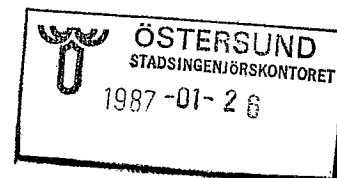


Kent Mohlin
Villavägen 5
834 00 BRUNFLO



Besvär i fråga om stadsplan inom Östersunds kommun

Länsstyrelsen i Jämtlands län fastställde den 16 september 1986 ett förslag till stadsplan för del av Brunflo i Östersunds kommun (Brunflo centrum).

Kent Mohlin samt Anna och Arne Jacobsson m.fl. har överklagat beslutet genom besvär.

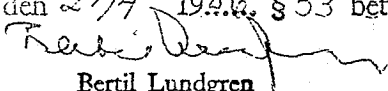
Planförslaget syftar till att åstadkomma ett välfungerande och attraktivt centrum i Brunflo och att förbättra trafiksituationen i samhället. I planförslaget har Centrumvägen (E 75) och Kyrkvägen lagts om så att ett bilfritt torg möjliggörs framför befintliga butiker. Vägomläggningen innebär bl.a. att flera fastigheter kommer att utsättas för ökat trafikbuller.

Anna och Arne Jacobsson m.fl. har i besvären vidhållit sina tidigare i planärendet framförda anmärkningar mot den föreslagna omläggningen av Centrumvägen. De anför bl.a. att omläggningen kommer att medföra avsevärda intrång på deras fastigheter och stora ingrepp i deras boendemiljö samt att omläggningen inte innebär någon förbättring av trafiksituationen i samhället.

Kent Mohlin motsätter sig, liksom tidigare i planärendet, att delar av hans fastigheter Viken 1:53 och 1:72 tas i anspråk för parkmark (gång- och cykelväg).

Regeringen saknar anledning att ifrågasätta länsstyrelsens bedömning av lämpligheten av den föreslagna trafiklösningen. I likhet med länsstyrelsen anser regeringen att planförslaget är godtagbart även med beaktande av klagandenas intressen.

Frågorna om ersättning för intrång på klagandenas fastigheter och om åtgärder för att minska bullret sammanhänger med plangenomförandet och prövas i särskild ordning.


Bertil Lundgren
Kommunfullmäktiges sekreterare

Förslag till stadsplan för del av
BRUNFLO i ÖSTERSUNDS KOMMUN
(Brunflo Centrum)

BESTÄMMELSER

1 § PLANOMRÅDETS ANVÄNDNING

1 mom Byggnadskvarter

- a) Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.
- b) Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.
- c) Med Bq betecknat område får användas endast för bostadsändamål. Sådan förändring av befintlig byggnad får ej vidtas som förvanskar dess yttre form och allmänna karaktär. Ny bebyggelse får ej uppföras. Utan hinder härav kan medges viss begränsad ny bebyggelse som med hänsyn till områdets allmänna karaktär provas lämplig.
- d) Med Bh betecknat område får användas endast för bostadsändamål och, där så provas lämpligt, även för handels- och hantverksändamål. Våningarna ovanför bottenvåningen får dock användas endast för bostadsändamål.
- e) Med Bhq betecknat område får användas endast för bostadsändamål och, där så provas lämpligt, även för handels- och hantverksändamål. Våningarna ovanför bottenvåningen får dock användas endast för bostadsändamål. Sådan förändring av befintlig byggnad får ej vidtas som förvanskar dess yttre form och allmänna karaktär.

- f) Med Gt betecknat område får användas endast för bensinförsäljning och därmed samhörigt bilserviceändamål.
- g) Med H betecknat område får användas endast för handelsändamål.
- h) Med Hb betecknat område får användas endast för handelsändamål och, där så prövas lämpligt, för bostadsändamål. Våningarna ovanför bottenvåningen får dock användas endast för bostadsändamål.
- i) Med Hdb betecknat område får användas endast för kontor, handel och hantverkslokaler samt, där så prövas lämpligt, för bostadsändamål. Våningen ovanför bottenvåningen får dock användas endast för bostadsändamål.

2 mom Specialområden

- a) Med Tb betecknat område får användas endast som buss-terminal och därmed samhörigt ändamål.
- b) Med Tp betecknat område får användas endast för parkeringsändamål.
- c) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.
- d) Med Es betecknat område får användas endast för transformatorstation och därmed samhörigt ändamål.

2 § MARK SOM ICKE ELLER I ENDAST MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS

1 mom Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

2 mom Med korsprickning betecknad mark får bebyggas endast med garage och uthus.

3 § SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGAENDE OMRÅDEN FÖR ALLMAN TRAFIK
OCH FÖR ALLMÄNNA LEDNINGAR

1 mom Med x₁ betecknad del av gata skall hållas tillgänglig för gångtunnel under gatuplanet.

2 mom Med z₁ betecknat del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för gångtunnel under järnvägen.

3 mom På med u betecknad mark får icke vidtas anordningar som hindrar framdragande och underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

4 § BYGGNADSSÄTT

1 mom På med F betecknat område skall huvudbyggnader uppföras fristående.

2 mom Med Sr betecknat område får bebyggas endast med radhus.

5 § EXPLOATERING AV BEBYGGELSEOMRÅDE

På med F betecknat område får tomt icke ges mindre storlek än 750 kvadratmeter.

6 § EXPLOATERING AV TOMT

1 mom På tomt som omfattar med F betecknat område får endast en huvudbyggnad och ett uthus eller garage uppföras.

2 mom Av tomt som omfattar med F betecknat område får högst 20 % bebyggas.

3 mom På med F betecknat område får huvudbyggnad icke inrymma fler än två bostadslägenheter. I uthus får boningsrum icke inredas.

7 § BYGGNADS UTFORMNING

1 mom På romersk siffra betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffran anger. Härutöver får

undervåning inredas, där terrängens lutning så medger.

2 mom På med n betecknat område får vind icke inredas utöver angivet våningsantal.

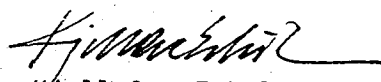
3 mom På med I, II och III betecknat område får huvudbyggnad icke uppföras till större höjd än respektive 4,5; 7,2 och 10,0 meter och uthus eller garage icke till större höjd än 3,0 meter.

4 mom På med Es betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än 3,0 meter.

8 § UTFARTSFÖRBUD

Utfart får icke anordnas över områdesgräns som även betecknats med ofyllda cirklar.

Östersund den 21 januari 1986.

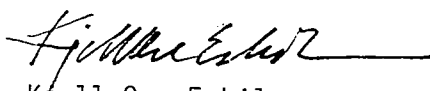

Kjell-Ove Eskilsson
Planarkitekt


Jonas Björs
Planingenjör

REVIDERING

Planförslaget har efter utställningstiden ändrats med avseende på en gatuhöjd i den nya sträckningen av Centrumvägen. Bestämmelserna förändras ej.

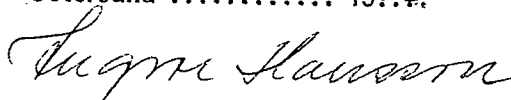
Östersund den 18 mars 1986


Kjell-Ove Eskilsson
Planarkitekt


Jonas Björs
Planingenjör

Fastställt genom lärostyrelsens
beslut denna dag, betyg nr.

Östersund ...16.9..... 1986.



Förslag till stadsplan för del av
BRUNFLO i ÖSTERSUNDS KOMMUN
(Brunflo Centrum)

Tillhör kommunfullmäktiges i Östersund
beslut den 24/4 1986 § 53 betygar

BESKRIVNING


Bertil Lundgren
Kommunfullmäktiges sekreterare

SAMMANFATTNING

Läge om-
fattning

Planförslaget omfattar den centrala delen av Brunflo samhälle, från järnvägen i sydväst till Åkreängs IP i nordost och från Gränsvägen - Hagvägen i sydost till Backenvägen i nordväst. Området omfattar ca 27 ha.

Syfte,
innehåll

Huvudsyftet med planförslaget är att möjliggöra förändringar av trafikförhållandena och anläggande av ett välfungerande och attraktivt centrum i Brunflo.

