

Sökande

Östersunds kommun

Länsstyrelsen, Östersund
Planeringsavdelningen
INK. 13 OKT 1980
11.

BOSTADSDEPARTEMENTET
Registratör
Ink. 1980-10-01
Dnr.

ÖSTERSUND
STADSINGENJÖRSKONTORET
1980-10-15

Enligt bostads-
departementets diarium
har besvär inte anförts
över detta beslut.

Num 1980-10-10
Registratör/Sign. *Ull*

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)

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

Stadsplanekarta, bestämmelser och beskrivning har upprättats den 12 februari 1980 av planarkitekt Kjell-Ove Eskilsson, Östersund. Till förslaget har fogats illustrationsplan, upprättad av Eskilsson.

Under utställningstiden har Odensala s-förening genom Bo Ritenius, anmärkt mot förslaget med motivering att fullvärdigt alternativ för kollektivtrafikens framkomstbehov tillgodoses genom tillkomsten av nya E 75:an. S-föreningen anför vidare att någon ytterligare bebyggelse utöver T1A inte får tillkomma förrän nya E 75:an utbyggs.

Planarkitekten har bemött synpunkterna i en skrivelse till byggnadsnämnden som vid sammanträdet den 16 april 1980 beslutat föreslå kommunfullmäktige att med avvisande av anmärkningen anta planförslaget och söka fastställelse av detsamma.

Kommunfullmäktige beslöt den 26 juni 1980 i enlighet med byggnadsnämndens förslag.

Odensala s-förening har lämnats tillfälle att yttra sig över vad kommunen anför under ärendets beredning men har inte använt sig härav.

Odensala s-förening eller ordföranden Bo Ritenius, har inte visat sig vara innehavare av mark inom eller i anslutning till planområdet eller på annat sätt besitta särskilda rättigheter som medför att föreningen eller Ritenius skall betraktas som sakägare.

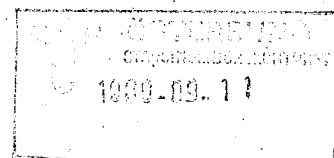
Planförfattaren har såväl i förslagets beskrivning som i skrivelsen till byggnadsnämnden motiverat bussgatan och dess betydelse för en väl fungerande kollektivtrafik. Bussgatan överensstämmer dessutom i princip med vad som redovisats i den dispositionsplan som kommunfullmäktige antog den 26 oktober 1978. Vad Odensala s-förening anför utgör inte hinder mot fastställelse av förslaget.

lin 76

Lars Althén

Sökande

Östersunds kommun



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)

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

Stadsplanekarta, bestämmelser och beskrivning har upprättats den 12 februari 1980 av planarkitekt Kjell-Ove Eskilsson, Östersund. Till förslaget har fogats illustrationsplan, upprättad av Eskilsson.

Under utställningstiden har Odensala s-förening genom Bo Ritenius, anmärkt mot förslaget med motivering att fullvärdigt alternativ för kollektivtrafikens framkomstbehov tillgodoses genom tillkomsten av nya E 75:an. S-föreningen anför vidare att någon ytterligare bebyggelse utöver T1A inte får tillkomma förrän nya E 75:an utbyggs.

Planarkitekten har bemött synpunkterna i en skrivelse till byggnadsnämnden som vid sammanträdet den 16 april 1980 beslutat föreslå kommunfullmäktige att med avvisande av anmärkningen anta planförslaget och söka fastställelse av detsamma.

Kommunfullmäktige beslöt den 26 juni 1980 i enlighet med byggnadsnämndens förslag.

Odensala s-förening har lämnats tillfälle att yttra sig över vad kommunen anför under ärendets beredning men har inte använt sig härav.

Odensala s-förening eller ordföranden Bo Ritenius, har inte visat sig vara innehavare av mark inom eller i anslutning till planområdet eller på annat sätt besitta särskilda rättigheter som medför att föreningen eller Ritenius skall betraktas som sakägare.

Planförfattaren har såväl i förslagets beskrivning som i skrivelsen till byggnadsnämnden motiverat bussgatan och dess betydelse för en väl fungerande kollektivtrafik. Bussgatan överensstämmer dessutom i princip med vad som redovisats i den dispositionsplan som kommunfullmäktige antog den 26 oktober 1978. Vad Odensala s-förening anför utgör inte hinder mot fastställelse av förslaget.

