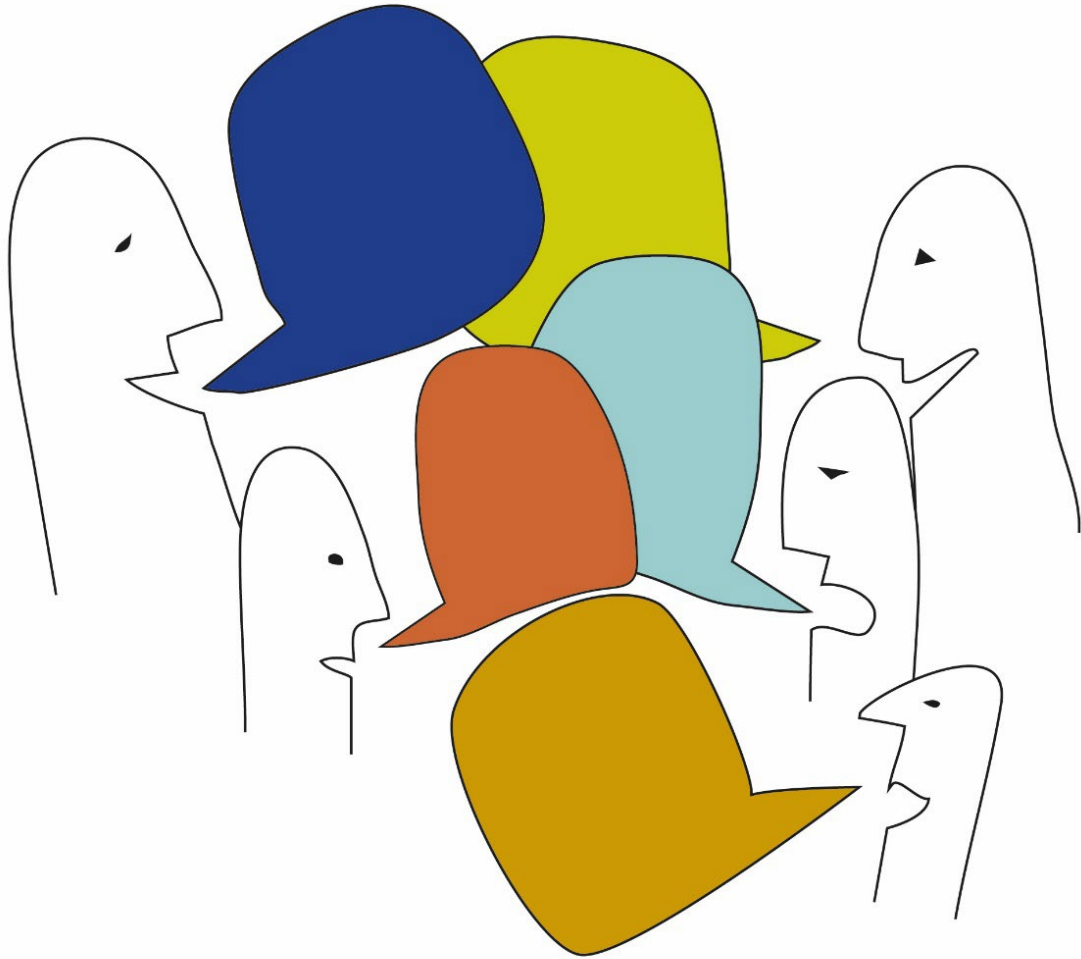


## Detaljplan för Karlslund 1:32 m.fl

# Blomstergården

Östersunds kommun



## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd pågick mellan 12 januari 2022 till och med 14 februari 2022.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE .....	3
RESULTAT AV SAMRÅDET .....	3
Lista över de som har lämnat synpunkter .....	3
Ändringar i planförslaget efter samrådet .....	5
Synpunkter som inte har blivit tillgodosedda .....	6
SÅ HAR SAMRÅDET GÅTT TILL.....	6
SYNPUNKTER UNDER SAMRÅDET .....	7
Statliga och regionala myndigheter och organisationer.....	8
Kommunala förvaltningar och bolag.....	14
Övriga organisationer, företag och privatpersoner .....	21
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN .....	39

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

I samrådsredogörelsen redovisar kommunen de synpunkter som har kommit in under samrådet för detaljplanen. Kommunen tar också ställning till synpunkterna och tydliggör vid behov bakgrunden till olika ställningstaganden. Synpunkterna är sammanfattade för att göra redogörelsen tydlig. Alla yttranden finns sin helhet längst bak i samrådsredogörelsen. De synpunkter som inte har blivit tillgodosedda är sammanställda under en egen rubrik.

Ställningstagandena utgår i huvudsak från detaljplanens syfte som är att möjliggöra utveckling av en ny hållbar stadsdel i anslutning till befintliga bostadsområden och skidstadion. Syftet är vidare att skapa en stadsdel med hög arkitektonisk kvalitet och en variation i bebyggelsen. Förutsättningar för en levande stadsdel ska skapas genom att blanda verksamheter och bostäder i en tät och omväxlande stadsmiljö.

### RESULTAT AV SAMRÅDET

27 skriftliga yttranden har kommit in till miljö- och samhällsnämnden.

Lista över de som har lämnat synpunkter

Inkomna yttranden	Datum	Synpunkt
<b>Statliga och regionala myndigheter och organisationer</b>		
Länsstyrelsen	2022-02-14	Markföreningar, Buller, Riksintresse kommunikation, Dagvatten, Barnperspektiv
Region Jämtland Härjedalen	2022-02-11	Kollektivtrafik, trafik
<b>Kommunala förvaltningar och bolag</b>		
Lantmäterimyndigheten	2022-02-10	
Räddningstjänsten	2022-02-09	
Social- och arbetsmarknadsförvaltningen	2022-02-14	Kostnader att bo i området
Avfall VA	2022-02-14	Avfallshantering, möjliggöra för mer cirkulär ekonomi

Jämtkraft	2022-02-14	Ny nätstation, u-område för fjärrvärme
<b>Övriga organisationer och företag</b>		
Jamtli	2022-02-14	Ingen erinran
Skanova	2022-01-21	Flytt av ledningar
Postnord	2022-02-01	Placering av postlådor/fastighetsbox
Föreningen gamla Östersund	2022-02-14	Trafik, parkeringar, tillgänglighet, övrigt
Jämtland Härjedalens Fotbollförbund & RF-SISU Jämtland Härjedalen	2022-01-25	Möjlighet till spontanidrott, fotboll
<b>Privatpersoner, bedömda sakägare</b>		
<i>S1. AB &amp; JM</i>	2022-02-14	Trafik, buller, exploateringsgrad
<i>S2. BD</i>	2022-02-09	Trafik, buller, exploateringsgrad, förskola
<i>S3. EE</i>	2022-02-07	Trafik, buller, naturreservat, exploateringsgrad, förskola, övrigt
<i>S4. IS &amp; ES</i>	2022-02-03	Förskola, trafik, buller
<i>S5. KS</i>	2022-02-13 & 2022-01-31 & 2022-02-10	Förskola, naturvärden, exploateringsgrad
<i>S6. KJ &amp; EA</i>	2022-02-06	Exploateringsgrad, trafik, buller
<i>S7. ÅC</i>	2022-02-02	Trafik, buller
<i>S8 Östersunds Garnisons BRF</i>	2022-02-14	Exploateringsgrad, parkeringar, Solceller
<b>Privatpersoner övriga</b>		

<i>S9. AR</i>	2022-02-14	Exploateringsgrad, utemiljö, idrottshall, gång & cykel, trafik.
<i>S10. EW</i>	2022-02-03	Vegetation
<i>S11 FC</i>	2022-01-17	Arctura
<i>S12. JL</i>	2022-02-13	Trafik, buller
<i>S13. MH</i>	2022-01-13	Trafik, buller
<i>S14. PL</i>	2022-02-14	Trafik, ljusstörningar, exploateringsgrad, brottsförebyggande åtgärder
<i>S15. SN</i>	2022-02-14	Kulturmiljö, parker

### Ändringar i planförslaget efter samrådet

Med anledning av de synpunkter som har kommit in under samrådet har kommunen valt att göra följande ändringar i planförslaget:

- En planbestämmelse har lagts till som reglerar vilken ordning byggnaderna i de nordliga kvarteren ska byggas ut. Syftet är att säkerställa att parkeringshuset och byggrätten för C-ändamål byggs före de bostäder som planen möjliggör söder om dessa kvarter.
- Bullerutredningen har kompletterats genom att beräkningar har gjorts på befintlig bebyggelse
- En bestämmelse om att bullerskydd ska uppföras vid Genvägen för att säkerställa att bullernivåerna klaras vid förskolegården.
- Markundersökningen har utökats med fler provtagningspunkter för att säkerställa att risk för spridning av bland annat PFAS/PFOS inte uppstår samt att förskolegården och bostadsgårdar kan utföras utan risk för människors hälsa.
- Bestämmelser om att markföroreningar bestående av PAH-H ska saneras innan startbesked får ges har lagts till.
- Dagvattenutredningen har kompletterats med utförligare beskrivning av hantering av släckvatten och skyfall

Övriga ändringar efter samrådet är:

- Trafikverket har beslutat att väg 605.2 (Litsvägen) från överfarten vid E14 till Åre Östersund Airport inte längre är av riksintresse för kommunikationer. Planbeskrivningen har uppdaterat enligt beslutet.
- Hörnavskärningar har gjorts för att säkerställa sikt i korsningar.
- Byggrätterna i plankartan har definierats genom att de har delats upp i flera små egenskapsområden.
- Byggrätten i den nordvästra delen av planområdet för C-ändamål har reglerats till 1050 m<sup>2</sup> byggnadsarea.

- E-området vid torgytan har utökats mot norr och väster med ca 1 meter för att säkerställa att portar kan öppnas inom området för E samt att utrymme för att parkera en bil vid underhållsarbeten finns.
- Användningsområdet för skola har utökats mot väster och samtidigt har en byggrätt för bostäder tagits bort inom samma område. Syftet är att säkerställa att tillräckliga ytor finns för skolbyggnad samt skolgård inom användningsområdet.
- Utformningsbestämmelser gällande balkonger har ändrats och förenklats. Möjligheterna till att glasa in balkonger har utökats under förutsättning att det ges en god gestaltning. Anledningen är att inglasade balkonger bedöms vara ett värdefullt tillskott till utemiljöerna.
- Möjlighet att ha balkonger som kragar ut över allmän plats har tagits bort eftersom det bedöms finnas goda förutsättningar att ordna ändamålsenliga balkonger inom kvartersmarken. Justeringen skapar också mer utrymme för gatuträdens trädskronor.

Miljökonsekvensbeskrivningen har reviderats om:

- Bedömning kring bullerpåverkan från skidstadion samt från trafikbullerpåverkan på befintlig bebyggelse
- Att planen reglerar ett bullerplank vid förskolan
- Resultat från kompletterande markteknisk undersökning.

### Synpunkter som inte har blivit tillgodosedda

Följande synpunkter under samrådet har inte blivit tillgodosedda:

- Att bebyggelsen närmast Genvägen inte bör vara högre än 2 våningar.
- Mätning av partiklar i området har inte genomförts.
- Hastighetssänkningar på Genvägen är inte möjligt att reglera i detaljplan.
- Farthinder och övergångsställen föreslås inte i varje korsning.
- Byggrätten för kontor mm i kvarter 1 har inte begränsats till 4 våningar.
- Kvarter 2-4 har inte begränsats till högst 3 våningar.
- Kvarter 5 har inte begränsats till max 2 våningar närmast Genvägen, samt övriga hus inom kvarteret har inte begränsats till max 3 våningar.
- Kvarter 6 med radhus har inte begränsats till max 2 våningar.
- Att det inte finns något behov av en förskola i området
- Att tallskogen i kvarter 9 ska bevaras.
- Att gatan mellan kvarter 5 och 7 samt mellan 6 och 8 ska utgå.
- Att förskolan bör flyttas till kvarter 8 eller utgå från planförslaget
- Kvarter 5,6 och 9 bör bli naturreservat.

### SÅ HAR SAMRÅDET GÅTT TILL

Detaljplanen har varit tillgänglig för synpunkter under tiden 12 januari 2022 till och med 14 februari 2022. Information om samrådet skickades via brev eller e-post till berörda sakägare, myndigheter, organisationer, kommunala

förvaltningar och hyresgäster samt andra boende/verksamma. Detaljplaneförslaget har också funnits på kommunens hemsida samt på Östersunds bibliotek och den har kungjorts genom annons i ortstidningarna och på kommunens anslagstavla.

Samrådshandlingarna bestod av:

- Plankarta med planbestämmelser
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning med bedömda sakägare
- Undersökning av betydande miljöpåverkan
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Programsamrådsredogörelse

Utredningar:

- Ljusutredning 2019
- Bullerutredning 2015
- Bullerutredning 2017
- Trafikbullerutredning 2021
- Trafikutredning
- Geoteknisk undersökning
- Miljöteknisk markundersökning
- Dagvattenutredning 2019
- Dagvattenutredning 2021
- Naturvärdesinventering
- Fladdermusinventering

Under samrådstiden ordnade kommunen ett samrådsmöte. Vid samrådsmötet deltog 30-40 personer. De huvudsakliga synpunkterna som diskuterades under samrådsmötet var trafiken på Genvägen, trafikbuller från Genvägen, att föreslagen bebyggelse är för hög närmast Genvägen samt att den är placerad för nära Genvägen. Samrådet och samrådsmötet annonserades i ortstidningarna ÖP och LT den 15 januari 2022.

## SYNPUNKTER UNDER SAMRÅDET

De huvudsakliga synpunkterna i yttrandena handlar om trafikbuller och trafiken på Genvägen och att föreslagna byggnader är för höga samt att de är placerade för nära Genvägen. I texten nedanför följer en sammanfattning av synpunkterna och samhällsbyggnads ställningstaganden till dem. Fullständiga yttranden finns i en bilaga längst bak i samrådsredogörelsen.

## Statliga och regionala myndigheter och organisationer

### ***Länsstyrelsen Jämtland***

#### Synpunkter enligt Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet med avseende på markföreningar och buller behöver lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

#### **Hälsa och säkerhet**

##### Markföreningar

Länsstyrelsen bedömer att kommunen, i planprocessen, behöver utreda och klarlägga föreningssituationen i och omkring planområdet, visa vilket saneringsbehov som finns för att uppfylla kriterierna för känslig markanvändning samt införa planbestämmelse som villkorar att startbesked inte får ges innan markföreningarna avhjälpes.

I planbeskrivningen och MKB anges att hantering av markföreningar inte regleras i en detaljplan, samt markföreningar förutsätts hanteras i samband med senare kommande arbeten i området. Länsstyrelsen delar inte uppfattningen om att förekomst av markföreningar kan hanteras på detta sätt i en detaljplan. Den översiktliga marktekniska undersökningen behöver fördjupas och kompletteras inom ramarna för planarbetet. I förhållande till planområdets storlek har det tagits ett mycket lågt antal provpunkter, varför den inte ger en helhetsbild för förekomsten och utbredning av föreningar. Den södra delen av planområdet har inte ingått i provtagningen, och fastän det inte finns uppgifter om någon miljöfarlig verksamhet här kan föreningar ändå finnas, t.ex. till följd av externt tillförda fyllnadsmassor som området högst troligt består av. Eftersom en förskola planeras till den södradelen av planområdet är det särskilt viktigt att marken undersöks för eventuella föreningar.

Av MKB och markteknisk undersökning framgår vidare att planområdet provtagits för pesticider. Att analysera för innehåll av pesticider är högst motiverat, med tanke på den tidigare plantskola som bedrivits på Karlslund 1:32 under längre tid. Av undersökningarna framgår vidare att såväl jord som grundvatten provtagits. För jordprover saknas referensvärden helt förutom de enskilda pesticider som inkluderas bland Naturvårdsverkets generella riktvärden. Majoriteten av jordproverna har mätts upp under laboratoriets rapporteringsgräns, det framgår dock inte nivå för rapporteringsgräns av analysprotokollen och hur denna förhåller till LOQ för valt laboratorium och analysmetod. Vidare saknas resonemang kring utfallet med mycket få positiva provsvar. Ingen sanering har skett efter verksamheten avslutades. Det är mycket troligt att påträffa rester av pesticider från en verksamhet med den omfattning och verksamhetstid som den kommunala plantskolan hade.



I just den provpunkt som genomgående visade förhöjda halter av föroreningar påträffades slagg enligt fältprotokollet, och Länsstyrelsens saknar ett resonemang kring möjligt ursprung till slaggen. Det går inte att utesluta ett samband mellan slagg och innehåll av föroreningar, varför detta behöver klargöras.

Referensvärden saknas för utvärdering av pesticider i grundvatten. I bilaga till MKB inkluderas referensvärden från ” holländska ministeriets miljö kvalitetsstandard som reglerar referensnivåer i ytvatten och sediment”. Merparten av provtagna pesticider i grundvatten omfattas av miljö kvalitetsstandard, men Länsstyrelsen är tveksam till att dessa skulle vara tillämpliga för prover i helt annat medium. Det saknas överlag motivering till varför dessa referensvärden skulle vara tillämpliga vid en undersökning under dessa förhållanden. Länsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande i på vilka grunder urvalet av parametrar gjorts, vilka antaganden och skyddsobjekt som ligger till grund för valda referensvärden, samt vilken påverkan som antas vara skälig på t.ex. hälsa enligt dessa.

Endast ett grundvattenprov har hämtats för analys av PFAS-11 respektive PFOS och det går därför inte att dra några egentliga slutsatser om förekomst och eventuell spridning av ämnena inom planområdet med befintligt underlag. På skidstadion, som är belägen mindre än 200 meter från norra delarna av planområdet, finns konstaterat höga halter av PFAS enligt mätningar från såväl kommun som Länsstyrelsens miljöövervakning. Som nämns i MKB:n finns uppenbar risk för påverkan av grundvattenströmningar, liksom spridning av PFAS från de fysiska åtgärderna i samband med exploatering. Det är därför mycket viktigt att förekomsten av PFAS i mark och vatten utreds mer noggrant i planprocessen. PFAS som finns löst i länshållningsvatten behöver särskilt omhändertas och mest troligt renas beroende på föroreningsnivåer.

### Buller

Av genomförd bullerutredning framgår det att byggnaderna i planområdets norra del i praktiken kommer att fungera som bullerskärmar för bostäderna som planeras längre in i området. Det är oklart om den avskärmande bebyggelsen varit utgångspunkt i den genomförda bullerberäkningen eller inte. Om den avskärmande bebyggelsen är en förutsättning för att uppfylla riktvärdena enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader så behöver det på planteknisk lämpligt vis säkerställas att bebyggelsen uppförs i samband med bostadsbyggnaderna.

Vidare anges i planbeskrivningen att det för stadionbuller är *sannolikt* att flertalet bostäder får ljudnivåer under riktvärdena. Länsstyrelsen anser att det behöver säkerställas och redovisas att bostäderna får en sammanlagt god ljudmiljö, utifrån samtliga bullerkällor som finns i anslutning till planområdet.

Enligt bullerutredningen kommer ljudnivån på förskolegården att överskrida gällande rekommendationer. Länsstyrelsen bedömer att kommunen närmare behöver redogöra för hur man tänkt lösa en god ljudmiljö för skolgården,

inte minst då verksamheten i sig självt även kan bidra till en hög ljudmiljö både för dem som vistas i och vid förskolan. I bullerutredningen nämns ett bullerplank som bullerdämpande åtgärd, men detta kommenteras inte specifikt i planbeskrivningen.

Mot bakgrund av att den exploatering som möjliggörs genom planen kan antas ge upphov till en betydande trafikökning i området så anser Länsstyrelsen att bullerfrågan i MKB:n bör hanteras på samma sätt som trafikfrågan. Det vill säga att kommunen utreder om den trafik som planen orsakar också ger upphov till ökade bullerstörningar för boende längs de gator som utgör angöring till och från planområdet, samt vid behov föreslår bullerdämpande åtgärder.

### **Riksintressen**

#### *Kommunikation*

Litsvägen även benämnd som väg 605.2 är utpekad som riksintresse. Väg 605.2 från E14/E45 vid trafikplats Rannåsen och sedan vidare till Åre/Östersund Airport är utpekad som riksintresse då den utgör en anslutning till en utpekad flygplats av riksintresse. Länsstyrelsen delar Trafikverkets information om att det nu pågår en översyn av riksintresse för kommunikationer vilket kan innebära att det blir förändring av de nu utpekade riksintressena. Under våren 2022 bedömer Trafikverket att ett uppdaterat utpekande kommer att kunna beslutas och publiceras.

### **Råd och allmänna synpunkter**

#### Dagvatten

Kommunen anger att dagvatten motsvarande upp till 20-års regn ska kunna omhändertas inom planområdet. Med tanke på att kommunen nu planerar för en relativt omfattande nyexploatering anser Länsstyrelsen att det i planbeskrivningen bör föras ett resonemang kring händelse av ett extremregn och skyfall inom planområdet, vilka konsekvenser ett sådant skulle kunna få på vägar, bostäder med mera i omgivningen, var vattnet tar vägen samt var det ska infiltreras. Av planbeskrivning bör det också framgå vem eller vilka som ansvarar för kommande dagvattenanläggningar.

Det är också viktigt att säkerställa att förkommande markföroreningar inte sprids via dagvattnet vid senare sanerings- och schaktningsåtgärder.

#### Kulturmiljö

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen planerar att skydda den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen inom planområdet med q-bestämmelser. Bestämmelserna bör dock, enligt Länsstyrelsens uppfattning, kompletteras med bestämmelse om rivningsförbud om syftet är att skydda den bebyggelse som finns på platsen idag.

#### Naturvård

Länsstyrelsen bedömer att naturvärdesinventeringen med tillhörande fladdermusinventering är väl utförd. Den gröna korridor utan belysning som

planeras mellan naturreservatet och den södra delen av området är en lämplig åtgärd för att bibehålla fladdermössens möjligheter att fortsatt nyttja och söka föda i området. Länsstyrelsen delar vidare bedömningen att arten kråka inte riskerar att påverkas negativt av exploateringen av området. Vad gäller blåsippan så ska dispens sökas om förekomster påverkas av planen.

### Barnperspektiv

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen arbetat med gestaltningen av området på ett ambitiöst sätt. Det hade dock varit önskvärt att även de skolmiljöer som ingår i planområdet planeras så att de uppfyller rekommendationer och ger en god vistelsemiljö. Av handlingarna framgår att grundskolebarnen får en utomhusmiljö motsvarande 15 kvm istället för Boverkets rekommenderade 30 kvm. Av planhandlingarna framstår det som att kommunen vill kompensera detta genom att ange att en park som är öppen för allmänheten ska kunna användas som skolgård – men inte så att det stör allmänheten. Länsstyrelsen har svårt att se hur detta skulle fungera i praktiken. Vidare framgår det av MKB:n att ljusföroreningarna vid skolan är motsvarande 20 lux, det vill säga 10 lux över europastandard för ljusföroreningar, och man bedömer att detta kan störa undervisningen om det sker på skoltid. Kommunen bör ta ett helhetsgrepp kring lösningar på problemen med buller, ljusföroreningar, blandning av skolgård och yta för allmänheten och för liten yta för grundskoleelever till nästa steg i planprocessen.

### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

#### Markmiljö

Under oktober 2022 gjordes kompletterande undersökningar av markmiljön i området. Resultatet visar på halter av bland annat PAH-H som överskrider KM samt naturligt förekommande höga halter av bland annat Arsenik, Kadmium, Kobolt och Nickel som överskrider KM. Syftet med utredningen var bland annat att avgränsa de tidigare fynden från utredningen som utfördes under våren 2021 samt undersöka om det fanns föroreningar i anslutning till platsen för en förskola och utreda om PFAS/PFOS fanns i området med hänsyn till närheten till skidstadion. I de områden där det finns PAH-H föroreningar som överskrider KM har planbestämmelser lagts till om att föroreningen måste saneras för att minst uppfylla kravet för KM. Inga planbestämmelser om sanering av övriga ämnen har lagts till då de troligen kommer från förhöjda bakgrundshalter.

#### Buller

I dialog med konsulten som tagit fram bullerutredningen har ett förtydligande kring bullersituationen vid arenan givits. Generellt bedöms utifrån tidigare beräkningar att det under tävlingar som sker under helgkvällar, då riktvärdet är lägst, blir det ett litet överskridande av riktvärdet för bostäderna längst i norr i planområdet. Det kan även bli ett litet överskridande av riktvärdena under tävlingar som sker på vardagskvällar och helgdagar, under dagtid på vardagar klaras riktvärdena.

Bebyggelsen bedöms vara planerad bra ur bullersynpunkt med tanke på att det inte planeras för bostäder (utan byggnader med andra ändamål) längst i norr av planområdet mot skidstadion samt att sidorna av bostadshuset som är ljuddämpade från trafiken också är skärmade från högt buller från skidstadion.

De höga ljudnivåerna från skidstadion uppkommer endast i samband med större tävlingar och det sker bara några fåtal gånger per år. Sammanfattningsvis bedöms, utifrån tidigare beräkningar, att det endast blir mindre överskridanden av riktvärdena och att det sällan sker samt att bebyggelsen är väl anpassad ur bullersynpunkt.

Slutsatsen från ovan resonemang har lagts till planbeskrivningen samt planbestämmelser kring utbyggnadsordning för den norra delen av planområdet för att säkerställa att bostäder i den södra delen skyddas från buller. En planbestämmelse om att ett bullerplank ska uppföras vid förskolan har även lagts till.

Bullerutredningen har utökats till att även omfatta befintlig bebyggelse längs delar av Genvägen för att visa på hur den befintliga bebyggelsen påverkas. Den ekvivalenta nivån vid fasad beräknas som högst bli 63dB(A) i scenario framtid 2040 med Blomstergården utbyggt. Alla befintliga bostäder bedöms ha möjlighet att ordna en uteplats i ett läge med bullernivåer under 50 dB(A).

#### Riksintresse kommunikation

Planbeskrivningen har reviderats enligt det nya utpekandet av riksintresset för kommunikation.

#### Dagvatten

Dagvattenutredningen och planbeskrivningen har kompletterats med påverkan av skyfall från planområdet. Utredningen visar att det finns ett antal lågpunkter som där vatten kan bli stående, dessa utgörs av grönytor och Gc-tunnel och har en positiv effekt på hanteringen av regn vid skyfall. Enligt vad som framkommer i utredningen bedöms exploateringen öka mängden vatten som avrinner vid ett skyfall med 2-3 % vid målpunkten som ligger nedanför sjukhuset vid järnvägen. Ingen samhällsviktig bebyggelse eller annan bebyggelse förväntas påverkas med hänsyn till exploateringen av öknings av dagvatten vid skyfall.

#### Kulturmiljö

Enligt kulturmiljöprogrammet har byggnaderna pekats ut som Klass B. Klass B innebär enligt kulturmiljöprogrammet att kommunen kan införa varsamhetsbestämmelser. Eftersom byggnaderna inte bedöms ha ett sånt högt skyddsvärde att de kommer upp till Klass A, har inget rivningsförbud lagts till i planförslaget.

#### Naturvård

Planbeskrivningen har kompletterats med att dispens krävs om påverkan förväntas ske på arten Blåsippa.

### Barnperspektivet

Att nyttja park som utemiljö för barn är något som förkommer på flera platser i Östersund, bland annat vid Parkskolan och Vallaskolan. Efter samrådet har skolgården utökats genom att skolbyggnaden flyttats närmare områdets huvudgata, det gör att det finns goda förutsättningar att skapa en trygg zon närmast skolan, en aktiv zon i närområdet och en vild zon vid träden som utgör naturvärdesobjekt. Därutöver kan parkområdet nyttjas som friyta för lek.

### **Region Jämtland Härjedalen**

Blomstergården har relativt goda förutsättningar för en hög andel hållbart resande som en följd av närheten till centrum och den väl utbyggda infrastrukturen för gång och cykel. När det gäller kollektivtrafik kan det konstateras att dagens busslinjenät har brister i hur attraktivt det är för detta område. Det finns flera hållplatser nära området, men samtidigt är busstrafiken spridd mellan dessa, och ibland bara i ena riktningen, vilket ger gles trafik på varje hållplats. För en resenär blir det inte givet vilken hållplats som är det naturliga valet.

Hållplatser är enligt planbeskrivningen i första hand tänkta att vara kvar i befintliga lägen längs områdets utkanter. Det nämns att en ny hållplats planerats in norr om inritat parkeringshus. I den nuvarande inriktningen för nytt linjenät för stadsbussarna finns dock ingen stadsbusslinje i denna del.

Hållplats Lägdevägen längs Genvägen ger en bra närhet till området. Hållplatsen har idag låg standard och behöver förbättras. På kartor och illustrationer bör hållplatslägena synliggöras, speciellt de som ingår inom planområdets avgränsning. För anslutning till hållplatserna behövs goda och trafiksäkra gångvägar och passager.

Hållplats Lägdevägen är i det nya linjenätet tänkt att trafikeras av linje 2 Arenan-Solliden-Centrum-Odensala. För Blomstergården ger linjesträckningen en relativt lång restid från Lägdevägen till Centrum, cirka 12 minuter. Motsvarande körtid med bil kan uppskattas till cirka 4 minuter, med cykel 10 minuter och gång 27 minuter (Eniros reseplanerare). En busslinjesträckning längs Litsvägen till Centrum skulle ge en restid på ca 5 minuter (dagens linje 8). Restidsjämförelsen visar att det finns utmaningar att skapa en attraktiv kollektivtrafik för Blomstergården, och också anledning att fortsatt överväga busstrafikeringen i denna del av staden.

Längs Litsvägen finns en hållplats Trekanten som ligger nära planområdet. Denna hållplats framgår inte i figur 5 och tabell 4 i Trafikutredningen. Vid anläggande av eventuella farthinder behöver utformningen ta hänsyn till resenärernas komfort och förarnas arbetsmiljö.

För att nå en trafikutveckling enligt det målstyrda scenariot kommer det att krävas många typer av åtgärder, dels sådana som stödjer de hållbara trafikslagen, dels sådana som minskar biltrafikens attraktivitet. I sammanhanget kan lyftas att denna typ av åtgärder behövs även utanför planområdet, och kan till exempel handla om framkomlighetsåtgärder för busstrafik i andra delar av staden. Att styra bilparkering inom Blomstergården till ett parkeringshus är en positiv åtgärd sett till kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Om det målstyrda scenariot inte uppnås visar trafikanalyserna på en ökad trafikbelastning i delar av vägnätet, inte minst längs Genvägen, vilket ökar risken för framkomlighetsproblem för busstrafiken. Hur kommer till exempel vänstersvängar med buss till/från Genvägen att fungera i ett sådant läge?

Det är positivt att planen möjliggör att förlägga en ny busslinje genom området i den nordsydliga huvudgatan, även om det inte är ett huvudspår, för flexibilitet inför framtiden.

Region Jämtland Härjedalen ser fram emot fortsatt arbete kring kollektivtrafiken för Blomstergården och denna del av staden.

### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

Hållplatsen norr om parkeringshuset är ett befintligt hållplatsläge som idag endast används vid evenemang. Planbeskrivningen kompletteras med ett förtydligande kring detta.

Trafikutredningen visar på ökade trafikmängder i alla scenarier förutom målscenariot. Det kommer innebära att om inte målscenariot uppfylls kommer det bli svårare att genomföra till exempel vänstersvängar till/från Genvägen.

## **Kommunala förvaltningar och bolag**

### ***Lantmäterimyndigheten***

#### **Parkeringshuset.**

Det behöver förtydligas hur parkeringshuset ska genomföras, om det ska vara öppet för allmänheten eller bara boende. Om det är troligt att nya fastigheter behöver ha sitt parkeringsbehov löst i parkeringshuset kan det göras genom gemensamhetsanläggning. Det här måste redovisas med fastighetsindelingsbestämmelser och om g-bestämmelse ska användas bör den avgränsas i läge. 3D- redovisning är lämpligt. För parkering som inte ska vara gemensamhetsanläggning ska inte g-bestämmelsen användas.

#### **Användningsbestämmelserna S och S<sub>1</sub>**

Inom kvarter 2 kombineras ändamålen S (Skola) med B (bostäder), C (centrum), P (parkeringshus). Inom kvarter 8 kombineras ändamålen S<sub>1</sub> (Förskola) med B (bostäder).

Ändamålen S (skola) och S<sub>1</sub> (förskola) anses normalt vara kvartersmark för annat än enskilt bebyggande dvs allmän kvartersmark. Om ett område vid genomförandet anses vara allmän kvartersmark, så kan de särskilda markåtkomst- och ersättningsreglerna som finns i 6 kap. 13§ och 14 kap.14§ PBL bli tillämpliga. Vid kombination av bestämmelser för enskild och allmän kvartersmark kan det vara oklart om bestämmelserna om inlösen gäller.

För att undvika hinder vid genomförandet bör ändamål som utgör allmän kvartersmark i så stor utsträckning som möjligt redovisas avgränsar, det kan göras i antingen plan eller 3D.

Om användningarna ska kombineras bör det motiveras i planbeskrivningen.

#### Planbeskrivningen.

Under rubriken nya rättigheter kan det förtydligas att tillfartsvägen avses att inrättas som gemensamhetsanläggning för de fastigheter inom området som har behov av den. Bildandet av en gemensamhetsanläggning prövas i en lantmäteriförrättning.

#### Utnyttjandegrad.

Om ett område, som har en byggrätt i absoluta tal, ska delas upp i flera fastigheter kan det uppstå oklarheter om hur stor byggrätt som de olika fastigheterna har. Det kan därför vara lämpligare att reglera byggrätten på annat sätt där avstyckning av ytterligare fastigheter kan ske.

#### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

#### Parkeringshuset

Planbeskrivningen har förtydligats avseende användningen av parkeringshuset. Det är tänkt att vara öppet för allmänheten och alla parkeringsplatser möjliga att använda för allmänheten. Boendeparkeringar är tänkt att lösas genom parkeringsköp, dvs i samband med byggprocessen köper byggherrarna sig fria från att ordna parkeringsplatser inom sin egen fastighet och i motprestation bidra till byggandet av parkeringshuset.

#### Användningarna S och S<sub>1</sub>

Den kombinerade användningen av S<sub>1</sub> och B har tagits bort. I den norra delen kommer kombinationen av bestämmelser för parkeringshuset att finnas kvar för att flexibiliteten ska vara så stor som möjligt i planförslaget. Marken ägs av Östersunds kommun och avses att markanvisas till en aktör för att bygga parkeringshus och bostäder eller skollokaler. På grund av att det inte är bestämt vilken kombination av användningar som kan bli aktuellt i samband med ett genomförande av detaljplanen är inte utformningen på en tänkt byggnad klar och det är inte möjligt att avgränsa bestämmelserna i plan eller 3D i detta skede. Planbeskrivningen har kompletterats med motiv till varför kvartersmark för allmänt och enskilt ändamål har kombinerats

under rubriken *Kvarter 3* samt om ersättningsrätt under rubriken *Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser*.

### Planbeskrivningen

Planbeskrivningen revideras enligt yttrandet ang bildandet av gemensamhetsanläggning för tillfartsväg.

### Utnyttjandegrad

Plankartan har reviderats så att varje kvarter består av ett flertal egenskapsområden med en specificerad byggrätt. Gårdarna föreslås vara gemensamma och g-område har därför lagts ut.

### **Räddningstjänsten**

- Om räddningstjänstens höjdfordon ska utgöra alternativ utrymningsväg behövs uppställningsplatser som får luta max 8,5 % (i någon riktning). Uppställningsplats behöver placeras maximalt 9 m från byggnaden, hänsyn behöver även tas till parkerade bilar. Om träd placeras mellan uppställningsplats och byggnader bör de vara mycket glest placerade och lågväxande. Höjdskillnad in till gårdarna kan ha påverkan på eventuella räddningsvägar. Det är möjligt att utrymma byggnader utan räddningstjänstens medverkan (exempelvis med brandskyddade trapphus eller loftgångar) men detta tar yta i anspråk i byggnaderna och ökar kostnaderna att bygga och bör därför tydliggöras till exploatörer om så blir fallet.
- Det bör vara maximalt 200 m mellan brandpost och sämst belägna byggnad (tänkt uppställningsplats för fordon).
- Räddningstjänsten delar inte uppfattningen om att den största delen av släckvattnet förångas vid släckningsarbete. Det kan vid brand i parkeringshus, skola eller vind gå åt stora mängder vatten och 16 m<sup>3</sup> innebär inte någon marginal vid beräkningar av fördröjningsbehov.
- Förskola placeras intill Genvägen som enligt trafikutredningen beräknas få en trafikökning om över 40%. Det framgår inte i underlaget om man studerat vad för typ av transporter som går på Genvägen och om det finns någon riskpåverkan på förskolan.
- Hela sträckningen av ÖSK-vägen kan inte stängas utan att skapa ny tillfart till Arctura och intilliggande byggnader. Det behöver fortsatt finnas möjlighet att nå dessa byggnader exempelvis via Stadionvägen utöver vid evenemang (uppställningsplats inom 50 meter).
- Under Rekommenderad insatstid finns informationen att planerad bebyggelse klassas enligt ”grupp 1-bebyggelse”. Begreppet härrör från Räddningsverkets meddelande 1987:5 som har upphört att gälla.



- Det är enligt samrådsredogörelsen mycket som ska ske i samråd med räddningstjänsten vilket vi uppmuntrar men vill uppmärksamma att vi inte har de bevakning av dessa frågor.

### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

Gatorna i planområdet är inte studerade i detalj, utan detaljplanen visar på en möjlig utformning som behöver utredas vidare och bestämmas i genomförandeskedet. Då ska samordning mellan exempelvis gatuparkering, trädplantering och uppställningsplats för räddningstjänsten ske. Gatorna i området föreslås så långt som möjligt få en lutning under 8% vilket innebär att utrymning med hjälp av räddningstjänstens fordon kan vara en lösning inom huvuddelen av området. Längs tvärgatan som ligger i anslutning till det befintliga röda huset vid kvarter 5, kan andra lösningar vara nödvändiga att studera, till exempel brandskyddade trapphus på grund av gatans lutning. Det finns dock förutsättningar för att även den gatan ska få en lutning på under 8%.

Placering av brandposter kommer studeras i kommande projektering av området. Räddningstjänstens synpunkt har vidarebefordrats till Mark- och exploateringsavdelningen och önskat avstånd anges i planbeskrivningen.

Dagvattenutredningen och planbeskrivningen har reviderats angående påståendet att majoriteten av vattnet förångas vid släckningsarbete. Vid större bränder kommer inte fördröjningsvolymerna att vara tillräckliga inom planområdet, de bedöms dock vara tillräckliga för minst 98 % procent av fallen och vid större bränder där stora mängder släckvatten leds till dagvattensystemet kommer det till slut att överbelastas. I dagvattenhanteringen föreslås avstängningsmöjligheter mellan kvartersmark och det kommunala dagvattennätet för att förhindra att släckvatten leds till det och eventuell kontaminering sprids. Släckvatten kommer vid de fallen infiltrationsbäddar och eventuella andra underjordiska utrymmen i byggnaderna är fulla avledas ytligt. Detta bedöms dock endast ske vid större bränder.

Genvägen är inte en rekommenderad väg för farligt gods, och det har därför inte tagits fram någon riskutredning i detaljplanarbetet. Det är inte förbjudet att transportera farligt gods på övrigt vägnät, men Samhällsbyggnad bedömer utifrån placeringen av bensinstationer och industrier i staden att Genvägen inte bör ha någon betydande andel risktransporter.

Ösk-vägen kommer att stängas vid de delar som angränsas till området för skola. Stadionvägen kommer dock finnas kvar i sin nuvarande sträckning och kan fungera som utryckningsväg till skidstadion och Arctura. Ösk-vägen planeras att vara öppen för trafik till Skidstadion vid större evenemang, det är dock inte planerat att den ska vara öppen för personbilstrafik vid dessa tillfällen.

Planbeskrivningen har reviderats angående grupp 1- bebyggelse.

### **Social- och arbetsmarknadsförvaltningen**

Generellt sett är det viktigt att beakta allas möjligheter att bli en del av den nya stadsdelen, i vida bemärkelse utifrån begreppet tillgänglighet. Med utgångspunkt från denna synpunkt bör man se över möjligheten att bygga ett antal lägenheter med hyresnivåer som gör det möjligt även för de med de lägsta inkomsterna att bo och leva i den nya stadsdelen. Ett särskilt ansvar bör riktas mot unga människors möjligheter till inträde på den ordinarie bostadsmarknaden.

### **Samhällsbyggnads kommentar:**

Synpunkten har vidarebefordrats till mark- och exploatering.

### **Avfall VA**

Befintlig skrivning

*”Avfallshantering ska ordnas inom respektive kvarter och ska finnas inom 50 meter från entrén. Entréer till miljörum bör lokaliseras så det inte vetter mot huvudgatan som sträcker sig i nord/sydlig riktning eller mot torgytan. Inom kvarter 2,4,5 och 6 föreslås avfallsutrymmen ordnas inom botten- eller suterrängplanet för byggnaderna. Eftersom gården inom kvarter 3 är relativt stor finns möjlighet att ordna avfallsutrymmen antingen inom suterrängplanet eller i en separat byggnad på gården. Förutsättningen för att lösa det med en separat byggnad är att gården utformas med möjlighet för genomkörning eller rundkörning vid hämtning av avfall.”*

Det vore bra om det i planen togs med att avfallsutrymmen ska ha en sådan storlek att det ger utrymme även för returpapper, förpackningar och farligt avfall. (SE BBR 3:422 ” utrymmena ska utformas och dimensioneras så att de.... Möjliggör återvinning avfallet)

Vi ser inte behovet av att bygga ett soprum på innergården i kvarter 3, sopor hämtas även där smidigast och med minst risker och störningar från boende om det läggs i suterrängplan med hämtning från utsidan. Låt innergården vara en plats som är befriad från trafik.

Vid planering av gaturummet behöver man tänka att sopbilen får plats så att man inte t.ex. planerar in gatuparkering framför soprummen. Man behöver även tänka på lutningen och försöka lägga soprummen där det är så plant som möjligt. Lutning enligt planbeskrivningen kommer stickvägarna att luta mellan 7-9 % vi vill göra er uppmärksamma på att både start/stopp med sopbil är svårt vid för tvär lutning även drag av avfallskärl är tung speciellt på vintern vid planering av sophämtning bör man titta på lutningen som vägledning för lutning vid dragning av kärl kan kravet i BBR (3:1222) på lutning på ramper användas (kraven är samma som för rullstol) lutningen bör inte vara mer än 5 % (1/20) och får inte vara brantare än 8,3 % (1/12). Vilket också är samma krav som gäller för rullstollsanpassning.

Bra med sophämtning med utgångspunkt från stickvägarna så är sopbilen inte så mycket i vägen vid tömning. Bra att stickvägarna ger möjlighet för rundkörning eller vändning på vändplan observera att vändplanerna behöver klara måtten för sopbil (radie 9 meter (körbana) + ytterligare 1,5 hindersfrihet (översticket på sopbilen)). Anslutningsvägen bör vara minst 5,5 meter så det går att möta en personbil med sopbilen (genom att ni har planerat in personalparkeringar).

Bra att ni har planerat separata områden för hämta/lämna och varumottagning/sophantering med vändzon på planerade skola/förkola observera att ni behöver planera så att hämta och lämna zonerna inte blir för otillgängliga vilket lockar föräldrar att använda vändplatsen för varutransporter och sopbilar för parkering. Avståndet mellan vändzon och avfallsutrymme ska inte vara längre än 10 meter (gärna kortare).

Par/radhus Det finns en lag som säger att förpackningar ska hämtas fastighetsnära senast 2025-04-01 (förordningen om producentansvar 45§ den håller just nu på att arbetas om men kravet på fastighetsnära insamling som utgångspunkt kvarstår). Fastighetsnära insamling innebär att varje fastighet behöver fler och/eller större sopkärl. Detta kan upplevas som trång och bökiigt att hantera på små stadsradhus tomter. Det vore därför bättre om man inom området kunde planera in en gemensam yta för insamling av förpackningar, rest och matavfall. (kvarternära insamling)

Det vore kul om man i området förutom bilpool utvecklade mer runt cirkulär ekonomi med möjlighet till gemensamhetsutrymmen för t.ex. plats där man kan reparera cyklar, möbler möjligheter att låna verktyg mm. Men det kanske inte kan vara med i planen? Borde kunna finnas bra utrymmen för sådana typer av utrymmen i bostädernas suterrängplan eller parkeringshuset.

### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

Planbeskrivningen har förtydligats med information om att avfallsutrymmen ska ha en sådan storlek att det ger utrymme även för returpapper, förpackningar och farligt avfall.

