



LÄNSSTYRELSEN
Jämtlands län
Planenheten

Beslut
Datum
1996-06-25

Dnr (anges vid skriftväxling)
2023-5205-96

Lantmäterimyndigheten
Jämtlands län

Ink. 1996-06-27

Dnr

Östersunds kommun
Byggnadsnämnden

ÖSTERSUND
STADSINGENJÖRSKONTORET
1996-07-29

831 82 ÖSTERSUND

FAKTSÄKTER LANTMÄTERIMYNDIGHETEN
Östersunds kommun, Östersund
Ink. 1996-07-29
KFRM 96/96

Beslut om prövning enligt 12 kap PBL

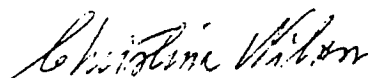
Byggnadsnämnden har den 22 maj 1996 antagit detaljplan för bilistservice och arbetsplatser m.m. vid Lillänge trafikplats i Östersunds kommun.

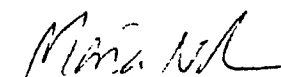
Länsstyrelsen har den 28 maj 1996 enligt 12 kap 2 § PBL beslutat att inte pröva byggnadsnämndens beslut såvitt avser prövning enligt 12 kap 1 § PBL.

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 juni 1996.


Christina Nilsson
arkitekt


Maria Nilsson
byggnadsingenjör

Ösd-kontoret

Aktbet 2380 K-796/13

361



ÖSTERSUNDS KOMMUN

Byggnadsnämnden

831 82 Östersund Tel: 063 -14 30 00

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

1996 05 22 § 250 94.0290 313

Lilllänge

Underrätta

Stadsbyggnadskontoret
Planavdelningen

Detaljplan

Detaljplanen har varit utställd under tiden
9 mars t o m 9 april 1996.
Stadsbyggnadskontoret har i utlåtande dat den 22
maj 1996 sammanställt och kommenterat inkomna
yttranden.

Beslut

Byggnadsnämndens beslut

1. Utlåtandet daterat den 22 maj 1996 antas som nämndens eget.
2. Detaljplanen för Lilllänge (parklandskap och bebyggelse), Östersunds kommun, upprättad den 1 februari 1996 antas.

Beslut 1996-05-28

Länsstyrelsen beslutar enligt 12 kap
1 § PBL att inte överpröva kommunens
beslut om antagande.

Christina Nilsson *Norin*

Bilaga till
protokollet

Stadsbyggnadskontorets utlåtande daterad
1996 05 22.

Vid protokollet

Justeringsmän

LGP

AAH

Detaljplan för
Parklandskap och bebyggelse vid
LILLÄNGE
Östersunds kommun

UTLÅTANDE

Utställning

Detaljplanen har varit utställd under tiden 9 mars - 9 april 1996. Planhandlingar sändes ut till berörda markägare, kommunala förvaltningar och myndigheter mfl samt var tillgängliga för allmänheten i Rådhuset och i Länsbiblioteket. Utställningen kungjordes i Östersundsposten och Länstidningen den 9 mars 1996.

Utställningshandlingarna, daterade den 1 februari 1996, bestod av detaljplanekarta med bestämmelser, illustrationskarta, planbeskrivning, genomförandebeskrivning och samrådsredogörelse. Till planhandlingarna bifogades grundkarta och fastighetsförteckning.

Samråd

Samråd om planförslag genomfördes under januari-februari 1995. De yttranden som då lämnades finns sammanfattade och kommenterade i samrådsredogörelsen.

Med anledning av samrådssynpunkterna från Odenskogs intresseförening m fl har planens utställning skjutits upp ca ett år.

Vidare har den norra delen av kvartersmarken minskats till förmån för en större parkyta med en damm. I samrådsförslaget var det nordliga kvarteret reserverat för bilistservice/bensinstation, i det utställda förslaget anges flera möjliga användningssätt för kvarteret.

26/2

12/2

Utställningsyttranden

Under utställningstiden har skrivelser inkommit från följande,

Länsstyrelsen
Vägverket
Telia
Jämtkraft AB
Hyresgästföreningen
De handikappades riksförbund
Odenskogs intresseförening
Contrafact AB
Gatu- och trafiknämnden
Barn- och ungdomsnämnden
Kultur- och fritidsnämnden
Omsorgsnämnden
Utbildningsnämnden

Yttrandena återges sammanfattade och med kommentarer nedan.

STATLIGA MYNDIGHETER OCH BOLAG

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen avser inte att ta upp planförslaget för prövning enligt 12 kap PBL. Skrivelsen bifogas.

Vägverket

Samrådssynpunkterna har beaktats. Inga ytterligare synpunkter på planförslaget.

Telia

Bifogar en karta som visar befintliga rikskablar vid Stuguvägen, med tanke på de träd som ska planteras.

Kommentar

Yttrandet överlämnas för kännedom till vägverket och stadsträdgårdsmästaren.

FÖRETAG OCH ORGANISATIONER

Jämtkraft AB

Området för hotell bör anslutas till fjärrvärmenätet.

29/2

AH 22/

Kommentar

Planen medger ett flertal användningssätt för kvartersmarken, däribland hotell. Det förutsätts att bebyggelsen ansluts till fjärrvärmenätet.

Hyresgästföreningen

Ingen erinran. Ser gärna att gång- och cykelvägen får ordentlig belysning.

Kommentar

30 ljuspunkter planeras längs den 600 meter långa gång- cykelvägen.

De Handikappades riksförbund, DHR

Gång- och cykelvägar ska vara asfalterade och med skilda fält för gång- respektive cykeltrafik. De som är rullstolsburna, går med rullator eller är synskadade ska också kunna ta sig fram. Det ska även finnas bänkar. Poppelns rötter kan försvåra förflyttningen för funktionshindrade och ska inte planteras intill gångväg. Barrträd innebär inga problem.

Kommentar

De gång- och cykelvägar som ligger i anslutning till gator utformas på det sätt som anges i yttrandet. Det 600 meter långa stråket mellan tunneln under Hagvägen och tunneln under E14 avses däremot bli grusbelagd, dels av kostnadsskäl men också för att grus stämmer bättre med karaktären av ett "spår ut till skogen". För framkomligheten är en omsorgsfullt och jämnt anlagd grusyta inte mycket sämre än asfalt.

Odenskogs intresseförening

"Planförslaget har sedan samrådet genomgått marginella förändringar och närmast sig de skisser som Odenskogs intresseförening presenterade för kommunen våren 1995. Idémässigt har planförslaget inte förändrats.

Föreningens yttrande över samrådsupplagan baserades på en övertygelse om att området, förutom för Odenskogs fastighetsägare/ företagare, är en angelägenhet för hela Östersund. Förhoppningen var därför att kommunen och fastighetsägarna/ företagarna i ett gemensamt utvecklingsarbete skulle forma en bild av områdets framtid som grund för planen.

Den allsidiga och breda diskussion om innehåll och framtid som föreningen anser är nödvändig har ännu inte kommit till stånd. Vi föreslår därför att detaljplaneförslaget för närvarande inte antas."

Kommentar

Det har gått ett drygt år efter samrådet kring planen. E 14 förbifart har byggts klar och en stor del av markarbetena kring trafikplatsen är gjorda.

29.12

474-13

Vissa arbeten återstår, bl a trädplanteringar. Utöver de åtgärder som vägverket ansvarar för ska kommunen utföra planteringar m m i planområdet i övrigt. Syftet är att ge området ett vårdat utseende och lägga grunden för en miljö som blir en tillgång för en framtida bebyggelse.

Det finns idag inga aktuella byggnadsprojekt på kvartersmarken. Kommunens avsikt är att de bägge kvarteren som ligger närmast E14 ska reserveras för lämplig framtida användning som innebär en bra helhetslösning, i form av ett eller flera större projekt. Planen är flexibel såtillvida att den medger flera olika användningssätt. Samtidigt regleras bebyggelsens utformning, höjd etc i avsikt att nå en bra helhet.

Även om man nu inte vet hur kvartersmarken ska användas är det viktigt att planen antas så att arbetena med att ge området ett bättre utseende kan påbörjas. En antagen plan med byggrätter innebär också att angelägna projekt kan genomföras snabbare än om det saknas en plan. Normalt tar det ett halvt till ett år att göra en detaljplan.

En samarbetsgrupp har bildats med representanter för kommunen och Odenskogs intresseförening. Det ger goda möjligheter att fortsätta idéarbetet om Lillängeområdets innehåll och utformning. Ett antagande av planen kommer inte att låsa upp förutsättningarna för detta arbete på något avgörande sätt.

Contrafact AB

Yttrande med samma lydelse som det från Odenskogs intresseförening.

Kommentar

Se ovan

KOMMUNALA NÄMNDER

Gatu- och trafiknämnden

Ingen erinran

***Kultur- och fritidsnämnden, Omsorgsnämnden,
Utbildningsnämnden samt Barn- och ungdomsnämnden***
Meddelar att man inte lämnar yttrande.

26/11

47

Sammanfattning

Utställningsyttrandena ger inte anledning till ändring av planförslaget. Synpunkterna från Telia och DHR förutsätts beaktas i genomförandet.

Byggnadsnämnden föreslås anta detaljplanen för LILLÄNGE (parklandskap och bebyggelse), Östersunds kommun, upprättad 1996-02-01.