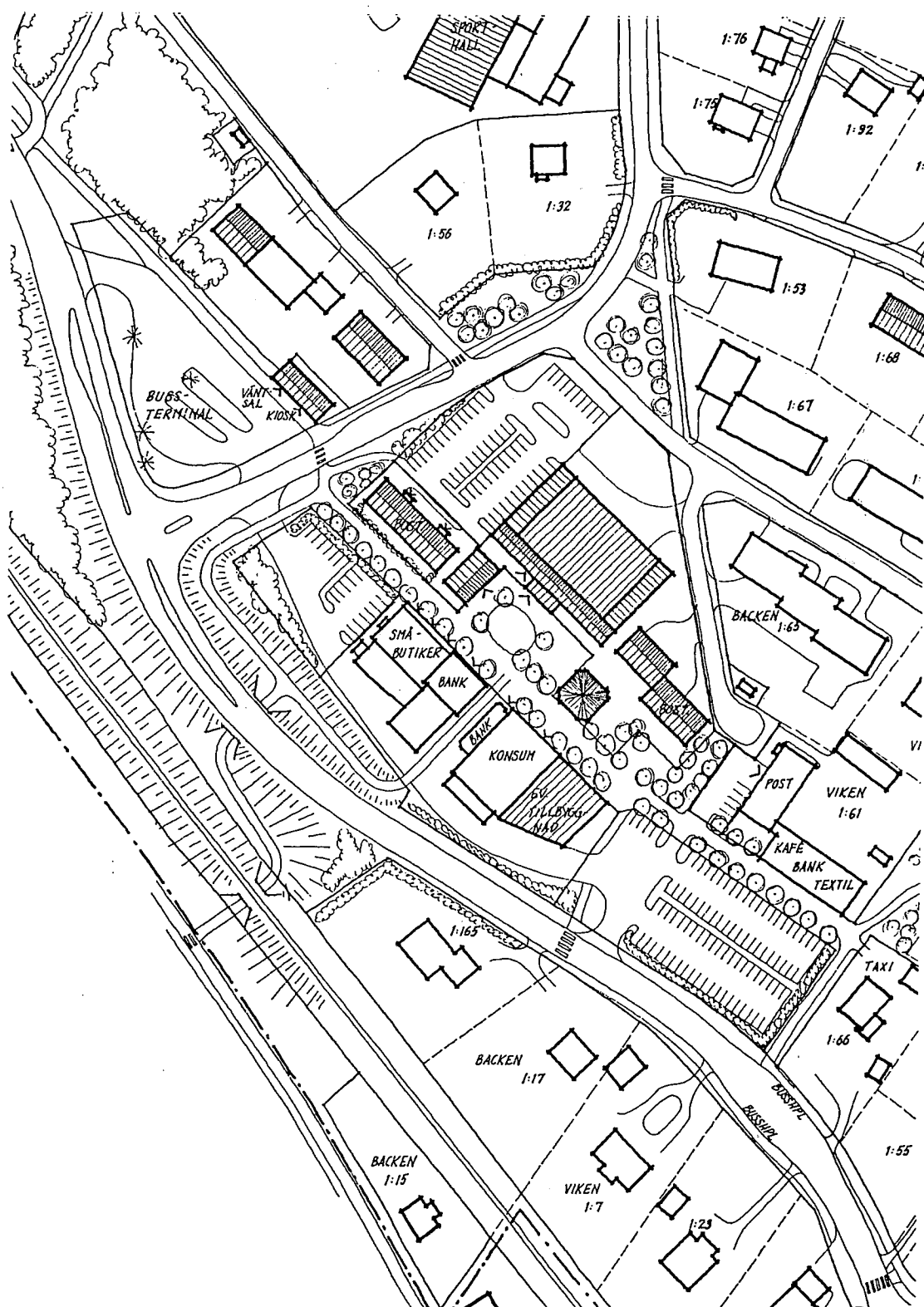
Trafikförhållandena ändras genom att Centrumvägen och Kyrkvägen byggs om i centrumdelen, se flygbild på omslaget. I anslutning till de nuvarande butikerna och serviceinrättningarna i centrum erhålles därvid utrymme för kompletterande centrumbebyggelse av både butiker och bostäder, se utdrag ur illustrationskartan på sidan 8.

Torg och strög med planteringar och belysning och fritt från fordonstrafik bör kunna ge centrubildningen en trivsam och lockande miljö. Med bil ska man kunna nå centrum via närbelägna parkeringar med tillfarter från omgivande gator. De som färdas på Centrumvägen ska dessutom kunna få en god överblick över centrunanläggningen både på väg till och från Östersund.

Omedelbart nordväst om centrum föreslås en sk omstigningshållplats för bussar. För gång- och cykeltrafiken från Störvikenområdet till centrum ingår en ny led i tunnel under både järnvägen och den nya delen av Centrumvägen. GC-vägen bör även kunna fungera som skolväg.

Genom-
förande

Frågan om byggherre för den nya centrumanläggningen och genomförandet i stort är fortfarande oklart. Intresse finns dock för byggstart för den kompletterande centrumbebyggelsen redan under 1986 om planmässiga förutsättningar finns för detta. Vägomläggningarna bör tidsmässigt genomföras i nära anslutning till uppbyggnaden av centrumanläggningen.



HANDLINGAR

Planförslaget utgöres av stadsplanekarta och planbestämmelser jämte illustrationskarta och denna beskrivning. Till förslaget hör dessutom fastighetsförteckning upprättad av kommunens fastighetsbildningsmyndighet.

Till grund för planförslaget ligger därutöver följande utredningar och handlingar:

- Trafikteknisk utredning för Brunflo områdesplan (Kjessler & Mannerstråle dec 1984).
- Underlagsmaterial till ny plan i Brunflo/kulturhistorisk inventering 1984 utförd av Jämtlands läns museum.
- Trafikbullerberäkning för Brunflo Centrum utförd av kommunens miljö- och hälsoskyddskontor.
- Översiktlig geoteknisk undersökning för centrumområdet i Brunflo.

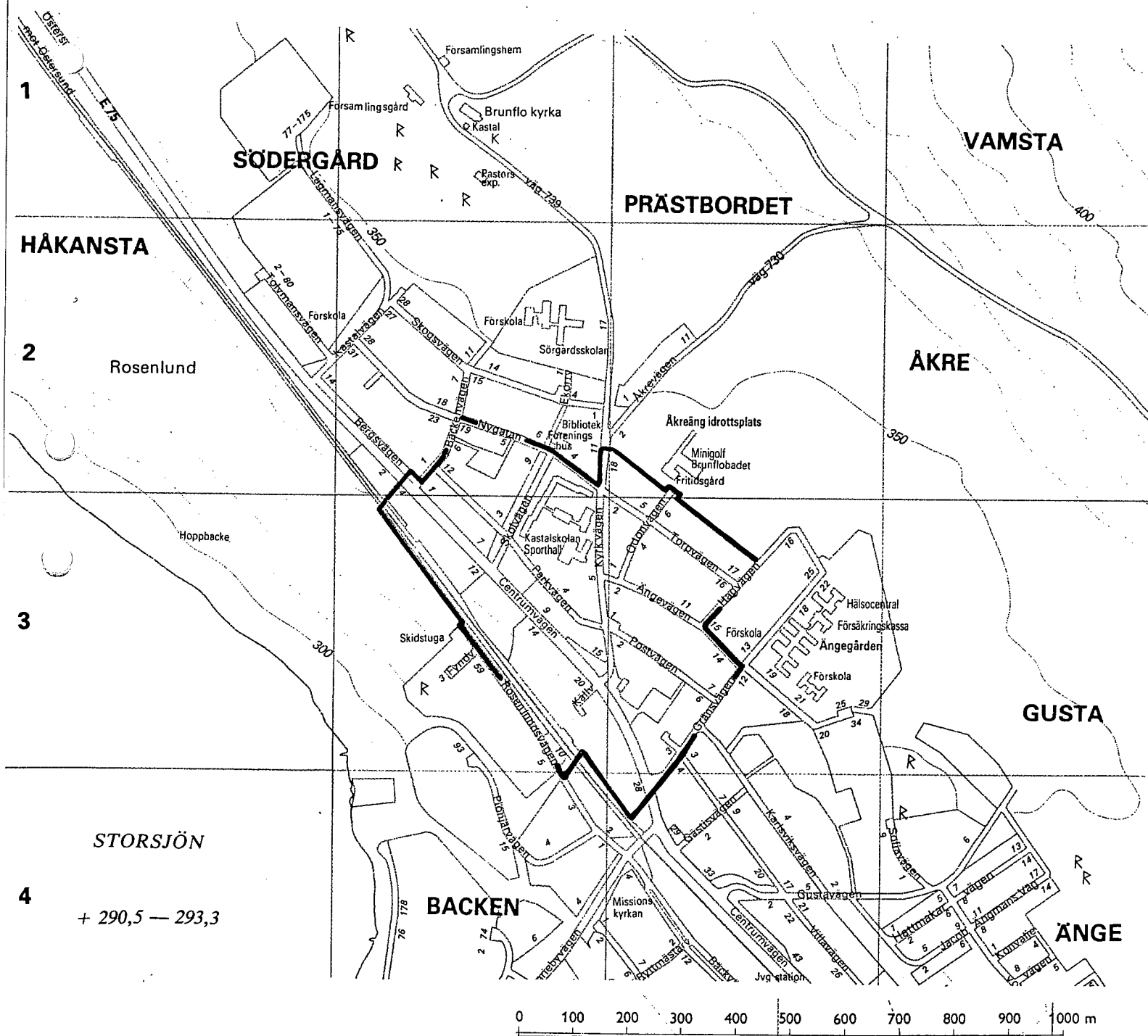
PLANDATA

Läge

Planförslaget omfattar den centrala delen av Brunflo tätort. I nordost gränsar planområdet mot Åkreängs Idrottsplats. I övrigt utgör Nygatan - Backenvägen - järnvägen - Gränsvägen och Hagvägen i stora drag gräns för planområdet. Se kartfigur nedan.

Area

Planområdet omfattar ungefär 27 hektar.



PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

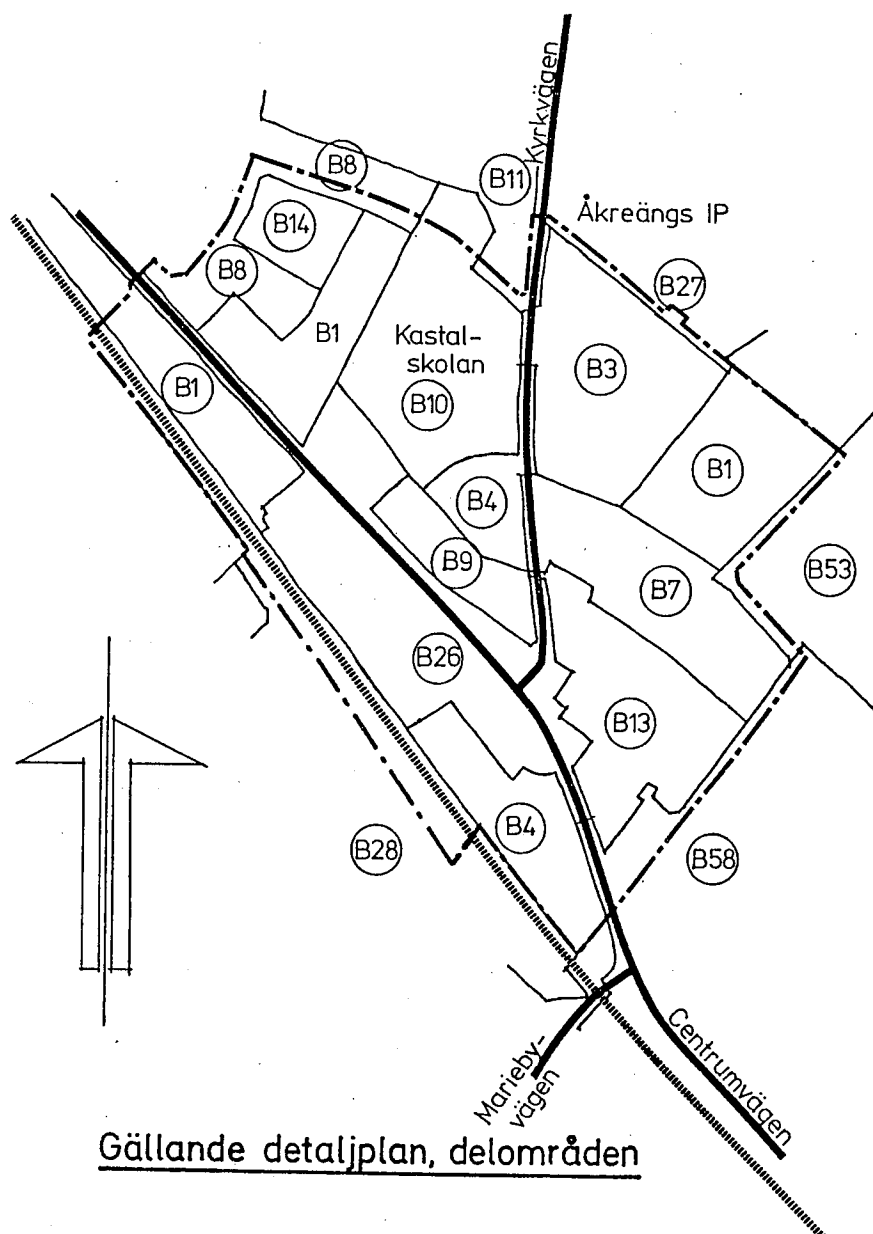
Gällande
detalj-
plan m m

Planförslaget omfattar område med byggnadsplan och stadsplan fastställda i olika omgångar enligt nedanstående förteckning (kronologisk ordning, numrering enligt stadsingenjörskontorets register). Delområdena framgår även av kartfigur sid 11.

- B1 Bpl (byggnadsplan), två delområden i områdets nordvästra del, fastställd den 31/1 1942
- B3 Bpl, villaområde i norra delen 13/2 1947
- B4 Bpl, ett delområde söder om Kastalskolan, ett område längst i söder 22/12 1947
- B7 Bpl, ett delområde i östra delen 25/2 1954
- B8 Bpl, nordvästra delen 21/10 1955
- B9 Bpl, centrum delen 18/6 1956
- B10 Bpl, Kastalskolan 2/3 1957
- B11 Bpl, norra delen (vägmark) 29/5 1961
- B13 Bpl, sydöstra delen 6/2 1963
- B14 Bpl, nordvästra delen 26/4 1963
- B26 Bpl, centrum delen 14/11 1969
- B27 Bpl, Akreängs IP 22/12 1970
- B28 Spl, (stadsplan), sydväst om järnvägen 29/10 1971
- B53 Spl, östra delen (gatumark) 8/4 1981
- B58 Spl, sydöstra delen 22/10 1982

För järnvägsområdet gäller utomplansbestämmelser.

Gällande detaljplan medger huvudsakligen bostadsbebyggelse, dels i form av fristående villor, dels som två- och trevånings flerbostadshus. I områdets södra del ingår även viss byggrätt för handelsändamål. Norr om centrumdelen finns två områden för allmänt ändamål (bl a skolområdet). Förutom två mindre parktytor, en i nordvästra delen och en i sydost, löper ett parkstråk genom planområdet från järnvägen norrut invid A-områdena.



Gällande detaljplan, delområden

Nybyggnads-
förbud

För området mellan järnvägen och Centrumvägen och del av centrumområdet upp mot Kastalskolan gäller nybyggnadsförbud i avvaktan på ny stadsplan. Förbudet gäller t o m den 1 juni 1986.

Bostadsför-
sörjnings-
program

Planområdet berörs ej av gällande bostadsförsörjningsprogram (BFP 1985-1989).

Skyddsrum	Befintliga skyddsrum i Kastalskolan täcker behovet nattetid för planområdets norra del, medan det råder underskott på ca 800 platser för dagtid. I bostadskvartereni planområdets sydöstra del finns däremot överkapacitet under dagtid på ett 100 tal skyddsrumspatser.
Terräng, vegetation	Planområdet sluttar i stort sett mot sydväst i lutning 1:20 - 1:40. Mindre variationer förekommer i områdets sydvästra del i form av en liten åsbildning och en något brantare sluttning ned mot järnvägen. I det centrala parkstråket finns en del träd och buskar, företrädesvis tallar. Det gäller särskilt parkytorna nere vid järnvägen och Centrumvägen. Även på tomtmarken har en del av tidigare befintlig barrskog bevarats.
Grundförhållanden	Den översiktliga grundundersökningen visar att relativt ytligt berg förekommer i vissa delar av centrumområdet, bl.a. i de planerade nya vägsträckningarna. I läget för den nya centrumbebyggelsen bedöms djupet till berg däremot vara tre meter eller mera.
Fornlämningar, byggnadsminnen	Planområdets södra del, sydväst om Centrumvägen och sydost om Källvägen, ingår i ett område med kulturhistoriskt värdefull miljö enligt Länsmuséets inventering 1984. Ny bebyggelse bör enligt bedömningen i inventeringen behandlas restriktivt i denna del. I övrigt finns inga fornlämningar eller byggnadsminnen inom planområdet.
Bostadsbebyggelse	Planområdet är i stort sett bebyggt i enlighet med gällande detaljplan. Huvuddelen av bebyggelsen utgöres av bostadshus i form av en- och tvåfamiljsvillor, främst i områdets norra del samt söder och sydost om centrum. Öster om centrum finns ett område med flerbostadshus i två och tre våningar.
Arbetsplatser	Inom det mindre av de båda A-områdena finns en kontorsbyggnad (Skifferbolaget). Där ligger också f d brandstationen, som delvis nyttjas som kontor. Övriga arbetsplatser inom planområdet återfinns i handels- och serviceinrättningarna.

Skolor	I norra delen av planområdet ligger högstadiet "Kastalskolan" inom det större A-området. Lågstadieskola (Sörgårdsskolan) finns ca 200 meter norr om planområdet.
Vård, social verksam-	Vid Sörgårdsskolan finns förskola och fritidshem m m. Förskolor finns även vid Ängevägen strax öster om planområdet ("Lindan" och "Miklagård"). Öster om planområdet ligger även Änggården med hälsocentral, ålderdomshem och servicelägenheter för äldre. Här finns även bl a apotek, socialbyrå, sjukkasse och arbetsförmedling.
Fritids- lokaler m m	Inom planområdet finns tillgång till vissa fritidslokaler i Kastalskolan (matsal m m). Dessutom finns Ordenshuset och Åkreäng IP med bl a inomhusbad i direkt anslutning till planområdets norra del.
Handel, service	Nuvarande centrum har de senaste åren utgjorts av två livsmedelsbutiker, två bankkontor och en korvkiosk på sydvästra sidan av Centrumvägen. Den ena av livsmedelsbutikerna upphörde under hösten 1985. I lokalen har därefter inrymts en sportaffär, en skoaffär och en garnbod. På andra sidan Centrumvägen ligger två bensinstationer samt ovannämnda kontorsbyggnader. En av bensinstationerna är nedlagd sedan något år. I det s.k. Centrumhuset (f d kommunalhuset) öster om Kyrkvägen är post, bank, konditori och textilaffär m m inrymda i bottenvåningen. I den omgivande bostadsbebyggelsen finns ytterligare en del butiker och serviceinrättningar, mer eller mindre permanent inrymda.
Vägar och trafik	Vägnätet är med några undantag utbyggt i enlighet med gällande detaljplan. Genomfartsgatan Centrumvägen, som också är en del av E 75, genomkorsar planområdet i riktning sydost-nordväst på ett avstånd från järnvägen av 60-120 m. I centrum ansluter en uppsamlingsgata från norr, Kyrkvägen. En annan uppsamlingsgata som enligt detaljplanen skulle ansluta till Centrumvägen mitt för skolvägen och därifrån svänga ner i en viadukt under järnvägen har inte kommit till utförande. Lokalgatunätet är utbyggt i full utsträckning så när som på Villavägens förlängning nordväst om Gränsvägen och en tänkt gata längs järnvägen i områdets västra del.

Enligt en trafikräkning hösten 1982 uppmättes 9.300-9.500 f/åmd (fordon/årsmedeldygn) längs Centrumvägen ungefär 100 m nordväst om Kyrkvägens anslutning. I en punkt ca 50 m sydost om Kyrkvägen uppmättes samtidigt 10.200-10.400 f/åmd.

Ungefär vid sistnämnda mätpunkt finns ett ljusreglerat övergångsställe. Vid högtrafik uppstår irriterande långa köer längs Centrumvägen och Kyrkvägen när gående skall passera övergångsstället. Samtidigt blockeras in- och utfarterna från de båda livsmedelsbutikernas parkeringsanläggningar. Korsande gångtrafik förekommer dessutom i anslutning till bussarnas "omstigningshållplats" (se nedan) och även i övrigt i centrumområdet.

Sammantaget upplevs trafiksituationen i Brunflo centrum av de flesta trafikanter som både besvärlig och farlig.

Busstrafik

Brunflo tätort är förhållandevis väl försörjd vad gäller bussförbindelser. Det kommunala trafikbolaget Jämtlandsbuss och länstrafikbolaget Z-Trafik driver tillsammans ett 10-tal busslinjer som angör tätorten. Detta sker vid en central "omstigningshållplats" vid den nordvästra butiken bestående av hållplatsfickor på bägge sidor av Centrumvägen.