1980-09-10

11.082-2098-80

Prövningen av ytterligare planområden, utöver T1A, ingår inte i detta förslag.

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

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

./. Besvär till bostadsdepartementet, se bilaga.

Samtidigt härmed har länsstyrelsen fastställt ett förslag till ändring av stadsplanen för del av Odensala i Östersunds kommun (stg 615 och 616 m fl) bussgata, ärende 11.082-865-80, varigenom förutsättningar finns för en genomgående busslinje från sekundärleden i Torvalla till Odenskogsvägen.

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

N.O. Rimmö
byrådirektör

Bestyrkes:

Margareta Olsson

Tillhör Kommunfullmäktiges i Östersund
beslut den 26.6. 1980. §154 betyggar

4/4
Kommunfullmäktiges sekreterare

Förslag till
ändring och utvidgning
av stadsplanen för del av
ODENSALA i ÖSTERSUNDS KOMMUN
(Stg 459 + 460 m fl i Östersund och Torvalla 2:21 m fl
i Brunflo, fritidsområde)

BESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget består av stadsplanekarta i skala 1:2000 och
planbestämmelser jämte tillhörande handlingar enligt följande:

- Denna beskrivning
- Illustrationsplan i skala 1:2000
- Fastighetsförteckning

PLANDATA

Läge

Planområdet är beläget öster om och i anslutning till Östra
Odensala och Odensala Sportfält, ca 4,5 km sydost om centrala
delen av Östersund.

Area

Planförslaget omfattar ca 80 ha.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Översiktliga
planer

För planområdet gäller följande översiktliga planer:

- Östersunds Kommunplan (kommunöversikt och markdispositions-
plan) antagen av kommunfullmäktige den 31 mars 1977.
- Områdesplan för delen Östersund-Brunflo antagen av kommun-
fullmäktige den 10 juni 1976.

- Dispositionsplan Torvalla antagen av kommunfullmäktige den 26 oktober 1978.

Detaljplaner, bestämmelser

För planområdets västra del och för ett smalt markområde längs Lillsjövägen gäller stadsplan fastställd av länsstyrelsen i Jämtlands län den 22 november 1973. Planområdet i övrigt omfattas av utomplansbestämmelser fastställda av länsstyrelsen den 11 oktober 1963 (Östersundsdel) och den 2 augusti 1967 (Brunflodelen). För den nordöstra delen av planområdet gäller ett av länsstyrelsen den 26 oktober 1979 fastställt förbud mot trädfällning. I denna del finns dessutom ett urskogsparti på ca 4,8 ha som enligt länsstyrelsens beslut den 13 december 1971 utgör naturreservat med Skogsvårdsstyrelsen i Jämtlands län som förvaltare. Hela planområdet ingår vidare i det område i Torvalla för vilket kommunfullmäktige den 31 januari 1980 hos länsstyrelsen begärde nybyggnadsförbud.

I nordväst och sydväst gränsar planområdet till stadsplan fastställd av länsstyrelsen den 22 november 1973 och i söder till stadsplan för den första planetappen i Torvalla (T1A), fastställd av länsstyrelsen den 7 mars 1979. För angränsande område i sydost och öster pågår detaljplanearbete för de nästkommande planetapperna i Torvalla: T1B, T2A och T2B.

Kommunprogram

I kommunprogram 1976 anges beträffande fritid att kommunen i första hand ska satsa på annan fritidsverksamhet än arena-idrott och att översiktlig planläggning av strövområden och friluftsanläggningar skall syfta till samordning med andra anläggningar och lokaler. Vad gäller kommunikationer sägs i kommunprogrammet att kollektivtrafiken inom kommunen med en medveten trafikpolitisk målsättning och med vissa omprioriteringar bör kunna förbättras.

Terräng, vegetation

Planområdet utgöres i stort sett av en barrskogsbevuxen sydvästsluttning som i vissa partier planar ut. I delen närmast småhusområdet Östra Odensala finns en avgrening av Odensalabäcken, som delvis går fram i en markerad ravin. En mindre inäga omgiven av skog i områdets sydvästra del används som snötipp för Östra Odensala. I planområdets nordöstra hörn ligger det urskogsområde som sedan 1971 utgör naturreservat.

