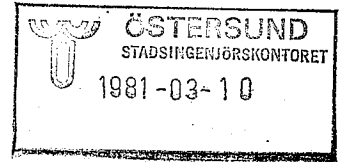


1981-02-26

P1 2371/80

Egon Bjärtå m.fl.
Stickvägen 8
831 61 ÖSTERSUNDBesvär i fråga om stadsplan inom Östersunds kommun

Länsstyrelsen i Jämtlands län fastställde den 10 september 1980 förslag till ändring av stadsplanen för del av Oden-sala i Östersunds kommun (stg 615 och 616 m.fl.) buss-gata: se bilaga.

Över beslutet har Egon Bjärtå m.fl. anfört besvär.

Egon Bjärtå m.fl. har yrkat att planförslaget inte fastställs utan av kommunen omarbetas på så sätt att den föreslagna bussgatan söder om kvarteret Strumpan i stället dras från Tranbärsvägen öster om fabriksfastigheten Strumpan 4 med utfart på Hagvägen. De har vidare hemställt att regeringen måtte inhämta yttrande från dels vägförvaltningen i Jämt-lands län, dels trafiksäkerhetskommittén i Östersunds kommun rörande trafiksäkerhetsaspekten på de alternativa sträck-ningarna av bussgatan. Klagandena har till stöd för sin sak åberopat den inverkan den föreslagna bussgatan skulle ha på boendemiljön i villaområdet samt den försämring av trafik-säkerheten på Odenskogsvägen som den föreslagna bussutfarten där skulle innebära. De har därvid gjort gällande bl.a. att deras förslag skulle medföra endast ett marginellt bortfall av resandeunderlag men en betydligt bättre lösning ur trafik-säkerhetssynpunkt.

Regeringen gör följande bedömning.

Vid en avvägning mellan intresset av att den föreslagna buss-gatan kommer till stånd och de boendes intresse för sin boendemiljö anser regeringen, liksom länsstyrelsen, att olä-genheterna för de boende inte är av så allvarlig art att de inte bör tålas.

Vad beträffar trafiksäkerheten ger den i ärendet föreliggande utredningen inte vid handen att planförslaget är oaccepta-belt. På grund härav finner regeringen inte anledning att inhämta ytterligare yttranden i ärendet eller att vidta någon ändring av länsstyrelsens beslut i berört hänseende.

2.

På grund av det anförda och med hänsyn till vad länsstyrelsen i
övrigt anført skall besvären avslås.

Regeringen avslår besvären.

På regeringens vägnar

Georg Danell

Göran Larnefeldt

Bestyrkes i tjänsten

Katarina Hullfors
Katarina Hullfors

Kopia till

statens planverk
länsstyrelsen (+ prövade handlingar) (11.082-865-80)
byggnadsnämnden
fastighetsbildningsmyndigheten
fastighetsregistermyndigheten

Sökande

Östersunds kommun

Förslag till ändring av stadsplanen för del av Odensala i Östersunds kommun (stg 615 och 616 m fl) bussgata

Östersunds kommunfullmäktige har enligt bestämmelserna i 26 § byggnadslagen överlämnat ovannämnda stadsplaneförslag för fastställelseprövning.

Stadsplanekarta, bestämmelser och beskrivning har upprättats den 13 november 1979 av planarkitekt Kjell-Ove Eskilsson, Östersund. Till förslaget har fogats illustrationsplan upprättad av Eskilsson.

Under utställningstiden har anmärkningar mot förslaget inkommit från Rita och Åke Bjerhammer, stg 1497 IV, T Mattsson, Brynet 1, Jörg och Margit Birk, Tjugan 1, Björn Lundholm, Tjugan 2, Wilbert Pettersson, 1/2 av Slungan 1, Egon Bjärtå, Skyffeln 1, Alf Jonsson, Slungan 2, Villaägareföreningen Mönstret genom Carl Fredriksson och Alf Jonsson, numera Gunnar Gråberg och Egon Bjärtå, ordförande respektive sekreterare i föreningen samt från Hyresgästföreningen i Mellersta Norrland, Östersundsavdelningen.

Anmärkningarna avser främst intrånget i parkmarken, trafik- och olycksfallsrisken, bullerstörningar och luftföroreningar i parkområdet, bristande respekt för och funktionen hos föreslagen bomanordning, ytterligare trafikbelastning genom ökad turtäthet och att bussgatan senare kommer att upplåtas för allmän gatutrafik.

Anmärkningarna är förenade med yrkanden om att förslaget inte skall godtas utan återsändas till kommunen för omarbetning enligt de anförda anmärkningarna.