Samhällsbyggnad håller med om att det är önskvärt att hålla bostadsgårdarna fria från trafik till och från soprum. I den vidare projekteringen av gator och bebyggelse bör man så långt som möjligt ordna avfallshanteringen genom hämtning från gatorna runt om kvarteren.

Gatorna i planområdet är inte studerade i detalj, utan illustrationsplanen visar på en möjlig utformning som behöver utredas vidare i genomförandeskedet. Då ska samordning mellan exempelvis gatuparkering och soprum göras, så att sophämtning kan ske enligt gällande normer.

Planområdet innehåller stora nivåskillnader, och delar av tvärgatorna kommer behöva ha en brant lutning. De branta tvärgatorna är en konsekvens av valet att planlägga området som en sammanhängande kvartersstruktur, och Samhällsbyggnad håller med om att det inte är optimalt ur

avfallshanteringssynpunkt. Valet av struktur för också med sig en rad fördelar som bullerskyddade bostadsgårdar, ett effektivt markutnyttjande och trygga och inbjudande gatumiljöer. Därför menar Samhällsbyggnad att det är en rimlig avvägning att planförslagets utformning med branta tvärgator kvarstår.

I den föreslagna gatustrukturen har huvudgatan, gatorna kring kvarter 6, kvarter 7 samt angöringsgatan på kvartersmark väster om kvarter 3 låga lutningar och lämpar sig väl för sophämtning.

Delar av kvarter 5 är särskilt komplicerat att ordna sophämtning för eftersom kvarteret avgränsas av huvudgatan, en brant torgyta i norr, en brant gata i söder samt av Genvägen i väster. Huvuddelen av kvarteret kan ha sin avfallshantering mot huvudgatan, men för de västra delarna behöver det ordnas på annat sätt. Torgytan och Genvägen bedöms inte som lämpliga att ordna sophämtning från på grund av lutningen på torgytan och på grund av cykel- och biltrafikflödet på Genvägen. Tvärgatan söder om kvarteret föreslås bli brant men kommer inte ha några höga trafikflöden, och bedöms därför som mer lämplig. Lutning och utformning i övrigt kommer bestämmas i detalj i genomförandeskedet, men det finns förutsättningar för att gatan ska få en lutning på under 8%.

Ställningstagandet från samrådshandlingarna om att sophämtning i första hand bör ske från tvärgatorna har omprövats på grund av de branta lutningarna. Huvudgatan kommer ha relativt låga trafikflöden, och dess flacka lutning gör att den i vissa fall är mer lämplig för sophämtning än tvärgatorna. Planbeskrivningen har uppdaterats avseende detta.

Samhällsbyggnad håller med om att det finns risk att även hämta/lämnatrafik till förskola och skola vill använda sig av ytor avsedda för varumottag och sophantering. Frågan bedöms dock kunna lösas i genomförandeskedet genom en genomtänkt och attraktiv utformning av hämta/lämna-zonerna samt genom exempelvis skyltning eller grindar. Planbeskrivningen har uppdaterats avseende detta.

Planförslaget möjliggör att en gemensam anläggning för förpackningsinsamling ordnas i radhuskvarteret. Planbeskrivningen har uppdaterats avseende detta.

Samhällsbyggnad håller med om att gemensamhetsutrymmen med någon form av hållbarhetsprofil vore ett välkommet inslag i området. Kvartersgemensamma utrymmen som cykelreparationsrum och kvarterslokal ryms inom användningen B (Bostad). Några kvarter har också användningen C vilket möjliggör ett bredare spann av exempelvis kommersiella lokaler. Innan byggnation kan påbörjas kommer de olika kvarteren markanvisas till olika byggherrar, och då finns möjlighet för kommunen att ställa krav eller gynna exempelvis den här typen av utrymmen. Markanvisningsförfarandet hanteras av Mark och exploatering, och synpunkten skickas vidare dit.

**Jämtkraft**Elnät

Jämtkraft Elnäts nya nätstation kan placeras i ett av garagen i tegelbyggnaden. Dock kommer viss anpassning av byggnaden behöva utföras. Exploatören förutsätts stå för de eventuella fördyringar utförandet medför mot en fristående nätstation. Nya ledningsstråk inom planområdet förutsätts kunna förläggas i gatu- och allmän platsmark.

Fjärrvärme

Som planbeskrivningen beskriver så används tegelbyggnaden som pumphus för fjärrvärme och skall så vara i framtiden, Tillhörande elutrustning i närliggande transformatorstation kan vara möjlig att flytta in i den s.k. tegelbyggnaden men kräver vidare utredning och överenskommelse om vem som finansierar detta. Förslagsvis exploatören.

FJV nät vill att våra befintliga ledningar ligger i ett u-område om de hamnar inom kvarteretsmark, (stora matarledningar). Inga träd/buskar planteras på oss som enligt illustrationen, helt OK att vi ligger i en gång/cykelväg.

***Samhällsbyggnads kommenterar:***

Synpunkterna har noterats.

**Övriga organisationer, företag och privatpersoner**

Nedan kommer en sammanfattning av respektive yttrande och bemötande av dem, yttrandet i sin helhet finns bilagt i slutet av samrådsredogörelsen. I tabellen under rubriken *Lista över de som lämnat synpunkter* framgår vem eller vilka av övriga organisationer, företag och privatpersoner som har lämnat synpunkter. För privatpersoner anges detta genom initialerna på den som lämnat yttrandet.

***Jamtli***

Ingen erinran ur kulturhistorisk synvinkel.

***Skanova***

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen. Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag. Om Skanova tvingas vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

***Postnord***

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras

postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på [utdelningsforbattningar@postnord.com](mailto:utdelningsforbattningar@postnord.com) för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

### ***Föreningen gamla Östersund***

Endast små förändringar är gjorda sedan planförslaget redovisades 2020. Föreningens synpunkter kvarstår därför.

### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

Planförslaget reglerar endast utformning genom områdets struktur där kringbyggda gårdar har bedömts som en lämplig utformning och fortsättning av staden. De specifika byggnadernas utformning kommer att utvärderas i samband med markanvisning av området där utformning i de flesta fall är ett av bedömningskriterierna. Programförslaget som detaljplanen bygger på togs fram inledningsvis i ett samarbete mellan Östersunds kommun, Östersundshem, Rikshem och arkitektkontoret Arkitema. Förslaget har därefter i delar arbetats om utifrån platsen förutsättningar och resultat av utredningar.

Laddinfrastruktur för elbilar är en viktig del i att uppnå ett fossilfritt samhälle och krav på detta finns bland annat i BBR. I samband med utformning av det föreslagna parkeringshuset kommer frågan om hur många laddstationer som behövs och hur de ska placeras att behandlas. Att minska bilanvändandet är dock fortsatt viktigt för att förbättra luftkvaliteten i staden. Batteridrivna bilar tenderar att vara tyngre än bilar som drivs av andra typer av bränslen vilket ger ett större slitage på vägbanor och däck vilket bidrar till fler partiklar i luften. Att begränsa ökningen av antalet fordon i staden är därför önskvärt oavsett drivmedel.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade kommer att finnas i anslutning till bostäderna enligt gällande regler. Utformning av parkeringsgaraget kommer vara en viktig del i samband med markanvisningen. En bestämmelse finns att byggnaden ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Parkeringshus är byggnader som kan upplevas som osäkra, det är därför viktigt med utformningen även invändigt med hänsyn till bland annat belysning och att de olika planen är överskådliga. För att minska risken för skadegörelse kan lösningar med inpasseringskort och liknande lösningar under vissa tider av dygnet vara ett sätt att motverka detta. Den typen av lösningar regleras inte i detaljplanen utan kommer vara något som studeras i ett senare skede.

### ***RF-SISU Jämtland Härjedalen***

När en stad utvecklas krävs platser att mötas, röra sig och utveckla sin rörelseförmåga på. Det bidrar till god hälsa, fysiskt som psykiskt.

Vi önskar att en fotbollsplan planeras in inom eller i nära anslutning till området. De som finns nyttjas idag fullt ut. Denna och övriga aktivitetsytor görs belysta för att öka användandet.

Bra att det planeras utrymme för aktivitet och lek inom bostadsområdet.

Förskola och skola skapar goda förutsättningar att utveckla gårdar som bidrar till att locka till rörelse och lek. Där ser vi redan idag goda exempel på skolgårdar och förskolegårdar som inbjuder till spontanidrott och rörelse på kvällstid och helger när verksamheten är stängd, tex Engelska skolan, Parkskolan och Blomstergårdens evakueringsskolas skolgårdar.

Positivt att en idrottshall byggs för skola och förskola skapar även förutsättningar för idrottsföreningar och allmänheten att nyttja dessa under övrig tid.

Positivt att detaljplanen omfattar en utökning av parkyta/rörelseyta för skolbarnen skapar goda möjligheter för aktivitetsytor med varierande funktion som även med rätt utformning skulle kunna nyttjas av idrottsföreningar och idrottsaktiviteter.

Positivt att utgå från ett barn- och ungdomsperspektiv i utformningen av närmiljön.

Positivt att möjlighet finns att utan fordon nå skog och natur.

### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

Inom planområdet finns inte utrymme för att anlägga en fotbollsplan. Det är stora höjdskillnader inom planområdet vilket gör att det kan vara svårt att ta upp höjdskillnaderna utan omfattande schakt och fyll vilket även skulle utöka ytanspråket för en fotbollsplan.

Byggnation av skola kan ligga långt fram i tiden, området är att se som en markreserv. Det kan därför dröja innan en idrottshall byggs i området.

### ***S1 AB & JM***

#### Exploateringsgrad och utformning

Bebyggelsen närmast Genvägen bör inte vara högre än 2 våningar.

#### Trafik och buller

Det har inte genomförts mätningar av partiklar i närheten av planområdet. Hur kan kommunen då säga att partikelhalten inte kommer öka på grund av ökad biltrafik?

Den sammanlagda trafikökningen i närområdet både kopplat till tidigare utbyggnad av Pampasvägen och Ica Maxi och till planförslaget är orimlig på grund av ökat buller och försämrad framkomlighet på Genvägen. Dagens trafikmängd på Genvägen gör det tidvis svårt att köra in och ut från tomten.

Trafiksituationen har också tvingat fram bullerdämpande åtgärder på fastighetsägarnas bekostnad och sänkt värdet på fastigheter vid vägen.

Hur tänker kommunen på trafik- och bullerproblematiken för befintlig bebyggelse? Det skulle aldrig byggas bullerplank vid förskolan om det inte finns belägg för att det är buller från vägen.

För att få till en bättre trafiksituation föreslås att tung trafik förbjuds på Genvägen och leds via E14 i större utsträckning. Nya utfarter till E14 från Lillänge och östra Odensala föreslås. Hastigheten på Genvägen föreslås sänkas till 30 km/h och farthinder och övergångsställen föreslås anläggas vid varje korsning. Genvägen föreslås byggas om med bullerplank och en parallell lokalgata på samma sätt som Fagerbacken.

### **Samhällsbyggnads kommentar:**

#### Exploateringsgrad och utformning.

Byggnadernas höjder bedöms som lämpliga med hänsyn till området läge och den övergripande gestaltningsidén. I närområdet finns byggnader mellan 2-5 våningar höga, de bedöms därför inte heller avvika på ett betydande sätt från kringliggande bebyggelse. Området ligger även i ett centralt läge och det är därför viktigt att hushålla med marken och använda den så effektivt som möjligt. Med en lägre exploateringsgrad riskeras att staden blir utdragen vilket kan öka transportsträckor och trafiken. I en tät stad är det även möjligt att nyttja befintlig infrastruktur på ett effektivt sätt, till exempel ledningsnät, skolor/förskolor och befintliga vägar och gång- och cykelbanor. Området bedöms klara de högre byggnadshöjderna eftersom exploateringen inte skymmer den direkta utsikten för några befintliga bostäder samt att den bakomliggande terrängen och skogen skapar en fond till bebyggelsen. Bebyggelsen trappas ner mot befintlig bebyggelse i väster och söder, dock inte till endast två våningar, för att skapa en mjuk övergång från befintligt till nytt. Relativt sett höga och långa byggnadsvolymer behöver ges en omsorgsfull gestaltning och uppdelning för att önskad variation ska finnas. Det kommer att utvärderas i samband med markanvisningen.

#### Trafik och buller

I samband med ökad trafik kommer partikelhalterna att öka i området. Nivåerna bedöms dock inte överskrida miljö kvalitetsnormerna med hänsyn till den öppna gatustrukturen som tillåter att gatorna ventileras tillskillnad från Rådhusgatan där det är ett smalt och stängt gaturum som gör att partiklarna har svårare att ventileras ut. Kommunen har antagit ett åtgärdsprogram för att få minska partikelnivåerna i centrala staden där det finns uppmätta värden som överskrider miljö kvalitetsnormerna. De åtgärder som presenteras i åtgärdsprogrammet kommer att påverka trafiken i hela staden eftersom ett flertal av dem syftar till att minska användandet av bil.

Efter samrådet har trafikmätningar genomförts på Genvägen för att undersöka om trafikmängderna har förändrats när Covid-19-restriktionerna



togs bort. Mätningen visar att det endast blivit en marginell förändring som inte kan förklaras av att restriktionerna skulle påverkat trafikmängden.

Utifrån trafikmätningar har det därefter genomförts en bullerutredning som fokuserat på befintliga fastigheter längs en del av Genvägen, sträckan mellan cirkulationsplatsen Genvägen-Litsvägen-Pampasvägen till korsningen Genvägen-Eriksbergsvägen. Bullerutredningen visar att befintlig bebyggelse har idag en ekvivalent bullernivå vid fasad mot Genvägen mellan 57-61 dB(A) beroende på byggnadens avstånd till vägen. I ett framtida scenario 2040 med Blomstergården utbyggd kommer bullernivåerna att öka med 1-2 dB(A). Enligt Plan för Trafik, antagen 17 mars 2005, arbetar kommunen efter ambitionen att klara 70 dB(A) vid fasad för befintlig bebyggelse. I rättsfall från Mark- och miljööverdomstolen, MÖD, (M 4432-20 och M 1662-20) har 65 dB(A) använts som gränsvärde för befintlig bebyggelse. Även detta gränsvärde klaras för befintlig bebyggelse enligt bullerutredningen. Eftersom decibelskalan är logaritmiskt uppbyggd innebär en dubbling av trafiken en ökning av bullernivåerna med 3 dB(A), på grund av detta bedöms det fortsatt finnas en viss felmarginal även med Blomstergården utbyggd.

Vid förskolor och skolor finns inga lagstiftade krav för buller, det finns dock rekommendationer. Vid förskolegårdar rekommenderas att bullernivån inte ska överstiga 50 dB(A) ekvivalent. För att klara rekommendationen krävs därför att åtgärder krävs för att få ner bullernivån, ett bullerplank har utretts och bedömts ge tillräcklig effekt.

Genvägen är en av huvudgatorna i Östersund och är således viktig för den övergripande trafiklösningen. Att förbjuda tung trafik och sänka hastigheten på vägen är inget som kommer att föreslås till ett genomförande av detaljplanen. Hastighetsreglerande åtgärder och förbud mot tung trafik är inget som regleras genom detaljplan. Att bygga om Genvägen med bullerplank och parallellgata bedöms inte som möjligt med hänsyn till utrymmet som det skulle krävas. Ett vägområde för det bedöms till minst 23 meter därutöver krävs ytor för slänter och utrymme för snöupplag. Ska det finnas en trottoar på en parallellväg krävs mer plats. Den ökade mängden hårdgjord yta som detta skulle innebära ökar även mängden dagvatten från området.

Planförslaget innehåller ett antal åtgärder för att minska bilanvändandet från området. En cykelbana genom området, längs huvudgatan, som ansluter till expresscykelvägen planeras och därutöver gångbanor längs de resterande gatorna. Att alla parkeringar anordnas i ett gemensamt parkeringshus bedöms även leda till ett minskat användande av bil som transportmedel då tidsvinsten av att nyttja bil i förhållande till andra transportslag minskar. Vid korta resor blir dessutom vinsten av att ta bil i förhållande till andra transportmedel lägre då man måste gå till sin bil.

Synpunkter angående trafik vidarebefordras till kommunens avdelning Gata Park som ansvarar för trafikfrågor.

**S2 BD**Exploateringsgrad och utformning

Det är positivt att det planeras för ny bebyggelse inom planområdet eftersom det tidigare upplevts som nedgången och ruffigt. Den tillkommande bebyggelsen bör dock främst placeras på den fd slakteritomten. Den föreslagna utbyggnadens omfattning bör begränsas för att inte försämra förhållandena i närområdet vad gäller trafik, buller, naturvärden och hälsa. En arkitektävling bör genomföras för bebyggelsen i området.

Den föreslagna byggrätten för kontor i kvarter 1 bör ändras så att den istället medger hotell eftersom marknaden för kontor ändrats efter Covid-19-pandemin och det är ett lämpligt läge för hotell nära skidstadion och Jämtkraft Arena. Byggrätten bör begränsas till 4 våningar för att bättre smälta in i omgivningarna.

Kvarter 2-4 bör inte bebyggas högre än 3 våningar för att bättre smälta in i omgivningarna och för att få bättre ljusförhållanden. Referensbilder på nyligen uppförd bebyggelse på Bangårdsgatan bifogas som exempel på hus som inte är anpassad till sin omgivning på grund av sin höjd och färgsättning.

Kvarter 5 bör inte bebyggas högre än 2 våningar närmast Genvägen för att smälta in bättre med radhusen på västra sidan Genvägen. Övriga hus i kvarteret bör inte vara högre än 3 våningar. Bebyggelsen bör placeras längre från Genvägen, på samma avstånd som den befintliga röda villan.

Kvarter 6 bör bebyggas med radhus i max 2 våningar.

Planförslaget föreslås inte ändras avseende kvarter 7 och 8.

Förskola

Kvarter 9 bör inte bebyggas med förskola utan bevaras som ett naturområde eller en park. Kvarteret är bullerutsatt och har höga naturvärden, vilket gör att det är en olämplig plats för förskola. Det finns förskolor i omgivningen som kan nyttjas istället.

Naturvärden

Den gamla tallskogen i kvarter 9 måste bevaras på grund av sina höga naturvärden och den biologiska mångfald som finns där. Naturvärdesinventeringen är utförd under för kort tid och under fel tidpunkt på året, dessutom är inte någon inventering av fåglar genomförts.

Trafik och buller

Jag ställer mig bakom synpunkterna i yttrande S.13 MH och hänvisar till fem medborgarförslag som skickats in till kommunen om trafiksituationen på Genvägen. Trafiken på Genvägen ökar och går igenom ett område med bostäder. Åtgärder som begränsar trafiken behöver genomföras innan en

utbyggnad inom planområdet kan sättas igång eftersom trafiken beräknas öka med över 40%.

Dagens trafikmängd på Genvägen innebär störningar i form av skakningar, buller och luftföroreningar. Trafiken gör att boende vid och i närheten av Genvägen inte kan utnyttja sina gårdar och balkonger, och inte heller de sovrum som vetter mot Genvägen. I planhandlingarna beskrivs hur den föreslagna bebyggelsen ska utformas för att klara av bullernivåerna på Genvägen, men det skrivs inget om åtgärder för den befintliga bebyggelsen.

En försämring av boendemiljön i närområdet genom ökad trafik går emot kommunens miljö-och klimatmål.

Den föreslagna gatan mellan kvarter 5 och 7 och 6 och 8 bör utgå. Biltrafik till området ska gå via Litsvägen, mellan kvarter 1 och 2. Viss trafik till bland annat radhusbebyggelsen bör ledas via ÖSK-vägen.

### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

#### Exploateringsgrad och utformning

Någon arkitekttävling är inte planerad för tillfället. Byggrätterna inom planområdet planeras att markanvisas. I markanvisningar är utformning av byggnaderna i många fall ett av flera bedömningskriterier som de olika aktörerna bedöms på innan en aktör väljs som får uppföra sin föreslagna byggnad.

Den föreslagna byggrätten i kvarter 1 möjliggör för bland annat hotell. Inom användningen C – centrum inryms verksamheter som normalt kan hittas inom ett centrum som till exempel kontor, hotell, handel, gym, lättare former av vård mm.

Angående byggnadernas höjder, se kommentar till yttrande S1 på s 23.

#### Förskola

Behovet av förskola bedöms uppstå i området i samband med exploateringen. Platsen bedöms som lämplig för en förskola med föreslagna åtgärder i form av ett bullerplank. De naturvärden som finns på platsen som utgör naturvärdesobjektet är äldre tallar och aspar. Huvuddelen av dessa har belagts med lovplikt om de ska fällas för att skydda träden. Sammantaget bedöms platsen som en lämplig lokalisering för en förskola. Träden ger skugga till gården och bidrar till att förutsättningarna att skapa en bra förskolegård med mycket växtlighet är goda.

#### Naturvärden

Huvuddelen av naturvärdesobjekten inom planområdet kommer att bevaras. Delar av naturvärdesobjekt 7 kommer dock att påverkas i samband med byggande av förskolan. Trots att inventeringen genomfördes relativt sent på säsongen har inventeraren bedömt resultaten som säkra. Naturvärdesarter av fåglar eftersöktes i samband med inventeringen 2020 dock har ingen riktad

inventering av detta genomförts eller bedömts som nödvändig att genomföra.

### Trafik och Buller

Angående buller, se kommentar till yttrande S1 på sida 23-24.

En gata mellan kvarter 5 och 7 samt 6 och 8 krävs i området för att kunna lösa tillgänglighetsanpassad angöring till kvarteren, hämtning av avfall samt åtkomst för räddningstjänstens fordon. Att ta bort gatan skulle även försvåra för boende inom planområdet och i närområdet att röra sig mellan parken Hästhagen, Skidspåren och områdena väster om Genvägen.

### **S3 EE**

#### Exploateringsgrad och utformning

500-600 bostäder inom planområdet är för många på detta relativt lilla område. Planförslaget är för tätt och läget vid Genvägen är ofördelaktigt.

Bebyggelsen som föreslås i kvarter 1-4 är för hög och passar inte in i omgivningen. Bebyggelsen i de kvarteren bör inte vara högre än 3 våningar.

Bebyggelsen bör inte efterlikna den nyligen uppförda bebyggelsen på Bangårdsgatan eftersom de är för höga och är fult färgsatta. Den tillkommande bebyggelsen ska förhoppningsvis byggas i en annan stil. En arkitekttävling bör utlysas för området så att det blir trivsamt och passar in i omgivningarna.

#### Förskola

Förskolan bör flyttas till kvarter 8 för att få en bättre bullersituation, eller utgå ur planförslaget eftersom det finns många förskolor i närområdet varav en del eventuellt står tomma.

#### Naturresevat

Kvarter 5, 6 och 9 föreslås bli ett naturresevat på grund av de befintliga naturvärdena, både vad gäller vegetation och djurliv. Östersund behöver behålla de få grönområden som finns kvar och området ifråga är unikt i staden.

#### Trafik och buller

Jag ställer mig bakom synpunkterna i yttrande S.13 MH.

Dagens trafikmängd på Genvägen gör det svårt att köra in och ut från tomten. I planhandlingarna framgår att trafiken på Genvägen efter byggandet av Blomstergården ska öka med ca 40 procent till nästan 9000 fordon per dygn. Det är idag stora problem med trafiken på Genvägen, och även stora störningar från den tunga trafiken. Trafiken orsakar stora störningar i form av skakningar, buller, avgaser och damm. Bullret stör inomhusmiljön trots byte till fönster med bullerreducerande glas. Inga

åtgärder i trafikbullerfrågan för befintliga fastigheter vid Genvägen finns angivna i planhandlingarna.

Kommunen har orsakat dagens trafiksituation på vägen och arbetar inte för att förbättra den, trots att flera medborgarförslag i frågan lämnats in. Hur ska kommunen få bukt med och minska trafiken innan den föreslagna bebyggelsen inom planområdet byggs?

### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

#### Exploatering och utformning

Efter samrådet har planförslaget reviderats vilket har minskat antalet bostäder något. I kvarter 4 har möjligheten att uppföra bostäder tagits bort till förmån för att utöka området för skola. Det här bedöms leda till en minskning av antalet bostäder med ca 40-60 stycken.

Angående byggnadernas höjder, se kommentar till yttrande S1 på s 23.

#### Förskola

Behov av förskola bedöms uppstå i området i samband med exploateringen. Kvarter 8 är för litet för att inrymma en tillräckligt stor förskola, där skulle inte kommunen uppfylla Boverkets rekommendationer på antalet kvadratmeter friyta per barn.

#### Naturresevat

Kommunen har inte för avsikt att inrätta något ytterligare naturresevat i samband med planläggning av området. I anslutning till planområdet finns stora grönområden i form av parken Hästhagen samt skogsområdet vid skidstadion och Rannåsens naturresevat. Befintliga naturvärden inom området i form av äldre skog föreslås skyddas genom planbestämmelser om att fällning av träd omfattas av lovplikt och att det endast får ske om trädet är skadat eller sjukt.

#### Trafik och buller

Svar på synpunkterna från MH finns i Samhällsbyggnads kommentar till yttrande S13 MH.

För svar angående buller och trafik, se kommentar till yttrande S1 på sida 23-24.

### ***S4 IS & ES***

#### Förskola

Vegetationen på Styckmästaren 3 hänger idag samman med den värdefulla skogen på den föreslagna förskoletomten i kvarter 9 och det finns ingen rågång mellan fastigheterna. Vi önskar att det förblir så och föreslår att bulleravskärmningen vid förskoletomten utformas så att det löper längs

Styckmästaren 3:s gräns mot Genvägen. Avgränsningen mellan föreslagen förskolegård och Styckmästaren 3 föreslås utföras som ett enkelt och diskret stängsel.

#### Trafik och buller

En gång- och cykelväg från Styckmästaren 3 till Genvägen har grävts bort i samband med grävning för fiber. Vårt önskemål är att cykel/gångvägen från vår tomt ner till Genvägen återställs till skicket före IP-Onlys fiberdragning. Ett återställande av vägen skulle ge ett mer trafiksäkert sätt att ta sig mellan Styckmästaren 3 och Genvägen.

#### **Samhällsbyggnads kommentar:**

##### Förskola

Samhällsbyggnad förstår önskemålet om att behålla den sammanhängande skogen mellan Styckmästaren 3 och den föreslagna förskoletomten. Eftersom bullerutredningen enbart visar på att det behövs bullerskärm kring förskolegården och inte den angränsande bostadstomten finns dock inte förutsättningar att placera skärmen enligt önskemålet i yttrandet. Bullerskärmens utformning ska studeras vidare i samband med projektering av förskolan, och påverkan på befintliga träd ska tas i beaktande. Planbeskrivningen kompletteras avseende detta.

Samhällsbyggnad delar uppfattningen att utformningen av avgränsningen mellan förskolegården och Styckmästaren bör ske som ett enkelt och diskret staket. Detaljplanen reglerar inte detta, men dialog med fastighetsägaren kommer att tas när det blir aktuellt med utbyggnad av förskolan.

##### Trafik och buller

Gång- och cykelvägen kommer inte återställas eftersom utrymmet mellan Styckmästaren 3 och ÖSK-vägen kommer behövas för en dagvattendamm. Detaljplanen visar på en möjlig utformning av gång- och cykelvägarna kring Styckmästaren 3. Den befintliga gång- och cykelvägen som löper sydöst om ÖSK-vägen föreslås finnas kvar, och så föreslås en trottoar på ÖSK-vägens nordvästra sida mellan huvudgatan och Genvägen. Anläggning av dagvattendamm och ombyggnad av väg ska samordnas med infarten Styckmästaren 3.

#### **S5 KS**

##### Förskola

Det är positivt att en förskola byggs i närheten av de stora tallarna.

##### Naturvärden

Det är oerhört glädjande att skogen mellan Genvägen 5 och 7 skyddas. Jag anser dock att alla träd med en stamdiameter på över 30 cm ska skyddas för att ta hänsyn till framtida återväxt och förnygring.

Ängen mellan ÖSK-vägen och Styckmästaren 3 är också viktig att spara på grund av sin artrikedom med blommor, örter och pollinatörer. Ängen skulle också kunna användas i skolans och förskolans undervisning. På plankartan ser det ut som att ängen kommer asfalteras.

#### Exploateringsgrad och utformning

Bygg inte för många våningar, max 1-3 våningar.

#### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

##### Naturvärden

Inom planområdet kommer endast träd med en stamdiameter över 40 cm att skyddas. Anledningen till detta är att möjliggöra anläggandet av lekutrustning mm inom skolgård och förskolegård. Planbeskrivningen anger dock att det är viktigt att återplantera träd för att främja återväxt och förnyring inom de berörda områdena.

Ängen mellan ÖSK-vägen och Styckmästaren 3 kommer att ianspråkta för dagvattenhantering. Inom området planeras för en dagvattenanläggning i form av en fördröjningsyta med ett underliggande lager av makadam. Över lagret med makadam kommer det vara möjligt att ha vegetation. Ytan krävs för att ta hand om de ökade mängderna dagvatten från området och fördröja dessa för att inte dagvattennätet ska överbelastas.

#### Exploateringsgrad och utformning

Angående byggnadernas höjder, se kommentar till yttrande S1 på s 23.

#### ***S6 KJ & EA***

##### Exploateringsgrad och utformning

Området lämpar sig mycket väl för bostäder med rätt utformning och gestaltning. Tyvärr uppfylls inte ambitionerna om att området ska smälta in i omgivande bebyggelse. Exploateringsgraden är extrem i den norra delen, den södra delen har en mer tilltalande utformning.

Bra med skyddsbestämmelser på den röda villan. Det hade varit positivt om dungen intill villan lämnats orörd men om exploatering krävs är förskola ett bra alternativ. Den utformas förhoppningsvis så att den kan upplevas som en del av gårdsbilden.

##### Trafik och buller

Den stora bristen i förslaget och som gör att vi motsätter oss den är hantering av trafiksituationen i området. Planförslaget har inte tagit tillräckligt stor hänsyn till den ökade belastningen på Genvägen som medför konsekvenser genom ökade bullernivåer, försämrade trafiksäkerhet och högre utsläpp.

Det finns beskrivet hur planförslaget är anpassat efter bullersituationen men inte vad som görs för befintlig bebyggelse.

Föreslagna åtgärder för att hantera den ökade trafiken är inte tillräckliga. Planeringen bör inte utgå från MÅL-scenariot, man bör sikta på det bästa men planera för det värsta. Nödvändiga åtgärder ska vidtas innan utbyggnaden av Blomstergården påbörjas.

Vi ställer oss bakom synpunkter i yttrande S.13 MH

***Samhällsbyggnads kommentar:***

Exploateringsgrad och utformning

Angående byggnadernas höjder, se kommentar till yttrande S1 på s 23.

Trafik och buller

Angående buller, ökade partikelhalter och trafik, se kommentar till yttrande S1 på sida 23-24.

Trafikutredningen visar på att Genvägen har kapacitet för de ökade trafikmängderna. Enligt olycksstatistik under perioden 2017-2021 förekom sju olyckor på Genvägen, varav tre av dem var singelolyckor där inga fordon var inblandade. De lagförda hastighetsöverträdelserna på vägen har minskat från 3269 (år 2015) till 1869 (år 2021). Hastigheten på vägen har även minskat under perioden och 85-percentilen är 44 km/h. utvecklingen under perioden är tydlig och det finns inget som tyder på att det är en olycksdrabbad väg.

**S7 ÅC**

Bullernivåerna är höga och störande. Trafiksituationen är besvärlig, kan ej komma ut på Genvägen.

***Samhällsbyggnads kommentar:***

Angående buller och trafik, se kommentar till yttrande S1 på sida 23-24.

**S8 Östersunds Garnisons BRF**

Kvarter 5 - Byggnadsplacering och höjd

Det blir en ”husvägg” på andra sidan Genvägen. Det blir en väldigt stor arkitektonisk kontrast mellan området väster om Genvägen och de nya byggnaderna på Blomstergården. Det blir en brutal arkitektonisk övergång eftersom endast Genvägen skiljer områdena samt att det är öppet här.

Planförslaget anger 3 våningar men kan bli 4 på grund av ”inredda vindar”.

Byggnaderna i kvarter 5 bör flyttas in för att minska kontrasten och att de närmast Genvägen görs lägre.

Det är nödvändigt med en trädallé för att skilja områdenas karaktärer, ge lummighet och dämpa trafikljud.



Det sydvästra hörnet i kvarter 3 kan sänkas för att bättre möta en lägre bebyggelse i kvarter 5. Sänkningen kan kompenseras med en extra våning i den norra delen istället.

Förslag:

- Byggnaderna vid Genvägen i kvarteret 5 flyttas in
- Antalet våningar på dessa byggnader minskas med ett till två ("II")
- Övriga våningsantal inom kvarteret 5 övervägs att justeras ner
- Träd planteras utefter Genvägen
- Antalet våningar på hörnhuset i kvarteret 3 minskas med ett till tre ("III")

#### Garage och parkeringar

Det finns en risk med ökat antal gatuparkeringar på Lägdevägen om alla parkeringar ska ordnas i gemensamt parkeringshus.

Den lutande marken i kvarter 5 lämpar sig väl för underjordiskt parkeringsgarage. Det kan förenkla livspusslet och öka tryggheten för de boende. Minimera parkeringsmöjligheterna har testats på andra ställen och endast lett till parkeringsbrist och irritation. Att minimera parkeringsplatserna är ogenomtänkt, istället bör man uppmuntra till andra transportsätt.

Förslag:

- Byggnaderna i kvarteret 5 förses med underjordiska garage
- Parkeringssituationen i hela stadsdelen omvärderas för att inte orsaka parkeringsproblem i närliggande områden

#### Solceller

Byggnadernas tak i Tallbacken och Remonthagen har inte planerats eller försetts med solceller. Istället har de satts på tak till parkeringshus och carport. De är ofta skuggade och översnöade. Det finns inget beskrivet om solceller i planbeskrivningen eller om hur det kan underlättas för det.

Förslag:

- Byggnaderna i stadsdelen Blomstergården ska utformas för att underlätta solcellsmontering på byggnadstaken

#### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

De föreslagna byggnaderna kommer placeras ca 23 meter från fasad på de närmsta bostadsbyggnaderna i Östersunds Garnison BRF. Avståndet bedöms tillräckligt för att insyn till bostadsrättsföreningens medlemmars lägenheter ska kunna undvikas. Skuggning från de nya bostäderna bedöms inte heller uppstå då de är placerade öster om Östersunds Garnison. Om byggnaderna flyttas längre öster ut bedöms det att de kan upplevas högre eftersom de då skulle placeras på högre belägen mark.

Den föreslagna bebyggelsen föreslås trappas upp i antalet våningsplan genom området. Avsikten är att den ska ansluta till befintlig bebyggelse och samtidigt få en exploatering som är resurseffektiv genom att nyttja befintlig och tillkommande infrastruktur så effektivt som möjligt. Att sänka våningsantalet bedöms därav inte som möjligt. Samhällsbyggnad bedömer att höjderna på byggnaderna är väl anpassade till kringliggande miljöer och en förutsättning för en hållbar stadsdel.

I samband med genomförande av detaljplanen kommer det inte att ställas krav på att träd planteras längs Genvägen. Det finns dock inget hinder i varken gällande detaljplan eller i detaljplanen för Blomstergården för kommunen att i framtiden plantera träd längs gatan.

Angående buller, se kommentar till yttrande S1 på sida 23-24.

### Garage och parkeringar

För att minska bilanvändningen i området föreslås ett gemensamt garage i den norra delen av området. Det här bedöms leda till att bilen blir mindre attraktiv att nyttja som transportmedel och antalet fordonsrörelse som skapas med av till exploateringen kan minska. Kvarteret med parkeringshuset är även en del i att skapa en god boendemiljö då det har funktionen att skärma av övriga delar av planområdet från ljus från skidstadion. Underjordiska garage är även mycket kostsamma att bygga, för att möjliggöra för bostäder i flera olika prisklasser och hyror är ett gemensamt garage ett sätt att hålla nere kostnaderna för att skapa parkeringsplatser. Underjordiska garage innebär även att gårdarna byggs under vilket försvårar dagvattenhanteringen, från området finns begränsningar i dagvattenledningarna vilket innebär att så mycket dagvatten som möjligt måste omhändertas på plats.

### Solceller

Planförslaget har utformats så att tak kan utformas på flera olika sätt. Kommunen kan inte ställa krav på att solceller ska placeras på taken i detaljplan eller markanvisning. Kommunen är dock positiv till att solceller installeras på byggnaderna och ser med fördel på att det finns med tidigt i projekteringen för att få dem integrerade i byggnadens utformning. I val av byggaktör under markanvisning finns utvärderingspunkter för att främja ett hållbart samhälle, bland annat nyttjande av fossilfri energi.

### **S9 AR**

Roligt och spännande med en helt ny stadsdel, kanske innehållande ett bageri, fik och utegym? Detta kan bli ett fantastiskt område men för att nå dit behöver följande punkter beaktas i större utsträckning.

För höga byggnader i anslutning till strövområde (kv6), tillgängligheten (upplevelsen av) till fria ytor flyttas längre från centrum. Leder sannolikt till mer bilåkande för att komma till naturupplevelser. Ett helhetsgrepp saknas för behov av rekreation i form av t.ex pulkbacke, grillplats, utegym,

anslutningsmöjligheter för skidåkning från Genvägen osv. Planerings för idrottshall måste vara ett krav när man bygger skola och förskola.

Planförslaget bör innehålla en grön linje i form av passivhus och ett långtgående tänk om energiförsörjning.

Förslaget beakar inte hur etableringen påverkar omkringliggande bostadsområde. Det saknas beskrivning hur gång, cykel och promenadstråk avses förbinda området mot Arctura, Skidspåret (vägen) och Krumhornet.

Trafiksituationen på Genvägen är idag ansträngd och angöring från intilliggande gator är under vissa tider oacceptabel. Orimligt antagande om köbildning i trafikutredningen. Bedömning om trafikbelastningen bör vara felaktig och utredas vidare.

### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

Angående byggnadernas höjder, se kommentar till yttrande S1 på s 23.

Angående trafiken, se kommentar till yttrande S1 på sida 24-25.

Samhällsbyggnad gör bedömningen att det finns en god tillgång till friytor både för de tillkommande bostäderna och befintliga. I parken Hästhagen finns stora friytor för spontanlek, backe för pulkaåkning och närheten till skidstadion ger goda förutsättningar för träning, motion och friluftsliv.

I en detaljplan får kommunen inte ställa krav på energieffektivitet vid byggande. Kommunen får inte heller ställa krav på en särskild byggnadsteknik, till exempel trähus. Detaljplanen har dock utformats på ett sådant sätt att träkonstruktion inte ska missgynnas i förhållande till en betongkonstruktion. Det har uppnåtts genom att antalet kvadratmeter som är möjliga att bygga är begränsade och i beräkning av maxhöjder har hänsyn tagits till att träkonstruktion kräver tjockare bjälklag.

Ett trafikdiagram finns i planbeskrivningen som visar hur Blomstergården ansluter till befintligt gång- och cykelvägnät. Befintliga gång- och cykelvägar kommer inte att påverkas genom förslaget på annat sätt än att fler användare av det kan förväntas. Det bedöms dock inte krävas några standardhöjningar av befintliga gång- och cykelvägarna för att klara ett ökat användande.

### ***S10 EW***

Det växer tre askar inom området. De är ovanliga i Östersund och bör räddas, som en påminnelse om områdets historia som plantskola. Om det inte är möjligt att flytta dem, till exempel till nya parkområden inom Blomstergården eller till parken nedanför (korsningen Lägdevägen/Lignells väg).

**Samhällsbyggnads kommentar:**

Askarna kommer inte att sparas på sin nuvarande plats. Synpunkt om att flytta dem har vidarebefordrats till Mark- och exploatering för att utvärdera möjligheten i samband med ett genomförande av detaljplanen. Askarna bedöms inte vara ett naturvärde då de är planterade på platsen och är utanför deras naturliga växtområde.

**S11 FC**

Byggnationen får inte hindra synen på termosen för stadens invånare.

Bygg inte så högt att termosen försvinner mer än för de som bor närmast området.

**Samhällsbyggnads kommentar:**

Bebyggelsen får som högst uppföras till ca +380 meter, marknivån vid Arctura ligger på 379 meter över havet. Arctura är ca 55 meter hög.

Beroende på var i staden man befinner sig när man betraktar Arctura så kan den tillkommande bebyggelsen skymma delar eller hela byggnaden. Från Vallaleden, Frösöbron och Bergsgatan vid Frösö båthamn kommer det inte bli någon eller en väldigt begränsad påverkan på hur Arctura upplevs. Utdrag från 3D-modellen från ovan angivna gator har bilagts till planbeskrivningen.

**S12 JL**

Har inget att erinra mot området i sig och den planerade bebyggelsen.

Däremot ser jag med förskräckelse emot den förväntade ökade trafikmängden på Genvägen. Dagens situation är oacceptabel med avseende på trafiksäkerhet, buller och miljö. Under vissa perioder är det svårt att komma ut från tomterna. Det råder stora problem vid t.ex korsningen Eriksbergsvägen/Genvägen.

Det saknas en konsekvensanalys om bullerproblemet längs gatan. Förbjud tung trafik på Genvägen och sänk hastigheten.

En omfattande analys av boendemiljön längs Genvägen måste göras.

**Samhällsbyggnads kommentar:**

Angående buller och trafik, se kommentar till yttrande S1 på sida 23-25.

**S13 MH**

Det finns skäl att ifrågasätta detaljplanens lämplighet och laglighet i dess nuvarande form utifrån bland annat avsaknaden av överväganden och planerade åtgärder ifråga om buller och trafiksäkerhet på Genvägen.

Begränsa möjligheten för snabb genomfartstrafik på Genvägen. Det skulle gör att enskilda behöver planera sina resor bättre.

Bullret som råder på Genvägen bör åtgärdas redan utifrån nuvarande bullernivåer.

#### Förbättringsförslag

Korsningen Samuel Permangata och Genvägen bör regleras med trafiksinal eller annat sätt utifrån trafiksäkerhetssynpunkt.

Reducera genomfartstrafiken på Genvägen, dirigera trafiken till E14 för att förbättra bullersituationen.

Koppla loss Genvägen från cirkulationsplatsen där Litsägen, Genvägen och Pampasvägen möts. Ett kompletterande förslag är att fordonsentréer till Blomstergården endast placeras på Litsvägen.

Alternativt tillåt endast busstrafik från t.ex korsningen ÖSK-vägen – Genvägen genom att uppföra ett hinder. Risk finns för oönskad genomfartstrafik på smågatorna, detta bör kunna hanteras genom att enkelrikta gator.

Trafikbegränsande åtgärder skulle sannolikt leda till att fler använder E14.

Planarbetet med Blomstergården kan på detta sätt ge kommunen en möjlighet att rätt till tidigare beslut som lett till buller- och säkerhetsproblematik på Genvägen och nå egna miljö- och klimatmål.

#### **Samhällsbyggnads kommentar:**

Genvägen är en viktig transportväg genom staden. Att införa begränsningar genom att omvandla den till en bussgata eller koppla loss den från cirkulationsplatsen Genvägen/Litsvägen/Pampasvägen bedöms inte som lämpligt med hänsyn till stadens övergripande vägnät.

Angående buller och trafik, se kommentar till yttrande S1 på sida 23-25.

#### **S14 PL**

Skeptisk till förtätande projekt men förslaget ser trevligt ut, men har en del synpunkter.

I trafikutredningen saknas Lillänge som mål. Ställer sig frågan om boende ska cykla eller ta bussen när det ska storhandlas, alternativt ta omvägen via E14.

De boende kommer klaga på ljus från skidstadion och kommunen kommer behöva anpassa sig.

Gårdarna riskeras att bli stängda när man ska skydda sig från buller och ljus. Hur ska man försäkra sig att det inte blir så?

Påståendet att det ska smälta in bland omgivande bebyggelse stämmer inte med tanke på att det i kv6 ska uppföras 5-6våningshus intill en äng vid enplansvillor. Dessutom lär det ju inte bli någon passage för fladder möss mellan de bevarade träden. Skolan kommer att klämmas in bland högre kolosser.

Kommer man att bygga billigt? Det är naivt att tro att det byggs billigt när byggnaderna ska varieras i arkitektur och materialval.

Förslaget beskriver inte hur man förebygger brott.

### ***Samhällsbyggnads kommentar:***

Trafikutredningen har undersökt färdvägar till och från planområdet. Färdvägen till trafikplats Odeskog finns identifierad som en sådan och trafik till och från den punkten finns därmed upptagen i trafikutredningen. Att öka antalet transporter som sker på annat sätt än med privat bil är något som är positivt för staden som helhet. Ett väl utbyggt gång- och cykelnät kan främja detta samt en god kollektivtrafik. Möjligheten att ta bussen eller cykla för att storhandla är viktigt för att minska antalet resor som görs med bil inom Östersund.