Delgivning

När protokollet har justerats ska UNDERRÄTTELSE om beslutet jämte protokollsutdrag och besvärshänvisning sändas till:

Contrafact AB, Strandgatan 17, 831 30 Östersund

För kännedom till:

Länsstyrelsen, 831 86 Östersund

Allan Östlund fastighets AB, Box 6017, 831 48 Östersund

Allan Östlund AB, Box 6017, 831 48 Östersund

Fresks i Östersund AB, Box 376, 831 25 Östersund

Elektro-Diesel i Jämtland AB, Box 170, 831 22 Östersund

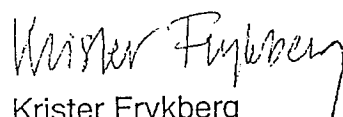
Odenskogs intresseförening/Olle Hemmingsson, Strandgatan 17, 831 30 Östersund

Stor-Östersunds köpmannaförening, Box 461, 831 26 Östersund

Svenska Statoil AB/C-A Sörnell, 114 90 Stockholm

De handikappades riksförbund DHR, Box 377, 831 25 Östersund

Östersund den 22 maj 1996



Krister Frykberg
Planarkitekt

26/5

474-5

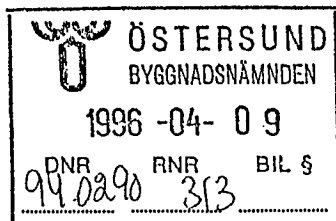


LÄNSSTYRELSEN
Jämtlands län
Planenheten

Meddelande

Datum
1996-04-02

Dnr (anges vid skriftväxling)
2021-2620-96



Östersunds kommun
Stadsbyggnadskontoret

831 82 ÖSTERSUND

**Detaljplan för bilistservice och arbetsplatser m.m. vid Lillänge
trafikplats i Östersunds kommun.**

Länsstyrelsen har under samrådtiden lämnat synpunkter vilka har
beaktats.

Länsstyrelsen avser inte att ta upp planförslaget för prövning enligt 12
kap PBL.

Christina Nilsson
Christina Nilsson
arkitekt

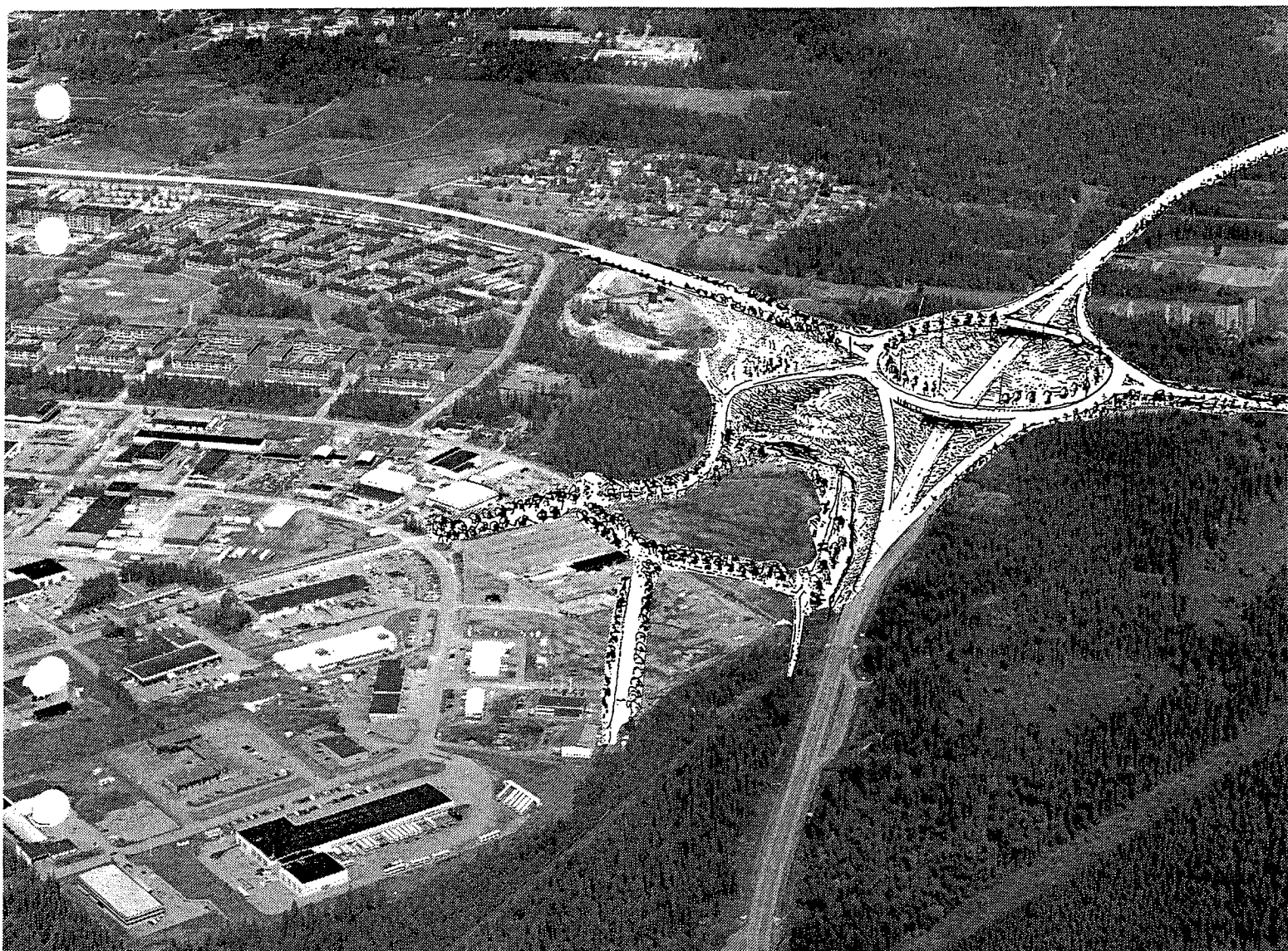
Kenth Johansson
Kenth Johansson
arkitektSAR

Detaljplan för

Parklandskap och bebyggelse och vid

LILLÄNGE

Östersunds kommun



ANTAGANDEHANDLING

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Stadsbyggnadskontoret den 1 februari 1996

Antagen av Byggnadsnämnden den 22 maj 1996

INNEHÅLL

Planbeskrivning	3
Genomförandebeskrivning	16
Illustration	19
Samrådsredogörelse med skrivelse till byggnadsnämnden	21
Detaljplanekarta 1:2000	bilaga

Detaljplan för
Parklandskap och bebyggelse vid
LILLÄNGE
Östersunds kommun

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget består av

- detaljplanekarta med bestämmelser, skala 1:2000
- illustrationskarta
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen anger markanvändningen i området väster om den nya trafikplatsen vid Lillänge, alltså korsningen mellan E14 och Stuguvägen.

Den genomgripande förändringen av trafikplatsen kräver att en ny detaljplan upprättas för de omgivande markområdena. Lillänge är betydelsefullt på flera sätt. För det första är det ett av de få ställen där E14 kommer att tangera staden då förbifarten är utbyggd och kommer därmed på sått och vis att bli stadens ansikte för trafikanterna på E 14. Korsningen utgör också en viktig tillfart till Östersunds centrala delar.

Planområdet utmärks idag av ödsliga grusytor och en storskalig trafikkorsning. Detaljplanen syftar till en visuellt mer acceptabel miljö, i första skedet genom anläggande av ett parklandskap och på sikt även genom väl utformad ny bebyggelse och intressanta verksamheter.