Planarkitekten har bemött anmärkningarna i en skrivelse till byggnadsnämnden som på planarkitektens förslag beslutat föreslå kommunfullmäktige att med avvisande av anmärkningarna antaga förslaget och söka fastställelse av detsamma.

Kommunfullmäktige har den 28 februari 1980 beslutat i enlighet med byggnadsnämndens förslag.

Rita och Åke Bjerhammer, T Mattsson, Jörg och Margit Birk, Björn Lundholm, Wilbert Pettersson, Egon Bjärtå, Alf Jonsson, Villaägareföreningen och Hyresgästföreningen i Mellersta Norrland har lämnats tillfälle att yttra sig över vad kommunen anfört under ärendets beredning. Rita och Åke Bjerhammer samt Alf Jonsson har kommit in med

Handl

1980-09-10

11.082-865-80

skrivelser. Skrivelserna tillför emellertid inte ärendet några nya synpunkter.

Länsstyrelsen anför följande.

Ändring av parkmark för att tillgodose ett annat ändamål än park bör endast ske i mycket begränsad omfattning och i så fall för att tillgodose ett annat, angeläget allmänt ändamål. Med hänsyn till bl a energisynpunkt och önskemålet om en ökad användning av kollektiva persontransporter är det angeläget att busslinjer ansluter sig till bostads- och arbetsområdena och med hållplatser inom rimliga gångavstånd. Frågan om lämpliga linjedragningar bör därför ägnas stor omsorg i samband med utarbetande av stadsplaneförslag.

Föreliggande förslag innebär i och för sig ingen ändrad markanvändning men bussgatan i parkområdet ger möjlighet att genom en busslinje knyta ihop bostads- och arbetsområdena inom Östra Odensala och Torvalla. Den föreslagna bussgatan kan därför godtas från markanvändningssynpunkt.

Övriga anmärkningar beträffande bullerstörningar, luftföroreningar m m samt frågan om trafiksäkerheten och olycksfallsrisken bedömer länsstyrelsen - om förslaget genomföres så som det redovisas på kart och i beskrivning - inte vara av den arten att förslaget därför inte kan godtas.

Länsstyrelsen förutsätter att föreslagna bomavstängningar av bussgatan, särskilt vid Tranbergsvägen, placeras så långt in på bussgatan att buller och avgaser från väntande buss inte medför störningar för angränsande bebyggelse. Anförda anmärkningar utgör inte hinder mot fastställelse av förslaget.

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

Länsstyrelsen fastställer enligt 26 § byggnadslagen förslaget till ändring av stadsplanen.

./. Besvär till bostadsdepartementet, se bilaga.

Samtidigt härmed har länsstyrelsen fastställt ett förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Odensala i Östersund (stg 459+460 i Östersund och Torvalla 2:21 m fl i Brunflo, fritidsområde), varigenom förutsättningarna finns för en genomgående busslinje från Odenskogsvägen till sekundärleden i Torvalla.

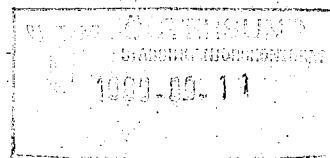
I detta beslut har, förutom undertecknade, även deltagit t f förste länsassessor Leif Andersson, byrådirektör Erik Marell, byrådirektör Mats Deltin, t f länsantikvarie Jan Raihle och biträdande överlantmätare Carl-Gustaf Jönsson.

Lars Calleberg
länsråd

Bestyrkes: *Margareta Olsson* N.O. Rimmö
byrådirektör

Sökande

Östersunds kommun



Förslag till ändring av stadsplanen för del av Odensala i Östersunds kommun (stg 615 och 616 m fl) bussgata

Östersunds kommunfullmäktige har enligt bestämmelserna i 26 § byggnadslagen överlämnat ovannämnda stadsplaneförslag för fastställelseprövning.

Stadsplanekarta, bestämmelser och beskrivning har upprättats den 13 november 1979 av planarkitekt Kjell-Ove Eskilsson, Östersund. Till förslaget har fogats illustrationsplan upprättad av Eskilsson.

Under utställningstiden har anmärkningar mot förslaget inkommit från Rita och Åke Bjerhammer, stg 1497 IY, T Mattsson, Brynet 1, Jörg och Margit Birk1, Tjugan 1, Björn Lundholm, Tjugan 2, Wilbert Pettersson, 1/2 av Slungan 1, Egon Bjärtå, Skyffeln 1, Alf Jonsson, Slungan 2, Villaägareföreningen Mönstret genom Carl Fredriksson och Alf Jonsson, numera Gunnar Gråberg och Egon Bjärtå, ordförande respektive sekreterare i föreningen samt från Hyresgästföreningen i Mellersta Norrland, Östersundsavdelningen.

