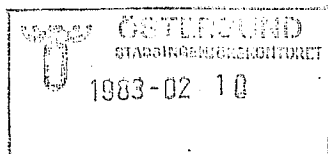


1983-01-20

Pl 1551, 1564/82



Ingvar Elfving
Adjutantsvägen 1
824 00 BRUNFLO

Besvär i fråga om stadsplan, Östersunds kommun

./.

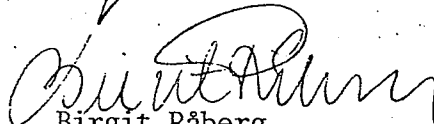
Länsstyrelsen i Jämtlands län fattade den 19 augusti 1982
det beslut som framgår av bilagan.

Ingvar Elfving och Miriam Johansson samt Kjell Strid och
Margit Esbjörnsson har överklagat beslutet genom besvär.

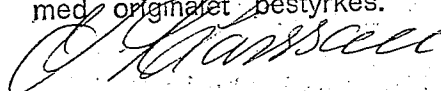
Regeringen, som inte finner skäl att ändra länsstyrelsens
beslut, avslår besvären.

På regeringens vägnar


Hans Gustafsson


Birgit Råberg

Kopians överensstämmelse
med originalet bestyrkes.

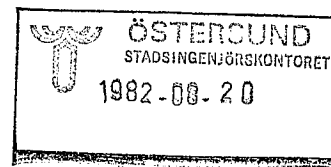


Kopia till

statens planverk
länsstyrelsen (+ prövade handlingar)
byggnadsnämnden
fastighetsbildningsmyndigheten
fastighetsregistermyndigheten
Miriam Johansson, Adjutantsvägen 1, 834 00 BRUNFLO
Kjell Strid, Adjutantsvägen 29, 834 00 BRUNFLO
Margit Esbjörnsson, Adjutantsvägen 29, 834 00 BRUNFLO

Sökande

Östersunds kommun



Förslag till ändring av stadsplanen för del av Brunflo i Östersunds kommun (Viken 2:22 m fl, bussgata)

Kommunfullmäktige har överlämnat planförslaget till länsstyrelsen för fastställelseprövning.

Stadsplanekarta, bestämmelser och beskrivning har upprättats den 13 mars 1979 av planarkitekt Kjell-Ove Eskilsson.

Planförslaget innebär att Kvartermästarvägen och Löjtnantsvägen förbinds med en bussgata. Avsikten är att kollektivtrafiken i området skall kunna förbättras.

Förslaget ställdes först ut för samråd under vårvintern 1979. Utställning enligt 17 § byggnadsstadgan ägde därefter rum under våren samma år. Anmärkningar mot förslaget framfördes därvid av

Fastighetsnämnden
Trafiksäkerhetskommittén
Ingvar Elfving och Miriam Johansson, Viken 2:240
Sigfrid och Margareta Tjärnlund, Viken 2:258
Kjell Strid och Margit Esbjörnsson, Viken 2:236
Storvikens byalag
Föräldrar och personal vid daghem i Storvikenområdet
Bror Johansson m fl, främst från hyreshusområdet
Referensgruppen för 47-gruppen i Storviken.

Planförfattaren bemötte anmärkningarna i ett yttrande den 8 maj 1979, varefter byggnadsnämnden rekommenderade kommunfullmäktige att avvisa anmärkningarna och antaga planförslaget. Kommunstyrelsen beslöt dock remittera planen till bussbolaget för yttrande och teknisk analys.

Bussbolaget yttrade sig den 19 mars 1981 och förordade en kollektivtrafiklösning i enlighet med planförslaget (alternativ 1 i utredningen).

Planförslaget ställdes därefter ut på nytt våren 1981. Anmärkningskrivelser (en del med bifogade namnlister) inkom därvid från

Jämtlands läns landsting, barnhälsovården i Brunflo
Hyresgästföreningen i Mellersta Norrland
Hans Lundström och Kerstin Dahl-Lundström, nya ägare
till Viken 2:258

1982-08-19

11.082-3505-81

Personal vid Kornettvägens daghem
Storvikens byalag (två skrivelser)
Adjutants- och Hästjägarvägens intresseförening
Sören Åsell m fl i "gamla" området vid Storvikenvägen
Miriam Johansson, Viken 2:240
Ingvar Elfving, Viken 2:240
Ingemar Sterner, Viken 2:213
Brunflo Hem- och Skolaförening
Personal vid Kullens förskola
Lars Lindmark, Viken 2:304
Personal vid Storvikens förskola och skola

Planförfattaren bemötte anmärkningarna i ett nytt yttrande den 9 juni 1981. Kommunfullmäktige avvisade sedan anmärkningarna och antog planförslaget den 19 november 1981.

