

Tillhör byggnadsnämndens i Östersund beslut
den 15/12 1992, § 493 betygar:

Lar G. Lindgren
sek. i 6

Detaljplan för

E 14 FÖRBIFART LUGNVIK

Östersunds kommun

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR OCH UNDERLAG

UTSTÄLLNINGSHANDLINGAR

Utställningshandlingarna utgöres av detaljplanekarta med planbestämmelser och illustrationskarta, grundkarta, plan- och genomförandebeskrivningar samt samrådsredogörelse.

ÖVRIGT UNDERLAGSMATERIAL

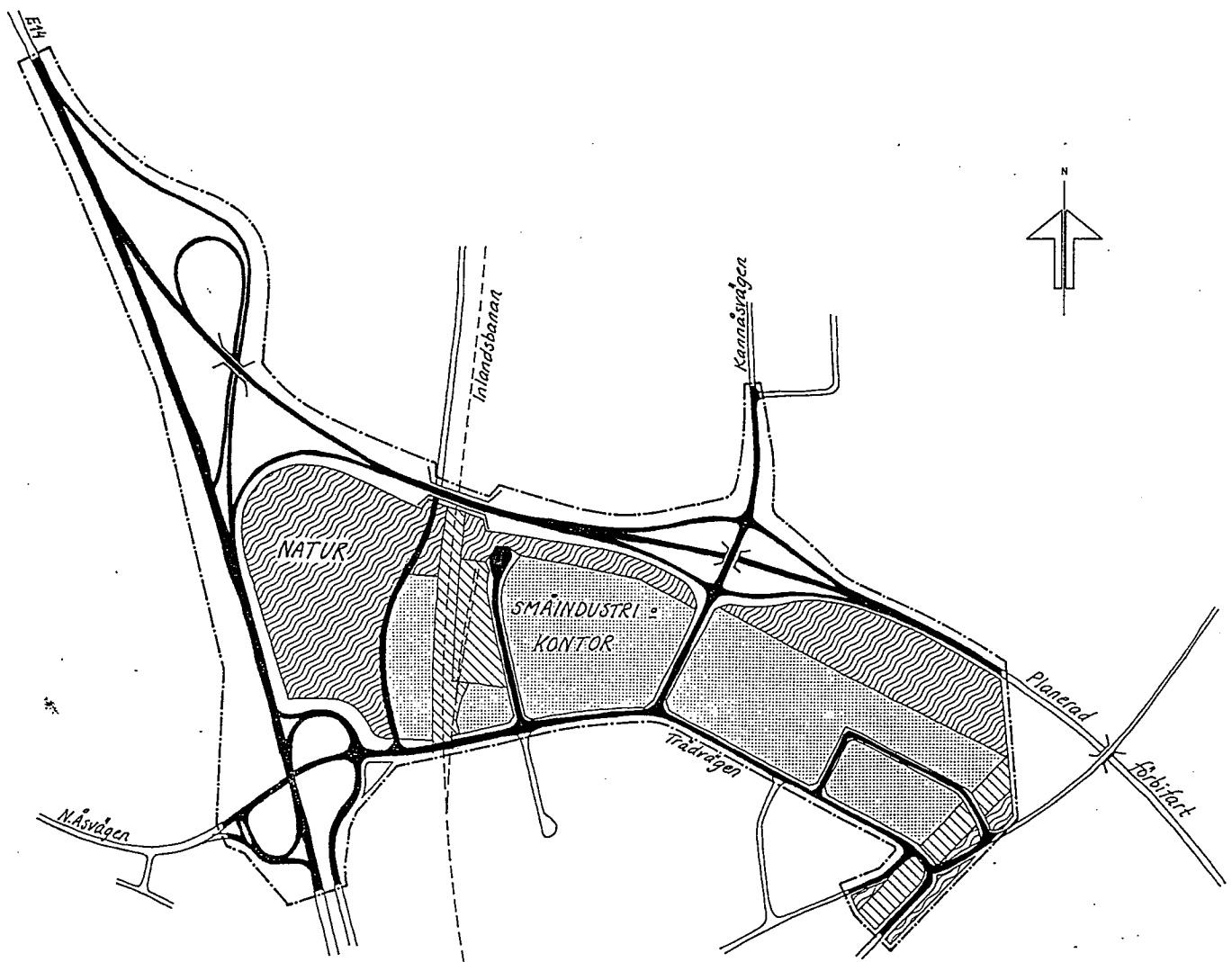
- Utredningsmaterial för arbetsplan tillhandahållet av Vägverket.
- Fastighetsförteckning (redovisar både nya och gamla fastighetsbeteckningar)
- Miljökonsekvensbeskrivning för nybyggnad av väg E14 förbi Östersund

