

Detaljplan för Magasinet 1 mfl Storsjö strand etapp 1A Östersunds kommun



ANTAGANDEHANDLING

Upprättad av samhällsbyggnad den 4 juni 2014
Antagen av kommunfullmäktige den 25 september 2014
Laga kraft den

HANDLINGAR

De handlingar som du/ni fått visar ett förslag till de förändringar som föreslås för området. Till förslaget hör:

Plankarta i skala 1:1 000 (A3) med illustration och tillhörande bestämmelser

Planbeskrivning

Fastighetsförteckning

Behov av miljöbedömning*

Grundkarta

Fotomontage*

Miljökonsekvensbeskrivning

Bilagor till miljökonsekvensbeskrivning:

- Bilaga 1 Trafikbullerberäkning*
- Bilaga 2 Vibrationsutredning*
- Bilaga 3 Markmiljöundersökningar och riskklassificering*
- Bilaga 4 Riskanalys för fördjupad översiktsplan*
- Bilaga 5 Kompletterande riskutredning, PM Storsjö strand*

**Finns tillgänglig på kommunens hemsida samt på Rådhuset och biblioteket.*

PLANPROCESSEN – NORMALT PLANFÖRFARANDE

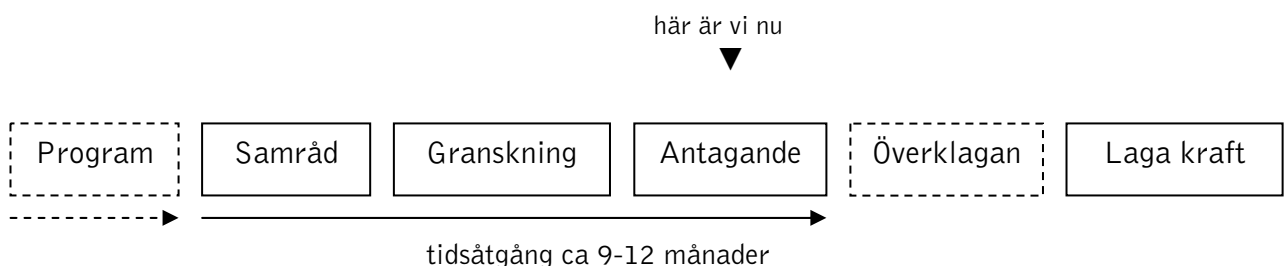
Program: start för planarbetet. Inriktning och omfattningen bestäms. Program kan ersättas av en aktuell översiktsplan.

Samråd: myndigheter, sakägare och andra berörda ges möjlighet att lämna sina synpunkter på planförslaget.

Granskning: planförslaget hålls tillgängligt för granskning. Det är sista tillfället att påverka förslaget.

Antagande: miljö- och samhällsnämnden eller kommunfullmäktige antar detaljplanen.

Laga kraft: planen vinner laga kraft ungefär en månad efter antagandet om den inte överklagas.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANBESKRIVNING	4
SYFTE OCH HUVUDDRAG	4
Särskilda frågor för bygglovet.....	4
PLANDATA	4
Lägesbestämning	4
Areal	5
Markägförhållanden	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	5
Översiktliga planer och program	5
Tillväxtplan för 2014-2020	5
Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden.....	5
Kommunala beslut i övrigt	6
Behov av miljöbedömning.....	6
Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i miljöbalken, MB.....	6
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR.....	8
Naturmiljö	8
Kulturmiljö.....	10
Bebyggelse	10
Friytor	15
Rekreation och Idrott	15
Vattenområden.....	15
Gator och Trafik.....	16
Hälsa och Säkerhet.....	17
Inverkan på miljön.....	21
Teknisk försörjning.....	21
GENOMFÖRANDE	22
Tidplan	23
Genomförandetid	23
Ansvarsfördelning och huvudmannaskap	23
Avtal.....	23
Betydande miljöpåverkan	24
Fastighetsrättsliga frågor.....	24
Ekonomiska frågor	24
Tekniska frågor	25
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	25

PLANBESKRIVNING

En planbeskrivning ska underlätta förståelsen av planförslaget. Det är beskrivning av nuläget, förändringar som föreslås samt konsekvenserna. Planbeskrivningen ska redovisa planens syften, förutsättningar och eventuella avsteg från kommunens översiktsplan eller planprogram.

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Storsjö strand är ett område i direkt anslutning till stadens centrum som föreslås omvandlas från ett tomt, oanvänt, tidigare lager- och hamnområde till en ny sjönära stadsdel med bostäder, lokaler, parker, strandpromenad och nya vägar för gång-, cykel- och biltrafik.

Planens syfte är att pröva markens lämplighet för bostäder, lokaler och allmänna ytor i den första och nordligaste etappen i området. Målsättningen är att området ska bli ett tillgängligt och attraktivt tillägg till stadens centrum.

Planen reglerar byggrätter för tre nya bostadskvarter och ett punkthus. Husens placering är anpassad till siktstråk längs gränderna ovanför området. Byggnadernas höjder varierar inom kvarteren och bostadsparkering ska ske under bostadshusen. Våningshöjd i bottenplan i vissa byggnader ska anpassas så att det är möjligt att använda bottenvåningarna som lokal.

Området får en ny vägdragning och ska innehålla attraktiva gång- och cykelstråk samt vistelseplatser längs strandpromenaden. I vattenområdet möjliggörs bryggor och skärbassäng för dagvattenrening.

Särskilda frågor för bygglovet

Hela planbeskrivningen gäller som underlag för bygglovprövning men följande frågor poängteras särskilt, se vidare under respektive rubrik.

Grönytor inom kvartersmark (se *Mark och vegetation*)

Våningshöjd i entréplan (se *Skala och höjder*)

Buller (se *Buller*)

Markföroreningar (se *Förorenad mark*)

PLANDATA

Lägesbestämning

Området ligger i centrala Östersund, mellan järnvägen och stranden. Det sträcker sig från Grängsgatans förlängning i söder till Thomégränds förlängning i norr. Vattenområdet längs kajen ingår också i planområdet.

Areal

Planområdet har en yta om 5,8 ha, varav 3,2 ha är vattenområde.

Markägoförhållanden

I planområdet ingår följande fastigheter: Magasinet 1, del av Staden 2:1, del av Staden 3:1, del av Staden 6:2 och del av Söder 1:17. Östersunds kommun äger samtliga fastigheter utom Söder 1:17 som ägs av Jernhusen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer och program

En översiktsplan för Storsjö strand antogs i december 2009. Den redovisar ett strandstråk/ park längs kajen och flytt av vägen till ett läge längs järnvägsspåren. Ytor för bostäder, hotell, kontor med mera föreslås mellan promenadstråk och järnväg.