Anmärkningarna avser främst intrånget i parkmarken, trafik- och olycksfallsrisken, bullerstörningar och luftföroreningar i parkområdet, bristande respekt för och funktionen hos föreslagen bomanordning, ytterligare trafikbelastning genom ökad turtäthet och att bussgatan senare kommer att upplåtas för allmän gatutrafik.

Anmärkningarna är förenade med yrkanden om att förslaget inte skall godtas utan återsändas till kommunen för omarbetning enligt de anförda anmärkningarna.

Planarkitekten har bemött anmärkningarna i en skrivelse till byggnadsnämnden som på planarkitektens förslag beslutat föreslå kommunfullmäktige att med avvisande av anmärkningarna antaga förslaget och söka fastställelse av detsamma.

Kommunfullmäktige har den 28 februari 1980 beslutat i enlighet med byggnadsnämndens förslag.

Rita och Åke Bjerhammer, T Mattsson, Jörg och Margit Birk1, Björn Lundholm, Wilbert Pettersson, Egon Bjärtå, Alf Jonsson, Villaägareföreningen och Hyresgästföreningen i Mellersta Norrland har lämnats tillfälle att yttra sig över vad kommunen anfört under ärendets beredning. Rita och Åke Bjerhammer samt Alf Jonsson har kommit in med

1980-09-10

11.082-865-80

skrivelser. Skrivelserna tillför emellertid inte ärendet några nya synpunkter.

Länsstyrelsen anför följande.

Ändring av parkmark för att tillgodose ett annat ändamål än park bör endast ske i mycket begränsad omfattning och i så fall för att tillgodose ett annat, angeläget allmänt ändamål. Med hänsyn till bl a energisynpunkt och önskemålet om en ökad användning av kollektiva persontransporter är det angeläget att busslinjer ansluter sig till bostads- och arbetsområdena och med hållplatser inom rimliga gångavstånd. Frågan om lämpliga linjedragningar bör därför ägnas stor omsorg i samband med utarbetande av stadsplaneförslag.

Föreliggande förslag innebär i och för sig ingen ändrad markanvändning men bussgatan i parkområdet ger möjlighet att genom en busslinje knyta ihop bostads- och arbetsområdena inom Östra Odensala och Torvalla. Den föreslagna bussgatan kan därför godtas från markanvändningssynpunkt.

Övriga anmärkningar beträffande bullerstörningar, luftföroreningar m m samt frågan om trafiksäkerheten och olycksfallsrisken bedömer länsstyrelsen - om förslaget genomföres så som det redovisas på karta och i beskrivning - inte vara av den arten att förslaget därför inte kan godtas.

Länsstyrelsen förutsätter att föreslagna bomavstängningar av bussgatan, särskilt vid Tranbergsvägen, placeras så långt in på bussgatan att buller och avgaser från väntande buss inte medför störningar för angränsande bebyggelse. Anförda anmärkningar utgör inte hinder mot fastställelse av förslaget.

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

Länsstyrelsen fastställer enligt 26 § byggnadslagen förslaget till ändring av stadsplanen.

./.. Besvär till bostadsdepartementet, se bilaga.

Samtidigt härmed har länsstyrelsen fastställt ett förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Odensala i Östersund (stg 459+460 i Östersund och Torvalla 2:21 m fl i Brunflo, fritidsområde), varigenom förutsättningarna finns för en genomgående busslinje från Odenskogsvägen till sekundärleden i Torvalla.

I detta beslut har, förutom undertecknade, även deltagit t f förste länsassessor Leif Andersson, byrådirektör Erik Marell, byrådirektör Mats Deltin, t f länsantikvarie Jan Raihle och biträdande överlantmätare Carl-Gustaf Jönsson.

Lars Calleberg
länsråd

Bestyrkes: *Margareta Olsson* N.O. Rimmö
byrådirektör

Tillhör kommunfullmäktiges i Östersund
beslut (dec 21) 1974, § 43, beviljar
[Signature]
Kommunfullmäktiges ordförande

Förslag till ändring av stadsplanen
för del av
ODENSALA i ÖSTERSUNDS KOMMUN
(Stg 615 och 616 m fl) Bussgata.

BESKRIVNING

HANDLINGAR

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

- Denna beskrivning
- Illustrationsplan
- Fastighetsförteckning

PLANDATA

Läge

Planområdet är beläget i Odensala ca 3,5 km sydost om stadens centrum och inbegriper mark för en planerad bussgata mellan Tranbärsvägen och Odenskogsvägen.

Area

Planförslaget omfattar ca 2 hektar.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Gällande stadsplan

För planområdet gäller stadsplan fastställd av länsstyrelsen den 16/1 1969 (västra delen) och av Kungl Maj:t den 3/8 1972 (östra delen). I öster ansluter ett område med stadsplan fastställd av länsstyrelsen den 22/11 1973.