Storvikens byalag överklagade kommunfullmäktiges beslut. Besvären överlämnades till kammarrätten som dock inte tog upp dem till prövning.

Även Personalen vid Kullens förskola samt Ingvar Elfving och Miriam Johansson skrev till länsstyrelsen och protesterade.

Alla som anmärkt mot planförslaget har fått del av kommunens bemötande och beslut. De som agerat via intresseföreningar o dyl har därvid underrättats via kungörelsedelgivning. Nya skrivelser har sedan inkommit från Ingvar Elfving, Miriam Johansson, Kjell Strid och Margit Esbjörnsson.

Länsstyrelsen har tagit del av förhållandena på platsen.

Ett stort antal personer har således protesterat mot planförslaget. Anmärkningar kommer både från markägare längs "genomfarten" och från markägare i omgivningen samt från hyresgäster, byalag, personal och föräldrar vid daghem och förskolor etc. Sakägare i byggnadslagens mening torde endast markägarna längs genomfarten vara, således den krets som är upptagen i fastighetsförteckningen i ärendet. Eftersom det är i princip samma anmärkningar från samtliga har länsstyrelsen dock inte funnit det nödvändigt att slutligt lägga fast vilka som är behöriga att föra talan.

Med anledning av anmärkningarna gör länsstyrelsen följande bedömning.

Förslaget innebär att en nästan ny stadsplan ändras i ett så viktigt avseende som införande av en bussgata över ett parkstråk. Som även planförfattaren framhållit är anmärkningarna mot detta berättigade. Att kommunen ändå vill ändra planen beror på att förutsättningarna förändrats i så hög grad sedan stadsplanen för Storviken upprättades 1975. Energikrisen har medfört att allt flera nu åker buss. Kommunprogrammet anger att bl a Storvikenområdet skall få bättre kollektivtrafik. Bussbolaget har i sin utredning rekommenderat en bussgata i detta läge.

1982-08-19

11.082-3505-81

Länsstyrelsen finner i likhet med kommunen, att bussgatan ger den från trafiksäkerhetssynpunkt bästa lösningen för kollektivtrafiken. Samtidigt är det den mest ekonomiska lösningen och den bästa från energisynpunkt.

Bostadsmiljön kommer onekligen att försämrats i vart fall för de två tomtplatserna Viken 2:182 och 2:236 närmast bussgatan. Olägenheterna för dessa bör dock inte bli så stora att de kan betecknas som oacceptabla. Insynen bör kunna minskas med plank och planteringar i tomtgränsen. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen ombesörjer och bekostar detta i samband med att bussgatan anläggs. Obehörig biltrafik skall kunna stängas ute med avsedda bommar. Bussgatan innebär heller ingen genväg för andra än områdets egna invånare. Vad slutligen gäller olycksrisker och avgaser längs "genomfarten" bör bussgatan medföra en förbättring, eftersom bekväma bussförbindelser bör resultera i minskad biltrafik.

Länsstyrelsen vill även betona att bussgatan kräver en förhållandevis liten investering och att markarbetena inte innebär samma definitiva ändring av miljön som t ex bebyggelse gör. Om förutsättningarna återigen ändras kan ju busslinjerna läggas om och bussgatan spärras av eller tas bort.

Länsstyrelsen finner således att fördelarna med bussgatan överväger nackdelarna och att anmärkningarna inte skall utgöra hinder mot fastställelse.

Länsstyrelsen fastställer planförslaget.

Länsstyrelsen förutsätter att kommunens trafiknämnd reglerar bussgatans användning genom lokal trafikföreskrift enligt 147 § vägtrafikkungörelsen (SFS 1972:603).

./.

Besvär till bostadsdepartementet, se bilaga.

I den slutliga handläggningen av detta ärende, i vilket länsrådet Lars Calleberg beslutat och biträdande länsarkitekten Ragnhild Rosenius varit föredragande, har även deltagit överlantmätaren Sture Norberg, byrådirektören Kjell-Roger Karlsson, byrådirektören Erik Marell, länsassessorn Margareta Lannermark och förste vägingenjören Kjell Byström.

Lillie Hägglund
byrådirektör

Bestyrkes: *Margareta Olsson*

/MD

Förslag till ändring av stadsplanen
för del av
BRUNFLO i ÖSTERSUNDS KOMMUN
(Viken 2:22 m fl, bussgata)

BESTÄMMELSER

1 § PLANOMRÅDETS ANVÄNDNING

1 mom Specialområden

Med Ta betecknat område får användas endast för gatu-
trafik och därmed samhörigt ändamål.