Grundförhållanden Undergrunden inom området består huvudsakligen av moränlera. Den överlagras i vissa flacka terrängavsnitt av mindre myrpartier och försumpad mark med begränsade djup. Dessutom finns lokala förekomster av svallat grus i åsbildningar och kullar längs bäcken.

Fornlämningar Enligt ekonomiska kartan finns inga fornlämningar inom planområdet.

Bebyggelse Inom planområdet finns en temporär värmecentral (invid Lillsjövägen) och två mindre fritidshus på arrenderade tomtplatser (en i södra delen och en invid Lillsjövägen mittför Tranvägen). Härutöver finns ingen bebyggelse inom planområdet.

Vägar I nordväst gränsar planområdet till Lillsjövägen och i sydost till den planerade sekundärleden för Torvallaområdet. Den befintliga snötippen i områdets sydvästra del har sin tillfart från sydväst via Sportfältet (bredvid Sporthallen). Dessutom finns en del äldre skogsbruksvägar (basvägar) och stigar inom planområdet.

Ledningar Planområdets sydvästra del genomlöpes av en elektrisk högspänningsledning byggd för 130 KV men hittills utnyttjad för endast 40 KV.

Övriga anläggningar Inom planområdet finns ett elljusspår på ca 2,5 km som i den övre delen är förbundet med spårsystemen kring Spikbodarna. Det angränsande idrottsområdet (Sportfältet) inrymmer en sporthall, en bågskyttebana och några fotbollsplaner. Här planeras även en sk kombiplan för ishockey, tennis, volleyboll, basket och handboll och en kombinerad skolidrotts- och fotbollsplan (stenmjölsbeläggning) som även skall kunna användas som bilparkering.

Markägförhållanden Kommunen äger all mark inom planområdet med undantag av vissa fastighetsdelar i områdets östra del. För de senare pågår expropriationsförfarande som beräknas vara slutfört inom den närmaste tiden.

PLANFÖRSLAG

Allmän orientering och motivering Planförslaget omfattar området mellan Odensala och den blivande stadsdelen Torvalla och utgör i princip en utvidgning av idrottsområdet Odensala Sportfält.

Syftet med stadsplaneförslaget är att i samband med Torvalla-utbyggnaden planmässigt säkra området för fritidsverksamheten.

Förutom huvudändamålet (fritidsområde) inordnas i planförslaget särskilda områden för värmecentral, elektrisk högspänningsledning och två snötippor. Planförslaget ger dessutom möjlighet att anordna bussgata och GCM-vägar (vägar för gångcykel och mopedtrafik) över planområdet i enlighet med dispositionsplan Torvalla.

Översiktliga planer

Planförslaget överensstämmer med de av kommunfullmäktige antagna översiktliga planerna som berör planområdet och som föreskriver att området skall användas för rekreationsändamål.

Detaljplan

Parkmarken längs Lillsjövägen, som ingår i gällande stadsplan för Östra Odensala, överföres till fritidsområdet. En mindre del av idrottsområdet nordost om Sporthallen, där snötippning idag sker, utlägges i planförslaget som upplagsområde för detta ändamål.

Naturresevat

Planförslaget syftar inte till någon förändring av gällande reservatsbestämmelser för naturresevatet.

Bebyggelse

De befintliga stugorna inom planområdet bör kunna bibehållas för att på sikt användas för fritidsverksamheten. Någon ytterligare bebyggelse planeras ej men föreslagen planbestämmelse för fritidsområdet medger byggrätt för sådan bebyggelse som direkt tjänar fritidsändamålet.

Natur

Naturmarken och vegetationen inom fritidsområdet skall i möjligaste mån bevaras i befintligt skick. Vissa ingrepp blir dock nödvändiga för anläggningarna inom området (ändring av elljusspåret och högspänningsledningen samt anläggande av GCM-vägar, bussgata och jordtippor m m, se nedan).