Planförslaget har utformats för att hantera ljus från skidstadion. Längst norr i planområdet finns två byggrätter som ska uppföras och fungera som en skärm mellan skidstadion och övriga bostäder i området. Det tillåts bostäder inom en av dessa två byggrätter dock med begränsningar i form av placering av fönster för att ljusstörningarna inte ska bli påtagliga.

Kvarteren kommer utformas med kringbyggda gårdar. I kvarteren ska det dock finnas släpp i strukturen vilket säkerställs genom planbestämmelser. En solstudie har tagits fram och finns i planbeskrivningen på s. 25-27. Solstudien visar att alla gårdar får solljus under dagen.

Ambitionen är att det ska finnas en blandning av upplåtelseformer för att personer med olika betalningsförmåga ska kunna bo i området. Bestämmelsen om variation efter minst 50 meter är vald utifrån hur standardbyggsystem är dimensionerade för att det ska vara möjligt att bygga på ett effektivt sätt i området samtidigt som man ska få en variation. I planskedet är det inte möjligt att säkerställa vissa prisnivåer på bostäderna och generellt har nyproduktion högre hyror än det befintliga beståndet, kommunen ambition är dock att uppnå en blandning i området.

Avsikten är att få till en trappande bebyggelse från befintlig bebyggelse vid Genvägen som är något lägre och som sedan trappas upp längre norr och österut i planområdet. Vid skolan har flerbostadshuset som i samrådsförslaget låg mellan skolan och huvudgatan tagits bort. Det gör att skolan blir mer framträdande i området samt att det möjliggörs för att fler träd sparas vid skolgården och ger ett öppnare område.

Bebyggelsen i kvarter 6 kommer upplevas som hög i förhållande till bebyggelsen på andra sidan parken Hästhagen. Kvarteret ligger dock inte

direkt angränsande till den lägre befintliga bebyggelsen utan skiljs från den av kvarter 8 där det föreslås radhus, samt ÖSK-vägen och parken. Planområdet ligger norr om befintlig bebyggelse och kommer inte att påverka den genom skuggning. Avståndet från kvarter 6 till fastigheterna med enplansvillor söder om Hästhagen är också relativt långt, ca 80 meter som närmast, och Samhällsbyggnad bedömer därför att påverkan på de befintliga bostäderna är godtagbar.

Avsnittet trygghet har utökats så att det även innehåller brottsförebyggande åtgärder. Exempel på de åtgärder som är möjliga att behandla i en detaljplan är kring områdets struktur, att det finns entréer mot alla gator och en utformning med gång och cykelbanor som är belysta och går i områden där det finns bebyggelse.

### **S15 SN**

Gården Lägden är fortsatt felaktigt beskriven.

Positivt att större hänsyn har tagits till gårdsbyggnaderna.

Parkytorna är för små för befolkningmängden, Delar av parken Trekanten bör inte tas i anspråk för bebyggelse. Om formen försvinner blir namnet på den obegriplig. Namnet på parken är kul eftersom det inte bygger på traditionella namnformer eftersom det inte innehåller ordet park. Varje gräsplätt är av stor betydelse för det psykiska välmåendet. Forskning om modern hög tät bebyggelse har inte beaktats. Det kommer leda till ökade kostnader i form av vård och skadegörelse.

Namnet Lägden bör användas i namnsättningen. Använd också gärna boktryckare Berg i namngivningen (han har dock redan givit namn åt kvarteret Boktryckaren).

### **Samhällsbyggnads kommentar:**

Planbeskrivningen har uppdaterats angående gården Lägden.

Parken Trekanten kommer behålla sin huvudsakliga form, dock kommer parkens storlek att minska med ca 750 m<sup>2</sup> genom att en smalare väg anläggs delvis inom parkområdet för att tillgodose tillgänglighet till planerade bostäder och en vändplan.

Förslaget att använda Lägden i namnsättningen har vidarebefordrats till kommunens namnberedning som ansvarar för namnsättning av gator och kvarter.

### **MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

Östersund den 2023-02-06

Maria Boberg

Tobias Asp

Stadsarkitekt

Planhandläggare

Ivar Suneson

Planarkitekt

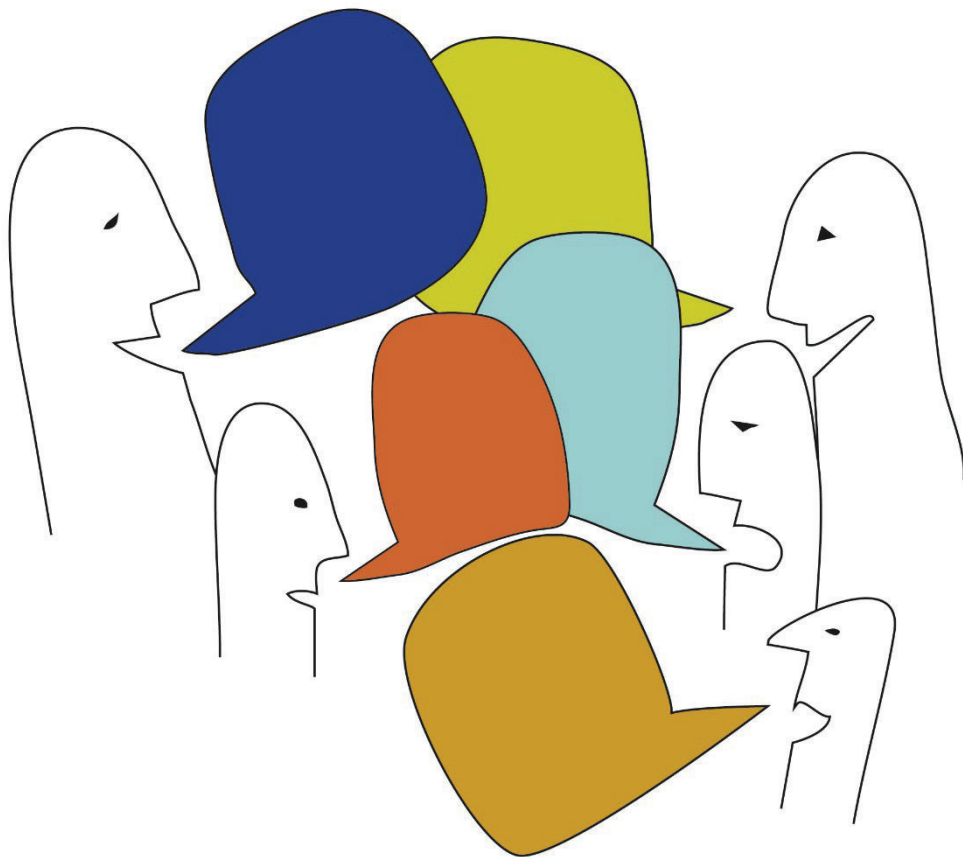
Bilagor:

Samrådsyttranden



Detaljplan för del av Karlslund 1:32  
**Blomstergården**  
Östersunds kommun

Dnr KS	590-2021
Dnr MSN	954-2018
Dnr ByggR:	P 2018-15



SAMRÅDSREDOGÖRELSE  
**Bilaga samrådsyttranden**



## Samråd om förslag till detaljplan för del av Karlslund 1:32, Blomstergården, i Östersunds kommun

### Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen har fått planhandlingar för samråd. Detaljplanen handläggs enligt reglerna för utökad planförfarande 5 kap. 7 § plan- och bygglagen (2010:900).

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av en ny hållbar stadsdel i anslutning till befintliga bostadsområden och skidstadion. Syftet är vidare att skapa en stadsdel med hög arkitektonisk kvalitet och en variation i bebyggelsen. Förutsättningar för en levande stadsdel ska skapas genom att blanda verksamheter och bostäder i en tät och omväxlande stadsmiljö.

### Synpunkter enligt Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet med avseende på markföroreningar och buller behöver lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

### Hälsa och säkerhet

#### *Markföroreningar*

Länsstyrelsen bedömer att kommunen, i planprocessen, behöver utreda och klarlägga föroreningssituationen i och omkring planområdet, visa vilket saneringsbehov som finns för att uppfylla kriterierna för känslig markanvändning samt införa planbestämmelse som villkorar att startbesked inte får ges innan markföroreningarna avhjälpas.

I planbeskrivningen och MKB anges att hantering av markföroreningar inte regleras i en detaljplan, samt markföroreningar förutsätts hanteras i samband med senare kommande arbeten i området. Länsstyrelsen delar inte uppfattningen om att förekomst av markföroreningar kan hanteras på detta sätt i en detaljplan. Den översiktliga marktekniska undersökningen behöver fördjupas och kompletteras inom ramarna för planarbetet. I förhållande till planområdets storlek har det tagits ett mycket lågt antal provpunkter, varför den inte ger en helhetsbild för förekomsten och utbredning av föroreningar. Den södra delen av planområdet har inte ingått i provtagningen, och fastän det inte finns uppgifter om någon miljöfarlig verksamhet här kan föroreningar ändå finnas, t.ex. till följd av externt tillförda fyllnadsmassor som området högst troligt består av. Eftersom en förskola planeras till den södra



delen av planområdet är det särskilt viktigt att marken undersöks för eventuella föroreningar.

Av MKB och markteknisk undersökning framgår vidare att planområdet provtagits för pesticider. Att analysera för innehåll av pesticider är högst motiverat, med tanke på den tidigare plantskola som bedrivits på Karlslund 1:32 under längre tid. Av undersökningarna framgår vidare att såväl jord som grundvatten provtagits. För jordprover saknas referensvärden helt förutom de enskilda pesticider som inkluderas bland Naturvårdsverkets generella riktvärden. Majoriteten av jordproverna har mätts upp under laboratoriets rapporteringsgräns, det framgår dock inte nivå för rapporteringsgräns av analysprotokollen och hur denna förhåller till LOQ för valt laboratorium och analysmetod. Vidare saknas resonemang kring utfallet med mycket få positiva provsvar. Ingen sanering har skett efter verksamheten avslutades. Det är mycket troligt att påträffa rester av pesticider från en verksamhet med den omfattning och verksamhetstid som den kommunala plantskolan hade.

I just den provpunkt som genomgående visade förhöjda halter av föroreningar påträffades slagg enligt fältprotokollet, och Länsstyrelsens saknar ett resonemang kring möjligt ursprung till slaggen. Det går inte att utesluta ett samband mellan slagg och innehåll av föroreningar, varför detta behöver klargöras.

Referensvärden saknas för utvärdering av pesticider i grundvatten. I bilaga till MKB inkluderas referensvärden från ” holländska ministeriets miljö kvalitetsstandard som reglerar referensnivåer i ytvatten och sediment”. Merparten av provtagna pesticider i grundvatten omfattas av miljö kvalitetsstandard, men Länsstyrelsen är tveksam till att dessa skulle vara tillämpliga för prover i helt annat medium. Det saknas överlag motivering till varför dessa referensvärden skulle vara tillämpliga vid en undersökning under dessa förhållanden. Länsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande i på vilka grunder urvalet av parametrar gjorts, vilka antaganden och skyddsobjekt som ligger till grund för valda referensvärden, samt vilken påverkan som antas vara skäligen på t.ex. hälsa enligt dessa.

Endast ett grundvattenprov har hämtats för analys av PFAS-11 respektive PFOS och det går därför inte att dra några egentliga slutsatser om förekomst och eventuell spridning av ämnena inom planområdet med befintligt underlag. På skidstadion, som är belägen mindre än 200 meter från norra delarna av planområdet, finns konstaterat höga halter av PFAS enligt mätningar från såväl kommun som Länsstyrelsens miljöövervakning. Som nämns i MKB:n finns uppenbar risk för påverkan av grundvattenströmningar, liksom spridning av PFAS från de fysiska åtgärderna i samband med exploatering. Det är därför mycket viktigt att förekomsten av PFAS i mark och vatten utreds mer noggrant i planprocessen. PFAS som finns löst i länshållningsvatten behöver särskilt omhändertas och mest troligt renas beroende på föroreningsnivåer.



### *Buller*

Av genomförd bullerutredning framgår det att byggnaderna i planområdets norra del i praktiken kommer att fungera som bullerskärmar för bostäderna som planeras längre in i området. Det är oklart om den avskärmande bebyggelsen varit utgångspunkt i den genomförda bullerberäkningen eller inte. Om den avskärmande bebyggelsen är en förutsättning för att uppfylla riktvärdena enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader så behöver det på planteknisk lämpligt vis säkerställas att bebyggelsen uppförs i samband med bostadsbyggnaderna.

Vidare anges i planbeskrivningen att det för stadionbuller är *sannolikt* att flertalet bostäder får ljudnivåer under riktvärdena. Länsstyrelsen anser att det behöver säkerställas och redovisas att bostäderna får en sammanlagt god ljudmiljö, utifrån samtliga bullerkällor som finns i anslutning till planområdet.

Enligt bullerutredningen kommer ljudnivån på förskolegården att överskrida gällande rekommendationer. Länsstyrelsen bedömer att kommunen närmare behöver redogöra för hur man tänkt lösa en god ljudmiljö för skolgården, inte minst då verksamheten i sig självt även kan bidra till en hög ljudmiljö både för dem som vistas i och vid förskolan. I bullerutredningen nämns ett bullerplank som bullerdämpande åtgärd, men detta kommenteras inte specifikt i planbeskrivningen.

Mot bakgrund av att den exploatering som möjliggörs genom planen kan antas ge upphov till en betydande trafikökning i området så anser Länsstyrelsen att bullerfrågan i MKB.n bör hanteras på samma sätt som trafikfrågan. Det vill säga att kommunen utreder om den trafik som planen orsakar också ger upphov till ökade bullerstörningar för boende längs de gator som utgör angöring till och från planområdet, samt vid behov föreslår bullerdämpande åtgärder.

### **Riksintressen**

#### *Kommunikation*

Litsvägen även benämnd som väg 605.2 är utpekad som riksintresse. Väg 605.2 från E14/E45 vid trafikplats Rannåsen och sedan vidare till Åre/Östersund Airport är utpekad som riksintresse då den utgör en anslutning till en utpekad flygplats av riksintresse. Länsstyrelsen delar Trafikverkets information om att det nu pågår en översyn av riksintresse för kommunikationer vilket kan innebära att det blir förändring av de nu utpekade riksintressena. Under våren 2022 bedömer Trafikverket att ett uppdaterat utpekande kommer att kunna beslutas och publiceras.

### **Råd och allmänna synpunkter**

Under samrådet ger Länsstyrelsen råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Om det behövs från allmän synpunkt ger Länsstyrelsen även råd i övrigt om tillämpningen av PBL.



### Dagvatten

Kommunen anger att dagvatten motsvarande upp till 20-års regn ska kunna omhändertas inom planområdet. Med tanke på att kommunen nu planerar för en relativt omfattande nyexploatering anser Länsstyrelsen att det i planbeskrivningen bör föras ett resonemang kring händelse av ett extremregn och skyfall inom planområdet, vilka konsekvenser ett sådant skulle kunna få på vägar, bostäder med mera i omgivningen, var vattnet tar vägen samt var det ska infiltreras. Av planbeskrivning bör det också framgå vem eller vilka som ansvarar för kommande dagvattenanläggningar.

Det är också viktigt att säkerställa att förkommande markföroreningar inte sprids via dagvattnet vid senare sanerings- och schaktningsåtgärder.

### Kulturmiljö

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen planerar att skydda den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen inom planområdet med q-bestämmelser. Bestämmelserna bör dock, enligt Länsstyrelsens uppfattning, kompletteras med bestämmelse om rivningsförbud om syftet är att skydda den bebyggelse som finns på platsen idag.

### Naturvård

Länsstyrelsen bedömer att naturvärdesinventeringen med tillhörande fladdermusinventering är väl utförd. Den gröna korridor utan belysning som planeras mellan naturreservatet och den södra delen av området är en lämplig åtgärd för att bibehålla fladdermössens möjligheter att fortsatt nyttja och söka föda i området. Länsstyrelsen delar vidare bedömningen att arten kråka inte riskerar att påverkas negativt av exploateringen av området. Vad gäller blåsippan så ska dispens sökas om förekomster påverkas av planen.

### Barnperspektiv

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen arbetat med gestaltningen av området på ett ambitiöst sätt. Det hade dock varit önskvärt att även de skolmiljöer som ingår i planområdet planeras så att de uppfyller rekommendationer och ger en god vistelsemiljö. Av handlingarna framgår att grundskolebarnen får en utomhusmiljö motsvarande 15 kvm istället för Boverkets rekommenderade 30 kvm. Av planhandlingarna framstår det som att kommunen vill kompensera detta genom att ange att en park som är öppen för allmänheten ska kunna användas som skolgård – men inte så att det stör allmänheten. Länsstyrelsen har svårt att se hur detta skulle fungera i praktiken. Vidare framgår det av MKB:n att ljusföroreningarna vid skolan är motsvarande 20 lux, det vill säga 10 lux över europastandard för ljusföroreningar, och man bedömer att detta kan störa undervisningen om det sker på skoltid. Kommunen bör ta ett helhetsgrepp kring lösningar på problemen med buller, ljusföroreningar, blandning av skolgård och yta för allmänheten och för liten yta för grundskoleelever till nästa steg i planprocessen.



Länsstyrelsen  
Jämtlands län

## Samrådsyttrande

Datum  
2022-02-14

Diarienummer  
402-281-22

### De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av arkitekt [REDACTED] med samhällsplanerare [REDACTED] som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.



Kollektivtrafik

Tfn

E-post

Östersunds kommun  
Samhällsbyggnad

## Yttrande gällande detaljplan för Karlslund 1:32 m.fl. Blomstergården

Region Jämtland Härjedalen har fått rubricerat förslag till detaljplan på samrådsremiss.

Blomstergården har relativt goda förutsättningar för en hög andel hållbart resande som en följd av närheten till centrum och den väl utbyggda infrastrukturen för gång och cykel. När det gäller kollektivtrafik kan det konstateras att dagens busslinjenät har brister i hur attraktivt det är för detta område. Det finns flera hållplatser nära området, men samtidigt är busstrafiken spridd mellan dessa, och ibland bara i ena riktningen, vilket ger gles trafik på varje hållplats. För en resenär blir det inte givet vilken hållplats som är det naturliga valet.

I samband med upphandling av stadstrafik till juni 2023 är inriktningen att skapa ett nytt linjenät, baserat på *Kollektivtrafikutredning Jämtland Härjedalen* (Ramboll, 2020) men med ytterligare anpassningar.

Hållplatser är enligt planbeskrivningen i första hand tänkta att vara kvar i befintliga lägen längs områdets utkanter. Det nämns att en ny hållplats planerats in norr om inritat parkeringshus. I den nuvarande inriktningen för nytt linjenät för stadsbussarna finns dock ingen stadsbusslinje i denna del.

Hållplats Lägdevägen längs Genvägen ger en bra närhet till området. Hållplatsen har idag låg standard och behöver förbättras. På kartor och illustrationer bör hållplatslägena synliggöras, speciellt de som ingår inom planområdets avgränsning. För anslutning till hållplatserna behövs goda och trafiksäkra gångvägar och passager.

Hållplats Lägdevägen är i det nya linjenätet tänkt att trafikeras av linje 2 Arenan-Solliden-Centrum-Odensala. För Blomstergården ger linjesträckningen en relativt lång restid från Lägdevägen till Centrum, cirka 12 minuter. Motsvarande körtid med bil kan uppskattas till cirka 4 minuter, med cykel 10 minuter och gång 27 minuter (Eniros reseplanerare). En busslinjesträckning längs Litsvägen till Centrum skulle ge en restid på ca 5 minuter (dagens linje 8). Restidsjämförelsen visar att det finns utmaningar att skapa en attraktiv kollektivtrafik för Blomstergården, och också anledning att fortsatt överväga busstrafikeringen i denna del av staden.

Längs Litsvägen finns en hållplats Trekanten som ligger nära planområdet. Denna hållplats framgår inte i figur 5 och tabell 4 i Trafikutredningen.

Vid anläggande av eventuella farthinder behöver utformningen ta hänsyn tas till resenärernas komfort och förarnas arbetsmiljö.

För att nå en trafikutveckling enligt det målstyrda scenariot kommer det att krävas många typer av åtgärder, dels sådana som stödjer de hållbara trafikslagen, dels sådana som minskar biltrafikens attraktivitet. I sammanhanget kan lyftas att denna typ av åtgärder behövs även utanför planområdet, och kan till exempel handla om framkomlighetsåtgärder för busstrafik i andra delar av staden. Att styra bilparkering inom Blomstergården till ett parkeringshus är en positiv åtgärd sett till kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Om det målstyrda scenariot inte uppnås visar trafikanalyserna på en ökad trafikbelastning i delar av vägnätet, inte minst längs Genvägen, vilket ökar risken för framkomlighetsproblem för busstrafiken. Hur kommer till exempel vänstersvängar med buss till/från Genvägen att fungera i ett sådant läge?

Det är positivt att planen möjliggör att förlägga en ny busslinje genom området i den nordsydliga huvudgatan, även om det inte är ett huvudspår, för flexibilitet inför framtiden.

Region Jämtland Härjedalen ser fram emot fortsatt arbete kring kollektivtrafiken för Blomstergården och denna del av staden.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

  
Tf. regional utvecklingsdirektör



YTTRANDE  
2022-02-09

Byggnadsnämnden  
Östersunds kommun

Dnr P2018-000015

### Detaljplan Karlslund 1:32, Blomstergården

Vid genomgång av planens handlingar har följande noterats:

#### För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

##### *Parkeringshuset.*

Det behöver förtydligas hur parkeringshuset ska genomföras om det ska vara en öppen parkering för allmänheten och samtidigt till för nya fastigheter inom planområdet.

Lantmäterimyndigheten vill upplysa följande: Om det är viktigt att nya fastigheter inom planområdet behöver få sitt parkeringsbehov löst genom parkeringshuset så kan det göras genom inrättande av en gemensamhetsanläggning där deltagande fastigheter åsätts andelstal för utförande och drift av anläggningen. Det kan då redovisas med bestämmelsen g (tillgänglig för gemensamhetsanläggning). Dock behöver reglering ske med fastighetsindelningsbestämmelser om man vill ha full visshet om att det kan bildas en gemensamhetsanläggning och reglering av vilka fastigheter som skall ha del i denna. Om g-bestämmelsen ska användas är det viktigt att läge och avgränsning är preciserat. Om g-bestämmelsen avser specifika våningsplan i en byggnad så är det lämpligt att med en 3d-redovisning ange inom vilken nivå g-bestämmelsen gäller. För parkering som inte ska vara gemensamhetsanläggning ska inte g-bestämmelsen användas.

##### *Användningsbestämmelserna S och S<sub>1</sub>.*

Inom kvarter 2 kombineras ändamålen S (Skola) med B (bostäder), C (centrum), P (parkeringshus). Inom kvarter 8 kombineras ändamålen S<sub>1</sub> (Förskola) med B (bostäder).

Ändamålen S (skola) och S<sub>1</sub> (förskola) anses normalt vara kvartersmark för annat än enskilt bebyggande dvs *allmän kvartersmark*. Om

ett område vid genomförandet anses vara allmän kvartersmark, så kan de särskilda markåtkomst- och ersättningsreglerna som finns i 6 kap. 13§ och 14 kap.14§ PBL bli tillämpliga.

När allmän kvartersmark kombineras med användningsbestämmelserna B (bostäder), C (centrum) P (parkering) som utgör enskild kvartersmark medför det eventuella risker vid genomförandet. T.ex. kan det vara oklart vart bestämmelserna om inlösen enligt 6 kap. 13§ och 14 kap.14§ PBL gäller.

För att undvika eventuella hinder vid genomförandet bör ändamål som utgör allmän kvartersmark i så stor utsträckning som möjligt redovisas avgränsat som en egen användning. Om användningen för skola ska inrymmas i specifika våningsplan och bostäder/ centrum/parkeringshus i andra våningsplan så är en tänkbar lösning att göra en 3d-redovisning i plankartan där ändamålen är separerade från varandra genom en avgränsning i vertikalled.

Om kombinerad användning av allmän och enskild kvartersmark ändå ska användas och kommunen bedömer att problemet eller risken med detta är liten så bör bedömningen om detta redovisas och motiveras i planbeskrivningen.

### **Delar av planen som bör förbättras**

*Planbeskrivningen.*

Under rubriken nya rättigheter kan det förtydligas att tillfartsvägen avses att inrättas som gemensamhetsanläggning för de fastigheter inom området som har behov av den. Bildandet av en gemensamhetsanläggning prövas i en lantmäteriförrättning.

### **Övrigt**

*Utnyttjandegrad.*

Om ett område, som har en byggrätt i absoluta tal, ska delas upp i flera fastigheter kan det uppstå oklarheter om hur stor byggrätt som de olika fastigheterna har. Det kan därför vara lämpligare att reglera byggrätten på annat sätt där avstyckning av ytterligare fastigheter kan ske.

För Lantmäterimyndigheten





Datum: 2022-02-09  
Dnr: 2022-000057



## Yttrande

Räddningstjänsten har tagit del av er remiss angående Detaljplan för Karlslund 1:32 m.fl. Blomstergården, ert Dnr: KS 590–2021, ByggR P 2018–15, och har följande synpunkter:

- Om räddningstjänstens höjdfordon ska utgöra alternativ utrymningsväg behövs uppställningsplatser som får luta max 8,5 % (i någon riktning). Uppställningsplats behöver placeras maximalt 9 m från byggnaden, hänsyn behöver även tas till parkerade bilar. Om träd placeras mellan uppställningsplats och byggnader bör de vara mycket glest placerade och lågväxande. Höjdskillnad in till gårdarna kan ha påverkan på eventuella räddningsvägar. Det är möjligt att utrymma byggnader utan räddningstjänstens medverkan (exempelvis med brandskyddade trapphus eller loftgångar) men detta tar yta i anspråk i byggnaderna och ökar kostnaderna att bygga och bör därför tydliggöras till exploatörer om så blir fallet.
- Det bör vara maximalt 200 m mellan brandpost och sämst belägna byggnad (tänkt uppställningsplats för fordon).
- Räddningstjänsten delar inte uppfattningen om att den största delen av släckvattnet förångas vid släckningsarbete. Det kan vid brand i parkeringshus, skola eller vind gå åt stora mängder vatten och 16 m<sup>3</sup> innebär inte någon marginal vid beräkningar av fördröjningsbehov.
- Förskola placeras intill Genvägen som enligt trafikutredningen beräknas få en trafikökning om över 40%. Det framgår inte i underlaget om man studerat vad för typ av transporter som går på Genvägen och om det finns någon riskpåverkan på förskolan.
- Hela sträckningen av ÖSK-vägen kan inte stängas utan att skapa ny tillfart till Arctura och intilliggande byggnader. Det behöver fortsatt finnas möjlighet att nå dessa byggnader exempelvis via Stadionvägen utöver vid evenemang (uppställningsplats inom 50 meter).

- Under Rekommenderad insatstid finns informationen att planerad bebyggelse klassas enligt ”grupp 1-bebyggelse”. Begreppet härrör från Räddningsverkets meddelande 1987:5 som har upphört att gälla.
- Det är enligt samrådsredogörelsen mycket som ska ske i samråd med räddningstjänsten vilket vi uppmuntrar men vill uppmärksamma att vi inte har pågående bevakning av dessa frågor.

Med vänlig hälsning

██████████



2022-02-14

Dnr SAN 00023-2022

Östersunds kommun  
Samhällsbyggnad  
831 82 Östersund

## Detaljplan för Karlslund 1:32 m.fl Blomstergården – Bostäder, skola, förskola & lokaler Östersunds kommun

Social- och arbetsmarknadsförvaltningen har underrättats om utöka planförfarande och har givits möjlighet att yttra sig om planförslaget.

Generellt sett är det viktigt att beakta allas möjligheter att bli en del av den nya stadsdelen, i vida bemärkelse utifrån begreppet tillgänglighet. Med utgångspunkt från denna synpunkt bör man se över möjligheten att bygga ett antal lägenheter med hyresnivåer som gör det möjligt även för de med de lägsta inkomsterna att bo och leva i den nya stadsdelen. Ett särskilt ansvar bör riktas mot unga människors möjligheter till inträde på den ordinarie bostadsmarknaden.

  
Biträdande förvaltningschef

Östersunds kommun  
063-14 30 00  
831 82 ÖSTERSUND  
[www.ostersund.se](http://www.ostersund.se)

När du kommunicerar med Östersunds kommun kommer dina uppgifter att behandlas av kommunen. All hantering av personuppgifter sker i enlighet med gällande dataskyddslagstiftning. Du kan läsa mer om Östersunds kommuns hantering av personuppgifter på [www.ostersund.se/dataskydd](http://www.ostersund.se/dataskydd).

## Yttrande över detaljplaner - 2022 Avfall VA

### Handläggare

██████████

### Delegat

Handläggare enligt punkt SA 1 i Tekniska nämndens delegationsbestämmelser fastställda 2021-12-15

### Beslut

#### Synpunkter Avfall Återvinning, kontaktperson Linnea Broström

Befintlig skrivning

*”Avfallshantering ska ordnas inom respektive kvarter och ska finnas inom 50 meter från entrén. Entréer till miljörum bör lokaliseras så det inte vetter mot huvudgatan som sträcker sig i nord/sydlig riktning eller mot torgytan. Inom kvarter 2,4,5 och 6 föreslås avfallsutrymmen ordnas inom botten- eller suterrängplanet för byggnaderna. Eftersom gården inom kvarter 3 är relativt stor finns möjlighet att ordna avfallsutrymmen antingen inom suterrängplanet eller i en separat byggnad på gården. Förutsättningen för att lösa det med en separat byggnad är att gården utformas med möjlighet för genomkörning eller rundkörning vid hämtning av avfall.”*

Det vore bra om det i planen togs med att avfallsutrymmen ska ha en sådan storlek att det ger utrymme även för returpapper, förpackningar och farligt avfall. (SE BBR 3:422 ” utrymmena ska utformas och dimensioneras så att de.... Möjliggör återvinning avfallet)

Vi ser inte behovet av att bygga ett soprum på innergården i kvarter 3, sopor hämtas även där smidigast och med minst risker och störningar från boende om det läggs i suterrängplan med hämtning från utsidan. Låt innergården vara en plats som är befriad från trafik.

Bra med sophämtning med utgångspunkt från stickvägarna så är sopbilen inte så mycket i vägen vid tömning. Bra att stickvägarna ger möjlighet för rundkörning eller vändning på vändplan observera att vändplanerna behöver klara måtten för sopbil (radie 9 meter (körbana) + ytterligare 1,5 hindersfrihet (översticket på sopbilen)). Anslutningsvägen bör vara minst 5,5 meter så det går att möta en personbil med sopbilen (genom att ni har planerat in personalparkeringar).

Vid planering av gaturummet behöver man tänka att sopbilen får plats så att man inte t.ex. planerar in gatuparkering framför soprummen. Man behöver även tänka på lutningen och försöka lägga soprummen där det är så plant som möjligt. Lutning enligt planbeskrivningen kommer stickvägarna att luta mellan 7-9 % vi vill göra er uppmärksamma på att både start/stopp med sopbil är svårt vid för tvär lutning även drag av avfallskärl är tung speciellt på vintern vid planering av sophämtning bör man titta på lutningen som vägledning för lutning vid dragning av kärl kan kravet i BBR (3:1222) på lutning på ramper användas (kraven är samma som för rullstol) lutningen bör inte vara mer än 5 % (1/20) och får inte vara brantare än 8,3 % (1/12). Vilket också är samma krav som gäller för rullstolsanpassning.

Bra att ni har planerat separata områden för hämta/lämna och varumottagning/sophantering med vändzon på planerade skola/förkola observera att ni behöver planera så att hämta och lämna zonerna inte blir för otillgängliga vilket lockar föräldrar att använda vändplatsen för varutransporter och sopbilar för parkering. Avståndet mellan vändzon och avfallsutrymme ska inte vara längre än 10 meter (gärna kortare).

Par/radhus Det finns en lag som säger att förpackningar ska hämtas fastighetsnära senast 2025-04-01 (förordningen om producentansvar 45§ den håller just nu på att arbetas om men kravet på fastighetsnära insamling som utgångspunkt kvarstår). Fastighetsnära insamling innebär att varje fastighet behöver fler och/eller större sopkärl. Detta kan upplevas som trång och bökiigt att hantera på små stadsradhus tomter. Det vore därför bättre om man inom området kunde planera in en gemensam yta för insamling av förpackningar, rest och matavfall. (kvarternära insamling)

Det vore kul om man i området förutom bilpool utvecklade mer runt cirkulär ekonomi med möjlighet till gemensamhetsutrymmen för t.ex. plats där man kan reparera cyklar, möbler möjligheter att låna verktyg mm. Men det kanske inte kan vara med i planen? Borde kunna finnas bra utrymmen för sådana typer av utrymmen i bostädernas suterrängplan eller parkeringshuset.

## Underlag för beslut

- Samrådshandlingar gällande detaljplan för Karlslund 1:32, Blomstergården

## Bakgrund

Teknisk förvaltning, Avfall VA, Strategi, mottog 2022-01-12 underrättelse om samråd gällande detaljplan för Karlslund 1:32, Blomstergården. Samhällsbyggnad, Plan & Bygg vill ha svar senast 2022-02-14.

## Underskrift

██████████

Utredningsingenjör

## Beslutet skickas till

- samhallsbyggnad@ostersund.se

## Beslutskopior skickad

Kan skrivas direkt på originalet

Kopior expedierad av:

Datum:



Östersunds kommun  
samhallsbyggnad@ostersund.se

<b>Svar på samråd Karlslund 1:32 mfl detaljplan, Östersunds kommun</b>	<b>Dnr: P 2018-000015</b>
<p><b>Jämtkraft Elnät AB</b> Jämtkraft Elnäts nya nätstation kan placeras i ett av garagen i tegelbyggnaden. Dock kommer viss anpassning av byggnaden behöva utföras. Exploatören förutsätts stå för de eventuella fördyringar utförandet medför mot en fristående nätstation.</p> <p>Nya ledningsstråk inom planområdet förutsätts kunna förläggas i gatu- och allmän platsmark. / [REDACTED]</p>	<p><b>Kontakt:</b> [REDACTED]</p>
<p><b>Jämtkraft AB, Fjärrvärme</b> Som planbeskrivningen beskriver så används tegelbyggnaden som pumphus för fjärrvärme och skall så vara i framtiden. Tillhörande elutrustning i närliggande transformatorstation kan vara möjlig att flytta in i den s.k. tegelbyggnaden men kräver vidare utredning och överenskommelse om vem som finansierar detta. Förslagsvis exploatören. / [REDACTED]</p> <p>FJV nät vill att våra befintliga ledningar ligger i ett område om de hamnar inom kvartersmark, (stora matarledningar). Inga träd/buskar planteras på oss som enligt illustrationen, helt OK att vi ligger i en gång/cykelväg. / [REDACTED]</p>	<p><b>Kontakt:</b> [REDACTED] [REDACTED]</p>
<p><b>Jämtkraft AB, Elproduktion</b> -</p>	<p><b>Kontakt:</b> [REDACTED]</p>



Dnr 3-2022 F8AHL

Östersunds kommun  
Samhällsbyggnad  
831 82 Östersund

samhallsbyggnad@ostersund.se

Östersund 2022-02-14

**Samråd detaljplan för Karlslund 1:32 m.fl., Blomstergården, Östersunds socken,  
Östersunds kommun (ert dnr P 2018-000015).**

Jamtli har givits tillfälle att inkomma med synpunkter i rubricerat ärende och har ur kulturhistorisk synvinkel inget att erinra.

Med vänlig hälsning

JAMTLI

██████████

1:e antikvarie

Certifierad sakkunnig kulturvärden

**Johanna Lindberg**

---

**Från:**

[Redacted]  
den 21 januari 2022 15:26

**Till:**

samhallsbyggnad

**Ämne:**

Samråd - Detaljplan för Karlslund 1:32 mfl, Blomstergården, är utsänd på samråd.  
[ErrandId: CSY02447014] [ResponsId:4389912]

**Bifogade filer:**

TeliaSignatureLogo

**Kategorier:**

Plan & Bygg



**2022-01-21**

***Skanova ( Telia Company) AB har tagit del av förslag till detaljplan enligt ovan, och låter framföra följande:***

## **Yttrande Dnr P 2018-000015**

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen.

Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

Om Skanova tvingas vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta [https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1nAurw-0006t2-6P&i=57e1b682&c=Neos9Q773jq9BTNItnTNBcUoWMGcKz8gBzYwQ6R7ngRuKi3ooY1ZnXX7Zzd-3oZFwF2J0YfNilkQc81ZTq\\_4PNyTNXiJXtlletcgk7fFJPYxcmJWIHTRaHuMshcYQQ9UgMZga9sp-qf4F5s\\_1l8Q6MEhF7WyrrsJjvYI\\_uW0I1KiCN-MpnOhTWRHEAM1JLVRShdTp\\_sKYR4nwnfAcOc9amBT8Zssvttr5\\_moJh7Rzg](https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1nAurw-0006t2-6P&i=57e1b682&c=Neos9Q773jq9BTNItnTNBcUoWMGcKz8gBzYwQ6R7ngRuKi3ooY1ZnXX7Zzd-3oZFwF2J0YfNilkQc81ZTq_4PNyTNXiJXtlletcgk7fFJPYxcmJWIHTRaHuMshcYQQ9UgMZga9sp-qf4F5s_1l8Q6MEhF7WyrrsJjvYI_uW0I1KiCN-MpnOhTWRHEAM1JLVRShdTp_sKYR4nwnfAcOc9amBT8Zssvttr5_moJh7Rzg)

Kabelanvisning beställs via [https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1nAurw-0006t2-6P&i=57e1b682&c=Neos9Q773jq9BTNItnTNBcUoWMGcKz8gBzYwQ6R7ngRuKi3ooY1ZnXX7Zzd-3oZFwF2J0YfNilkQc81ZTq\\_4PNyTNXiJXtlletcgk7fFJPYxcmJWIHTRaHuMshcYQQ9UgMZga9sp-qf4F5s\\_1l8Q6MEhF7WyrrsJjvYI\\_uW0I1KiCN-MpnOhTWRHEAM1JLVRShdTp\\_sKYR4nwnfAcOc9amBT8Zssvttr5\\_moJh7Rzg](https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1nAurw-0006t2-6P&i=57e1b682&c=Neos9Q773jq9BTNItnTNBcUoWMGcKz8gBzYwQ6R7ngRuKi3ooY1ZnXX7Zzd-3oZFwF2J0YfNilkQc81ZTq_4PNyTNXiJXtlletcgk7fFJPYxcmJWIHTRaHuMshcYQQ9UgMZga9sp-qf4F5s_1l8Q6MEhF7WyrrsJjvYI_uW0I1KiCN-MpnOhTWRHEAM1JLVRShdTp_sKYR4nwnfAcOc9amBT8Zssvttr5_moJh7Rzg)

För ledningssamordning kontakta Nätcenter för det aktuella området på tfn (vxl): 020 - 50 50 00

*Med vänlig hälsning*

[Redacted signature]



**(OBS! Om du svarar på meddelandet, ta inte bort '[Responselid:4389912]' från ämnesraden då denna text används för automatisk inläsning.)**

Till  
Östersunds kommun  
Samhällsbyggnad  
831 82 ÖSTERSUND

**PostNord Sverige AB**  
SE-105 00 Stockholm

---

Postutdelning för del av Karlslund 1:32, Blomstergården, i Östersunds kommun  
ÄrendeNr: KS 590-2021

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomsfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på [utdelningsforbattringar@postnord.com](mailto:utdelningsforbattringar@postnord.com) för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Solna, 2022-02-01

Sändlista

[Redacted list of recipients]

Styrelsens säte  
Solna

Org nr  
556711-5695

postnord.se



22-02-11

Östersunds kommun  
Samhällsbyggnad  
831 82 Östersund

### Detaljplan för Karlslund 1:32, Blomstergården

Det är små förändringar som gjorts sedan planförslaget redovisades 2020. De synpunkter som föreningen framförde vid programsamrådet kvarstår därför.



Sekreterare

## Detaljplan Blomstergården - Förslag med fokus på idrott, aktivitet och rörelse

Vikten av att planera in utrymme för rörelse och fysisk aktivitet är avgörande för att skapa förutsättningar för en god folkhälsa hos våra medborgare. Platser att mötas, röra sig och utveckla sin rörelseförmåga bidrar till en god hälsa såväl fysiskt som psykiskt.

När en stad utvecklas och nya områden planeras med målet om en växande befolkning behövs utrymme för aktivitet MEN det behöver även planeras för idrottsytor. Med en växande befolkning ökar antalet medlemmar i idrottsföreningar. Antalet föreningar med barn, unga och äldre som vill nyttja befintliga idrottsytor ökar och där vet vi att det redan idag är svårt att få plats på befintliga idrottsytor/arenor för de aktiviteter som idag önskas genomföras.

### Önskemål om tillägg till planen - plats för idrott:

När stadsdel norr utvecklades byggdes en av få fotbollsplaner (Jägarvallen) i den centrala staden bort. Idag finns fotbollsplaner i de centrala delarna på Jämtkraft arena, Hovallen och Tallvallen. Dessa nyttjas idag fullt ut under de tider som är tillgängliga.

Fotbollen är den största idrotten i Östersunds kommun idag med 10 047 medlemskap (2020), 10 140 aktivitetstillfällen (2020) och 136 600 deltagartillfällen (2020) inom de organiserade fotbollsföreningarna i kommunen. Trycket på de föreningar som bedriver fotbollsaktiviteter för barn och unga inom centrala staden är högt. **Därav önskar vi att hänsyn tas till detta och det är önskvärt att en fotbollsplan planeras in inom eller i nära anslutning till området. Att det även planeras för att göra denna och övriga aktivitetsytor belysta skapar förutsättningar för en större nyttjandegrad.**

### Positivt i detaljplanen:

- Bra att det planeras utrymme för aktivitet och lek inom bostadsområdet:  
*Centralt i en öst-västlig riktning i området skapas ett torgstråk / aktivitetsstråk som syftar till att bli den centrala mötesplatsen i området med utrymme för aktivitet och lek.  
Inom torgytan planeras det att iordningställas för aktivitetsytor, lekytor samt planteringar.  
Eftersom aktivitetsstråket är områdets huvudsakliga allmänna plats är det viktigt att det utformas med tanke på allas möjlighet att nyttja aktivitetsytor och lekplatser.  
Spontanidrott och lek ska ges utrymme i de offentliga rummen så att de främjar rörelse och ett aktivt liv.*
- Förskola och skola skapar goda förutsättningar att utveckla gårdar som bidrar till att locka till rörelse och lek. Där ser vi redan idag goda exempel på skolgårdar och förskolegårdar som inbjuder till spontanidrott och rörelse på kvällstid och helger när verksamheten är stängd, tex Engelska skolan, Parkskolan och Blomstergårdens evakueringsskolas skolgårdar.
- Att en idrottshall byggs för skola och förskola skapar även förutsättningar för idrottsföreningar och allmänheten att nyttja dessa under övrig tid.  
*De skollokaler som skulle kunna inrymmas är komplementlokaler så som matsal, idrottshall och slöjdlokaler.*
- Att detaljplanen omfattar en utökning av parkyta/rörelseyta för skolbarnen skapar goda möjligheter för aktivitetsytor med varierande funktion som även med rätt utformning skulle kunna nyttjas av idrottsföreningar och idrottsaktiviteter.  
*ÖSK-vägen föreslås planläggas som PARK och användas av skolan som en del av skolgården.  
Ytan kan utformas med antingen armerat gräs för att den ska upplevas grön eller som en aktivitetsyta för barn, t.ex som en cykelbana.*

- Att utgå från ett barn- och ungdomsperspektiv i utformningen av närmiljön:  
*Planeringen av bostädernas närmiljö ska utgå från ett barn- och ungdomsperspektiv för att erbjuda dem en mer stimulerande och tillgänglig utemiljö sommar såväl som vinter.*
- Att möjlighet finns att utan fordon nå skog och natur:  
*Möjligheten att till fots, på cykel eller på skidor kunna färdas från boendet till stora skogs- och strövområden samt på Storsjöns is ska utmärka Östersund som en friluftsstad. Här ska finnas utvecklade och skötta spår liksom naturskogsartad "vildmark".*

Med förhoppning om en fortsatt utveckling av idrottsstaden Östersund

Jämtland Härjedalens Fotbollförbund

████████████████████  
████████████████████

RF-SISU Jämtland Härjedalen

████████████████████  
████████████████████



**Synpunkter/ anmärkningar på planförslaget gällande fastigheten Karlslund 1:32 m.fl, Blomstergård en med Dnr P 2018-000015, Dnr MSN**

Vi har tagit del av detaljplanen för rubricerad fastighet. Vi har några **synpunkter:**

- Det finns inga genomförda mätningar av partiklar i närheten till planområdet. Hur kan ni då säga att partikelhalten **inte** kommer att öka då det kommer att byggas 600 bostäder? Varje hushåll har minst 1 bil. Det spelar ingen roll om ni bygger ett parkeringshus och att det blir ett extra gångavstånd till bilen. Behöver man bil kommer man ju att använda den ändå. Tex att åka till jobbet, skjutsa till förskola, skola mm. Alla barn kommer ju inte att få plats på förskolan i området t.ex.
- År 1997 så uppgick trafikmängderna vid en punkt på Genvägen till 1 700/dygn. Om aktuell detaljplan antas och genomförs beräknas trafikökningen uppgå till cirka 500 % från 1997 till år 2030. En sådan omfattande trafik- och bullerökning framstår som uppenbart orimlig.
- Sedan Pampasvägen byggdes och ICA Maxi etablerades är det ett rent h\*\*\*\*te att ta sig in och ut från tomten vissa tider på dygnet. Det kommer bil på bil på bil på bil från bägge hållen. Nu ska ytterligare minst 600 bilar köra på Genvägen!.
- Hur tänker ni på redan befintlig bebyggelse som kommer att få en så kraftig ökad trafiksituation när problemet redan är för stort?
- Det ska byggas bullerplank vid den tänkta förskolan ner mot Genvägen. Men redan befintlig bebyggelse då? Det skulle ju aldrig byggas bullerplank om det inte finns belägg för att det är buller från vägen. De som jobbar och går på förskolan är ju inte där dygnets alla timmar under året. Men det är ju däremot ett flertal som bor längs Genvägen. Vi vill ju också kunna nyttja våra tomter utan att störas av trafikbuller.
- Enligt Skatteverket så påverkas vårt taxeringsvärde negativt av den ökade trafiken. Vår fastighet tillhör nu Värdeområde 23800036 småhus 2021-2023 Där står **Riktvärdet förutsätter bullerstörningar från väg.** Detta värdeområde är nytt. Vi tillhörde tidigare värdeområde 2380039. Enligt Skatteverket har vår tomts riktvärde minskat från perioden 2018-2020 till perioden 2021-2023 med **150 000 kr!!!! pga bullerstörningar.**  
**Vi vill INTE ha mer trafik på Genvägen!**
- Vi har varit tvungna att sätta in 3-glasfönster för att stänga ute bullret och nu har vår fastighet minskat i värde. Alla efter Genvägen blir ekonomiskt lidande när deras värde på fastigheten sänks. Det är så dåligt planerat.
- Om det överhuvudtaget ska byggas på fastighet Karlslund 1:32, bör husen närmast Genvägen ej vara högre än 2 våningar.

