

Datum
2010-05-28

Dnr Ädh 716/2007
Dnr planmodul: P07/0015

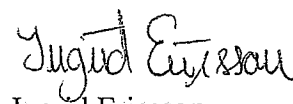
Detaljplan för
VIADUKT SÖDER
Nedre Vattugatan – Storsjöstråket, Staden 2:1 m fl
Östersunds kommun

LAGA KRAFTBEVIS

Kommunfullmäktige i Östersunds kommun har den 2010-04-28, § 77, antagit detaljplan för VIADUKT SÖDER, Nedre Vattugatan – Storsjöstråket, Staden 2:1 m fl., i Östersunds kommun.

Då miljö- och samhällsnämndens beslut om antagande inte har överklagats enligt 12 kap 2§ och 13 kap 2§ PBL har beslutet vunnit **laga kraft den 2010-05-27.**


Lars Tiderman
Planarkitekt


Ingrid Ericsson
Registrator

Kopia till:

Kommunala lantmäterimyndigheten i Östersunds kommun
Länsstyrelsen/kansliet, Samhällsplanering & Boende, 831 86 Östersund
Skattemyndigheten i Östersund, 831 87 Östersund
Teknisk förvaltning, Mark- och exploateringskontoret, Lena Näslund

Aktbeteckning: 2380K-P 2010/17 ————— Detaljplanenr: 495



ÖSTERSUND

Detaljplan för VIADUKT SÖDER

Nedre Vattugatan-Storsjöstråket Staden 2:1 m fl
Östersunds kommun



ANTAGANDEHANDLING

Planhandlingarna består av:

- Plankarta med planbestämmelser
- Illustrationskarta
- Plan- och genomförandebeskrivningar
- Utlåtande

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Upprättad av Samhällsbyggnad den 2009 11 18

Reviderad den 2010 02 24

Antagen av Kommunfullmäktige den 2010 04 28, §77

Laga kraft den 2010 05 28

Aktbeteckning: 2380K-P2010/17

Detaljplanenr: 495



Detaljplan för

VIADUKT SÖDERNedre Vattugatan-Storsjöstråket Staden 2:1 m fl
Östersunds kommun**PLANBESKRIVNING****SYFTE OCH HUVUDDRAG**

Detaljplanens syfte är att skapa plantekniska förutsättningar att i Nedre Vattugatans förlängning anlägga en viadukt över järnvägen som länkar samman stadsdelen Söder och Storsjöstråket. Planen ska även medge möjlighet att förbättra korsningen Nedre Vattugatan – Bangårdsgatan genom att anlägga en större cirkulationsplats. Plankorsningen vid Tjalmargatan – Minnesgårde kommer även fortsättningsvis att vara öppen för trafik.

Planen medger vidare en byggrätt för kontorsverksamhet, hantverk/småindustri mellan Minnesgårde Värmeverk och Storsjöstråket.

Söder om västra brofästet skapas utrymme för en allmän parkering.

PLANDATA**Lägesbestämning**

Planområdet är beläget i stadsdelen Söder och omfattar den mark som måste tas i anspråk för viaduktens utförande, dvs. en zon för trafikändamål som i Nedre Vattugatans förlängning sträcker sig mellan Bangårdsgatan och Storsjöstråket. Markområdet utnyttjas idag i viss utsträckning för järnvägsändamål, industri och lager.

Markägförhållanden och Areal

Planområdet omfattar totalt 4,3 ha, varav gatumark ca 2,4ha. Exploaterbar kvartersmark (K/J₁) utgör ca 6400m², mark för parkeringsändamål (P) ca 2140m². Ägoförhållandena framgår av den fastighetsförteckning som bifogas under samrådet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Den del av planområdet som är belägen mellan mittbanan och Bangårdsgatan omfattas av "Översiktsplan för stadsdelen Söder i Östersund", antagen av kommunfullmäktige (kf) den 3 mars 1994. En broförbindelse i Nedre Vattugatans förlängning överensstämmer väl med översiktsplanens intentioner att skapa en planskild förbindelse mot Storsjöstråket. I översiktsplanen för Storsjö Strand, antagen av kf. den 10 dec. 2009, redovisas en bilbro i det aktuella läget. *Se nedan.*

Detaljplaner och förordnanden

Planområdet berör dels detaljplan 213, "Stranden i Östersund (södra delen)", fastställd 1974-10-28, där markområdet är reserverat för järnvägsändamål (Tj) resp. allmänt ändamål (A). Vidare berörs dp 426 "Handelslokaler mm Lången 2 m fl, laga kraft 2003-06-23, där del av det aktuella planområdet reserverats som parkmark samt reserverat för broförbindelse.

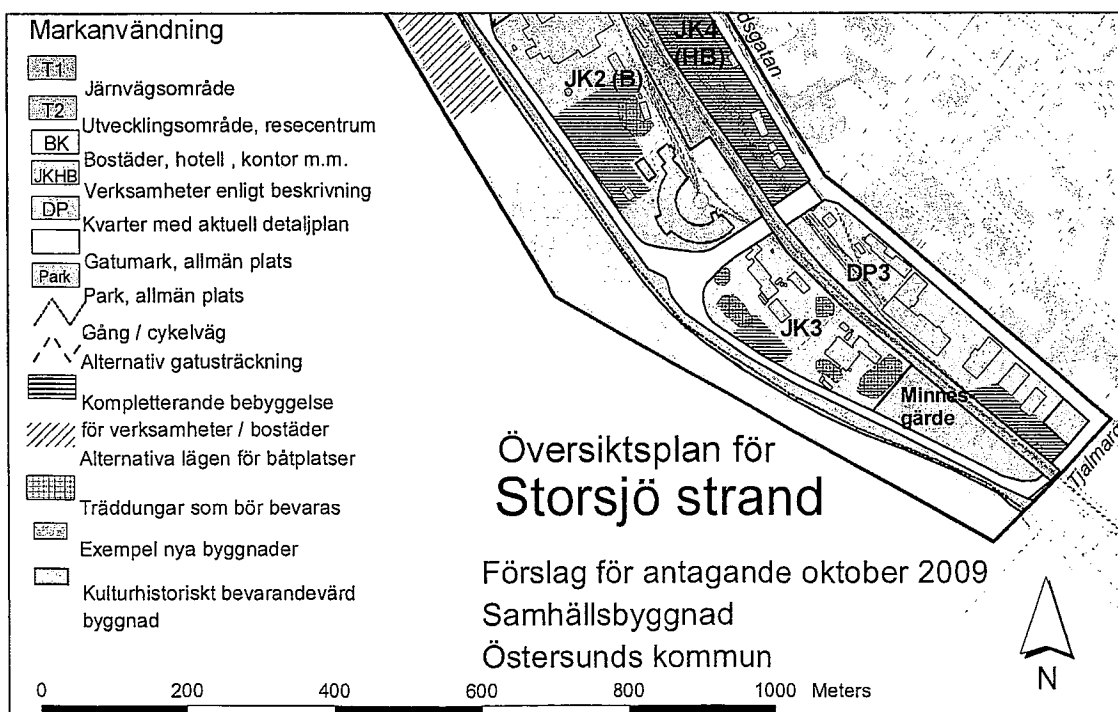
Planområdet berör även en mindre del av detaljplan 94, Skorpionen m fl., fastställd 1954-09-18.