Terräng, vegetation

Planområdets östra del sluttar svagt mot öster och är i övrigt plant. I västra delen utgöres området av gammal åkermark och ett mindre skogsparti närmast Odenskogsvägen. Längs kv Strumpan finns en ca 12 meter bred planterad buskridå och mittför kv

Grepen en liten jordkulle. Östra delen av planområdet är beväxt med tät barrskog.

Grundförhållanden

Geotekniska undersökningar för angränsande byggnadskvarter har visat att undergrunden i området är av god beskaffenhet för hus- och gatubyggande.

Fornminnen

Enligt ekonomiska kartan finns inga fornminnen i det aktuella området.

Bebyggelse

Förutom en transformatorstation på parkmark invid kvarteret Grepen finns ingen bebyggelse inom planområdet. Angränsande kvartersmark är bebyggd med bostadshus och industribyggnad i enlighet med gällande stadsplan.

Gång- och cykeltrafik

Inom området finns en gång- och cykelbana som förbinder Östra Odensala med Odenskogsområdet via Tranbärsvägen och Mönstervägen. I parkstråket finns dessutom en korsande led upp mot rekreationsområdena kring Lillsjön och Spikbodarna.

Gatutrafik

Odenskogsvägens södra del utgör tillsammans med Hagvägen sekundärled typ II. Mönstervägen kan klassificeras som en kombinerad matargata - entrégata med fyra anslutande entrégator på sin norra sida och utfarter från sju enskilda tomter på södra sidan. Tranbärsvägen är en mer utpräglad matargata.

Busstrafik

Busstrafik förkommer idag längs Odenskogsvägen och längs Lillsjövägen ca 650 m öster om planområdet.

Ledningar

I parkområdet finns en elektrisk högspänningsledning (jordkabel 20 kV).

