Av de 7 st fastigheter som vetter mot Grängsgatan har 2 st utnyttjat bidraget, 2 st var redan åtgärdade innan erbjudande om bidrag gick ut, 1 är relativt nybyggd och uppfyller därmed sannolikt kraven. Från två av fastigheterna kom inte något svar på bidragserbjudandet, uppgift saknas om dessa.

Den nya utformningen av Grängsgatan ger marginella skillnader för de närboende. Den nya trädraden och det ökade avståndet till körbanan kommer dock att förbättra situationen en del. Det ökade avståndet mellan fasad och körbana motsvarar en minskning av trafikbullret vid fasad med 2-3 dB(A). När träden vuxit till sig och fått lite lövmassa minskar de stoftspridningen och gör att boende och fotgängare kan uppleva sig vara mer skyddade från biltrafiken.

Även Österängen påverkas av trafikbuller. Riktvärden för parker saknas, men en lämplig jämförelse kan vara det utomhusriktnivå som gäller för nybyggnad av bostäder, 55 dB(A). Den nivån beräknas överstigas inom ett avstånd av ca 60 meter från Grängsgatan. Räknet från Rådhusgatan är motsvarande avstånd ca 70 meter. Detta betyder att ungefär halva parkens yta är utsatt för en ekvivalent ljudnivå över 55 dB(A).

En följd av detaljplanen blir att trafikmängderna ökar på Ringvägen förbi järnvägsstationen. På den sträckan finns inga bostäder eller andra verksamheter som är känsliga för störningar.

Luftföroreningar

I samband med arbetet med trafikplan centrum 1992 beräknades halterna av koloxid respektive kvävedioxid för alla gatuavsnitt. Halterna längs Grängsgatan visade sig betydligt överstiga de gränsvärden som angetts av naturvårdsverket. Motsvarande beräkningar 1995 visar att halterna nu istället ligger under gränsvärdet. Delvis beror detta på att fordonsparken succesivt blir "renare" men även på att bakgrunds-nivån, dvs den nivå som gäller oberoende av trafiken på det aktuella gatuavsnittet, nu uppskattas vara lägre än tidigare.

FORTSATT PLANARBETE - GRINDPLAN mm

Grängsgatans anslutning till Rådhusgatan saknar signalreglering och är relativt starkt olycksdrabbad. Utredning pågår om hur denna korsning liksom Rådhusgatan-Stuguvägen ska utformas, i första hand undersöks möjligheterna till cirkulationsplatser. Illustrationskartan visar ett preliminärt förslag till hur dessa kan utformas.

Det finns dock flera tänkbara alternativ vilka kommer att redovisas närmare i ett senare detaljplaneförslag för Grindplan och Österängens övre del. Ett förslag beräknas kunna skickas ut för samråd under sommaren 1995.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år räknat från den dag då planen vinner laga kraft.

Östersund den 11 april 1995

Siv Reuterswärd
Siv Reuterswärd
Planchef

Krister Frykberg
Krister Frykberg
Planarkitekt

14.

Detaljplan för
GRÄNSGATAN och ÖSTERÄNGEN mm
Östersunds kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Följande gator inom planområdet planeras att byggas om/nyanläggas under 1995:

- Grängsgatan, delen mellan Strandgatan och Kyrkgatan
- Ringvägen, delen mellan Grängsgatan och Bangårdsgatan
- Bangårdsgatan (parkering)

Om arbetena ska kunna påbörjas som planerat i september 1995 bör detaljplanen vara antagen och ha vunnit laga kraft senast i juni - juli. Om så inte är fallet senareläggs arbetena till 1996.

Förändringarna av Österängen genomförs efter det att parkens gränser mot omgivande gator är bestämda i detaljplan.

Detaljplanens handläggning

Detaljplanearbetet bedrivs enligt följande tidplan:

Utställning	april-maj 1995
Antagande	tidigast juni 1995, eventuellt senare

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år räknat från den dag planen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen är ensam markägare i planområdet och ansvarar för gator, VA-försörjning, parkeringsplatser samt parkmark.
För fjärrvärmeanläggningar och eldistribution svarar Jämtkraft AB.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning och servitut

Detaljplanen förutsätter att ca 3200 m² av Österängen, allmän platsmark, övergår till kvartersmark och läggs till Laxen 1 (Österängsskolan), genom fastighetsreglering.

Den tillförda marken skall användas för parkering.

Vidare föreslås en meters bredd av Laxen 1 (sydöstra delen) överföras till gatumark för att få plats med en trottoar.

Servitut bildas för allmän gång/cykeltrafik över Laxen 1, som förbindelse mellan Bangårdsgatan och Rådhusgatan, i planen betecknat "x".

U-område

Inom planområdet finns ett stort antal ledningar för VA, fjärrvärme, el och tele. I huvudsak ligger dessa inom allmän plats och redovisas därför inte i planen.

U-område för befintlig telekabel har lagts ut där den berör kvartersmark i kv Laxen.

EKONOMISKA FRÅGOR

Östersunds kommun bekostar ombyggnader av parker, gator och VA -anläggningar inom planområdet.

Kostnader för gatuarbetena beräknats översiktligt:

Grängsgatan 1,3 milj kr

Ringvägen 1,0 milj kr

Bangårdsg 0,5 milj kr

För arbetena i Österängen har ca 1 milj kr avsatts. Huvuddelen av parkarbetena avses genomföras under 1996.

TEKNISKA FRÅGOR

El

Nätstationen vid Grängsgatan skall tas bort och ersättas med flera mindre stationer på olika platser. Planen anger ett läge för ny station i Österängen.

Förändringarna av nätstationerna innebär betydande kabelarbeten längs Grängsgatan. Dessa arbeten förutsätts samordnas med gatoombyggnaderna.

Fjärrvärme

Planen medför ingen ny bebyggelse som ska anslutas till fjärrvärmenätet.

Fjärrvärmekulvertar finns inom planområdet, nedlagda i allmän platsmark.

Som nämnts i planbeskrivningen under rubriken parkering reserveras utrymme för ett parkeringsdäck i anslutning till järnvägsstationen, varvid en befintlig kulvert berörs.

Östersund den 11 april 1995

Siv Reuterswärd

Siv Reuterswärd
Planchef

Krister Frykberg
Krister Frykberg
Planarkitekt