Strandskydd

Före 1975 upphörde strandskyddet att gälla när en detaljplan fastställdes av länsstyrelsen. Gällande detaljplan fastställdes av länsstyrelsen 1974 vilket innebär att strandområdet i denna detaljplan inte omfattas av strandskyddet.

Program för planområdet

Program har inte upprättats. Den i planen föreslagna broförbindelsen får anses ha tillräckligt stöd i översiktsplanen för stadsdelen Söder som antogs av kf. 1994. Broförbindelsen redovisas även i översiktsplanen för Storsjö Strand som antogs av kf. 10 dec. 2009. Även i detaljplan för del av kv. Lången har utrymme reserverats för en planskild förbindelse över järnvägen.



Utdrag översiktsplan Storsjö Strand

Miljökonsekvensbeskrivning / Behov av miljöbedömning

Miljö- och samhällsnämnden beslutade den 2007-11-14§ att *ingen* betydande miljöpåverkan bedöms uppkomma vid ett genomförande av detaljplanen. Någon miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas. *Se bilaga*

Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i Miljöbalken

Grundläggande hushållningsbestämmelser

Riksintressen

Planområdet ligger inom riksintresset för Östersunds stad (Z27). Riksintresset i omfattar bl a de gamla lokstallarna som ligger direkt norr om och utanför planområdet.

Järnvägen/Mittbanan utgör riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8§ miljöbalken. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten av eller utnyttjandet av anläggningarna.

Samhällsbyggnads bedömning är att genomförandet av planen/byggandet av viadukten inte kommer att påverka riksintressena.

Särskilda hushållningsbestämmelser

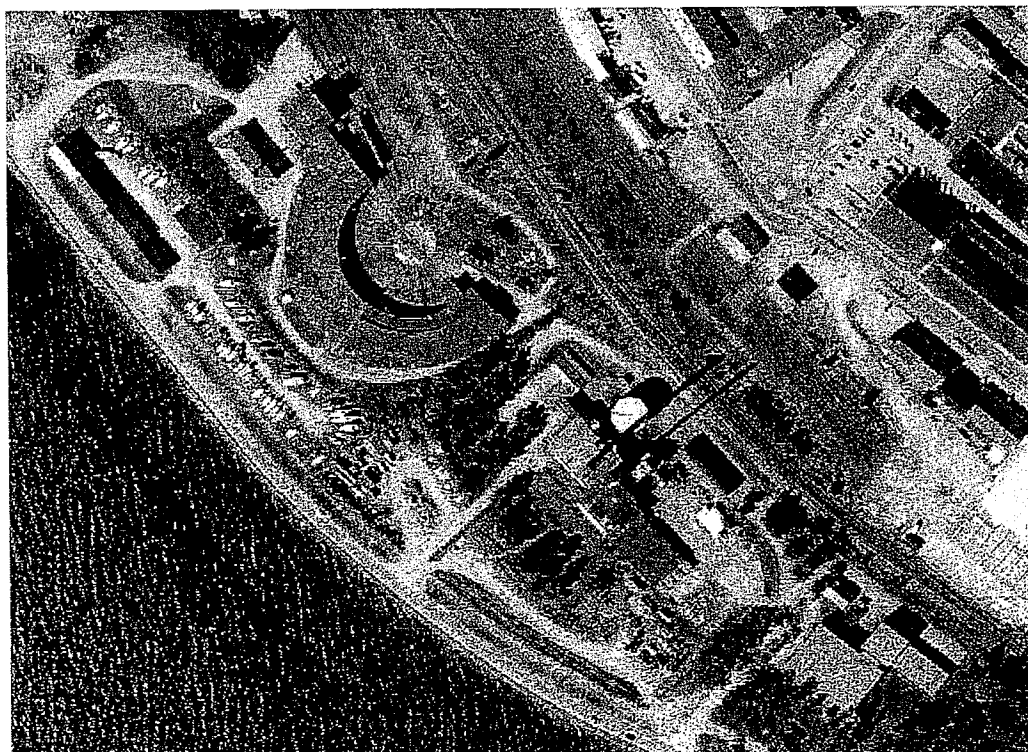
Detaljplaneområdet berör inte några utpekade områden enligt bestämmelserna om särskilda hushållningsbestämmelser i 4 kap. miljöbalken.

Miljökvalitetsnormer

5 kapitlet miljöbalken inrymmer miljökvalitetsnormerna för utomhusluft, vattenkvalitet på fisk- och musselvatten och omgivningsbuller.

En exploatering av stranden med bostäder, verksamheter etc. kan komma att innebära betydande trafikökningar men inte i sådan omfattning att det medför någon väsentlig ökning av buller och luftföroreningar.

Samhällsbyggnads bedömning är att detaljplanens genomförande inte berör eller innebär att miljökvalitetsnormerna överskrids.



FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Naturmiljö

Nedanför järnvägen har den planerade broförbindelsen sin sträckning mellan Inlandsbanans lokstallar (Söder 1:18) resp. Jämtkrafts fjärrvärmeverk (Vattenverket 1). I och i anslutning till den föreslagna sträckningen finns en mindre skogsdunge med grupper av björkar och framförallt av högre tallar.

För den grupp av tallar som ligger utanför den föreslagna brosträckningen föreskriver planen att träden ska bevaras (n_1). Planbestämmelsen omfattar även en mindre trädgrupp i norra hörnet av den mark som reserverats för konor, hantverk (KJ_1).

Geotekniska förhållanden

Västra delen av planområdet, i princip den del som utgör Storsjöstråket, består uteslutande av utfyllnad i Storsjön. Utfyllnader har skett i omgångar från utbyggnaden av järnvägen 1870 fram till Storsjöstråket på 1970-talet.

Två äldre geotekniska undersökningar finns som tangerar berört område. Den ena är från 1977 för FV-ledningarna under jvg-spåren upp till Bangårdsgatan. Denna utredning visar att det finns berg (skiffer) på 2,5-3,0 m djup, materialet ovanpå berget består av siltmorän, torv och dy.

Detta innebär att brostöden bör grundläggas på minst 2,5 m djup.

En annan undersökning från 1976 för värmeverket visar liknande resultat.

