

Detaljplan för
GC-VÄG RÅDHUSGATAN
Nedre Vattugatan - Tjalmargatan
Östersunds kommun

Antagandehandling

Antagen av MBN 27 mars 2002, §82
Laga kraft 23 april 2002.

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planhandlingarna består av detaljplanekarta med planbestämmelser, illustrationskarta, plan- och genomförandebeskrivningar samt utlåtande.

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Östersunds kommun har beviljats stadsbidrag för att genomföra ett lokalt investeringsprogram som ökar den ekologiska hållbarheten. Gatu- och trafiknämnden ansvarar för att genomföra projektet Grön trafik inom investeringsprogrammet. Ett delprojekt är att anlägga en gång- och cykelbana längs Rådhusgatan på delen Nedre Vattugatan - Krondikesvägen. Det är den länk som fattas för att kunna erbjuda separerad gång- och cykeltrafik längs hela Rådhusgatan. Projektet planeras genomföras år 2002.

Detaljplanens syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för att kunna bygga gc-vägen mellan Nedre Vattugatan - Tjalmargatan.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet ligger beläget i stadsdelen Söder och omfattas av Rådhusgatan mellan Verkmästargränd - Tjalmargatan.

Areal

Planområdets totala areal är 0,7 ha.

Markägförhållanden

Gatuområdet ägs av Östersunds kommun förutom hörnavskärningen från Nejonogat 3 som ägs av Småbodarna fastigheter AB.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

För området gäller översiktsplan för stadsdelen Söder. I översiktsplanen klassificeras Rådhusgatan som huvudgata med gång- och cykelväg separerad från biltrafik. I korsningen Rådhusgatan - Nedre Vattugatan föreslås en cirkulationsplats alternativt trafikljus eftersom korsningen är av stor betydelse för tung trafik på Söder.

Detaljplaner

För området gäller detaljplan nr 67, fastställd den 30 juni 1949, och nr 94, fastställd den 18 september 1954, samt nr 283, fastställd den 30 januari 1986. För delen mellan Strömmingen 8-10 och Stenbiten 1 redovisas en grön skiljeremsa mellan bostadskvarten och Rådhusgatan.

Fastighetsplaner

För Strömmingen 8-10 gäller tomtindelning nr 2062, fastställd den 4 oktober 1945. För Stenbiten 1 gäller tomtindelning nr 2078, fastställd den 17 november 1945.

Program för planområdet

Något program för detaljplanen har inte upprättats eftersom innehållet i detaljplanen är presenterat som förslag till åtgärd i översiktsplan för Söder.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

I enlighet med översiktsplanen för Söder föreslås Rådhusgatan smaltas av för att skapa möjlighet att bygga en separerad gång- och cykelväg mellan Nedre Vattugatan - Tjalmargatan. Det innebär att skiljeremсор föreslås på bägge sidor om Rådhusgatan för att kunna bygga en säker gång- och cykelväg, separerad från biltrafik. Förslag till ny gatusektion presenteras på illustrationskartan.

Parkering, varumottag, utfarter

Den tomtyta som nyttjas av Strömmingen 8-10 och Stenbiten 1 sammanfaller inte med gällande fastighetsgränser. Parkeringsplatserna tillhörande bebyggelsen är delvis förlagda på gatumark. För att lösa detta föreslås att fyra meter av gatumarken förs över till fastigheterna för att alla parkeringsplatser skall rymmas inom kvartersmark.

För att kunna bygga en säker gång- och cykelväg kommer antalet utfarter från fastigheterna att begränsas och inga utfarter får anordnas som innebär att fordon backar ut mot gatan. Det betyder att alla bilar måste vända på fastigheterna innan de kör ut igen. För att avgränsa gång- och cykelvägen från parkeringsplatserna föreslås en skiljeremsa emellan.

När backningsrörelser ut i gångvägen och Rådhusgatan förhindras ökar säkerheten för gående, cyklister och biltrafik. Varuleveranser kommer dock

att bli tvungna att backa in från Rådhusgatan mot respektive mottagare eftersom utrymme inte finns att vända inne på fastigheterna.

Beräkningar har gjorts för att se vilket parkeringsbehov som finns för respektive fastighet och hur många parkeringsplatser som finns idag. Enligt översiktsplan för stadsdelen Söder skall följande riktlinjer gälla för beräkning av parkeringsbehovet.

Bostäder	13 platser / 1000 m ² BTA
Handel med ordinär försäljning	40 platser / 1000 m ² BTA
Handel med ytkrävande varor	15 platser / 1000 m ² BTA
Restaurang	40 platser / 1000 m ² BTA

BTA = bruttoarea, d.v.s. totala arean för alla våningsplan begränsat av omslutande ytterväggars utsida. Vissa gemensamma utrymmen räknas ej in i våningsytan. Som exempel kan nämnas garage, körytor, pannrum, fläktrum samt förråd till bostadsfastigheter.

Fastighet	BTA i m ²	p-behov	bef. p-platser
<u>Strömmingen 8</u>		<u>21</u>	<u>16</u>
Bostäder	1340	17	
Aree's frisering	50		
Fotvården Söder	33	4	
<u>Strömmingen 9</u>		<u>23</u>	<u>21</u>
Bostäder	1430	19	
Ryggjouren	30		
Guldsaxen	60	4	
<u>Strömmingen 10</u>		<u>24</u>	<u>19</u>
Bostäder	1410	18	
Matkällan	134	6	
<u>Stenbitten 1</u>			
Möbelboden	194	3	6
Diana	160	7	7
Albatross	150	6	7
		<u>16</u>	<u>20</u>

För **Stenbitten 1** finns goda möjligheter att på ovan föreslagna vis anordna parkeringsplatser för verksamheternas behov.

För **Strömmingen 8 och 9** finns också goda möjligheter att tillgodose parkeringsbehovet. På illustrationen redovisas förslag till utökning av antalet parkeringsplatser, om behov finns, som innebär att utemiljöerna kan förbättras på fastigheterna avseende storlek, utformning och solförhållanden samt avskildhet från parkeringsytor om man utökar antalet parkeringsplatser som fattas mot gatumarken.

För **Strömmingen 10** är det svårare att lösa parkeringsbehovet. Det redovisade förslaget innebär att antalet parkeringsplatser som nyttjas idag kommer att minska såvida inte andra parkeringslösningar föreslås för fastigheten.

Teknisk försörjning

Inom de fyra meter av gatumarken som föreslås överföras till kvartersmark finns allmänna underjordiska ledningar. Ledningarna tryggas genom u-område i detaljplanen vilket innebär att området även fortsättningsvis skall vara tillgängligt för ledningar.

Miljökonsekvenser

Enligt bifogad checklista ”Behövs MKB?” har bedömning gjorts att ingen miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas för detaljplanen.

Detaljplanens huvudsyfte är att förbättra trafiksäkerheten. Förändringen ökar säkerheten för gående, cyklister och biltrafiken på Rådhusgatan när backningsrörelser ut i gångvägen och gatan förhindras. Att Rådhusgatan smalnas av dämpar trafikrytmen vilket gör det säkrare för trafiken som skall in- och ut till fastigheterna.

Östersund den 19 december 2001

Siv Reuterswärd
Stadsarkitekt

Carina Andersson
Planingenjör