Ett gestaltungsprogram för Storsjö strand utarbetades under 2012 och antogs av kommunstyrelsen 9 april 2013 som ett visions- och inspirationsdokument för den fortsatta planeringen samt bebyggandet av Storsjö Strand.

Ett hållbarhetsprogram för Storsjö strand utarbetades under 2012 och antogs av kommunstyrelsen den 29 augusti 2013. Hållbarhetsprogrammet ska utgöra ett sammanhållet styrdokument och gemensam värdegrund; för hela planeringen på Storsjö Strand ur alla hållbarhetsperspektiv. Hållbarhetsprogrammet beskriver den målsättning som finns i projektet samt de krav som gäller. Det beskriver även hur arbetet med att uppnå hållbarhetskraven ska styras i alla dess faser från idéskede till förvaltning.

Tillväxtplan för 2014-2020

Östersunds kommun har en tillväxtplan för hållbar tillväxt. Den tar hänsyn till både ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter. Tillväxtplanens tre huvudmål är *Mer människor*, *Mer jobb* och *Mer bostäder*. En tillväxtfaktor är Mer attraktiva boenden. Denna plan bidrar till detta genom att ge möjlighet att bygga nya bostäder i ett mycket attraktivt läge med närhet till stadskärnan och en unik sjö- och fjällutsikt. Längs stranden skapas också attraktiva mötesplatser och gång- och cykelstråk.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

För området gäller två detaljplaner:

- Del av Stranden i Östersund, P 176, laga kraft 23 februari 1968 som anger område för järnvägsändamål.
- Del av Stranden i Östersund (Storsjöstråket), P 259, laga kraft 20 januari 1981 som anger parkering och park för området.

Planområdet ligger inom det område som föreslås bli Storsjöns vattenskyddsområde. Ansökan om detta är inlämnad till Länsstyrelsen.

Strandskyddet är upphävt för området.

Kommunala beslut i övrigt

Miljö- och samhällsnämnden beslutade 2013-10-02 att ge samhällsbyggnad i uppdrag att samarbeta med barn och unga i de delar som berör dem och där de kan vara med och påverka. Samhällsbyggnad bedömer att ett lämpligt samarbetsområde är kring utformningen av den större parken som planeras i senare etapp av Storsjö Strand.

Behov av miljöbedömning

Samhällsbyggnad har gjort en bedömning av planen för att se om dess genomförande kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan. Slutsatsen är att det finns risk för betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har därför tagits fram. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. En miljökonsekvensbeskrivningen har utarbetats och är en del av planhandlingarna.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i miljöbalken, MB

Här beskrivs detaljplanens förenlighet med kapitlen i miljöbalken. Kapitel 3 och 4 innehåller riksintressen. Ett riksintresse är ett geografiskt område som är av nationell betydelse. Kapitel 5 innehåller miljökvalitetsnormer som anger den lägsta godtagbara miljökvalitet som människan och/eller miljön kan anses tåla.

Riksintressen enligt 3 kap MB

Planområdet ligger inom Riksintresse för kulturmiljövården; Z 27, Östersunds stad. Värdet av riksintresset är arvet från tiden då staden grundades. Värdet består bland annat av järnvägen med intilliggande industrikvarter, parker och stadens silhuett samt utblickarna mot Storsjön och det omgivande landskapet.

Planområdet ligger inom riksintresse för det rörliga friluftslivet; FZ8 Storsjöbygden. Riksintresset består av den natursköna och variationsrika Storsjöbygden med nära kontakt mellan kalfjäll och rik odlingsbygd samt vida utblickar. Friluftsliv som till exempel fiske, båtsport, natur- och kulturstudier samt cykling är av intresse.

Järnvägen är av riksintresse för kommunikationer. I värdet ingår spåren, stationer, bangårdar samt spåranslutningar.

Flyget är av riksintresse för kommunikationer. Riksintresseanspråket är flygets influensområde. Planområdet ligger norr om det område som ingår i riksintresseanspråket för flygtrafiken.

Då planförslaget anpassas för att inte påverka utblickarna mot Storsjön eller påverka tågtrafiken är bedömningen är att det inte finns risk för att något av ovanstående riksintressen påtagligt skadas. Den förbättrade kontakten med vattnet och Storsjön bedöms främja det rörliga friluftslivet.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer finns för utomhusluft, fisk- och musselvatten, vattenförekomster samt omgivningsbuller (berör i dagsläget endast kommuner med mer än 250 000 invånare).

Utomhusluft

Ökad bilanvändning leder till ökade emissioner främst globalt genom ökat koldioxidutsläpp. Lokalt medför förändringen inte så stora miljöeffekter eftersom utsläppen av kväveoxider och partiklar beräknas minska under de kommande åren. Trots att trafikarbetet ökar med några procent per år inom kommunen så minskar uppmätta bakgrundshalter av olika luftföroreningar. Det beror bland annat på att fordonsmotorer blir effektivare och har bättre rening samt ökad användning av alternativa bränslen. Även utbyggnaden av fjärrvärmesystemet inom kommunen har betydelse eftersom det medför att befolkningen till exempel inte behöver elda med olja. Mot bakgrund av detta bedöms miljö kvalitetsnormen för utomhusluft inte överskridas vid ett genomförande av detaljplanen. Genom att planera för ett område med miljöprofil som innehåller bostäder i ett centralt läge är förhoppningen att bilanvändningen hos de boende i området ska vara låg. Den täta bebyggelsen ger bra förutsättningar för busstrafik och det centrala läget gynnar gång- och cykeltrafik.

Fisk- och musselvatten

Miljö kvalitetsnormen gäller kvaliteten på fiske- och musselvatten som behöver skyddas eller förbättras för att upprätthålla bestånden. I Östersunds kommun berörs Storsjön. Planområdet ligger inom avrinningsområdet till Storsjön.

Planens genomförande medför en ökad andel grönska i området jämfört med idag. Höga krav på dagvattenhanteringen i området kommer att ställas på exploatörer. Planen möjliggör även för anläggandet av skärmbassänger vars syfte är att förbättra reningen av dagvatten som kommer från övre delar av staden men har sitt utlopp i Storsjön här. Se vidare under rubriken *Dagvatten*.

Vattenförekomst

För Storsjön gäller miljö kvalitetsnormen för ekologisk status att sjön ska ha god ekologisk status 2021. Miljö kvalitetsnormen för kemisk status gäller att sjön ska ha god kemisk status 2015.