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Huvudsyftet med planen är att skapa planmässiga förutsättningar för att bygga den planerade förbifarten genom det planlagda industriområdet i Lugnvik. Dessutom föreslås vissa omdispositioner i angränsande industrikvarter med målsättningen att höja området status.

Förbifartens hela sträckning från Lillänge i söder till Lugnvik i norr redovisas på sid 5 i form av Vägverkets översiktsplan förminskad till skala 1:20 000.

Två nya trafikplatser ingår i detaljplanen, en vid anslutningen till nuvarande E14 och en mittför Kännåsvägens norra del, se illustrationskartan. Förbifarten passerar järnvägen och Semsån på samma bro, som dessutom förlängs över Tysjövägen med gångbanan väster om och en gång- och cykelväg öster om järnvägen.



Planområdet Lugnvik

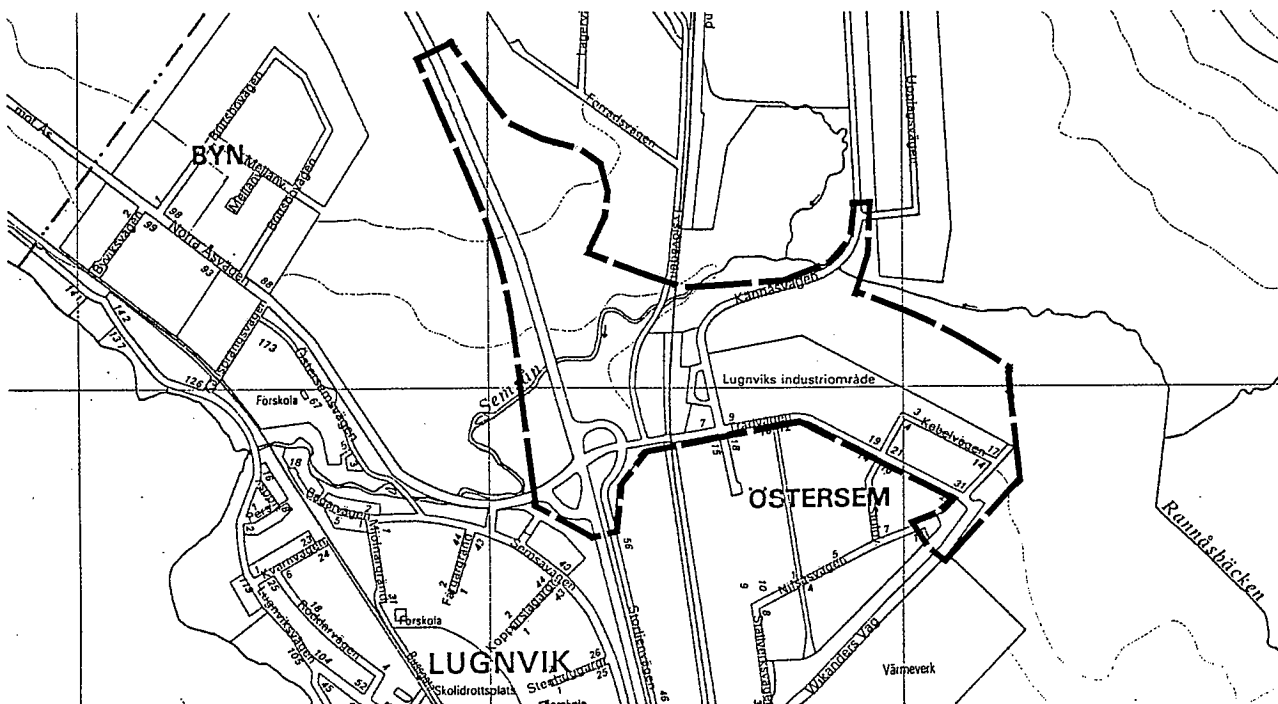


PLANDATA

LÄGET

Detaljplanen omfattar mittpartiet av Lugnviks industriområde. I väster avgränsas planområdet av nuvarande E14 och i söder av Trådvägen. Förutom dessa väg- och gatuområden ingår industrikvarteren norr om Trådvägen i planområdet liksom den del av parkmarken norr därom som tas i anspråk för förbifarten, se kartfigur nedan.

Inlandsbanan genomkorsar planområdet i nordsydlig riktning.



AREAL

Planområdet omfattar ca 56 hektar.

FASTIGHETSREDOVISNING

Efter samrådet har nya fastighetsbeteckningar införts inom kvarteren. På plankartorna och i fastighetsförteckningen redovisas både de nya och de gamla beteckningarna, de senare inom parentes.