En senare undersökning utfördes mars 2007 för sträckan värmeverket-Storsjöstråket samt för anslutande väg söderifrån. Denna undersökning visar att det dels finns uppfyllda områden innehållande diverse samt dels områden med silt- och/eller lermorän. Förmodat berg finns.

Områdets geotekniska förutsättningar framgår delvis även av en geoteknisk utredning för planerad fjärrvärmekulvert i anslutning till hetvattencentral, upprättad av J & W 1977-07-18. Utredningen avser en anläggning som ligger ett femtiotal meter sydost om den planerade bron. I den nämns fyllning i det översta skiktet och sedan torv/matjord. Dessa lager är dock tämligen grunda och grundläggning sker på den underliggande moränen. Det bedöms som risk för bottenuppluckring.

Geotekniker inom SWECO VBB bedömer att urgrävningar krävs för grundläggningen.

Kompletterande geotekniska utredningar samt markundersökningar ska utföras.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar.

Kulturrehistoriskt värdefulla byggnader och miljöer

På fastigheten Vattenverket 1 finns ett gammalt pumphus bevarat som en rest från stadens första reningsverk. Pumphuset används idag som verkstad. För att skapa det utrymme som krävs för bron och passagemöjlighet för de långträdare som levererar flis till värmeverket har en del av pumphuset rivits. Rivningen har dock utförts med stor varsamhet, bra materialbehandling och med ett mycket lyckat slutresultat. Lokstallarna direkt norr om planområdet berörs inte av detaljplanen.

Bebyggelse, anläggningar

Bro över järnvägen

Bron över järnvägen i Nedre Vattugatans förlängning är ca 150 m lång. Det förslag till konstruktion som utgör underlag för detaljplanen är en kontinuerlig slakarmerad betongbro i 7 spann. Spannet över järnvägen har en teoretisk spännvidd på 28 m. Detta för att uppfylla villkoret på minst 10 m mellan spårmit och närmaste pelare. Efter överenskommelse med banverket projekteras viadukten för en fri höjd över tvärbanan på 6,15 m mellan ök spår underkant bro.

Tvärbanans resp. inlandsbanans spårområden får överbyggas med bro för huvudgata (T₁).

Bostäder

Inom eller i planområdets direkta närhet finns inga bostäder.

Verksamheter/Arbetsplatser

Väst om järnvägen gränsar planen till Inlandsbanans lokstallar, Minnesgårde värmeverk samt Minnesgårde vattenreningsverk. Planen bedöms inte påverka dessa verksamheter.

Den del av planområdet som ligger öst om järnvägen gränsar till Skorpionen 16, Sarven 21 samt Söder 1:14. Ett genomförande av viadukten innebär en ökad trafik i korsningen Bangårdsgatan – Vattugatan vilket får konsekvenser för främst fastigheterna Skorpionen 16/Milko samt Sarven 21/f.d. Överskottsbolaget. Anläggandet av en ny, större cirkulationsplats innebär att del av Sarven 21 måste överföras till gatumark. Arbetet med att upprätta en ny detaljplan för Sarven 21 och 25 har påbörjats.

För Skorpionen 16/Milko kan en ökad trafik försvåra situationen vid lastning och lossning av varor. Milko-s lastgård saknar det utrymme inom fastigheten som krävs för varutransporter med längre fordon. Precis som idag kommer fortsättningsvis längre fordon tvingas ut i cirkulationsplatsen för att kunna räta upp fordonen inför backning mot kaj. Cirkulationsplatsens resp. Bangårdsgatans utformning kommer inte att ändras på sätt som försvårar Milkos verksamhet.

För Värmeverket 1/Jämtkraft AB anläggs, utanför planområdet, en ny utfartsväg nordöst om den nya fastighet (KJ₁) som avses att bildas.

Ny kontors/industrifastighet, del av Vattenverket 1

En ny, ca 6400 m² stor, fastighet skapas mellan Vattenverket 1 och Storsjöstråket. Området planeras för kontor, hantverk/småindustri (K, J₁) i 4-5 våningar och kan komma att indelas i flera fastigheter. Exploateringsgraden begränsas till 50% av fastighetsarealen. För att inte skärma av utblickarna från Nedre Vattugatan/Rådhusgatan mot Storsjön begränsas våningsantalet i nordvästra delen till max. 4 våningar.

Tillgänglighet

För att vara handikappvänlig bör en Gång- och Cykelväg inte luta mer än 2,5 % i längdled (God standard) vid en höjdskillnad på ≥ 2 m. Broanslutningarna kommer att bli mellan 7,5—8,0 % vilket ger låg standard enligt VGU. Det är främst rullstolsburna som kan få problem med lutningarna. Något utrymme för vilplan finns inte, eventuellt kan en spiralkonstruktion med mindre lutningar men en sådan konstruktion är både utrymmeskrävande och dyr.

Gestaltning - Landskapsanpassning

Det exponerade läget vid Storsjöstråket, samt närheten till de gamla lokstallarna ställer stora krav på att brobyggnaden, omgivande markplanering samt planerad bebyggelse utformas med stor omsorg. Läns museet har under samrådet framfört vikten av att utformningen av bron anpassas för att anknyta till den angränsande kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen.

Friytor, Rekreation

Utemiljö

Närheten till Storsjöstråket och Minnesgårde erbjuder goda möjligheter till rekreation inom gångavstånd. Planen ger vidare möjlighet till utfyllnader samt att anordna bryggor etc. utmed stranden för att kunna skapa intressanta miljöer/ platser för avkoppling och rekreation i direkt närhet till Storsjön.

Vattenområden

Gällande detaljplan fastställdes av länsstyrelsen 1974 vilket innebär att strandområdet i denna detaljplan inte omfattas av strandskyddet.

I aktuell detaljplan föreslås möjligheten att genom utfyllnader av stranden skapa tillgängliga och attraktiva strandnära platser för allmänheten att vistas på. Inom strandområdet bör även ges möjlighet att uppföra anläggningar som bidrar till ökad tillgänglighet och attraktion. I planbestämmelserna är området WB₁ avsatt för bryggor och utfyllnader. Innan arbetet påbörjas måste anmälan alt. tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken lämnas in till Länsstyrelsen

Gator och Trafik

Vägenslutningar - Förutsättningar

En planskild förbindelse till Storsjöstråket är en av förutsättningarna för att genomföra en exploatering av strandområdet. Tidigare har även två alternativa brolägen, Verkstadsbacken resp. Tjalmargatan, utretts översiktligt. Dessa lägen har dock bedömts mindre lämpliga.

SWECO VBB har fått i uppdrag att göra en fördjupad utredning för broläge i Nedre Vattugatans förlängning. Sweco WBB-s utredning utgör underlag för denna detaljplan.