**Förslag**

- Förbjud tung trafik efter Genvägen - Man måste ju kunna skylta så att tung trafik från Trondheims hållet **inte** svänger av E14 in mot stan och in på Genvägen utan fortsätter på E14 till trafikplats Odenskog. För trafik på E45 från Strömsundshållet ska det skyltas så att de svänger ut på E14 vid trafikplats Rannåsen och inte fortsätter in mot stan och in på Genvägen. För det är ju oftast till Odenskog den tunga trafiken ska för att lasta och lossa. Om det inte räcker med skyltning så måste ni ju kunna ta reda på vilka kartor som mest används i GPS:er. Troligtvis är det Google Maps.  
*Så här säger Trafikverket: Trafikverket uppdaterar regelbundet, och alltid i samband med exv. hastighetsförändringar, sin öppna data som kan användas i gps-tjänster. Sen är det den leverantör man valt för sin gps som har ansvar att uppdatera sin tjänst så att uppgifterna blir aktuella.*
- Infrastrukturen i Östersund är fel redan från början. Man borde bygga en ut-/ infart till E14 från Östra Odensala så slipper man trafik från den stadsdelen som nu måste åka Rådhusgatan eller Krondikes-/ Genvägen för att komma till ICA Maxi.
- Ni har sagt att man ska värna om stadsmiljö och hälsa. Expresscykelvägar är byggda men för att få folk att gå eller använda cykeln så måste den långsgående trafiken genom stan begränsas så att man inte kan åka bil från ICA Maxi till Odensala genom stan. All trafik som kan **ska** styras upp på E14. Undantaget bussar och traktorer.
- I Lillänge saknas flera utfarter till E14 som också gör att bilar inte tar E14 utan kör rakt igenom stan.
- Även om ingen ny stadsdel byggs så är trafiksituationen ohållbar därför vill vi att en lokalgata byggs efter Genvägen med bullerplank likt Fagerbacken.
- Sänk hastigheten till 30 km/h och inför farthinder och övergångsställen vid varje gatukorsning.

Östersund 220213

██  
██  
██

## Synpunkter på utskickad detaljplan för del av Karlslund 1:32

**Blomstergården** Enligt tidigare inlämnade synpunkter (2020-08-09) så är det bra att kommunen har framtidsplaner för den gamla slakteritomten, kv. Styckmästaren 2. Det har tidvis varit ett rätt ruffigt och förfallet område sedan slakteriet lade ner sin verksamhet för över 20 år sedan. Som boende i området ser jag positivt på planeringen av någon sorts byggnation, men då företrädesvis enbart på den gamla slakteritomten.

### Synpunkter

#### Trafik och buller

Enligt programbeskrivningen ska den nya stadsdelen bidra till ett minskat bilberoende.

Boende i området kring Genvägen har i många år påtalat den alltmer ökande trafiken på Genvägen genom skrivelser till Östersunds kommun. Genvägen, som redan idag är en av stadens mest överbelastade och hårdast trafikerade gator avseende biltrafik och av mycket tung trafik. Denna trafik tillåts att gå rakt igenom ett renodlat bostadsområde bestående av småhus, tvåfamiljsvillor, radhus och hyreshus.

Många medborgarförslag har skickats in till kommunen (**bilagor 1-5**). 100-tals boende i området har stöttat dessa förslag, men ingen politiker eller tjänsteman från kommunens sida har velat, eller tordats ta tag i problematiken med trafiken. I det fallet torde Östersund vara rätt unik som stad, då kommunen medvetet skapat en hårt trafikerad genomfartsled genom ett befintligt bostadsområde. Förvånansvärt är att Miljöpartiets fullmäktigegrupp inte har engagerat sej nämnvärt i frågan.

Gällande trafiken på Genvägen och övrig utformning av projektet och så ställer jag mig helt och fullt bakom de synpunkter (**bilaga 6**) som har lämnats in 2022-01-13 av Mathilda Hagvall, boende på Genvägen 21, Östersund.

Det måste till åtgärder, redan före ev. igångsättande av projektet, för att begränsa trafiken efter Genvägen, som efter byggandet av Blomstergården beräknas öka med ytterligare ca 4.000 fordon per dygn (Sigma Civil Trafikutredning sid. 13 och 15) från nuvarande 5.800 fordon. Detta innebär en trafikökning med över 40 procent (Sigma Civil trafikutredning sid. 19).

En betydande del av trafiken som kommer att genereras i området förväntas att belasta Genvägen.

Bifogade bilder (**bilagor 7-17**) visar hur trafiksituationen ser ut redan idag. Detta är vad boende i området kring Genvägen får stå ut med varje dag, året runt.

Att ha dessa fordon bara några få meter från sin bostad medför skakningar i fastigheterna, högt trafikbuller, luftföroreningar i form av avgaser, smuts och damm. Detta är ingen sund boendemiljö.

Boende i området vid och kring Genvägen kan dessutom inte nyttja sin egen trädgård, uteplats eller balkong. Även sovrum som vetter mot Genvägen kan inte nyttjas på grund av trafikbullret och skakningar i fastigheterna.

Enligt programmet ska det till särskilda åtgärder vid byggandet av de nya bostäderna med anledning av höga bullernivåer, men inga åtgärder för att minska bullernivåerna för de som redan bor efter Genvägen nämns i handlingarna. Att då ytterligare kraftigt försämra boendemiljön i området för befintliga fastigheter i ett redan så utsatt område rimmår dessutom väldigt illa med kommunens miljö- och klimatmål.

## Synpunkter på placering mm. av inritade bostäder/byggnader i området

### Kvarter 1

Kontor inritat med 6 våningar (utmärkt med VI på skiss)

I pandemins spår har det skett en omställning i samhället, det har blivit allt vanligare med s.k hemma-kontor, vilket är bra ur miljösynpunkt. Detta har bidragit till ett minskat bilåkande och pendlande till arbetsplatser. Många företag har genomfört "down-size" av sina kontor och behovet av nya kontor i staden måste anses vara litet.

Önskvärt vore istället ett mindre hotell i kvarter 1. Ett s.k "Skiers Lodge" eller "Skiers Inn" med direktaccess till skidområdet ÖSK. Där skulle alla aktiva kunna bo under de mästerskap som hålls, både vinter- och sommartid. Ett hotell direkt vid arenan skulle även passa perfekt då ÖFK spelar sina hemmamatcher, och även vid andra sportaktiviteter i närområdet. Detta hotell skulle bidra till minskade transporter till och från de olika sportevenemangen. Hotellet skulle vara byggt med **max 4 våningar** för att lättare smälta in i befintliga omgivningar.

### Kvarter 2-3-4

För många våningar 5-6 st (utmärkt med V-VI på skiss) på inritade byggnader. **Max 3 våningar** för att få byggnaderna att smälta in i befintliga omgivningar. Med 5-6 våningar på husen blir det dessutom väldigt mörkt.

Jämför (bilagor 18-21) de nybyggda husen på Bangårdsgatan, Östersund. Dessa hus harmonierar inte med omgivningarna varje sig till höjd eller färgsättning. De liknar mest ett bostadsområde från det forna östblocket. Samma typ av hus passar inte in i området Blomstergården. Därför bör, om projektet ev. genomförs, en arkitektävling utlysas.

### Kvarter 5

Hus med 3 våningar (utmärkt med III på skiss) och 4 stycken till antalet. De bör placeras högre upp från Genvägen. De är inritade dikt mot cykel/gångväg och bör begränsas till **max 2 våningar** för att bättre harmoniera med befintlig bebyggelse tvärs över gatan, de s.k "Engelska" radhusen med adress Lägdevägen och småhus belägna på Genvägen 6, 8, 10, 12, 14 osv. Dessa bostäder bör också placeras på samma nivå och avstånd från Genvägen som det röda huset, Genvägen 5, beläget i kvarter 7.

Övriga hus i kvarter 5 ändras till **max 3 våningar** för att bättre smälta in i omgivningarna och harmoniera bättre till befintligt bebyggelse i området.

### Kvarter 6

Inritade hus/bostäder med 5-6 våningar (utmärkt med V-VI på skiss) utgår och bygg radhus i kvarter 6 istället, liknande de radhus som är inritade i kvarter 8, radhus med **max 2 våningar**.

### Kvarter 7

Röda villan med adress Genvägen 5 blir kvar oförändrad. Enligt kommunens tjänstemän ska denna fastighet läggas ut till försäljning mot anbud/högstbjudande.

### Kvarter 8

Enligt planskiss inritat 21 st radhus, bygg lika som dessa radhus i kvarter 6. Enligt programmet skall **all** ny bebyggelse varieras i skala och karaktär för att passa in till omgivande befintlig bebyggelse (sidan 7 i samrådshandlingarna).

### Kvarter 9

#### Förskola

Det finns flera andra förskolor i området som kan nyttjas. De ligger alla på bekvämt gång- och cykelavstånd.

Inritad förskola i kvarter 9 är väldigt utsatt för trafikbuller enligt programmet (sidan 31 Samrådshandlingarna) i och med placeringen längs med den mycket hårt trafikerade Genvägen.

Finns det verkligen behov av en förskola? Det är tveksamt om familjer med små barn i förskoleålder är beredda att bosätta sej i området med den negativa miljö- och trafiksituation som råder efter den hårt trafikerade Genvägen. Förskolan är dessutom inritad i ett område som har mycket gammal tallskog, som istället bör bevaras.

Kvarter 9 bör bevaras som ett naturområde/park. Här finns mestadels mycket gamla träd, bl.a. uråldriga tallar som är karaktäristiska för hela området Karlslund-Eriksberg.

Den gamla tallskogen är alldeles för värdefull och måste bevaras. Jämför med Stadsdel Norr där de flesta gamla tallarna togs bort för att ge plats åt det kanske mest karaktärlösa bostadsområdet i Östersund.

I skogen i kvarter 9 finns, förutom de fullständigt unika gamla träden, ett rikt djur- och fågelliv.

Enligt en fladdermusinventering gjord av Väg & Miljö AB måste den gamla tallskogen behållas intakt då den har mycket viktiga naturvärden.

Biologisk mångfald måste bevaras, tex för **de 3 rödlistade arter** av fladdermöss som finns i området (**bilagor 22-24**) I området växer dessutom den fridlysta blåsippan.

Östersund måste bevara de få grönområden som finns kvar i staden. Kvarter 9 är unikt i sitt slag med sitt bestånd av mycket gamla träd, de äldsta beräknas vara så gamla som 350 år.

I området finns dessutom ett rikt djur- och fågelliv, bestående av ugglor, hackspettar, hare, rådjur och räv. Väg & Miljö AB har inte genomfört någon inventering av fåglar. Området inventerades i fält under endast 2 dagar (29-30 september 2020) vilket får anses vara en alldeles för kort tid och under fel tidpunkt på året.

## Övriga synpunkter

Väg inritad mellan kvarter 5 och kvarter 7 och som fortsätter mellan kvarter 6 och 8 utgår.

All huvudsaklig trafik in till området ska gå via Litsvägen, mellan kvarter 1 och 2, som är det bästa alternativet ur trafik- och miljösynpunkt. Övrig trafik kan till viss del ledas in i området via ÖSK-vägen, bl. a till radhusområde.

## Sammanfattning

Bygg inte Blomstergården i den omfattning som är planerad (500-600 st lägenheter) då området redan idag är hårt belastat av trafik. En ny stadsdel i området medför ännu längre bilköer, luftföroreningar och en ökad olycksrisk. Genvägen är inte alls anpassad till den stora ökningen av fordon som exploateringen skulle generera.

Sänk exploateringsgraden eftersom planerat genomförande medför en betydande negativ miljöpåverkan ifråga om ökad trafik, mycket höga bullernivåer, förstörda naturvärden och en negativ påverkan på hälsan.

Boende på [REDACTED] och fastighetsägare av [REDACTED]

<p>Begränsning av tung trafik på Genvägen</p>	<p>Önskan om att genom skyltning om förbud mot tung trafik, maxvikt, begränsa tung trafik på Genvägen, Östersund, så att långträdare tvingas välja annan väg.</p>	<p>Vi boende på Genvägen 11 har under senare år, sedan Pampasvägen byggdes, märkt att den tunga trafiken kraftigt ökat. Vi undrar om det är nödvändigt att 25 meters långträdare ska använda vägen som genomfartsled för att komma till industriområdet. Lämpligt vore att omdirigera trafiken via Lilllänge. Flera av oss har tvingats byta fönster för att skakningarna i rutor ökat markant. Även möjligheten att sitta ute i trädgården begränsas av störande buller.</p>
---	---	---

Cirkulationsplats vid Tennishallen	En cirkulationsplats som inkluderar Samuel Permanent gata-Genvägen -Sollidenvägen skulle verkligen förbättra trafiksituationen där, särskilt då Genvägen har blivit kraftigt trafikerad på senare tid.	Se sammanfattning.
Cykel- o gångväg vid	Förbättra för cyklister och fotgängare att kunna	Idag går cykelvägen antingen på andra sidan vägen om



## E-Förslag

### Förbud mot tung trafik på Genvägen, led om trafiken via E 14 till Odenskog/Lillänge

#### Status

Förslag som gått vidare

Inlämnat av



Röstning avslutad    Antal röster

2021-06-17

201

#### Beskrivning

För fyra år sedan lämnade undertecknad in ett medborgarförslag om åtgärder för den tungt trafikerade Genvägen. Fick då svaret av kommunpolitiker att problemet skulle lösas i och med att expresscykelvägen på Genvägen färdigställdes.

Fyra år senare konstaterar vi som bor längs Genvägen att situationen bara blivit värre, vilket vi också påpekar i insändare och reportage i ÖP 16 maj 2021

Kravet i detta medborgarförslag är att kommunen förbjuder tung trafik och leder den via E 14 till Odenskog / Lillänge.

Det kan inte vara försvarbart att 24 meters timmerbilar, långträdare och tankbilar ytterligare förvärrar en redan ohälsosam miljösituation.



(<https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=https://eservice.ostersund.se/forslag/show/19074>)



(<https://twitter.com/intent/tweet?>

button\_hashtag=F%C3%B6rslag&ref\_src=https://eservice.ostersund.se/forslag/show/19074)

## E-Förslag

### Åtgärder för att förbättra trafiksituationen på Genvägen

#### Status

Förslag som gått vidare

#### Inlämnat av

#### Röstning avslutad

2021-12-12

153

#### Beskrivning

Förslag

Avskaffa statusen av huvudled på Genvägen och sänk tillåten hastighet till 30 km/tim på delen Litsvägen-Biblioteksgatan.

#### Motiv

Trafiken på Genvägen har under de senaste åren ökat drastiskt med luftföroreningar, höga bullernivåer och trafiksäkerhetsproblem som följd och situationen för de boende längs Genvägen och i närområdet blir alltmer ohållbar.

Bullervärdet på Genvägen beräknades år 2012 till 59

dB(A) vid en fastighets fasad utifrån att

fordonspassagera uppgick till cirka 5000 som

årsmedeldygn. De senaste mätningarna från 2021 visar

att trafikmängden ökat till 5800 passager som

årsmedeldygn och projektet Blomstergården bedöms

medföra en ytterligare ökning till 8 800 fordonspassager

som årsmedeldygn (utkast till trafikutredning

genomförd av Sigma Civil, 2021-05-26).

För att god miljö kvalitet ska nås utanför befintliga

bostäder bör ett bullervärde om 55 dB(A) underskridas

vid bostädernas fasader (enligt

infrastrukturpropositionen 1996/97:53 med anknytande

dokument). Genomförda bullermätningar på Genvägen

visar alltså att värdet 55 dB(A) redan överskrids

idag.

Gatans utformning samt att den klassas som huvudled

inbjuder till höga hastigheter och många bilister håller

också betydligt högre fart än de tillåtna 40 km/tim.

Visserligen kunde inga hastighetsöverträdelser

uppmätas vid den trafikmätning som genomfördes

tidigare i år (2021). Anledningen till det får antas vara att mätplatsen var belägen mellan cirkulationsplatsen vid Litsvägen och en cykelöverfart utformad som vägbula ett 30-tal meter från cirkulationsplatsen. Det är med andra ord i princip omöjligt att komma upp i hastigheter högre än 40 km/tim på den korta sträckan.

Vid en trafikmätning som genomfördes 2014 på ett annat avsnitt av Genvägen, uppmättes hastighetsöverträdelserna till hela 61 %, vilket nog får anses utgöra en mer rättvisande bild av storleksordningen på hastighetsöverträdelserna på Genvägen. Vid två poliskontroller genomförda i juni och juli 2021 rapporterades 4 respektive 6 fortkörare in på endast 20 minuter, vilket ytterligare styrker att hastighetsöverträdelserna på Genvägen får antas vara omfattande.

Byggandet av expresscykelvägen minskade visserligen gatubreddens något men någon minskning av antalet fordon eller hastigheter kan alltså inte påvisas. Med tanke på det stora antalet bostäder som har sin utfart mot Genvägen utgör trafikmängderna och de höga hastigheterna ett stort trafiksäkerhetsproblem.

En betydande del av de som trafikerar Genvägen utgörs av personer som ska från Lugnvik, Byskogen, Ås och väster därom, till Odenskog och området däromkring och omvänt. Den trafiken kan med fördel istället förmås att välja E14 genom att vidta åtgärder som gör att Genvägen upplevs som ett besvärligare och långsammare alternativ än E14.

Förslaget ovan löser inte hela problematiken men är en bra början och skulle sannolikt, tillsammans med tidigare lagt medborgarförslag om förbud mot tung trafik, innebära en förbättring av boendemiljön längs Genvägen. På sikt kommer det dock att krävas även en del fysiska åtgärder, som t.ex. fler upphöjda övergångsställen, ytterligare någon cirkulationsplats, bullerplank, etc. Den typen av åtgärder kan lämpligen utredas och genomföras i samband med genomförandet av Blomstergårdens exploatering som i sig kommer att generera en stor ökning av trafiken på Genvägen.

## Bakgrund

Ökningen av trafikmängderna på Genvägen beror till stor del på åtgärder som vidtagits av Östersunds kommun och som bl.a. syftat till att avlasta Rådhusgatan, Litsvägen och Fältjägargränd och i stället styra trafiken till Genvägen:

- Byggandet av Pampasvägen mellan Rådhusgatan och Litsvägen.

- Ombyggnaden av Rådhusgatan från två- till enfilig på sträckan Pampasvägen-Fältjägargränd.

- Ombyggnaden av korsningen Litsvägen/Fältjägargränd samtidigt som statusen som huvudled avskaffades.

Till det ska läggas exploateringen av stadsdel norr med etableringen av ICA Maxi som genererar en hel del trafik till och från handelsområdet i Lillänge.

Tidigare utgjorde Genvägen genomfart för trafik från E14 (tidigare E75) och väg 87 som skulle vidare norrut mot Lit och vice versa, vilket motiverade statusen som huvudled. I och med tillkomsten av E14 mellan Odenskog och Lugnvik finns inte längre något som motiverar detta, tvärt om så bör gatans karaktär av postadsgata förstärkas genom att ta bort huvudledsstatusen.

#### konsekvenser

Vad skulle det innebära för trafikanterna mellan Lugnvik och Odenskog om de väljer E14 i stället för Genvägen. För att exemplifiera detta har tre sträckor beräknats i Eniro.se, som är ett utmärkt verktyg för att beräkna färdvägar:

Brittsbo (väster om Lugnvik) ? Coop Lillänge  
via Genvägen längd 7,9 km, restid 10 minuter  
via E14 längd 8,0 km, restid 7 minuter

Lugnviks centrum (kyrkan) ? Coop Lillänge  
Via Genvägen längd 6,4 km, restid 9 minuter  
Via E14 längd 7,9 km, restid 7 min

ICA Maxi, stadsdel norr ? Coop Lillängen  
Via Genvägen längd 4,3 km, restid 7 minuter  
Via E14 längd 5,5 km, restid 6 minuter

I samtliga alternativ är alltså E14 ett snabbare alternativ än Genvägen och vägsträckan lika lång eller marginellt längre. Alternativet E14 innebär dessutom att det går att hålla en jämn hastighet med ett fåtal stopp- och start jämfört med Genvägen. Det medför sannolikt att bränsleförbrukningen blir lägre även om sträckan är något längre, men framförallt kommer koldioxidutsläppen att bli betydligt mindre totalt sett och därför inte bara gynna boendeklimatet längs Genvägen utan klimatet i stort.

Anledningen till att man ändå väljer Genvägen före E14 beror således inte på fakta utan på hur man upplever sin resa. Att åka genom bebyggelse upplevs alltid som närmare och därmed snabbare än att åka utanför staden.

En sänkning av hastigheten till 30 km/tim på Genvägen mellan Litsvägen och Biblioteksgatan gör att restiden på sträckan ökar med 30 sekunder. Det medför med andra ord inga betydande konsekvenser för de trafikanter som inte har något realistiskt alternativ till Genvägen, men kan tillsammans med slopandet av huvudled upplevas tillräckligt hindrande för att de som har möjlighet väljer E14 i stället.

#### Slutsats

Att styra över en stor del av trafikströmmarna från Genvägen till E14, enligt förslaget ovan samt det tidigare lagda förslaget om förbud mot tung trafik, medför enbart positiva effekter för alla berörda. Kortare värestider, mindre koldioxidutsläpp och en förbättrad boendemiljö längs Genvägen.

Genvägen som genomfart har dessutom för länge sedan spelat ut sin roll i och med E14:s dragning utanför Östersund. Det finns därmed inget som motiverar att den fortsättningsvis ska vara huvudled.

#### Boende längs Genvägen



#### Bifogade filer

Medborgarförslag.pdf (/forslag/file/19074/0)

# E-Förslag

## Rondell korsningen Sollidenvägen/Genvägen

### Status

Förslag som gått vidare

Inlämnat av



Röstning avslutad    Antal röster

2021-12-27

103

### Beskrivning

Det är många som ska hämta/lämna barn uppe vid förskola samt skola. Många upplever att det är svårt att ta sig in/ut från Sollidenvägen och väljer därför att köra Eriksbergsvägen istället.

Efter Eriksbergsvägen ska gående barn, cyklister, bussar och bilar samsas, med avsaknad av separat gångväg. På vintern kän även snöhögarna uppta halva vägen. Pga dessa behöver även personer korsa vägen vid flera ställen. Det saknas övergångsställen och många kör fort i morgonstressen.

Det borde vara bättre om bilisterna styrs till att ta Sollidenvägen istället där det finns gångväg och övergångsställen. Jag har barn på Innovitaskolan (fd Frigga) där trafiksituationen har varit ett evigt problem. Jag tror att situationen kring korsningen Sollidenvägen/Eriksbergsvägen skulle bli bättre om fler kom från Sollidenvägen och släpper av barn nedanför Innovitaskolan (Klockhuset) som skolan försöker få till.

Det är trist att många inte vågar släppa iväg sina barn själva på morgonen pga trafiksituationen. Jag har själv varit nära att bli påkörd i korsningen när jag följt mina barn. Jag förstår att det inte är lätt för bilisterna där.

Bifogar bilder från Eriksbergsvägen som visar att snöhögarna täcker halva vägbanan. Längre upp i kurvan ligger snön på motsatt sida!!!

### Bifogade filer

Eriksbergsvägen.jpg

Eriksbergsvägen2.jpg



## Synpunkter på detaljplanen för del av Karlslund 1:32 - Blomstergården

### Synpunkter

Genvägen bedöms få en omfattande trafikökning som en konsekvens av förslagen i detaljplanen. Såsom fastighetsägare av [REDACTED] en fastighet på Genvägen, inkommer jag med följande synpunkter.

Det finns skäl att ifrågasätta detaljplanens lämplighet och laglighet i dess nuvarande form utifrån bland annat avsaknaden av överväganden och planerade åtgärder ifråga om buller och trafiksäkerhet på Genvägen.

### Grunder m.m.

#### Rättslig reglering

*Plan- och bygglagen (2010:900) [PBL]*

Enligt 1 kap. 2 § PBL är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark.

Av 4 kap. 2 § PBL framgår att kommunen genom en detaljplan ska pröva ett mark- eller vattenområdes lämplighet för bebyggelse.

Vid prövningen av frågor enligt PBL ska enligt 2 kap. 1 § PBL hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

Enligt 2 kap. 4 § PBL får mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

Enligt 2 kap. 5 § PBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat de boendes och övrigas hälsa och säkerhet, möjligheterna att ordna trafik, möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar.

Enligt 2 kap. 6 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk vid planläggning utformas och placeras på avsedd mark på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bland annat skydd mot trafikolyckor samt trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö.

Enligt 2 kap. 6 a § PBL ska bostadsbyggnader vid planläggning lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller samt utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller.

Avsikten med paragrafen i 2 kap. 6 a § PBL är att säkerställa att bedömningar av risken för olägenhet för människors hälsa till följd av omgivningsbuller sker utifrån i huvudsak samma utgångspunkter i PBL som i miljöbalken (1998:808) (se prop 2013/14:128 "Samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och plan- och bygglagen" s. 38).

Av 2 kap. 9 § PBL framgår att planläggning av mark- och vattenområden inte får innebära fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Av 4 kap. 36 § PBL framgår att en detaljplan ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

#### *Miljöbalken*

Av 2 kap. 3 § miljöbalken följer att alla som bedriver en verksamhet eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iakttä de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

#### *Bullerriktvärden*

Regeringen har i den så kallade infrastrukturpropositionen, som fått stort genomslag i praxis, s. 43 (prop. 1996/97:53) bedömt att följande riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

#### *Olägenhet för människors hälsa m.m.*

Olägenhet för människors hälsa kan normalt antas föreligga om bullervärdena enligt ovan överskrids och en god miljö kan motsatsvis anses uppnådd om bullervärdena inte överskrids (se till exempel Mark- och miljööverdomstolens [MÖD] dom den 27 april 2021 i mål nr M 4432-209).

#### *Buller i befintlig bebyggelse*

Arbetet med att åtgärda buller i befintlig bebyggelse (sådan bebyggelse som fanns innan våren 1997 och innan infrastrukturpropositionen kom) ska ske i etapper där det mest omfattande bullret ska åtgärdas i en första etapp. Enligt praxis är det fortfarande den första etappens åtgärdsnivåer som är gällande (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens [MÖD] dom den 27 april 2021 i mål nr M 4432-20). Att arbetet ska ske i etapper har sin förklaring i att behovet av att åtgärda hälsoskadligt buller är mycket stort i riket och att det skulle vara svårt och resurskrävande att åtgärda allt buller på en gång.

Den första etappens åtgärdsnivåer innebär att bullerreducerande åtgärder ska vidtas i syfte att klara angivna nivåer på buller inomhus för fastigheter med en



ekvivalentnivå utomhus om 65 dB(A) eller mer. Om det föreligger särskilda skäl kan det finnas anledning att överväga bullerdämpande åtgärder även vid lägre bullernivåer (se t.ex. MÖD 2000:32). Det betyder att det i den första etappen i regel finns krav på att åtgärda buller i följande situationer:

1. Om bullret vid fasad överskrider 65 dB(A) eller
2. Om bullret överskrider riktvärdena för en god miljö och det föreligger särskilda skäl

#### *Buller vid nybyggnation och väsentlig ombyggnation*

Ifråga om nybyggnation och väsentlig ombyggnation ställs dock helt andra krav, eftersom det då finns möjlighet att beakta den numera väldefinierade bullerproblematiken redan i planeringsskedet. Ska man väsentligt bygga om eller bygga ny trafikinfrastruktur efter våren 1997 så behöver man i regel beakta bullerriktvärdena för en god miljö.

Detta innebär att riktvärdena ska hållas då byggnationerna är av sådan dignitet att de medför väsentliga förändringar av vägens karaktär, att det är fråga om en trafikomläggning och/eller att vägen lagts om i åtminstone delvis ny sträckning (se bl.a. MÖD 2007:16 och infrastrukturpropositionen s. 43).

I ett avgörande från MÖD, mål nr M 1662-20 hade en ny cirkulationsplats anslutits till en väg i Eslövs kommun. Ett spårviddshinder hade dock anlagts för att begränsa trafiken på vägen till endast busstrafik. För övrig trafik fanns en vändplats att nyttja innan cirkulationsplatsen. Ett bullervärde om 56 dB(A) hade uppmätts vid fastigheterna på gatan och trafikökningen genom busstrafiken uppräknades till maximalt 214 bussar/dygn. Efter en samlad bedömning kom domstolen fram till att ombyggnationen inte var sådan att den kunde räknas som väsentlig. I avgörandet blev därför regelverket för befintlig bebyggelse tillämpligt.

#### **Genvägen ifråga om nybyggnation och väsentlig ombyggnation**

Bostaden på [redacted] byggdes innan våren 1997. Övriga bostäder på Genvägen har i huvudsak också byggts innan våren 1997.

Trafikinfrastrukturen har dock förändrats väsentligt efter 1997 – främst genom byggandet av Pampasvägen och stadsdel norr. Genvägen kan dessutom sägas ha fått en ny sträckning genom Pampasvägen som i praktiken är en förlängning av Genvägen. Hur trafikinfrastrukturen och de omkringliggande områdena som anslöt till Genvägen har förändrats framgår bland annat av kartorna från 1997 och 2021 nedan.

I jämförelse med avgörandet från MÖD ovan, mål nr M 1662-20, så skiljer sig omständigheterna i nu aktuellt fall åt på ett betydande sätt. Ifråga om Genvägen så har man lagt om den i en ny sträckning och inte på något sätt begränsat trafikflödet. Även trafikökningen och bullernivåerna är betydligt mer omfattande på Genvägen än i det aktuella målet (se mer om detta nedan).

Sammanfattningsvis så har nybyggnationer och väsentliga ombyggnationer av trafikinfrastrukturen genomförts som gör att Genvägen inte längre torde omfattas av åtgärdsnivåerna för befintlig bebyggelse. Istället bör bullervärdena för en god miljö hållas på Genvägen.

I det omfattande underlag om planerade och redan genomförda byggnationer som jag tagit del av varken nämns eller analyseras reglerna kring bullerriktvärden vid nybyggnation och väsentlig ombyggnation av trafikinfrastruktur ifråga om Genvägen. Inga överväganden verkar ens ha gjorts. Min farhåga är därför att kommunen förbisåg dessa rättsregler och omständigheter i samband med att Pampasvägen m.m. byggdes och att kommunen fortsatt inte beaktar dessa regelverk.

#### *Närmare om genomförda byggnationer och dess konsekvenser*

Nybyggnationer och väsentliga ombyggnationer som har påverkat trafikflödena har sedan 1997 skett genom bland annat:

- Nybyggnationen ” Stadsdel norr”, etableringen av nya bostadsområden, arenor, Ica Maxi samt Pampasvägen m.m.
- Genvägens ombyggnation utifrån anslutningen till Pampasvägen och den nya cirkulationsplatsen
- Ombyggnationen av Rådhusgatan från två- till enfilig på sträckan Pampasvägen-Fältjägargränd
- Ombyggnaden av korsningen Litsvägen/Fältjägargränd
- Avskaffande av status huvudled på Litsvägen
- Nybyggnationen av handelsplatsen ”Lillänge”, dit fordon pendlar via Genvägen

Byggnationerna har bland annat lett till att trafik till och från den tungt trafikerade Rådhusgatan, Stadsdel norr och Ica Maxi m.m. nu kan ansluta till Genvägen genom den nya vägen Pampasvägen. Av detaljplanen för Pampasvägen från 2007 framgår dessutom att ett av syftena med Pampasvägen var att just lägga om trafiken. Bland annat Pampasvägens tillkomst har inneburit stora förändringar i trafikflöden och fordons möjlighet och benägenhet att välja Genvägen som genomfartsled.

Även om Pampasvägen har fått ett eget namn, innebär den i praktiken en förlängning av Genvägen (jfr Litsvägen som ansluter till den aktuella cirkulationsplatsen och sedan fortsätter på andra sidan cirkulationsplatsen).

Efter en egen – i all enkelhet – genomförd observation och överslagsräkning vid den aktuella cirkulationsplatsen kunde konstateras att de flesta av alla fordon som kom körande från Genvägen svängde av vid Pampasvägen. Samma tendens kunde observeras även i motsatt färdriktning, dvs. de flesta fordon som kom från Pampasvägen svängde av vid Genvägen. Om ett liknande resultat skulle visa sig stämma vid en mer noggrann utredning, måste det dessutom anses visat genom det faktiska trafikflödet att trafikinfrastrukturen väsentligt byggts om.

#### **En påvisad med bullerproblematik på Genvägen**

Bullernivåerna för en god miljö hålls inte på Genvägen i dagsläget.

De exakta och nuvarande bullervärdena vid fastigheterna på Genvägen har inte beräknats i närtid såvitt jag kan utläsa av underlaget jag fått ta del av. År 2012

genomförde emellertid Samhällsbyggnad vid Östersunds kommun en bullerutredning vid en fastighet på Genvägen utifrån att en anmälan om olägenhet hade inkommit (dnr 2341-12). I utredningen kom man fram till att bullret vid fastighetens fasad uppgick till 59 dB(A) utifrån följande data.

Vägelement	1
Antal fordon/dygn	5000
Andel tunga fordon (%)	7
Medelhastighet, lätta fordon (km/h)	40
Medelhastighet, tunga fordon (km/h)	40
Vägbredd körytan (m)	10,0
Bankhöjd (m)	0,0
Väglutning (promille)	0
Mottagaravstånd (m)	13,5
Mottagarhöjd (m)	2,0
Vinkelområde (grader)	0-180
Marktyp skärm-mottagare	Hård
Skärm	Nej
Speciell korrektion	Nej
Korrektion för vägbeläggning	Nej

Eftersom trafikmängderna har ökat sedan dess och eftersom det kan ifrågasättas att medelhastigheten endast uppgår till 40 km/h, kan man utgå ifrån att bullernivån har ökat. På Byalaget 24 finns det vid fastighetens norra sida dessutom en stor parkeringsplats och inga bullerdämpande och tätt intilliggande byggnader, vilket torde innebära att denna sida är särskilt utsatt för buller (jfr bilden från Norconsults bullerutredning nedan som visar högt buller vid platser med liknande förhållanden). Dikt an mot denna sida ligger dessutom en uteplats på fastigheten.

Eftersom riktvärdena för en god miljö vida överskrids finns skäl att utgå ifrån att det redan utifrån nu rådande omständigheter föreligger en skyldighet för kommunen att vidta bullerreducerande åtgärder på fastigheterna utmed Genvägen.

Eftersom genomförandet av detaljplanen skulle generera mer trafik och buller på Genvägen får den antas strida mot både miljöbalkens och plan- och bygglagens bestämmelser. Om kommunen tilläts försämra en redan otillåten bullersituation på Genvägen genom ytterligare byggnationer på så vis som föreslås i detaljplanen vore tillämpliga regelverk i praktiken tandlösa.

### En omfattande trafikökning på Genvägen sedan 1997

År 1997, vid ungefär samma tidpunkt då infrastrukturpropositionen kom, uppgick antalet fordonspassager på Genvägen till 1 700 på en aktuell mätplats (se Östersunds kommuns trafikarta från 1997 nedan).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Det är inte klarlagt om siffrorna från 1997 är beräknade utifrån ett genomsnittligt veckodygn eller ett genomsnittligt vardagsdygn. Därför kommer siffrorna nedan att redovisas utifrån båda scenarier.

Idag uppgår motsvarande trafikmängder på samma mätplats till 6 173 alternativt 7 092 fordon.<sup>2</sup> Det innebär en trafikökning om 360 % alternativt 418 % sedan 1997.

Om aktuell detaljplan antas och genomförs skulle motsvarande trafikökning från 1997 uppgå till 460 % och 500 % till år 2030. Prognosen för 2040 är beräknade till 9 400 fordon/dygn. Det skulle innebära en ökning av trafiken med cirka 550 % från 1997 (beräknat utifrån vardagsdygn i enlighet med trafikutredningen i planärendet Blomstergården).

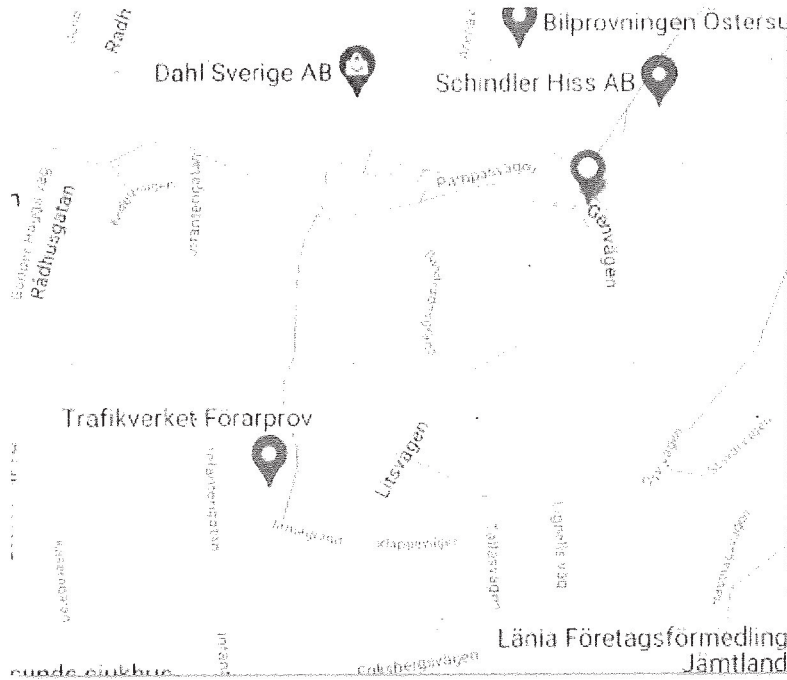
Sådana synnerligen omfattande trafikökningar på en gata som Genvägen måste bedömas vara uppenbart oproportionerliga i förhållande till både enskilda och allmänna intressen och saknar dessutom motsvarighet i övriga staden.

Detaljplanens genomförande skulle medföra att ett värde om långt över 60 dB(A) uppnåddes vid befintliga fastigheter på Genvägen.

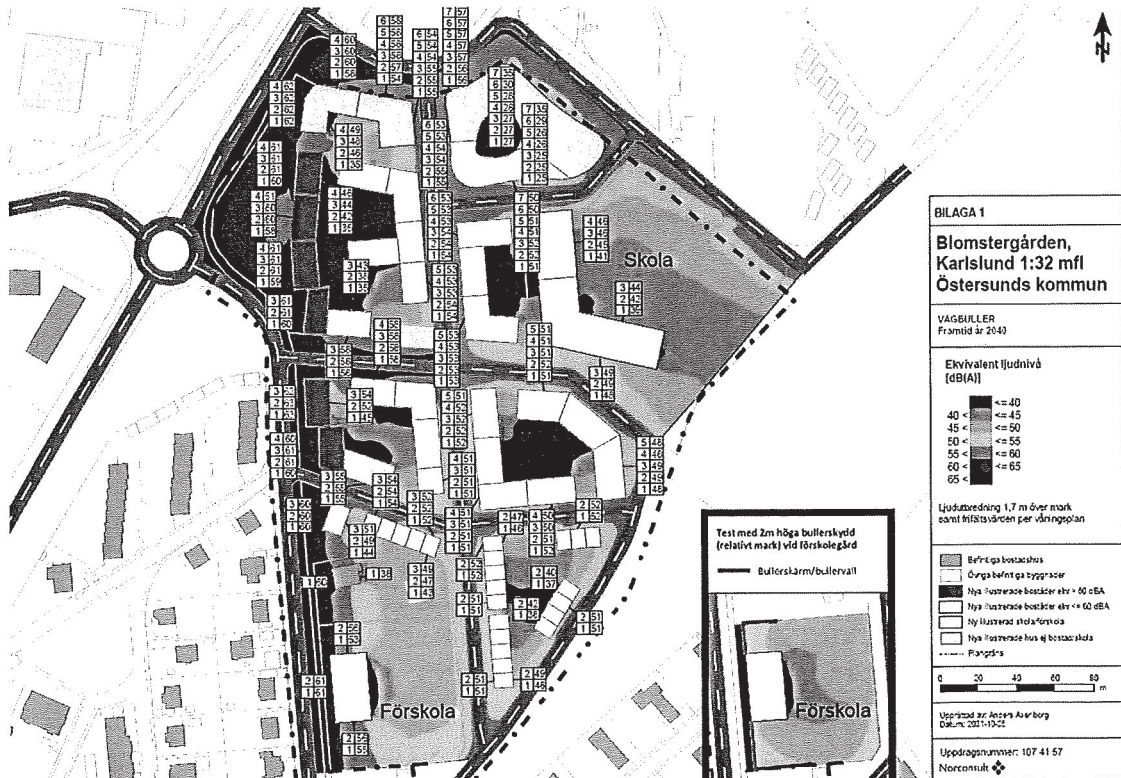


Bilden illustrerar vägnätet och antalet fordonspassager i tusental på Genvägen år 1997

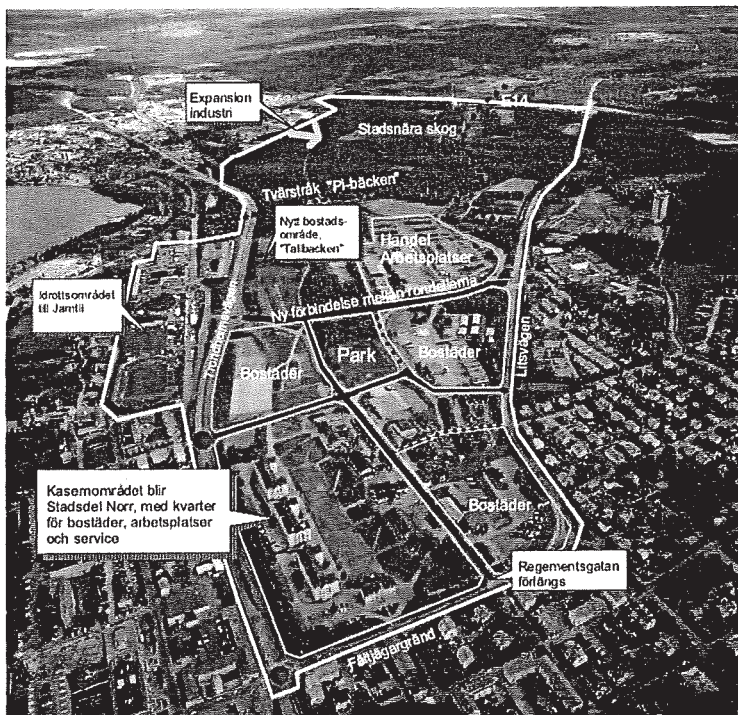
<sup>2</sup> Uppmätta passager framgår av Östersund kommuns trafikrapport för Genvägen från 2021. Vid mätningen 2021 uppgick antalet passerande fordon på Genvägen till ett snitt om 5 612 respektive 6 447 per dygn. Av trafikrapporten i planärendet Blomstergården s. 13 framgår att värdet ska räknas upp med 10 % utifrån rådande pandemi. Därför finns anledning att utgå ifrån att antalet fordonspassager 2021 ska beräknas till ett snitt om 6 173 respektive 7 092.