Huvuddelen av bussresandet mellan Brunflo och Östersund sköts av Jämtlandsbuss linje 10 med ett 50-tal dubbelturer per dag och en turtäthet på 15 minuter morgon och kväll. Jämtlandsbuss övriga Brunflobussar går s k "landsbygdslinjer" mellan Brunflo och angränsande byar, 7-9 dubbelturer/dag. Några av dessa linjer är förlängda till/från Östersund morgon och kväll. Z-Trafiks 5 landsbygdslinjer till orter och byar utanför Östersunds kommun har turtäthet varierande mellan 1 och 9 dubbelturer/dag.

Trafikbullen

Gjorda trafikbullenberäkningar tyder på att vissa bostadshus av trä belägna invid Centrumvägen kan vara utsatta för bullerstörningar inomhus.

Ledningar

Det befintliga vatten- och avloppsnätet inom planområdet är i huvudsak anlagt i vägarna med en huvudstam längs Centrumvägen och en avgrening längs Kyrkvägen. För bebyggelsen i

områdets sydvästra del finns dessutom en VA-ledning parallell med järnvägen, delvis anlagd över tomtmark och i parkmark.

Markägo-
förhållan-
den

Park- och vägmarken inom planområdet ägs till övervägande del av Östersunds kommun, likaså skolområdet och den f d brandstationen (Backen 1:44). Efterhand har kommunen dessutom förvärvat en del fastigheter i centrumområdet; Backen 1:39, 1:40, 1:65, 1:68 och 1:81 samt Viken 1:55 och 1:85.

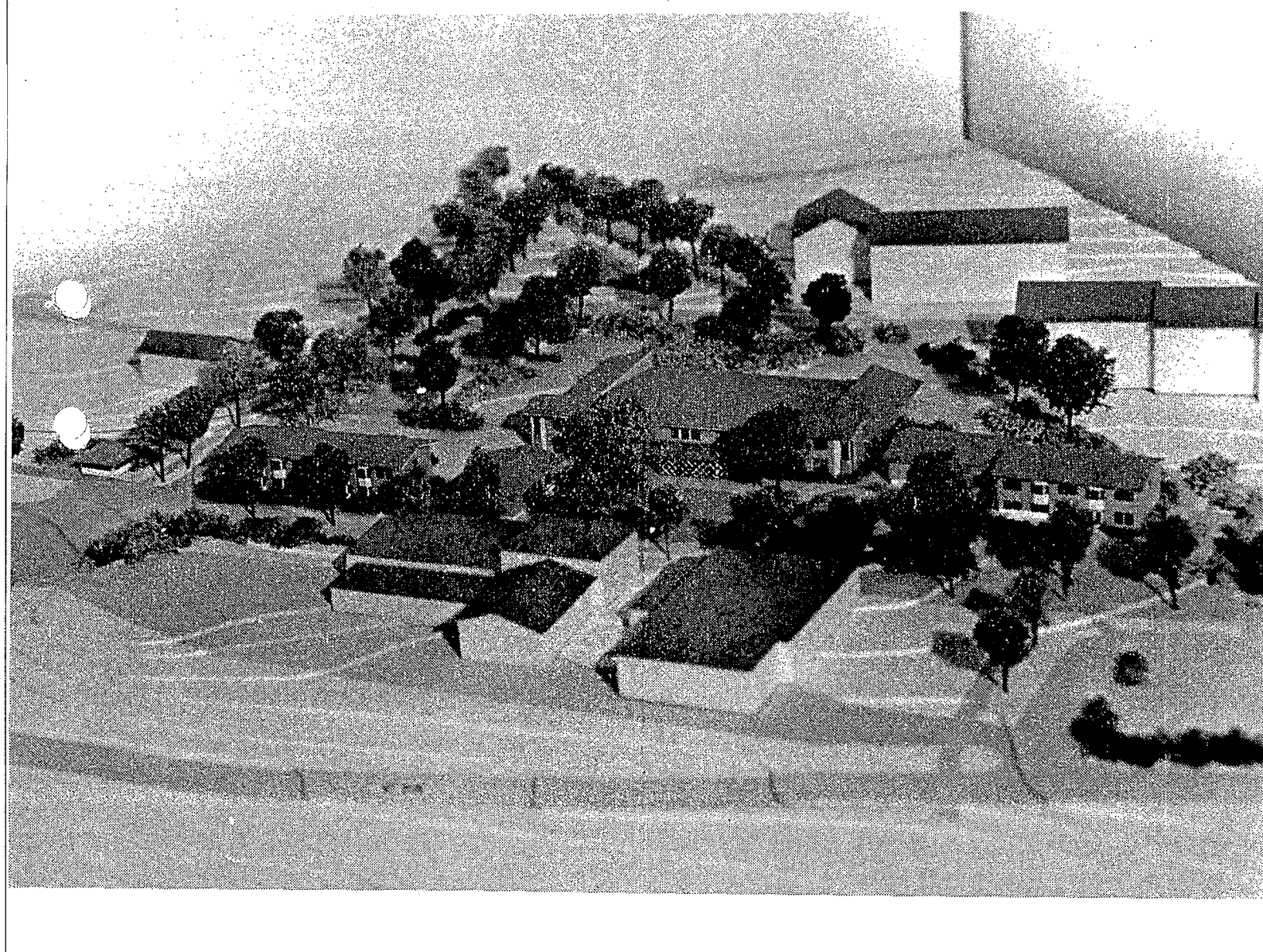
Stiftelsen Östersunds bostäder äger ett par bostadsfastigheter i anslutning till centrum, Viken 1:73 och 1:75 samt f d Centrumhuset, Viken 1:61. I detta område finns även några av Riksbyggens bostadsrättsföreningar. Övriga fastigheter inom planområdet befinner sig i enskild ägo.

PLANFÖRSLAG

Allmän målsätt- ning	Brunflo samhälle har ett betydande omland. Inte bara södra kommundelen utan även angränsande delar av Bergs och Bräcke kommuner har sedan gammalt en naturlig anknytning till Brunflo. Med sitt läge utgör samhället dessutom entré till Storsjöbygden och Östersund. Ett välfungerande och attraktivt centrum i Brunflo som kan erbjuda både livets nödtorft/detaljhandel/ och diverse förnödenheter därutöver /fackhandel/ bör därför vara ett stort behov.
Syfte med planför- slaget	Huvudsyftet med planförslaget är att skapa planmässiga förut- sättningar för ändring av trafikförhållandena i Brunflo centrum. Detta föreslås ske genom omläggning av Centrumvägen på en sträcka av ungefär 450 m och Kyrkvägens södra del, ca 200 m. Vägom- läggningarna ger utrymme för komplettering och utbyggnad av centrum, som enligt planförslaget skall nås med bil via fyra parkeringsområden och som för övrigt skall vara fritt från fordonstrafik. Planförslaget ingår dessutom som ett led i en fortgående över- gång från byggnadsplan till stadsplan i Brunflo samhälle.
Upphävande av planer	Av de 12 delområden med byggnadsplan som berörs av planför- slaget blir sex intäckta i sin helhet. I och med att stads- planeförslaget fastställs upphävs således följande byggnads- planer: - B 3, fastställd den 13/2 1947 - B 7, "- "- 25/2 1954 - B 9, "- "- 18/6 1956 - B13, "- "- 6/2 1963 - B14, "- "- 26/4 1963 - B26, "- "- 14/11 1969
Centruman- läggning	Planförslaget bygger på en utredningsskiss upprättad av Jörgen Grönvik Arkitektkontor, Östersund, på uppdrag av byggnadsnämnden. På illustrationskartan redovisas den före- slagna utformningen av centrum. Se även kartfigur på sid 8 (utdrag ur illustrationskartan) och modellfoto på sid 18.

Centrumbebyggelsen ordnas enligt utredningsskissen kring ett torg mitt för de befintliga butikerna och ett strög mellan den nya Kyrkvägen och Posten. De tillkommande byggnaderna omfattar varuhall och andra lokaler i markplanet på tillsammans ca 1950 m² vy jämte ungefär 300 m² kontor och personalutrymmen i andra våningen över varuhallen. Vidare finns möjlighet att bygga till Konsumbutiken med ca 500 m² vy. Härutöver föreslås ett par tvåvåningshus avsedda i första hand för bostäder. (Bet, Bh på stadsplanekartan). Bottenvåningen i dessa hus (tillsammans ca 670 m² vy) ska dock alternativt kunna utnyttjas som lokaler ifall behov av sådana uppstår.

Med befintliga butiker m m inräknade (ca 2350 m² vy) och ifall bottenvåningen i ovannämnda Bh-hus tas i anspråk i full utsträckning som lokaler kommer Brunflo Centrum att inrymma lokaler med sammanlagt ungefär 5750 m² vy.



Handel i
övrigt

Den befintliga bensinstationen i planområdets västra hörn inordnas i stadsplaneförslaget som särskilt område avsett för bensinförsäljning och bilservice. På motsvarande sätt avsätts fastigheten Viken 1:13 + 1:4 i områdets södra hörn till bostads- och handelsändamål för att möjliggöra inrättande av planerad värdshusrörelse eller liknande i befintliga byggnader. Likaså inordnas de befintliga rörelserna på Viken 1:11 (verkstad), Viken 1:70 och 1:34 (handelsträdgård), Viken 1:66 (frisersalong och taxirörelse) och Änge 1:35 (elinstallationsfirma) i planförslaget med viss handelsrätt för pågående verksamheter.

Arbets-
platser

Byggnaderna på fastigheterna Backen 1:44 och 1:134 nordväst om centrum föreslås bli nyttjade för kontorsändamål och liknande i bottenplanet och bostäder i andra våningen. Planförslaget visar utökad byggnadsrätt på bägge fastigheterna.

Bostäder

Planförslaget innebär endast mindre förändringar vad gäller bostadsbebyggelsen inom planområdet. Planbestämmelserna för byggrätt och byggnadsutformning föreslås anpassade efter befintlig bebyggelse. Det innebär bl a att outnyttjad byggrätt för handelsändamål i planområdets sydöstra och södra del slopas. Tanken med detta är att i möjligaste mån samla blivande handels- och serviceinrättningar till den planerade centrumanläggningen.