Planförslaget innebär att dagvattenhanteringen inom området förbättras. Det innebär också att kvaliteten på det dagvatten som når Storsjön via ledningar från området ovanför järnvägen förbättras genom möjligheten att anlägga en skärmbassäng.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Naturmiljö

Mark och vegetation

Norra delen av planområdet utgörs av en parkeringsyta omgiven av gräsytor med trädplantering. Södra delen utgörs idag till största delen av en tom, plan yta som tidigare varit bebyggd med ett byggvaruhus. Ytan är grusad och i gränsen mot järnvägen finns lite busk- och gräsvegetation. Längs vägen vid kajen finns en trädrad med främst pil men även björk och gran. Området ger ett intryck av ödetomt utan några kvalitéer.

Vägen följer kajkanten längs sjön. Avgränsningen mot vattnet består av en stensatt strandskoning. En utskjutande platå om ut ca 7 meter finns i den i södra delen av kajen.

Förslaget innebär att bilvägen flyttas till ett läge närmare järnvägen. Kajen längs vattnet omvandlas till en strandpromenad med plats för gående, cyklister, sittplatser, planteringar med mer. De anslutande gränderna och platserna ska ge utrymme för mötesplatser, uteservering och grönytor. De allmänna platserna ska locka människor i alla åldrar att röra sig genom och vistas i området.



Området idag

Inne i bostadskvarteren ska också grönytor och plats för utevistelse finnas för de boende. I markanvisningsavtalet ställs krav på att hållbarhetsprogrammet följs och där framgår att respektive kvarter ska uppnå en viss grönytefaktor.

Grönytefaktor innebär en beräkning av kvarterets gröna element. Uträkningen sker genom att tomtens eko-effektiva yta delas med hela tomtens yta. Med ”eko-effektiv” menas ytor som har positiv betydelse för platsens ekosystem och lokalklimat samt har sociala värden kopplade till grönska. De olika delytorna inom tomtens värderas beroende på vilka förutsättningar de erbjuder i detta avseende. Beräkningen innebär att olika gröna element ger olika poäng.

En viss grönytefaktor kan uppnås på olika sätt, exempelvis genom gröna tak, väggar och gårdsmiljöer, att regnvatten används till att förbättra miljön samt att kvaliteten i gröna ytor höjs. Grönytefaktorn ses som förhållandet mellan de faktorer som poängsätts och den totala yta som hanteras. Grönytefaktorn består av delfaktorer och tilläggsfaktorer. Delfaktorer mäts som plana ytor inom gårdsytan. Till dessa adderas tilläggsfaktorer för olika enskilda element eller viktiga funktioner

En grönytefaktor på 0,6 ska kunna tydas som att man lyckats utforma en stor del av gården på ett miljöanpassat sätt med hjälp av grönska och vatten. För att beräkna grönytefaktorn för respektive kvarter ska ”Grönytefaktor för Norra Djurgårdsstaden version 1.0”, framtagen av Stockholms stad användas.

Grönytefaktorn tillämpas på kvartersnivå och mäts som ett genomsnittligt värde för hela tomtens yta.

Strandskydd

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänrättslig tillgång till strandområden, och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Strandskyddet omfattar land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Strandskyddet i området är sedan tidigare upphävt på land. I och med denna planläggning återinträder strandskyddet och måste då upphävas på nytt. Strandskyddet föreslås att även fortsättningsvis vara upphävt för hela landområdet. I vattnet föreslås strandskyddet att upphävas inom W1 och WV-områden, dvs där bryggor föreslås.

Skälet att upphäva strandskyddet är att området på land redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften och att anläggningarna som föreslås i vattnet endast kan ligga i strandnära läge. Allmänhetens tillgång till och kontakt med strand- och vattenområdet kommer att förbättras med ett genomförande av planen.

Geotekniska förhållanden

Marken inom planområdet är utfylld i sjön i omgångar från 1870 och fram till 1970-talet. En översiktlig geoteknisk utredning gjordes 1987 visar att fyllningens mäktighet är ca 2 meter närmast järnvägen och ca 4-5 meter i strandkanten. Materialet är huvudsakligen finkornig morän från grund- och ledningsschakter i staden. Den underliggande sjöbottens lagringsprofil är uppifrån räknat; slam, finsediment och morän. Slammet och finsedimenten har dålig bärighet vilket medför sättningar då den utfyllda markytan belastas.

Markförhållandena ställer särskilda krav på grundläggningen av planerade byggnader. Lasten måste föras ned till naturligt lagrad morän, vilket kan ske genom pålgrundläggning alternativt att marken grävs ur för grundläggning på packad fyllning. Utredningen rekommenderar att byggnader grundläggs på pålar. En kompletterande undersökning gjordes år 2004 för att bedöma pålstoppnivåerna. Nivåerna varierar över området och ligger i intervallet 8-14 meter, med det största djupet närmast sjökanten.

En geoteknisk underökning gjord i mars 2014 rekommenderar att grundläggning för byggnader utförs med pålar med en längd mellan 4 och 9 meter. Garage under byggnaderna måste utformas vattentätt eftersom det anläggs under den grundvattennivå som förekommer under huvuddelen av året.

Grundvattennivån kommunicerar med Storsjöns yta och ligger endast någon decimeter över sjöns vattennivå.

Inför bygglov krävs att respektive byggherre redovisar en mer förfinad grundundersökning för att fastställa markens beskaffenhet för respektive byggnadskropp.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer

Inom planområdet finns inga kulturhistoriskt värdefulla byggnader eller miljöer. På andra sidan järnvägen från planområdet ligger Strandgatan som i kulturmiljöprogrammet för Östersunds centrum pekas ut som ett särskilt värdefullt bebyggelseområde med sina stora stadsvillor i lummiga trädgårdar, omgivna av trästaket. De allra flesta byggnaderna längs Strandgatan är klassificerade som särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt enligt 8 kap plan och bygglagen. Många av dem har också skydd i gällande detaljplaner i form av rivningsförbud eller skyddsbestämmelser.

De kulturhistoriskt värdefulla kvarteren längs Strandgatan ligger på ett avstånd av som kortast ca 80-100 meter från den nya bebyggelsen. Mellan de befintliga och nya byggnaderna finns järnvägsområdet och två gator. De kulturhistoriska värdena i de befintliga kvarteren bedöms inte påverkas av den nya bebyggelsen. Att en stad växer och nya hus byggs innebär inte att de kulturhistoriska värden som redan finns förminskas.

Bebyggelse

Föreslagen användning innebär en förtätning av staden och bidrar till att nå målet om att Östersunds kommun ska vara fossilbränslefri år 2030 genom den möjlighet till aktiva transporter som skapas med centralt belägna bostäder och lokaler.