Gatustandard

Det begränsade utrymmet mellan lokstallarna och värmeverket resp. järnvägen och Storsjön innebär svårigheter att uppnå en broanslutning med horisontal-geometri, stigningar etc. som motsvarar s.k. "god standard". För att uppnå God standard innebär det dels att man får fylla upp en lång sträcka mot Storsjöstråket och dels att Bangårdsgatan måste lyftas minst 1,0 m. Istället ska broläges-alternativet vid huvudnätstillhörighet uppfylla Mindre god standard. s.k. 8 %.

Utformning

Cykeltrafiken kan bli rätt stor om den planerade gång- och cykelvägen utmed Storsjöstranden får en attraktiv utformning både för pendlare och "flanörer". Gång- och cykelbanan föreslås ligga på södra sidan för att stämma med läget för GC-bana efter Nedre Vattugatan. Totalt breddbehov för körbana och gång och cykelbana är 7,0+2,5=9,5 m

Kollektivtrafik

Bangårdsgatan har utbyggd kollektivtrafik. Ett genomförande av översiktsplan Storsjö Strand förutsätter en utbyggnad av kollektivtrafiken.

Parkering, varumottagning

Bilplatsbehovet ska dimensioneras enligt riktlinjerna i "Parkeringstal för Östersunds kommun" antagen av kommunfullmäktige 2007-06-28.

Det bilplatsbehov som genereras av verksamheterna inom området för "Kontor, Småindustri" samt all varuhantering ska tillgodoses inom de fastigheter som bildas för dessa verksamheter. För att öka tillgängligheten till stranden har ett område söder om västra brofästet reserverats för allmän parkering.

Hälsa och Säkerhet

Skyddsrum

Skyddsrumsbesked skall sökas hos Räddningsverket vid nybyggnad eller tillbyggnad. Mera information kan lämnas av Samhällsbyggnad

Översvämningar, Skred

Tekniska anläggningar ska utföras så att tillräckligt skydd mot höga flöden uppnås. Dimensionerande flöde är 295,7 möh i RH00, vilket för Storsjön motsvaras av ett s. k. 10 000 – års flöde. Vid bygglovet kommer 296,2 möh att tillämpas för färdigt golv inomhus för att bli klara anläggningar för vatten- och avlopp samt dränering ovan översvämningsnivån.

Miljöteknisk markundersökning

På uppdrag av Jernhusen Fastigheter AB har miljöteknisk markundersökning utförts av Ramböll 2007 05 10 resp. 2008 12 02. Mot bakgrund av dessa provtagningar konstaterar samhällsbyggnad/miljö- och hälsa att det inom planområdet inte finns några dokumenterade föroreningar. Eftersom föroreningar konstaterats utanför/i anslutning till planområdet kan dock förekomst av förorenad mark inte uteslutas. Detaljplanen medger därför endast s.k. mindre känslig markanvändning MKM. Detta uttrycks i detaljplanen genom att tillåten markanvändning begränsas till kontor och hantverk/småindustri. Samhällsbyggnad konstaterar att ev. kompletterande markundersökning inom planområdet kommer att klarlägga förekomsten av föroreningar resp. behovet och omfattningen av ev. sanering. Beträffande saneringsansvaret gäller dock generellt att det i första hand är i verksamhetsutövaren/förorenaren, och i andra hand fastighetsägaren, som är skyldig att sanera till s.k. mindre känslig markanvändning, detta oberoende av ett genomförande eller inte.

Trygghet

Storsjöstråket är redan idag ett flitigt utnyttjat gång- och cykelstråk. En omvandling av Storsjö Strand, tillkomsten av en bro innebär ökad standard och förbättrad tillgänglighet. Ett gestaltungsprogram med väl arrangerade planteringar, anpassad belysning etc. är ytterligare åtgärder som bidrar till att skapa en attraktiv och inbjudande strandpromenad. Fler besökare torde inte en känsla av ökad trygghet.

Anläggningsarbete i Järnvägens närhet

Banverket betonar vikten av samordning i samband med projektering och genomförande av brobyggnationen. Vid arbeten nära järnväg ska arbetsbeskrivning, geoteknisk redovisning, ritningar, beräkningar och tidplan vara godkända av Banverket. Exempel på utredningar som kan aktualiseras är bl a. förekomst av ledningar, stabilitet, riskanalys och kontrollprogram.

För att säkerställa arbetsmiljöfrågor och även minimera risken för skada på järnvägsanläggningen, undvika missförstånd och förseningar är det viktigt att Östersunds kommun/projektör och utförare i tidigt skede tar kontakt för samarbete med Banverkets stråkansvarige för Mittbanan.

Se Banverkets planeringsunderlag "Järnvägen i samhällsplaneringen"/www.banverket.se.

Inverkan på miljön

Samhällsbyggnads bedömning är att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att innebära några väsentligt ändrade förhållanden avseende ljudnivåer, luftföroreningar, sanitära förhållanden etc. De särskilda krav på skyddsanordningar, tekniskt utförande, skyddszoner etc. som följer med anläggandet av en bilbro över järnvägen regleras i enlighet med Banverkets föreskrifter. Åtgärderna bedöms inte innebära någon betydande miljöpåverkan.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Vissa befintliga ledningar kommer att hamna under brostöden och måste flyttas. Ledningarna (grova vattenledningar från vattenverket) går idag i en kulvert men det bedöms av Vatten Östersund inte vara nödvändigt i fortsättningen. Även vissa ledningar som hamnar under vägbankar måste troligen flyttas.

Där ledningen korsar järnvägen kan Banverket komma att kräva att tryckledningar ska ligga i skyddsror/kulvert.

Befintliga självfallsledningar inom områden där uppfyllnader planeras kan behöva flyttas på grund då belastningen/jordtrycket blir för stort och/eller att de blir svåra att underhålla om ledningsdjupet blir stort.

Eventuella flytt eller andra åtgärder föranledda av byggnationerna ska bekostas av exploatören.

Vattenarbeten i sjön måste utföras så att grumling inte stör vattenintaget till vattenverket.

El, Fjärrvärme, Tele etc.

Fjärrvärme: Befintliga ledningar ligger söder om broläget och påverkas inte, möjligen kan en korsning mellan värmeverket och lokstallarna behöva flyttas.

Eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören.

El-ledningar:

Ett antal ledningar kommer att behöva flyttas både pga. brostöd och vägbankar.

Eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören.

Tele-ledningar:

Några ledningar kommer att behöva flyttas pga. brostöd och vägbankar.

Övriga ledningar:

Om SJ/Banverket har ledningar som måste flyttas eller höjjusteras är för närvarande inte känt. Eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören. Banverkets kabelanvisningstjänst ska kontaktas innan arbetet påbörjas.