Elljusspår

Det befintliga elljusspåret föreslås omlagt i den sydvästra delen så att det ej behöver korsa den planerade GCM-vägen och så att möjligheter bereds för dubbelutnyttjande av belysningen på en viss sträcka. På sikt finns också möjlighet att dra elljusspåret över en blivande jordtipp, varigenom en mer varierad banprofil erhålles i det för övrigt flacka sydvästra partiet av spåret.

I den nordöstra delen föreslås en planskild korsning mellan elljusspåret och bussgatan/GCM-vägen. Av illustrationsplanen framgår hur bussgatan/GCM-vägen kan dras längs bäckravinen på lämpligt ställe, där en bro för elljusspåret anordnas.

Gång- och cykelvägar

I enlighet med dispositionsplan Torvalla föreslås två GCM-vägar genom fritidsområdet, belägna i områdets sydvästra resp nordöstra del. På stadsplanekartan redovisas vägarna som x-områden med bestämmelsen att vägområdena skall hållas tillgängliga för gång- och cykeltrafik. I enlighet med riktlinjerna i Dispositionsplan för Torvalla 1978 bör även mopedtrafiken hänvisas till cykelvägarna (GCM-vägarna).

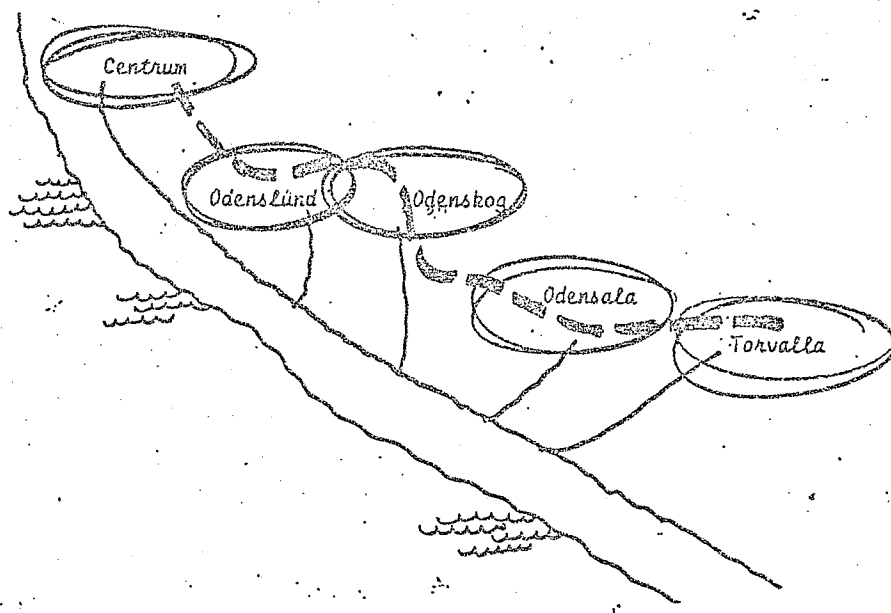
GCM-vägarna inom planområdet är anpassade till det förslag till externt gång- och cykelledsystem för Östersund-Frösön som för närvarande är under utarbetande vid Tekniska kontoret. Vägarna är avsedda att knyta samman Torvalla med Odensala och ansluter till Torvallaområdet via vägportar under sekundärleden. Betr korsning med elljusspåret, se ovan under rubriken Elljusspår.

Bussgata

Parallellt med den nordöstra GCM-vägen föreslås, likaledes enligt dispositionsplanen för Torvalla, en bussgata med skilje-remsa av varierande bredd mot GCM-vägen. Även bussgatan ansluter till Torvallaområdet via vägtunnel under sekundärleden. Likaså korsas elljusspåret planskilt, se ovan under rubriken Elljusspår.

Bussgatan är av stor betydelse för den kollektiva trafikförsörjningen. Nedanstående principskiss visar i förenklad form hur en tvärförbindelse mellan Torvalla-Odensala-Oden-

skog etc skulle ge ökade möjligheter till direktresor med buss mellan bostad och arbetsplats, till det nya gymnasiet Palmcrantzskolan och till alternativa resvägar in mot stadens centrum.