Utöver tillkommande bostäder i centrum (upp till ca 1200 m² vy) och de kompletteringar som kan göras på fastigheterna Backen 1:44 och 1:134 föreslås byggnadsrätt för två flerbostadshus i två våningar längs Ängevägen (Backen 1:68 och Viken 1:79).

För den kulturhistoriskt värdefulla miljön i planområdets södra del föreslås planbestämmelser som överensstämmer med länsmuséets förslag till riktlinjer för bevarande av hus och miljö.

Skolor m m

A-området för Kastalskolan ingår oförändrat i planförslaget. Planerad nybyggnad av sporthall inryms inom A-området.

Skyddsrum

Med hänsyn till bristen på skyddsrumspplatser i vissa delar av planområdet kan krav på anordnande av ytterligare skyddsrum komma att ställas i de nybyggnader som planeras i centrum och vid Kastalskolan. Skyddsrumsbeked bör begäras hos byggnadsnämnden i tidigt skede så att det kan läggas till grund för ansökningshandlingarna för byggnadslov.

Parkmark

Den planerade gånggatan genom centrum är i planförslaget redovisad som ett parkstråk, som förslagsvis förses med trädtrader och belysning m m, likaså torgytorna.

Parkområden väster om centrum omformas delvis i planförslaget. En del parkmark tas i anspråk för nya vägdragningar, för buss-terminalen och för utökning av fastigheten Backen 1:134. I stället tillförs en del parkmark, exempelvis del av fastigheten Backen 1:166, den outbyggda vägmarken längs järnvägen i planområdets västra del och södra delen av Skolvägen. Parkområdena i övrigt i planområdets västra del bibehålls oförändrade. Det samma gäller befintlig park i områdets sydöstra del. För att förbättra gångförbindelserna mellan centrum och hälsocentralen/bostadsområdet i sydost föreslås en parkremsa ut mot Gränsvägen mittför Karlsviksvägen.

Norr om centrum avsätts del av fastigheten Backen 1:81 och Kyrkvägen till parkmark på ömse sidor om nya Kyrkvägen. Träd- och buskplanteringar på dessa parkområden är avsedda att bilda viss avskärmning mellan centrum och bostadskvarteren norr därom.

Stor omsorg bör ägnas åt att genom planering och plantering av parkmarken ge centrumanläggningen en tilltalande inramning.

Järnväg

Järnvägsområdet tas med i stadsplaneförslaget som specialområde för detta ändamål.

Gatunät

Centrumvägen föreslås bli ombyggd vid sidan av centrum på en sträcka av ca 450 m. Även för södra delen av Kyrkvägen föreslås ny sträckning (ca 200 m) till en från trafiksynpunkt bra anslutning till Centrumvägen. Vägomläggningarna innefattar även förlängning av Postvägen ca 60 m fram till nya Kyrkvägen samt att del av Kyrkvägen bibehålls från Postvägen söderut som tillfartsgata till Centrumhuset (postkontoret). Övriga förändringar av gatunätet är att södra delen av Skolvägen och sydöstra delen av Parkvägen utgår, likaså hela Källvägen. Villavägens förlängning nordväst om Gränsvägen samt den tänkta vägslingan från Skolvägen ned till en planerad viadukt under järnvägen byggs ej.

Vid Kyrkvägens anslutning breddas nya Centrumvägen med refuger och extra körfält för vänstersvängande trafik från nordväst. Även Kyrkvägen föreslås breddad med ett extra körfält för uppställning av bilar vid besök i den tänkta kiosken vid bussväntsalen, se illustrationskartan.

Från bussterminalens västra del föreslås utfart direkt på Centrumvägen men ej infart i denna punkt. Infart till bussterminalen får ske endast från Kyrkvägen. Ytterligare en frekventerad ut- och infart på Centrumvägen föreslås vid parkeringsanläggningen omedelbart söder om centrum. Utfarterna på Centrumvägen i övrigt inom planområdet förutsätts bli samordnade i möjligaste mån. Utfartsförbud föreskrivs med hänsyn här till längs Centrumvägen. Reglering av trafiken förutsätts ske genom lokala trafikföreskrifter.

Enligt prognos i trafikutredningen för Brunflo områdesplan från december 1984 kommer trafiken år 1990 att uppgå till ca 11.000 f/åmd (fordon/årsmedeldygn) på Centrumvägen mittför centrum, förutsatt att förbifart (ny E 75) ej finns då. Om förbifart finns då blir trafikmängden på samma ställe knappt 7.000 f/åmd enligt prognoserna. Prognosen utgår från att biltätheten är ungefär oförändrad 1990 jämfört med dagens läge.

Beträffande rivning av hus och intrång på fastigheter för

genomförande av planförslaget, se kapitel GENOMFÖRANDE.

Gång- och cykeltrafik

En av målsättningarna med planförslaget är att få till stånd en bilfri centrumkärna inom bekvämt gångavstånd från parkeringsplats och buss och lättillgänglig för gående/cyklende från samhällets olika delar. På illustrationskartan redovisas hur GC-vägar (gång- och cykelvägar) ansluter till gånggatan genom centrum. En GC-väg från Storviken/Backenområdet leds i tunnlar under järnvägen och Centrumvägen in mellan de befintliga butikerna. En avgrening av denna GC-väg leder dessutom upp mot skolorna i norr. Från nordväst kommer en GC-led längs Centrumvägen och passerar bussterminalområdet. Ytterligare GC-vägar leder in från norr, öster och sydost. Den sistnämnda utgöres av gångbanor på ömse sidor om Centrumvägen. Via ett par övergångsställen ska de gående på vägens sydvästra sida kunna välja olika mål i samhället (centrum, hälsocentralen m m).

Busstrafik

Som ersättning för den omstigningshållplats som idag används i centrum (längs Centrumvägen) föreslås en särskild bussterminal eller omstigningshållplats vid korsningen Kyrkvägen-Centrumvägen. Terminalen blir strategiskt belägen med hänsyn till de olika busslinjer som strålar samman i Brunflo. De flesta busslinjerna beräknas komma att angöra terminalen för att lämna av eller ta upp passagerare. Avståndet till närmaste del av centrum är ca 100 m. In- och utfarter redovisas ovan under rubriken gatunät. Terminalområdet förutsätts vara tillgängligt för GC-traffic mellan centrum och området i nordväst (längs Centrumvägen), se illustrationskartan.

I anslutning till terminalområdet föreslås byggrätt för en väntsal kombinerad med kiosk eller liknande.

Längs Centrumvägen föreslås dessutom hållplatsfickor på bägge sidor i planområdets södra del, se illustrationskartan.

Parkering angöring

Planförslaget bygger bl a på att man från tillgängliga parkeringsområden ska kunna röra sig i ett bilfritt centrum inom kort gångavstånd. Förslaget inrymmer totalt ca 170 bilplatser uppdelade på två större och två mindre parkeringar i direkt anslutning till den planerade centrumanläggningen. Ett parke-

ringsområde med 90-talet bilplatser söder om centrum får tillfart direkt från Centrumvägen. Den andra av de två stora parkeringarna ligger norr om centrum med tillfart från Kyrkvägen och inrymmer närmare 60-talet bilplatser. Invid ströget väster om centrum ligger en tredje parkering med 20-talet bilplatser. Den fjärde och minsta parkeringen (5-6 bilplatser) är belägen vid Posten med tillfart från Postvägen i norr vid del av "gamla" Kyrkvägen.

Postbussarna föreslås få möjlighet att angöra postkontoret via det stora parkeringsområdet vid Centrumvägen. Utfart måste dock ske norrut via Postvägen.

Taxibilar och andra utryckningsfordon ska kunna köra längs ströget och angöra de olika entréerna. I övrigt förutsätts nuvarande taxistation i strögets sydöstra ände kunna fungera även fortsättningsvis.

Körytor för varuintag är delvis samordnade med parkeringsanläggningar, se illustrationskartan.

I ett par fall måste utfart från tomt ske över parkmark. Det gäller Backen 1:50 i hörnet Centrumvägen - Skolvägen och Backen 1:53 i hörnet Kyrkvägen - Ängevägen, se illustrationskartan. Även till parkeringen vid nya Kyrkvägen väster om centrum och den anslutande varuinlastningsvägen för de befintliga butikerna måste en parkremsa passeras.

Trafikbuller

Enligt trafikbullerberäkningar utförda av miljö- och hälso-skyddskontoret behövs bullerskyddsåtgärder vid fastigheten Backen 1:165. I första hand föreslås byte av fönster i boningsrummen mot nordväst och nordost jämte träd- och buskplantering som avskärning mot Centrumvägen.

Ledningar

Det befintliga VA-ledningsnätet berörs endast marginellt av de förändringar som planförslaget innebär. Omläggning av ledningar behövs i princip endast i samband med byggandet av den nya centrumanläggningen.