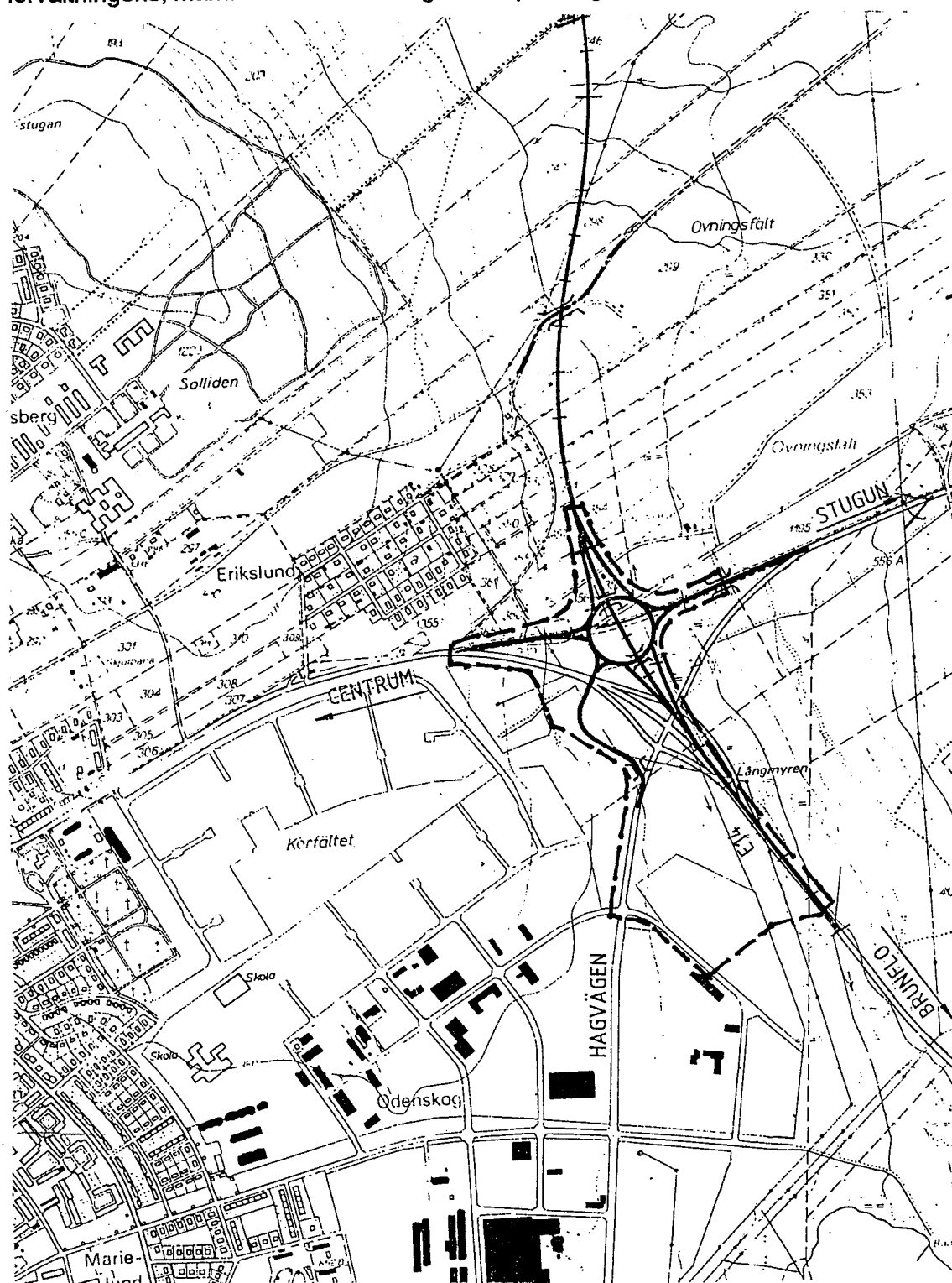
En övergripande plantanke som har stöd i översiktsplanen är att staden ska avslutas mot E14 och att skogsområdena öster om vägen ska bevaras som fritidsområden / militära områden.

PLANDATA

Planområdets läge framgår av kartan. Förutom vägområden och de ytor som avsatts för terrängmodellering kring trafikplatsen ingår tidigare planlagd kvartersmark i kv Snöslungan.

Planområdets areal är 26,5 ha.

Huvuddelen av marken inom planområdet är i kommunens ägo. Den norra delen av cirkulationsplatsen och E 14:s dragning norrut är belägen på statens, fortifikationsförvaltningens, mark. Tomten Snöslungan 2 är privatägd.



TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

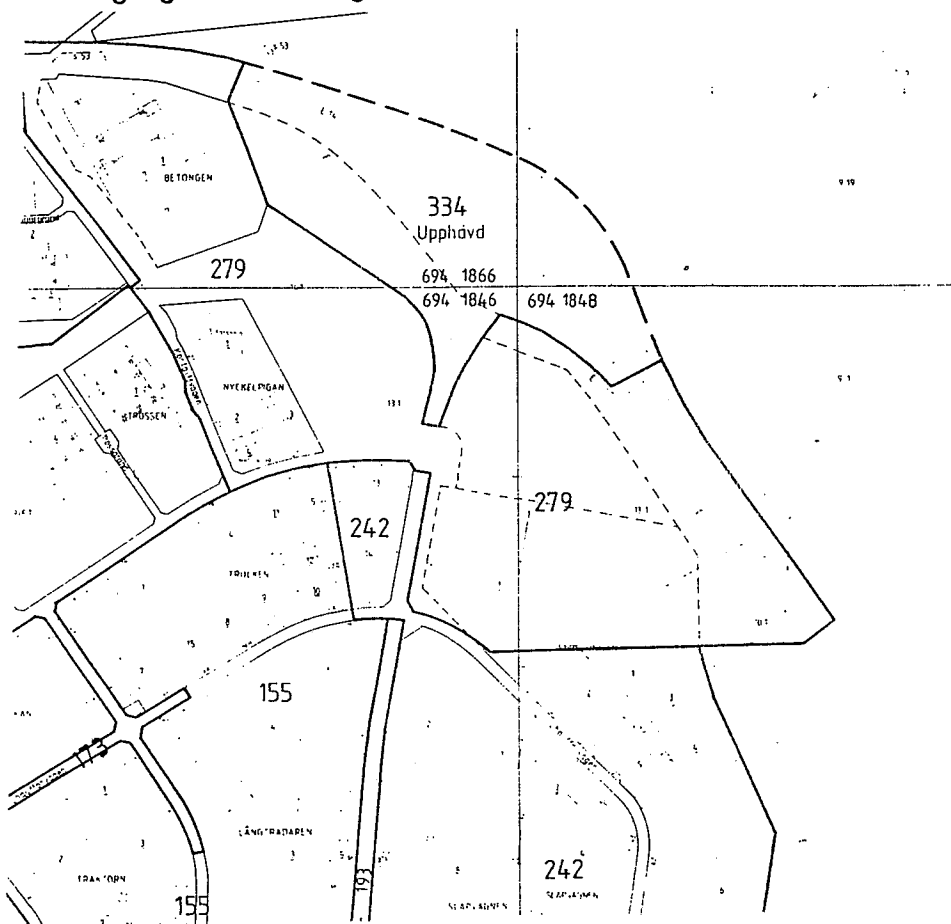
E 14 förbifart mellan Lillänge och Lugnvik utreddes länge i flera alternativa sträckningar. Även utformningen av Lillänge trafikplats har diskuterats ingående. En slutlig arbetsplan fastställdes 1994 och förbifarten öppnades för trafik i december 1995.

Planområdet berör följande detaljplaner:

DP nr 242, fastställd 1979-06-29. Den södra delen av kv Snöslungan är planlagd för industriändamål.

DP-nr 279, fastställd 1985-04-04. Resten av kvarteret är planlagt för industriändamål samt för bensinstation och hotell.

DP-nr 334, beslut om laga kraft 1993-01-08. För att möjliggöra ombyggnaden av trafikplatsen upphävdes den del av ovanstående detaljplan som avsåg vägområdet för E 14 och Hagvägens anslutning.



Under 1990-91 samrådsbehandlades ett förslag till detaljplan för ett köpcentrum vid Lillänge. Planarbetet drevs inte vidare efter samrådet.

Byggnadsnämnden uppdrog 1994-09-15 till stadsbyggnadskontoret att upprätta ny detaljplan för Lillängeområdet.

Kommunstyrelsens planberedning har i inledande diskussioner om planinnehållet angett att planen inte ska innehålla någon byggrätt för handel.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark, vegetation och friytor

Inom planområdet är den naturliga marken helt förändrad efter de utfyllnader och vägbyggnader som skett. Kvarteret Snöslungan består av öppna grusade ytor som sluttar svagt mot öster. Till stor del är marken en utfyllnad över den tidigare Långmyren.

Marken mellan kvarteret och E14 är tidigare planlagd som park. I det ca 50 meter breda, gräsbevuxna området går ett dike med branta sidor, omgivet av en slyartad vegetation av främst björk, tall och olika videarter. Diket är ett av tillflödena till Lillsjön och skall skyddas mot föroreningar.

Planförslaget innebär att området iordningsställs till ett lite mer parklikt utseende. Den mesta av vegetationen kring bäcken tas bort men enstaka träd och mindre dungar sparas, bl a de högvuxna tallarna.

En grusbelagd gång- och cykelväg, 2–3 meter bred och belyst, anläggs mellan diket och kvartersmarken. Stråket bildar en sammanhängande förbindelse mellan Körfältet och Spikbodarnas fritidsområde, via tunnlar under Hagvägen och E14. Vintertid ska stråket fungera som skidspår.

Den nya trafikplatsen dominerar området med sina ramper och stora cirkulationsplats. Stora mängder överskottsmassor från vägbygget har lagts upp som utjämning mot befintlig mark, i första hand mot väster. Eftersom inte trafikplatsen kunnat anpassas till terrängen så har alltså terrängen fått anpassas till trafikplatsen. De utfyllda områdena kommer att bilda ett öppet landskapsrum som ska få karaktären av äng, med årlig slåtter. I parkområdets lågpunkt har en damm grävts ur.

En allé av dubbla poppelrader planteras kring Stuguvägen från cirkulationsplatsen och västerut för att markera vägens roll som infart till centrum. Trädplanteringar m m föreslås även inne i rondellen. Ytan mellan Hagvägen och Stuguvägen, omedelbart väster om cirkulationsplatsen bildar en svag åsrygg som är väl synlig från flera håll. Platsen är ett bra läge för någon form av landmärke som kan ge identitet åt trafikplatsen.

Illustrationskartan visar ett preliminärt förslag till utformning av parkområdet.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk undersökning utfördes 1990 av Scandiaconsult för del av planområdet (kv Snöslungan). Av den framgår att hela området täcks av fyllning med en mäktighet av ca 1,5–2 meter. Den naturligt lagrade jorden under fyllningen består som regel av dytorv på lermorän. Inom större delen av området måste byggnader grundläggas på pålar. Vid mindre djup än 3 meter till fast botten kan plintgrund alternativt urgrävning väljas. Hårdgjorda körytor mm bör kunna anläggas på redan utlagd fyllning.