Östersund den 13 mars 1979

Kjell-Ove Eskilsson
Kjell-Ove Eskilsson
Planarkitekt

Fästetillstånd genom läroverkens
beslut denna dag, betygar.

Östersund 1982 1982

Stig Håggblom

Tillhör kommunfullmäktiges i Östersund
 beslut den 19.4.76 § 4 betygat
 Kommunfullmäktiges sekreterare

Förslag till ändring av stadsplanen
 för del av
 BRUNFLO i ÖSTERSUNDS KOMMUN
 (Viken 2:22 m fl, bussgata)

BESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget utgöres av stadsplanekarta i skala 1:1000 och bestämmelser med tillhörande handlingar enligt följande:

- Denna beskrivning och samrådsredogörelse jämte kartbilagorna 1 - 3.
- Fastighetsförteckning.

PLANDATA

Läge, areal Planområdet är beläget sydväst om järnvägen i Brunflo samhälle (Storviken-området) och omfattar ca 1200 m².

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Detaljplan För planområdet gäller stadsplan fastställd av länsstyrelsen i Jämtlands län den 19/1 1976. Dessutom finns ett förslag till dispositionsplan för Brunflo samhälle upprättat 1974 - 75 vilket utgjort underlag för planläggning och exploatering av Storvikenområdet.

Planområdet utgöres enligt den gällande stadsplanen av parkmark och kvartersmark.

Kommunprogram Kommunprogram 1976 anger betr kommunikationer att kollektivtrafiken

inom kommunen med en medveten trafikpolitisk målsättning och med vissa omprioriteringar bör kunna förbättras inom nuvarande ekonomiska ramar.

Terräng

Planområdet sluttar svagt mot sydväst.

Bebyggelse

Angränsande kvartersmark är ianspråktagen för bostadsbebyggelse med friliggande småhus sydväst om planområdet och tvåplans flerbostadshus i nordost. 200 m nordväst om planområdet och nordost om Kvartermästarvägen ligger Storvikensskolan (förskola samt låg- och mellanstadium). På samma sida av Kvartermästarvägen finns en förskoleavdelning inrymd i en lägenhet i ett av hyreshusen (Kvartermästarvägen 7) och i ytterligare en lägenhet (Kvartermästarvägen 85) planeras en fritidshemsavdelning. Dessutom finns en förskoleavdelning i en villa sydväst om Kvartermästarvägen, mitt emot Storvikensskolan.

Hela samhällsdelen sydväst om järnvägen i Brunflo samhälle (Backen/Storviken) kommer att omfatta totalt ca 830 bostadslägenheter sedan planerade utbyggnadsmöjligheter utnyttjats. Den sista utbyggnadsetappen, ca 70 lägenheter, skall enligt kommunens bostadsförsörjningsprogram 1979 - 1983 påbörjas under innevarande år.

Industri

I södra delen av området sydväst om järnvägen finns ca 40 ha industrimark i gällande stadsplan. Industrimarken är endast delvis ianspråktagen (spånskivefabrik, Vägverkets förråd). Utrymme finns att i enlighet med dispositionsplaneförslaget för Brunflo utöka med ytterligare ca 10 ha industrimark.

Kollektivtrafik

I förutsättningarna för stadsplanerna i Storviken gällde att den kollektiva trafikförsörjningen skulle komma att ske längs gamla och nya Mariebyvägen runt omkring Storvikenområdet, se kartbilaga 1. För närvarande berörs området sydväst om järnvägen bara av busslinjerna till Marieby och Tandsbyn med fem respektive sex dubbelturer per vardag. Dessutom skjutsas barn från byarna väster om Brunfloviken till LM-skolan. För mer regelbundna bussförbindelser med Östersund är invånarna i Backen/Storvikenområdet idag således hänvisade till busshållplatser vid E 75 nordost om järnvägen, vilket ger gångavstånd på upp emot 1.5 km.

PLANFÖRSLAG

Motiv för planändring

Planändringen föranleds av önskemål från Östersunds Omnibus AB om möjligheter att i enlighet med kommunprogrammet förbättra kollektivtrafiken i samband med att linjenätet byggs ut i området sydväst om järnvägen i Brunflo. Den ändrade trafikpolitiska målsättningen ger tillsammans med de nya riktlinjerna för energihushållning delvis förändrade förutsättningar för genomförandet, varvid ändring av stadsplanen får anses befogad.