Övergripande planstruktur

Inom hela Storsjö strandområdet planeras för en etappvis utbyggnad av bostadskvarter med lokaler i bottenvåningarna, parker, kaj med promenadstråk, gång och cykelväg och lokalgator. I gestaltningsprogrammet utformades en kvartersstruktur, där bostadskvarteren placeras i ett rutnät, med ett finmaskigt gatunät med goda möjligheter för gång-, cykel och busstrafik. Denna detaljplan omfattar de nordligaste kvarteren i det stora utbyggnadsområdet Storsjö Strand.

Kvarterens placering innebär att siktlinjerna från Thomégränd, Tullgatan, och Brunnsgränd finns kvar. Utblickarna över Storsjön och Frösön från dessa tvärgator i staden kommer inte att skymmas av ny bebyggelse.



Illustrationen visar de nya kvarteren och siktlinjerna från Tullgatan och Brunnsgränd



Fotomontage visar kvarter B sett från Tullgatan. Den ljusgröna ytan visar vällen som föreslås anläggas längs spåren.



Fotomontage visar vy från Brunnsgränd. I mitten kvarter D. Till höger i bild skimtar kvarter C och till vänster är kommande etapp illustrerad.

Skala och höjder

Principen för höjdsättning av byggnader i området innebär att kvarteren utformas så att de sidor som går i öst-västlig riktning utgörs av högre byggnader i 4 till 5 våningar och att sidorna som går parallellt med kajen och järnvägen har lägre bebyggelse i 2 till 3 våningar. Vindsinredning tillåts utöver detta. Syftet är att bibehålla utblickar mot Storsjön, möjliggöra goda solljusförhållanden med solinfall på gårdarna och skapa en variation i området.

Längst i norr föreslås ett punkthus i 7 våningar i vattnet utanför kajen i anslutning till det nordligaste rutnätskvarteret. Denna byggnad blir ett landmärke och en blickpunkt som markerar entrén till området norrifrån.

Variationen i volymer skapar en stadsbild som är avläsbar på håll och ger samtidigt en variation inom gården som också upplevs av de gående längs strandpromenaden.

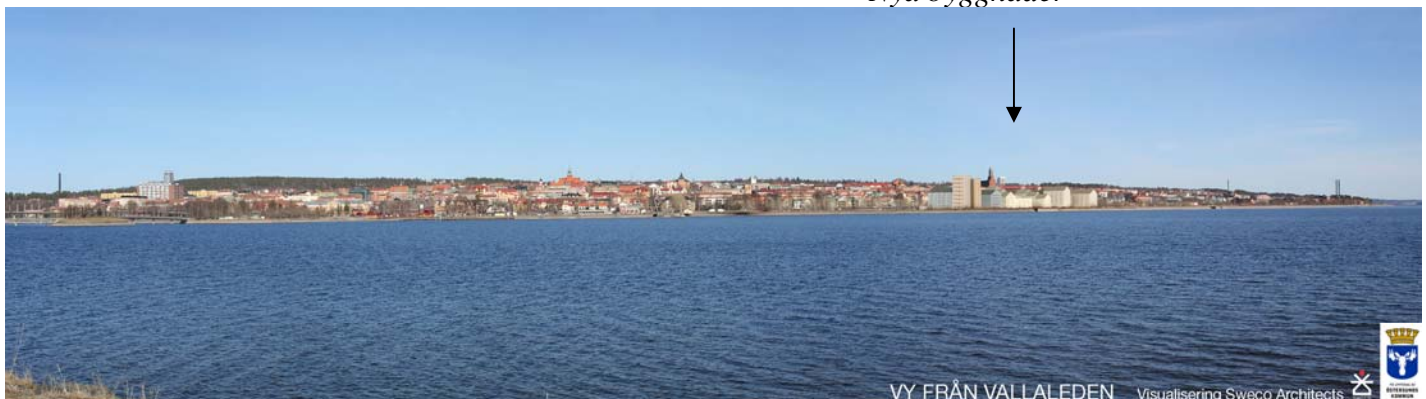


Vy mot sjön som visar exempel på byggnader och volymer. Fasadutformning och färgsättning och är inte färdiga.



Fotomontage visar etapp 1A från Österängen.

Nya byggnader



Fotomontage visar planförslaget från Vallaleden. De nya byggnaderna är illustrerade i ljusbeige färg till häger i bild.

Gestaltning

De nya byggnaderna ska ges en omsorgsfull gestaltning. Detta är särskilt viktigt för punkthuset som kommer att bli en blickpunkt längs stranden. Detaljplanen reglerar inte byggnadernas fasadmateriell eller färger vilket innebär att det blir en variation inom området. Skalan, hushöjderna och byggnadernas placering gör att det ändå finns en övergripande sammanhållen struktur.

Offentligt, privat

Bebyggelsen organiseras enligt principen med en offentlig gatusida och en privat gårdssida som på olika vis skapar förutsättningar för rekreation, lek och vardagliga möten. Byggnaderna möter den offentliga gatumiljön på utsidan av kvarteret.

Norr om kvarter B föreslås en allmän plats, en mindre torgyta med beteckningen gårdsgata på plankartan som kan användas för uteservering, cykelparkering och plantering, dvs stadsliv och mötesplats. Här ska också finnas plats för angöringstrafik till punkthuset. Biltrafiken ska ske på fotgängarnas villkor, i mycket låg hastighet.

Lokaler

Ambitionen är att skapa förutsättningar för verksamheter i bottenvåningarna på så många platser som möjligt i hela Storsjö strand-området. I denna etapp reglerar en planbestämmelse att den nordligaste byggnaden ska inrymma verksamhetslokaler i bottenvåningen. I tre andra byggnader ska en valmöjlighet finnas genom att våningshöjden i bottenvåningarna utformas så att en flexibel användning möjliggörs, det vill en rumshöjd på 2,70 meter och entréförhållanden som inte försvårar en lokalanvändning. Det innebär att bostäder i bottenvåningarna på sikt ska kunna ändras till att rymma lokaler och mer publika verksamheter. Entréer ska placeras tätt för att bidra till öppna och levande bottenvåningar.

Bostäder

Planförslaget innebär att tre kvarter med bostadsbebyggelse i 2-5 våningar kan byggas på stranden och ett fristående punkthus på 7 våningar kan byggas i vattnet utanför kajen. Vindsinredning tillåts. Balkonger och burspråk tillåts skjuta ut över allmän plats 3,5 meter ovanför markytan.

Totalt kan ungefär 150 lägenheter och kring 400 kvadratmeter lokalyta byggas i planområdet. När hela Storsjö Strand är utbyggt beräknas ca 800 lägenheter finnas i området.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

När hela Storsjö strand är utbyggd är förhoppningen att det förutom bostäder även ska finnas arbetsplatser i området. I denna första etapp finns lokaler i bottenvåningar. Boende i området har gångavstånd till centrala stadens utbud av arbetsplatser.