K-konsult har under 1994 utfört en kompletterande geoteknisk undersökning för den nytillkommande kvartersmark som lagts ut på E14 tidigare vägområde. Av den undersökningen framgår bl a att

Den naturligt lagrade grunden består av torv och dy vilande på lermorän. Djupet till fast botten är mellan 1 och 2 meter. Vägbankarna består av morän och har en mäktighet av 2–5 meter. Urgrävning har troligen skett under vägarnas centrala del men slänterna är delvis lagda på organisk jord.

Utredningen rekommenderar att marken mellan vägarna urgrävs och återfylls med bra massor. Om materialet i befintliga vägbankar inte ska användas för den nya vägen kan dessa massor flyttas ner i urgrävningen.

Under vägbankarna kan byggnader eventuellt grundläggas på platta. Detta får avgöras i samband med att marken förbereds för byggande.

Allmänt gäller att markförhållandena ska ägnas särskild uppmärksamhet i den fortsatta planeringen och projekteringen. Utöver ovannämnda utredningar kan även kompletterande, mer detaljerade utredningar behövas.

Bebyggelseområden

Kvartersmarken i planen utgör den nordligaste delen av Odenskogs industriområde. Marken är nu obebyggd med undantag av det fd kommunförrådet, vilket avses rivas för att ge plats åt ny bebyggelse, och Åke Anderssons bilaffär/Kontorslandslaget i kv Snöslungan. Bebyggelsen har inget kulturhistoriskt värde.

Den tidigare detaljplanen medger att marken får användas för bensinstation och industri. I den nya detaljplanen utökas kvartersmarken något norrut över E14 gamla vägområde och några fler användningssätt än de nämnda medges.

Den del av Odenskogs industriområde som gränsar till planområdet karaktäriseras främst av "tunga" verksamheter på stora tomter, ofta dominerade av körytor och fordonsuppställning. Avsikten är att planområdet ska upplåtas för en jämförelsevis mer småskalig verksamhet med omsorgsfullt utformad bebyggelse/tomtmark. Kvartersmarkens sammanlagda areal är ca 7 hektar. Med en exploateringsgrad som innebär att byggnadsarean brutto får vara högst 40 % av respektive fastighetsarea blir den maximala byggnadsarean ca 20 000 m². Kvartersindelningen möjliggör tomter som är mellan 80 och 150 meter djupa.

Planen innebär att kvartersmarken kan användas för ett flertal ändamål :
Bilistservice, småindustri och hantverk med verksamheter som inte är störande, kontor, hotell och parkering.

Etablering av bensinstation/bilistservice är efter samrådet inte längre direkt aktuell men detaljplanen utesluter inte möjligheten att inrymma någon form av service som vänder sig till trafikanterna, ifall behovet skulle finnas i framtiden.
Användningssätt som däremot inte kan komma ifråga är bostäder eller handel.

Detaljplanen är således ganska flexibel men kan fördenskull inte täcka in allt. Skulle det i framtiden komma upp något intressant, "udda" men planstridigt projekt kan det naturligtvis prövas i ny detaljplan. På samma sätt bör man vara öppen ifråga om kvartersindelningen. För att ge plats åt mycket ytkrävande projekt kan större sammanhängande kvarter skapas genom att den föreslagna nya lokalgatan tas bort genom en planändring.

Det nordligaste kvarteret ligger mest exponerat sett från E 14 och trafikplatsen. Kvarteret bör reserveras för särskilt utåtriktade och intressanta verksamheter som kan aktualiseras i framtiden.

Utformning och placering av bebyggelsen

Som nämnts är det en viktig ambition att avsluta staden på ett bra sätt i Lillänge. Den tillkommande bebyggelsen bör upplevas som sammanhållen, enhetlig och ha estetiska kvalitéer. I synnerhet gäller detta för den bebyggelse som vänder sig mot E14.

Plangenomförandet kommer sannolikt att ske genom att flera enskilda fastighetsägare iordningsställer och bebygger sina respektive tomter. För att ge området en viss gemensam karaktär innehåller detaljplanen bestämmelser om bebyggelsens utseende. Bestämmelserna gäller endast de bägge kvarteren närmast E14.

- Byggnader placeras utmed den östra förgårdslinjen.
- Bebyggelsen ska ha en höjd som motsvarar två till tre våningar. Planbestämmelsen bör dock tolkas något flexibelt. Även byggnader som till mindre del har lägre höjd kan anses som planenliga. Det väsentliga är att "nedtryckta och platta" envåningsbyggnader undviks. På motsvarande sätt kan även byggnader som till mindre del överstiger högsta tillåten höjd accepteras om det bidrar till en bra utformning av byggnaden.
- Bebyggelsen bör inte visa baksida mot E14 eller Hagvägen. Eventuella lastintag kan placeras på de sidor som ligger vinkelrät mot kvartersgränsen. Mot parkmarken utanför den östra kvartersgränsen finns en smal förgårdsmark som ska hållas vårdad och får alltså inte utnyttjas för upplag, parkering eller andra "stökigare" verksamheter.
- Ett staket eller plank i förgårdslinjen mellan byggnaderna bidrar ytterligare till att hålla ihop bebyggelsen. Denna linje kan också förstärkas med trädplantering.
- Bebyggelsen bör samverka till en bra helhet :

Traditionella material för Östersund rekommenderas – trä eller puts i fasad, taken kan beläggas med tegel eller bandplåt.

Synliga takfall ska luta mellan 15 och 25 grader.

Byggnaderna bör ha "bra" proportioner. Husbredden bör inte överstiga 15–20 meter.

Man bör eftersträva en "småskalig" bebyggelse med ett flertal förhållandevis små huskroppar, hellre än stora sammanhängande byggnadsvolymer.

Omsorg bör ägnas åt fasader som är vända mot Hagvägen respektive E14. Husen får gärna vara intressanta och vackra!

Bygglovplikten bibehålls i hela området eftersom bebyggelsens utseende är väsentligt för planens syfte.

Gator och trafik

E 14 förbifart med ramper och cirkulationsplats redovisas i detaljplanen som särskilt område ingående i huvudnätet, med beteckning FÖRBIFART.

Stuguvägen utgör en viktig infart till Östersund och betecknas i planen som INFART. Trafikmängderna på nuvarande Stuguvägen uppgår idag till ca 10 000 fordon/dygn. En minskning med ca 20 % förväntas då förbifarten är klar (enligt MKB för E14). Mätningar som visar den faktiska förändringen avses göras under 1996.

Hagvägens nya sträckning ansluter direkt till cirkulationsplatsen. Betecknas som HUVUDGATA. Hagvägen har idag en trafikmängd på ca 5000 fordon/dygn, varav en relativt stor andel är tung trafik. En viss ökning av trafiken kan förväntas till följd av den bebyggelse som föreslås i detaljplanen. Gatans standard är tillräcklig även för en större trafik. Tomtutfarter mot Hagvägen ska i möjligaste mån samordnas. Utfartsförbud gäller längs del av sträckan.

För att "strama upp" Hagvägens gränser gentemot kvarteren och skapa en trevligare infart till Odenskog föreslås nuvarande trädplantering förlängas från korsningen med Chaufförsvägen och norrut.

Inspektörsvägen förlängs öster om Hagvägen för att försörja de nya tomterna i detaljplanen. Den nya gatan betecknas LOKALGATA.

Gång- och cykeltrafik

Befintlig gång- och cykelbana (GC) går utmed Hagvägens västra sida och viker av upp genom parkområdet mot Körfältet. Med anslutning till denna anläggs en ny GC-väg (vintertid skidspår) som via tunnel under Hagvägen leder fram till befintlig tunnel under E14 och vidare upp mot Spikbodarna. En förlängning söderut mot Lillsjön planeras. Stråket kommer även att kunna nås från Inspektörsvägen via ett parkstråk.

För att gående och cyklister bekvämt och säkert ska nå den nya bebyggelsen i kvarterets norra del föreslås en separat GC-bana längs Hagvägens östra sida, mellan Inspektörsvägen och den nya gångtunneln.

Busstrafik

Stadsbussarna, linje 9 passerar området på Chaufförsvägen-Hagvägen-Inspektörsvägen. Länsbussarna mot Stugun-Hammarstrand har färdvägen Körfältsvägen-Inspektörsvägen-Hagvägen-Rv 87. Utrymme för en eventuell ny hållplats strax norr om Inspektörsvägen finns.

Parkering

Parkering ska i princip ordnas på tomtmark för de olika fastigheternas och verksamheternas behov. Bilplatsantal skall dimensioneras enligt de behovstal gäller vid bygglovprövning.

Delar av kvartersmarken kan användas som parkeringsyta för långa fordon och husvagnar, dock ej långtidsuppställning.

Störningar

De nya verksamheter som kan bli aktuella med den i planen angivna markanvändningen bedöms inte innebära olägenheter för omgivningen.

Verksamheterna förutsätts vara av den arten att de inte är särskilt känsliga för det buller, vibrationer eller luftföroreningar som alstras av trafiken på E 14 och Hagvägen.

Trafikbullret vid fasad mot E14 kommer att uppgå till ca 60 dBA, inomhusvärde 37 dBA (jfr riktvärde för arbetslokaler, 40 dBA). För vissa typer av lokaler ställs krav på lägre inomhusnivåer, ner till 30 dBA, vilket kan åstadkommas med hjälp av ljudisolerande fönster.