Kollektiv- trafik

Ett sätt att uppnå bättre bussförbindelser skulle vara att försöka åstadkomma kortare gångavstånd bostad - busshållplats än vad tidigare godtagan standard skulle medge.

På kartbilaga 1 redovisas tidigare planerad busslinje längs gamla och nya Mariebyvägen runt omkring Storviken-området. Kartbilaga 2 visar ett förslag till alternativ busslinje genom Storvikenområdet. Längs busslinjerna har markerats hållplatser på lämpliga ställen och de områden som ligger inom 300 m radie från hållplatserna. Dessutom är byggnadskvarteren med småhus respektive flerbostadshus markerade på olika sätt på kartbilagorna 1 och 2.

Bussgata

För att möjliggöra busslinjen enligt kartbilaga 2 föreslås en 4 m bred bussgata i parkstråket mellan Kvartermästarvägen och Löjtnantsvägen. I samband därmed föreslås att parkremsan breddas så att erforderlig skiljeremsa erhålles mellan bussgatan och gång/cykelbanan. För detta ändamål föreslås att en 2 - 2.5 m bred markremsa överföres från kvartersmark nordost om planområdet (fastigheterna Viken 2:205 och 2:208) till parkmark.

Den föreslagna bussgatan möjliggör olika lösningar av kollektivtrafikförsörjningen för Backen/Storvikenområdet och för byarna söder och väster om Brunflo. Dessutom erhålles kortare gångavstånd mellan bostad - busshållplats inom Storvikenområdet som helhet och i synnerhet för den tätare bostadsbebyggelsen i Storvikenområdets mitt och småhusområdet upp mot järnvägen.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt ger bussgatan fördelen att bussresenärerna slipper gå ut till gamla respektive nya Mariebyvägen

och korsa denna vid resor i ena riktningen. Den förbättrade kollektivtrafikförsörjningen bör vidare innebära att biltrafiken i området ej ökar i den omfattning den annars skulle göra, vilket är fördelaktigt med avseende på trafiksäkerheten i området.

Trafik- reglering

Reglering av trafiken på bussgatan i enlighet med planförslagets intentioner kommer att ske genom lokala trafikföreskrifter enligt 147 § vägtrafikkungörelsen. Kommunstyrelsen har i egenskap av trafiknämnd bekräftat detta, se nedan under rubriken SAMRAD. Avsikten är att dessutom anordna avspärrning av bussgatan med bom-anordningar i bussgatans båda ändar som kan öppnas av stötfångare på buss och snöröjningsfordon men ej av personbil.

Gångavstånd

För Backenområdet innebär den föreslagna bussgatan ingen förändring av gångavstånden till busshållplats.

I Storvikenområdet får ett 20-tal lägenheter mer än 300 m till närmaste busshållplats ifall bussen får gå genom området på den föreslagna bussgatan enligt kartbilaga 2. Samtliga dessa lägenheter är belägna i småhus i området närmast järnvägen.

Om busslinjen dras runt omkring Storvikenområdet enligt kartbilaga 1 får ca 170 lägenheter, varav drygt 70 i flerbostadshus, mer än 300 m till närmaste busshållplats.

PLANGENOMFÖRANDE

Bussgatan och erforderliga avspärrningar byggs genom kommunens försorg. Betr trafikreglering, se ovan.

SAMRAD

Remissbe- handling

I samband med remissbehandling av planförslaget 29/1 - 19/2 1979 utsändes remisshandlingarna till samtliga berörda sakägare för samråd enligt 14 § byggnadslagen. Remissyttranden inkom därvid från Vägförvaltningen i Jämtlands län, hälsovårdsnämnden, kommun-

styrelsen och trafiksäkerhetskommittén, vilka samtliga förklarade sig intet ha att erinra mot planförslaget. Hyresgästföreningen i Mellersta Norrland, Östersunds Omnibus AB, John Andrews (Viken 2:242), Erik och Laila Roos m fl (husägare i "78-gruppen"), 11 av 48 tillfrågade i "47-gruppen" och fastighetsnämndens arbetsutskott tillstyrkte planändring. Avstyrkande ingavs av Karl Egon Westerberg (Viken 2:159), Kjell Strid (Viken 2:236), Storvikens byalag jämte personal vid skolor och daghem i området, Egon Alsing (Viken 2:174), Sigfrid Tjärnlund (Viken 2:258), 37 av 48 tillfrågade i "47-gruppen" samt Eva-Karin Nilsson och Kristina Jaktlund - R-sen m fl föräldrar vid Storvikens förskola. Yttrandena återges nedan i sammandrag (kursiverad stil) med kortfattade kommentarer i vissa fall.