Offentlig service

Närmaste anvisade skola är Odenslundsskolan för årskurs F-5 och Parkskolan för årskurs 6-9. De ligger ca 2 km från området. Närmaste kommunala förskola är Asters förskola som ligger knappt 2 kilometer bort.

Denna detaljplan i sig genererar inte behov av någon ny förskola, men när området är fullt utbyggt bedöms behov finnas för en förskola i eller i nära anslutning till området. Detta kommer att hanteras i kommande detaljplaner.

Kommersiell service

Från området är det mindre än en kilometer till centrala stadens utbud av kommersiell service. Planen ger också möjlighet till kommersiell service inom området. Nyckeltal enligt översiktsplan Östersund 2040 för god tillgänglighet till dagligvarubutik är 1 km, vilket klaras.

Tillgänglighet

All allmän plats- och kvartersmark inom området ska vara tillgänglig för alla människor, oavsett funktionsförmåga. Utformningen ska sträva efter att vara Design för alla, utan särlösningar. Såväl utomhus- som inomhusmiljöer ska fungera väl för en mångfald av människor.

Tillgänglighet för barn att själva kunna ta sig från bostaden till skolan utan att korsa trafikerade gator finns inte idag. På sikt, i kommande etapp av området planeras för en gångbro från Storsjö strand via järnvägsstationen och vidare upp till Österängen.

Friytor

Lek och utemiljö

Inne på bostadsgårdar finns möjlighet till utevistelse, bänkar och småbarnslekplats.

Strandpromenaden och platserna norr om och mellan kvarteren, ska utformas till attraktiva offentliga rum som lockar till utevistelse och stimulerar till möten mellan människor. Bänkar som ger möjlighet till vila är viktiga inslag, liksom planteringar och ytor för aktiva transporter.

Rekreation och Idrott

Strandpromenaden kommer att utvecklas som offentligt rum tillgängligt för rekreation för alla. Bryggorna gör sjön mer lättillgänglig både sommar och vinter.

Närmaste större grönområde är Badhusparken som finns tillgänglig inom ca 5-10 minuters promenad från de nya bostäderna med möjlighet till rekreation, idrott, lek och socialt deltagande.

Vattenområden

Idag är det ett helt öppet vattenområde utanför kajkanten i området. Vattenståndet varierar kraftigt i Storsjön vilket gör att det under vårvintern, när vattnet är som lägst, är flera meter ner till vattenytan från kajkanten. Detta är en utmaning att lösa när bryggor och kopplingar från strandpromenad till vattnet planeras. Möjliga lösningar är flytande bryggor som varierar med vattnets nivå med spänger mellan kaj och brygga som kan variera i lutning. Trappor ner till vattnet måste byggas så att de fungerar i både högt och lågt vattenstånd.

Planen möjliggör brygganläggningar i området. Bryggor med olika funktioner finns föreslagna.

En så kallad skärmbassäng planeras att anläggas norr om pumpstationen. Den har som funktion att fånga upp det dagvatten som idag leds ut i sjön via en ledning från övre delen av staden. I skärmbassängen sjunker sediment till

botten och kan tömmas regelbundet. Kring denna bassäng kommer bryggor med sittplatser och soldäck för allmänheten att anläggas. Bassängen förses med räcken och informationsskylt där det framgår att den ej är till för bad. Utanför skärmbassängen finns möjlighet att anlägga båtbyggor. Dessa kan anläggas av exempelvis båtklubb eller annan privat intressent.

Utanför bostadskvarteren föreslås plats för båtbyggor för boende i området som kan uppföras av bostadsrättsföreningarna / exploatörerna. Planen anger en yta som är möjlig att placera byggor på, storlek och omfattning avgörs av intressenterna och prövas i bygglovprocessen.

Planförslaget innebär att kajen kommer att breddas och byggas ut ca 6 meter i vattnet i förhållande till dagens läge. Detta för att strandpromenaden ska få en lämplig bredd och vara inbjudande för vistelse och passage.

Gator och Trafik

I enlighet med miljöprofileringen och hållbarhetsprogrammet för området Storsjö strand satsas det i stadsdelen på ”muskelmobilitet”; att skapa goda förutsättningar att transportera sig med egen muskelkraft, till fots och med cykel. Ambitionen är att skapa ett attraktivt och tryggt stadsrum och prioritera de miljömässigt goda transportalternativen i staden. Goda förvaringsmöjligheter för cyklar ska finnas. Trygga och säkra gång- och cykelvägar kommer att anläggas.

Målet är att boende och verksamma i området inte ska behöva använda bil i sin vardag. I Storsjö Strand ska det finnas ett välutbyggt samordnat fossilbränslefritt transportsystem som omfattar såväl kollektivtrafik till och från platsen, transporter inom området och fordon för den enskilde.

Kollektivtrafiken görs attraktiv genom trygga och väderskyddade hållplatser.

Det finns förslag om att bilpooler etableras för de som inte vill äga sin egen bil och att bilpoolsparkeringsplatser ska finnas i attraktiva lägen. Det ska finnas en infrastruktur som stödjer miljövänliga fordon med bland annat laddstationer.

Nya bostäder kommer trots läget att alstra biltrafik. De föreslagna byggnaderna i denna första etapp beräknas skapa en tillkommande biltrafik om ca 300 bilar/ dygn.

Gatunät

Områdets huvudgata, Storsjöstråket, flyttas från sitt nuvarande läge längs kajen till ett nytt läge bredvid järnvägen. Den planeras för blandad trafik i en hastighet av 40 km/h genom planområdet. Gatuområdet för huvudgatan innehåller vall mot järnvägen, körbana, cykelbana, trädplantering, trottoar och besöksparkering.

Tvärgatorna inom planområdet är smalare och utformas som gångfartsgator. De ska vara körbara för trafik som måste fram, så som renhållning, utryckningsfordon och liknande men de får inte användas av normal biltrafik.

Det kommer att finnas två bilvägar till området; dels den viadukt över järnvägen som byggs som en förlängning av Nedre Vattugatan, dels infarten i plankorsning med järnvägen vid Hamngatan. På tidpunkter med mycket trafik kan det idag bildas köer för trafik som ska ut på Strandgatan. När tåget kommer och bommarna fälls blir dessa längre. Kommunen är medveten om detta och kommer att titta på möjliga förbättringsåtgärder.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Med tanke på områdets cykelvänliga läge och miljöprofil föreslås i hållbarhetsprogrammet 2,5 platser för cykelparkering per lägenhet. Det motsvarar kommunens parkeringstal som anger 25 platser för boende och 3 för besökare per 1000 kvadratmeter för flerbostadshus. Det förbereds också för låncyklar på den torgyta som planeras.