Samtidigt blir ytterligare en viktig del av närreklamationsområdena kring Östersund (spårssystemen Odensala-Spikbodarna, urskogsområdet m m) tillgänglig för bussresenärer från innerstan. Bussgatan ger dessutom möjlighet att i enlighet med kommunens målsättning beträffande kollektivtrafiken på ett driftsekoniskt förmånligt sätt höja kapaciteten på buss-
trafiken.

På stadsplanekartan redovisas bussgatan som en med z betecknad del av fritidsområdet med bestämmelsen att väg för busstrafik får anordnas inom denna del. Bussgatan kan enligt plankartan utföras med 6 m bredd till huvuddelen av sin sträckning. Endast vid anslutningen på Lillsjövägen och under broarna (korsning med elljusspår resp sekundärled) är bredden begränsad till 4 m. Den smala gatudelen vid Lillsjövägen har till syfte att poängtera för andra trafikanter att bussgatan skall vara förbehållen busstrafik. Vägbanan skall utföras så att den i möjligaste mån ansluter till befintlig mark utan nämnvärda nivåskillnader. Vid anslutningen på Lillsjövägen bör anordnas en busshållplats, se illustrationsplanen.

Trafikreglering

Genom lokala trafikföreskrifter enligt 147 § Vägtrafikkungörelsen kommer andra fordon än bussar att förbjudas på bussgatan.

Dessutom kommer automatiskt styrd avstängningsanordning att sättas upp vid anslutningen på Lillsjövägen tillsammans med stängsel som omöjliggör obehörig fordonstrafik på bussgatan.

Jordtippar

I fritidsområdets södra del föreslås två tippområden för överskottsmassor från T1-området i Torvalla, se illustrationsplanen. Den större tippen, som beräknas rymma ca 150 000 m³, placeras i anslutning till det öppna sportfältet och får bilda inramning av fältet mot skogen samtidigt som den kan fungera som skyddsvall mellan bågskyttebanan och GCM-vägen mot Lillsjö Centrum. Kullen skall dessutom utformas så att den kan användas som skid- och kälkbacke och för lek och rekreation i allmänhet. Vissa ytor bör därför vara gräsbevuxna medan kullen i övrigt planteras med lämplig busk- och trädvegetation. Genom det exponerade läget ut mot Sportfältet kommer jordtippen ändå att under utbyggnadstiden uppfattas som ett störande inslag i miljön. Detta intryck bör dock kunna mildras genom aktsamhet med befintligt skogsbryn och förstärkningsplanteringar i dessa m m. Tillfartsväg till tippen bör under uppbyggnadsskedet kunna anordnas direkt från sekundärleden.

Den mindre jordtippen, som beräknas kunna ta emot ca 50 000 m³, föreslås placerad i skogspartiet nordost om den större tippen. Läget är valt bland annat med hänsyn till befintlig skogsvegetation, så att ett område med yngre tallskog nordost om den större tippen kan bibehållas i möjligaste mån orört. Provisorisk tillfart får ordnas direkt från den planerade sekundärleden för Torvallaområdet. I färdigt skick ska tippen vara till övervägande del skogsbevuxen.

Med hänsyn till de rekreativvärden som på sikt tillförs området genom de konstgjorda kullarna och de föreslagna planerings- och planteringsåtgärderna får nyttan av ingreppen anses vara av större betydelse än olägenheterna i samband med tippningen. Även de ekonomiska fördelar som ligger i det korta avståndet mellan byggplats-tipp talar för de föreslagna tippområdena.

Värmecentral

Den befintliga temporära värmecentralen har inordnats i planförslaget för att bli en möjlighet att senare, efter ombyggnad

av anläggningen, använda den som reservanläggning för området. För detta ändamål har ett ca 60x100 m stort område lagts ut längs Lillsjövägen med plats för eventuellt beredskapslager för fasta bränslen. På delen närmast Lillsjövägen skall befintlig skog behållas och förtätas som insynsskydd från vägen när lagerområdet anläggs.

Av trafiksäkerhetsskäl erfordras redan nu en ficka längs Lillsjövägen för uppställning av de fordon som levererar bränsle till den befintliga värmecentralen.