John Andrews, ägare till Viken 2:242, tillstyrkte planändringen.

Trafiksäkerhetskommittén ansåg att busslinjen om möjligt bör dras runt om Storvikenområdet och hade i övrigt ingen erinran.

Östersunds Omnibus AB tillstyrkte planändringen med hänvisning till den förbättring av kollektivtrafiken som därigenom möjliggöres (fler busslinjealternativ, kortare gångavstånd m m).

Statens Vägverk, Vägförvaltningen i Jämtlands län hade intet att erinra mot planändringen.

Karl Egon Westerberg, ägare till Viken 2:159, godtog ej planändringsförslaget med hänvisning till ökade olycksrisker vid barndaghemmen och LM-skolan och till avgaserna vid busshållplatsen.

Busstrafiken i området kommer enligt yttrande från Östersunds Omnibus AB att uppgå till högst tio dubbelturer per dygn. Genom att bussarna ska stanna vid hållplatserna och sakta in vid spärrbommarna blir hastigheterna dessutom låga i området. Statistiskt sett är olycksriskerna betydligt mindre i samband med busstrafik än med biltrafik. Enligt Statens Planverks Rapport 33 del 2 "Bussen i stadens trafiknät" har ungefär fem gånger fler gång- och cykeltrafikanter dödats eller skadats vid olyckor där personbilar varit inblandade än vid olyckor med bussar. Den olycksstatistik som

tagits fram i samband med den statliga kollektivtrafikutredningen (KOLT) pekar på att olycksriskerna är sex gånger större vid biltrafik än vid busstrafik. Jämförelsen är beräknad efter personkilometer.

Den planerade busstrafiken (10 dubbelturer/dygn) motsvarar således ur olycksrisksynpunkt knappt två bilresor till och från arbetet.

Betr avgaser, se yttrande från hälsovårdsnämnden nedan.

Kjell Strid, ägare till Viken 2:236, motsatte sig planändring med hänvisning till att han har fyra barn som utsätts för trafikrisker, buller, avgaser m m.

Kommentar, se ovan under yttrande från Karl Egon Westerberg.

Storvikens byalag protesterade mot planändringen och påpekade att:

1. Skillnaden i gångavstånd mellan de i planförslaget redovisade busslinjealternativen är genomsnittligt så liten att den saknar betydelse.
2. Kostnaden för anläggande av bussgatan uppväger det något mer omfattande gångvägsystem som erfordras om bussen ska gå runt omkring området.
3. Bussgatan innebär ingen tidsbesparing för bussen jämfört med busslinjen runt omkring området (stopp vid en extra hållplats och lägre fart vid spärrbommen).
4. Skolbussarna behöver ej vända inom bostadsområdet, vändplan finns vid skolans parkering.

Dessutom framhölls att bostadsområdet, som till övervägande del befolkas av småbarnsfamiljer, är planerat utan genomfartstrafik och med skolor och daghem placerade med hänsyn härtill vid gator och i anslutning till det centrala parkstråket. Busstrafiken skulle enligt planändringsförslaget dras rakt igenom området mellan skolor och daghem med ökade olycksrisker för barnen.

Där bussgatan planeras förekommer redan nu stark genomfartstrafik som ej kan stoppas annat än med avstängning. En bussgata skulle inbjuda till fortsatt genomfartstrafik. Föreslagen avstängningsanordning (öppningsbar bom) förefaller alltför

lätt att sätta ur funktion.

I särskild skrivelse ansluten till byalagets yttrande förordade majoriteten av personalen vid Storvikensskolan och vid daghemmet Kornettvägen 30 att busslinjen dras runt omkring bostadsområdet för att undvika ökade olycksrisker för barnen i området.

En jämförelse mellan kartbilaga 1 och 2 ger vid handen att skillnaden i gångavstånd till busshållplats blir obetydlig för småhusområdet sydväst om Kvartermästarvägen - Löjtnantsvägen (78 - och 47-grupperna). För området i övrigt blir emellertid gångavstånden betydligt större om bussen ska gå utanför bostadsområdet, särskilt gäller detta flerfamiljshusen nordost om Kvartermästarvägen - Löjtnantsvägen och småhusområdet nordost därom.

Såväl kostnaden för gångvägssystemet som driftskostnaden blir betydligt större om bussen dras utanför bostadsområdet. Enbart den längre körsträckan kan med 10 dubbelturer/dygn beräknas kosta ca 17.000:-/år.

Tidsmässigt innebär en busslinje på den planerade bussgatan ingen nämnvärd besparing. Fördelen ligger istället i den förbättrade service och högre standard som de kortare gångavstånden innebär.