Skolbarn som bor i området måste passera Rådhusgatan, med relativt mycket biltrafik på sin väg till skolan. Detta innebär att skolvägarna inte är optimala ur trafiksäkerhetssynpunkt och åtgärder eventuellt skulle kunna behöva göras för att förbättra säkerheten vid korsningspunkter.

Kollektivtrafik

En busslinje planeras att trafikera området längs huvudgatan Storsjöstråket, vilket innebär att alla bostäder kommer att få god försörjning av kollektivtrafik och korta avstånd från hållplatser till bostadsentréer.

Parkering, varumottag, utfarter

Inom planområdet ska bostadsparkeringen ske i garage under mark. Parkering för boende i punkthuset kan inte lösas i källargarage under det egna huset, utan kommer att lösas gemensamt med övriga kvarter. På gatorna anordnas besöksparkering.

För rörelsehindrade ska parkeringsplats finnas inom 25 meters gångavstånd från tillgängliga entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

Hälsa och Säkerhet

Räddningstjänst

Bebyggelsestypen med slutna bostadskvarter i över 3 våningar gör att insatstiden för räddningstjänsten ska vara mindre än 10 minuter om utrymning ska ske med hjälp av räddningstjänsten, vilket klaras. Den planerade viadukten över järnvägen som ska byggas i södra delen av Storsjöstrand som en förlängning av Nedre Vattugatan är en förutsättning för att insatstiden klaras då den gör att trafiken kan passera järnvägen planskilt. Viadukten ska vara klar innan första inflyttningen kan ske i bostäderna. Kommunen har budgeterat för att bygga den under 2015.

Bärigheten på marken kring bostadshusen ska vara sådan att den klarar brandfordon.

Brandposter kommer att behöva anordnas i området.

Farligt gods

Järnvägen är transportled för farligt gods. Samtliga föreslagna bostäder berörs av riskhantering i den meningen att de ligger inom 150 meter från järnvägen, vilket är gränsen för avstånd där inga skyddsåtgärder krävs.

En riskanalys med utgångspunkt från översiktsplanen för Storsjö strand är gjord. (Den utgör en bilaga till planbeskrivningen.) Den utgår från en antagen ökad mängd transporter av farligt gods i framtiden, exempelvis genom mer frekventa transporter på Mittbanan till och från Norge. Analysen visar sammanfattningsvis att kraven på tillräckligt låg risknivå kan tillgodoses i det planförslag som redovisas.

Individrisken ska för bostäder, hotell och kontor inte överstiga 10^{-7} . För att klara detta krävs att bebyggelsen inte placeras närmare spårmiten än 30 meter. Ifall skydd uppförs i form av en minst 2 meter hög vall kan avståndet reduceras till 25 meter.

Planen säkerställer att en vall på 2 meter byggs mellan järnvägen och bostadsområdet. Planen säkerställer också ett avstånd på 25 meter mellan närmaste järnvägsspår och fasad till bostadshus. Det närmaste spåret används inte för genomgående tågtrafik.

En kompletterande riskutredning (PM Storsjö Strand, bilaga till planbeskrivningen) har tagits fram under våren 2014 som ger en uppdaterad riskanalys i förhållande till de förändrade förutsättningar som skett sedan den första analysen gjordes. I den kompletterande utredningen bedöms de förändrade trafikflödena i prognosen 2014 inte innebära en förhöjd risk då trafikflödena är färre fram till år 2030. I området har något fler bostäder tillkommit men detta sker främst i områdets södra delar där avståndet mellan bebyggelse och transportled är större än i de norra delarna. Ökningen av personer i området, till följd av fler lägenheter, bedöms dock vara så pass marginell att riskbilden inte påverkas nämnvärt.

Byggnadernas ventilation bör gå att stänga av vid eventuell olycka och friskluftsintagen ska vara vända från järnvägen. Dettas hanteras i bygglovskedet.

Olyckor på spårområdet

Den föreslagna vällen utformas för att utgöra ett effektivt hinder mot spårspring, det vill säga att människor beträder järnvägsområdet med risk för olyckor.

Översvämningar

Byggnaderna ligger lågt och nära Storsjön och måste byggas så att de inte skadas vid en eventuell översvämning. Översvämningsgränsen, den sk

1000-årsflödet, Q1000 är + 295,08 möh. Normalt krävs ytterligare 0,5 meter till lägsta golvnivå. Detta för att klara anläggningar för vatten- och avlopp samt dränering ovan översvänningsnivån. På grund av områdets storlek och närhet till vattnet föreslås ytterligare marginal och på planen reglerar att lägsta tillåtna golvnivå i bostäder och lokaler är +295,80 (i höjdsystemet RH2000).

Radonförekomst

Byggnader ska uppföras med radonsäker konstruktion. Varje fastighetsägare ska göra en egen radonmätning, i samband med grundundersökningen i byggskedet för att fastställa radonhalten på platsen.

Förorenad mark

Markundersökningar i området visar att det finns förorenad mark på flera ställen inom Storsjö strandområdet. Kompletterande provtagningar behöver göras. Se vidare i miljökonsekvensbeskrivningen. Kommunen kommer att åtgärda de föroreningar som måste åtgärdas för att kunna bygga bostadshus på platsen innan exploatörerna övertar marken.

På plankartan regleras att bygglov ej får ges för bostäder förrän åtgärder vidtagits för att åtgärda den förorenade marken.

Buller

Riksdagen har antagit riktvärden för trafikbuller som inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder för att klara en god boendemiljö:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Bostädernas läge i anslutning till järnvägen och Strandgatan gör att bostäderna riskerar att bli utsatta för buller från bil- och tågtrafik.

I detta område gör kommunen bedömningen att det finns skäl att göra avsteg från riktvärdena och använda de så kallade avstegsfall som framgår i Boverkets Allmänna råd 2008:1. Skälen att bygga i detta läge och därmed använda avstegsfallen från riktvärden för buller är att exploateringen innebär förtätning av bostäder i ett centralt läge där befintlig stadsstruktur utnyttjas. Förslaget innebär tät bostadsbebyggelse i kvartersstruktur i ett kollektivtrafikförsörjt läge med gångavstånd till centrum.

Enligt Boverkets Allmänna råd 2008:1 bör bebyggelse placeras och yttre åtgärder utformas så att 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad och uteplats) kan erhållas med hänsyn till trafikbuller. Bebyggelsen bör också placeras och yttre åtgärder utformas så att 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad uppfylls.