ÄGOFÖRHÅLLANDEN

Kommunen äger huvuddelen av den mark inom planområdet som behövs för förbifarten och erforderliga anslutningsvägar. Industrimarken på ömse sidor om järnvägen är också kommunägd liksom huvuddelen av fastigheterna kring Kabelvägen - Trådvägen i planområdets östra del. De kommunägda fastigheterna upplåts med tomträtt.

Fem fastigheter inom planområdet ägs av enskilda. De fem är Skruven 1 (f d Östersem 3:498), Skruven 2 (3:460), Skruven 3 (3:483), Skruven 4 (3:482) och Skruven 6 (3:544).

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTLIGA PLANER

I juni 1981 antogs ett gemensamt planprogram av Krokoms och Östersunds kommuner, som omfattade bl a Lugnviksområdet. Programmet var avsett att fungera som planeringsunderlag för framtida utbyggnad av bostäder och arbetsplatser och för fortsatt samarbete mellan de två kommunerna.

Planprogrammet har följts upp med en översiktsplan för Ås-Lugnvik som ett exempel på samplanering över kommungränser. I översiktsplanen, som varit utställd under våren 1992, redovisas bl a den planerade förbifarten E14. I övrigt föreslås inga förändringar av vikt i industriområdet öster om E14.

EUROPAVÄG 14

E14 hette under samrådsskedet E75. I utställningshandlingarna används den nya benämningen E14 genomgående med undantag för i nedanstående förteckning över berörda gällande stadsplaner.

UPPDRAG

Vägverket har i samband med utredningsarbetet för förbifarten påpekat behovet av ny detaljplan i Lugnvik för att arbetsplanen ska kunna fastställas.