Beträffande olycksriskerna, se kommentar ovan till yttrandet från K E Westerberg.

Exempel på tänkbar bomanordning provas för närvarande av byggnadskontoret som avspärrning mot obehörig fordonstrafik på gång- och cykelbanan längs Rådhusgatan vid kvarteret Kålhagen (vid Tingshuset). Endast snöröjningsfordon tillåts. Bomanordningen har hittills visat sig fungera bra.

Egon Alsing, ägare till Viken 2:174, motsatte sig planändring med hänvisning till att den redan nu livliga och ibland vårdslösa genomfartstrafiken över parkområdet (= den planerade bussgatan) inte kommer att minska nämnvärt, varav följer att busstrafik skulle öka olycksriskerna ytterligare för barnen i området. Föreslagen

avspärrning felplacerad, medger fortsatt biltrafik upp till flerfamiljshus-området (genom parkområdet?). Redovisad fördel med lägre driftskostnad för busstrafik på bussgatan underkännes som helt försumbart i sammanhanget.

En grundläggande förutsättning för genomförandet och färdigställandet av bostadsområdet är att åtgärder vidtas som förhindrar allmän biltrafik över parkområdet. Beträffande trafiksäkerhet i övrigt i området, se kommentar ovan till yttrande från K E Westerberg. Spärrbommar bör ev sättas upp vid bussgatans båda ändar. Beträffande driftskostnaden, se kommentar ovan till yttrande från Storvikens byalag.

Sigfrid Tjärnlund, ägare till Viken 2:258, motsatte sig planändring och framhöll att gångavstånden till busshållplatserna längs en busslinje runt omkring bostadsområdet i jämförelse med andra bostadsområden i kommunen ej är tillräckligt motiv till planändring, att de lägre driftskostnaderna vid busslinje via bussgatan är försumbara i jämförelse med anläggnings- och underhållskostnaderna för bomanordningarna samt att bussgatan medför ökade olycksrisker. Information för samtliga boende i området bör ges av kommunen.

Gångavstånden blir alltför stora för ett flertal av de boende inom bostadsområdet ifall busslinjen dras runt omkring området. Även om standarden i detta avseende är dålig i andra bostadsområden i kommunen, bör planändringar som medverkar till förbättring av kollektivtrafiken kunna medges där detta går att göra. Beträffande synpunkter på kostnader och trafiksäkerhet, se kommentarer ovan till yttranden från Storvikens byalag och från K E Westerberg.

Hyresgästföreningen i Mellersta Norrland tillstyrkte planändringsförslaget med hänvisning till att väl avvägda bussturer leder till mindre biltrafik och därmed ökad trafiksäkerhet i området. Avspärrningar som passar vårt klimat förutsättes.

Kommunstyrelsen meddelade sig i egenskap av trafiknämnd intet ha

att erinra mot planändringen. Nämnden förklarade sig vidare beredd att införa lokala trafikföreskrifter som innebär att ingen annan motorfordonstrafik än busstrafik tillåtes på den planerade bussgatan.

Hälsovårdsnämnden tillstyrkte planförslaget utan erinran med noteringen att den angivna turtätheten ej syntes orsaka omgivningshygieniska problem i området.

Erik och Laila Roos, Eva och Lennart Olofsson, Karl och Gunvor Jönsson samt Enar och AnnaGreta Persson, fastighetsägare i småhusområdet nordväst om planområdet (78-gruppen), tillstyrkte planändringen med påpekande att busstrafik genom området kommer att avlasta Kvartermästarvägen från en del privatbilism samt att hållplatserna längs Kvartermästarvägen - Löjtnantsvägen ger säkrare av- och påstigning än motsvarande på Mariebyvägen.

Sundvis Östling, Staffan Lindberg, Yvonne Zackrisson och Björn Frimert, referensgrupp för småhusområdet sydost om planområdet (47-gruppen), redovisade intervjuundersökning bland de boende i detta område. 37 fastighetsägare har därvid avstyrkt planändring och 11 har tillstyrkt. Avstyrkandena motiveras med att de kortare gångavstånden ej står i proportion till den ökade trafiken vid en planändring. Dessutom råder stor osäkerhet beträffande avstängningsanordningens funktion och de olycksrisker som uppstår vid genomfart av obehörig trafik över parkområdet.

Betr bedömning av gångavstånd och trafiksäkerhet, se kommentarer ovan till yttrandena från Storvikens byalag, Egon Alsing och K E Westerberg.

Fastighetsnämnden tillstyrkte planändringen och förordade samtidigt utredning ang breddning av trafikområdet mot öster.