En trafikbullerutredning har gjorts. (Den utgör bilaga till planbeskrivningen.) Den visar att beräknad dygnsekvivalent ljudnivå från vägtrafik uppgår till 55-60 dB(A) för fasader och delar av gavlar mot

spårområdet på huskropp B-D. För övriga fasader innehålls myndighetskrav om högst 55 dB(A) frifältsvärde. Dygnskvivalent ljudnivå från spårtrafik uppgår till 50-55 dB(A) för fasad mot spårområde på samtliga huskroppar inom etappen.

Sammanfattningsvis rekommenderar konsulten att avsteg från riktvärde görs för lägenheter mot spårområdet. Lägenheterna ska utformas så att samtliga lägenheter ges möjlighet till vädring mot ljuddämpad sida för minst hälften av boningsrummen i enlighet med Boverkets allmänna råd 2008:1.

För att möjliggöra att myndighetskrav uppnås bör samtliga lägenheter där ljudnivån vid fasad överstiger 55 dB(A) orienteras med minst hälften av boningsrummen mot innergården. För fasader på våningsplan 3-5 mot innergården beräknas ljudnivån uppgå till 50-55 dB(A). För dessa fasader krävs lokala skärmar i fasad för att skapa ljuddämpad sida. Exempel på sådana åtgärder är bullerdämpade vädringsluckor, glasskärmar framför fönster och bullerskärmande burspråk och/eller indragen balkong.

Beräknad maximal ljudnivå från väg- respektive spårtrafik på samtliga innergårdar beräknas ej överstiga 70 dB(A). Därmed kan bullerskyddad uteplats anläggas på innergårdar.

På plankartan regleras att riksdagens riktvärden för buller med avstegsfall enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 följs. I bygglovskedet måste detta redovisas.

Vibrationer

Framförallt är det tungt lastade, passerande godståg som antas kunna ge den största vibrationsbelastningen. De tåg som passerar planområdet har en låg hastighet, 40 km/h vilket innebär mindre risk för störningar i form av vibrationer än vid höga hastigheter. Vid rangering är hastigheten så låg att det normalt inte uppstår större vibrationsspridning.

En vibrationsutredning gjordes i maj 2014. (Finns som bilaga) Mätning gjordes på plats. Samtliga mätresultat underskrider klart de av Trafikverket satta riktvärden för detta område och de registrerade värdena ligger under människans känseltröskel och upplevs därför inte alls. Utredningen visar att det planerade bostadsområdet Storsjö strand inte påverkas ur vibrationshänseende från den idag förekommande järnvägstrafiken.

Elektromagnetiska fält

Runt järnvägen uppstår elektromagnetiska fält när tåg passerar. Fälten är starkast närmast järnvägen och avtar snabbt med avståndet. Avståndet mellan de planerade bostäderna och närmaste järnvägsspår är 25 meter. Vid detta avstånd är magnetfältet från järnvägen normalt svagare än de som i medeltal förekommer i svenska bostäder.

Flyghinder

Om en byggnad som är över 20 meter hög placeras under inflygningszon till en flygplats måste en flyghinderanalys göras av Luftfartsverket. Det är

normalt byggherrarna som lämnar in en ansökan till Luftfartsverket om detta. Det bör göras i samband med bygglovansökan.

Trygghet

Idag är området mörkt och öde kvälls- och nattetid. Exploateringen kommer att göra att området blir befolkat och upplyst och tryggare att röra sig genom. Det är viktigt att belysningen blir av hög kvalitet och att skyltningen i området blir tydlig.

Inverkan på miljön

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som hanterar detaljplanens konsekvenser för miljön har upprättats. MKB:n utgör en bilaga till planbeskrivningen. I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras att förslaget inte bedöms medverka till att någon miljö kvalitetsnorm överskrids. Planens genomförande överensstämmer i huvudsak väl med miljömålen. Planerade åtgärder bedöms innebära att verksamheten är förenlig med de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken och att planen inte medför några stora negativa miljökonsekvenser.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området ansluts till det kommunala vatten- och avloppsledningsnätet. Idag går vatten- och avloppsledningar längs kajen. Placeringen av bostadskvarteren innebär att ledningarna måste flyttas, antingen till ett nytt läge i vägbanan, eller i kajen.

En pumpstation ligger inom planområdet, inom området för P-plats.

Dagvatten

Allt dagvatten som bildas inom området ska fördröjas för att sedan rinna vidare till en kontrollerad avledning via enskild ledning till perkulationsmagasin / fördröjningsmagasin. Efter fördröjning avleds vattnet via ledning/öppen lösning till Storsjön." Respektive byggherre svarar för fördröjning av dagvatten inom sin fastighet. Östersunds kommun ansvarar för omhändertagande av dagvatten från de allmänna platserna.

En större dagvattenledning som leder dagvatten från staden ner till Storsjön mynnar ut inom planområdet. För en förbättrad rening av detta vatten innan det rinner ut i Storsjön föreslås en så kallad skärmbassäng anläggas i planområdets norra del. I skärmbassängen sjunker partiklar och sediment som följer med dagvattnet till botten och kan tömmas regelbundet. Skärmbassängen behöver vara ca 36 x 110 meter. Den består av en brygga som är tillgänglig för allmänheten att vistas på, samt en duk som fästs i bryggan och i botten. Bryggan är flexibel och följer sjöns vattennivå.

Värme, kyla, el, tele

Byggnaderna i Storsjö Strand ska anpassas till platsens klimatförutsättningar, nederbörd, stigande temperaturer, sol- och vindlaster för att skapa en energieffektiv bebyggelse med gott mikroklimat. Genom att utforma byggnadsvolymer och grönska kan solvärme utnyttjas för uppvärmning och vindpåverkan kan minska. Integrering av solceller/solfångare i fasader och tak när byggnaderna uppförs eller i en framtida ombyggnad är positivt.

Stadsdelen ska försörjas av förnyelsebara energikällor och visa vägen till framtidens klimatsmarta byggnationer där ett livcykelperspektiv ligger i fokus. Ett samarbete med Jämtkraft, baserat på ett systemtänk där ett optimerat nyttjande av den biobaserade kraftvärmeproduktionen är i fokus, spelar en central roll i Storsjö Strand. Även solceller bör installeras i stadsdelen för att minimera externt elbehov och eventuell överproduktion säljs till nätet i samarbete med Jämtkraft. Genom ett sådant samordnat system minskas stadsdelens klimatbelastning och produktionen av förnyelsebar energi ökar. Intelligent och energioptimerade tekniska system integreras i området för att skapa driftsäkerhet med låga kostnader och miljöpåverkan.

En ny transformatorstation kommer att behövas i området. Plankartan reglerar att sådana tekniska anläggningar får byggas inom område för P-plats, park och kaj.