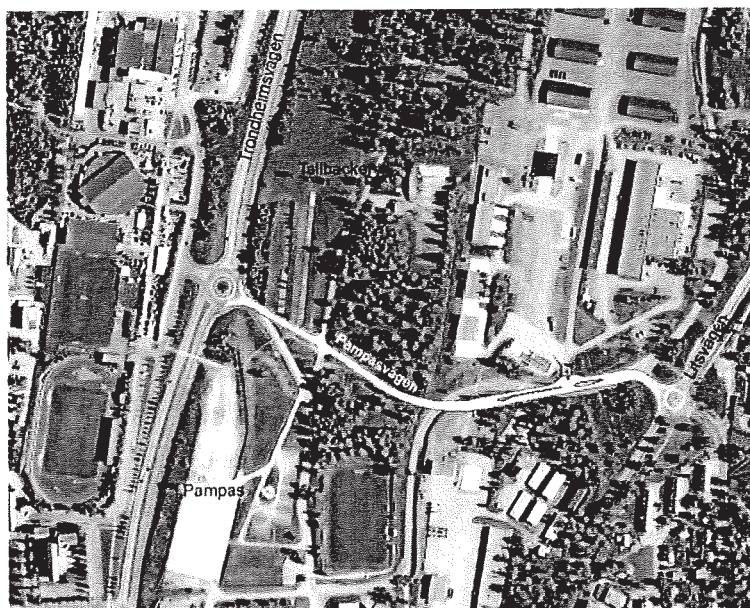
Bilden illustrerar det förändrade vägnätet (Pampasvägens tillkomst m.m.) samt mätpunkten (den röda nålen) där fordon om 7 092 fordon beräknades passera år 2021



Bilden är hämtad från bullerutredningen genomförd av Norconsult och illustrerar beräknad ekvivalent ljudnivå vid Genvägen 2040 om detaljplanen genomförs. Av bilden kan utläsas att fastigheterna väster om Genvägen skulle drabbas av en ekvivalent ljudnivå över 60 dB(A)



Bilden är hämtad ur översiktsplanen för stadsdel norr från 2006/2007 och illustrerar översiktligt trafikomläggningen och planen för området



Bilden är hämtad ur planbeskrivningen för Pampasvägen från 2007 och illustrerar trafikomläggningen och den nya sträckningen

## Lämplighetsfrågan och olika alternativ

### *Genvägen*

Genvägen är i huvudsak en villagata och gårdsutfarterna är därför många, de uppgår till hela 33 i antalet. Gång- och cykelbanorna, husen och tomterna ligger dessutom nära eller dikt an mot bilvägen. Genvägen är därför olämplig som tungt trafikerad genomfartsled. Det framstår vare sig som ändamålsenligt eller lämpligt att fordon i pendlingstrafik som ska från ena sidan stan till den andra ska gynnas av att välja Genvägen, särskilt utifrån att det finns andra alternativa vägar.

### *Litsvägen*

Tidigare utgjorde Litsvägen huvudgata. Det är tydligt att Litsvägen utifrån dess utformning är byggd för att kunna ta emot mer trafik än Genvägen. På Litsvägen är cykelvägen och gångvägen separerad från bilvägen och bostadshusen ligger på långt avstånd. Gårdsutfarterna uppgår till endast sju på hela gatan och förutsättningarna för exempelvis bullerplank är betydligt bättre utifrån att det finns mer plats och färre utfarter.

### *E14*

Att åka genom bebyggelse upplevs som snabbare och närmare än att resa runt och utanför staden. Därför används Genvägen som genomfartsled även i de fall E14 hade tagit kortare, lika lång eller marginellt längre tid och endast varit marginellt längre i avstånd. E14 torde ha betydligt bättre kapacitet att ta emot trafiken. Dessutom är koldioxidutsläppen vid körning i tätbebyggelse betydligt högre än vid motorvägs- och landsvägskörning, vilket ytterligare motiverar E14 som alternativ.

Tidigare utgjorde Genvägen genomfart för trafik från E14 (tidigare E75) och väg 87 som skulle vidare norrut mot Lit och vice versa, vilket motiverade viss genomfartstrafik. I och med tillkomsten av E14 mellan Odenskog och Lugnvik finns inte längre något som motiverar detta.

Konsekvenser av att trafikanter som ska resa mellan Lugnvik och Odenskog skulle välja E14 i stället för Genvägen, exempel:

Brittsbo (väster om Lugnvik) – Coop Lillänge  
via Genvägen                      längd 7,9 km, restid 10 minuter  
via E14                                längd 8,0 km, restid 7 minuter

Lugnviks centrum (kyrkan) – Coop Lillänge  
Via Genvägen                      längd 6,4 km, restid 9 minuter  
Via E14                                längd 7,9 km, restid 7 min

ICA Maxi, stadsdel norr – Coop Lillängen  
Via Genvägen                      längd 4,3 km, restid 7 minuter  
Via E14                                längd 5,5 km, restid 6 minuter

Endast i undantagsfall finns det finns verkliga skäl att välja Genvägen för genomfart, då det är uppenbart att exempelvis E14 är olämpligt som alternativ. I dessa undantagsfall finns andra, alternativa vägar såsom Litsvägen. Att möjliggöra genomfart för hela stadens trafik endast utifrån dessa undantagsfall är därför inte motiverat.



*Bilden illustrerar Genvägens närhet till bostadshusen med tillhörande trädgårdar*



*Bilden illustrerar Litsvägens karaktär och utformning i dess nordligaste del*



### Trafiksäkerhet

Till detta kommer även att trafiksäkerheten på Genvägen är bristande redan utifrån nuvarande omständigheter. Det finns få hinder på vägen som hindrar trafiken från att köra fort. Det finns få övergångsställen och gatan utgörs dessutom av en raksträcka. Vid [REDACTED] är det raksträcka och en halv kilometer mellan närmaste övergångsställen. Detta inbjuder sammantaget till att köra fort och vårdslöst och gör det svårt att som boende och gångtrafikanter komma över vägen. En expresscykelväg har också byggts dikt an mot vägbanan, vilket i kombination med ett högt antal gårdsutfarer och omfattande genomfartstrafik måste anses mindre lämpligt. Säkerhetsbristerna leder till olycksrisker och stress för de boende samt de stora mängder oskyddade gång- och cykeltrafikanter m.fl. som färdas på expresscykelvägen.

Belastningsgraden vid de till varandra närliggande korsningarna Genvägen/Sollidenvägen samt Genvägen/Samuel Permangata får även antas vara mycket hög. Korsningsolyckor i gatukorsningar är den olyckstyp som medför flest dödade och svårt skadade bilister i tätbebyggt område (se kommunal VGU-guide, Vägars och gators utformning i tätort s. 73 ff).

Några resonemang kring vad detaljplanen medför ifråga om ytterligare försämrade trafiksäkerhet och eventuella åtgärder utifrån detta förs inte i underlaget. Om detaljplanen genomförs beräknas antalet fordonpassager öka betydligt och därmed skulle trafiksäkerheten ytterligare försämrats.

Det finns i sammanhanget även anledning att bifoga motiveringen till ett medborgarförslag från förslagslämnare [REDACTED]. I motiveringen beskrivs konsekvenser av dagens trafiksituation på Genvägen. På grund av omfattande genomfart m.m. kan fordon inte använda Sollidenvägen på så vis som det är tänkt. Utifrån den omfattande trafiken är det helt enkelt för svårt och farligt att svänga in på Sollidenvägen eller ut på Genvägen från Sollidenvägen. Istället tvingas bilister köra på smågator genom villakvarteren i området Karlslund för att kunna ta sig till och från skolområdena i Sollidenområdet. Även det som beskrivs beträffande oro för att låta barn gå själva till skolan är anmärkningsvärt och bör beaktas i bedömningen.

## E-Förslag

### Rondell korsningen Sollidenvägen/Genvägen

**Status**

Under omröstning

Inlämnat av

**Röstning avslutas**    **Antal röster**

2021-12-27

73

**Beskrivning**

Det är många som ska hämta/lämna barn uppe vid förskola samt skola. Många upplever att det är svårt att ta sig in/ut från Sollidenvägen och väljer därför att köra Eriksbergsvägen istället.

Efter Eriksbergsvägen ska gående barn, cyklister, bussar och bilar samsas, med avsaknad av separat gångväg. På vintern kan även snöhögarna uppta halva vägen. Pga dessa behöver även personer korsa vägen vid flera ställen. Det saknas övergångsställen och många kör fort i morgonstressen.

Det borde vara bättre om bilisterna styrs till att ta Sollidenvägen istället där det finns gångväg och övergångsställen. Jag har barn på Innovitaskolan (fd Frigga) där trafiksituationen har varit ett evigt problem. Jag tror att situationen kring korsningen Sollidenvägen/Eriksbergsvägen skulle bli bättre om fler kom från Sollidenvägen och släpper av barn nedanför Innovitaskolan (Klockhuset) som skolan försöker få till.

Det är trist att många inte vågar släppa iväg sina barn själva på morgonen pga trafiksituationen. Jag har själv varit nära att bli påkörd i korsningen när jag följt mina barn. Jag förstår att det inte är lätt för bilisterna där.

Bifogar bilder från Eriksbergsvägen som visar att snöhögarna täcker halva vägbanan. Längre upp i kurvan ligger snön på motsatt sida!!!

**Bifogade filer**

Eriksbergsvägen.jpg

Eriksbergsvägen2.jpg

### Slutsats och sammanfattning

Det får antas vara få kommuner som mer effektivt lyckats dirigera stora delar av stadens genomfartstrafik till oskyddade villagator snarare än till motorvägar eller andra lämpligare vägar eller att försöka begränsa trafiken. Så länge kommunen fortsätter att möjliggöra för snabb och smidig genomfart på Genvägen, så kommer denna givetvis att användas för det ändamålet. Östersund kan inte sägas vara unikt ifråga om trafikinfrastrukturella utmaningar men kan sägas vara detsamma beträffande valda lösningar på dessa utmaningar.

Trafiksituationen på Genvägen är en konsekvens av en oproportionerlig fördelning mellan olika intressen, där det har lagts stor vikt vid intresset av att snabbt och obehindrat kunna köra bil genom tätbebyggelse och villaområden i staden och där intresset av en stad med goda trafik- och miljöförhållanden inte har beaktats nämnvärt. De förhållandevis få fordon som idag har verkligt befogad anledning att välja Genvägen för genomfart, torde istället och utan större besvär kunna välja alternativa och mer lämpliga vägar såsom Samuel Permans Gata, Biblioteksgatan och Litsvägen m.fl.

Genom att begränsa möjligheten för snabb och smidig genomfartstrafik skulle enskilda behöva planera sina resor bättre och välja alternativa och mer miljövänliga färdmedel, vilket måste vara önskvärt.

När bland annat Pampasvägen och stadsdel norr byggdes ändrade man trafikinfrastrukturen väsentligt och trafiken lades om. Genvägen fick dessutom en ny sträckning genom Pampasvägen som i praktiken är en förlängning av Genvägen.

Åtgärder som försämrar buller och störningar får inte ske hur som helst. Genvägen kan utifrån byggnationerna och trafikomläggningarna inte längre anses utgöra befintlig miljö. Bullret som råder på Genvägen bör därför åtgärdas redan utifrån nuvarande bullernivåer, som vida överskrider riktvärdet för en god miljö.

Kommunen hade möjlighet att redan vid planeringen av dessa byggnationer tillse att Genvägens invånare inte drabbades av hälsoskadliga bullernivåer genom att planera annorlunda och genom att grundligt utreda och ta hänsyn till miljöaspekterna. Till exempel kunde vägar ha lagts annorlunda och E14 ha nyttjats mer effektivt i planeringen. Istället underlättade kommunen för snabb och enkel genomfartstrafik på en bostadsgata med många gårdsutfarter och mitt i ett villaområde. Därefter har kommunen dessutom planerat för och byggt en expresscykelväg dikt an mot samma gata.

Det saknas närmare överväganden och bedömningar beträffande nödvändigheten och lämpligheten i att underlätta för hela stadstrafiken att använda en för ändamålet illa rustad villagata som genomfartsled. Särskilt utifrån att det finns en framdragen motorväg som dessutom kan antas vara ett mer miljövänligt alternativ i de allra flesta fall.

År 1997 så uppgick trafikmängderna vid en punkt på Genvägen till 1 700/dygn. Om aktuell detaljplan antas och genomförs beräknas trafikökningen uppgå till cirka 500 % från 1997 till år 2030. En sådan omfattande trafik- och bullerökning framstår som uppenbart orimlig.

Tekniska nämnden har vid flera tillfällen uttalat sig kring Genvägen och ansett att det inte finns skäl att åtgärda trafik- och bullersituationen, till synes utan att ha gjort någon grundligare utredning. Tekniska nämnden avstyrker åtgärder för att förbättra trafiksituationen bland annat med motiveringen att Genvägen är "[e]n av pulsåderna i Östersunds trafiknät" (Tekniska nämndens protokoll den 15 december 2021 s. 19).

Som ovan angett kan det konstateras att trafiksituationen på Genvägen är en konsekvens av kommunens egen planering och beslut. Trafiksituationen borde – särskilt utifrån detta – inte vara självberättigad. Genvägens status som "pulsåder" bör med andra ord inte ensamt utgöra anledning till att inte fatta beslut som leder till andra konsekvenser. Endast om kommunen visar att det inte finns några andra alternativ kunde argumenten framstå som meningsfulla.

### **Förbättringsförslag**

Det finns utifrån ovan nämnda skäl anledning att ändra detaljplanen.

För det första bör korsningen där Samuel Permangata och Genvägen möts regleras med trafiksignal eller på annat sätt åtgärdas utifrån trafiksäkerhetssynpunkt.

Ifråga om kommunens skyldighet att vidta bullerreducerande åtgärder är det är knappast lämpligt att uppföra bullerplank utmed hela Genvägen utifrån att gårdsutfarterna är många och vägen begränsad i bredd. Det finns andra alternativa vägar som är mer lämpliga för sådana åtgärder om det skulle bli nödvändigt.

Alternativet att reducera genomfartstrafiken på Genvägen framstår som mer ändamålsenligt, särskilt utifrån Genvägens utformning och karaktär. Den större andelen genomfartstrafik bör dirigeras till E14 och resterande andel till för ändamålet mer lämpliga vägar.

Ett förslag för att kunna efterleva rättsordningens krav på buller- och säkerhetsnivåer och samtidigt kunna genomföra projektet Blomstergården – som jag i övrigt anser vara ett fint tillskott till staden – är att koppla loss Genvägen från cirkulationsplatsen där Litsvägen, Pampasvägen och Genvägen möts. Vid slutet av Genvägen kan istället en vändplats placeras samtidigt som expresscykelvägen fortsätter bort mot Pampasvägen och Litsvägen. Ett kompletterande förslag är att fordonsentréer till Blomstergården endast placeras på Litsvägen och tillse att den motorburna trafiken som ska till och från Blomstergården inte kan ta sig ut/fram på Genvägen.

Ett alternativt förslag är att endast tillåta genomfartstrafik för bussar på Genvägen och någonstans söder om korsningen ÖSK-vägen/Genvägen uppföra ett hinder som endast bussar kan köra över likt lösningen i MÖD mål nr M 1662-20. Risken med en sådan åtgärd är önskad genomfartstrafik på småvägarna i villaområdet i syfte att ändå kunna nå cirkulationsplatsen. Enkelriktade gator kan vara en metod för att få bukt med sådana potentiella konsekvenser. Med ett sådant alternativ måste dock noggrant utredas om bullret skulle hållas nere så pass mycket att riktvärdena hålls.

15 (15)

Trafikbegränsande åtgärder skulle sannolikt leda till att enskilda planerade sitt bilåkande bättre och till att fordon i första hand skulle färdas via E14 vid resor till och från Lugnvik och skidstadion m.m.

Planarbetet med Blomstergården kan på detta sätt sägas ge kommunen en unik möjlighet att både rätta till de beslut som lett till buller- och säkerhetsproblematiken på Genvägen samt bli mer konkret i sitt handlande för att nå de egna miljö- och klimatmålen.

██████████  
Boende på ██████████ och fastighetsägare av ██████████

Östersund, 2022-01-13

Kopia till:

Länsstyrelsen i Jämtland



HOTELL  
kv.1

P-HUS,  
BÖSTÄDER &  
VERKSAMHET  
kv.2

kv.3

kv.4

SKOLA

PUMPSTATION

kv.5

RADHUS I

RADHUS II

kv.6

RADHUS II

UTGAR

kv.7

UTGAR

kv.9

Stövarvägen

Gränsvägen

innehjövsvägen

Lignetsvägen

Gernevägen

Högskolevägen

Bil 7

S.2



SCHENKER

SANDBERG  
JONSSON  
ÖSTERSUND

41

B17-8

S.2





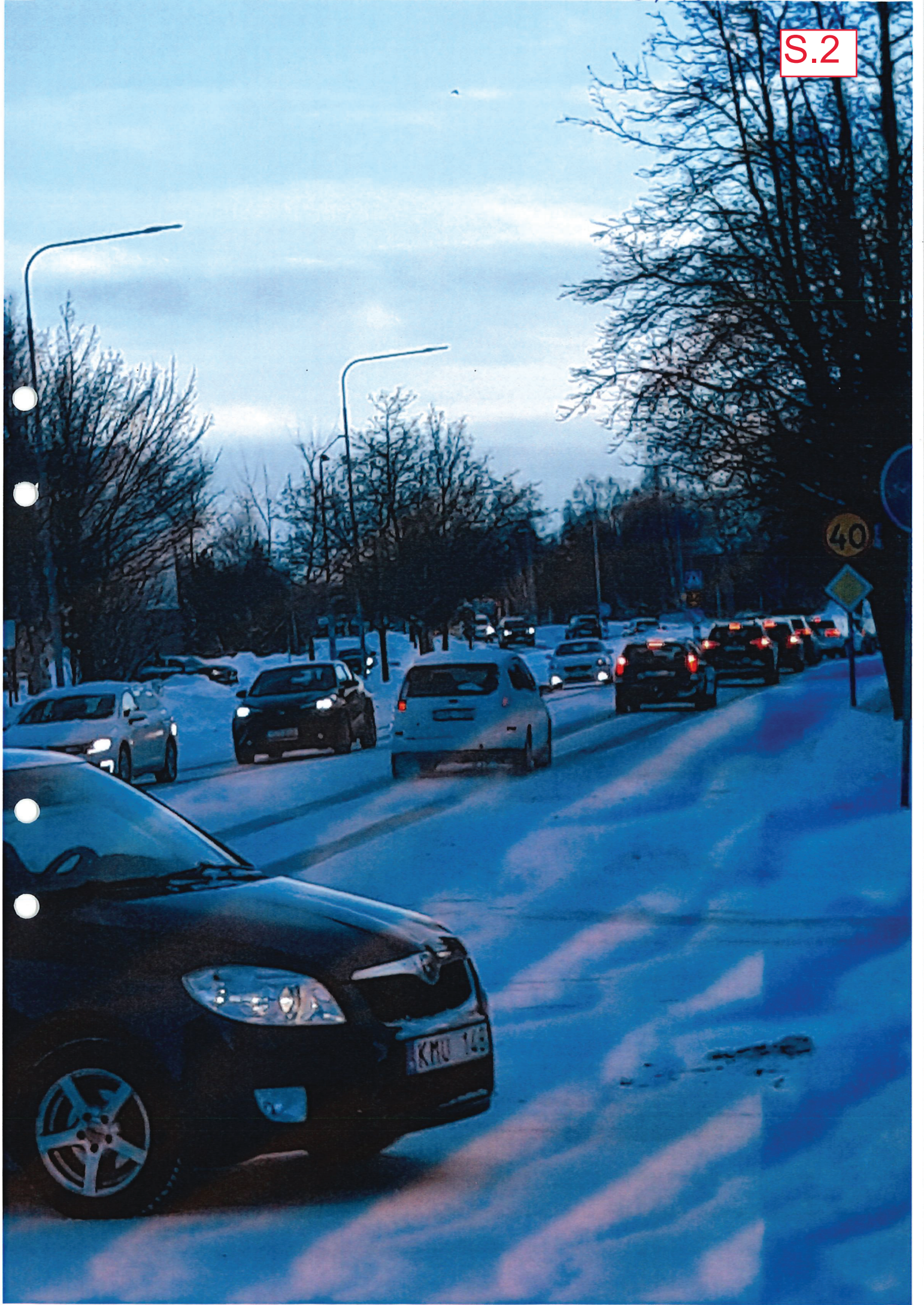
B.7.9

S.2



B.7.10

S.2



B.7, 11

S.2



B17. 12

S.2





B7, 14

S.2



B17.15

S.2



B17.16

S.2

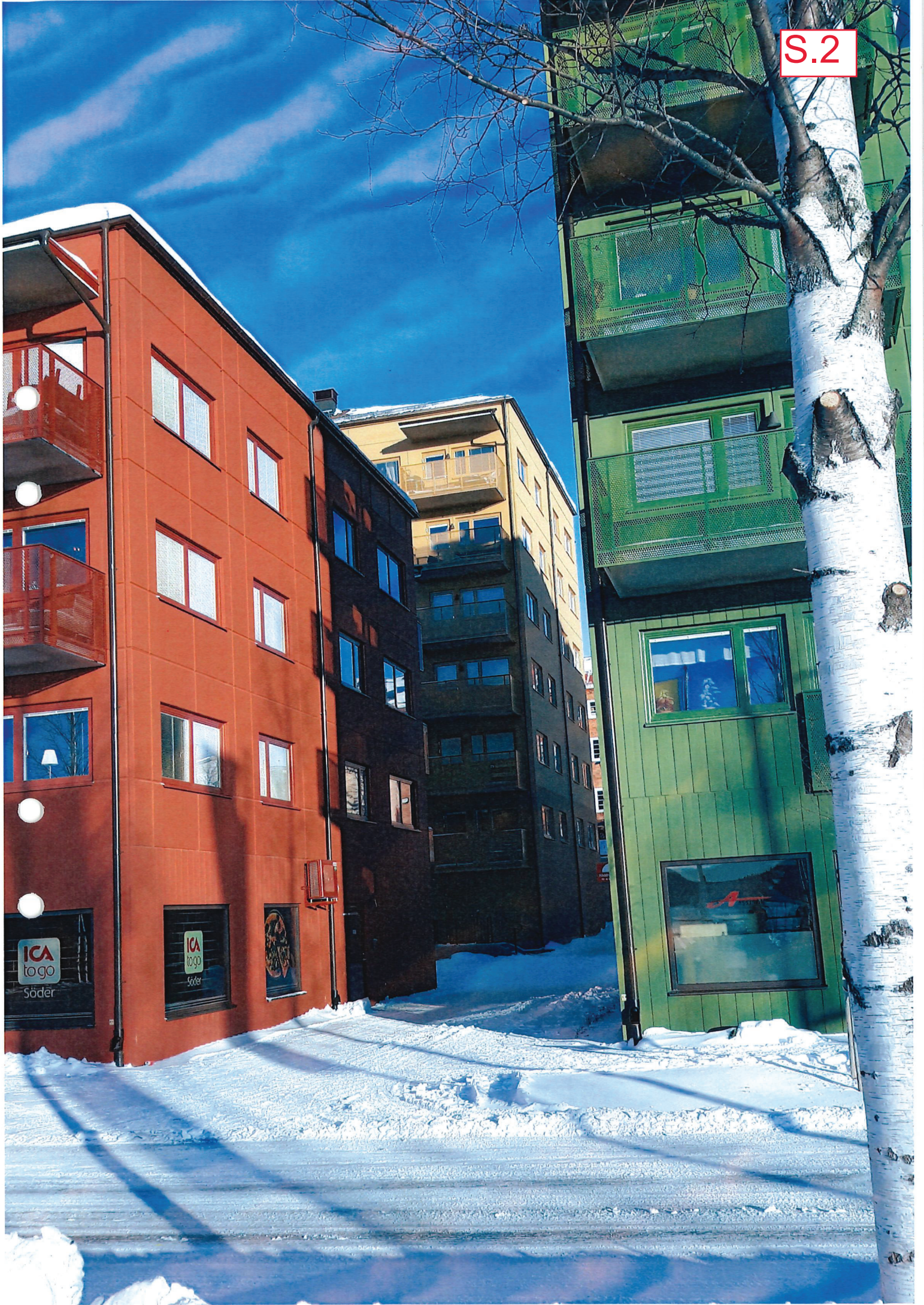




B77. 17

S.2

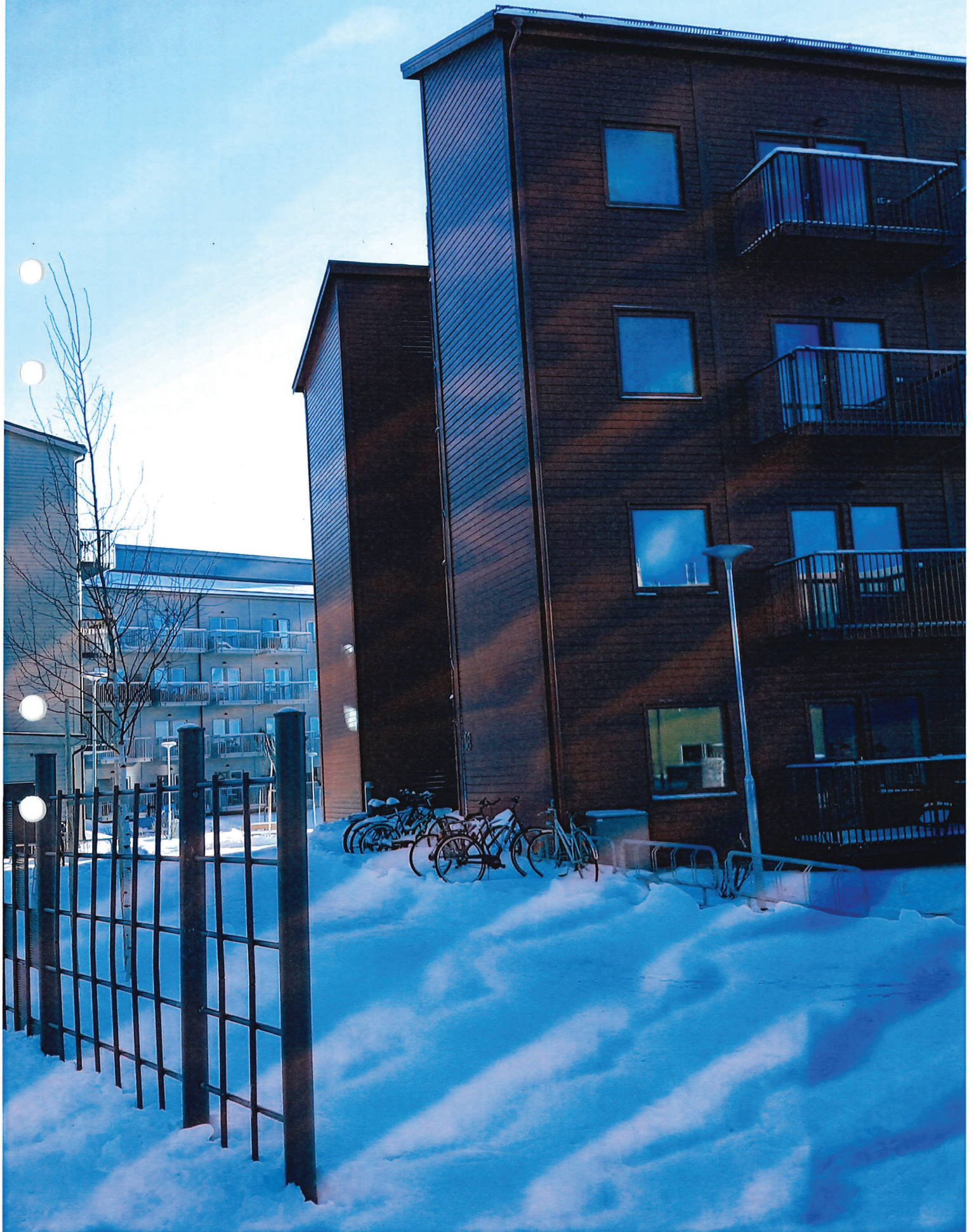




B17-19

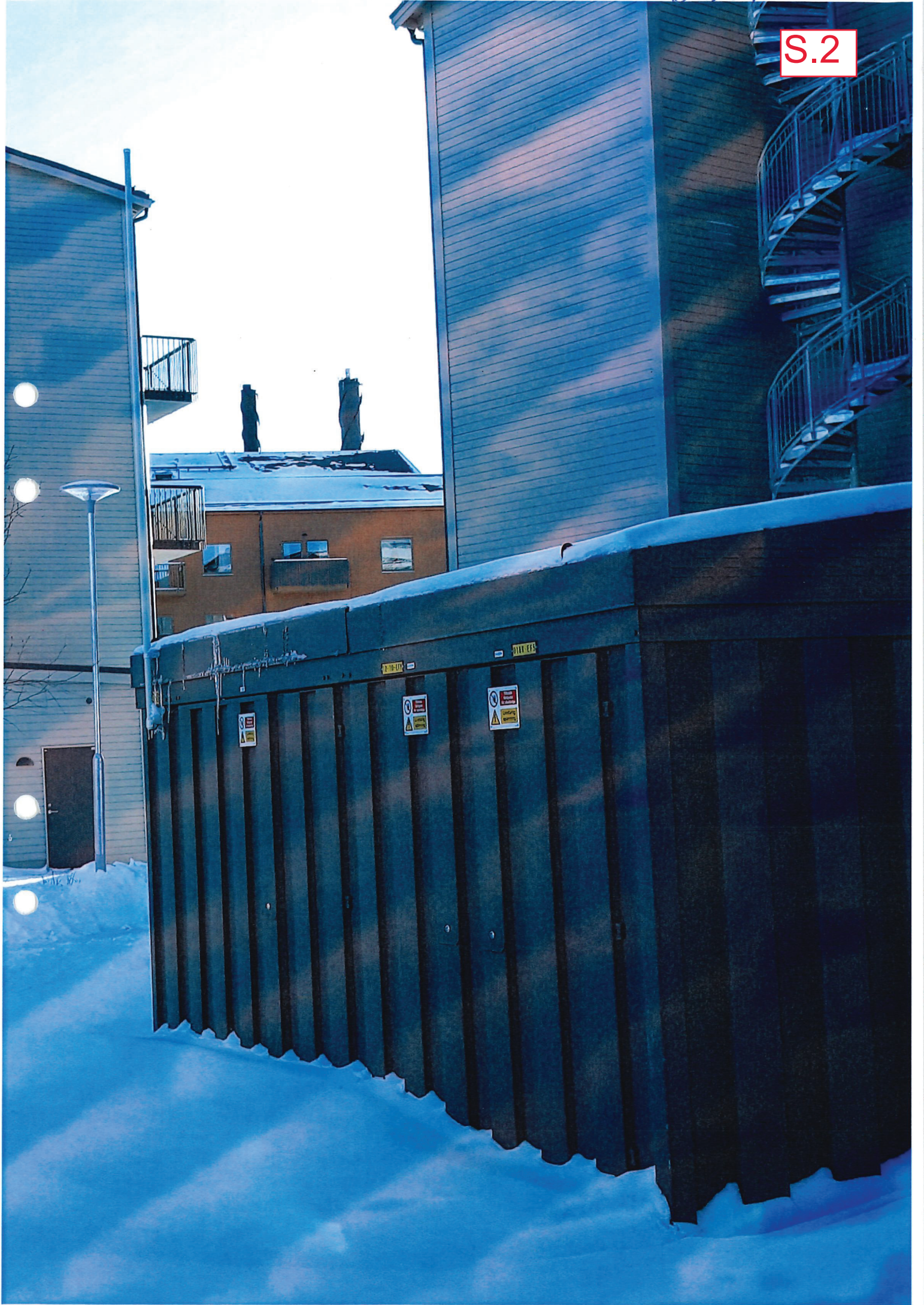
S.2





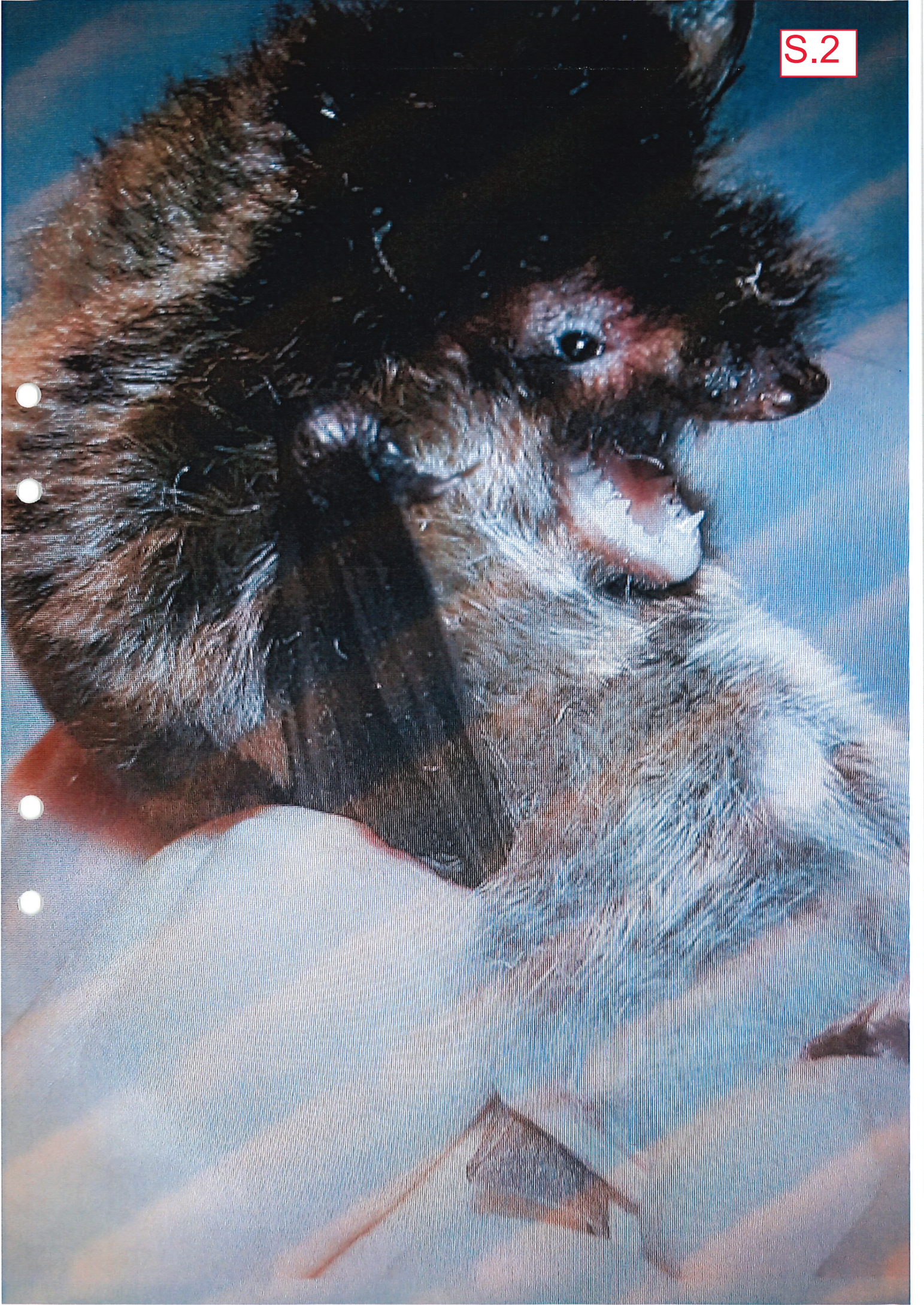
Bil. 21

S.2



Bil 22

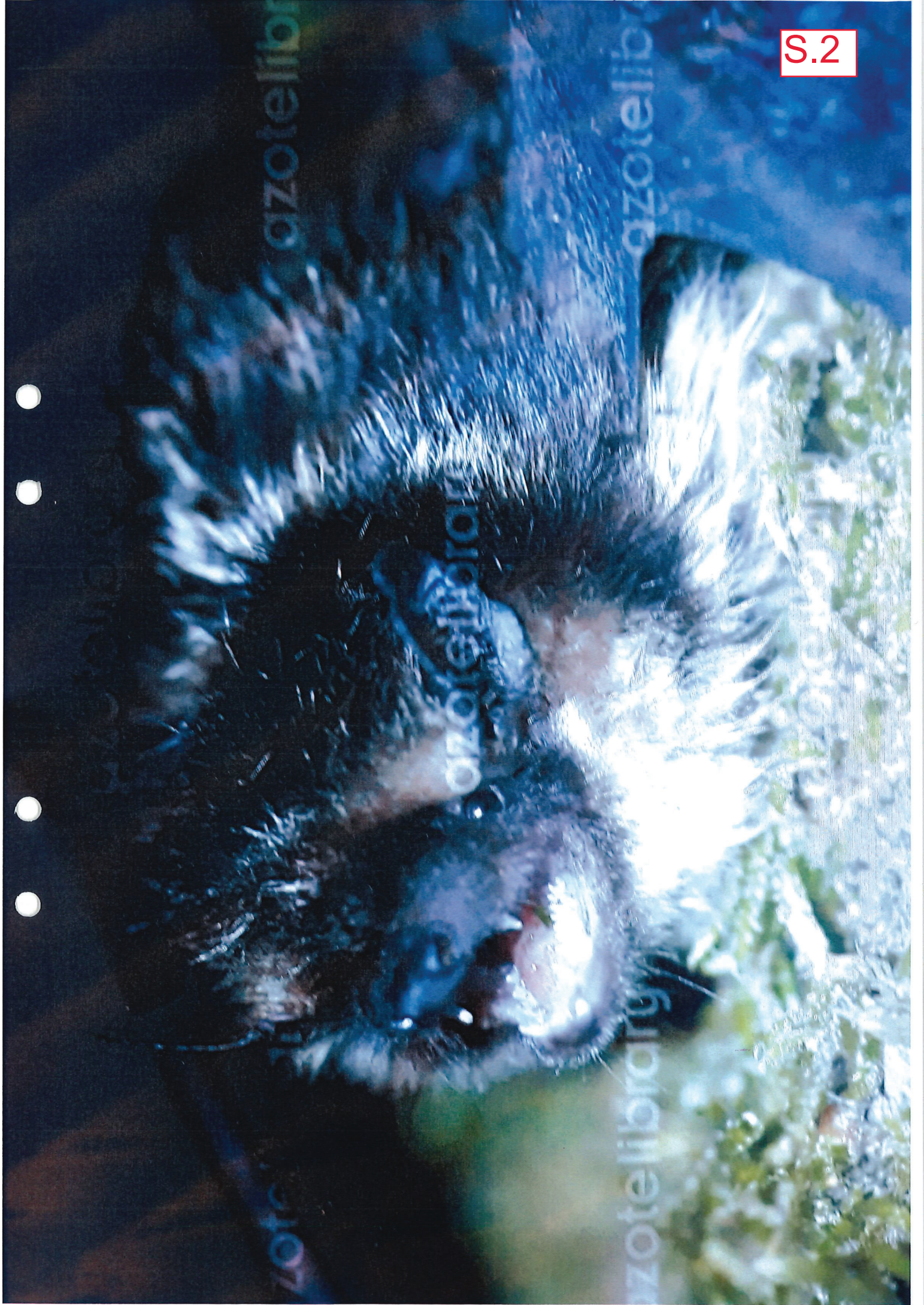
S.2





B17, 04

S.2





S.2



Jag heter [REDACTED] och bor på [REDACTED] i Östersund.

Här är mina synpunkter avseende byggandet av en ny stadsdel i Östersund som ni kallar ”Blomstergården”

### 1. Synpunkter på trafiken

Jag har både bil och släpvagn. Det är redan idag omöjligt att komma in och ut från gården där jag bor, och då enbart med bilen.

Att försöka backa in med släpvagn (bl.a lastad med snöskotrar på vintern) är i princip omöjligt då det kommer en bil från varje håll varje sekund, det blir snabbt kö och det kan ta en stund att backa in och parkera släpvagnen rätt på gården. Alla som bor efter Genvägen har samma stora problem med att ta sej in och ut från sin egen gård.

I materialet ni skickat ut framgår det att trafiken efter byggandet av Blomstergården ska **öka med ca 40 procent till nästan 9.000 st fordon per dygn** (enligt sidan 15 i trafikutredningen från Sigma). Det är redan idag stora problem med trafiken på Genvägen, och även stora störningar med den **tunga trafiken**.

Se bifogade bilder









Att ha all denna tunga trafik som passerar direkt utanför mitt sovrum och kök är helt oacceptabelt, det orsakar bl. a skakningar i huset, högt trafikbuller, avgaser, damm och skit.

Kommunen arbetar inte ens idag aktivt för att minska trafiken på Genvägen. Flera medborgarförslag har lämnats in, de första redan för många år sedan, men viljan finns inte hos kommunen att göra något åt den stundtals kaosliknande trafiksituationen efter Genvägen.

Kommunen har medvetet styrt trafiken till Genvägen och på så sätt förstört boendemiljön för många familjer i stora delar av Karlslund.

Så frågan kvarstår – Hur ska ni få bukt med och minska trafiken inklusive den tunga trafiken på Genvägen, och det innan byggandet av Blomstergården?

Jag ställer mej bakom och stöttar inlämnade synpunkter (som bifogas) från min granne

## Synpunkter på detaljplanen för del av Karlslund 1:32 - Blomstergården

### Synpunkter

Genvägen bedöms få en omfattande trafikökning som en konsekvens av förslagen i detaljplanen. Såsom fastighetsägare av [REDACTED] en fastighet på Genvägen, inkommer jag med följande synpunkter.

Det finns skäl att ifrågasätta detaljplanens lämplighet och laglighet i dess nuvarande form utifrån bland annat avsaknaden av överväganden och planerade åtgärder ifråga om buller och trafiksäkerhet på Genvägen.

### Grunder m.m.

#### Rättslig reglering

*Plan- och bygglagen (2010:900) [PBL]*

Enligt 1 kap. 2 § PBL är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark.

Av 4 kap. 2 § PBL framgår att kommunen genom en detaljplan ska pröva ett mark- eller vattenområdes lämplighet för bebyggelse.

Vid prövningen av frågor enligt PBL ska enligt 2 kap. 1 § PBL hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

Enligt 2 kap. 4 § PBL får mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

Enligt 2 kap. 5 § PBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat de boendes och övrigas hälsa och säkerhet, möjligheterna att ordna trafik, möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar.

Enligt 2 kap. 6 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk vid planläggning utformas och placeras på avsedd mark på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bland annat skydd mot trafikolyckor samt trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö.

Enligt 2 kap. 6 a § PBL ska bostadsbyggnader vid planläggning lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller samt utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller.

2 (15)

Avsikten med paragrafen i 2 kap. 6 a § PBL är att säkerställa att bedömningar av risken för olägenhet för människors hälsa till följd av omgivningsbuller sker utifrån i huvudsak samma utgångspunkter i PBL som i miljöbalken (1998:808) (se prop 2013/14:128 "Samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och plan- och bygglagen" s. 38).

Av 2 kap. 9 § PBL framgår att planläggning av mark- och vattenområden inte får innebära fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Av 4 kap. 36 § PBL framgår att en detaljplan ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

#### *Miljöbalken*

Av 2 kap. 3 § miljöbalken följer att alla som bedriver en verksamhet eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iakta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

#### *Bullerriktvärden*

Regeringen har i den så kallade infrastrukturpropositionen, som fått stort genomslag i praxis, s. 43 (prop. 1996/97:53) bedömt att följande riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

#### *Olägenhet för människors hälsa m.m.*

Olägenhet för människors hälsa kan normalt antas föreligga om bullervärdena enligt ovan överskrids och en god miljö kan motsatsvis anses uppnådd om bullervärdena inte överskrids (se till exempel Mark- och miljööverdomstolens [MÖD] dom den 27 april 2021 i mål nr M 4432-209).