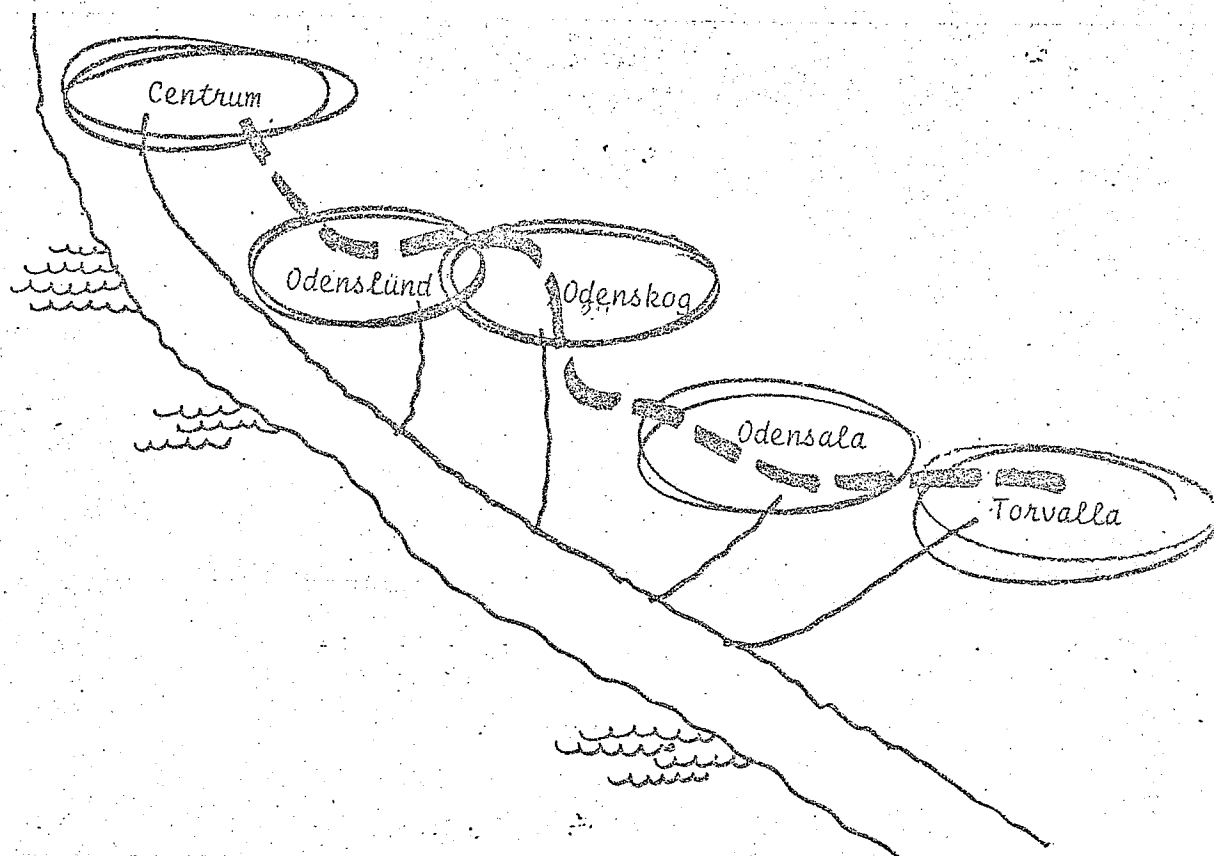
Markägoförhållanden

Förutom 1 100 m² av kv Strumpan befinner sig all mark inom planområdet i kommunens ägo.

PLANFÖRSLAG

Allmän
motivering

Planförslaget har tillkommit för att möjliggöra anordnande av en busslinje Östra Odensala - Odenskog - Centrum via en särskild bussgata i parkområdet mellan Odenskogsvägen och Tranbärsvägen. Nedanstående principskiss visar i förenklad form hur en sådan tvärförbindelse ger ökade möjligheter till direktresor mellan bostad och arbetsplats och till alternativa resvägar in mot stadens centrum.



Gällande
planbe-
stämmelser

Huvuddelen av planområdet utgöres enligt gällande stadsplan av parkmark ingående i det stora parkstråket som utgör förbindelse mellan västra Odensala och rekreationsområdena kring Lillsjön - Spikbodarna. Dessutom ingår en mindre del industri- mark i planområdet (del av kvarteret Strumpan).

Transformator-
station

Den befintliga transformatorn inordnas i stadsplanen genom att ca 120 m² parkmark överföres till specialområde för transformatorstation.