Scanova har teleledningar i området som behöver flyttas från kvartersmark till allmän plats.

Avfall

Det finns tankar på att kunna lösa avfallshanteringen på ett nytt sätt i området, genom ett system med nedgrävda behållare där soporna töms med en kranbil. För att möjliggöra denna lösning finns utrymme för detta utlagt som kvartersmark på plankartan längs lokalgatan genom området. Boende slänger sitt avfall i ”rör” som sticker upp och avfallet samlas i behållare under mark. Systemet har lås, så endast behöriga kan slänga sopor i den anläggning som hör till respektive kvarter. Hållbarhetsprogrammet anger att sortering på flera fraktioner ska ske.

Om det skulle visa sig att det inte är möjligt att genomföra detta system ska avfallshandling ske inom respektive kvarter. Kärll ska placeras så att hämtning kan ske på ett enkelt sätt. Det är möjligt för sopbilarna att köra runt kvarteren för att undvika backningsrörelser. Verksamhetsopor och hushållssopor bör ha separata soputrymmen.

GENOMFÖRANDE

En genomförandebeskrivning ska redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärderna som behövs för att detaljplanen ska kunna bli verklighet. Beskrivningen ska även redovisa vem

som vidtar åtgärden och när de ska vidtas. Genomförandebeskrivningen har ingen egen rättsverkan.

Tidplan

Detaljplanen samrådsbehandlas under vårvintern 2014, ställs ut för granskning under våren 2014 och kan antas av kommunfullmäktige tidigast hösten 2014. Därefter kan sanering av markföroreningar ske, fastigheterna bildas, kommunen börja med anläggandet av gator och andra allmänna platser mm.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag planen vunnit laga kraft. Ändring av detaljplanen får ske under genomförandetiden för att införa fastighetsindelningsbestämmelser.

Ansvarsfördelning och huvudmannskap

Östersunds kommun, mark och exploatering ansvarar för anläggande av all allmän plats inom planområdet, dvs gator, kaj, skyddsvall, park mm.

Östersunds kommun ansvarar för eventuell sanering på grund av markföroreningar.

Teknisk förvaltning / Vatten Östersund är huvudman för allmänna vatten- och avloppsledningar, dagvattenledningar samt anordnar vid behov brandposter i samråd med Norra Jämtlands Räddningstjänstförbund.

Vatten Östersund ansvarar för flytt av de va-ledningar som måste flyttas, men det är kommunen i form av mark och exploatering som initierar flytten och betalar merkostnaden för flytt jämfört med de underhållsåtgärder som Vatten Östersund planerat för aktuella ledningar.

Jämte kraft AB ansvarar för el- och fjärrvärmeledningar. Ansvar för flytt av Scanovas teleledningar vilar på ledningsägaren.

Avtal

Markanvisningsavtal har för närvarande upprättats med två exploatörer gällande kvarter B (med option på A) och C, men kommer att tecknas för samtliga kvarter. Där klargörs hur köpekontrakt ska upprättas, när tillträde till marken får ske, hur köpeskillingen ska beräknas, att kommunen t ex ansvarar för eventuell marksanering inom området, utbyggnad av gator mm.

I markanvisningsavtalet klarläggs även hur byggherren ska följa gestaltningsprogrammet och hållbarhetsprogrammet som tagits fram inom projektet. Det senare programmet innehåller ett flertal parametrar som samtliga ska uppfyllas av både byggherrar och kommunen.

Betydande miljöpåverkan

Kommunen genom mark och exploatering ansvarar för att utföra de åtgärder som krävs för att minimera negativa effekter, som t ex att uppföra skyddsvall mot järnvägen. Byggherren ansvarar för att hantera dagvattnet inom sin fastighet i enlighet med hållbarhetsprogrammets krav, kommunen ansvarar för att utforma områdets allmänna platser så att dagvatten infiltreras och leds till områden som kan rena och magasinera vattnet så att minimalt med orenat dagvatten når Storsjön.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter för de fyra bostadskvarteren bildas genom avstyckning från fastigheterna Staden 2:1 och Magasinet 1. Mark för allmän plats förs över från Magasinet 1, Söder 1:17 och Staden 6:2 till Staden 2:1.

Marken för avfallshantering upplåts av Östersunds kommun, mark och exploatering med nyttjanderätt till ägarna av bostadsfastigheterna.

Ansaret för fastighetsreglering och avstyckning ligger på Östersunds kommun, mark och exploatering såsom ägare av marken inom planområdet.

En gemensamhetsanläggning för parkering kan bildas där bostadsfastigheterna ingår. Gemensamhetsanläggningen innefattar ansvar för anläggande och drift av de gemensamma ytorna. Exploatörerna ansvarar för ansökan om bildande av gemensamhetsanläggning.

Rätten till allmänna ledningar kan säkras genom ledningsrätt eller avtalsservitut.

Ekonomiska frågor

Detaljplanen innebär att byggrätter för bostäder skapas. Östersunds kommun får intäkter genom att sälja kvartersmarken till exploatörer, i byggrättspriset ingår att kommunen bekostar anläggandet av allmänna ytor inom planområdet samt den viadukt som krävs för en planskild korsning med järnvägen. Utöver nya byggnader skapas också ett område av värde för allmänheten, med strandpromenad, gång- och cykelstråk, bryggor, grönytor med mera.

Östersunds kommun, mark och exploatering kommer att ta fram en gatukostnadsutredning för att fördela kostnaderna för bland annat viadukten, samtliga gator, parker, bullerskydd med mera på samtliga byggrätter som skapas inom hela området Storsjö Strand, i vilken denna detaljplan är en första etapp av. Detta krävs då fastigheter i senare etapper ägs av både kommunen och privata markägare. En formell gatukostnadsutredning kan ersättas av separata exploateringsavtal med respektive fastighetsägare.

Tekniska frågor

Östersunds kommun, mark och exploatering ansvarar för att projektera områdets framtida marknivåer på allmän platsmark för att klara framför allt hanteringen av dagvatten. För att leda regnvattnet till rätt områden för infiltration och magasinering så måste de kommande gatornas höjdnivåer höjas jämfört med nuvarande marknivå.

Byggherrar och kommunen behöver samordna sin masshantering med målsättning att inga massor ska behöva köras bort från området. Ansvaret för att detta görs vilar på Östersunds kommun, mark och exploatering.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Gustav Hector, trafik, park - och lantmäteri samt Anne-Katrin Ångnell, mark- och exploatering har deltagit i arbetet med planbeskrivningen.

Östersund den 4 juni 2014

Siv Reuterswärd
Stadsarkitekt

Maria Boberg
Planarkitekt

Anne-Katrin Ångnell
Mark- och Exploatering