PLANGENOMFÖRANDE

Huvudmannaskap	Centrumvägen (E 75) ingår i det allmänna vägnätet med Vägverket som väghållare. Huvudman för ombyggnaden av Centrumvägen enligt planförslaget förutsätts bli Vägverket. Ombyggnad av övriga gator och VA-ledningar utföres i kommunal regi, likaså parkanläggningar med GC-vägar m m. Beträffande gångtunneln under järnvägen och den nya centrumanläggningen är huvudmannaskapet ej utrett.
Markfrågor	Förhandlingar har inletts angående förvärv av de återstående fastighetsdelar som behövs för genomförandet av planförslaget.
Ekonomi	Genomförandet av planförslaget väntas ge ett underskott i storleksordningen 10 miljoner kronor. Frågan om fördelning av kostnaderna mellan olika huvudmän är ännu inte avgjord.
Tidplan	Den preliminära tidplanen för genomförandet går ut på byggstart för del av den planerade centrumbebyggelsen hösten 1986 om planmässiga förutsättningar finns för detta. Vägomläggningarna bör tidsmässigt genomföras i nära anslutning till uppbyggnaden av centrumanläggningen.
Gemensamhetsanläggningar	De föreslagna parkeringsområdena i centrum (Tp-områdena) föreslås bli administrerade som gemensamhetsanläggning avsedd för företagen och serviceinrättningarna i centrum. Även körytorna för varuintagen måste samnyttjas i viss utsträckning och delvis inordnas i parkeringsområdena. Förrättningar enligt anläggningslagen kan dessutom behövas för de samordnade utfarterna på Centrumvägen enligt planförslaget. GC-trafik skall enligt planförslaget förekomma över buss-terminalen (Tb-området). Servitutsavtal förutsätts bli upprättat mellan kommunen och den blivande markägaren ang detta.
Rivning, intrång m m	Tre äldre bostadshus på de kommunägda fastigheterna Viken 1:85 och Backen 1:39 och 1:40 måste rivas för genomförande av

planförslaget. Detsamma gäller den befintliga korvkiosken nordväst om Backen 1:40 och de båda bensinstationerna i Centrum, Backen 1:66 (f d Nynäs) och 1:47 (BP). Genomförandet innebär dessutom följande intrång på enskilt ägda fastigheter:

- Backen 1:46. Ca 40 m² av fastighetens nordöstra hörn läggs till gatumark. Infartsförhållandena förändras ej.
- Backen 1:166. Delen närmast järnvägen, drygt 5 000 m², ingår i gatumark och parkmark. Samtliga uthus och ett äldre bostadshus i fastighetens nordvästra del måste rivas.
- Backen 1:165. Cirka 420 m² av fastighetens norra del tas i anspråk för Centrumvägen.
- Viken 1:7. Ca 1580 m² av fastighetens norra del läggs till gatumark och till parkeringsområde.
- Viken 1:13, 1:4. Ca 15 m² av fastighetens norra del tas i anspråk som gatumark (för busshållplats).
- Backen 1:32. Ungefär 150 m² av fastighetens sydöstra hörn tas i anspråk för nya sträckningen av Kyrkvägen.
- Backen 1:65. Ca 80 m² av fastighetens sydvästra del föreslås bliområde för nätstation i eldistributionsnätet.
- Delar av Viken 1:32, 1:53, 1:66 och 1:72 sydost om centrum läggs till parkmark i anslutning till kvarteret. I gengäld utökas tomterna i några fall genom planförslaget.

SAMRÅD

Kontakter

Förberedande samråd och kontakter har under planarbetets gång förevarit med länsstyrelsen, vägförvaltningen och berörda kommunala förvaltningar. Huvudidén med omläggning av Centrumvägen har dessutom i olika omgångar diskuterats ända sedan 1975 bl a vid offentliga informations- och diskussionsmöten i Brunflo. I samråd med fastighetskontoret har förberedande kontakter vidare tagits med vissa markägare i centrum-området.

Samråd

Ett planförslag upprättat den 2 april 1985 har varit utsänt för samråd och remissbehandling under tiden 14 maj - 17 juni 1985. Remisshandlingarna utgjordes av planbestämmelser och beskrivning samt stadsplane- och illustrationskartor i skala 1:2000. Ett alternativförslag avseende tätare bostadsbebyggelse i planområdets sydöstra del ingick i remissförslaget.

I en medföljande skrivelse angavs att remissen skulle gälla även som samråd enligt 14 § byggnadsstadgan och att personlig kontakt för samråd kunde tas per tel med planförfattarna. Ytterligare samråds kontakter har efter remisskedet tagits med vissa fastighetsägare och andra sakägare.

Skriftliga yttranden har i samband med samråds-och remissbehandlingen inkommit från Hackås-Näs El AB, Anna och Arne Jacobson, (Backen 1:165), Dagny och Alvar Kvist (Backen 1:32), Statens järnvägar, Jämtlands läns Museum, Svenska BP AB, May och Bo Fredriksson (Viken 1:11), Televerket, Curt Hiller (Viken 1:34 och 1:70), Gudrun Mohlin (Viken 1:72 och 1:74), Ebbe Stjernefeldt (Backen 1:75), Gunnar Hansson (Backen 1:77), Sigurd Eliasson (Viken 1:79), LO-sektionen i Östersund, Vägverket, Ewa och Sverker Moberg (Backen 1:17), Konsum Jämtland (Backen 1:33), Brunflo Företagareförening, Konsumentnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Brunflo soc-dem förening, Socialnämnden, Johnny Norberg (Viken 1:66), Fritidsnämnden, Tekniska nämnden, Z-trafik, Stadsingenjörskontoret och Trafik-säkerhetskommittén.

Statens Järnvägar, Brunflo Företagareförening, Fritidsnämnden och Tekniska nämnden tillstyrker planförslaget. Företagareföreningen förordar dessutom det alternativa förslaget för planområdets södra del.

Även Hackås-Näs El AB tillstyrker planförslaget och föreslår som tillägg att en nätstation för tillkommande elvärmebehov m m inryms i centrum.

Kommentar: Område för nätstation har efter samråd med berörd markägare inordnats i centrum i princip enl. förslaget från Hackås-Näs El AB.

Anna och Arne Jacobsson ifrågasätter möjligheterna att bo kvar på sin fastighet Backen 1:165 efter de genomgripande förändringar av miljön som nya Centrumvägen skulle medföra. Föreslår att nuvarande sträckning av Centrumvägen bibehålls, men att Kyrkvägen byggs om i princip enligt planförslaget, att ev erforderliga affärs- och bostadshus byggs där bensinstationerna ligger idag och att gångtunnel anordnas under järnvägen.

Kommentar: De mest besvärande olägenheterna i nuvarande centrum beror på genomfartstrafiken och de konflikter och faror den orsakar för korsande gångtrafik och lokal biltrafik till och från affärerna. Även om en ny förbifart skulle komma till stånd enligt nuvarande fördelningsplan (i början av 1990-talet) kommer nästan lika stor trafikmängd som idag att gå längs Centrumvägen. Enda sättet att förbättra trafiksituationen i centrum har då befunnits vara att bygga om Centrumvägen på sträckan förbi centrum. Med vissa bullerskyddsåtgärder m m (byte av fyra fönster, avskärmade buskplantering mot nordost och nordväst) bör boendemiljön på fastigheten även fortsättningsvis kunna bli godtagbar.

Dagny och Alvar Kvist motsätter sig planförslaget med hänvisning till att en alltför värdefull del av fastigheten Backen 1:32 med trädgård och skyddande vegetation tas i anspråk för ombyggnad av Kyrkvägen.

Kommentar: Planförslaget har ändrats i samråd med Kvist. Dels har den nya sträckningen av Kyrkvägen jämkats så att mindre del av Backen 1:32 tas i anspråk, dels har den tillkommande tomten söder om 1:32 utgått. Den del av fastigheten Backen 1:81 som blir kvar väster om nya Kyrkvägen föreslås bli parkmark med buskar och träd som avskärmning mot centrumanläggningen.

Jämtlands läns Museum tillstyrker planförslaget med dess särskilda riktlinjer för den kulturhistoriskt värdefulla miljön i planområdets södra del. Motsvarande planbestämmelser önskas dock även för den befintliga byggnaden på fastigheten Viken 1:55 (bilsadelmakari m m) om detta är möjligt med hänsyn till genomförandet av den nya vägdragningen. Dessutom påpekas vikten av att utrymme ges för nödvändig dokumentation av ev nyupptäckta fornlämningar i samband med kommande markarbeten.

Kommentar: Hittillsvarande verksamhet på fastigheten Viken 1:55 kommer att flytta i början av 1986. Byggnaden är enligt uppgift från Tekniska kontoret ej i sådant skick att det kan rustas upp till rimliga kostnader. Med hänvisning härtill och till att huset ligger så nära gatan förutsättes i planförslaget att det ej skall vara kvar.

Svenska BP AB motsätter sig inte planförslaget ifall bolaget kan erbjudas dels acceptabelt ersättningsläge vid E 75 i Östersund, dels godtagbar inlösenersättning för fastigheten Backen 1:47.

May och Bo Fredriksson motsätter sig planändring och påpekar att de driver bilverkstad på fastigheten Viken 1:11. Anmärkningen gäller även att befintlig utfart på Centrumvägen tagits bort samt vändplanen inom fastigheten (Villavägens nordvästra ände).

Kommentar: Planförslaget har efter samrådsskedet ändrats så att befintlig bebyggelse och verksamhet skall kunna bibehållas i det område där Viken 1:11 ingår (med undantag för Viken 1:55, se kommentar ovan). Befintlig utfart från Viken 1:11 på Centrumvägen bör även fortsättningsvis kunna användas med hänsyn till garagets läge på fastigheten. Villavägens tänkta förlängning nordväst om Gränsvägen och vändplanen inne på Viken 1:11 föreslås utgå som gata. Istället behålls den befintliga utfarten i detta läge som exempelvis tomtskift på Viken 1:11.

Televerket hemställer om att hänsyn tas till en befintlig jordkabel längs nuvarande Centrumvägen mellan Konsum och Mariebyvägen.

Kommentar: Jordkabeln markeras som u-område genom föreslaget parkeringsområde och kvartersmark.

Curt Hiller anmärker på att planförslaget sätter stopp för utvecklingen av alla former av rörelser på fastigheterna Viken 1:70 och 1:34.

Kommentar: Befintlig handelsträdgård på Viken 1:70 och del av 1:34 är jämte bostaden inordnad med byggnadsrätt i planförslaget. Därutöver är byggrätten på 1:34 enligt gällande plan borttagen med hänsyn till trafikbuller från Centrumvägen.

Gudrun Mohlin godkänner ej planförslaget ifall fastigheterna Viken 1:72 och 1:74 blir berörda av intrång eller kostnader.

Kommentar: Det föreslagna gångstråket söder om Viken 1:72 är viktigt för gångförbindelsen mellan centrumdelen och hälsocentralen och de serviceinrättningar som är inrättade där. Gångvägen är dragen något snett i förhållande till fastighetsgränserna, Viken 1:72 minskar därvid ca 60 m² i det sydöstra hörnet men ökas med motsvarande yta i det sydvästra hörnet. I övrigt oförändrat.