Eva Karin Nilsson och Kristina Jaktlund - R-sen m fl föräldrar vid Storvikens förskola har på två likalydande namnlister protesterat mot planändringen med hänvisning till att barnen genom den tänkta busslinjen kommer att utsättas för onödiga olycksrisker.

Beträffande olycksriskerna, se kommentar ovan till yttrandet från K E Westerberg.

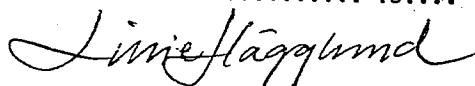
Ändringar efter Planförslaget har efter remissbehandlingen modifierats beträffande remissbe- breddning av området mot nordost. Vidare föreslås spärrbommar i handlingen bussgatans båda ändar.

Östersund den 13 mars 1979

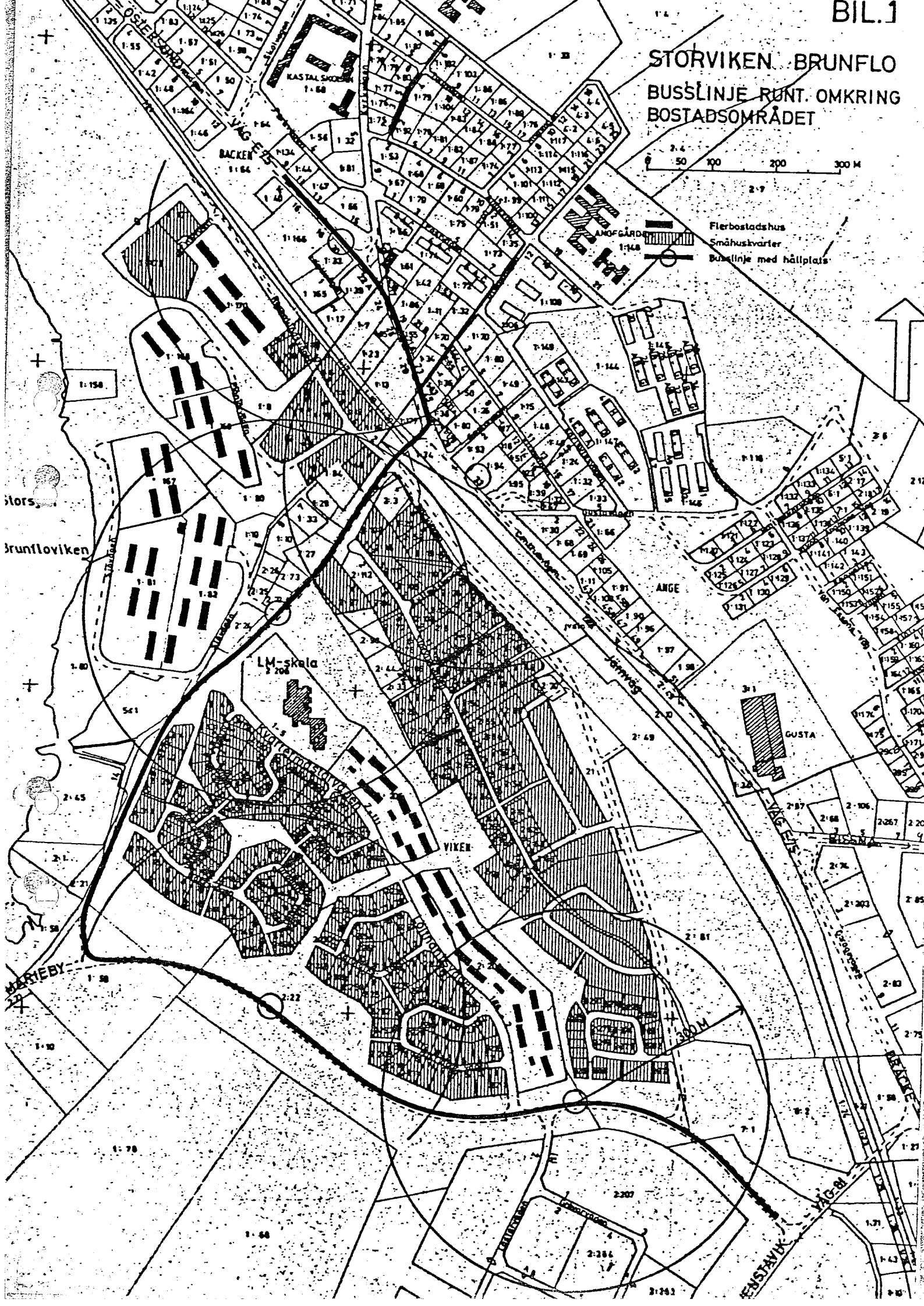

Kjell-Ove Eskilsson
Planarkitekt

Fastställt genom länsstyrelsens
beslut denna dag, betygar.