Kvarterets norra del påverkas av trafikbuller från både E14 och Hagvägen. Frifältsvärdet utomhus kommer att uppgå till ca 60 dBA.

Ovanstående bullernivåer avser ekvivalentnivåer och är beräknade enligt naturvårdsverkets modell, med en antagen ökning av dagens trafikmängder med 10 %.

Skyddsrum

Planområdet omfattas av skyddsnivå 1. Detta innebär att området prioriteras vid tilldelning av bidrag för skyddsrumsbbyggande. Skyddsrumsbeked ska begäras.

Tekniska anläggningar

Vatten och avlopp

Ledningar för vatten och avlopp är framdragna till det nordöstra hörnet på tomten Snöslungan 1.

Vatten och avlopp byggs ut för tillkommande bebyggelse. Området är ganska flackt varför det kan bli svårt att få tillräckliga lutningar för självfall från delar av området. Pumpning av spillvattnet kan då bli aktuellt.

Det vatten som rinner av från körytor etc ska behandlas / tas om hand så att det inte via diket förorenar Lillsjön. Oljeavskiljare ska installeras och dagvattnet förutsätts ledas till befintlig uppsamlings- och sedimenteringsdamm vid korsningen Fagerbacken – Chaufförsvägen. Planen innehåller särskild bestämmelse om behandling av dagvatten.

EI

En 24 kv luftledning finns i parkmarken längs E14, fram till nuvarande Hagvägen. Från en slutstolpe ligger därefter en jordkabel längs Hagvägen söderut. Jordkabeln berör föreslagen kvartersmark och skulle begränsa bebyggelsemöjligheterna. En ytterligare nackdel är att luftledningen kommer att bli väl synlig som främmande inslag i parkområdet, särskilt efter det att delar av vegetationen längs diket tagits bort.

Förslaget är att luftledningen tas bort och befintlig jordkabel flyttas. Som ersättning läggs en ny jordkabel i den föreslagna nya delen av Inspektörsvägen upp till Hagvägen, där anslutning till befintligt kabelstråk kan ske. Grovbrytning av den nya Inspektörsvägen måste vara klar innan exploateringen påbörjas så att den nya kabeln kan förläggas.

Plats för en ny transformatorstation reserveras i detaljplanen.

MILJÖKONSEKVENSER

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats 1993-01-08 som bilaga till Vägverkets arbetsplan. I den beskrivs positiva och negativa konsekvenser av förbifarten. Jämförelser görs också med ett noll-alternativ, d v s de framtida följderna om förbifarten inte skulle komma till stånd.

Miljökonsekvensbeskrivningen säger inte så mycket om Lillänge. I avsnittet "Naturmiljön – effekter och åtgärder" anges att hänsyn ska tas till Långmyrens naturvärden vid återställningsarbetena av den gamla trafikplatsen. Den återstående myrmarken finns endast öster om E14, alltså utanför planområdet.

De stora förändringarna, dvs utbyggnaden av E14 med anslutningsvägar regleras inte genom detaljplanen och är redan i stort sett genomförda. Detaljplanen innehåller för sin del inte några förändringar som bedöms medföra betydande miljöpåverkan. En fullständig miljökonsekvensbeskrivning för detaljplanen är därför inte nödvändig.

En kortfattad beskrivning av planens effekter är dock motiverad.

- Marken i stora delar av planområdet är marken redan starkt förändrad och får anses utgöra ett "ekologiskt impediment". Den mesta av den befintliga vegetationen finns inom det föreslagna park/naturområdet och kommer delvis att tas tillvara.

- Det visuella intrycket av Lillänge är mycket viktigt men det är ingen lätt uppgift att förverkliga visionen om en vacker entré till staden. Området är låglänt och saknar helt utblickar över stad och fjäll. Avsikten med de förslag om utformning av landskap respektive tillkommande bebyggelse som detaljplanen innehåller syftar till att skapa en mer tilltalande miljö än den som fanns kring den gamla trafikplatsen.

- Trafikens intensitet har betydelse för bl a säkerhet, buller och luftföroreningar. En konsekvens av förbifarten blir att trafiken på Stuguvägen mot centrum minskar med ca 20 %. I och med den föreslagna bebyggelsen kommer däremot Hagvägen att få en ökad trafik. Den största ökningen blir dock på en sträcka närmast cirkulationsplatsen där det inte finns bostäder eller arbetsplatser i vägens närhet. Avståndet till den närmaste känsliga bebyggelsen, förskolan Mosippan är drygt 100 meter vilket bedöms som ett tillräckligt avstånd för att man där ska slippa störningar från trafiken. Från Odenskogshållet kan också en viss trafikökning väntas men den bör inte vara något problem för de verksamheter som finns på sträckan.

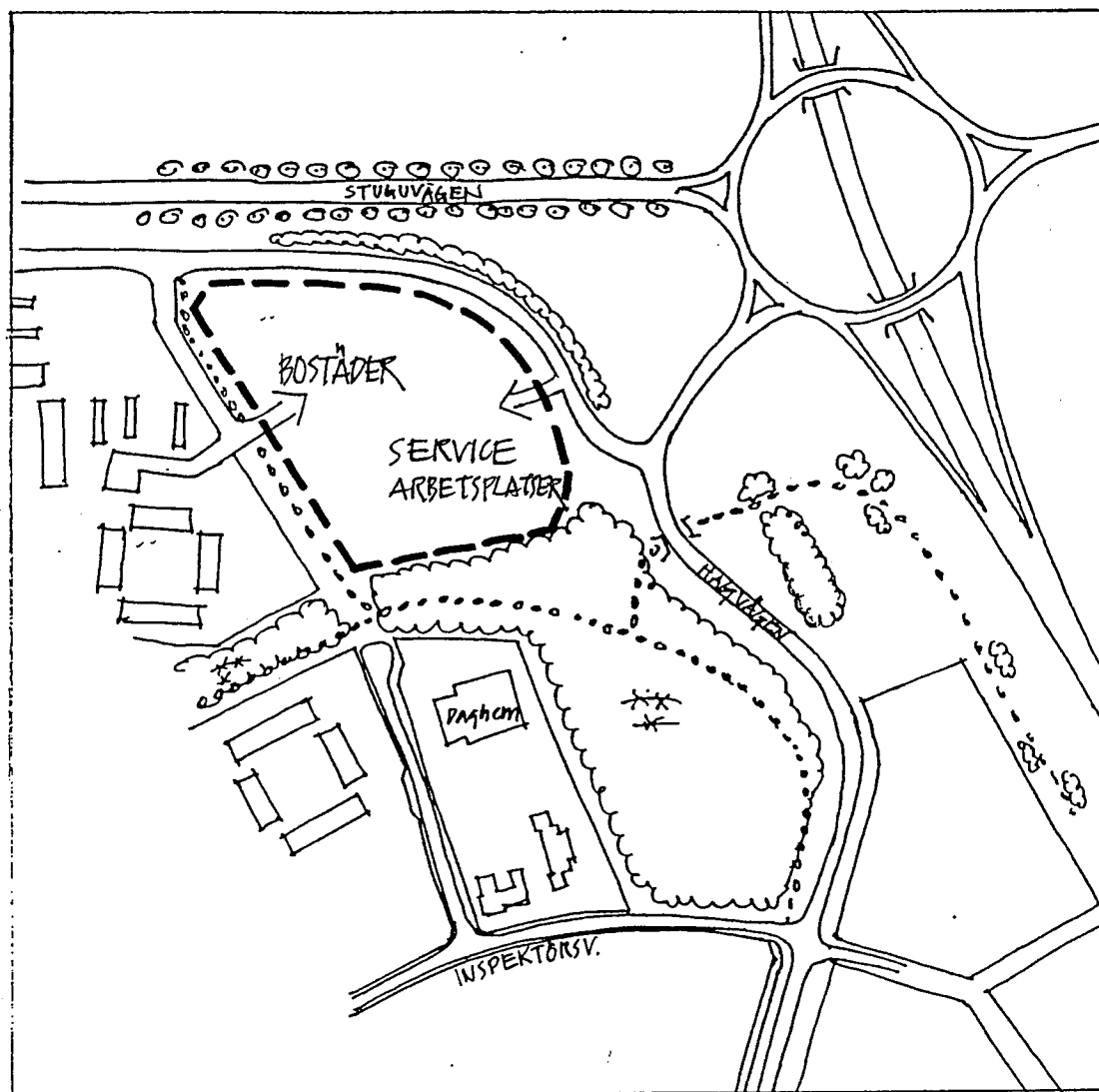
- Diket som rinner söderut parallellt med E14 och som leder ut i Lillsjön ska skyddas mot föroreningar. Den normala avrinningen från körytorna på E14 bedöms enligt MKB för E14 inte utgöra något problem. En olycka med utsläpp av miljöfarliga ämnen skulle dock kunna få oönska konsekvenser för bl a vattnet i Lillsjön.

- Ytavrinningen från hårdgjorda ytor i kvarteren kan innehålla föroreningar – bensin och oljerester m m. Oljeavskiljare ska installeras och dagvattnet tas om hand på samma sätt som sker idag från industriområdet i övrigt, dvs till damm vid Fagerbacken för vidare utledning till Storsjön.

NÄSTA DETALJPLANEETAPP I LILLÄNGE – EN IDÉ...