Administrativa frågor

Någon ändring i bygglovpliktens omfattning anses inte motiverad.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats i samråd med Bertil Danielsson /Trafik och Park, Lena Näslund/Mark och Exploatering samt Tom Brantheim/ Kommunala Lantmäterimyndigheten.

Östersund den 2009 11 18

Reviderad den 2010 02 24



Siv Reuterswärd
Stadsarkitekt



Lars Tiderman
Planarkitekt



Detaljplan för

VIADUKT SÖDER

Nedre Vattugatan-Storsjöstråket Staden 2:1 m.fl.
Östersunds kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planen handläggs med normalt förfarande. Målsättningen är att planprocessen ska vara genomförd så att detaljplanen kan ligga till grund för ett genomförande tidigast våren 2010. Detaljplanen samrådsbehandlas under augusti -september och utställning beräknas kunna genomföras under november 2009.

Om inga synpunkter framförs som kan påverka detaljplanen negativt beräknas detaljplanen kunna godkännas av kommunfullmäktige december 2010.

Detaljplanen vinner laga kraft tre veckor efter antagandebeslutet om den inte överklagas.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum planen vinner laga kraft.

Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen beaktas (PBL 5:11).

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Marken inom planområdet omfattar allmän platsmark och kvartersmark. Östersunds kommun ansvarar för genomförandet av en ny cirkulationsplats i korsningen Bangårdsgatan – Nedre Vattugatan samt en planskild förbindelse över järnvägen mellan Bangårdsgatan och Storsjöstråket.

Östersund Vatten är huvudman för allmänna vatten- och avloppsledningar samt dagvattenledningar.

Jämtkraft Elnät AB ansvarar för el-ledningar och Jämtkraft AB för fjärrvärmeledningar inom planområdet.

Avtal Banverket – Östersunds kommun

Avtal ska upprättas mellan Banverkets mark- och fastighetsavdelning och exploatören/Östersunds kommun. Avtalet bör bl. a. reglera servitutsfrågor, ansvaret kring ev. saneringsåtgärder samt skyddsåtgärder i samband med genomförande.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm

Fastighetsreglering

Östersunds kommun/ Mark- och exploateringskontoret har träffat avtal med Jämtkraft AB om att förvärva ca 12 062 m², del av fastigheten Vattenverket 1. Området överförs genom fastighetsreglering till Staden 2:1.

Ny kontors-/industrifastighet, del av Vattenverket 1

En ny fastighet skapas mellan Vattenverket 1 och Storsjöstråket. Fastigheten bildas genom att 6020m² överförs från Staden 2:1, resp. 385m² från Vattenverket 2. Fastigheten, ca 6405m², som planläggs för kontor, hantverk/småindustri (K,J₁), kan senare komma att indelas i flera fastigheter.

Allmän Parkering

Den mark som utgör allmän platsmark "P-PLATS" kommer att ingå i Staden 2:1. Parkeringsområdet utgör ca 2140 m².

Sarven 21, f.d. Överskottsbolaget AB - gränsjustering för gatumark/Huvudgata
För att skapa det utrymme som krävs för att anlägga en större cirkulationsplats i korsningen mellan Bangårdsgatan-Nedre Vattugatan och viadukten överförs från Sarven 21 till Söder 1:6 ca 159 m². Avtal ska upprättas mellan Östersunds kommun resp. Norvidden Fastigheter. Avtalet ska omfatta ersättning för markintrång/-förvärv och ev. markarbeten/ kompensationsåtgärder inom/i anslutning till Sarven 21 med anledning av planerad cirkulationsplats.

Söder 1:14 - gränsjustering mot angränsande område för gatumark/Huvudgata
För att skapa det utrymme som krävs för att anlägga cirkulationsplats och viadukt överförs från Söder 1:14 (tidigare del av övre Bangården) till Söder 1:6 ca 2545 m².

Söder 1:18 - gränsjustering mot angränsande område för gatumark/Huvudgata
För att skapa det utrymme som krävs för att anlägga en viadukt överförs från Söder 1:18, del av gamla lokverkstaden, till Staden 2:1 ca 1102 m².

Rättigheter - Servitut etc.

Ledningar inom planområdet säkerställs genom servitut eller ledningsrätt. Eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören, Östersunds kommun.

y₁

Inom del av mark för Huvudgata reserveras utrymme (y₁) för ny utfartsväg/interngata för angränsande fastighet, Vattenverket 1. Rättigheten säkerställs med servitut.

Inom del av Vattenverket 2 reserveras utrymme (y₁) för utfartsväg/interngata mot Storsjöstråket från angränsande fastigheter, dvs. Vattenverket 1 resp. fastighet-/er som avstyckas från Staden 2:1. Rättigheten säkerställs med servitut alt. kan en gemensamhetsanläggning bildas.

EKONOMISKA FRÅGOR

Exploateringskostnader

Östersunds kommun/Mark- och exploateringskontoret förvärvar de delar som är nödvändiga för planens genomförande.

Banverket, Jernhusen Fastigheter AB resp. Jämtkraft AB ansvarar för erforderliga åtgärder, rivning, ombyggnad etc. av anläggningar inom sina resp. fastigheter.

Föreligger behov av marksanering gäller generellt att det i första hand är verksamhetsutövaren/förorenaren, och i andra hand fastighetsägaren, som är skyldig att sanera till s.k. mindre känslig markanvändning, detta oberoende av ett genomförande eller inte.

Ansvarsförhållanden mm regleras i avtal, som upprättas mellan Östersunds kommun/Mark- och exploateringskontoret resp. Banverkets Mark- och fastighetsavdelning, Jernhusen Fastigheter AB resp. Jämtkraft AB.

Östersunds kommun:

- ansvarar för och bekostar erforderliga tekniska utredningar för de åtgärder som planeras inom allmän platsmark
- bekostar erforderliga geotekniska markundersökningar, inkl undersökning som visar ev. förekomst av markföroreningar
- bekostar marklösen, ev. ledningsflyttning samt lantmäteriförrättning
- bekostar genomförandet av ny cirkulationsplats i korsningen Bangårdsgatan – Nedre Vattugatan
- bekostar genomförandet av en planskild förbindelse över järnvägen mellan Bangårdsgatan och Storsjöstråket
- bekostar anslutande gatubyggnader samt iordningsställande av angränsande park-/grönområden
- bekostar ny utfartsväg från Vattenverket 1 mot Storsjöstråket (utanför planområdet). Inlösen, ersättning

Planläggningskostnader

Planavtal har upprättats. Teknisk Förvaltning Mark- och exploateringskontoret bekostar upprättandet av detaljplanen.