#### *Buller i befintlig bebyggelse*

Arbetet med att åtgärda buller i befintlig bebyggelse (sådan bebyggelse som fanns innan våren 1997 och innan infrastrukturpropositionen kom) ska ske i etapper där det mest omfattande bullret ska åtgärdas i en första etapp. Enligt praxis är det fortfarande den första etappens åtgärdsnivåer som är gällande (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens [MÖD] dom den 27 april 2021 i mål nr M 4432-20). Att arbetet ska ske i etapper har sin förklaring i att behovet av att åtgärda hälsoskadligt buller är mycket stort i riket och att det skulle vara svårt och resurskrävande att åtgärda allt buller på en gång.

Den första etappens åtgärdsnivåer innebär att bullerreducerande åtgärder ska vidtas i syfte att klara angivna nivåer på buller inomhus för fastigheter med en

3 (15)

ekvivalentnivå utomhus om 65 dB(A) eller mer. Om det föreligger särskilda skäl kan det finnas anledning att överväga bullerdämpande åtgärder även vid lägre bullernivåer (se t.ex. MÖD 2000:32). Det betyder att det i den första etappen i regel finns krav på att åtgärda buller i följande situationer:

1. Om bullret vid fasad överskrider 65 dB(A) eller
2. Om bullret överskrider riktvärdena för en god miljö och det föreligger särskilda skäl

#### *Buller vid nybyggnation och väsentlig ombyggnation*

Ifråga om nybyggnation och väsentlig ombyggnation ställs dock helt andra krav, eftersom det då finns möjlighet att beakta den numera väldefinierade bullerproblematiken redan i planeringsskedet. Ska man väsentligt bygga om eller bygga ny trafikinfrastruktur efter våren 1997 så behöver man i regel beakta bullerriktvärdena för en god miljö.

Detta innebär att riktvärdena ska hållas då byggnationerna är av sådan dignitet att de medför väsentliga förändringar av vägens karaktär, att det är fråga om en trafikomläggning och/eller att vägen lagts om i åtminstone delvis ny sträckning (se bl.a. MÖD 2007:16 och infrastrukturpropositionen s. 43).

I ett avgörande från MÖD, mål nr M 1662-20 hade en ny cirkulationsplats anslutits till en väg i Eslövs kommun. Ett spårviddhinder hade dock anlagts för att begränsa trafiken på vägen till endast busstrafik. För övrig trafik fanns en vändplats att nyttja innan cirkulationsplatsen. Ett bullervärde om 56 dB(A) hade uppmätts vid fastigheterna på gatan och trafikökningen genom busstrafiken uppräknades till maximalt 214 bussar/dygn. Efter en samlad bedömning kom domstolen fram till att ombyggnationen inte var sådan att den kunde räknas som väsentlig. I avgörandet blev därför regelverket för befintlig bebyggelse tillämpligt.

#### **Genvägen ifråga om nybyggnation och väsentlig ombyggnation**

Bostaden på Byalaget 24 byggdes innan våren 1997. Övriga bostäder på Genvägen har i huvudsak också byggts innan våren 1997.

Trafikinфраstrukturen har dock förändrats väsentligt efter 1997 – främst genom byggandet av Pampasvägen och stadsdel norr. Genvägen kan dessutom sägas ha fått en ny sträckning genom Pampasvägen som i praktiken är en förlängning av Genvägen. Hur trafikinfrastrukturen och de omkringliggande områdena som anslöt till Genvägen har förändrats framgår bland annat av kartorna från 1997 och 2021 nedan.

I jämförelse med avgörandet från MÖD ovan, mål nr M 1662-20, så skiljer sig omständigheterna i nu aktuellt fall åt på ett betydande sätt. Ifråga om Genvägen så har man lagt om den i en ny sträckning och inte på något sätt begränsat trafikflödet. Även trafikökningen och bullernivåerna är betydligt mer omfattande på Genvägen än i det aktuella målet (se mer om detta nedan).

Sammanfattningsvis så har nybyggnationer och väsentliga ombyggnationer av trafikinfrastrukturen genomförts som gör att Genvägen inte längre torde omfattas av åtgärdsnivåerna för befintlig bebyggelse. Istället bör bullervärdena för en god miljö hållas på Genvägen.



4 (15)

I det omfattande underlag om planerade och redan genomförda byggnationer som jag tagit del av varken nämns eller analyseras reglerna kring bullerriktvärden vid nybyggnation och väsentlig ombyggnation av trafikinfrastruktur ifråga om Genvägen. Inga överväganden verkar ens ha gjorts. Min farhåga är därför att kommunen förbisåg dessa rättsregler och omständigheter i samband med att Pampasvägen m.m. byggdes och att kommunen fortsatt inte beaktar dessa regelverk.

#### *Närmare om genomförda byggnationer och dess konsekvenser*

Nybyggnationer och väsentliga ombyggnationer som har påverkat trafikflödena har sedan 1997 skett genom bland annat:

- Nybyggnationen ” Stadsdel norr”, etableringen av nya bostadsområden, arenor, Ica Maxi samt Pampasvägen m.m.
- Genvägens ombyggnation utifrån anslutningen till Pampasvägen och den nya cirkulationsplatsen
- Ombyggnationen av Rådhusgatan från två- till enfilig på sträckan Pampasvägen-Fältjägargränd
- Ombyggnaden av korsningen Litsvägen/Fältjägargränd
- Avskaffande av status huvudled på Litsvägen
- Nybyggnationen av handelsplatsen ”Lillänge”, dit fordon pendlar via Genvägen

Byggnationerna har bland annat lett till att trafik till och från den tungt trafikerade Rådhusgatan, Stadsdel norr och Ica Maxi m.m. nu kan ansluta till Genvägen genom den nya vägen Pampasvägen. Av detaljplanen för Pampasvägen från 2007 framgår dessutom att ett av syftena med Pampasvägen var att just lägga om trafiken. Bland annat Pampasvägens tillkomst har inneburit stora förändringar i trafikflöden och fordons möjlighet och benägenhet att välja Genvägen som genomfartsled.

Även om Pampasvägen har fått ett eget namn, innebär den i praktiken en förlängning av Genvägen (jfr Litsvägen som ansluter till den aktuella cirkulationsplatsen och sedan fortsätter på andra sidan cirkulationsplatsen).

Efter en egen – i all enkelhet – genomförd observation och överslagsräkning vid den aktuella cirkulationsplatsen kunde konstateras att de flesta av alla fordon som kom körande från Genvägen svängde av vid Pampasvägen. Samma tendens kunde observeras även i motsatt färdriktning, dvs. de flesta fordon som kom från Pampasvägen svängde av vid Genvägen. Om ett liknande resultat skulle visa sig stämma vid en mer noggrann utredning, måste det dessutom anses visat genom det faktiska trafikflödet att trafikinfrastrukturen väsentligt byggts om.

#### **En påvisad med bullerproblematik på Genvägen**

Bullernivåerna för en god miljö hålls inte på Genvägen i dagsläget.

De exakta och nuvarande bullervärdena vid fastigheterna på Genvägen har inte beräknats i närtid såvitt jag kan utläsa av underlaget jag fått ta del av. År 2012

genomförde emellertid Samhällsbyggnad vid Östersunds kommun en bullerutredning vid en fastighet på Genvägen utifrån att en anmälan om olägenhet hade inkommit (dnr 2341-12). I utredningen kom man fram till att bullret vid fastighetens fasad uppgick till 59 dB(A) utifrån följande data.

Vägelement	I
Antal fordon/dygn	5000
Andel tunga fordon (%)	7
Medelhastighet, lätta fordon (km/h)	40
Medelhastighet, tunga fordon (km/h)	40
Vägbredd körytan (m)	10,0
Bankhöjd (m)	0,0
Väglutning (promille)	0
Mottagaravstånd (m)	13,5
Mottagarhöjd (m)	2,0
Vinkelområde (grader)	0-180
Marktyp skärm-mottagare	Hård
Skärm	Nej
Speciell korrektion	Nej
Korrektion för vägbeläggning	Nej

Eftersom trafikmängderna har ökat sedan dess och eftersom det kan ifrågasättas att medelhastigheten endast uppgår till 40 km/h, kan man utgå ifrån att bullernivån har ökat. På Byalaget 24 finns det vid fastighetens norra sida dessutom en stor parkeringsplats och inga bullerdämpande och tätt intilliggande byggnader, vilket torde innebära att denna sida är särskilt utsatt för buller (jfr bilden från Norconsults bullerutredning nedan som visar högt buller vid platser med liknande förhållanden). Dikt an mot denna sida ligger dessutom en uteplats på fastigheten.

Eftersom riktvärdena för en god miljö vida överskrids finns skäl att utgå ifrån att det redan utifrån nu rådande omständigheter föreligger en skyldighet för kommunen att vidta bullerreducerande åtgärder på fastigheterna utmed Genvägen.

Eftersom genomförandet av detaljplanen skulle generera mer trafik och buller på Genvägen får den antas strida mot både miljöbalkens och plan- och bygglagens bestämmelser. Om kommunen tilläts försämra en redan otillåten bullersituation på Genvägen genom ytterligare byggnationer på så vis som föreslås i detaljplanen vore tillämpliga regelverk i praktiken tandlösa.

### En omfattande trafikökning på Genvägen sedan 1997

År 1997, vid ungefär samma tidpunkt då infrastrukturpropositionen kom, uppgick antalet fordonspassager på Genvägen till 1 700 på en aktuell mätplats (se Östersunds kommuns trafikarta från 1997 nedan).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Det är inte klarlagt om siffrorna från 1997 är beräknade utifrån ett genomsnittligt veckodygn eller ett genomsnittligt vardagsdygn. Därför kommer siffrorna nedan att redovisas utifrån båda scenarier.

6 (15)

Idag uppgår motsvarande trafikmängder på samma mätplats till 6 173 alternativt 7 092 fordon.<sup>2</sup> Det innebär en trafikökning om 360 % alternativt 418 % sedan 1997.

Om aktuell detaljplan antas och genomförs skulle motsvarande trafikökning från 1997 uppgå till 460 % och 500 % till år 2030. Prognosen för 2040 är beräknade till 9 400 fordon/dygn. Det skulle innebära en ökning av trafiken med cirka 550 % från 1997 (beräknat utifrån vardagsdygn i enlighet med trafikutredningen i planärendet Blomstergården).

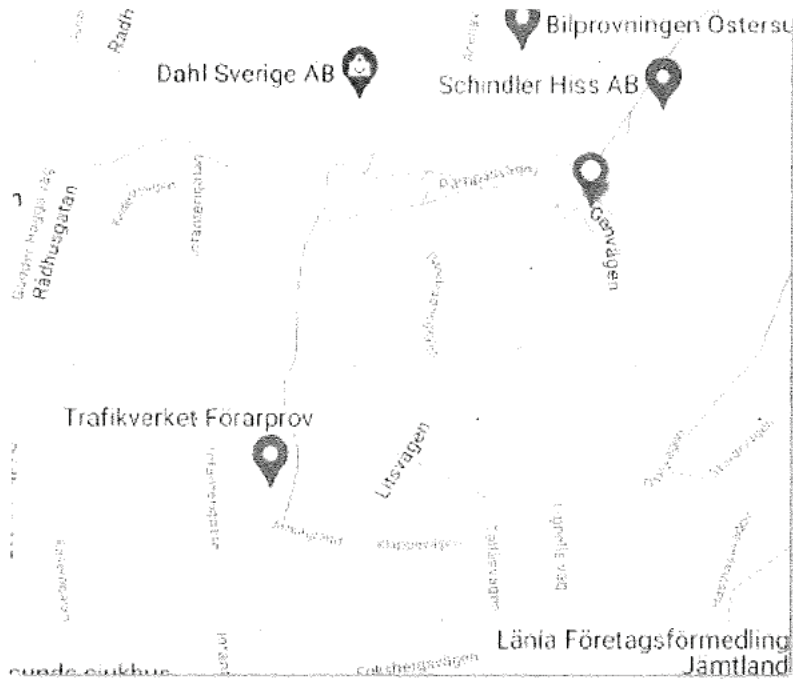
Sådana synnerligen omfattande trafikökningar på en gata som Genvägen måste bedömas vara uppenbart oproportionerliga i förhållande till både enskilda och allmänna intressen och saknar dessutom motsvarighet i övriga staden.

Detaljplanens genomförande skulle medföra att ett värde om långt över 60 dB(A) uppnåddes vid befintliga fastigheter på Genvägen.

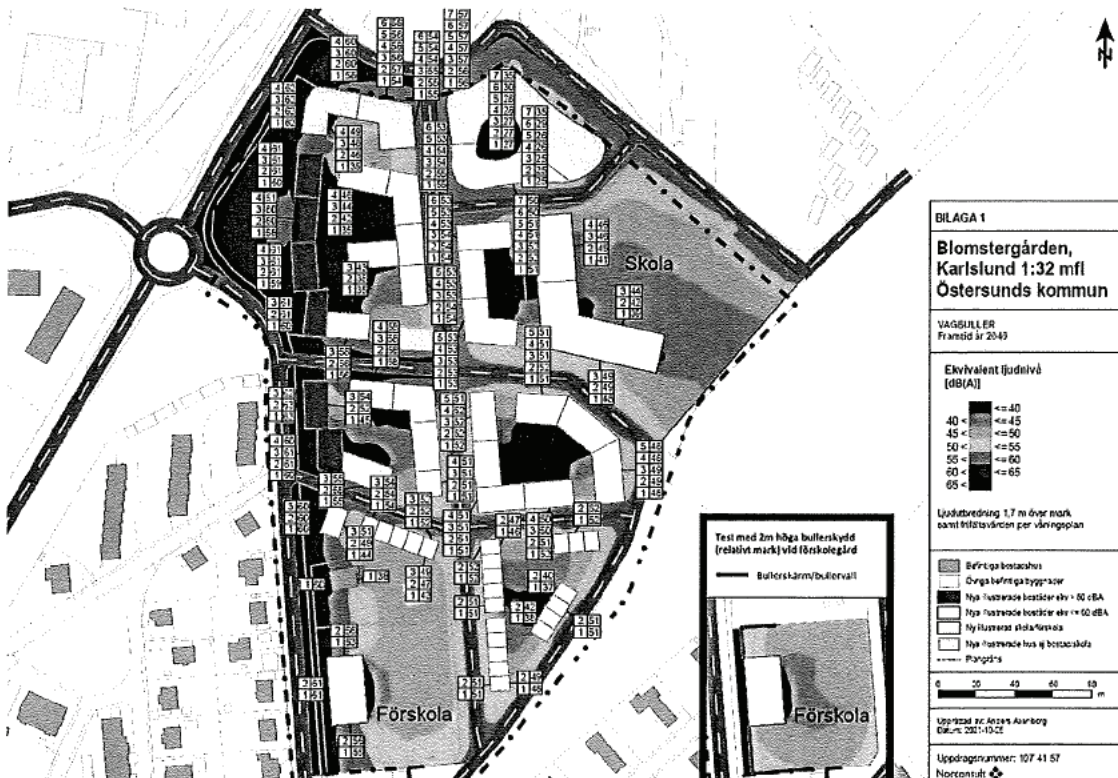


Bilden illustrerar vägnätet och antalet fordonspassager i tusental på Genvägen år 1997

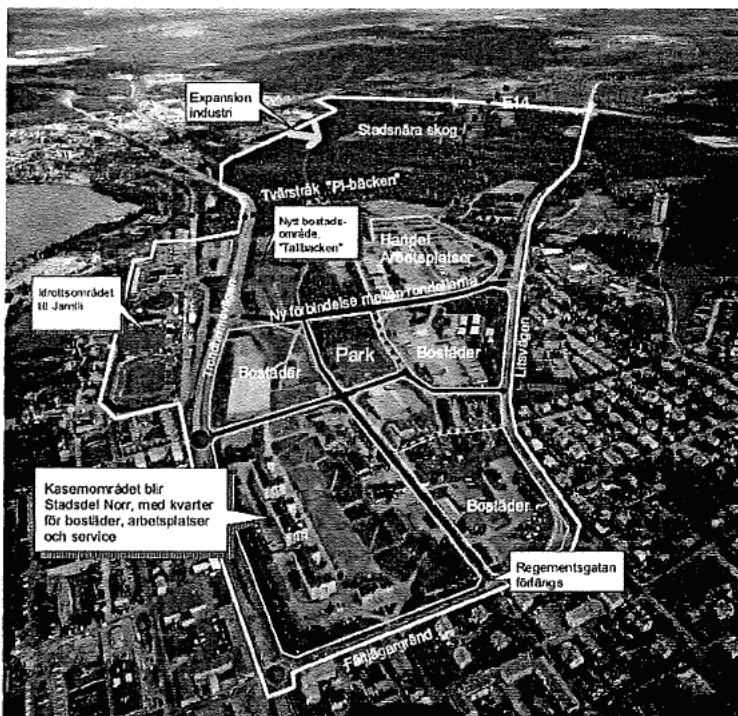
<sup>2</sup> Uppmätta passager framgår av Östersund kommuns trafikrapport för Genvägen från 2021. Vid mätningen 2021 uppgick antalet passerande fordon på Genvägen till ett snitt om 5 612 respektive 6 447 per dygn. Av trafikrapporten i planärendet Blomstergården s. 13 framgår att värdet ska räknas upp med 10 % utifrån rådande pandemi. Därför finns anledning att utgå ifrån att antalet fordonspassager 2021 ska beräknas till ett snitt om 6 173 respektive 7 092.



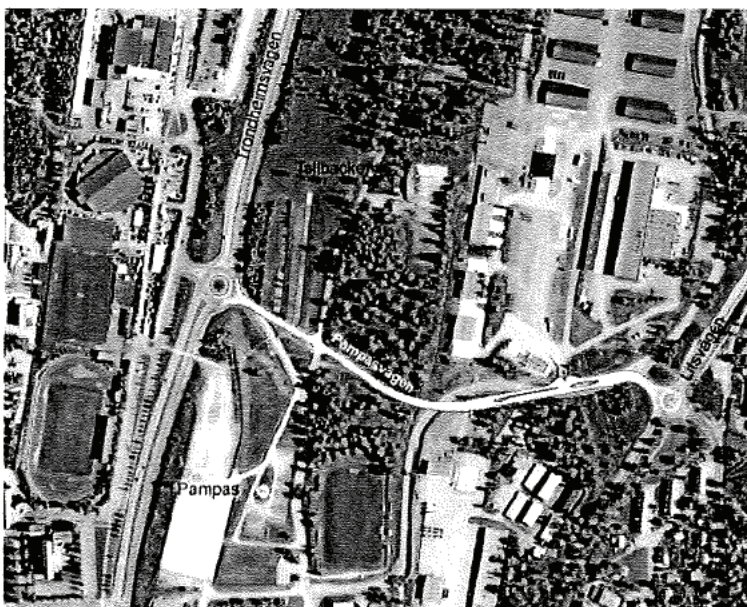
Bilden illustrerar det förändrade vägnätet (Pampasvägens tillkomst m.m.) samt mätpunkten (den röda nålen) där fordon om 7 092 fordon beräknades passera år 2021



Bilden är hämtad från bullerutredningen genomförd av Norconsult och illustrerar beräknad ekvivalent ljudnivå vid Genvägen 2040 om detaljplanen genomförs. Av bilden kan utläsas att fastigheterna väster om Genvägen skulle drabbas av en ekvivalent ljudnivå över 60 dB(A)



Bilden är hämtad ur översiktsplanen för stadsdel norr från 2006/2007 och illustrerar översiktligt trafikomläggningen och planen för området



Bilden är hämtad ur planbeskrivningen för Pampasvägen från 2007 och illustrerar trafikomläggningen och den nya sträckningen

## Lämplighetsfrågan och olika alternativ

### *Genvägen*

Genvägen är i huvudsak en villagata och gårdsutfarterna är därför många, de uppgår till hela 33 i antalet. Gång- och cykelbanorna, husen och tomterna ligger dessutom nära eller dikt an mot bilvägen. Genvägen är därför olämplig som tungt trafikerad genomfartsled. Det framstår vare sig som ändamålsenligt eller lämpligt att fordon i pendlingstrafik som ska från ena sidan stan till den andra ska gynnas av att välja Genvägen, särskilt utifrån att det finns andra alternativa vägar.

### *Litsvägen*

Tidigare utgjorde Litsvägen huvudgata. Det är tydligt att Litsvägen utifrån dess utformning är byggd för att kunna ta emot mer trafik än Genvägen. På Litsvägen är cykelvägen och gångvägen separerad från bilvägen och bostadshusen ligger på långt avstånd. Gårdsutfarterna uppgår till endast sju på hela gatan och förutsättningarna för exempelvis bullerplank är betydligt bättre utifrån att det finns mer plats och färre utfarter.

### *E14*

Att åka genom bebyggelse upplevs som snabbare och närmare än att resa runt och utanför staden. Därför används Genvägen som genomfartsled även i de fall E14 hade tagit kortare, lika lång eller marginellt längre tid och endast varit marginellt längre i avstånd. E14 torde ha betydligt bättre kapacitet att ta emot trafiken. Dessutom är koldioxidutsläppen vid körning i tätbebyggelse betydligt högre än vid motorvägs- och landsvägskörning, vilket ytterligare motiverar E14 som alternativ.

Tidigare utgjorde Genvägen genomfart för trafik från E14 (tidigare E75) och väg 87 som skulle vidare norrut mot Lit och vice versa, vilket motiverade viss genomfartstrafik. I och med tillkomsten av E14 mellan Odenskog och Lugnvik finns inte längre något som motiverar detta.

Konsekvenser av att trafikanter som ska resa mellan Lugnvik och Odenskog skulle välja E14 i stället för Genvägen, exempel:

Brittsbo (väster om Lugnvik) – Coop Lillänge  
 via Genvägen                      längd 7,9 km, restid 10 minuter  
 via E14                                längd 8,0 km, restid 7 minuter

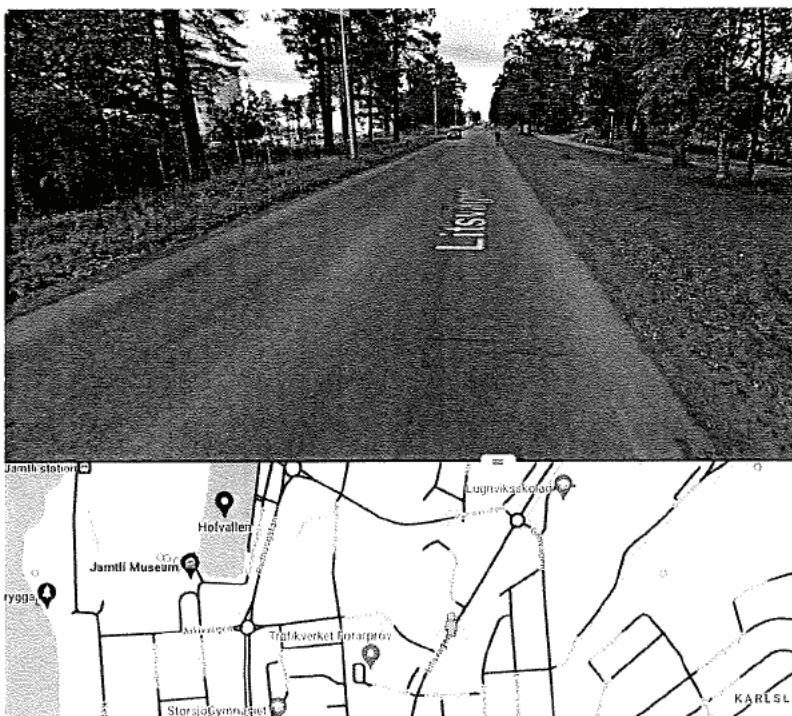
Lugnviks centrum (kyrkan) – Coop Lillänge  
 Via Genvägen                      längd 6,4 km, restid 9 minuter  
 Via E14                                längd 7,9 km, restid 7 min

ICA Maxi, stadsdel norr – Coop Lillängen  
 Via Genvägen                      längd 4,3 km, restid 7 minuter  
 Via E14                                längd 5,5 km, restid 6 minuter

Endast i undantagsfall finns det finns verkliga skäl att välja Genvägen för genomfart, då det är uppenbart att exempelvis E14 är olämpligt som alternativ. I dessa undantagsfall finns andra, alternativa vägar såsom Litsvägen. Att möjliggöra genomfart för hela stadens trafik endast utifrån dessa undantagsfall är därför inte motiverat.



*Bilden illustrerar Genvägens närhet till bostadshusen med tillhörande trädgårdar*



*Bilden illustrerar Litsvägens karaktär och utformning i dess nordligaste del*

### Trafiksäkerhet

Till detta kommer även att trafiksäkerheten på Genvägen är bristande redan utifrån nuvarande omständigheter. Det finns få hinder på vägen som hindrar trafiken från att köra fort. Det finns få övergångsställen och gatan utgörs dessutom av en raksträcka. Vid [REDACTED] är det raksträcka och en halv kilometer mellan närmaste övergångsställen. Detta inbjuder sammantaget till att köra fort och vårdslöst och gör det svårt att som boende och gångtrafikanter komma över vägen. En expresscykelväg har också byggts dikt an mot vägbanan, vilket i kombination med ett högt antal gårdsutfarter och omfattande genomfartstrafik måste anses mindre lämpligt. Säkerhetsbristerna leder till olycksrisker och stress för de boende samt de stora mängder oskyddade gång- och cykeltrafikanter m.fl. som färdas på expresscykelvägen.

Belastningsgraden vid de till varandra närliggande korsningarna Genvägen/Sollidenvägen samt Genvägen/Samuel Permangsgata får även antas vara mycket hög. Korsningsolyckor i gatukorsningar är den olyckstyp som medför flest dödade och svårt skadade bilister i tätbebyggt område (se kommunal VGU-guide, Vägars och gators utformning i tätort s. 73 ff).

Några resonemang kring vad detaljplanen medför ifråga om ytterligare försämrade trafiksäkerhet och eventuella åtgärder utifrån detta förs inte i underlaget. Om detaljplanen genomförs beräknas antalet fordonpassager öka betydligt och därmed skulle trafiksäkerheten ytterligare försämrats.

Det finns i sammanhanget även anledning att bifoga motiveringen till ett medborgarförslag från förslagslämnare [REDACTED]. I motiveringen beskrivs konsekvenser av dagens trafiksituation på Genvägen. På grund av omfattande genomfart m.m. kan fordon inte använda Sollidenvägen på så vis som det är tänkt. Utifrån den omfattande trafiken är det helt enkelt för svårt och farligt att svänga in på Sollidenvägen eller ut på Genvägen från Sollidenvägen. Istället tvingas bilister köra på smågator genom villakvarteren i området Karlslund för att kunna ta sig till och från skolområdena i Sollidenområdet. Även det som beskrivs beträffande oro för att låta barn gå själva till skolan är anmärkningsvärt och bör beaktas i bedömningen.



## E-Förslag

### Rondell korsningen Sollidenvägen/Genvägen

Status

Under omröstning

Inlämnat av

Röstning avslutas    Antal röster

2021-12-27

73

#### Beskrivning

Det är många som ska hämta/lämna barn uppe vid förskola samt skola. Många upplever att det är svårt att ta sig in/ut från Sollidenvägen och väljer därför att köra Eriksbergsvägen istället.

Efter Eriksbergsvägen ska gående barn, cyklister, bussar och bilar samsas, med avsaknad av separat gångväg. På vintern kan även snöhögarna uppta halva vägen. Pga dessa behöver även personer korsa vägen vid flera ställen. Det saknas övergångsställen och många kör fort i morgonstressen.

Det borde vara bättre om bilisterna styrs till att ta Sollidenvägen istället där det finns gångväg och övergångsställen. Jag har barn på Innovitaskolan (fd Frigga) där trafiksituationen har varit ett evigt problem. Jag tror att situationen kring korsningen Sollidenvägen/Eriksbergsvägen skulle bli bättre om fler kom från Sollidenvägen och släpper av barn nedanför Innovitaskolan (Klockhuset) som skolan försöker få till.

Det är trist att många inte vågar släppa iväg sina barn själva på morgonen pga trafiksituationen. Jag har själv varit nära att bli påkörd i korsningen när jag följt mina barn. Jag förstår att det inte är lätt för bilisterna där.

Bifogar bilder från Eriksbergsvägen som visar att snöhögarna täcker halva vägbanan. Längre upp i kurvan ligger snön på motsatt sida!!!

#### Bifogade filer

Eriksbergsvägen.jpg

Eriksbergsvägen2.jpg

### Slutsats och sammanfattning

Det får antas vara få kommuner som mer effektivt lyckats dirigera stora delar av stadens genomfartstrafik till oskyddade villagator snarare än till motorvägar eller andra lämpligare vägar eller att försöka begränsa trafiken. Så länge kommunen fortsätter att möjliggöra för snabb och smidig genomfart på Genvägen, så kommer denna givetvis att användas för det ändamålet. Östersund kan inte sägas vara unikt ifråga om trafikinfrastrukturella utmaningar men kan sägas vara detsamma beträffande valda lösningar på dessa utmaningar.

Trafiksituationen på Genvägen är en konsekvens av en oproportionerlig fördelning mellan olika intressen, där det har lagts stor vikt vid intresset av att snabbt och obehindrat kunna köra bil genom tätbebyggelse och villaområden i staden och där intresset av en stad med goda trafik- och miljöförhållanden inte har beaktats nämnvärt. De förhållandevis få fordon som idag har verkligt befogad anledning att välja Genvägen för genomfart, torde istället och utan större besvär kunna välja alternativa och mer lämpliga vägar såsom Samuel Permans Gata, Biblioteksgatan och Litsvägen m.fl.

Genom att begränsa möjligheten för snabb och smidig genomfartstrafik skulle enskilda behöva planera sina resor bättre och välja alternativa och mer miljövänliga färdmedel, vilket måste vara önskvärt.

När bland annat Pampasvägen och stadsdel norr byggdes ändrade man trafikinfrastrukturen väsentligt och trafiken lades om. Genvägen fick dessutom en ny sträckning genom Pampasvägen som i praktiken är en förlängning av Genvägen.

Åtgärder som försämrar buller och störningar får inte ske hur som helst. Genvägen kan utifrån byggnationerna och trafikomläggningarna inte längre anses utgöra befintlig miljö. Bullret som råder på Genvägen bör därför åtgärdas redan utifrån nuvarande bullernivåer, som vida överskrider riktvärdet för en god miljö.

Kommunen hade möjlighet att redan vid planeringen av dessa byggnationer tillse att Genvägens invånare inte drabbades av hälsoskadliga bullernivåer genom att planera annorlunda och genom att grundligt utreda och ta hänsyn till miljöaspekterna. Till exempel kunde vägar ha lagts annorlunda och E14 ha nyttjats mer effektivt i planeringen. Istället underlättade kommunen för snabb och enkel genomfartstrafik på en bostadsgata med många gårdsutfarer och mitt i ett villaområde. Därefter har kommunen dessutom planerat för och byggt en expresscykelväg dikt an mot samma gata.

Det saknas närmare överväganden och bedömningar beträffande nödvändigheten och lämpligheten i att underlätta för hela stadstrafiken att använda en för ändamålet illa rustad villagata som genomfartsled. Särskilt utifrån att det finns en framdragen motorväg som dessutom kan antas vara ett mer miljövänligt alternativ i de allra flesta fall.

År 1997 så uppgick trafikmängderna vid en punkt på Genvägen till 1 700/dygn. Om aktuell detaljplan antas och genomförs beräknas trafikökningen uppgå till cirka 500 % från 1997 till år 2030. En sådan omfattande trafik- och bullerökning framstår som uppenbart orimlig.

14 (15)

Tekniska nämnden har vid flera tillfällen uttalat sig kring Genvägen och ansett att det inte finns skäl att åtgärda trafik- och bullersituationen, till synes utan att ha gjort någon grundligare utredning. Tekniska nämnden avstyrker åtgärder för att förbättra trafiksituationen bland annat med motiveringen att Genvägen är "[e]n av pulsåderna i Östersunds trafiknät" (Tekniska nämndens protokoll den 15 december 2021 s. 19).

Som ovan angett kan det konstateras att trafiksituationen på Genvägen är en konsekvens av kommunens egen planering och beslut. Trafiksituationen borde – särskilt utifrån detta – inte vara självberättigad. Genvägens status som "pulsåder" bör med andra ord inte ensamt utgöra anledning till att inte fatta beslut som leder till andra konsekvenser. Endast om kommunen visar att det inte finns några andra alternativ kunde argumenten framstå som meningsfulla.

### Förbättringsförslag

Det finns utifrån ovan nämnda skäl anledning att ändra detaljplanen.

För det första bör korsningen där Samuel Permangata och Genvägen möts regleras med trafiksignal eller på annat sätt åtgärdas utifrån trafiksäkerhetssynpunkt.

Ifråga om kommunens skyldighet att vidta bullerreducerande åtgärder är det är knappast lämpligt att uppföra bullerplank utmed hela Genvägen utifrån att gårdsutfarterna är många och vägen begränsad i bredd. Det finns andra alternativa vägar som är mer lämpliga för sådana åtgärder om det skulle bli nödvändigt.

Alternativet att reducera genomfartstrafiken på Genvägen framstår som mer ändamålsenligt, särskilt utifrån Genvägens utformning och karaktär. Den större andelen genomfartstrafik bör dirigeras till E14 och resterande andel till för ändamålet mer lämpliga vägar.

Ett förslag för att kunna efterleva rättsordningens krav på buller- och säkerhetsnivåer och samtidigt kunna genomföra projektet Blomstergården – som jag i övrigt anser vara ett fint tillskott till staden – är att koppla loss Genvägen från cirkulationsplatsen där Litsvägen, Pampasvägen och Genvägen möts. Vid slutet av Genvägen kan istället en vändplats placeras samtidigt som expresscykelvägen fortsätter bort mot Pampasvägen och Litsvägen. Ett kompletterande förslag är att fordonsentréer till Blomstergården endast placeras på Litsvägen och tillse att den motorburna trafiken som ska till och från Blomstergården inte kan ta sig ut/fram på Genvägen.

Ett alternativt förslag är att endast tillåta genomfartstrafik för bussar på Genvägen och någonstans söder om korsningen ÖSK-vägen/Genvägen uppföra ett hinder som endast bussar kan köra över likt lösningen i MÖD mål nr M 1662-20. Risken med en sådan åtgärd är önskad genomfartstrafik på småvägarna i villaområdet i syfte att ändå kunna nå cirkulationsplatsen. Enkelriktade gator kan vara en metod för att få bukt med sådana potentiella konsekvenser. Med ett sådant alternativ måste dock noggrant utredas om bullret skulle hållas nere så pass mycket att riktvärdena hålls.

15 (15)

Trafikbegränsande åtgärder skulle sannolikt leda till att enskilda planerade sitt bilåkande bättre och till att fordon i första hand skulle färdas via E14 vid resor till och från Lugnvik och skidstadion m.m.

Planarbetet med Blomstergården kan på detta sätt sägas ge kommunen en unik möjlighet att både rätta till de beslut som lett till buller- och säkerhetsproblematiken på Genvägen samt bli mer konkret i sitt handlande för att nå de egna miljö- och klimatmålen.

██████████  
Boende på ██████████ och fastighetsägare av ██████████

Östersund, 2022-01-13

Kopia till:

Länsstyrelsen i Jämtland

## 2. Synpunkter på placering av nybyggda hus efter Genvägen

Enligt planbeskrivning ska det byggas nya hus efter Genvägen, (**kvarter 5**) och en förskola (**kvarter 9**). Min åsikt är att förskolan ska flyttas till **kvarter 8**, så slipper man det stora problemet med trafikbullret från Genvägen för denna förskola. Alternativt behövs ingen ny förskola då det redan finns många i närområdet som kan användas, ett par förskolor i närområdet står till och med tomma?

Att det planeras för 500-600 nya bostäder är alldeles för många på detta relativt lilla område. Vill folk bo så tätt idag? Och vid Genvägen som är Östersunds mest trafikerade gata som går rätt igenom ett befintligt bostadsområde-villaområde?

**Kvarter 5-6(7) och 9** blir fredat och **bildar ett naturreservat som inte får bebyggas**. I området finns det hare, rådjur, grävling, räv, pärlugglor och hackspettar samt fridlysta fladdermöss som trivs ypperligt i den gamla tallskogen. Östersund behöver behålla de få grönområden som fortfarande finns kvar. Området ovan Genvägen är unikt i staden med sina gamla träd, bl.a stora aspar, björkar och tallar som är mellan 100-350 år gamla. Boende efter Genvägen behöver ha detta fina område orört.

Se bif bilder

Detaljplan för del av Karlslund 1:32  
Blomstergården  
Östersunds kommun



**PLANBESKRIVNING**  
**SAMRÅDSHANDLING**

Samråd pågår mellan 2022-01-12 till 2022-02-14  
Upprättad av samhällsbyggnad den 2021-12-07

S.3



S.3





### 3. Trafikbuller

Vi har nyligen bytt fönster för att få lite drägligare inomhusmiljö, men skillnaden är marginell, trots 3-glas fönster med bullerreducerande glas. Trafikbullret är ett jätteproblem redan nu, hur blir det då med 9.000 fordon? Inga åtgärder i trafikbullerfrågan finns angivet i materialet för redan befintliga fastigheter på Genvägen.

### 4. Övrig bebyggelse på gamla slakteritomten

I kvarter 1-2-3-4 så är det alldeles för höga hus som inte passar in alls i omgivningarna. Maxa höjden till 3 våningar istället för 6 våningar som är iritade.

Exempel: De nya husen byggda på Bangårdsgatan är alldeles för höga och fula. Färgsättningen är hemsk. Ser ut som nånting taget från gamla Sovjetunionen. Husen på slakteritomten ska förhoppningsvis byggas i en helt annan stil.

**Till sist: utlys en arkitekttävling för Blomstergården så att det blir ett trivsamt kvarter som passar in i omgivningarna!**

2/2-22

S.3

MINA SYMPTOMER PÅ DITAG PLANEN BLONSTERGÅRDEN, ØSD.

7  
1  
8



Johanna Lindberg

---

**Från:** [REDACTED]  
**Skickat:** den 3 februari 2022 10:15  
**Till:** samhallsbyggnad  
**Ämne:** Blomstergården

Hej,

Vi är boende på [REDACTED]

Bevistade i går samrådsmötet på Genvägen 5.

#### 1) Avskärmning mot Genvägen

Någon detaljerad information gick inte att få. Man konstaterade dock att, med tanke på Förskolans placering, kommer en rejäl avskärmning mot Genvägen att behövas.

På norra delen av vår tomt finns ett område med 7st stora tallar samt ett antal lövträd. Området är och har alltid varit en integrerad del av tallskogen norr om fastigheten. Någon markerad eller synlig rågång finns inte. Vi önskar att det förblir så. Därför bör avskärmningen runt Förskolan inte förstöra detta. Vi föreslår att avskärmningen mot Genvägen fortsätter längs gatan förbi vår tomt och ansluts till befintligt stängsel, som löper längs ÖSK-vägen. Om farhågor finns att något rymningsbenäget barn skulle fly via vår tomt skulle ett enkelt, diskret stängsel kunna placeras mellan vår fastighet och förskolan.

#### 2) Utfarter från [REDACTED]

Ursprungligen fanns 3 st utfarter från fastigheten. 2 st till ÖSK-vägen och 1 st via en trapp till Genvägen. När ÖSK-vägen för några år sedan drogs om och hamnade längre från vår tomtgräns ändrades en av utfarterna från bilutfart till gång- och cykelväg med anslutning direkt till Genvägen. I samband med ombyggnaden av Genvägen till att även omfatta cykelexpressväg försvann utfarten via trapp till Genvägen.

Vid IP-Onlys grävningarna för fiber, grävdes gång- och cykelinfarten upp och asfalten avlägsnades. Enligt uppgift skulle allt återställas. Efter ett tag rättade man till och fyllde på ytlagret. Asfalteringen dröjde. På en förfrågan svarade IP-Only att inga ytterligare åtgärder var planerade. Vi hade rätt att överklaga men eftersom marken inte tillhörde oss måste kontakt tas med kommunen. Från kommunens sida var man oförstående. Beslut hade fattats av någon att ingen återasfaltering behövdes. Det gick inte att få fram motivet eller vem som fattat beslutet.

Vårt önskemål är att cykel/gångvägen från vår tomt ner till Genvägen återställs till skicket före IP-Onlys fiberdragning. Detta kan lämpligen göras i samband med genomförandet av projekt Blomstergården.

Slutligen vill jag påpeka att vintertid är enda möjligheten att komma till Genvägen, att gå nedför ÖSK-vägen med stor risk att bli påkörd. Att återställa cykel/gångvägen skulle eliminera den risken.

MVH

[REDACTED]

Här kommer några synpunkter på detaljplanen Karlsund 1:32, Blomstergården, Östersundskommun:

Det är oerhört glädjande att Östersunds kommun har lyssnat på oss boende när det gäller att skydda den unika naturskogen mellan Genvägen 5 och Genvägen 7. Det har framkommit att den unika fågeln Trädkryparen och Vallhumla kommer att skyddas. De stora och över 300 år gamla tallarna kommer att få stå kvar.



Jag anser dock att en ändring måste göras: **målsättningen måste vara att alla träd (gäller då främst tallarna) ska skyddas på en stamdiameter på över 30 cm ska skyddas ( och inte på över 40 cm, som nämns i förslaget).** I en tätortsnära naturskog måste man ta hänsyn till framtida växtlighet.

Återväxt och föryngring av tallbeståndet måste säkerställas.

Naturskogen och grönyrtorna erbjuder ekosystemtjänsterna såsom temperaturutjämning, vattenrening, luftrening och syresättning av luft.



Ytterligare en synpunkt som jag har är att det är viktigt att ängen ( på en karta benämns området DP 182) sparas. Här finns blommor och örter som är viktiga för humlor, bin och fjärilar. Blommor som hittats är; prästkrage, gullviva, blåklint, rödklöver, vitklöver, johannesört

(den äkta) och blåsippta.

Denna äng kan användas i skolan och förskolans undervisning i biologisk mångfald. Ängen ligger framför fastigheten Genvägen 7 i korsningen ÖSK-vägen/Genvägen.

På en plankarta ser det ut som hela ängen kommer att asfalteras. Denna viktiga äng bör skyddas, nu när våra bin, humlor och fjärilar är utrotningshotade. De behöver näring från blommor och örter.



I dessa tider då klimatet och den biologiska mångfalden är hotad så är miljöforskarna överens om att naturskogarna kan spela en stor roll när det gäller att hantera klimatkrisen. Skogen nära tätorten är extra viktigt för många människor. Det finns forskning som visar att det är bra för hälsan att vistas i naturen.



Att en förskola byggs i närheten av ” Stor Tall skogen” är positivt. Det är viktigt att barnen får uppleva en riktig naturskog med all dess artrikedom och inte en tillrättalagd park. Det är mycket positivt att Östersunds kommun ska följa sin Klimatstrategi som anger att koldioxidutsläppen ska minska med 100% till år 2030. Gamla

träds förmåga att binda koldioxid kommer att uppvärderas.

Tack ännu en gång att ni lyssnar på oss medborgare!



## Synpunkter på detaljplan för Karlslund 1:32, Blomstergården

### Bebyggelse och exploateringsgrad

Området som omfattas av den aktuella detaljplanen lämpar sig mycket väl för bostäder och skulle med rätt utformning och gestaltning kunna innebära ett lyft för hela ÖSK-området.

I gestaltningsprogrammet har vikten av att det nya området ska uppfattas positivt och smälta in i den omgivande bebyggelsen samt det intilliggande friluftsområdet bl.a. beskrivits enligt följande.

”Stadsdelen ska ha ett varierat men samtidigt harmoniskt uttryck som visar hänsyn till den lägre bebyggelsen i de omgivande stadsdelarna samtidigt som en hög täthet hanteras på ett väl gestaltat sätt.”

”Stadsdelen ska utformas med hög kvalitet så att det blir något att visa upp för besökare och TV-tittare, och något för invånarna att vara stolta över. Både bebyggelse och offentliga rum ska ha en långsiktigt hållbar utformning med gedigna material och genomtänkta lösningar.”

”Närheten till ÖSK-området, idrott och ett aktivt friluftsliv är ett tema som ska präglade stadsdelens utemiljöer, både i hur de kopplar mot naturen och i hur de offentliga rummen i sig utformas.”