På sikt kan betongstationen komma att avvecklas. Fastigheten kan då planläggas för andra ändamål. En tänkbar användning är bostäder i den övre delen, som en avslutning av Körfältets bostadsområde. Den nedre delen skulle kunna användas för arbetsplatser eller service av olika slag.

Trafiksituationen i området skulle samtidigt kunna förbättras genom att Körfältsvägen dras i en ny sträckning med en direkt anslutning till Hagvägen. Nuvarande Körfältsvägen kan då tas bort på sträckan mellan Hovslagargränd och förskolan Mosippan. På så sätt skapas ett sammanhängande grönområde från Körfältsparken till skogsområdet nedanför förskolan.



ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

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

Upphävande av detaljplan

I planområdets sydöstra del ingår ett mindre område för vilket tidigare detaljplan upphävs. Enligt den förra detaljplanen ingår marken i vägområdet för E14. Vägområdet justeras nu med hänsyn till att en tidigare påfartsramp tagits bort.

Östersund den 1 februari 1996



Siv Reuterswärd
Planchef



Krister Frykberg
Planarkitekt

Detaljplan för
Parklandskap och bebyggelse vid
LILLÄNGE
Östersunds kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Som en del av utbyggnaden av E14 förbifart Östersund genomför Statens vägverk ombyggnad av Lillänge trafikplats. Arbetena är i stort sett slutförda men vissa återstående arbeten skall utföras 1996.

Ombyggnaden av E14 m m utförs enligt en redan fastställd arbetsplan och är därför inte beroende av denna detaljplan.

Planförslaget redovisar en ny gata i Inspektörsvägens förlängning. Denna gata, som ska utföras av kommunen, kan utföras oberoende av Vägverkets projekt. I gatan kommer sannolikt kompletterande VA-ledningar att nedläggas.

De gång/cykelvägar och parkmarksarbeten som redovisas i förslaget berör till stor del mark som Vägverket skall bearbeta och kommer att utföras under 1996. Samma sak gäller trädplanteringar.

Detaljplanens handläggning

Ett planförslag har samrådsbehandlats i början av 1995. Efter diskussioner om planinnehållet med anledning av samrådet ställs nu ett i vissa avseenden förändrat förslag ut för granskning. Detaljplanen beräknas kunna antas av byggnadsnämnden under våren 1996.

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap

Vägverket är huvudman för genomförandet av de delar som ingår i arbetsplanen för E14:s ombyggnad. Utöver själva vägarbetena ingår även terrängmodellering och iordningsställande av omgivande mark samt trädplanteringar inom vägområdet.

Vägverket blir väghållare för E14 och trafikplatsen. Kommunen blir väghållare för Hagvägen och Stuguvägen.

Kommunen är huvudman för allmänna platser i övrigt – gator och parkmark. Vägverket utför dock vissa åtgärder på parkmark, enligt det avtal som nämns nedan.

Kvartersmarken förutsätts indelas i fastigheter och försäljas. Fastighetsägarna svarar för att tomterna bebyggs och iordningsställs enligt detaljplanen.

Avtal

Ett samarbetsavtal ska upprättas mellan kommunen och vägverket. Avtalet bör bli reglerat vilka åtgärder vägverket ska utföra på mark som i detaljplanen är utlagd som park samt framtida skötselansvar för grönytor och planteringar, både inom och utom vägområdet.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Planen redovisar tre nya kvarter. Tomtindelningen inom dessa bestäms inte i planen utan respektive kvarter kan komma att bestå av en eller flera tomter.

EKONOMISKA FRÅGOR

De direkta investeringskostnaderna för att genomföra planerade kommunaltekniska anläggningar – parkarbeten, ledningar och gator m m – inom planområdet uppskattas till ca 3,3 milj kronor. Till detta ska läggas dels värdet av den mark som tas i anspråk för ändamålet samt dels kostnader för fastighetsbildning m m för att få en totalbild av kommunens kostnader till följd av planen.

Dessa kostnader skall finansieras genom försäljning av den kvartersmark som skapas genom planen. Försäljningsintäkterna bedöms med hänsyn till områdets utmärkta läge kunna täcka uppskattade kostnader.

Planområdet bedöms dock inte kunna börja bebyggas redan under 1996. Vissa åtgärder bör ändå genomföras för att snabbt ge området ett bättre utseende – för att skapa en prydlig inramning för en senare bebyggelseexploatering. En första etapp i plangenomförandet blir att ordningsställa parkmarken med gångvägar, utföra trädplanteringar längs befintliga och planerade gator samt snygga upp på den planlagda kvartersmarken. Kostnaderna för ovanstående beräknas uppgå till drygt en miljon kr. Fördelningen bestäms i ovan nämnda samarbetsavtal.

TEKNISKA FRÅGOR

EI

I parkområdet mellan planerade kvarter och E14 sträcker sig en elektrisk luftledning som skall ges en ny sträckning och samtidigt läggas som underjordisk kabel. Detta arbete utförs av Jämtkraft efter beställning av kommunen. Kostnaden för detta blir enligt Jämtkraft ca 160 000 kr, varav hälften ska betalas av kommunen. En ny jordkabel kan antingen läggas i den planerade gång- cykelvägen på parkmark eller i Inspektörsvägens nya del. Den nya jordkabeln ska vara utlagd innan exploatering av kvartersmarken påbörjas. Plats för ny nätstation reserveras på parkmark.

Grundundersökningar

Som underlag för detaljplanen finns två översiktliga grundundersökningar.

1. Scandiaconsult 1990. Undersökningen omfattar större delen av föreslagen kvartersmark.
2. K-konsult 1994. Kompletterande undersökning för den del av E14 gamla vägområde som ingår i det nordligaste kvarteret.

Mer detaljerade grundundersökningar förutsätts utföras som underlag för projektering och byggande. Dessa undersökningar ska bekostas av exploitören.

Övriga tekniska utredningar

Detaljprojekteringar av kommunala gatu- och ledningsarbeten kommer att utföras efter det att detaljplanen antagits.

Östersund den 1 februari 1996


Bengt Pålsson
Fastighetskontoret


Krister Frykberg
Stadsbyggnadskontoret

Parklandskap och bebyggelse mm vid

LILLÄNGE

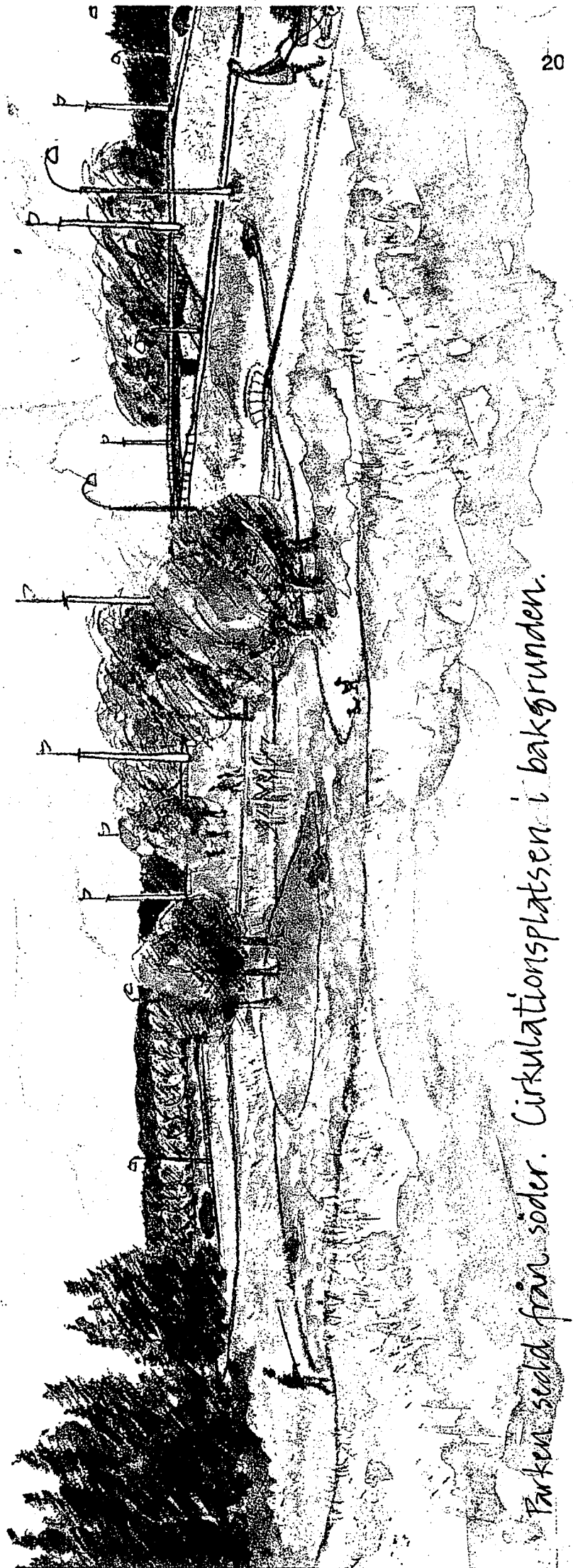
östersunds kommun

Östersund den 1 februari 1996

O. Reuterswärd

**Siv Reuterswold
Planchet**

Kristen Foxberg
Kristen Foxberg
Arkitekt



Parken sedd från söder. Cirkulationsplatsen i bakgrunden.