Ebbe Stjernefeldt och Gunnar Hansson avstyrker planförslaget med avseende på Kyrkvägens nya sträckning (intrång på fastigheter och försämrade trafikförhållanden) och på "centrum längs E 75".

Kommentar: Intrång på fastigheter har begränsats, se kommentarer ovan till yttrande från Dagny och Alvar Kvist. De föreslagna ombyggnaderna av Kyrkvägen och Centrumvägen är föranledda av i första hand trafiksäkerhetskäl. Möjlighet bör finnas att i genomförande - skedet aktualisera frågan om hastighetsbegränsning, övergångsställen m m.

Sigurd Eliasson anmärker på att byggrätten enligt gällande detaljplan på den obebyggda fastigheten Viken 1:79 tagits bort.

Kommentar: Planförslaget har ändrats så att byggrätten bibehålls på Viken 1:79.

Lo-sektionen i Östersund är positiv till planförslaget och förordar alternativförslaget med tätare bostadsbebyggelse i planområdets sydöstra del. Dessutom föreslås en biltunnel under järnvägen med anslutning till E 75 vid Skolvägen.

Kommentar: Alternativförslaget med tätare bostadsbebyggelse godtog inte av de berörda fastighetsägarna och kunde därför inte föras vidare. Föreslagen biltunnel och väganlutning finns

i gällande byggnadsplan från 1969 men har inte byggts ut. I samband med planarbetet har olika lösningar till planskild korsning järnväg - bilväg prövats i samråd med berörda myndigheter, bl a ovannämnda biltunnel. Den befanns dock, i likhet med övriga alternativ, vara orealistisk från både teknisk och ekonomisk synpunkt.

Vägförvaltningen i Jämtlands län föreslår mjukare linjeföring (= större horisontalradie) för Centrumvägen mittför fastigheten Backen 1:46 nordväst om centrum. Dessutom poängteras att genomförandeansvar och kostnadsfördelning ännu ej finns reserverade för eventuell ombyggnad av Centrumvägen i flerårsbudget för riksvägar.

Kommentar: Vägförvaltningen har i samband med projekteringsarbetet för nya Centrumvägen modifierat sitt förslag beträffande kurvradien så att endast en mindre del av Backen 1:46 tas i anspråk för ombyggnaden av Centrumvägen (ca 40 m²).

Sverker och Ewa Moberg ifrågasätter planförslagets målsättning att få till stånd förbättrade trafikförhållande i centrum med hänvisning till att trafikmängden genom centrum blir oförändrad och att avgasproblemen ökar. Dessutom ifrågasättes bullerberäkningarna och grunderna till påståendet att "de flesta upplever trafiksituationen som både besvärlig och farlig". Köerna vid det ljusreglerade övergångstället i centrum hävdas vara mindre olägenheter än dito vid järnvägsövergången vid bomfällning. Som alternativ till planförslaget föreslås att ett ev nytt centrum byggs i området mellan Kastalskolan och Centrumvägen och att den senare bibehålls i motsvarande sträckning. Slutligen påpekas att Ewa Moberg riskerar att mista sitt arbete som kommunal dagbarnvårdare om planförslaget genomförs samt att fastigheten Backen 1:17 kommer att minska i värde.

Kommentar: Genom att bygga om Centrumvägen enligt planförslaget förbättras trafikförhållandena så tillvida att trafikströmmen leds vid sidan av centrumanläggningen. De föreslagna parkeringsanläggningarna rymmer totalt fler bilar än de som finns idag i centrum, men är istället något mer åtskilda. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har inte anmärkt på planförslaget vad avser avgaserna. Trafikbullret har hittills uppskattats genom beräkningar utförda av miljö- och hälsoskyddskontoret. Det fortsatta utredningsarbetet får visa i vilken utsträckning bullermätningar måste tillgripas och vilka bullerskyddsåtgärder som blir erforderliga vid ett eventuellt genomförande av planförslaget.

Beträffande jämförelsen mellan köerna i centrum och vid järnvägsövergången bör nämnas att trafiksituationen är mer komplicerad och farlig i centrum på grund av den korsande gångtrafiken. Busshållplatserna mittför det befintliga butikshuset på Backen 1:166 bidrar inte minst till denna situation. Olägenheterna med köer vid järnvägsövergången bör dock kunna minskas genom ombyggnad av Centrumvägen i denna del. Förekomsten av problem vid järnvägsövergången bör för övrigt inte tas som skäl för att avstå från att förbättra förhållandena i centrum.

Det föreslagna alternativläget för centrum är för litet och för kuperat och löser inte huvudproblemet, nämligen att förbättra trafiksituationen i centrum. De ifrågasatta riskerna för arbetslöshet och värdeminskning är svåra att bedöma. Dessa frågor bör dock kunna lösas i annan ordning utan att påverka planförslaget.

Konsum Jämtland anmärker på planutformningen bl a vad gäller parkeringsanläggningarna som missgynnar Konsum. Vidare påpekas vikten av att tänkt verksamhet i en ny centrumanläggning säkras innan planläggningen fullföljs. Som alternativ till remissförslaget föreslås att Centrumvägen bibehålls i ungefär nuvarande sträckning genom centrum och att de befintliga bensinstationerna flyttas m m.

Kommentar: Parkeringen närmast Konsum ligger i direkt anslutning till den föreslagna nya sträckningen av Centrumvägen. Konsumbutikerna kommer därmed i det klart bästa läget för genomfartstrafiken. Frågan om verksamheterna i centrum har kommit lite närmare sin lösning efter samrådsskedet. De befintliga lokalerna på Backen 1:166 kommer att nyttjas av fackhandeln. I de nya lokalerna inryms en livsmedelshall och ett bankkontor. I övrigt tillkommer bostäder med möjlighet att ändra till butiks- eller servicelokaler i bottenvåningarna. Beträffande det alternativa förslaget noteras att det inte ger någon lösning på trafikproblemet i centrum, jämför kommentar till yttrandet från Arne Jacobsson ovan.

Konsumentnämnden påpekar att planförslaget ej redovisar erforderliga lektyr för tänkt bostadsbebyggelse i centrumanläggningen. Vidare ifrågasätts behov av övergångsställen på Kyrkvägen och Parkvägen ifall den planerade sporthallen vid Kastalskolan kommer att leda till ökad gångtrafik.

Kommentar: Centrumområdet ger ej utrymme för normala friytor för bostäder. De som så småningom väljer att bo absolut centralt i Brunflo får göra avkall på ev önskemål om avskild utemiljö etc. Lägenhetsfördelning har ännu inte diskuterats, men bostäder för barnfamiljer torde knappast bli aktuella i centrum. Frågan om ev övergångsställen utöver dem som är redovisade på illustrationskartan får prövas senare, allteftersom behoven uppstår.

Brunflo Socialdemokratiska Förening är positiv till planförslaget och förordar alternativet med tätare bostadsbebyggelse i planområdets sydöstra del. Vidare föreslås en biltunnel under järnvägen med anslutning till E 75 (Centrumvägen) vid Skolvägen. Föreningen föreslår dessutom att även om inte centrumanläggningen kommer till stånd så bör E 75 byggas om nu för att man ska få ett bilfritt centrum. Likaså bör ny bussterminal med väntsal- kiosk byggas nu.

Kommentar: Beträffande alternativförslaget och biltunnel, se kommentären till yttrande från LO-sektionen ovan. Synpunkter på genomförandet framgår av kommentären till yttrandet från Konsum Jämtland.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden uttalar att det föreslagna bostadshuset på fastigheten Viken 1:55 bör utgå med hänsyn till trafikbullret. Av samma skäl avstyrkes det alternativa förslaget med tätare bostadsbebyggelse i planområdets sydöstra del. Ytterligare bullerskyddsåtgärder bör redovisas i samband med vägombyggnadsföretaget.

Kommentar: Planförslaget har ändrats vad gäller tillkommande bebyggelse längs Centrumvägen. Erforderliga bullerskyddsåtgärder är under utredning och diskuteras fortgående med berörda sakägare.

Johnny Norberg tillstyrker huvudförslaget förutsatt att utfart kan ordnas från fastigheten Viken 1:66 på nya Centrumvägen. Alternativförslaget avstyrkes.

Kommentar: Planförslaget ger möjlighet till utfart på Centrumvägen i fastighetens sydöstra hörn.

Z-Trafik föreslår en extra busshållplats vid Centrumvägens sydvästra sida nära den föreslagna bussterminalen och ett extra körfält vid utfarten från terminalen på Centrumvägen i riktning mot Östersund. Dessutom ifrågasätts ytterligare utredning beträffande lokalisering och utformning av terminalen.

Kommentar: I det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet avseende de nya vägsträckningarna i Brunflo har den föreslagna bussterminalen bedömts som den mest lämpliga. Extra hållplats sydväst om Centrumvägen blir däremot olämplig från trafiksäkerhetssynpunkt. Gatubredd vid utfarten från terminalen på Centrumvägen är så pass bred att ifrågasatt extra körfil kan anordnas ifall detta blir erforderligt.

Stadsingenjörskontoret påpekar att planbestämmelse ang ledningsområde ej är erforderlig.

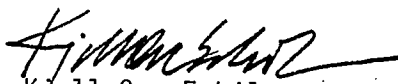
Kommentar: Planförslaget har rättats enligt stadsingenjörskontorets påpekande.

Trafiksäkerhetskommittén tillstyrker planförslaget med två tilläggsförslag:

- Extra körfil vid utfart från bussterminalen i riktning mot Östersund (lika yttrande från Z-trafik).
- Ändrad kurvradie på Centrumvägen öster om Backen 1:46 (lika yttrande från Vägförvaltningen).

Kommentar: Se kommentar ovan till yttrande från Z-trafik respektive Vägförvaltningen.

Östersund den 21 januari 1986


Kjell-Ove Eskilsson

Planarkitekt


Jonas Björns
Planingenjör

Festställt genom länsstyrelsens beslut denna dag, botygur.