Tyvärr har man inte lyckats uppfylla de ambitioner som målas upp i planförslaget, åtminstone inte i den norra delen av området. Den för Karlslund extrema exploateringsgraden gör att området mer påminner om ett kvarter i Norra Djurgårdsstaden i Stockholm än ett bostadsområde intill ett friluftsområde i Östersund. Det blir tydligt att ekonomin har fått styra på bekostnad av anpassning till omgivande bebyggelse och den närliggande naturen. Men ibland kanske en sund och långsiktigt hållbar utveckling måste få kosta!!!

Den södra delen av området däremot har fått en mer tilltalande utformning. Den låga och mer utspridda bebyggelsen smälter in på ett bra sätt i den befintliga bebyggelsestrukturen. De varsamhetsbestämmelser som lagts på den befintliga villan och som garanterar att den ursprungliga gårdskaraktären bevaras är mycket positivt och ger en återkoppling till områdets historia. En stor del av den gamla gården utgörs av skogsdungen som gränsar mot Genvägen och av den anledningen hade det varit önskvärt att även den lämnats helt orörd. Men om kravet på extremt hög exploateringsgrad kräver bebyggelse i dungen så är ändå en förskola ett bra alternativ. Den kommer förhoppningsvis att utformas så att den kan upplevas som en del av gårdsbilden.

### Trafik och buller

Den stora bristen i förslaget till detaljplan, och som gör att vi motsätter oss dess genomförande i nuvarande skick, är hanteringen av trafiksituationen i området. I planförslaget har det inte tagits någon som helst hänsyn till den trafikökning som kommer att belasta Genvägen och de konsekvenser den medför i form av ökade

bullernivåer, försämrad trafiksäkerhet och högre utsläpp av föroreningar i form av tungmetaller mm.

Det ägnas mycket utrymme i planen åt att beskriva hur den nya bebyggelsen ska anpassas för att möta de förväntat höga bullernivåerna. Däremot nämns inget om vilka åtgärder som krävs för att lindra konsekvenserna för befintliga fastigheter längs Genvägen. Om de beräknade bullernivåerna inte är acceptabla för människorna som flyttar in i de nya husen är det ju knappast rimligt att de som redan bor längs Genvägen ska behöva stå ut med dem, oavsett hur man väljer att tolka gällande lagstiftning.

Enligt den trafikutredning som gjorts kommer det nya området att generera en trafikökning på 3850 fordon per dygn, varav merparten bedöms belasta Genvägen. Det enda som föreslås i planförslaget för att hantera ökningen är att det görs en översyn av korsningar och passager!!! Det är ju naturligtvis inte tillräckligt för att hantera trafikökningen på den utpräglade bostadsgata som Genvägen är och där trafiksituationen redan idag är ohållbar.

I den trafikanalys som ligger till grund för planarbetet har två scenarier analyserats, BAS och MÅL. Scenario BAS innebär samma fordonsfördelning som idag och scenario MÅL utgår från kommunens klimatstrategi där målet är att 2030 ska fördelningen vara 40% bil, 20% kollektivtransport och 40% aktiva transporter (gång och cykel). Idag utgör bil 54% av transporterna. Enligt scenario BAS förväntas trafiken på Genvägen öka med 39% fram till 2030 medan den i scenario MÅL förväntas öka med "endast" 500 fordon per dygn.

Av planförslaget går det utläsa att planförfattarna anser att trafikplaneringen för Blomstergården och omgivande gator kan göras utifrån scenariot MÅL. Vi kan väl alla nära en from förhoppning om att det scenariot också blir verklighet. I de flesta andra verksamheter som arbetar mot alternativa scenarier så brukar man dock sikta på det bästa men planera för det värsta. Vi rekommenderar starkt att även Östersunds kommun tillämpar den principen i detta fall och framför allt att nödvändiga åtgärder vidtas innan utbyggnaden av Blomstergården påbörjas.

Här ställer vi oss helt och fullt bakom de synpunkter som lämnats av Mathilda Hagvall, daterade 2022-01-13. Hon har i sin skrivelse på ett utmärkt sätt beskrivit den rådande trafiksituationen på Genvägen, med en fyllig bakgrundsbeskrivning och historik. De förslag till förbättrande åtgärder som hon föreslår är både genomtänkta och realistiska, vilket inte minst den konsekvensanalys som redovisas i hennes skrivelse visar. De är dessutom både enkla och förhållandevis billiga att genomföra. Vi bilägger Mathildas skrivelse till våra synpunkter.

Östersund 2022-02-06

Boende på [REDACTED] och ägare till [REDACTED]

## Synpunkter på detaljplanen för del av Karlslund 1:32 - Blomstergården

### Synpunkter

Genvägen bedöms få en omfattande trafikökning som en konsekvens av förslagen i detaljplanen. Såsom fastighetsägare av [REDACTED] en fastighet på Genvägen, inkommer jag med följande synpunkter.

Det finns skäl att ifrågasätta detaljplanens lämplighet och laglighet i dess nuvarande form utifrån bland annat avsaknaden av överväganden och planerade åtgärder ifråga om buller och trafiksäkerhet på Genvägen.

### Grunder m.m.

#### Rättslig reglering

*Plan- och bygglagen (2010:900) [PBL]*

Enligt 1 kap. 2 § PBL är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark.

Av 4 kap. 2 § PBL framgår att kommunen genom en detaljplan ska pröva ett mark- eller vattenområdes lämplighet för bebyggelse.

Vid prövningen av frågor enligt PBL ska enligt 2 kap. 1 § PBL hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

Enligt 2 kap. 4 § PBL får mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

Enligt 2 kap. 5 § PBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat de boendes och övrigas hälsa och säkerhet, möjligheterna att ordna trafik, möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar.

Enligt 2 kap. 6 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk vid planläggning utformas och placeras på avsedd mark på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bland annat skydd mot trafikolyckor samt trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö.

Enligt 2 kap. 6 a § PBL ska bostadsbyggnader vid planläggning lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller samt utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller.



2 (15)

Avsikten med paragrafen i 2 kap. 6 a § PBL är att säkerställa att bedömningar av risken för olägenhet för människors hälsa till följd av omgivningsbuller sker utifrån i huvudsak samma utgångspunkter i PBL som i miljöbalken (1998:808) (se prop 2013/14:128 ”Samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och plan- och bygglagen” s. 38).

Av 2 kap. 9 § PBL framgår att planläggning av mark- och vattenområden inte får innebära fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Av 4 kap. 36 § PBL framgår att en detaljplan ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

#### *Miljöbalken*

Av 2 kap. 3 § miljöbalken följer att alla som bedriver en verksamhet eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iakttä de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

#### *Bullerriktvärden*

Regeringen har i den så kallade infrastrukturpropositionen, som fått stort genomslag i praxis, s. 43 (prop. 1996/97:53) bedömt att följande riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

#### *Olägenhet för människors hälsa m.m.*

Olägenhet för människors hälsa kan normalt antas föreligga om bullervärdena enligt ovan överskrids och en god miljö kan motsatsvis anses uppnådd om bullervärdena inte överskrids (se till exempel Mark- och miljööverdomstolens [MÖD] dom den 27 april 2021 i mål nr M 4432-209).

#### *Buller i befintlig bebyggelse*

Arbetet med att åtgärda buller i befintlig bebyggelse (sådan bebyggelse som fanns innan våren 1997 och innan infrastrukturpropositionen kom) ska ske i etapper där det mest omfattande bullret ska åtgärdas i en första etapp. Enligt praxis är det fortfarande den första etappens åtgärdsnivåer som är gällande (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens [MÖD] dom den 27 april 2021 i mål nr M 4432-20). Att arbetet ska ske i etapper har sin förklaring i att behovet av att åtgärda hälsoskadligt buller är mycket stort i riket och att det skulle vara svårt och resurskrävande att åtgärda allt buller på en gång.

Den första etappens åtgärdsnivåer innebär att bullerreducerande åtgärder ska vidtas i syfte att klara angivna nivåer på buller inomhus för fastigheter med en

ekvivalentnivå utomhus om 65 dB(A) eller mer. Om det föreligger särskilda skäl kan det finnas anledning att överväga bullerdämpande åtgärder även vid lägre bullernivåer (se t.ex. MÖD 2000:32). Det betyder att det i den första etappen i regel finns krav på att åtgärda buller i följande situationer:

1. Om bullret vid fasad överskrider 65 dB(A) eller
2. Om bullret överskrider riktvärdena för en god miljö och det föreligger särskilda skäl

#### *Buller vid nybyggnation och väsentlig ombyggnation*

Ifråga om nybyggnation och väsentlig ombyggnation ställs dock helt andra krav, eftersom det då finns möjlighet att beakta den numera väldefinierade bullerproblematiken redan i planeringsskedet. Ska man väsentligt bygga om eller bygga ny trafikinfrastruktur efter våren 1997 så behöver man i regel beakta bullerriktvärdena för en god miljö.

Detta innebär att riktvärdena ska hållas då byggnationerna är av sådan dignitet att de medför väsentliga förändringar av vägens karaktär, att det är fråga om en trafikomläggning och/eller att vägen lagts om i åtminstone delvis ny sträckning (se bl.a. MÖD 2007:16 och infrastrukturpropositionen s. 43).

I ett avgörande från MÖD, mål nr M 1662-20 hade en ny cirkulationsplats anslutits till en väg i Eslövs kommun. Ett spårviddshinder hade dock anlagts för att begränsa trafiken på vägen till endast busstrafik. För övrig trafik fanns en vändplats att nyttja innan cirkulationsplatsen. Ett bullervärde om 56 dB(A) hade uppmätts vid fastigheterna på gatan och trafikökningen genom busstrafiken uppräknades till maximalt 214 bussar/dygn. Efter en samlad bedömning kom domstolen fram till att ombyggnationen inte var sådan att den kunde räknas som väsentlig. I avgörandet blev därför regelverket för befintlig bebyggelse tillämpligt.

#### **Genvägen ifråga om nybyggnation och väsentlig ombyggnation**

Bostaden på [REDACTED] byggdes innan våren 1997. Övriga bostäder på Genvägen har i huvudsak också byggts innan våren 1997.

Trafikinfrastrukturen har dock förändrats väsentligt efter 1997 – främst genom byggandet av Pampasvägen och stadsdel norr. Genvägen kan dessutom sägas ha fått en ny sträckning genom Pampasvägen som i praktiken är en förlängning av Genvägen. Hur trafikinfrastrukturen och de omkringliggande områdena som anslöt till Genvägen har förändrats framgår bland annat av kartorna från 1997 och 2021 nedan.

I jämförelse med avgörandet från MÖD ovan, mål nr M 1662-20, så skiljer sig omständigheterna i nu aktuellt fall åt på ett betydande sätt. Ifråga om Genvägen så har man lagt om den i en ny sträckning och inte på något sätt begränsat trafikflödet. Även trafikökningen och bullernivåerna är betydligt mer omfattande på Genvägen än i det aktuella målet (se mer om detta nedan).

Sammanfattningsvis så har nybyggnationer och väsentliga ombyggnationer av trafikinfrastrukturen genomförts som gör att Genvägen inte längre torde omfattas av åtgärdsnivåerna för befintlig bebyggelse. Istället bör bullervärdena för en god miljö hållas på Genvägen.

4 (15)

I det omfattande underlag om planerade och redan genomförda byggnationer som jag tagit del av varken nämns eller analyseras reglerna kring bullerriktvärden vid nybyggnation och väsentlig ombyggnation av trafikinfrastruktur ifråga om Genvägen. Inga överväganden verkar ens ha gjorts. Min farhåga är därför att kommunen förbisåg dessa rättsregler och omständigheter i samband med att Pampasvägen m.m. byggdes och att kommunen fortsatt inte beaktar dessa regelverk.

#### *Närmare om genomförda byggnationer och dess konsekvenser*

Nybyggnationer och väsentliga ombyggnationer som har påverkat trafikflödena har sedan 1997 skett genom bland annat:

- Nybyggnationen ” Stadsdel norr”, etableringen av nya bostadsområden, arenor, Ica Maxi samt Pampasvägen m.m.
- Genvägens ombyggnation utifrån anslutningen till Pampasvägen och den nya cirkulationsplatsen
- Ombyggnationen av Rådhusgatan från två- till enfilig på sträckan Pampasvägen-Fältjägargränd
- Ombyggnaden av korsningen Litsvägen/Fältjägargränd
- Avskaffande av status huvudled på Litsvägen
- Nybyggnationen av handelsplatsen ”Lillänge”, dit fordon pendlar via Genvägen

Byggnationerna har bland annat lett till att trafik till och från den tungt trafikerade Rådhusgatan, Stadsdel norr och Ica Maxi m.m. nu kan ansluta till Genvägen genom den nya vägen Pampasvägen. Av detaljplanen för Pampasvägen från 2007 framgår dessutom att ett av syftena med Pampasvägen var att just lägga om trafiken. Bland annat Pampasvägens tillkomst har inneburit stora förändringar i trafikflöden och fordons möjlighet och benägenhet att välja Genvägen som genomfartsled.

Även om Pampasvägen har fått ett eget namn, innebär den i praktiken en förlängning av Genvägen (jfr Litsvägen som ansluter till den aktuella cirkulationsplatsen och sedan fortsätter på andra sidan cirkulationsplatsen).

Efter en egen – i all enkelhet – genomförd observation och överslagsräkning vid den aktuella cirkulationsplatsen kunde konstateras att de flesta av alla fordon som kom körande från Genvägen svängde av vid Pampasvägen. Samma tendens kunde observeras även i motsatt färdriktning, dvs. de flesta fordon som kom från Pampasvägen svängde av vid Genvägen. Om ett liknande resultat skulle visa sig stämma vid en mer noggrann utredning, måste det dessutom anses visat genom det faktiska trafikflödet att trafikinfrastrukturen väsentligt byggts om.

#### **En påvisad med bullerproblematik på Genvägen**

Bullernivåerna för en god miljö hålls inte på Genvägen i dagsläget.

De exakta och nuvarande bullervärdena vid fastigheterna på Genvägen har inte beräknats i närtid såvitt jag kan utläsa av underlaget jag fått ta del av. År 2012

genomförde emellertid Samhällsbyggnad vid Östersunds kommun en bullerutredning vid en fastighet på Genvägen utifrån att en anmälan om olägenhet hade inkommit (dnr 2341-12). I utredningen kom man fram till att bullret vid fastighetens fasad uppgick till 59 dB(A) utifrån följande data.

Vägelement	1
Antal fordon/dygn	5000
Andel tunga fordon (%)	7
Medelhastighet, lätta fordon (km/h)	40
Medelhastighet, tunga fordon (km/h)	40
Vägbredd körytan (m)	10,0
Bankhöjd (m)	0,0
Väglutning (promille)	0
Mottagaravstånd (m)	13,5
Mottagarhöjd (m)	2,0
Vinkelområde (grader)	0-180
Marktyp skärm-mottagare	Hård
Skärm	Nej
Speciell korrektion	Nej
Korrektion för vägbeläggning	Nej

Eftersom trafikmängderna har ökat sedan dess och eftersom det kan ifrågasättas att medelhastigheten endast uppgår till 40 km/h, kan man utgå ifrån att bullernivån har ökat. På Byalaget 24 finns det vid fastighetens norra sida dessutom en stor parkeringsplats och inga bullerdämpande och tätt intilliggande byggnader, vilket torde innebära att denna sida är särskilt utsatt för buller (jfr bilden från Norconsults bullerutredning nedan som visar högt buller vid platser med liknande förhållanden). Dikt an mot denna sida ligger dessutom en uteplats på fastigheten.

Eftersom riktvärdena för en god miljö vida överskrids finns skäl att utgå ifrån att det redan utifrån nu rådande omständigheter föreligger en skyldighet för kommunen att vidta bullerreducerande åtgärder på fastigheterna utmed Genvägen.

Eftersom genomförandet av detaljplanen skulle generera mer trafik och buller på Genvägen får den antas strida mot både miljöbalkens och plan- och bygglagens bestämmelser. Om kommunen tilläts försämra en redan otillåten bullersituation på Genvägen genom ytterligare byggnationer på så vis som föreslås i detaljplanen vore tillämpliga regelverk i praktiken tandlösa.

### En omfattande trafikökning på Genvägen sedan 1997

År 1997, vid ungefär samma tidpunkt då infrastrukturpropositionen kom, uppgick antalet fordonspassager på Genvägen till 1 700 på en aktuell mätplats (se Östersunds kommuns trafikarta från 1997 nedan).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Det är inte klarlagt om siffrorna från 1997 är beräknade utifrån ett genomsnittligt veckodygn eller ett genomsnittligt vardagsdygn. Därför kommer siffrorna nedan att redovisas utifrån båda scenarier.

6 (15)

Idag uppgår motsvarande trafikmängder på samma mätplats till 6 173 alternativt 7 092 fordon.<sup>2</sup> Det innebär en trafikökning om 360 % alternativt 418 % sedan 1997.

Om aktuell detaljplan antas och genomförs skulle motsvarande trafikökning från 1997 uppgå till 460 % och 500 % till år 2030. Prognosen för 2040 är beräknade till 9 400 fordon/dygn. Det skulle innebära en ökning av trafiken med cirka 550 % från 1997 (beräknat utifrån vardagsdygn i enlighet med trafikutredningen i planärendet Blomstergården).

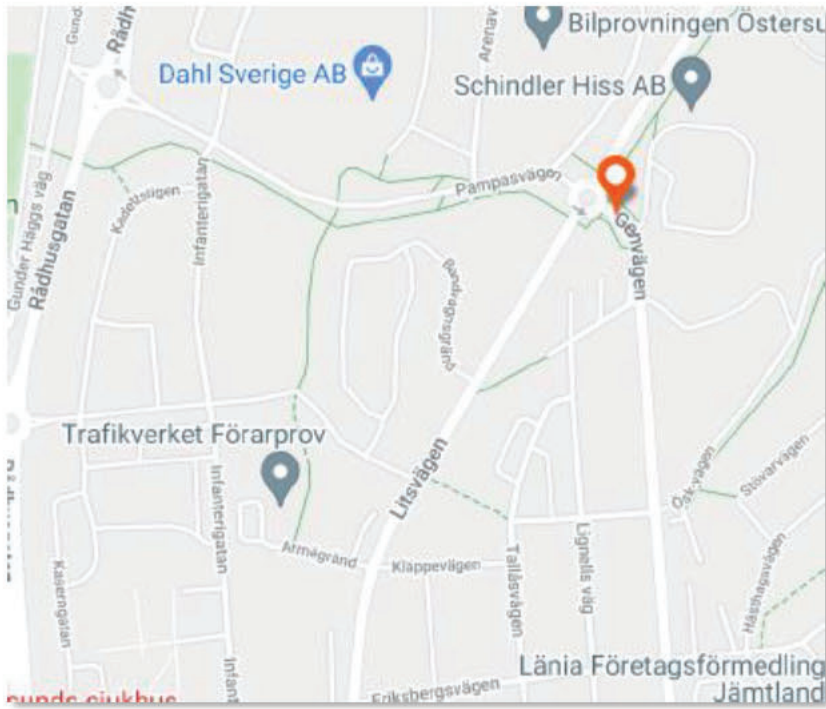
Sådana synnerligen omfattande trafikökningar på en gata som Genvägen måste bedömas vara uppenbart oproportionerliga i förhållande till både enskilda och allmänna intressen och saknar dessutom motsvarighet i övriga staden.

Detaljplanens genomförande skulle medföra att ett värde om långt över 60 dB(A) uppnåddes vid befintliga fastigheter på Genvägen.



*Bilden illustrerar vägnätet och antalet fordonspassager i tusental på Genvägen år 1997*

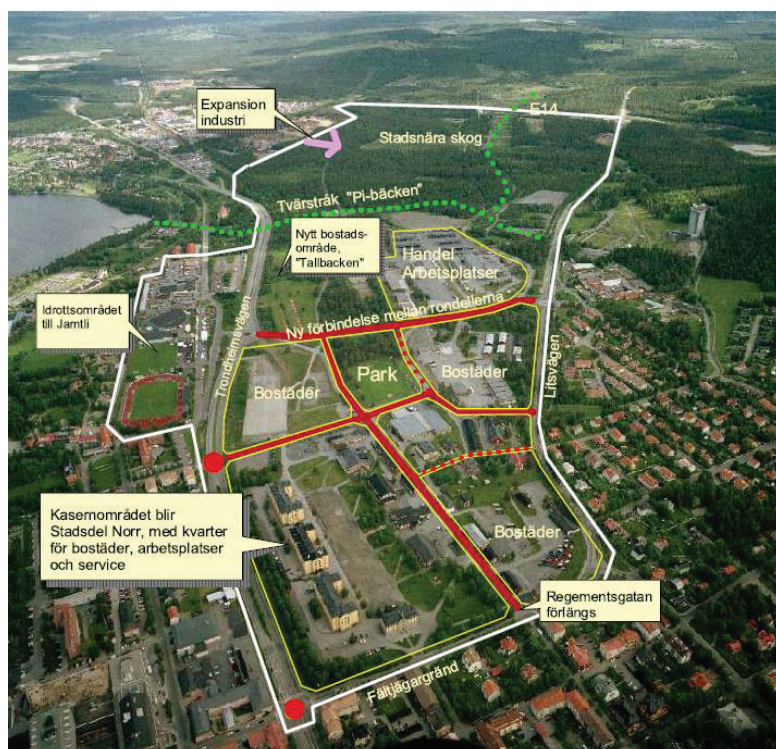
<sup>2</sup> Uppmätta passager framgår av Östersunds kommuns trafikrapport för Genvägen från 2021. Vid mätningen 2021 uppgick antalet passerande fordon på Genvägen till ett snitt om 5 612 respektive 6 447 per dygn. Av trafikrapporten i planärendet Blomstergården s. 13 framgår att värdet ska räknas upp med 10 % utifrån rådande pandemi. Därför finns anledning att utgå ifrån att antalet fordonspassager 2021 ska beräknas till ett snitt om 6 173 respektive 7 092.



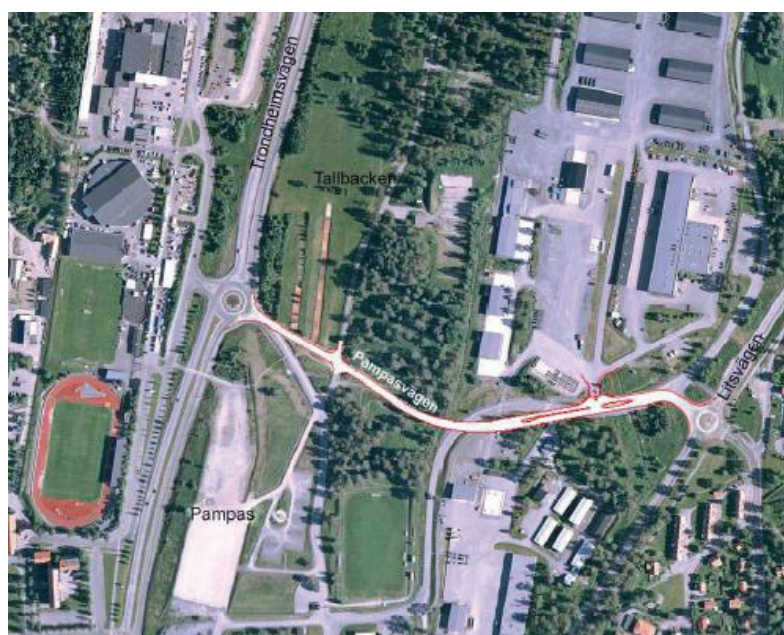
Bilden illustrerar det förändrade vägnätet (Pampasvägens tillkomst m.m.) samt mätpunkten (den röda nålen) där fordon om 7 092 fordon beräknades passera år 2021



Bilden är hämtad från bullerutredningen genomförd av Norconsult och illustrerar beräknad ekvivalent ljudnivå vid Genvägen 2040 om detaljplanen genomförs. Av bilden kan utläsas att fastigheterna väster om Genvägen skulle drabbas av en ekvivalent ljudnivå över 60 dB(A)



Bilden är hämtad ur översiktsplanen för stadsdel norr från 2006/2007 och illustrerar översiktligt trafikomläggningen och planen för området



Bilden är hämtad ur planbeskrivningen för Pampasvägen från 2007 och illustrerar trafikomläggningen och den nya sträckningen

## Lämplighetsfrågan och olika alternativ

### *Genvägen*

Genvägen är i huvudsak en villagata och gårdsutfarterna är därför många, de uppgår till hela 33 i antalet. Gång- och cykelbanorna, husen och tomterna ligger dessutom nära eller dikt an mot bilvägen. Genvägen är därför olämplig som tungt trafikerad genomfartsled. Det framstår vare sig som ändamålsenligt eller lämpligt att fordon i pendlingstrafik som ska från ena sidan stan till den andra ska gynnas av att välja Genvägen, särskilt utifrån att det finns andra alternativa vägar.

### *Litsvägen*

Tidigare utgjorde Litsvägen huvudgata. Det är tydligt att Litsvägen utifrån dess utformning är byggd för att kunna ta emot mer trafik än Genvägen. På Litsvägen är cykelvägen och gångvägen separerad från bilvägen och bostadshusen ligger på långt avstånd. Gårdsutfarterna uppgår till endast sju på hela gatan och förutsättningarna för exempelvis bullerplank är betydligt bättre utifrån att det finns mer plats och färre utfarter.

### *E14*

Att åka genom bebyggelse upplevs som snabbare och närmare än att resa runt och utanför staden. Därför används Genvägen som genomfartsled även i de fall E14 hade tagit kortare, lika lång eller marginellt längre tid och endast varit marginellt längre i avstånd. E14 torde ha betydligt bättre kapacitet att ta emot trafiken. Dessutom är koldioxidutsläppen vid körning i tätbebyggelse betydligt högre än vid motorvägs- och landsvägskörning, vilket ytterligare motiverar E14 som alternativ.

Tidigare utgjorde Genvägen genomfart för trafik från E14 (tidigare E75) och väg 87 som skulle vidare norrut mot Lit och vice versa, vilket motiverade viss genomfartstrafik. I och med tillkomsten av E14 mellan Odenskog och Lugnvik finns inte längre något som motiverar detta.

Konsekvenser av att trafikanter som ska resa mellan Lugnvik och Odenskog skulle välja E14 i stället för Genvägen, exempel:

Brittsbo (väster om Lugnvik) – Coop Lillänge  
 via Genvägen                      längd 7,9 km, restid 10 minuter  
 via E14                                längd 8,0 km, restid 7 minuter

Lugnviks centrum (kyrkan) – Coop Lillänge  
 Via Genvägen                      längd 6,4 km, restid 9 minuter  
 Via E14                                längd 7,9 km, restid 7 min

ICA Maxi, stadsdel norr – Coop Lillängen  
 Via Genvägen                      längd 4,3 km, restid 7 minuter  
 Via E14                                längd 5,5 km, restid 6 minuter

Endast i undantagsfall finns det finns verkliga skäl att välja Genvägen för genomfart, då det är uppenbart att exempelvis E14 är olämpligt som alternativ. I dessa undantagsfall finns andra, alternativa vägar såsom Litsvägen. Att möjliggöra genomfart för hela stadens trafik endast utifrån dessa undantagsfall är därför inte motiverat.





*Bilden illustrerar Genvägens närhet till bostadshusen med tillhörande trädgårdar*



*Bilden illustrerar Litsvägens karaktär och utformning i dess nordligaste del*

## Trafiksäkerhet

Till detta kommer även att trafiksäkerheten på Genvägen är bristande redan utifrån nuvarande omständigheter. Det finns få hinder på vägen som hindrar trafiken från att köra fort. Det finns få övergångsställen och gatan utgörs dessutom av en raksträcka. Vid [REDACTED] är det raksträcka och en halv kilometer mellan närmaste övergångsställen. Detta inbjuder sammantaget till att köra fort och vårdslöst och gör det svårt att som boende och gångtrafikanter komma över vägen. En expresscykelväg har också byggts dikt an mot vägbanan, vilket i kombination med ett högt antal gårdsutfarter och omfattande genomfartstrafik måste anses mindre lämpligt. Säkerhetsbristerna leder till olycksrisker och stress för de boende samt de stora mängder oskyddade gång- och cykeltrafikanter m.fl. som färdas på expresscykelvägen.

Belastningsgraden vid de till varandra närliggande korsningarna Genvägen/Sollidenvägen samt Genvägen/Samuel Permangata får även antas vara mycket hög. Korsningsolyckor i gatukorsningar är den olyckstyp som medför flest dödade och svårt skadade bilister i tätbebyggt område (se kommunal VGU-guide, Vägars och gators utformning i tätort s. 73 ff).

Några resonemang kring vad detaljplanen medför ifråga om ytterligare försämrad trafiksäkerhet och eventuella åtgärder utifrån detta förs inte i underlaget. Om detaljplanen genomförs beräknas antalet fordonpassager öka betydligt och därmed skulle trafiksäkerheten ytterligare försämrast.

Det finns i sammanhanget även anledning att bifoga motiveringen till ett medborgarförslag från förslagslämnare [REDACTED]. I motiveringen beskrivs konsekvenser av dagens trafiksituation på Genvägen. På grund av omfattande genomfart m.m. kan fordon inte använda Sollidenvägen på så vis som det är tänkt. Utifrån den omfattande trafiken är det helt enkelt för svårt och farligt att svänga in på Sollidenvägen eller ut på Genvägen från Sollidenvägen. Istället tvingas bilister köra på smågator genom villakvarteren i området Karlslund för att kunna ta sig till och från skolområdena i Sollidenområdet. Även det som beskrivs beträffande oro för att låta barn gå själva till skolan är anmärkningsvärt och bör beaktas i bedömningen.

## E-Förslag

### Rondell korsningen Sollidenvägen/Genvägen

**Status**

Under omröstning

Inlämnat av

**Röstning avslutas**    **Antal röster**

2021-12-27            73

**Beskrivning**

Det är många som ska hämta/lämna barn uppe vid förskola samt skola. Många upplever att det är svårt att ta sig in/ut från Sollidenvägen och väljer därför att köra Eriksbergsvägen istället.

Efter Eriksbergsvägen ska gående barn, cyklister, bussar och bilar samsas, med avsaknad av separat gångväg. På vintern kan även snöhögarna uppta halva vägen. Pga dessa behöver även personer korsa vägen vid flera ställen. Det saknas övergångsställen och många kör fort i morgonstressen.

Det borde vara bättre om bilisterna styrs till att ta Sollidenvägen istället där det finns gångväg och övergångsställen. Jag har barn på Innovitaskolan (fd Frigga) där trafiksituationen har varit ett evigt problem. Jag tror att situationen kring korsningen Sollidenvägen/Eriksbergsvägen skulle bli bättre om fler kom från Sollidenvägen och släpper av barn nedanför Innovitaskolan (Klockhuset) som skolan försöker få till.

Det är trist att många inte vågar släppa iväg sina barn själva på morgonen pga trafiksituationen. Jag har själv varit nära att bli påkörd i korsningen när jag följt mina barn. Jag förstår att det inte är lätt för bilisterna där.

Bifogar bilder från Eriksbergsvägen som visar att snöhögarna täcker halva vägbanan. Längre upp i kurvan ligger snön på motsatt sida!!!

**Bifogade filer**[Eriksbergsvägen.jpg](#)[Eriksbergsvägen2.jpg](#)

### Slutsats och sammanfattning

Det får antas vara få kommuner som mer effektivt lyckats dirigera stora delar av stadens genomfartstrafik till oskyddade villagator snarare än till motorvägar eller andra lämpligare vägar eller att försöka begränsa trafiken. Så länge kommunen fortsätter att möjliggöra för snabb och smidig genomfart på Genvägen, så kommer denna givetvis att användas för det ändamålet. Östersund kan inte sägas vara unikt ifråga om trafikinfrastrukturella utmaningar men kan sägas vara detsamma beträffande valda lösningar på dessa utmaningar.

Trafiksituationen på Genvägen är en konsekvens av en oproportionerlig fördelning mellan olika intressen, där det har lagts stor vikt vid intresset av att snabbt och obehindrat kunna köra bil genom tätbebyggelse och villaområden i staden och där intresset av en stad med goda trafik- och miljöförhållanden inte har beaktats nämnvärt. De förhållandevis få fordon som idag har verkligt befogad anledning att välja Genvägen för genomfart, torde istället och utan större besvär kunna välja alternativa och mer lämpliga vägar såsom Samuel Permans Gata, Biblioteksgatan och Litsvägen m.fl.

Genom att begränsa möjligheten för snabb och smidig genomfartstrafik skulle enskilda behöva planera sina resor bättre och välja alternativa och mer miljövänliga färdmedel, vilket måste vara önskvärt.

När bland annat Pampasvägen och stadsdel norr byggdes ändrade man trafikinfrastrukturen väsentligt och trafiken lades om. Genvägen fick dessutom en ny sträckning genom Pampasvägen som i praktiken är en förlängning av Genvägen.

Åtgärder som försämrar buller och störningar får inte ske hur som helst. Genvägen kan utifrån byggnationerna och trafikomläggningarna inte längre anses utgöra befintlig miljö. Bullret som råder på Genvägen bör därför åtgärdas redan utifrån nuvarande bullernivåer, som vida överskrider riktvärdet för en god miljö.

Kommunen hade möjlighet att redan vid planeringen av dessa byggnationer tillse att Genvägens invånare inte drabbades av hälsoskadliga bullernivåer genom att planera annorlunda och genom att grundligt utreda och ta hänsyn till miljöaspekterna. Till exempel kunde vägar ha lagts annorlunda och E14 ha nyttjats mer effektivt i planeringen. Istället underlättade kommunen för snabb och enkel genomfartstrafik på en bostadsgata med många gårdsutfarer och mitt i ett villaområde. Därefter har kommunen dessutom planerat för och byggt en expresscykelväg dikt an mot samma gata.

Det saknas närmare överväganden och bedömningar beträffande nödvändigheten och lämpligheten i att underlätta för hela stadstrafiken att använda en för ändamålet illa rustad villagata som genomfartsled. Särskilt utifrån att det finns en framdragen motorväg som dessutom kan antas vara ett mer miljövänligt alternativ i de allra flesta fall.

År 1997 så uppgick trafikmängderna vid en punkt på Genvägen till 1 700/dygn. Om aktuell detaljplan antas och genomförs beräknas trafikökningen uppgå till cirka 500 % från 1997 till år 2030. En sådan omfattande trafik- och bullerökning framstår som uppenbart orimlig.

14 (15)

Tekniska nämnden har vid flera tillfällen uttalat sig kring Genvägen och ansett att det inte finns skäl att åtgärda trafik- och bullersituationen, till synes utan att ha gjort någon grundligare utredning. Tekniska nämnden avstyrker åtgärder för att förbättra trafiksituationen bland annat med motiveringen att Genvägen är "[e]n av pulsåderna i Östersunds trafiknät" (Tekniska nämndens protokoll den 15 december 2021 s. 19).

Som ovan angett kan det konstateras att trafiksituationen på Genvägen är en konsekvens av kommunens egen planering och beslut. Trafiksituationen borde – särskilt utifrån detta – inte vara självberättigad. Genvägens status som "pulsåder" bör med andra ord inte ensamt utgöra anledning till att inte fatta beslut som leder till andra konsekvenser. Endast om kommunen visar att det inte finns några andra alternativ kunde argumenten framstå som meningsfulla.

### **Förbättringsförslag**

Det finns utifrån ovan nämnda skäl anledning att ändra detaljplanen.

För det första bör korsningen där Samuel Permangata och Genvägen möts regleras med trafiksignal eller på annat sätt åtgärdas utifrån trafiksäkerhetssynpunkt.

Ifråga om kommunens skyldighet att vidta bullerreducerande åtgärder är det är knappast lämpligt att uppföra bullerplank utmed hela Genvägen utifrån att gårdsutfarterna är många och vägen begränsad i bredd. Det finns andra alternativa vägar som är mer lämpliga för sådana åtgärder om det skulle bli nödvändigt.

Alternativet att reducera genomfartstrafiken på Genvägen framstår som mer ändamålsenligt, särskilt utifrån Genvägens utformning och karaktär. Den större andelen genomfartstrafik bör dirigeras till E14 och resterande andel till för ändamålet mer lämpliga vägar.

Ett förslag för att kunna efterleva rättsordningens krav på buller- och säkerhetsnivåer och samtidigt kunna genomföra projektet Blomstergården – som jag i övrigt anser vara ett fint tillskott till staden – är att koppla loss Genvägen från cirkulationsplatsen där Litsvägen, Pampasvägen och Genvägen möts. Vid slutet av Genvägen kan istället en vändplats placeras samtidigt som expresscykelvägen fortsätter bort mot Pampasvägen och Litsvägen. Ett kompletterande förslag är att fordonsentréer till Blomstergården endast placeras på Litsvägen och tillse att den motorburna trafiken som ska till och från Blomstergården inte kan ta sig ut/fram på Genvägen.

Ett alternativt förslag är att endast tillåta genomfartstrafik för bussar på Genvägen och någonstans söder om korsningen ÖSK-vägen/Genvägen uppföra ett hinder som endast bussar kan köra över likt lösningen i MÖD mål nr M 1662-20. Risken med en sådan åtgärd är oönskad genomfartstrafik på småvägarna i villaområdet i syfte att ändå kunna nå cirkulationsplatsen. Enkelriktade gator kan vara en metod för att få bukt med sådana potentiella konsekvenser. Med ett sådant alternativ måste dock noggrant utredas om bullret skulle hållas nere så pass mycket att riktvärdena hålls.

Trafikbegränsande åtgärder skulle sannolikt leda till att enskilda planerade sitt bilåkande bättre och till att fordon i första hand skulle färdas via E14 vid resor till och från Lugnvik och skidstadion m.m.

Planarbetet med Blomstergården kan på detta sätt sägas ge kommunen en unik möjlighet att både rätta till de beslut som lett till buller- och säkerhetsproblematiken på Genvägen samt bli mer konkret i sitt handlande för att nå de egna miljö- och klimatmålen.

██████████

Boende på ██████████ och fastighetsägare av ██████████

Östersund, 2022-01-13

Kopia till:

Länsstyrelsen i Jämtland



Dnr KS 590-2021  
Dnr ByggR: P 2018-15

S.7

# SYNPUNKTER PÅ PLANFÖRSLAG

Öppet hus den 2 februari 2022  
Samråd om detaljplan för Blomstergården  
Östersunds kommun

Förnamn: \_\_\_\_\_ Efternamn: \_\_\_\_\_  
Epost: \_\_\_\_\_  
Gatuadress: \_\_\_\_\_  
Postnummer \_\_\_\_\_ Postort: \_\_\_\_\_

Synpunkt: \_\_\_\_\_  
Bullemåraer höga, störande  
Trafiksituation besvärlig  
kan ej komma ut på Enev.  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Avs. [REDACTED]  
[REDACTED]

## Synpunkter avseende Detaljplan för Karlslund 1:32, Blomstergården

### 1. Kvarteret 5 - Byggnadsplacering och höjd

Det kommer bli en ordentlig "husvägg" på andra sidan Genvägen och mest troligt mycket insyn mot Föreningens byggnad vid Genvägen.

Det blir dessutom en väldigt stor arkitektonisk kontrast mellan Föreningens byggnader, egentligen mot hela området väster om Genvägen, och det nya strama byggnaderna på Blomstergården.

Föreningen ser det som viktigt att göra övergången så smidig som möjligt.

I planförslaget är byggnaderna mot Genvägen i kvarteret 5 angivna som tre ("III") våningar höga. I praktiken verkar de dock bli fyra våningar höga eftersom det kommer byggas med "inredda vindar".

Det kommer ge en brutal arkitektonisk övergång mellan det äldre 50-talsområdet och denna nya stadsdel just för att avståndet blir kort, endast Genvägen, men även för att det är öppet där de två byggnadsepokerna kommer synas samtidigt.

Det blir extra tydligt i 3D-modellen att övergången blir påtaglig. Ännu tydligare hade det blivit om nybyggnationerna inte ritats in som vita block utan med rätt färger samt fönster, balkonger med mera.





Vid byggnationen av höghusen nedanför är det dels längre avstånd, dels betydligt fler höga tallar som delar av de två områdena. Därför påverkar skillnaderna i arkitektur eller byggsätt inte den visuella upplevelsen speciellt mycket. Annat är det med Blomstergården som inte kommer ha dessa avskiljande egenskaper dvs avstånd och träd.

En övergång kan alltså dämpas genom att dels flytta in byggnaderna, dels genom att minska byggrätten med en våning. Jämför man med kvarter 7 och 9 så ligger dessa en bit in från Genvägen och förskolan är två våningar hög. Det är därför rimligt att samtliga byggnader efter Genvägen ligger en bit in och har lägre våningshöjd.

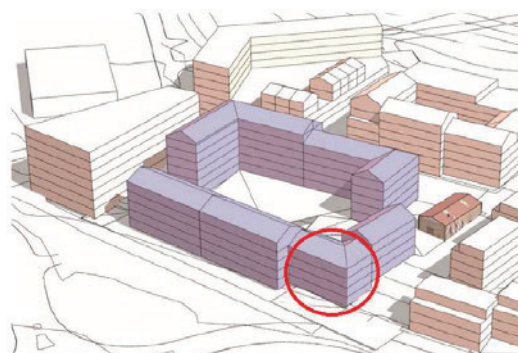
I bilden till höger har byggnaderna dels flyttats in en bit, dels har en våning tagits bort. På det frigjorda markområdet kan träd planteras för att ytterligare dämpa övergången. De övriga byggnaderna behåller sin byggrätt och deras höjd inverkar inte lika påtagligt.



I Föreningens ögon är det nödvändigt att det blir en trädallé, inte bara för att minska insynen utan även för att skilja av områdenas karaktärer och ge en lummighet, som även dämpar trafikljud, såsom är fallet kring Litsvägen. Utan träd kan trafikljud studsas på de nya byggnadernas fasad och öka ljudstörningarna för boende på andra sidan Genvägen.

För att även anpassa angränsande kvarter till våningssänkningen i kvarteret 5 kan även hörnhuset i kvarteret 3 behöva sänkas. Se markering i bilden till höger.

Det ger en marginell minskning av byggyta som kan kompenseras genom att den norra byggnadsdelen i raden får en extra våning istället vilket kommer matcha bättre mot den höga kontorsbyggnaden.



#### Föreningen föreslår således att:

- Byggnaderna vid Genvägen i kvarteret 5 flyttas in
- Antalet våningar på dessa byggnader minskas med ett till två ("II")
- Övriga våningsantal inom kvarteret 5 övervägs att justeras ner
- Träd planteras utefter Genvägen
- Antalet våningar på hörnhuset i kvarteret 3 minskas med ett till tre ("III")

## 2. Garage och parkeringar

I Kommunens planbeskrivning anges att flerbostadshusen inte ska ha egen parkering. Istället hänvisas de till ett parkeringshus längst bort i området. Detta för att möjliggöra minskat bilanvändande. Det är snarare så att det kommer försvåra inte bara för de boende i området. Föreningen bedömer att det kommer medföra utökad gatuparkering på bland annat Lägdevägen vid Föreningens fastighet, som redan idag är ett trångt vägvagnsnitt både sommar- och vintertid. Detta inträffade efter att Tallbacken byggdes.

De lutande markförhållandena i kvarteret 5 gör att det är relativt enkelt och tacksamt att bygga kvarteret med underjordiska garage under byggnaderna utan att det påverkar de planerade bostadsvåningarna. Snarare är det ett effektivt sätt att utnyttja marken istället för att ”slösa” med mark på utomhusparkeringar.



Ett garage under mark och under bostadshusen, för att spara värdefull utomhusmark, har många andra fördelar utöver att förenkla livsflödet och öka tryggheten. Den som inte har bil kan använda sin inbyggda plats som förråd, hobbyrum eller hyra ut till någon annan. Den som har en lådcykel vill nog ha den i ett varmgarage så den är avtinad och laddad till nästa tur. De med elbilar kanske vill kunna ladda med ”sina” solceller på hustaket och via sitt eller BRF:ens elavtal. Hur det ska hanteras i parkeringshuset är oklart.

Det förefaller ogenomtänkt att minimera bostadsnära parkeringsplatser för att på så sätt försvåra användningen av bil istället för att på andra sätt uppmuntra till andra transportsätt. Minimering av parkeringsmöjligheter har redan prövats bland annat vid byggnationen av Hammarby Sjöstad med resultatet att det blivit parkeringsbrist och stor irritation hos de boende. Det är onödigt att upprepa samma misstag här. Snarare är det proaktivt och framtidssäkert att tänka annorlunda här.