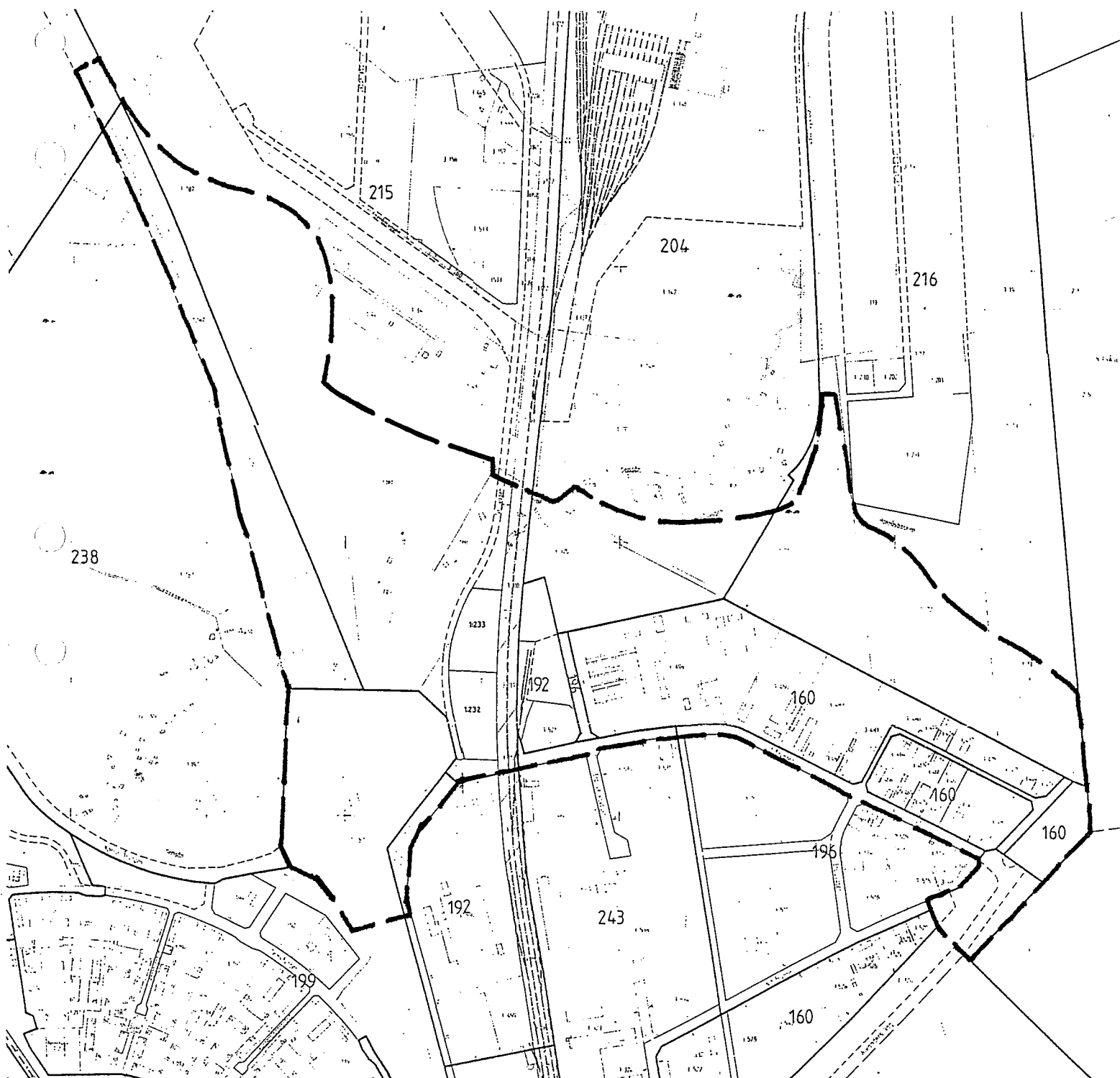
Byggnadsnämnden uppdrog i december 1990 till stadsarkitektkontoret att upprätta ny detaljplan för det område som berörs av förbifarten. I uppdraget ingår även att se över planbestämmelser m m för industrikvarteren mellan Trådvägen och den planerade förbifarten.

DETALJPLANER

Planområdet omfattas i sin helhet av tidigare planlagd mark. De gällande stadsplaner som berörs av detaljplanen redovisas nedan med "plannummer", fastställersedatum och lägesangivelse i stort. Se även kartfigur på sid 8.

- 160 6/10 1965 Industrikvarteren norr-nordost om Trådvägen m m.
- 192 20/10 1971 Omlastningsområdet invid järnvägen norr om Trådvägen samt del av Storlienvägen.
- 196 16/2 1972 Kabelvägen, delar av Trådvägen och Kämnåsvägen.
- 199 29/9 1972 Trafikområde E75 (trafikplatsen söder om Semsån).

- 204 27/9 1973 Parkområdet mellan järnvägen och Kännåsvägen.
- 215 12/5 1975 Parkområde m m mellan järnvägen och E75.
- 235 10/3 1978 E75 i nordvästra delen av planområdet.
- 238 6/7 1978 E75 norr om trafikplatsen vid Semsån.
- 243 10/8 1979 Del av Trådvägen öster om järnvägen.
- 271 25/4 1983 Del av Wikanders väg och anslutande parkmark m m i områdets sydöstra del.



FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

NATUR

Mark och vegetation

Förbifarten kommer att dras fram genom det skogbeväxta området kring Rannåsbäcken och Semsån. Skogsmarken, som i gällande plan utgör parkmark, är till större delen låglänt och ytförsumpad men höjer sig 10-12 meter i planområdets nordöstra del.

Befintlig skog i området förutsätts bli bevarad på ömse sidor om genomfarten.

I kapitlet MILJÖKONSEKVENSER sist i planbeskrivningen redovisas följder och risker m m för miljön vid genomförande av detaljplanen.

Grundförhållanden

Grundundersökningar har nyligen utförts, dels av Vägverket för vägprojekteringen, dels av K-konsult Jämtland för översiktlig bedömning av industrimarken inom planområdet.

Grunden består huvudsakligen av finkornig morän, som i de låglänta partierna överlagras av torv. Moränen är löst lagrad i den översta delen och blir fastare på djupet.

Torvlagret är endast 0,3 - 0,5 m tjockt under större delen av den planerade förbifarten. Längst i öster ökar dock torvskiktet till upp emot 2,5 m.

Även kvartersmarken söder om förbifarten berörs av torvlagret, som dock tunnas ut efterhand mot söder-sydväst. Utfyllnader har gjorts ovanpå torvlagret i olika omfattning inom kvarteret. Torven måste schaktas bort för grundläggning av byggnader, även de partier som fyllts över. Hårdgjorda ytor, där mindre sättningsrörelser kan accepteras, bör däremot kunna läggas ovanpå torvskikt och utfyllnad.

Detaljundersökning av grundförhållandena rekommenderas som underlag för projektering av tillkommande bebyggelse. Detta är särskilt viktigt i områdets norra-nordvästra del, där utfyllnad skett.

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Befintliga förhållanden

Industrikvarteren norr om Trådvägen och öster om järnvägen är i huvudsak utnyttjade i enlighet med hittills gällande stadsplan. Lutningsförhållandena i området (nordostsluttning ned mot Rannåsbäcken) har gjort att avlopp ej kunnat ordnas från zonen längst i nordost. Där medger stadsplanen sålunda endast upplag som inte kräver avlopp. I områdets mittzon medges av samma skäl endast bebyggelse med begränsat grundläggningsdjup.

Industritomterna kring Kabelvägen är företrädesvis nyttjade som s k byggmästarupplag. I en del fall är upplagen oordnade och skräpiga med halvt förfallna plank eller staket runt om. Det ger en prägel av oordning och förfall åt hela denna del av industriområdet.

Väster om järnvägen finns ett outnyttjat skogbevuxet industrikvarter. Öster om järnvägen ligger en för hela Lugnviks industriområde gemensam lastplats med stickspår. Lastplatsen ligger delvis på gatumark, delvis på kvartersmark.

De enskilt ägda industrifastigheterna ligger alla öster om lastplatsen och nyttjas som brädgård (Revsunds Sågverks AB), bilskrotanläggning (Lugnviks Bildemontering AB), åkeri (Storsjöfrakt AB) byggupplag (Algot Wikstrand) och verkstad (Lugnviks Mek & Maskin/Gummi-centralen).

Förändringar

Förbifarten och dess anslutningsvägar ger ökad tillgänglighet till Lugnviks industriområde. Detta ger i sin tur förutsättningar för viss "förädling" av industrimarken inom planområdet. Den nya detaljplanen medger således både småindustri, hantverk och kontor inom industrikvarteren. Genom utbyggnad av VA-nätet samt breddning och ombyggnad av Kabelvägen kan denna markanvändning tillämpas även för upplagsområdet kring Kabelvägen och norra delen av industrikvarteren i övrigt inom planområdet. Byggrätten begränsas genomgående till en bruttoarea motsvarande 40 % av respektive fastighetsarea för att erforderligt utrymme för bilplatser och friytor skall garanteras. Med de undantag som betingas av gatuombyggnader m m kan befintlig fastighetsindelning bibehållas.