Ledningar

För den befintliga högspänningsledningen utlägges ett specialområde för ändamålet. I enlighet med dispositionsplan Torvalla förlängs ledningsområdet upp genom fritidsområdet som förberedelse för den omdragning av ledningen som förutsättes i dispositionsplanen.

De båda GCM-vägarna över planområdet utgör samtidigt u-områden avsedda i första hand för elektriska matarledningar från Östra Odensala till Torvalla. På sikt skall även huvudledning för fjärrvärme kunna dras längs den sydvästra GCM-vägen.

Snötippor

Den befintliga snötippen i planområdets sydvästra del inordnas i planförslaget som upplagsplats för snö för Östra Odensala-området. Ny tillfart planeras från Lillsjövägen i väster. Befintliga skogspartier mellan snötippen och idrottsområdet är i planförslaget medtagna som insynsskydd. Kompletterande plantering erfordras på en mindre del av upplagsområdets västra del. För att vattenkvaliteten i Odensalabäcken ej skall försämrats föreslås att smältvattnet från tippen som hittills får leta sig fram till bäcken över det sankta partiet väster om tippen.

Med tillfart från den planerade sekundärleden för Torvallaområdet föreslås ytterligare en snötipp avsedd för T1-området. Tippen anläggs i den nuvarande ledningsgatan (sedan ledningen flyttats) med en viss utökning mot norr. Befintlig skog runt tippområdet bibehålles som insynsskydd. Aterplantering erfordras i ledningsgatans båda ändar. Även i skogsridån mot sekundärleden kan viss förstärkningsplantering bli nödvändig. Smältvattenavledningen bör kunna ske via de naturliga sänkorna väster om tippen utan särskild dikning annat än vid elljusspåret.

PLANGENOMFÖRANDE

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för fritidsområdet och de anläggningar och områden som hör samman med fritidsverksamheten och den kommunala servicen. Övriga huvudmän inom planområdet är Jämtlandskraft AB (högspänningsledningen) och Östersunds Fjärrvärme AB (temporär värmecentral och planerad matarledning till Torvalla).

Kostnader för genomförande

Erforderliga investeringar inom planområdet är till större delen redovisade i dispositionsplanekalkylen för Torvalla. Inlösen av mark och ombyggnad av högspänningsledning är upptagna som generalplanekostnader (=skattemedel) medan bussgata och GCM-vägar skall belasta exploateringen i Torvalla. Planering och plantering av jordtipparna bekostas med tippavgifter som beräknas täcka även vissa anläggningskostnader för fritidsverksamheten (ändring elljusspår, elektrifiering av sammanbindningsspår till Spikbodarna m m). Kostnaderna för iordningställande av snötipparna slutligen påføres tekniska kontorets driftsanslag.

Tidplan

Anläggningarna inom planområdet är knutna till Torvallaexploateringen och avsedda att utföras i takt med den etappvisa utbyggnaden av Torvalla allt eftersom behoven uppstår.

I samband med förberedelsearbetena för den första utbyggnadsetappen i Torvalla påbörjades under hösten 1979 tippning av jordmassor i den större jordtippen invid sportfältet. Samtidigt drogs en elektrisk jordkabel längs den blivande GCM-vägen i planområdets sydvästra del från transformator vid Tranbärsvägen som matarledning till de första delområdena i Torvalla T1A.

Under 1981 beräknas följande anläggningar inom och i anslutning till planområdet bli utförda: Ombyggnad av högspänningsledningen i sin nya sträckning genom fritidsområdet, färdigställande av GCM-vägen i områdets sydvästra del samt anläggande av den nya snötippen och ny tillfartsväg till den befintliga snötippen. Samma år skall sekundärleden längs planområdets sydöstra sida med sina två vägportar utföras.

Bussgatan och GCM-vägen, med tillhörande bro för elljusspåret, i planområdets nordöstra del anläggs 1982.

Ändringar av elljusspåret utföres efter behov i samband med att GCM-vägar och bussgata anläggs. Jordtipparna planeras och planteras allteftersom de blir fyllda.

SAMRAD

Samråd ang planinnehåll och -utformning har under planarbetets gång förevarit med berörda kommunala förvaltningar, Östersunds Fjärrvärme AB och Jämtlandskraft AB samt länsstyrelsens plan- och naturvårdsenheter.