Östersund .16.9..... 1986

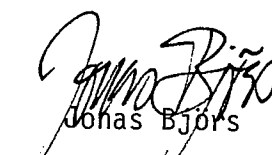


REVIDERING

Planförslaget har efter utställningstiden ändrats med avseende på höjdsättning av del av nya Centrumvägen. Den föreslagna gatuhöjden + 333,9 mittför nuvarande infarten till fastigheten Backen 1:165 utgår och ersätts med en ny gatuhöjd + 333,4 30 m längre mot sydost.

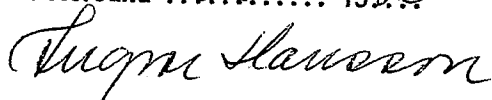
Östersund den 18 mars 1986


Kjell-Ove Eskilsson
Planarkitekt

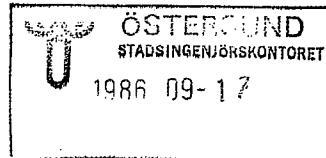

Johan Björns
Planingenjör

Festställt genom länsstyrelsens
beslut denna dag, bekräftar.

Östersund 16.9..... 1986



Östersunds kommun
831 82 ÖSTERSUND



Förslag till stadsplan för del av Brunflo i Östersunds kommun (Brunflo centrum)

Kommunfullmäktige har överlämnat förslaget till länsstyrelsen för fastställelseprövning.

Planförslaget består av stadsplanekarta med tillhörande bestämmelser, beskrivning och illustrationskarta. Det är upprättat den 21 januari 1986 av planarkitekt Kjell-Ove Eskilsson och planingenjör Jonas Björs och har reviderats den 18 mars 1986.

Planområdet omfattar de centrala delarna av samhället på sätt som föreslås i områdesplan för Brunflo, antagen av kommunfullmäktige den 29 maj 1986.

Planförslaget var utställt under tiden 11 februari - 11 mars 1986. Yttranden kom då in från kommunstyrelsen, vägförvaltningen och statens järnvägar (SJ) samt från Svenska BP AB (Backen 1:47), Arne och Anna Jacobsson (Backen 1:165), Konsum Jämtland (Backen 1:33), Kent Mohlin (Viken 1:72, 1:74 och 1:53), Gun Mohlin (Änge 1:60, 1:61 och 1:70), S Stänkelström (Viken 1:7), Ewa och Sverker Moberg (Backen 1:17), OK Jämtland-Härjedalen (Backen 1:55), Kastalskolans klass 8 och Siv och Björn Reuterswärd.

Kommunstyrelsen godkände planförslaget. SJ erinrade mot att fastigheten Backen 1:15 redovisats som byggnadskvarter. Vägverket konstaterade att Backen 1:165 kommer att bli särskilt utsatt för trafikbuller vid ett plangenomförande. Förutsatt att kommunen bestrider genomförandekostnaderna hade man dock ingen erinran mot förslaget. Anmärkningarna från markägare m fl gällde främst konsekvenserna för befintlig bostadsbebyggelse och miljö samt gång-och cykeltrafiken genom samhället.

Planförslaget reviderades den 18 mars 1986 vad avser höjdsättning av del av nya Centrumvägen.

Planförfattaren bemötte anmärkningarna mot planen i ett yttrande den 18 mars 1986. Med stöd av detta antog sedan kommunfullmäktige planförslaget den 24 april 1986.

Efter antagandet kom det in synpunkter från Bostadsrättsföreningen Brunflohus nr 1 (Backen 1:65, 1:67 och 1:70).

De som anmärkte mot planförslaget har genom brev blivit underrättade om vad kommunen anfört i de olika frågorna. Nästan samtliga av de klagande markägarna har därvid kommit in med nya yttranden där de i stort vidhåller sin kritik mot planförslaget.

Länsstyrelsen har fått del av avtal som upprättats av mellan kommunstyrelsen i Östersund och vägförvaltningen vad avser kostnader för planens genomförande.

Som framgår av handlingarna har Brunflo samhälle ett betydande omland. Med sitt läge utgör samhället dessutom entré till Storsjöbygden och Östersund. Utbudet av kommersiell och offentlig service är för närvarande splittrat. Kommunens ambitioner att med en planändring underlätta utvecklandet av ett mer välfungerande och attraktivt centrum måste därför ses som vällovliga.

Samhället har till stor del kommit att utveckla sig längs järnvägen och Europaväg 75 (E 75). Det har efterhand lett till svårigheter med att förse samhället med en välfungerande trafiklösning. Förhållandena har varit särskilt problematiska i anslutning till centrumområdet. I områdesplanen för Brunflo förutsätts trafikfrågorna bli behandlade i en framtida detaljplan för centrumområdet.

Planförslaget bygger på en utredningsskiss upprättad av Jörgen Grönvik Arkitektkontor på uppdrag av byggnadsnämnden. Lösningen förutsätter en omläggning av Centrumvägen (E 75) och Kyrkvägen så att ett bilfritt torg kan åstadkommas framför befintliga butiker.

Centrumvägen (E 75) ingår i det allmänna vägnätet med Vägverket som väghållare. Ombyggnad finns inte upptagen i gällande flerårsplan. Enligt avtalet mellan kommunen och vägverket kommer kommunen att svara för byggnadskostnaderna. Länsstyrelsen förutsätter att vägen fått en tillfredsställande standard innan området tas i anspråk för bebyggelse.

Anmärkningar mot den föreslagna omläggningen har anförts främst av Arne och Anna Jacobsson, Backen 1:165, S Stänkelström, Viken 1:7, och Sverker och Ewa Moberg, Viken 1:17, som samtliga yrkar att förslaget inte fastställs. Enligt klagandena kommer omläggningen att medföra avsevärda intrång på klagandenas fastigheter och utsätta de boende för ökat buller, avgaser och nedskräpning. Även vägverket konstaterar att Backen 1:165 kommer att bli särskilt utsatt för trafikbuller om planförslaget realiseras. Man förutsätter dock att kommunen vidtar och bekostar bullerdämpande åtgärder vid ett genomförande av planen.

Länsstyrelsen är medveten om de olägenheter som en omläggning av Centrumvägen kommer att medföra för de klagande. Förutsättningarna att åstadkomma en förbättrad trafiksituation och organisera ett attraktivare centrum i Brunflo är emellertid mycket begränsade. Det går knappast att utforma ett ändringsförslag som inte medför intrång på enskilda fastigheter. För fastigheten Backen 1:165 blir intrånget betydande och det kan ifrågasättas om erforderlig bullerdämpning kan åstadkommas. Även fastigheten Viken 1:7 får vidkännas ett betydande intrång även om bullerproblemen här inte är lika framträdande. Med tanke på de trafiksäkerhetsmässiga bristerna i nuvarande miljö anser dock länsstyrelsen att klagomålen inte skall utgöra hinder för

fastställelse av planen. Frågor om ersättning för intrång, bekostande av bullerdämpande åtgärder etc behandlas inte vid fastställelseprövningen utan avgörs i annan ordning.

SJ anmärker på att fastigheten Backen 1:15 tagits med i planförslaget med byggrätt för befintligt bostadshus. Enligt planförfattarens yttrande är avsikten i första hand att överföra parkmark, som tidigare nyttjats för en gångpassage i markplanet över järnvägens område, till kvartersmark. Frågan om befintliga byggrätter mellan Rosenlundsvägen och järnvägen kommer att tas upp till en samlad planmässig bedömning vid ett senare tillfälle. SJ's anmärkning skall inte utgöra hinder för fastställelse.

Erinringarna från Kent Mohlin och Gun Mohlin avser intrång på fastigheterna Viken 1:72 och 1:53 för planerad parkväg. Vägen kommer att få en central funktion i det gång- och cykelvägssystem som sammanbinder olika servicefunktioner och bostadsområden i samhället. Anmärkningarna skall inte utgöra hinder mot fastställelse av förslaget.

Siv och Björn Reuterswärd vädjar om en omarbetning av förslaget så att gång- och cykelförbindelserna mellan Storstorviksområdet och Kastalskolan kan förbättras. Enligt planförfattaren finns det utrymme inom Centrumvägens föreslagna gatuområde att beakta Reuterswärds förslag.

Klass 8, Kastalskolan, vill inskränka ändringsförslaget till att omfatta en ny gångtunnel samt utflyttning av BP-macken för att ge plats åt grönområde. Som framgår av handlingarna skulle det inte lösa alla de problem som enligt kommunen vidlåder området.

Med hänvisning till ovanstående, till bedömningarna i områdesplanen och till vad planförfattaren anfört skall anmärkningarna mot planförslaget inte utgöra hinder mot fastställelse.

Länsstyrelsen fastställer planförslaget.

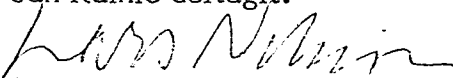
Länsstyrelsen förutsätter därvid att kommunen dels närmare utreder i vilken omfattning störningar i form av buller m m kommer att uppstå för de boende, dels överväger vad som kan göras för att minska uppkommande olägenheter, dels slutligen i samband med utbyggnaden och även därefter vidtar de åtgärder som erfordras för att nedbringa störningarna till en från sanitär synpunkt acceptabel nivå.

Den som är missnöjd med länsstyrelsens beslut kan överklaga det genom att skriva till regeringen. Ange då länsstyrelsens beslut. Tala om varför beslutet bör ändras och vad som bör ändras. Skicka även med sådant som har betydelse för ärendet. Underteckna skrivelsen och uppge namn, postadress och telefonnummer.

Besvär får dock anföras endast av den som tidigare framfört anmärkningar.

Besvärsskrivelsen skall ha kommit in till bostadsdepartementet, 103 33 Stockholm, senast den 7 oktober 1986.

I detta beslut har även förste vägingenjören Lars-Erik Mackhé, förste länsassessorn Erik Berglund, biträdande överlantmätaren Carl-Gustaf Jönsson, byrådirektören Ragnar Lindström samt t f länsantikvarien Jan Raihle deltagit..



Lars Nilsson
länsarkitekt



Ingvor Hansson
byråsekreterare

AB/