Detaljplanen innebär följande förändringar i förhållande till hittills gällande plan:

- Kvarteret Skruven norr-nordost om Trådvägen delas i två kvarter av den nya väganslutningen från trafikplatsen vid Kännåsvägen till Trådvägen. Ca 3.165 m² av Skruven 1 (Östersem 3:498) och ca 85 m² av Skruven 2 (Östersem 3:460) tas i anspråk för anslutningsvägen.
- Ytterligare ca 280 m² av Skruven 1 tas undan som transformatorområde vid den nya väganslutningen på Trådvägen.
- Som kompensation inordnas viss del av hittillsvarande parkmark i kvartersmarken. Ca 11.300 m² kan läggas till Skruven 1 i norr. Kvarteret öster om den nya anslutningsvägen utökas med den överblivna, 20 m breda, ledningsgatan i nordost.
- Kabelvägen breddas till 12 m genom att en 5 m bred markremsa av fastigheterna på gatans södra sida överförs till gatumark. För att i möjligaste mån undvika rivning av värdefull bebyggelse avkortas gatan ca 55 m i den nordvästra delen. En ny gatuanslutning till Trådvägen byggs över fastigheterna Dubben 2 (Östersem 3:465) och Dubben 9 (3:469). De delar av fastigheterna som inte blir gatumark förutsätts på sikt bli sammanlagda med angränsande fastigheter.

- Den överblivna delen av Kabelvägen föreslås bli dels sammanlagd med angränsande fastigheter, dels nyttjad som gemensam utfart från norra delen av Skruven 5 (Östersem 3:481) m fl ifall behov av detta skulle uppstå.
- Gatumarken längst i öster parallellt med högspänningsledningen behövs inte i den nya detaljplanen utan läggs till angränsande kvarter.
- Den befintliga lastplatsen vid järnvägen inklusive industritomten norr därom avsätts som särskilt lastningsområde för hela Lugnviks industriområde. Fastigheten Niten 1 (Östersem 3:521) söder om lastningsområdet bibehålls som arbetsområde (småindustri, hantverk och kontor).
- Användningsgränsen mellan Storlienvägen och kvarteret Upplaget väster om järnvägen avviker något från fastighetsgränsen för Upplaget 1 (Östersem 3:510) på ett par ställen inom planområdet. Gatan har anlagts utan att de berör de fastighetsdelarna tagits i anspråk. För att onödiga markförvärv och förrättningar ska undvikas har användningsgränsen anpassats efter fastighetsgränsen.

SKYDDSRUM

Skyddsrumspflicht gäller i det aktuella området i Lugnvik. Vid om- och nybyggnad i området bör s k skyddsrumsbesked begäras hos byggnadsnämnden i god tid före framtagande av bygglovhandlingar.

FRIYTOR

Mellan industrikvarteren och förbifarten behålls mindre naturmarksområden med beteckningen NATUR i detaljplanen. Den befintliga vegetationen i dessa naturmarksområden förutsätts bli bevarade i möjligaste mån som en skärm mellan kvarteren och förbifarten.

GATOR OCH TRAFIK

Gatu- och vägnät

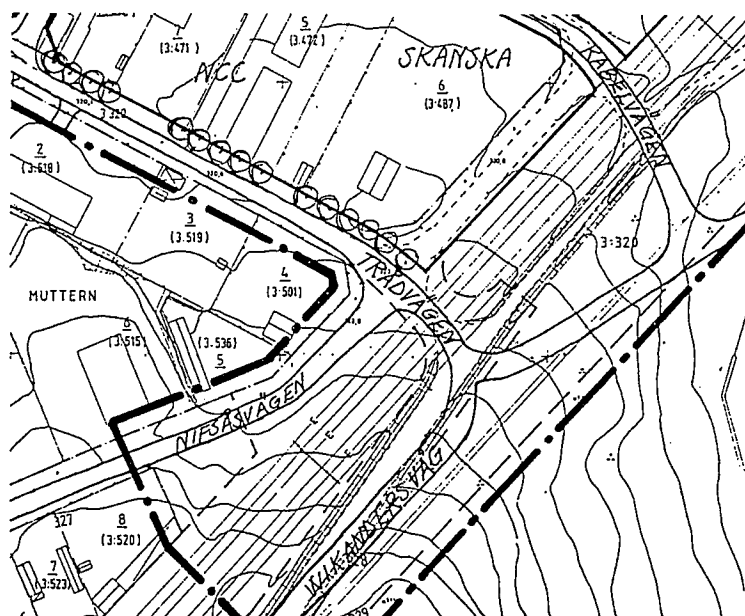
E 14 förbifart med sina trafikplatser redovisas i detaljplanen som särskilt område för förbifartstrafik ingående i huvudnätet. Beteckning på detaljplanen: FÖRBIFART. Avgränsningen av området grundar sig på Vägverkets utredningsskisser. Av illustrationskartan framgår trafikplatsernas utformning och anslutningar till gatunätet i övrigt.