Detaljplan för
Bilistservice och arbetsplatser m m vid
LILLÄNGE TRAFIKPLATS
Östersunds kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samrådet

Ett förslag till detaljplan har samrådsbehandlats under tiden 17 januari–17 februari 1995. Samrådet innebar att planhandlingar sändes ut till berörda sakägare, kommunala förvaltningar och myndigheter, sammanlagt ca 100 adresser.

Planhandlingarna var tillgängliga för allmänheten i Rådhuset, receptionen samt i Länsbiblioteket.

Annons om samrådet samt inbjudan till ett samrådsmöte var införd i ortstidningarna den 17 januari 1995. Inbjudan till mötet fanns även i de utsända planhandlingarna.

Samrådsmöte

Mötet hölls den 7 februari i Mosippans förskola vid Körfältet. 12 personer deltog förutom kommunens representanter.

Synpunkter som framfördes på mötet:

En företagarförening håller på att bildas i Odenskog. Avsikten är att man ska diskutera frågor om markanvändning och bebyggelse vid Lillänge under våren. Det vore olyckligt om kommunen antog en detaljplan för området och låste upp markanvändningen innan föreningen hunnit ta ställning i frågan och eventuellt formulerat sitt eget förslag. Därför bör planarbetet avvakta. Ett antagande av planen redan i juni -95 är oacceptabelt.

Statoils representanter framförde att det redovisade läget för bilserviceanläggning är ointressant för dem. Den bör placeras nära cirkulationsplatsen och helst i direkt anslutning till Stuguvägen.

Tillgängligheten till Mosippans förskola försämrades då busslinjen flyttades från Körfältsvägen. En bättre tillgänglighet är väsentlig för verksamheten.

Samrådsyttranden

23 st skriftliga yttranden inkom. Dessa återges nedan i sammanfattad form, med kommentarer och förslag till ändringar.

STATLIGA MYNDIGHETER OCH BOLAG

Länsstyrelsen hänvisar till vägverkets yttrande. I övrigt ingen erinran.

Vägverket. Vägområdet för Hagvägen samt för en av påfartsramperna har på plankartan blivit något knappt tilltagna. Rätta vägområdesgränser bifogas yttrandet.

Kommentar: I yttrandet utgår man från den fastställda arbetsplanens vägområdesgränser, där även tänkta slänter ingick. I verkligheten blir det dock inga slänter, området kommer att terrängmodelleras i en jämn utformning. Yttrandet föranleder ingen ändring i planförslaget. Kontakt har tagits med vägverket.

Telia, Fortifikationsverket och Jämtlands läns museum. Ingen erinran.

KOMMUNALA FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG

Kommunstyrelsens arbetsutskott/fastighetskontoret

I Fastighetskontorets föredragningspromemoria föreslås arbetsutskottet godkänna planförslaget utan erinringar.

Arbetsutskottet beslutade att lägga fastighetskontorets yttrande till handlingarna.

Affärsverken. Ingen erinran

Nämndkontoret

Kontoret redovisar de förslag till beslut som föreligger till nämnderna :

Barn- och ungdomsnämnden, Kultur- och fritidsnämnden, Utbildningsnämnden och Omsorgsnämnden – samtliga ingen erinran.

Gatu- och trafiknämnden – Namnsättning av nya gator bör ingå i detaljplanen. Anslutning av lokalgata från betongstationen bör om möjlighet finns ansluta på den raka delen av Hagvägen.

Kommentar : Namnberedningen ska ge namnförslag på den lokalgata som går till betongstationen. Gatans anslutning till Hagvägen är tidigare bestämd i vägverkets arbetsplan och föreslås ligga fast. I en senare detaljplan, där bl a omläggning av Körfältsvägen kan bli aktuell, bör en ändrad anslutning undersökas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Ytavrinning från hårdgjorda ytor från en eventuell bensinstations tankställen eller anläggning för biltvätt, får ej avvattnas till bäcken som mynnar i Lillsjön. Oljeavskiljare ska installeras och dagvattnet tas om hand på samma sätt som snötippsvattnet, dvs avledas via en utjämnings- och sedimenteringsdamm förbi Lillsjön. Detta bör även införas i planbestämmelserna.

Kommentar:

Problemet är redan omnämnt i samrådsförslaget. Förslaget kompletteras med en planbestämmelse som reglerar hur dagvattnet ska tas om hand.

Utredning och projektering

Namnsättning av nya gatudelar ska ingå i antagandebeslutet.

Gång/cykelväg bör ingå längs Inspektörsvägens förlängning, norra sidan mellan Hagvägen och parkstråk vid nätstation.

Beträffande huvudmannaskapet påpekas att överläggningar om väghållningsgränser ska ske mellan kommunen och vägverket under 1:a halvåret 1995.

Vidare påpekas ett antal skrivfel i planbeskrivningen.

Kommentar:

Inspektörsvägens sektion på ovannämnda sträcka ges en bredd av 18 meter för att rymma en GC-bana samt trädrad.

Genomförandebeskrivningen kompletteras med uppgift om väghållningsgränser.

Ett stort tack riktas till den som så noggrant läser beskrivningarna och upptäcker slarvfelen.

POLITISKA PARTIER

Miljöpartiet de gröna.

Lillsjöns strövområde måste skyddas mot trafikljud. Ingen urgallring bör göras som riskerar att buller når rekreatiomsområdet.

En matarparkering med eluttag samt en snabbmatarbusshållplats bör iordningsställas.

Ny sträckning av Körfältsvägen bör påskyndas.

Ordet "bensinstation" tas bort ur förslaget och ersätts med "energystation".

Kommentar:

Skogsröjningen ovanför Lillsjön hanteras av kultur- och fritidsnämnden. Syftet är att möjliggöra utblickar över stan och Storsjön från E14. Enligt nämnden ska urgallringen göras med största hänsyn till bostadsområdena och rekreatiomsintressena.

Matarparkeringar kopplade till tät och snabb busslinje bedöms inte i dagsläget som en realistisk lösning.

Det finns andra drivmedel än bensin. Benämningen i planen ändras till drivmedelsstation. (Energystation är mindre lämplig då det kan associeras med fjärrvärme, elproduktion etc)

FÖRETAG, ORGANISATIONER OCH ENSKILDA

Jämtkraft

Grovbrytning av den nya delen av Inspektörsvägen måste vara klar innan exploatering av kvartersmarken påbörjas så att ny kabel, som ska ersätta befintlig kabel och luftledning, kan förläggas.

Kommentar:

Yttrandet delges fastighetskontoret, gatu- och trafiknämnden och utredning/projektering för beaktande.

Hyresgästföreningen

Ingen erinran. Hoppas att man jobbar vidare med idén till nästa etapp. En omläggning av Körfältsvägen skulle medföra en mycket bättre trafikmiljö för de boende i östra delarna av Körfältet.

Storöstersunds köpmannaförening. Centrumledning Östersund

Planförslaget saknar en "attraktion" som kan hejda upp trafiken och få trafikanterna att inse att härinnanför finns en spännande stad som man kanske ska besöka.

Betongstationens område bör ingå i planen eftersom det som byggs där påverkar helheten kring Lillänge.

Inte troligt att bilserviceanläggningen kan byggas i tre våningar och genomförandet kan därför dröja. Någon nyetablering av kontor kommer inte att ske inom de närmaste åren. Därför bör endast kontor tillåtas i mindre omfattning och istället bör man medge en reglerad handel, dvs av ett slag som inte stör centrumhandeln.

Kommentar:

Alla idéer om attraktioner av något slag är självfallet välkomna. Planen ger också utrymme för sådana – på de rymliga parkytorna eller inom bebyggelsekvarteren.

Naturligtvis är betongstationens tomt mycket viktig för helheten men är i nuläget inte aktuell för ändrad användning. Planen föreslår en insynsplantering.

Planbestämmelserna innebär att byggnadshöjden ska vara mellan 7 och 10 meter på del av byggnaden, vilket knappast kan uppfattas som ett orimligt krav.

En av utgångspunkterna för planarbetet var att handel inte skulle medges.

De handikappades riksförbund DHR

Än ett antal punkter som bör beaktas i utformningen av tomter och bebyggelse: Bl a bör bensinstationen förses med "servolink" (signalsystem för att bilisten ska uppmärksammas av mackpersonalen).

Kommentar: Yttrandet rör främst detaljutformning av byggnader och flera av punkterna tillämpas generellt för god tillgänglighet. Normalt är detta en bygglovsfråga som inte regleras särskilt i en detaljplan. För att synpunkterna ändå ska kunna nå fram till byggherren biläggs yttrandet till samrådsredogörelsen.

Östersunds snöskoterklubb

Den planerade bensinstationen ger ett tillfälle att skapa en väl belägen tankningsstation även för snöskotrar. Samtidigt kan man där anlägga en skoterterminal, varifrån en led kan anläggas som ansluter till befintliga leder. Den nya leden kan gå söderut till tunneln under E14 och därefter dras antingen via kraftledningen upp till Gräfsåsen eller längs Stuguvägen–Gräfsåsenvägen fram till Torvallaleden.

Kommentar:

Det skulle kanske gå att dra fram en skoterled till den planerade bensinstationen, men det är förbudsområde och det finns alltid en risk för konflikter med övrigt friluftsliv och med travhästarna. Ett betydligt bättre läge än Lillänge är därför den planerade bensinstationen i Torvalla, där en befintlig skoterled finns i närheten. Snöskoterklubben rekommenderas att kontakta bensinbolaget.