TEKNISKA FRÅGOR

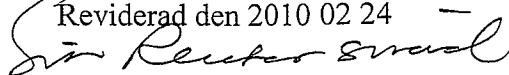
Östersund Vatten ordnar, efter samråd med Norra Jämtlands Räddningstjänstförbund, vid behov erforderliga brandposter.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats i samråd med Bertil Danielsson/Trafik och Park, Lena Näslund/Mark och Exploatering samt Tom Brantheim/ Kommunala Lantmäterimyndigheten.

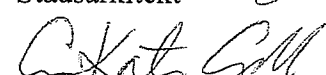
Östersund den 2009 11 18

Reviderad den 2010 02 24



Siv Reuterswärd

Stadsarkitekt



Anne-Katrin Ångnell

Exploateringschef



Lars Tiderman

Arkitekt

Detaljplan för VIADUKT SÖDER

Nedre Vattugatan – Storsjöstråket, Staden 2:1 m fl
Östersunds kommun

UTLÅTANDE

Detaljplanen har hållits utställd i Rådhuset och i Länsbiblioteket i Östersund under tiden 21 december till och med den 29 januari 2010.

Utställningen annonserades i ortstidningarna den 19 december 2009.

Utställningshandlingarna utgjordes av plankarta med planbestämmelser, illustrations-karta, plan- och genomförandebeskrivning, samrådsredogörelse, grundkarta samt fastighetsförteckning daterad den 2009 11 30.

Under utställningen ingick även grundkarta som redovisar befintliga förhållanden och gällande bestämmelser. Till förslaget hörde även fastighetsförteckning.

Planhandlingarna har sänts till berörda sakägare, myndigheter, organisationer och kommunala förvaltningar.

Under utställningstiden har nio yttranden kommit in till miljö- och samhällsnämnden. Yttrandena refereras nedan i korthet.

YTTRANDEN

Statliga och regionala myndigheter och organisationer

Länsstyrelsen (2010-01-27): I planbestämmelserna är området WB1 avsatt för bryggor och utfyllnader. Innan arbetet påbörjas måste anmälan alt. tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken lämnas in till Länsstyrelsen. Länsstyrelsen ser ingen anledning att varsla om prövning av detaljplanen enligt 12 kap 1§ plan- och bygglagen (1987:10).

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras betr. anmälan/tillstånd för vattenverksamhet

JAMTLI/Martina Berglund (2010-01-20):

Museet har från kulturhistorisk synpunkt inget ytterligare att erinra.

Kommentar:

JAMTLI samrådsyttrande: "Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, Z27 Östersunds stad. Väster om planområdet ligger lokstallarna som har pekats ut som kulturhistoriskt värdefulla av museet. Även inom planområdet finns det gamla pumphuset som en rest från stadens första reningsverk. En del av pumphuset har redan rivits.

Med anledning av närheten till dessa kulturhistoriskt intressanta byggnader är det viktigt att utformningen av den nya bron anpassas för att anknyta till omkringliggande bebyggelse" (JAMTLI/Martina Berglund 2009-10-02).

Samhällsbyggnad delar museets uppfattning att en anpassning till lokstallar med omgivning är viktig. Inför utställningen kompletterades planbeskrivningen med läns museets synpunkter.

Banverket-Samhälle och Planering/Martin Bylander (2010-02-01):

Banverket vill betona vikten av samordning i samband med projektering och genomförande av brobyggnationen. Vid arbeten nära järnväg ska arbetsbeskrivning, geoteknisk redovisning, ritningar, beräkningar och tidplan vara godkända av Banverket.

Exempel på frågor/områden som kan aktualiseras vid arbeten i järnvägens närhet;

- förekomst av kablar, ledningar ska utredas
- stabilitetsutredning kan krävas då planerade åtgärder kan påverka järnvägens stabilitet.
- riskanalys och kontrollprogram kan behöva upprättas av entreprenören
- Banverket kan behöva delta i projektering och byggskede i de fall åtgärder berör järnvägen.
- Av elsäkerhetsskäl ska allt arbete inom 4 m från spänningsförande del samordnas med Banverket.
- Avstängning av mittbanan kräver mycket god framförhållning. Alla former av spårinskränkningar måste in i Banverkets tidtabellsarbete.

Banverket bedömer behovet av ovan redovisade utredningar.

Banverket vill även poängtera de minsta tillåtna avstånd som gäller mellan järnväg och väg (inklusive gång- och cykelväg) när dessa löper parallellt. Avstånden är ett tvingande grundvärdebaserat på elsäkerhetsbestämmelser.

Banverket vidhåller sin ståndpunkt från samrådet vad gäller finansieringsfrågan vid ev. markföroreningar. Banverket anser i det här fallet att det är exploatören som bör bekosta ev. saneringsåtgärder. Detta ställningstagande grundar sig på att det är exploatörens verksamhet som skapar behovet av åtgärden. Banverket föreslår att ett avtal sluts i frågan. I övrigt har Banverket inget att erinra.

Kommentar:

Samhällsbyggnad delar Banverkets uppfattning att avtal bör upprättas mellan Banverket och exploatören/Östersunds kommun. Avtalet bör bl a reglera servitutfrågor, ansvaret kring ev. saneringsåtgärder, samt skyddsåtgärder i samband med genomförande.

Beträffande saneringsansvaret gäller dock generellt att det i första hand är i verksamhetsutövaren/förorenaren, och i andra hand fastighetsägaren, som är skyldig att sanera till s.k. mindre känslig markanvändning, detta oberoende av om en exploatering/ett genomförande är förestående eller inte. Plan- och genomförandebeskrivning kompletteras.

Yttrandet har överlämnats till Mark- och exploateringskontoret, samhällsbyggnad/avd Trafik o Park, avd. Miljö- o hälsa.

Jernhusen AB/Mattias Victorin (2010-01-21):

Föreligger behov av marksanering inom fastigheten anser Jernhusen att det är exploatören som ska svara för dessa kostnader då det är exploatörens verksamhet som skapar behov av sanering, t ex byggandet av bro och vägar.

Skulle behov av marksanering föreligga är det inte säkert att Jernhusen skulle exploatera fastigheten.

Jernhusen har inte bedrivit någon verksamhet på fastigheten som föranlett eventuell förorening. Eventuella saneringsanspråk ska kommunen därför rikta mot Staten då det är Staten via SJ som tidigare bedrivit verksamhet på fastigheten.

Jernhusen har avyttrat bolaget Jernhusen Stockholm Q AB. Dokumentation för fastigheten Östersund Långan 7 ska skickas till: NRD Förvaltning AB, c/o Nordins El AB, Bangårdsgatan 25, 831 45 Östersund.

Kommentar: Se föreg. kommentar.

Planbeskrivningen tydliggörs avseende ansvarsförhållanden vid ev. marksanering.

Yttrandet förmedlas till Mark- och exploateringskontoret, samhällsbyggnad/avd. Trafik o Park, avd. Miljö- o hälsa samt Lantmäterimyndigheten i Östersund.