Remiss- behandling

Vid remissbehandlingen av planförslaget 30/3 - 26/4 1979 skickades förslagshandlingar (stadsplanekarta, bestämmelser, beskrivning och illustrationsplan) till samtliga berörda sakägare för samråd enligt 14 § byggnadslagen.

Sammanlagt 13 remissyttranden har inkommit. Följande sju remissinstanser tillstyrkte planförslaget eller förklarade sig intet ha att erinra: Jämtlandskraft AB, Vägförvaltningen i Jämtlands län, kommunens byggnadskontor, Östersunds Omnibus AB samt kommunens trafiksäkerhetskommitté, hälsovårdsnämnd och fastighetsnämnd. Hälsovårdsnämnden påpekade samtidigt att yttrande bör inhämtas från fiskeriintressenterna med anledning av att smältvatten från snötipparna skall avledas till Odensalabäcken.

Fritidsnämnden godkände planförslaget i sina huvuddelar men var tveksam till bussgatan på grund av riskerna att den skulle komma att användas som allmän väg. Kommunstyrelsen meddelade sig i egenskap av trafiknämnd beredd att utfärda lokal trafikföreskrift innebärande att den föreslagna bussgatan reserveras för enbart buss i linjetrafik. Fiskeristämman i länet har efter särskilt hörande godtagit snötipparna och, med vissa anvisningar, smältvattenavledningen från dessa. Som kompensation till ev föroreningar i Odensalabäcken föreslogs att kommunen årligen ställer medel till förfogande för fiskinplantering i bäckens mynningsområde (2 000:-).

I yttrande från Aktionsgruppen för bevarande av rekreationsområdet i Odensala Östra, från Bo Segerström och från Odensala s-förening har bussgatan genom fritidsområdet avstyrkts. De två förstnämnda vill dessutom slopa den övre GCM-vägen och reservjordtippen i områdets nordöstra del. Skälen är att fritidsområdet skulle skäras av med de föreslagna anläggningarna och att de skulle föranleda störningar i form av trafik, buller och avgaser. Bo Segerström föreslog vidare att tillfart till den befintliga snötippen som hittills får ske via Idrottsvägen.

Samråd

Utöver det samråd som remissbehandlingen utgör har hållits ett informations- och diskussionsmöte angående bussgator i Odensala, till vilket alla intresserade inbjöds genom annonser i ortstidningarna vid två tillfällen. Mötet ägde rum i Storsjöskolans matsal den 16/5 1979 med början kl 19.00 under medverkan av representanter för kommunstyrelsen och byggnadsnämnden samt Östersunds Omnibus AB. Förutom det aktuella planärendet behandlades ett planändringsförslag avseende en bussgata genom parkområdet mellan Tranbärsvägen och Mönstervägen.

Ca 150 Odensalabor och andra intresserade hade hörsammat inbjudan. Totalt gjordes ett 50-tal inlägg i debatten efter informationen, de flesta avseende bussgatan mellan Tranbärsvägen - Mönstervägen. Med ett par undantag var de inbjudnas inlägg kritiska mot de föreslagna bussgatorna. Argumenten var i princip desamma som tidigare framförts i remissyttrandena. Dessutom framkastades misstanken att bussgatorna egentligen var att se som en extra utfartsväg från det planerade Torvallaområdet.

Efter remissbehandling och samråd har planförslaget ändrats i följande avseenden:

- Reservjordtippen i planområdets nordöstra del har utgått. De två jordtipparna i områdets södra del beräknas räcka till för utbyggnaden av skede 1 i T1. När skede 2-utbyggnaden i T1 påbörjas efter 10-15 år bedöms erforderliga tippområden vara tillgängliga i anslutning till arbetsområdena norr om nya E 75.

- Bussgatan och GCM-vägen i planområdets nordöstra del har lagts om så att elljusspåret kan gå på bro över desamma. För att intrycket av bred uthuggning genom det skogbevuxna fritidsområdet ska mildras har bussgatan och GCM-vägen dessutom särats på mittdelen så att en vegetationskärm kan bibehållas i mittremsan.
- Tillfartsvägen till snötippen i områdets sydvästra del har flyttats så att den ej korsar GCM-vägen.
- Sträckningen av den sydvästra GCM-vägen har ändrats vid anslutningen till vägporten under sekundärleden.
- Områdets nordöstra del, där naturreservatet är beläget, har i planförslaget avsatts som naturpark.
- Anvisningarna i beskrivningen beträffande avledningen av smältvatten från snötipparna har modifierats efter samråd med fiskenämden i länet.