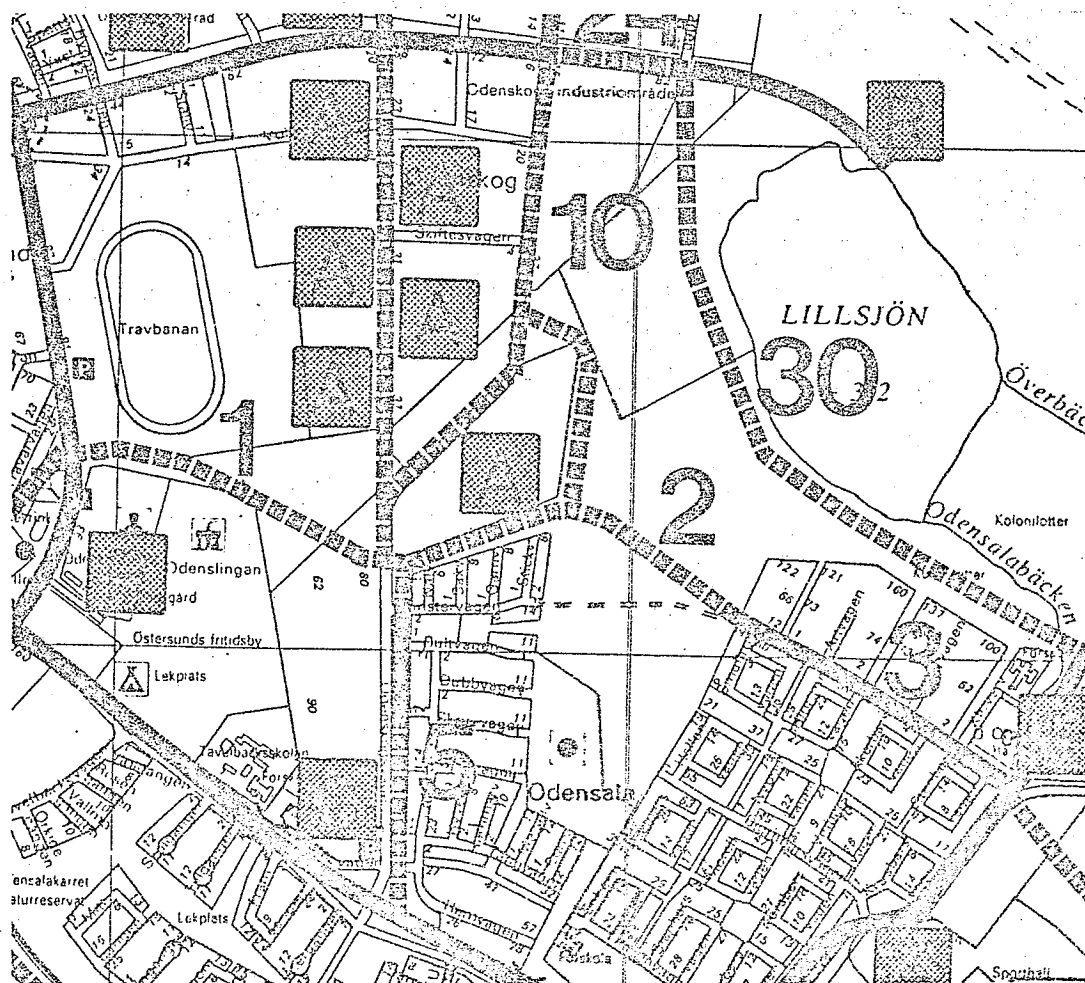
Parkmark

Ca 3 600 m² tas i anspråk för bussgatan. I planområdets västra del överföres ca 1 000 m² industrimark (planterat skyddsområde som ej får bebyggas) till parkmark för att möjliggöra dragningen av huvudstråket för gång- och cykeltrafik till lämplig korsningspunkt med Odenskogsvägen.

Buskridån längs kvarteret Strumpan flyttas och kompletteras med träd och buskar så att den bildar skyddsplantering mellan bussgatan och bostadskvarteren i söder. Även norra sidan av kullen planteras och förses dessutom med staket som markering av att den sidan ej skall användas för lek (se illustrationsplan).

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Befintliga gång- och cykelvägar i anslutning till planområdet bibehålls oförändrade. På illustrationsplanen redovisas en del kompletterande vägar anpassade till de förslag till externt gång- och cykelledssystem som för närvarande bearbetas av byggnadskontoret. De nya vägarna är dragna så att minsta möjliga ingrepp ska behöva göras i parkområdet. Mopedtrafik bör kunna tillåtas på det externa gång- och cykelledssystemet.



Utdrag ur "Förslag till externa gång- och cykelleder". Skala 1:15 000

Gatutrafik

I samband med planarbetet har efter särskild framställning undersökts möjligheterna att anordna en extra utfartsväg för biltrafik från Östra Odensala. Anledningen var de besvärliga trafikförhållandena vid anslutningen Lillsjövägen - E 75, där trafikmängderna kommer att öka de 2 - 3 närmaste åren och därefter, när nya E 75 tillkommit, blir bara ungefär hälften av dagens siffror. De tänkbara vägalternativ och andra lösningar som undersökts har det gemensamt att de av tids- och kostnadsskäl knappast skulle kunna bli genomförda förrän trafikförhållandena vid anslutningen Lillsjövägen - E 75 förbättrats enligt ovan.

Busstrafik

Önskemål har framkommit från Östersunds Omnibus AB om en bussgata mellan Mönstervägen - Tranbärsvägen. En sådan tvärförbindelse möjliggör direktförbindelser utan bussbyte mellan Östra Odensala, Odenskogs industriområde, Palmcranzskolan och vidare mot stadens centrum. Senare kan den även komma att utsträckas österut till Torvalla centrum och angränsande bostads- och industriområden. Se principskiss sid 3. Kapaciteten skulle därvid kunna höjas på ett driftsekonomiskt förmånligare sätt än genom dubbleringar på nuvarande busslinje till Odensala. Bussbolaget har redovisat en kalkylmässig skillnad i driftskostnad på ca en miljon kronor per år vid en jämförelse mellan utbyggnad av nuvarande linje och en ny linje på den föreslagna bussgatan.

Från bussbolagets sida har vidare framhållits den ökande efterfrågan på kollektiva transportmedel och de besvärliga trafikförhållandena vid anslutningen Lillsjövägen - E 75 som ytterligare skäl för den nya bussgatan. Den ger därutöver kortare väg för bussar än för bilar, fram för allt vid resor mellan de delområden som ligger ett stycke ifrån E 75. Dessutom får de som bor utefter exempelvis Tranbärsvägen kortare gångavstånd till busshållplats.

Efter första remisskedet har den förslagna bussgatans sträckning ändrats från anslutning på Mönstervägen till en anslutning direkt på Odenskogsvägen ca 100 m norr om Mönstervägen. Bussgatans längd ökar därmed från ca 400 till ca 780 m, medan erforderliga gång- och cykelvägar bedöms bli oförändrade. Sträckningen genom parkområdet har studerats av byggnadskontoret i samband med gång- och cykelledsystemet.

Planförslaget medger en fyra m bred bussgata på specialområde för allmän gatutrafik. Vid anslutningen till Odenskogsvägen finns utrymme för en kombinerad mötesplats/hållplats och på bussgatans mittdel en sex m bred mötesträcka som omfattar de två kurvorna och mellanliggande del genom skogspartiet. Om det visar sig att värdefulla träd kan sparas och busstrafiken bedöms ej bli hindrad i alltför hög grad bör dock även en del av bussgatans mittparti kunna utföras med fyra m bredd i princip enligt illustrationsplanen.