Vägverket Region Mitt/Stefan Karlsson (2010-01-31):

Utöver vad som framfördes i samrådskedet har Vägverket inget ytterligare att tillägga.

Kommentar: Se vidare under rubrik "Kvarstående invändningar".

Kommunala förvaltningar och bolag

Jämtkraft Elnät AB (2010 01 13): Inga erinringar.

*Kultur- och fritidsnämnden, delegationsbeslut/Bert-Olof Zackrisson (2010 01 28):
Avstår från att yttra sig.*

Vatten Östersund (2010 01 21):

Där ledningen korsar järnvägen kan Banverket komma att kräva att tryckledningar ska ligga i skyddsror/kulvert.

Befintliga självfallsledningar inom områden där uppfyllnader planeras kan behöva flyttas på grund då belastningen/jordtrycket blir för stort och/eller att de blir svåra att underhålla om ledningsdjupet blir stort.

Eventuella flytt eller andra åtgärder föranledda av byggnationerna ska bekostas av exploatören. Vattenarbeten i sjön måste utföras så att grumling inte stör vattenintaget till vattenverket.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras.

Övriga organisationer, företag och enskilda

Milko AB ägare av Skorpionen 16/Odd Holtan (2010-01-25 resp.-02-08):

Under byggtiden får inte Bangårdsgatan eller Nedre Vattugatan stängas av så att Milko får problem med lastbilarnas åtkomst till/från lastbryggorna.

Milko vill att kommunen visar på plats hur vår verksamhet skall fungera under byggtiden och efter färdigtställt bygge.

I utställningshandlingen sidan 7, under rubriken Gator och Trafik/ Gatustandard står det att stigningen kommer att motsvara mindre god standard s.k. 8 %, Innebär det att Bangårdsgatan inte kommer att lyftas något?

Kommentar:

Representanter för Milko AB resp. Samhällsbyggnad, avd Trafik och Park, Teknisk förvaltning samt Plan har den 3 februari 2010 på plats diskuterat de frågeställningar kring en ombyggnad av korsningen som berör Milko AB. En närmare beskrivning av planen samt genomförandefrågor lämnades av kommunens representanter.

Bangårdsgatans nivåer i anslutning mot Sarven 21 kommer inte att höjas.

Planbeskrivningen kompletteras med uppgift om att cirkulationsplatsens resp. Bangårdsgatans utformning inte ändras på sätt som försvårar Milkos verksamhet.

Vid mötet antecknades följande:

Efter att på plats ha sett hur fjärrfordonen måste manövrera och utnyttja körbana och befintlig cirkulationsplats diskuterades kommande ny- och ombyggnad. Milko och Östersunds kommun är överens om följande handläggningsordning:

- Östersunds kommun redovisar färdigt förslag för Milko.
- Milko får utgöra remissinstans.
- Upprättande av "ordningsregler" under byggtiden beträffande avstängning av trafik, lämplig tidpunkt för vissa arbetsinsatser etc.
- Fastställande av tider för byggstart och bygglut.
- Milkos kontaktperson är Odd Holtan.

Norrvidden Fastigheter AB/Anders Bodin, ägare av Sarven 21 (2010-02-08):

Norrvidden Fastigheter framföra följande synpunkter vad gäller eventuella konsekvenser för fastigheten Sarven 21 vid genomförandet av rubricerade detaljplan:

- Den minskade markytan och därmed minskning av antalet parkeringsplatser vid fastighetens norra gavel kan inte få utgöra ett hinder vid sökandet av nytt bygglov för liknande verksamhet.
- Är avståndet tillräckligt stort mellan rondell och fastighetens anslutning mot N Vattugatan
- Infart till fastigheten är planerad att ske via grannfastigheten, d.v.s. in och utfart sker inte direkt över egna fastigheten. I dag finns servitut att köra på grannfastigheten. Kan detta få några framtida konsekvenser för fastigheten?

Kommentar:

En förbättrad korsningslösning/ utökad cirkulations-plats i Nedre Vattugatan – Bangårdsgatan kräver att en del av Sarven 21 kan tas i anspråk som allmän platsmark/gata. För att begränsa intrånget föreslår samhällsbyggnad en mindre korrigering av den i utställningsversionen föreslagna plangränsen.

Norrvidden Fastigheter har getts möjlighet att ta del av den föreslagna korrigeringen.

Representanter för Norrvidden Fastigheter resp. Samhällsbyggnad, avd Trafik och Park, samt Plan har vid möte 2010-02-02 diskuterat de frågeställningar kring en ombyggnad av korsningen som berör Sarven 21. Detaljplanen innebär, efter föreslagen korrigering, att ca 75m² av Sarven 21 ska överföras till s.k. allmän platsmark/gata. I praktiken innebär det att en annan parkeringslösning måste ordnas för att tillgodose det p-behov som gäller för dagens verksamhet. Fastighetsägarens och samhällsbyggnads bedömning är dock att detta kan ordnas. Sarven 21 är enligt gällande detaljplan (94), fastställd 1954 reserverad för industriändamål (J). Enligt dp 94 får högst 75 % av fastighet reserverad för industri bebyggas med utbredda industri- och magasinsbyggnader i en eller två våningar. Sarven 21 har en areal på ca 5598m², vilket ger en teoretisk byggrätt på ca 4200 m².

Mot bakgrund av den mycket höga exploateringsgraden torde det inte ha varit Byggnadsnämndens/planförfattarens intention att tillåta verksamheter som lockar ett stort antal kunder/besökare och som därmed genererar ett stort bilplatsbehov, t ex Handel. Det är dock samhällsbyggnads uppfattning att bilplatsbehovet för den verksamhet som planen medger, dvs. industri/lager, mycket väl kan tillgodoses inom Sarven 21. Vidare är det också samhällsbyggnads bedömning att det bilplatsbehov som pågående verksamhet "möbelhandel", eller motsvarande verksamhet, genererar kan tillgodoses inom fastigheten. Om det blir aktuellt med en ny verksamhet, med en väsentligt annan inriktning, kommer lämplighet liksom bilplatsbehov att prövas på nytt. Behovet av att ersätta gällande plan kan då aktualiseras.

Fastighetens anslutning mot Nedre Vattugatan kommer även fortsättningsvis att ligga kvar i sitt nuvarande läge. Fastighetens "interngata" är säkerställd genom det servitut för väg som ligger på del av Sarven 25 (f.d. Mästerbagarna) .

Avtal ska upprättas mellan Östersunds kommun resp. Norrvidden Fastigheter. Avtalet ska omfatta ersättning för markintrång/-förvärv och ev. markarbeten/ kompensationsåtgärder inom/i anslutning till Sarven 21 med anledning av planerad cirkulationsplats.