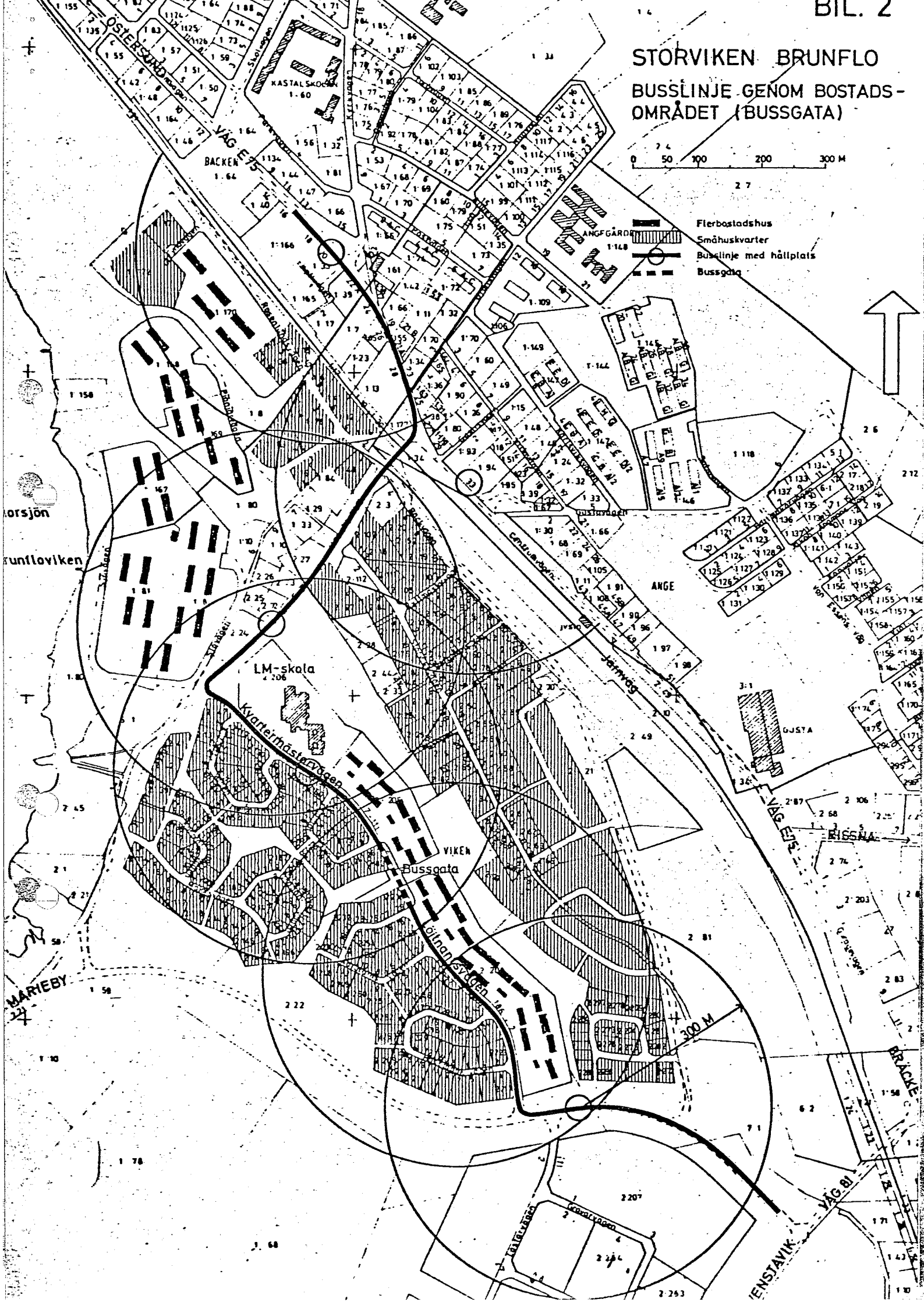
Östersund ...19.8..... 1982



Flerbostadshus
Småhuskvarter
Buslinje med hållplats



A horizontal scale bar with markings at 0, 50, 100, 200, and 300 M.



Förslag till
ändring av stadsplanen
för del av

BRUNFLO I ÖSTERSUNDS KOMMUN (Viken 2:22 mfl, bussgata)

ILLUSTRATIONSKARTA

Skala 1:1000