Anslutande delar av nuvarande E 14 och Kännåsvägen klassificeras som infartsgator ingående i huvudnätet. Beteckningen på detaljplanen: INFART.

Trådvägen med anslutningsväg till trafikplatsen vid Kännåsvägen och del av Wikanders väg ingår i huvudnätet som huvudgator (H-GATA).

Som ett led i den planerade kvalitetshöjningen av industriområdet kring Trådvägen föreslås att trädgrupper planteras längs Trådvägens norra sidan, se illustrationskartan.

Wikanders väg kommer enligt Vägverkets utredningsskisser att byggas om på delen inom planområdet och nordost därom. För att bränsletransporterna till Jämtkrafts värmeverk skall underlättas utformas anslutningen Trådvägen-Wikanders väg som en kurva med 35-40 m radie, se vidstående utdrag ur illustrationskartan.



Lokalnätet utgöres uteslutande av industrigator betecknade I-GATA på detaljplanen. Följande förändringar föreslås i lokalnätet:

- Södra delen av hittillsvarande Kännåsvägen avslutas med en vändplan norr om lastplatsen vid järnvägen. Förslagsvis ändras gatunamnet till Ställverksvägen, alternativt Norra Ställverksvägen. Kännåsvägen får efter utbyggnad av förbifarten och dess trafikplatser ny anslutning till Trådvägen.
- Kabelvägen breddas och avkortas i den nordvästra delen, där en ny anslutningsgata till Trådvägen byggs, se ovan under rubriken BEBYGGELSEOMRÅDEN/Förändringar. I öster ansluts Kabelvägen till den nya sträckningen av vägen mot Nifsåsen (förlängningen av Wikanders väg).
- Förlängningen av Wikanders väg (vägen mot Nifsåsen) föreslås bli ansluten i ytterkurvan där Trådvägen går ihop med Wikanders väg, se illustrationskartan. Vägsträckningen är anpassad efter Vägverkets utredningsskisser.

Utfarter, parkering

En målsättning i detaljplanen är att så långt möjligt minska antalet utfarter från fastigheter direkt till Trådvägen. Utfartsförbud införs därför längs Trådvägens båda sidor i hela dess längd och på anslutningsvägen till trafikplatsen vid Kännåsen. Det innebär att en del utfarter måste flyttas till sidogata (industrigata) där fastigheterna är belägna så att detta går.

Några undantag får dock lov att göras där utfart inte kan ordnas på annat sätt. Undantagen framgår av detaljplanekartan och illustrationskartan.

Parkeringar skall i princip ordnas på tomtmark för de olika fastigheternas/verksamheternas behov.

Gång- och cykeltrafik

För gång- och cykeltrafik till arbetsområdet vid Kännåsvägen och till Önsjöbadet föreslås en särskild väg från vändplatsen norr om lastområdet vid järnvägen. Närmast vändplatsen nyttjas en befintlig väg fram till och under den planerade bron för förbifarten över järnvägen. Därifrån inordnas en ny gång- och cykelväg österut i parkmarken norr om förbifarten fram till Kännåsvägen, se illustrationskartan.