KVARSTÅENDE SYNPUNKTER EFTER SAMRÅDET

Kvarstående synpunkter från samrådet som inte har kunnat tillgodoses:

Cirkulationsplats Nedre Vattugatan-Bangårdsgatan

Milko har under planprocessen och även i andra sammanhang, framfört sina erfarenheter från nuvarande trafiksituation vid Bangårdsgatan-Nedre Vattugatan. Milko är ytterst angelägna om att en ny cirkulationsplats ska utformas med hänsyn till Milkos verksamhet, dvs. behov att nyttja "rondellytan" för att klara angöring mot till företagets lastkajer. Konkret innebär det att "rondellytan" ska ligga i nivå med marknivån framför lastkajerna så att lutningar undviks. Vidare att "rondellen" ska vara överkörningsbar. Milko har även framfört att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är viktigt att inga gång-/cykelbanor byggs i anslutning till Milkos lastzon.

Viadukt – Utformning avseende tillgänglighet etc.

Vägverket framförde under samrådet följande yttrande;

"Vägverket har egentligen inget att erinra. Trygghetsaspekten belyses i planförslaget. Viktigt att beakta vilket trafikslag som ska trafikera bron och hur den samverkar med oskyddade trafikanter. Viadukten kommer enligt förslaget få lite väl kraftiga lutningar för att vara optimalt, d. v. s. ha "god" standard. Med dessa lutningar försvåras tillgängligheten för vissa typer av funktionshinder varför det är viktigt att det finns alternativa gångvägar att ta sig till Storsjö Strand med ex. vis rullstol/rullator" (Vägverket/Stefan Karlsson 2009-10-11).

Detaljplanens syfte är att plantekniskt skapa förutsättningar och säkerställa möjligheten att anlägga en viadukt i det aktuella läget. Byggnadstekniska detaljer som t ex om skyddsräcke ska utföras mellan gångbanan och körbana, typ av belysning etc. kommer att avgöras i samband med detaljprojekteringen av viadukten. Då avgörs även vilka lutningar som blir aktuella. Kravet på fri höjd för järnvägstrafiken och det begränsade utrymmet mellan järnvägen och Nedre Vattugatan och Storsjöstråket/Storsjön är dock direkt styrande vad avser viaduktens utformning i horisontal- resp. vertikalplanet. Att uppnå s.k. "god standard" dvs. en stigning lägre än 8 % kan dock vara svårt att klara.

STÄLLNINGSTAGANDE

Milko förordar att viadukten får en annan placering, ett krav som enligt samhällsbyggnads uppfattning inte kan tillgodoses. Alternativa lägen för en planskild förbindelse över järnvägen har studerats. Trots de konflikter och olägenheter Milko beskriver anser samhällsbyggnad att broläget i Nedre Vattugatans förlängning är det optimala. Den cirkulationsplats som planeras får betydligt större utrymme och mått än den befintliga. Samhällsbyggnads ambition är naturligtvis att cirkulationsplatsen dessutom ska utformas så att den visuellt ger en tydlig optisk vägledning/upplevs tydligare och därmed får en bättre och säkrare funktion.

Enligt aktuellt projekteringsunderlag planeras inget utrymme för gång- och cykelväg i gränsen mellan Milkos fastighet/lastgård och cirkulationsplats.

Milkos situation och behov är väl kända av kommunens trafikplanerare och projektörer och kommer därför att uppmärksammas i samband med detaljprojekteringen av cirkulationsplatsen.

KOMPLETTERINGAR/REVIDERING

Plankarta

Plan- resp. illustrationskarta korrigeras avseende plangräns mot Sarven 21. Ägarna av Sarven 21 har tagit del av korrigeringen som innebär ett minskat intrång på fastigheten. Revidering dat. 2010-02-24.

Illustrationskarta

Trafik- och Park har under utställningsskedet framfört vikten av att tillräckligt utrymme säkerställs för ett parkstråk/promenadstråk/Gång- och cykelbanan utmed Storsjön. För att tydliggöra intentionerna med ett promenadstråk närmast sjön föreslås därför att illustrationskartan kompletteras med följande information:

Storsjöstråket

Storsjöstråkets läge och anslutning till den viadukt som planeras är inte studerad i detalj. Detaljplanens intention är att, i enlighet med översiktsplanen, inom vägområdet flytta körbanan för att därmed skapa ett bredare utrymme för ett sammanhängande grönstråk närmast vattnet med utrymme för en separerad gång- och cykelväg. Storsjöstråkets slutliga utformning kommer att studeras närmare i genomförandeskedet.

Plan- och Genomförandebeskrivning tydliggörs/kompletteras mot bakkgrund av:

- Länsstyrelsen yttrande avseende tillstånd för vattenverksamhet
- Banverkets yttrande avseende säkerhetsfrågor etc.
- Milkos yttrande avseende Bangårdsgatans nivå etc.

SAMMANFATTNING

Miljö- och samhällsnämnden föreslår godkänna detaljplanen för VIADUKT SÖDER, Nedre Vattugatan – Storsjöstråket, Staden 2:1 m fl., Östersunds kommun, upprättad 2009-11-18 och reviderad 2010-02-24. Detaljplanen överlämnas efter godkännandet till kommunfullmäktige för antagande.

Antagandehandlingarna består av plankarta med planbestämmelser, illustrationskarta, plan- och genomförandebeskrivning samt detta utlåtande:

UNDERRÄTTELSE

När protokollet har justerats skall underrättelse om antagandebeslutet, jämte protokollsutdrag och besvärshänvisning, sändas till:

Milko AB, Box 362, 831 25 ÖSTERSUND

Norrvidden Fastigheter AB, Kyrkgatan 43, 831 34 ÖSTERSUND

För kännedom bör information om antagandebeslutet, utan besvärshänvisning, sändas till:

Länsstyrelsen/kansliet, Samhällsplanering o Boende, 831 86 Östersund

Samhällsbyggnad

Samhällsbyggnad, avd Trafik och Park

Samhällsbyggnad, avd Miljö- och Hälsa

Fastighetskontoret/Mark och Exploatering

Lantmäterimyndigheten i Östersund

Vatten Östersund

Kultur- och fritidsnämnden

Jernhusen Fastigheter AB, Box 703, 851 21 Sundsvall

Banverket, Samhälle och Planering, Box 417, 805 01 Gävle

Vägverket Region Mitt, Box 186, 871 24 Härnösand

Polismyndigheten i Jämtlands län, Box 707, 831 28 Östersund

JAMTLI, Box 709, 831 28 Östersund

Jämtkraft Elnät AB, Box 394, 831 25 Östersund

Östersund den 2010-02-09



Siv Reuterswärd
Stadsarkitekt



Lars Tiderman
Planarkitekt