De allmänna motiveringarna till bussgatan framgår av ovanstående avsnitt PLANFÖRSLAG. Dessutom bör framhållas att det ur kollektiv transportförsörjningssynpunkt är av stor betydelse att den aktuella busslinjen får gå längs Lillsjövägen på det sätt som stadsplaneförslaget anger. Med anledning härav är det i ett remissyttrande föreslagna alternativet med bussgatan i områdets sydvästra del mindre lämpligt. Betyggande säkerhet kan vidare sägas föreligga mot att bussgatan skulle bli allmän utfartsväg från Oden-salaområdet genom trafiknämndens beslut att utfärda lokala trafikföreskrifter och genom de bom- och stängselanordningar som planeras. Med hänsyn slutligen till att bussgatan och GCM-vägarna blir inpassade i terrängen med minsta möjliga nivåskillnad och till busstrafikens låga turtäthet (max fyra bussar/tim i vardera riktningen under högtrafik) bedöms ingreppet i fritidsområdet bli så begränsat att dess funktion som rekreationsområde och förbindelsestråk ut mot friområdena vid Spikbodarna-Gräfsåsen ej försämras i någon avgörande grad.

Östersund den 12 februari 1980

Kjell-Ove Eskilsson
Kjell-Ove Eskilsson
Planarkitekt

11. stadsråd genom länsstyrelsens
beslut denna dag, bebygg.
Östersund 19. sept. 1980

U. O. Rindö
U. O. Rindö

Tillhör kommunfullmäktiges i Östersund
 beslut den 19.10. 5/54 Enyggar
 Kommunfullmäktiges sekreterare

Förslag till ändring och utvidgning
 av stadsplanen för del av
 ODENSALA i ÖSTERSUNDS KOMMUN
 (Stg 459 + 460 m fl i Östersund och Torvalla 2:21 m fl
 i Brunflo, fritidsområde).

BESTÄMMELSER

1 § PLANOMRADETS ANVÄNDNING

1 mom Byggnadskvarter

- a) Med Bv betecknat område får användas endast för
 värmecentral.

2 mom Specialområden

- a) Med Ra betecknat område får användas endast som fri-
 tidsområde.
- b) Med Rn betecknat område skall bevaras som naturpark.
- c) Med El betecknat område får användas endast för hög-
 spänningsledning och därmed samhörigt ändamål.
- d) Med Us betecknat område får användas endast som upp-
 lagsplats för snö.

2 § MARK SOM INTE FÅR BEBYGGAS

Med p1 och punktprickning betecknad del av upplagsområde
 och område för värmecentral skall anordnas som planterat
 skyddsområde och får icke bebyggas eller användas för
 upplag eller parkering.

3 § SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGAENDE OMRADEN FÖR ALLMÄN TRAFIK OCH FÖR ALLMÄNNA LEDNINGAR

1 mom Inom med x_1 betecknad del av fritidsområde och område för högspänningsledning får icke vidtas anordningar som hindrar att delområdet används för allmän gång- och cykeltrafik samt framdragande och underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

2 mom Inom med z_1 betecknad del av fritidsområde får väg för snötransporter vintertid anordnas.

3 mom Inom med z_2 betecknad del av fritidsområde och område för högspänningsledning får väg för buss- trafik anordnas.

4 § BYGGNADS UTFORMNING

1 mom På med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

2 mom På med plus jämte siffra i dubbel romb betecknad mark får skorsten icke uppföras till större höjd i meter över grundkartans nollplan än siffran anger.

Östersund den 12 februari 1980

Kjell-Ove Eskilsson
Kjell-Ove Eskilsson
Planarkitekt

Fastställt genom lärotyrelsens
beslut denna dag, betyg nr.

Östersund 10 sept. 1980

[Signature]
/M. O. Rimmé/