Den befintliga vägen från vändplatsen leder upp till Brukshundsklubbens stuga, som ligger på parkmark invid järnvägsområdet ca 130 m norr om Semsån. Vägen bör tills vidare kunna samnyttjas.

I översiktsplanen för Ås-Lugnvik ingår en tänkt gångstig längs Semsån från Storsjön upp till järnvägen och vidare norrut. Den del som berör detaljplanen för E 14 Förbifart redovisas på illustrationskartan. Leden är inte detaljstuderad utan får ses som ett preliminärt förslag. Norra Åsvägen och E 14 korsas planskilt under vägbroarna över Semsån. Vid järnvägen förutsätts att en minst 2 m bred gångbana ordnas med skiljeremsa mot körbanan i Tysjövägen under den planerade bron för förbifarten över järnvägen.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Detaljplanen förutsätter att norra-nordöstra delen av industrikvarteren förses med vatten och avlopp. Enligt en preliminär utredning utförd av Teknisk serviceförvaltning kan en ny spillvattenledning anläggas i Kabelvägen och dras norrut via ett u-område genom kvarteret. Ledningen dras därefter under förbifarten och vidare längs trafikplatsens ramper till en befintlig ledning i Kännåsvägen.

Anslutning till vattenledningsnätet kan göras i Trådvägen.

Värme, el

Fjärrvärmenätet är utbyggt i södra delen av Lugnviks industriområde intill 200-250 m från Trådvägen. Målsättningen från värmedistributörens sida är att kunna försörja även industritomterna längs Trådvägen med fjärrvärme. Tillkommande bebyggelse i området bör därför förberedas för detta. Under en övergångstid kan dock annan uppvärmningsform bli erforderlig.

Två transformatorkiosker i det sydöstra hörnet av Skruven 1 (Östersem 3:498) måste flyttas för den planerade anslutningen av Kännåsvägen till Trådvägen. Kioskerna kan flyttas ca 30 m västerut längs Trådvägen, där ett särskilt område betecknat E₁ avsätts i detaljplanen för ändamålet.

För de befintliga högspänningsledningarna i planområdets östra del avsätts ett särskilt ledningsområde.

En befintlig högspänningsledning i ungefär samma sträckning som förbifarten måste byggas om i samband med vägbygget.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Planens genomförandetid är fem år räknat från laga kraft dagen.

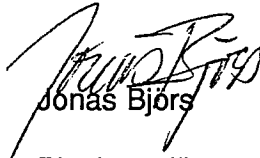
MILJÖKONSEKVENSER

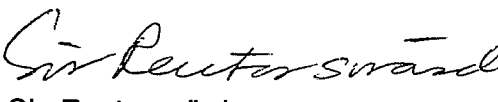
De miljökonsekvenser som beror på den nya förbifarten redovisas i den Miljökonsekvensbeskrivning för väg E14 förbifart Östersund som Vägverket låtit upprätta i samband med utredningsarbetet för arbetsplanen för vägprojektet.

Lugnaviks industriområde kan förväntas bli mer attraktivt efter utbyggnad av den planerade förbifarten. Trafikplatsen vid Kännåsvägen i kombination med järnvägen öppnar nya möjligheter för bl a godstransporter. Detta medför i sin tur ökade risker för utsläpp av farliga ämnen i det känsliga området kring Semsån-Rannåsbäcken.

I samband med planläggning och/eller bygglovprövning för nya verksamheter som kan ge miljöpåverkan förutsätts att villkor ställs om exempelvis skyddsdikning, uppsamlingsbassänger och rening/sanering vid eventuella utsläpp.

Östersund den 18 augusti 1992


Jonas Björs
Planingenjör

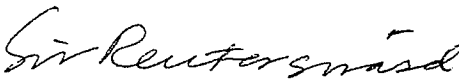

Siv Reuterswärd
Planarkitekt

REVIDERING

På begäran av Banverket kompletteras detaljplanen med stängselskyldighet längs järnvägen under och söder om vägbron över banan. På illustrationskartan redovisas stängsel även ca 60 meter norr om bron.

Östersund den 15 december 1992


Jonas Björs
Planingenjör


Siv Reuterswärd
Planarkitekt