Bussgatan skall utföras så att den ansluter till befintlig mark utan nämnyärda nivåskillnader. Med hänsyn härtill och till busstrafikens turtäthet (inledningsvis två bussar/tim i vardera riktningen och på sikt, när Torvalla byggs ut, max fyra bussar/tim) bedöms ingreppet i parkområdet bli så begränsat att dess funktion som parkstråk/förbindelseled och friområde mellan bostadområdena ej försämras i någon väsentlig grad.

Trafik- reglering

Genom lokala trafikföreskrifter enligt 147 § Vägtrafik-kungörelsen kommer andra fordon än bussar att förbjudas på bussgatan. Dessutom kommer automatiskt styrda avstängningsanordningar att sättas upp vid bussgatans båda ändar tillsammans med effektiva stängsel m m som omöjliggör obehörig fordonstrafik på bussgatan.

PLANGENOMFÖRANDE

Huvudmannaskap

Bussgatan med tillhörande anordningar byggs ut genom kommunens försorg.

Kostnader,
tidplan

Bussgatan beräknas kosta ca 450 000:- och erforderliga bomanordningar och stängsel ytterligare ca 130 000:-. Utbyggnaden planeras ske sommaren 1980.

För den tillkommande gång- och cykelvägen längs med bussgatan uppskattas kostnaden till ca 230 000:- och för de övriga på illustrationsplanen redovisade tillkommande gång- och cykelvägarna ungefär lika mycket. Den förstnämnda byggs lämpligen ut samtidigt med bussgatan.

SAMRAD

Remissbe-
handling I

I februari-mars 1979 var ett första förslag till bussgata mellan Tranbärsvägen - Mönstervägen ute på remiss och samråd enligt 14 § Byggnadslagen. Planförslaget var då sammankopplat med planändring för en förskola väster om kv. Brytärtan. Den 16/5 1979 hölls dessutom ett informations- och diskussionsmöte i Storsjöskolan angående bussgator i Odensala, till vilket alla intresserade inbjöds genom annonser i ortstidningarna vid två tillfällen.

Remissyttrandena innehöll både tillstyrkanden och avstyrkanden. De senare kom huvudsakligen från sammanslutningar och grupper av boende längs Tranbärsvägen och Mönstervägen. Motiven var att bussgatan skulle medföra ökad trafik med buller och avgaser för närboende, begränsning av barnens lekmöjligheter, trafikfaror framför allt för barnen och risk för att bussgatan öppnas för biltrafik.

Vid informations- och diskussionsmötet den 16/5 redovisades ett preliminärt förslag till alternativ sträckning av bussgatans västra del (i princip lika det nu aktuella planförslaget).

Remissbe-
handling II

Det alternativa bussgataförslaget remissbehandlades under tiden 7/9 - 28/9, varvid förslagshandlingar bestående av stadsplånekarta, bestämmelser, beskrivning och illustrationsplan sändes ut till samtliga berörda sākägare för samråd enligt 14 § byggnadslagen.

Remissyttrande inkom från HSBs bostadsrättsförening Lillsjön, Villaägarföreningen Mönstret, T Mattson m fl., Östersunds Omnibus AB, Hyresgästföreningen Mellersta Norrland, Odensala s-förening, Åke Bjerhammer, Fritidsnämnden, Odensala Hem- och skölaförening, Byggnadskontoret, Hälsovårdsnämnden, Trafiksäkerhetskommittén, Kommunstyrelsen, Jämtlandskraft AB och Fastighetsnämndens arbetsutskott.

Av yttrandena framgår att Östersunds Omnibus AB, Odensala s-förening, Fritidsnämnden, Hälsovårdsnämnden, Trafiksäkerhetskommittén, Jämtlandskraft AB och Fastighetsnämndens arbetsutskott endera tillstyrkt plånförslaget eller meddelat sig intet ha att erinra mot ifrågasatt plåändring. Kommunstyrelsen förklarade sig i egenskap av trafiknåmnd beredd att utfärda lokal trafikföreskrift angående förbud mot annan fordonstrafik ån busstrafik på bussgatan.

Byggnadskontoret ifrågasatte den breda uthuggningen för bussgatan och gång- och cykelvägen invid varandra genom skogen i parkområdet. Sträckningarna har därefter omarbetats i samråd med byggnadskontoret.

Bostadsrättsföreningen Lillsjön, Villaägarföreningen Mönstret, T Mattson m fl., Hyresgästföreningen, Åke Bjerhammer och Odensala Hem- och Skölaförening avstyrkte plåändringen med hänvisning bl a till

- risken för att bussgatan senare upplåtes för allmän gatutrafik eller tas i anspråk av biltrafikanter på grund av att bomanordningarna sätts ur funktion.
- trafikfarlig utfart på Odenskogsvågen.