Svenska Statoil AB

Det föreslagna läget för bilistervice är inte bra. Anläggningarna läge måste anpassas till bilisterna på E14/infarten och inte som nu är föreslaget, till industriområdet.

Planen bör ändras så att anläggningen istället placeras på den yta som på illustrationskartan betecknas landmärke/äng, dvs omedelbart väster om cirkulationsplatsen och med anslutning till Stuguvägen. Eventuellt behöver en del av betongstationens tomt också tas i anspråk.

Vidare måste Körfältsvägen dras fram genom området, så att servicen får kontakt med Körfältets bostadsområde. Det är viktigt att angöringen från E14 blir kort, annars väljer trafikanterna bättre lokaliserade anläggningar.

Kommentar:

Det är svårt att tänka sig den placering som Statoil föreslår eftersom marken till större delen är belagd med sk frivillig vägrätt och utnyttjas för deponering av överskottsmassor. Fyllningsdjupet är mellan 3 och 5 meter. Även bortsett från detta kan det ifrågasättas om bensinstation etc är en lämplig användning på denna exponerade och strategiskt viktiga plats. En alternativ plats hade förstås varit betongstationens tomt, men den blir knappast tillgänglig inom rimlig tid.

Allan Östlund fastighets AB, Allan Östlund AB, Fresks i Östersund AB, Elektro diesel i Jämtland AB, Contrafact AB samt Odenskogs intresseförening under bildande.

Ovannämnda 6 st yttranden lyder samtliga som följer:

" Infarten till Östersund, både via gamla E75 och nya E14 har bidragit till att bygga upp bilden av Östersund som "staden vid fjällen".

Marknadsföringen har varit enkel, den som har velat åka västerut med bil har inte kunnat undgå utsikten och stämningen i staden.

Det blir besvärligare i fortsättningen, när vägtrafikanterna kan välja mellan att fara igenom Östersund eller förbi Östersund. Det är inte säkert att ryktet om Östersund räcker för att avgöra vägvalet. Det kanske måste till mera påtagliga lockelser?

Att Östersund syns, väcker intresse, lockar till besök, tror vi är av stor betydelse för stadens utveckling.

Lillänge blir en av de få platser där vägvalet kan påverkas. Här finns obebyggd mark, visserligen trist idag, men med stora utvecklingsmöjligheter, väl synlig från vägen och lätt att nå. Här kan Östersund välja att visa upp kontor, bensinstationer, småindustri med risk för att de passerandes minnesbild kan bli diffusa... "få se nu var det i Hudiksvall, Östersund eller Söderhamn som vi tankade sist?"

Eller Östersund kan välja att visa upp någonting annorlunda, genuint, vackert som slår an en ton av förväntan och möjligheter.

Odenskogs företagare står i begrepp att bilda en intresseförening med ambitionen att försköna och vitalisera. Ett idéarbete har just påbörjats. Det vore olyckligt att i en detaljplan nu låsa användningen av den del som mest påverkar vägfarnas bild både av Östersund och Odenskog. Det är ju också den del där det fortfarande kan hända något avgörande inom rimlig tid eftersom marken fortfarande är obebyggd.

Vilket intryck av Östersund vill vi ge vägtrafikanterna, vilka verksamheter kan bäst försköna, vitalisera, profilera? Är det alldeles säkert att det är "bilservice" och "småindustri, hantverk och kontor", vilket är vad detaljplanen skulle medge.

Någon efterfrågan på kontor finns inte inom överskådlig tid, vilket försvårar att bygga i flera plan. Risken är därför stor att det inte blir någon bebyggelse närmast E14.

Vi föreslår att den fortsatta handläggningen av detaljplanen uppskjutes tills intresseföreningen.

- har hunnit bildas
- har haft möjlighet att formulera sin bild av framtiden
- har diskuterat möjligheter och problem med Östersunds politiker och kanske funnit en gemensam syn i denna för Östersund och Odenskog mycket viktiga fråga.

Kommentar:

Yttrandets slutkläm är att planarbetet bör avvakta tills intresseföreningen hunnit diskutera frågan och kommit med ett förslag. Några mer precisa synpunkter på vad som skulle vara bättre för området än det som samrådsförslaget anger framförs inte i yttrandet, men man skriver att ett idéarbete är påbörjat.

Självfallet vore det en fördel om planarbetet kunde bedrivas i samråd med en engagerad lokal intresseförening. Sådant samråd har också varit på gång under hösten 1994 men har inte blivit av p g a att föreningen ännu inte bildats.

Frågan om planarbetet ska avvakta eller om planen nu ska föras vidare för utställning avgörs av byggnadsnämnden.

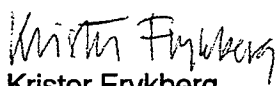
Sammanfattning

Med anledning av samrådet föreslås två mindre ändringar i planförslaget:

- Komplettering med en planbestämmelse som innebär att dagvattnet från området ska tas om hand så att det inte förorenar Lillsjön.
- Del av Inspektörsvägen får ett bredare område, 18 meter, för att rymma GC-bana och trädplantering.

Byggnadsnämnden avgör om planförslaget ska ställas ut nu eller om planarbetet ska avvakta med hänsyn till de yttranden som föreslår detta.

Stadsbyggnadskontoret den 14 mars 1995


Krister Frykberg
Arkitekt

Skrivelse till byggnadsnämnden
Tillhör samrådsredogörelsen

1995-06-20

Byggnadsnämnden

Detaljplan för
LILLÄNGE TRAFIKPLATS
Östersunds kommun

Bakgrund

Ett planförslag samrådsbehandlades under januari-februari 1995. Inkomna synpunkter är återgivna och kommenterade i samrådsredogörelse daterad 1995-03-14. (Bilaga) Invändningar mot förslaget framfördes från ett antal företagare i Odenskog som ville att det fortsatta planarbetet skulle avvakta tills man hunnit arbeta fram ett eget alternativt idéförslag. Byggnadsnämnden beslutade den 14 mars 1995 att delegera beslutet om att utställa planen till ordföranden så att ärendet skulle kunna diskuteras vidare med Odenskogs intresseförening och med kommunledningen. Så har skett och läget för dagen kan sammanfattas som följer;

Kommunens planberedning är tveksam till en etablering av bensinstation och annan bilistservice. Planberedningen ansåg det i första hand som viktigt att området skulle se propert ut, dvs parkdelen i planen skulle fullföljas snarast.

För att möjliggöra detta måste gränsen mellan park och kvarter läggas fast i en antagen detaljplan. Därför föreslås planarbetet drivas vidare genom att planen ställs ut, men i en något annorlunda, förenklad version jämfört med samrådsförslaget.

Bifogad skiss visar översiktligt ytor för

VÄGOMRÅDE, (E14 resp Hagvägen)

PARK

KVARTERSMARK

vilka föreslås hanteras som följer,

VÄGOMRÅDET

Vägverket beräknar färdigställa vägarbetena hösten 1995. Inom vägområdet utförs bl a plantering av allé längs Stuguvägen samt markarbeten inne i cirkulationsplatsen. Ambitionen verkar fortfarande vara att ge trafikplatsen en intressant utformning, bl a med hjälp av speciella belysningsstolpar. Förslag från vägverket väntas inom kort.

PARKEN

Vägverket ansvarar för att marken kring cirkulationsplatsen terrängmodelleras och för återställning av det gamla vägområdet. Avtal förutsätts tecknas mellan vägverket och kommunen om markens närmare iordningsställande – ängsmark och planteringar m m. I övrigt arbetar stadsträdgårdsmästaren med hur parken/naturområdet i stort ska utformas. I detta ingår bl a anläggning av belyst gång/cykelväg/skidspår parallellt med E14. Befintlig vegetation gallras och utvecklas. Nya träd planteras i grupper längs gångstråket. Man tittar även på möjligheten till en liten damm, våtmark. Förslag till parkutformning samt kostnadsuppskattning jämte förslag till finansiering ska tas upp i kommunstyrelsen.

KVARTERSMARKEN

Idag finns inga kända aktuella byggnadsprojekt för området. Tills vidare bör en större yta reserveras som kvartersmark. Tillåten markanvändning anges inom vida ramar – småindustri, kontor, bilistservice. Förtydliganden om vad som kan/bör inrymmas under de olika användningssätten kan göras i planbeskrivningen. Planförslaget behöver inte ange hur området indelas i kvarter. Vid behov kan man senare göra preciseringar genom en planändring, ev med enkelt planförfarande. Redan nu bör man klargöra ett par saker – att krav ställs på bebyggelsens utformning, placering etc, samt att vissa användningar inte tillåts, bl a handel och störande industriverksamheter. I förhållande till samrådsförslaget föreslås en justering av kvarteret, ca 5000 m² i den nordligaste delen läggs istället ut som park. Kvartersmarken bör få en allmän uppsnyggning i samband med att parkarbetena genomförs. Träd planteras som så småningom kan ingå i en framtida byggd miljö. Förslag till utformning och finansiering kommer att tas upp i kommunstyrelsen.

Ovan beskrivet planinnehåll överensstämmer i sina huvuddrag med det tidigare samrådsbehandlade förslaget. En skillnad är givetvis att bilistservice inte längre blir uttryckligen angiven i planen, men den ska fördenskull inte ses som helt utesluten. Nytt samråd bedöms inte vara nödvändigt.

Förslag till beslut

Planförslaget ska ställas ut.



Krister Frykberg
Planarkitekt