**Föreningen föreslår således att:**

- **Byggnaderna i kvarteret 5 förses med underjordiska garage**
- **Parkeringsituationen i hela stadsdelen omvärderas för att inte orsaka parkeringsproblem i närliggande områden**

### 3. Solceller

När de nya områdena vid Tallbacken och Remonten planerades så har inte byggnadernas tak anpassats för eller försetts med solceller. Istället har man satt solceller på taket till parkeringshus och carportar. Denna placering har ofta skugga och är översnöad vintertid. De fria och högt placerade byggnadstaken har dock inte solceller trots att det hade varit klart bättre platser och de relativt enkelt hade kunnat försetts med solceller. Se bilder nedan.



Bild: Skuggad solcellsanläggning med oskuggade byggnadstak



Bild: Skuggad solcellsanläggning med oskuggade byggnadstak

I planbeskrivningen finns det inget beskrivet om solceller eller om att underlätta för sådan montering och placering till exempel genom att byggnadstaken får viss utformning mot söder.

**Föreningen föreslår således att:**

- **Byggnaderna i stadsdelen Blomstergården ska utformas för att underlätta solcellsmontering på byggnadstaken**

## Johanna Lindberg

---

**Från:** [REDACTED]  
**Skickat:** den 14 februari 2022 22:57  
**Till:** samhallsbyggnad  
**Ämne:** Synpunkter detaljplan Karlslund 1:32

### Åsikter

Roligt och spännande med en helt ny stadsdel, kanske innehållande ett bageri, fik och utegym? Strålande att vi kommer framåt, detta kan bli ett fantastiskt område men för att nå dit behöver följande punkter beaktas i större utsträckning.

- a. Alldeles för höga byggnader i anslutning till strövområde (Kv 6, 19,5m) medför att tillgängligheten (upplevelsen av) till fria ytor återigen flyttas längre bort från centrum. Detta innebär sannolikt ett ökat bilåkande i jakten på naturupplevelse och tystnad från stadens brus vilket påverkar den gröna omställningen negativt.
- b. Planförslaget angående skola, förskola, bostäder tar inte ett helhetsgrepp där kommunen bör tillföra vilket behov som finns i form av rekreation i tex pulkbacke, grillplats, utegym, anslutningsmöjligheter för skidåkning från genvägen osv.
- c. Planering för idrottshall måste finnas med som ett **krav** när man bygger förskola och skola. Utredning efter utredning visar på behovet av att barn rör sig kontinuerligt och inte bara på fritiden.
- d. Planförslaget bör innehålla en grön linje i form av passivhus och ett långtgående tänk om framtidens energiförsörjning.
- e. Planförslaget beaktar inte hur en etablering på det berörda området påverkar det omkringliggande bostadsområdet. Fokuseringen är endast mot Genvägen/Pampasvägen och visar inte hur gång, cykel och promenadstråk avses förbinda området mot Arctura, Skidspåret (vägen) och Krumhornet.
- f. Trafiksituationen: *"Fordon på Genvägen som kommer från cirkulationsplatsen får däremot göra en vänstersväng .... köer.....passera"*.  
Orimligt antagande att detta endast inträffar sällan då det redan idag är ett faktum. Dvs bedömningen angående trafikbelastningen på genvägen bör anses felaktig och dess påverkan bör utredas vidare.

Trafiksituationen är redan idag ansträng på Genvägen och angöring från intilliggande gator oberoende fordon, ben eller hjul är under vissa tider på dygnet fullständigt oacceptabel för ett bostadskvarter.

S.9



**Johanna Lindberg**

---

**Från:** [Redacted]  
**Skickat:** den 3 februari 2022 09:33  
**Till:** samhallsbyggnad  
**Ämne:** Blomstergården

**Kategorier:** Plan & Bygg

Hej!

Vad gäller detaljplan för Blomstergården så skulle jag vilja försäkra mig om att det växer tre stycken stora fina askar på området. Det är ju väldigt ovanligt med askar i Östersund och dessa bör räddas - inte minst som påminnelse om områdets historia som plantskola! Om det inte är möjligt att spara dem på plats kanske kommunen helt enkelt kan flytta dem? (Till exempel till nya parkområden som planeras på Blomstergården eller till parken/grönytan strax nedanför (korsningen Lägdevägen/Lignells väg)?

Också i övrigt ser det ut på förslaget som att allt för lite av de träd som finns på området sparas. Jag önskar att en större andel av de gamla träden (tallarna) räddas.

Hälsningar,  
[Redacted]

**Johanna Lindberg**

---

**Från:** [REDACTED]  
**Skickat:** den 17 januari 2022 12:39  
**Till:** samhallsbyggnad  
**Ämne:** Blomstergården

Byggnationen får inte hindra synen på termosen för stadens invånare.  
Bygg inte så högt att termosen försvinner mer än för de som bor närmast området.  
Termosen är ett välkänt varumärke för staden och bör få synas vida omkring som idag. Att dölja den med höga hus vore förkastligt.

[REDACTED]  
Östersundsbo

Skickat från min iPad

## Synpunkter avseende nya stadsdelen **Blomstergården**

Har inget att erinra mot området i sig och den planerade bebyggelsen.

Däremot som boende efter Genvägen ser jag med förskräckelse emot den förväntade ökningen av trafikmängd längs vår gata.

Den situation som råder idag är oacceptabel avseende på trafiksäkerhet, buller och miljö. Under vissa perioder av dagen är det ibland väldigt svårt att komma ut från våra tomter och ut på Genvägen. Man är ofta beroende av någon "snäll" bilist som släpper fram en, om inte måste man till slut köra ut och hindra någon. Inte bra men förståeligt när man väntat långa stunder.

Efter att cykel och gångbanan breddades på ena sidan är man numera beroende av att båda körfälten är fria, för kunde du backa ut och ändå inte blockera det andra körfältet. Det går inte numera då gatan är för smal och då hindras trafiken på motsatt körfält.

Stora problem råder vid tex korsningen Eriksbergsvägen / Genvägen , rena kaoset vid vissa tider på dygnet då väldigt många bilar/fotgängare ska samsas, med långa köer som resultat. Det har än så länge inte skett några allvarliga olyckor men incidenter sker dagligen med många barn och äldre som passerar korsningen.

Med mer trafik har också bullerproblemen ökat längs gatan, där den tunga trafiken står för den absolut värsta störningen. När bullemätning gjordes vid och inne i min fastighet för ett antal år sedan, så uppfylldes så klart dom "låga"krav som gäller för befintliga byggnader. Men peakvärden fanns som överskreds och då med en betydligt mindre trafikmängd än nuvarande och sen ska det bli ytterligare trafikökning med 40 %.

Vad kan man göra?

Många av dessa problem tror utredaren ska lindras med trafikfördelning, det är ju ett önsketänkande från kommunens sida och inte realistiskt. Sen Pampasvägen byggdes har det hela tiden genererat mer och mer trafik på Genvägen. Det mest problematiska är den tunga trafiken, som orsakar det mesta och högsta bullret. Den trafiken är också det enklaste att åtgärda om viljan funnits från kommunens sida. Förbjud all tung trafik, det kan göras imorrn.

Hastigheten är för hög efter gatan och det påverkar bullret, farddämpande åtgärder måste göras. Ingenstans finns någon utredning redovisad om bullret vid befintlig bebyggelse längs Genvägen. Det måste göras en ordentlig konsekvensanalys om bullerproblemet länga gatan med den ökande trafiken som blir och även hur totala boendemiljön påverkas längs gatan.

Det borde vara på sin plats att kommunen värnar om sina medborgares livsmiljö i första hand, viktigare än att fladdermössen har sin miljö säkrad.

Inkom 2022-02-11

En omfattande analys av boendemiljön längs Genvägen måste göras innan man sätter igång detta projekt.



## Synpunkter på detaljplanen för del av Karlslund 1:32 - Blomstergården

### Synpunkter

Genvägen bedöms få en omfattande trafikökning som en konsekvens av förslagen i detaljplanen. Såsom fastighetsägare av [REDACTED] en fastighet på Genvägen, inkommer jag med följande synpunkter.

Det finns skäl att ifrågasätta detaljplanens lämplighet och laglighet i dess nuvarande form utifrån bland annat avsaknaden av överväganden och planerade åtgärder ifråga om buller och trafiksäkerhet på Genvägen.

### Grunder m.m.

#### Rättslig reglering

*Plan- och bygglagen (2010:900) [PBL]*

Enligt 1 kap. 2 § PBL är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark.

Av 4 kap. 2 § PBL framgår att kommunen genom en detaljplan ska pröva ett mark- eller vattenområdes lämplighet för bebyggelse.

Vid prövningen av frågor enligt PBL ska enligt 2 kap. 1 § PBL hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

Enligt 2 kap. 4 § PBL får mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

Enligt 2 kap. 5 § PBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat de boendes och övrigas hälsa och säkerhet, möjligheterna att ordna trafik, möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar.

Enligt 2 kap. 6 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk vid planläggning utformas och placeras på avsedd mark på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bland annat skydd mot trafikolyckor samt trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö.

Enligt 2 kap. 6 a § PBL ska bostadsbyggnader vid planläggning lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller samt utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller.

Avsikten med paragrafen i 2 kap. 6 a § PBL är att säkerställa att bedömningar av risken för olägenhet för människors hälsa till följd av omgivningsbuller sker utifrån i huvudsak samma utgångspunkter i PBL som i miljöbalken (1998:808) (se prop 2013/14:128 ”Samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och plan- och bygglagen” s. 38).

Av 2 kap. 9 § PBL framgår att planläggning av mark- och vattenområden inte får innebära fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Av 4 kap. 36 § PBL framgår att en detaljplan ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

#### *Miljöbalken*

Av 2 kap. 3 § miljöbalken följer att alla som bedriver en verksamhet eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iakttä de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

#### *Bullerriktvärden*

Regeringen har i den så kallade infrastrukturpropositionen, som fått stort genomslag i praxis, s. 43 (prop. 1996/97:53) bedömt att följande riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

#### *Olägenhet för människors hälsa m.m.*

Olägenhet för människors hälsa kan normalt antas föreligga om bullervärdena enligt ovan överskrids och en god miljö kan motsatsvis anses uppnådd om bullervärdena inte överskrids (se till exempel Mark- och miljööverdomstolens [MÖD] dom den 27 april 2021 i mål nr M 4432-209).

#### *Buller i befintlig bebyggelse*

Arbetet med att åtgärda buller i befintlig bebyggelse (sådan bebyggelse som fanns innan våren 1997 och innan infrastrukturpropositionen kom) ska ske i etapper där det mest omfattande bullret ska åtgärdas i en första etapp. Enligt praxis är det fortfarande den första etappens åtgärdsnivåer som är gällande (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens [MÖD] dom den 27 april 2021 i mål nr M 4432-20). Att arbetet ska ske i etapper har sin förklaring i att behovet av att åtgärda hälsoskadligt buller är mycket stort i riket och att det skulle vara svårt och resurskrävande att åtgärda allt buller på en gång.

Den första etappens åtgärdsnivåer innebär att bullerreducerande åtgärder ska vidtas i syfte att klara angivna nivåer på buller inomhus för fastigheter med en

ekvivalentnivå utomhus om 65 dB(A) eller mer. Om det föreligger särskilda skäl kan det finnas anledning att överväga bullerdämpande åtgärder även vid lägre bullernivåer (se t.ex. MÖD 2000:32). Det betyder att det i den första etappen i regel finns krav på att åtgärda buller i följande situationer:

1. Om bullret vid fasad överskrider 65 dB(A) eller
2. Om bullret överskrider riktvärdena för en god miljö och det föreligger särskilda skäl

#### *Buller vid nybyggnation och väsentlig ombyggnation*

Ifråga om nybyggnation och väsentlig ombyggnation ställs dock helt andra krav, eftersom det då finns möjlighet att beakta den numera väldefinierade bullerproblematiken redan i planeringsskedet. Ska man väsentligt bygga om eller bygga ny trafikinfrastruktur efter våren 1997 så behöver man i regel beakta bullerriktvärdena för en god miljö.

Detta innebär att riktvärdena ska hållas då byggnationerna är av sådan dignitet att de medför väsentliga förändringar av vägens karaktär, att det är fråga om en trafikomläggning och/eller att vägen lagts om i åtminstone delvis ny sträckning (se bl.a. MÖD 2007:16 och infrastrukturpropositionen s. 43).

I ett avgörande från MÖD, mål nr M 1662-20 hade en ny cirkulationsplats anslutits till en väg i Eslövs kommun. Ett spårviddshinder hade dock anlagts för att begränsa trafiken på vägen till endast busstrafik. För övrig trafik fanns en vändplats att nyttja innan cirkulationsplatsen. Ett bullervärde om 56 dB(A) hade uppmätts vid fastigheterna på gatan och trafikökningen genom busstrafiken uppräknades till maximalt 214 bussar/dygn. Efter en samlad bedömning kom domstolen fram till att ombyggnationen inte var sådan att den kunde räknas som väsentlig. I avgörandet blev därför regelverket för befintlig bebyggelse tillämpligt.

#### **Genvägen ifråga om nybyggnation och väsentlig ombyggnation**

Bostaden på Byalaget 24 byggdes innan våren 1997. Övriga bostäder på Genvägen har i huvudsak också byggts innan våren 1997.

Trafikinfrastrukturen har dock förändrats väsentligt efter 1997 – främst genom byggandet av Pampasvägen och stadsdel norr. Genvägen kan dessutom sägas ha fått en ny sträckning genom Pampasvägen som i praktiken är en förlängning av Genvägen. Hur trafikinfrastrukturen och de omkringliggande områdena som anslöt till Genvägen har förändrats framgår bland annat av kartorna från 1997 och 2021 nedan.

I jämförelse med avgörandet från MÖD ovan, mål nr M 1662-20, så skiljer sig omständigheterna i nu aktuellt fall åt på ett betydande sätt. Ifråga om Genvägen så har man lagt om den i en ny sträckning och inte på något sätt begränsat trafikflödet. Även trafikökningen och bullernivåerna är betydligt mer omfattande på Genvägen än i det aktuella målet (se mer om detta nedan).

Sammanfattningsvis så har nybyggnationer och väsentliga ombyggnationer av trafikinfrastrukturen genomförts som gör att Genvägen inte längre torde omfattas av åtgärdsnivåerna för befintlig bebyggelse. Istället bör bullervärdena för en god miljö hållas på Genvägen.

I det omfattande underlag om planerade och redan genomförda byggnationer som jag tagit del av varken nämns eller analyseras reglerna kring bullerriktvärden vid nybyggnation och väsentlig ombyggnation av trafikinfrastruktur ifråga om Genvägen. Inga överväganden verkar ens ha gjorts. Min farhåga är därför att kommunen förbisåg dessa rättsregler och omständigheter i samband med att Pampasvägen m.m. byggdes och att kommunen fortsatt inte beaktar dessa regelverk.

#### *Närmare om genomförda byggnationer och dess konsekvenser*

Nybyggnationer och väsentliga ombyggnationer som har påverkat trafikflödena har sedan 1997 skett genom bland annat:

- Nybyggnationen ” Stadsdel norr”, etableringen av nya bostadsområden, arenor, Ica Maxi samt Pampasvägen m.m.
- Genvägens ombyggnation utifrån anslutningen till Pampasvägen och den nya cirkulationsplatsen
- Ombyggnationen av Rådhusgatan från två- till enfilig på sträckan Pampasvägen-Fältjägargränd
- Ombyggnaden av korsningen Litsvägen/Fältjägargränd
- Avskaffande av status huvudled på Litsvägen
- Nybyggnationen av handelsplatsen ”Lillänge”, dit fordon pendlar via Genvägen

Byggnationerna har bland annat lett till att trafik till och från den tungt trafikerade Rådhusgatan, Stadsdel norr och Ica Maxi m.m. nu kan ansluta till Genvägen genom den nya vägen Pampasvägen. Av detaljplanen för Pampasvägen från 2007 framgår dessutom att ett av syftena med Pampasvägen var att just lägga om trafiken. Bland annat Pampasvägens tillkomst har inneburit stora förändringar i trafikflöden och fordons möjlighet och benägenhet att välja Genvägen som genomfartsled.

Även om Pampasvägen har fått ett eget namn, innebär den i praktiken en förlängning av Genvägen (jfr Litsvägen som ansluter till den aktuella cirkulationsplatsen och sedan fortsätter på andra sidan cirkulationsplatsen).

Efter en egen – i all enkelhet – genomförd observation och överslagsräkning vid den aktuella cirkulationsplatsen kunde konstateras att de flesta av alla fordon som kom körande från Genvägen svängde av vid Pampasvägen. Samma tendens kunde observeras även i motsatt färdriktning, dvs. de flesta fordon som kom från Pampasvägen svängde av vid Genvägen. Om ett liknande resultat skulle visa sig stämma vid en mer noggrann utredning, måste det dessutom anses visat genom det faktiska trafikflödet att trafikinfrastrukturen väsentligt byggts om.

#### **En påvisad med bullerproblematik på Genvägen**

Bullernivåerna för en god miljö hålls inte på Genvägen i dagsläget.

De exakta och nuvarande bullervärdena vid fastigheterna på Genvägen har inte beräknats i närtid såvitt jag kan utläsa av underlaget jag fått ta del av. År 2012

genomförde emellertid Samhällsbyggnad vid Östersunds kommun en bullerutredning vid en fastighet på Genvägen utifrån att en anmälan om olägenhet hade inkommit (dnr 2341-12). I utredningen kom man fram till att bullret vid fastighetens fasad uppgick till 59 dB(A) utifrån följande data.

Vägelement	1
Antal fordon/dygn	5000
Andel tunga fordon (%)	7
Medelhastighet, lätta fordon (km/h)	40
Medelhastighet, tunga fordon (km/h)	40
Vägbredd körytan (m)	10,0
Bankhöjd (m)	0,0
Väglutning (promille)	0
Mottagaravstånd (m)	13,5
Mottagarhöjd (m)	2,0
Vinkelområde (grader)	0-180
Marktyp skärm-mottagare	Hård
Skärm	Nej
Speciell korrektion	Nej
Korrektion för vägbeläggning	Nej

Eftersom trafikmängderna har ökat sedan dess och eftersom det kan ifrågasättas att medelhastigheten endast uppgår till 40 km/h, kan man utgå ifrån att bullernivån har ökat. På [REDACTED] finns det vid fastighetens norra sida dessutom en stor parkeringsplats och inga bullerdämpande och tätt intilliggande byggnader, vilket torde innebära att denna sida är särskilt utsatt för buller (jfr bilden från Norconsults bullerutredning nedan som visar högt buller vid platser med liknande förhållanden). Dikt an mot denna sida ligger dessutom en uteplats på fastigheten.

Eftersom riktvärdena för en god miljö vida överskrids finns skäl att utgå ifrån att det redan utifrån nu rådande omständigheter föreligger en skyldighet för kommunen att vidta bullerreducerande åtgärder på fastigheterna utmed Genvägen.

Eftersom genomförandet av detaljplanen skulle generera mer trafik och buller på Genvägen får den antas strida mot både miljöbalkens och plan- och bygglagens bestämmelser. Om kommunen tilläts försämra en redan otillåten bullersituation på Genvägen genom ytterligare byggnationer på så vis som föreslås i detaljplanen vore tillämpliga regelverk i praktiken tandlösa.

### En omfattande trafikökning på Genvägen sedan 1997

År 1997, vid ungefär samma tidpunkt då infrastrukturpropositionen kom, uppgick antalet fordonspassager på Genvägen till 1 700 på en aktuell mätplats (se Östersunds kommuns trafikarta från 1997 nedan).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Det är inte klarlagt om siffrorna från 1997 är beräknade utifrån ett genomsnittligt veckodygn eller ett genomsnittligt vardagsdygn. Därför kommer siffrorna nedan att redovisas utifrån båda scenarier.

6 (15)

Idag uppgår motsvarande trafikmängder på samma mätplats till 6 173 alternativt 7 092 fordon.<sup>2</sup> Det innebär en trafikökning om 360 % alternativt 418 % sedan 1997.

Om aktuell detaljplan antas och genomförs skulle motsvarande trafikökning från 1997 uppgå till 460 % och 500 % till år 2030. Prognosen för 2040 är beräknade till 9 400 fordon/dygn. Det skulle innebära en ökning av trafiken med cirka 550 % från 1997 (beräknat utifrån vardagsdygn i enlighet med trafikutredningen i planområdet Blomstergården).

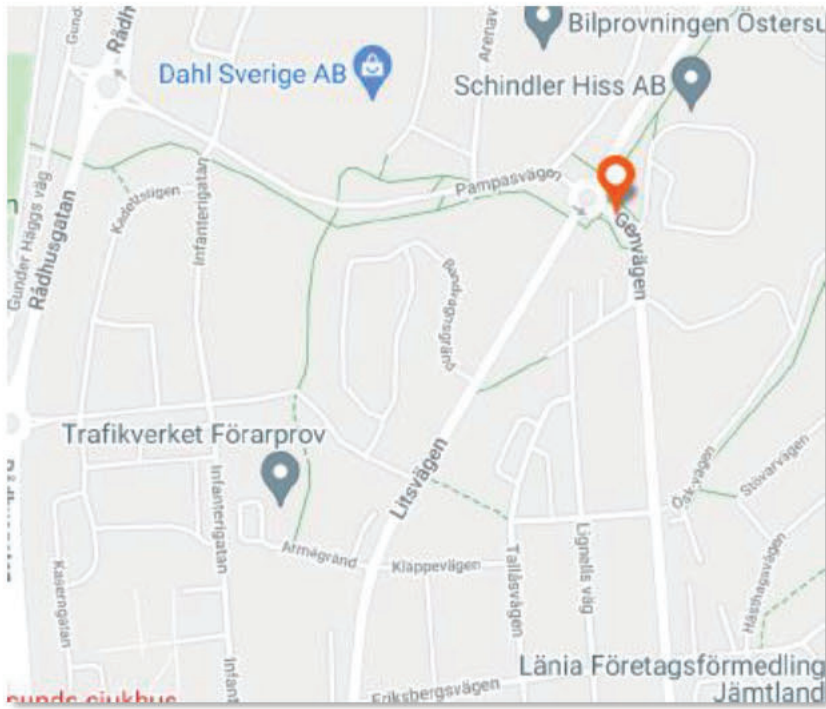
Sådana synnerligen omfattande trafikökningar på en gata som Genvägen måste bedömas vara uppenbart oproportionerliga i förhållande till både enskilda och allmänna intressen och saknar dessutom motsvarighet i övriga staden.

Detaljplanens genomförande skulle medföra att ett värde om långt över 60 dB(A) uppnåddes vid befintliga fastigheter på Genvägen.



*Bilden illustrerar vägnätet och antalet fordonspassager i tusental på Genvägen år 1997*

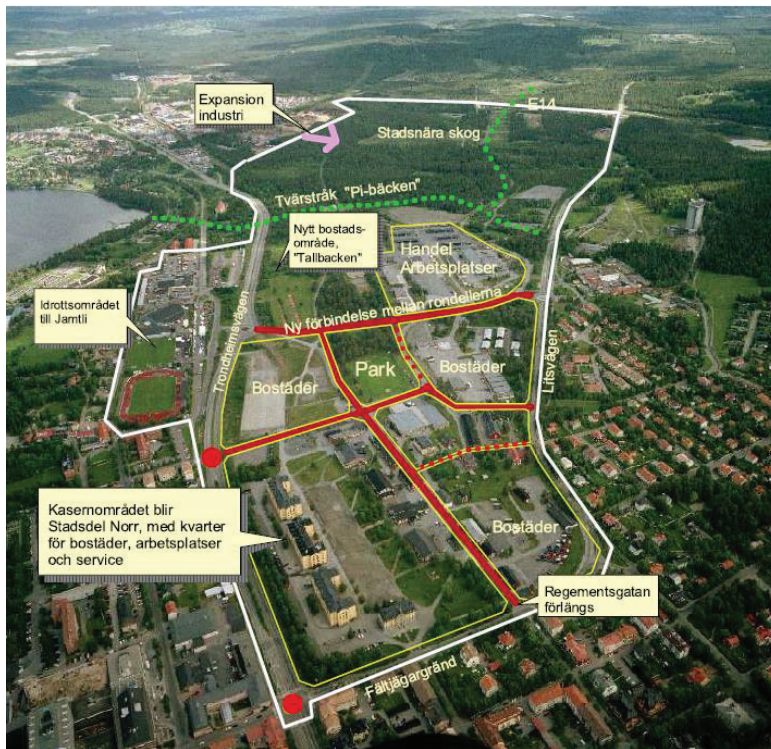
<sup>2</sup> Uppmätta passager framgår av Östersunds kommuns trafikrapport för Genvägen från 2021. Vid mätningen 2021 uppgick antalet passerande fordon på Genvägen till ett snitt om 5 612 respektive 6 447 per dygn. Av trafikrapporten i planområdet Blomstergården s. 13 framgår att värdet ska räknas upp med 10 % utifrån rådande pandemi. Därför finns anledning att utgå ifrån att antalet fordonspassager 2021 ska beräknas till ett snitt om 6 173 respektive 7 092.



Bilden illustrerar det förändrade vägnätet (Pampasvägens tillkomst m.m.) samt mätpunkten (den röda nålen) där fordon om 7 092 fordon beräknades passera år 2021



Bilden är hämtad från bullerutredningen genomförd av Norconsult och illustrerar beräknad ekvivalent ljudnivå vid Genvägen 2040 om detaljplanen genomförs. Av bilden kan utläsas att fastigheterna väster om Genvägen skulle drabbas av en ekvivalent ljudnivå över 60 dB(A)



Bilden är hämtad ur översiktsplanen för stadsdel norr från 2006/2007 och illustrerar översiktligt trafikomläggningen och planen för området



Bilden är hämtad ur planbeskrivningen för Pampasvägen från 2007 och illustrerar trafikomläggningen och den nya sträckningen



## Lämplighetsfrågan och olika alternativ

### *Genvägen*

Genvägen är i huvudsak en villagata och gårdsutfarterna är därför många, de uppgår till hela 33 i antalet. Gång- och cykelbanorna, husen och tomterna ligger dessutom nära eller dikt an mot bilvägen. Genvägen är därför olämplig som tungt trafikerad genomfartsled. Det framstår vare sig som ändamålsenligt eller lämpligt att fordon i pendlingstrafik som ska från ena sidan stan till den andra ska gynnas av att välja Genvägen, särskilt utifrån att det finns andra alternativa vägar.

### *Litsvägen*

Tidigare utgjorde Litsvägen huvudgata. Det är tydligt att Litsvägen utifrån dess utformning är byggd för att kunna ta emot mer trafik än Genvägen. På Litsvägen är cykelvägen och gångvägen separerad från bilvägen och bostadshusen ligger på långt avstånd. Gårdsutfarterna uppgår till endast sju på hela gatan och förutsättningarna för exempelvis bullerplank är betydligt bättre utifrån att det finns mer plats och färre utfarter.

### *E14*

Att åka genom bebyggelse upplevs som snabbare och närmare än att resa runt och utanför staden. Därför används Genvägen som genomfartsled även i de fall E14 hade tagit kortare, lika lång eller marginellt längre tid och endast varit marginellt längre i avstånd. E14 torde ha betydligt bättre kapacitet att ta emot trafiken. Dessutom är koldioxidutsläppen vid körning i tätbebyggelse betydligt högre än vid motorvägs- och landsvägskörning, vilket ytterligare motiverar E14 som alternativ.

Tidigare utgjorde Genvägen genomfart för trafik från E14 (tidigare E75) och väg 87 som skulle vidare norrut mot Lit och vice versa, vilket motiverade viss genomfartstrafik. I och med tillkomsten av E14 mellan Odenskog och Lugnvik finns inte längre något som motiverar detta.

Konsekvenser av att trafikanter som ska resa mellan Lugnvik och Odenskog skulle välja E14 i stället för Genvägen, exempel:

Brittsbo (väster om Lugnvik) – Coop Lillänge  
 via Genvägen                      längd 7,9 km, restid 10 minuter  
 via E14                                längd 8,0 km, restid 7 minuter

Lugnviks centrum (kyrkan) – Coop Lillänge  
 Via Genvägen                      längd 6,4 km, restid 9 minuter  
 Via E14                                längd 7,9 km, restid 7 min

ICA Maxi, stadsdel norr – Coop Lillängen  
 Via Genvägen                      längd 4,3 km, restid 7 minuter  
 Via E14                                längd 5,5 km, restid 6 minuter

Endast i undantagsfall finns det finns verkliga skäl att välja Genvägen för genomfart, då det är uppenbart att exempelvis E14 är olämpligt som alternativ. I dessa undantagsfall finns andra, alternativa vägar såsom Litsvägen. Att möjliggöra genomfart för hela stadens trafik endast utifrån dessa undantagsfall är därför inte motiverat.



*Bilden illustrerar Genvägens närhet till bostadshusen med tillhörande trädgårdar*



*Bilden illustrerar Litsvägens karaktär och utformning i dess nordligaste del*

## Trafiksäkerhet

Till detta kommer även att trafiksäkerheten på Genvägen är bristande redan utifrån nuvarande omständigheter. Det finns få hinder på vägen som hindrar trafiken från att köra fort. Det finns få övergångsställen och gatan utgörs dessutom av en raksträcka. Vid [REDACTED] är det raksträcka och en halv kilometer mellan närmaste övergångsställen. Detta inbjuder sammantaget till att köra fort och vårdslöst och gör det svårt att som boende och gångtrafikanter komma över vägen. En expresscykelväg har också byggts dikt an mot vägbanan, vilket i kombination med ett högt antal gårdsutfarer och omfattande genomfartstrafik måste anses mindre lämpligt. Säkerhetsbristerna leder till olycksrisker och stress för de boende samt de stora mängder oskyddade gång- och cykeltrafikanter m.fl. som färdas på expresscykelvägen.

Belastningsgraden vid de till varandra närliggande korsningarna Genvägen/Sollidenvägen samt Genvägen/Samuel Permangata får även antas vara mycket hög. Korsningsolyckor i gatukorsningar är den olyckstyp som medför flest dödade och svårt skadade bilister i tätbebyggt område (se kommunal VGU-guide, Vägars och gators utformning i tätort s. 73 ff).

Några resonemang kring vad detaljplanen medför ifråga om ytterligare försämrad trafiksäkerhet och eventuella åtgärder utifrån detta förs inte i underlaget. Om detaljplanen genomförs beräknas antalet fordonpassager öka betydligt och därmed skulle trafiksäkerheten ytterligare försämrats.

Det finns i sammanhanget även anledning att bifoga motiveringen till ett medborgarförslag från förslagslämnare [REDACTED]. I motiveringen beskrivs konsekvenser av dagens trafiksituation på Genvägen. På grund av omfattande genomfart m.m. kan fordon inte använda Sollidenvägen på så vis som det är tänkt. Utifrån den omfattande trafiken är det helt enkelt för svårt och farligt att svänga in på Sollidenvägen eller ut på Genvägen från Sollidenvägen. Istället tvingas bilister köra på smågator genom villakvarteren i området Karlslund för att kunna ta sig till och från skolområdena i Sollidenområdet. Även det som beskrivs beträffande oro för att låta barn gå själva till skolan är anmärkningsvärt och bör beaktas i bedömningen.

## E-Förslag

### Rondell korsningen Sollidenvägen/Genvägen

**Status**

Under omröstning

Inlämnat av

**Röstning avslutas**    **Antal röster**

2021-12-27            73

**Beskrivning**

Det är många som ska hämta/lämna barn uppe vid förskola samt skola. Många upplever att det är svårt att ta sig in/ut från Sollidenvägen och väljer därför att köra Eriksbergsvägen istället.

Efter Eriksbergsvägen ska gående barn, cyklister, bussar och bilar samsas, med avsaknad av separat gångväg. På vintern kan även snöhögarna uppta halva vägen. Pga dessa behöver även personer korsa vägen vid flera ställen. Det saknas övergångsställen och många kör fort i morgonstressen.

Det borde vara bättre om bilisterna styrs till att ta Sollidenvägen istället där det finns gångväg och övergångsställen. Jag har barn på Innovitaskolan (fd Frigga) där trafiksituationen har varit ett evigt problem. Jag tror att situationen kring korsningen Sollidenvägen/Eriksbergsvägen skulle bli bättre om fler kom från Sollidenvägen och släpper av barn nedanför Innovitaskolan (Klockhuset) som skolan försöker få till.

Det är trist att många inte vågar släppa iväg sina barn själva på morgonen pga trafiksituationen. Jag har själv varit nära att bli påkörd i korsningen när jag följt mina barn. Jag förstår att det inte är lätt för bilisterna där.

Bifogar bilder från Eriksbergsvägen som visar att snöhögarna täcker halva vägbanan. Längre upp i kurvan ligger snön på motsatt sida!!!

**Bifogade filer**[Eriksbergsvägen.jpg](#)[Eriksbergsvägen2.jpg](#)

### Slutsats och sammanfattning

Det får antas vara få kommuner som mer effektivt lyckats dirigera stora delar av stadens genomfartstrafik till oskyddade villagator snarare än till motorvägar eller andra lämpligare vägar eller att försöka begränsa trafiken. Så länge kommunen fortsätter att möjliggöra för snabb och smidig genomfart på Genvägen, så kommer denna givetvis att användas för det ändamålet. Östersund kan inte sägas vara unikt ifråga om trafikinfrastrukturella utmaningar men kan sägas vara detsamma beträffande valda lösningar på dessa utmaningar.

Trafiksituationen på Genvägen är en konsekvens av en oproportionerlig fördelning mellan olika intressen, där det har lagts stor vikt vid intresset av att snabbt och obehindrat kunna köra bil genom tätbebyggelse och villaområden i staden och där intresset av en stad med goda trafik- och miljöförhållanden inte har beaktats nämnvärt. De förhållandevis få fordon som idag har verkligt befogad anledning att välja Genvägen för genomfart, torde istället och utan större besvär kunna välja alternativa och mer lämpliga vägar såsom Samuel Permans Gata, Biblioteksgatan och Litsvägen m.fl.

Genom att begränsa möjligheten för snabb och smidig genomfartstrafik skulle enskilda behöva planera sina resor bättre och välja alternativa och mer miljövänliga färdmedel, vilket måste vara önskvärt.

När bland annat Pampasvägen och stadsdel norr byggdes ändrade man trafikinfrastrukturen väsentligt och trafiken lades om. Genvägen fick dessutom en ny sträckning genom Pampasvägen som i praktiken är en förlängning av Genvägen.

Åtgärder som försämrar buller och störningar får inte ske hur som helst. Genvägen kan utifrån byggnationerna och trafikomläggningarna inte längre anses utgöra befintlig miljö. Bullret som råder på Genvägen bör därför åtgärdas redan utifrån nuvarande bullernivåer, som vida överskrider riktvärdet för en god miljö.

Kommunen hade möjlighet att redan vid planeringen av dessa byggnationer tillse att Genvägens invånare inte drabbades av hälsoskadliga bullernivåer genom att planera annorlunda och genom att grundligt utreda och ta hänsyn till miljöaspekterna. Till exempel kunde vägar ha lagts annorlunda och E14 ha nyttjats mer effektivt i planeringen. Istället underlättade kommunen för snabb och enkel genomfartstrafik på en bostadsgata med många gårdsutfarter och mitt i ett villaområde. Därefter har kommunen dessutom planerat för och byggt en expresscykelväg dikt an mot samma gata.

Det saknas närmare överväganden och bedömningar beträffande nödvändigheten och lämpligheten i att underlätta för hela stadstrafiken att använda en för ändamålet illa rustad villagata som genomfartsled. Särskilt utifrån att det finns en framdragen motorväg som dessutom kan antas vara ett mer miljövänligt alternativ i de allra flesta fall.

År 1997 så uppgick trafikmängderna vid en punkt på Genvägen till 1 700/dygn. Om aktuell detaljplan antas och genomförs beräknas trafikökningen uppgå till cirka 500 % från 1997 till år 2030. En sådan omfattande trafik- och bullerökning framstår som uppenbart orimlig.

Tekniska nämnden har vid flera tillfällen uttalat sig kring Genvägen och ansett att det inte finns skäl att åtgärda trafik- och bullersituationen, till synes utan att ha gjort någon grundligare utredning. Tekniska nämnden avstyrker åtgärder för att förbättra trafiksituationen bland annat med motiveringen att Genvägen är "[e]n av pulsåderna i Östersunds trafiknät" (Tekniska nämndens protokoll den 15 december 2021 s. 19).

Som ovan angett kan det konstateras att trafiksituationen på Genvägen är en konsekvens av kommunens egen planering och beslut. Trafiksituationen borde – särskilt utifrån detta – inte vara självberättigad. Genvägens status som "pulsåder" bör med andra ord inte ensamt utgöra anledning till att inte fatta beslut som leder till andra konsekvenser. Endast om kommunen visar att det inte finns några andra alternativ kunde argumenten framstå som meningsfulla.

### **Förbättringsförslag**

Det finns utifrån ovan nämnda skäl anledning att ändra detaljplanen.

För det första bör korsningen där Samuel Permangata och Genvägen möts regleras med trafiksignal eller på annat sätt åtgärdas utifrån trafiksäkerhetssynpunkt.

Ifråga om kommunens skyldighet att vidta bullerreducerande åtgärder är det är knappast lämpligt att uppföra bullerplank utmed hela Genvägen utifrån att gårdsutfarterna är många och vägen begränsad i bredd. Det finns andra alternativa vägar som är mer lämpliga för sådana åtgärder om det skulle bli nödvändigt.

Alternativet att reducera genomfartstrafiken på Genvägen framstår som mer ändamålsenligt, särskilt utifrån Genvägens utformning och karaktär. Den större andelen genomfartstrafik bör dirigeras till E14 och resterande andel till för ändamålet mer lämpliga vägar.

Ett förslag för att kunna efterleva rättsordningens krav på buller- och säkerhetsnivåer och samtidigt kunna genomföra projektet Blomstergården – som jag i övrigt anser vara ett fint tillskott till staden – är att koppla loss Genvägen från cirkulationsplatsen där Litsvägen, Pampasvägen och Genvägen möts. Vid slutet av Genvägen kan istället en vändplats placeras samtidigt som expresscykelvägen fortsätter bort mot Pampasvägen och Litsvägen. Ett kompletterande förslag är att fordonsentréer till Blomstergården endast placeras på Litsvägen och tillse att den motorburna trafiken som ska till och från Blomstergården inte kan ta sig ut/fram på Genvägen.

Ett alternativt förslag är att endast tillåta genomfartstrafik för bussar på Genvägen och någonstans söder om korsningen ÖSK-vägen/Genvägen uppföra ett hinder som endast bussar kan köra över likt lösningen i MÖD mål nr M 1662-20. Risken med en sådan åtgärd är oönskad genomfartstrafik på småvägarna i villaområdet i syfte att ändå kunna nå cirkulationsplatsen. Enkelriktade gator kan vara en metod för att få bukt med sådana potentiella konsekvenser. Med ett sådant alternativ måste dock noggrant utredas om bullret skulle hållas nere så pass mycket att riktvärdena hålls.

Trafikbegränsande åtgärder skulle sannolikt leda till att enskilda planerade sitt bilåkande bättre och till att fordon i första hand skulle färdas via E14 vid resor till och från Lugnvik och skidstadion m.m.

Planarbetet med Blomstergården kan på detta sätt sägas ge kommunen en unik möjlighet att både rätta till de beslut som lett till buller- och säkerhetsproblematiken på Genvägen samt bli mer konkret i sitt handlande för att nå de egna miljö- och klimatmålen.

██████████  
Boende på ██████████ fastighetsägare av ██████████

Östersund, 2022-01-13

Kopia till:

Länsstyrelsen i Jämtland

**Johanna Lindberg**

---

**Från:** [REDACTED]  
**Skickat:** den 14 februari 2022 23:45  
**Till:** samhallsbyggnad  
**Ämne:** Karlslund 1:32 Blomstergården.

Hej  
Jag vet inte hur man formellt lämnar synpunkter på detaljplanen Blomstergården. Det förefaller onödigt då jag av säker källa hört att ingen läser eller orkar bry sig om de synpunkter som kommer in. Även om jag är skeptisk till stora förtätande projekt tycker jag att det ser ut att vara ett trevligt förslag. Jag har en del synpunkter.

Utredningarna som gjorts kommer med förslag men inget ger en bild av vad som faktiskt kommer att genomföras. Trafiksituationen kanske blir bra om kommunen når sina mål att alla ska cykla eller åka buss. De resor man tittat på inkluderar inte Lillänge som mål. Förväntar sig kommunen att de boende ska cykla eller ta bussen när det storhandlas? Alternativt köra omvägen via E14?

De boende i området kommer att klaga på ljuset och så får kommunen anpassa sig och flytta spår ungefär som vid nybyggnationen bredvid skidspåret där man ville bygga nära skidspåret men inte störas av det.

De inbjudande gårdarna som inte ska vara stängda riskerar att bli just det när byggherrarna måste skydda mot buller och ljus. Hur kommer kommunen och Östersunds bostäder att försäkra sig om att byggherrarna inte kapar kostnader på det viset?

Påståendet att det ska smälta in bland omgivande bebyggelse stämmer inte med tanke på att det i kv6 ska uppföras 5-6våningshus intill en äng vid enplansvillor. Dessutom lär det ju inte bli någon passage för fladdermöss mellan de bevarade träden. Skolan kommer att klämmas in bland högre kolosser.

Kommer man att bygga billigt eller enligt den plan som föreslås? Det är naivt att tro att Blomstergården enligt förslaget skulle generera billiga bostäder. Om billiga bostäder är målet blir byggnaderna inte alls varierade i arkitektur och materialval. Risken är då stor att det blir ett ghetto. Man kan inte få båda delarna.

Förslaget beskriver inte hur man förebygger brott och polisen har inte kommit med kommentarer på husens och gårdarnas utformning så att det inte blir tillhåll som på busstorget. Kameraövervakning i ett sådant område vore olustigt.

Med vänlig hälsning,  
[REDACTED]



**Kommentarer till Detaljplan för del av Karlslund 1:32 Blomstergården**

Dnr KS 590-2021

Dnr ByggR P 2018-15

**Undertecknad har följande kommentarer till detaljplanegranskning för Blomstergården:**

Trots den utförliga kommentaren om gården Lägden i samrådet har ingen ändring gjorts i detaljplaneförslagets beskrivning av bebyggelsen. Man envisas med att fortsätta citera den felaktiga texten i kulturmiljöprogrammet, trots att "Samhällsbyggnad tar tacksamt emot de historiska upplysningarna" (Samrådsredogörelse s. 19). Med andra ord en god dag yxskaft-kommentar. Kulturmiljöprogrammet har sammantaget cirka 160 felaktigheter rörande den inventerade bebyggelsen. Trots detta väljer man i sin totala okunnighet att fortsätta luta sig mot den istället för att våga ifrågasätta uppgifterna i kulturmiljöprogrammet. Denna inventering gjordes delvis med personal som helt saknade kompetens för ett sådant inventeringsarbete. Man måste i skrivningarna helt släppa pratet om handelsträdgård. Det var Östersunds stads plantskola för uppdrivande av de växter som skulle utplanteras på stadens mark, alltsedan gården Lägden inköptes från familjen Berg 1937.

Positivt är dock att man tagit större hänsyn till gårdsbyggnaderna i placeringen av den nya bebyggelsen.

Parkytorna i programmet är fortfarande för små för befolkningmängden, enligt all tillgänglig ny forskning. I det sammanhanget bör man inte ta i anspråk del av den allmänna platsen Trekanten för kvartersmark. Visserligen blir den fria siktlinjen längs Genvägen mot Litsvägen kvar, men formen på Trekanten försvinner vilket gör namnet på den lilla parken obegripligt för dagens allmänhet. Parkplätten namngavs officiellt redan 1939 som Trekanten. Namnet i sig är kul, eftersom det inte bygger på traditionella namnformer, och man bör därför vara rädd om det. (Östersund har en i Sverige unik mängd parker som INTE innehåller ordet park: Österängen, Katrinelunden, Vilan, Lillskogen, Gläntan, Kullen, Trekanten, Totten) Varje liten gräsplätt är av stor betydelse för det psykiska välmåendet. Denna forskning om modern hög tät bebyggelse har man inte beaktat. Det är skrämmande att man inte är påläst på den senaste forskningen. Det gör att man bygger in framtida kostnader som kommer av en befolkning som inte mår bra, dels i form av vård, dels i form av ökad skadegörelse. Vi lever 2022, planera då inte som man gjorde 2000!

Slutligen måste åter tryckas på punkten att namnet Lägden bör användas i namnsättningen. Lägden har området hetat (och heter) sedan 1860-talet! Använd också gärna boktryckare Berg i namngivningen (han har dock redan givit namn åt kvarteret Boktryckaren).

Med vänlig hälsning

██████████  
████████████████████  
████████████████████