9.

- olycksrisker och luftförorening i parkområdet mellan kv Strumpan och bostadskvarteren norr om Mönstervägen med försämrad boendemiljö för angränsande kvarter.

- otillräckliga motiv för den extra busslinjen genom parkområdet.

I ett par av yttrandena föreslogs alternativ sträckning av bussgatan öster om kvarteret Strumpan och anslutning på Hagvägen. Bostadsrättsföreningen Lillsjön hänvisar dessutom till tidigare krav på busslinje längs Tranbärsvägen ända fram till vändplatsen.

Förutom kommunstyrelsens/trafiknämndens utfästelse beträffande lokala trafikföreskrifter finns ett hinder även i det formella planförslaget mot att bussgatan upplåts för annat än busstrafik. Det endast fyra meter breda trafikområdet medger nämligen ej biltrafik tillsammans med busstrafiken och en breddning av gatan kan ej ske utan föregående planändring.

Beträffande risken för smittrafik på bussgatan gäller detta endast om bomanordningarna vid bussgatans bägge ändar är ur funktion och att de bilförare som i så fall skulle välja bussgatan vet om det. Med normal skötsel och tillsyn bör sådana haverier kunna inträffa ytterst sällan.

Vid bussgatans anslutning på Odenskogsvägen är siktförhållandena godtagbara. Avståndet till Mönstervägen i söder och till Hagvägens nya anslutning på Odenskogsvägen i norr är ca 100 meter. Varken trafiksäkerhetskommittén eller vägförvaltningen har under samrådsskedet haft någon anmärkning beträffande bussgatans anslutning på Odenskogsvägen. Byggnadskontoret har kontrollerat att erforderliga siktsträckor enligt "Riktlinjer för gators geometriska utformning RIGU 73" finns utan att särskild röjning i befintlig skog i kv Strumpan erfordras.

Busstrafikens omfattning orsakar enligt hälsovårdsnämnden ej omgivningshygieniska problem i området. Trafikens omfattning bör på motsvarande sätt vägas in i bedömningen av olycksriskerna längs bussgatan. Bussarnas låga hastighet och de siktförhållanden de erbjuder är vidare omständigheter som talar för att risken för olyckor längs bussgatan är förhållandevis liten. Avståndet till bussgatan och planerad skyddsplantering talar vidare för att boendemiljön i bostadskvarteren söder om bussgatan ej kommer att förändras i avgörande grad.

Motiven för bussgatan genom parkområdet enligt planförslaget framgår av ovanstående beskrivning under rubriken PLANFÖRSLAG. Därutöver bör framhållas att det åligger Östersunds Omnibus AB att erbjuda god kollektivtrafikservice och att det enligt Kommunprogrammet ingår i kommunens målsättning att prioritera kollektivtrafiken, särskilt med avseende på arbetsresor. Vad gäller alternativförslaget att dra bussgatan öster om kv Strumpan med anslutning på Hagvägen har från bussbolagets sida redovisats att anslutning på Odenskogsvägen är väsentligt bättre ur servicesynpunkt varför planförslagets sträckning bör gälla.

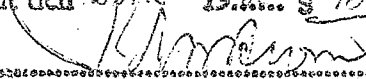
Östersund den 13 november 1979

Kjell-Ove Eskilsson
Kjell-Ove Eskilsson
Planarkitekt

Fästställe genom länsstyrelsens
Beslut denna dag, bevisar.

Östersund 10 sept. 1980

[Signature]
(N. O. Rimmér)


Kommunfullmäktiges sekreterare

Förslag till ändring av stadsplanen
för del av
ODENSALA i ÖSTERSUNDS KOMMUN
(Stg 615 och 616 m fl) Bussgata

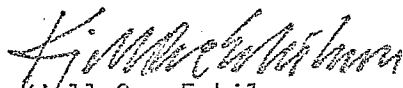
BESTÄMMELSER

1 § PLANOMRADETS ANVÄNDNING

Specialområden

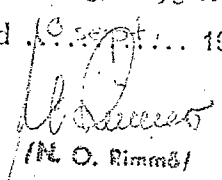
- 1 mom Med Ta betecknat område får användas endast för
gatutrafik och därmed samhörigt ändamål.
- 2 mom Med Es betecknat område får användas endast för
transformatorstation och därmed samhörigt ändamål.

Östersund den 13 november 1979


Kjell-Ove Eskilsson
Planarkitekt

Fästställe genom länsstyrelsens
beslut denna dag, betygar.

Östersund 13 sept 1980.


(M. O. Rimmö)