



LÄNSSTYRELSEN  
Jämtlands län  
Planenheten

Meddelande  
Datum  
1994-09-23

Dnr (anges vid skriftväxling)  
2023-3215-94

94 -09- 2 7

Kommunfullmäktige  
Östersunds kommun

831 82 ÖSTERSUND

FASTIGHETSREGISTRARIATIDENHETEN  
Stadsingenjörskontoret, Östersund

Ink. .... 1994-10-04

Dnr. .... K.F.R.M. 94/66

*Zk 1*

### Lagakraftbevis

Kommunfullmäktige har den 24 mars 1994 antagit detaljplan för del av Frösön, Östersunds kommun, avseende bro över Vallsundet.

Kommunfullmäktiges antagandebeslut har överklagats till Länsstyrelsen som i beslut den 7 juni 1994 inte ändrade det överklagade beslutet.

Länsstyrelsens beslut har sedan överklagats hos regeringen. Regeringen har avslagit överklagandena i beslut den 8 september 1994.

Antagandebeslutet har alltså vunnit laga kraft den 8 september 1994.

*Christina Nilsson*  
Christina Nilsson  
arkitekt

*Ingvor Hansson*  
Ingvor Hansson  
förste byråsekreterare

/home/brutus/planen/chrn/krafta DST-09-23

Akt 2380K - P94/9

F108



MILJÖ- OCH NATURRESURS-  
DEPARTEMENTET

REGERINGSBESLUT 19

1994-09-08

M94/3137/9

ÖSTERSUND  
STADSINGENJÖRSKONTORET  
1994-09-15

FASTIGHETSREKONSTRUKTIONEN  
Stadsingenjörskontoret, Östersund

Ink. ... 1994-09-15 .....

Dnr. ... K.F.R.M. 94/66 .....

Gruppen för Önets bevarande  
c/o Bo Svartholm  
Önevägen 15  
832 51 FRÖSÖN

Överklagande i fråga om detaljplan för del av  
Frösön i Östersunds kommun avseende bro över  
Vallsundet

./.

Länsstyrelsen i Jämtlands län fattade den 7 juni  
1994 det beslut som framgår av bilagan.

Gruppen för Önets bevarande, Ulla Oscarsson och  
Sten Gauffin, Miljöpartiet de gröna, Margareta  
Fryklund, Mats E. Nilsson samt Reidun Åkerström och  
Hans Lassarp har överklagat beslutet. Gruppen för  
Önets bevarande har bl.a. anfört att bron bör ut-  
formas så att större hänsyn tas till miljön än i  
det aktuella planförslaget. Gruppen har också in-  
vänt bl.a. att skapandet av en konstgjord ö innebär  
att riksintressen som rörligt friluftsliv och kul-  
turminnesvård åsidosätts. Ulla Oscarsson och Sten  
Gauffin samt Reidun Åkerström och Hans Lassarp har  
bl.a. föreslagit att alternativ med en tunnelför-  
bindelse i stället för en bro utreds. Miljöpartiet  
de gröna har bl.a. invänt att miljökonsekvensbe-  
skrivningen är ofullständig och att broläget är  
olämpligt på grund av de negativa miljöeffekterna.  
Den planerade bron är dessutom dubbelt så lång som  
den behöver vara. Margareta Fryklund har anfört  
bl.a. att bron förstör värdefulla strandområden och  
att andra alternativ är billigare. Mats E. Nilsson  
har bl.a. riktat kritik mot planeringen av bron  
från bullersynpunkt.

Kjell Nossbrandt har kommit in med en skrivelse i  
ärendet.

Regeringen konstaterar att frågan om byggande av en  
bro över Vallsundet med i huvudsak samma läge som

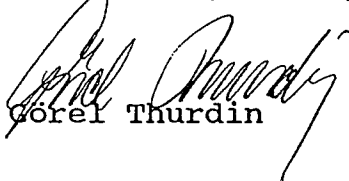
det nu aktuella har prövats genom regeringens beslut den 25 juli 1991 om fastställande av stadsplan för berört område på Frösön.

Regeringen finner att klagandenas invändningar i den del de rör frågor om planbeslutet strider mot riksintressen och andra allmänna intressen inte utgör skäl att ändra länsstyrelsens beslut.

Vad beträffar de olägenheter som detaljplanen kan medföra för klagandena själva, särskilt vid jämförelse med gällande plan, finner regeringen att de inte kan anses vara så betydande att planen inte kan godtas. Inte heller i övrigt föreligger skäl att ändra länsstyrelsens beslut.

Regeringen avslår överklagandena.

På regeringens vägnar

  
Görel Thurdin

  
Agneta Björkenstam

Kopia till

Boverket  
länsstyrelsen (handlingar återsänds)  
byggnadsnämnden  
fastighetsbildningsmyndigheten  
fastighetsregistermyndigheten ✓  
Ulla Oscarsson och Sten Gauffin,  
Mariedalsvägen 9, 832 51 FRÖSÖN  
Miljöpartiet de gröna, c/o Lars Dahlberg,  
Regementsgatan 26 B, 831 35 ÖSTERSUND  
Margareta Fryklund, Mariedal, 832 51 FRÖSÖN  
Mats E. Nilsson, Byvägen 67, 832 45 FRÖSÖN  
Reidun Åkerström, Mariedal, 832 51 FRÖSÖN  
Hans Lassarp, Villa Mariedal, 832 51 FRÖSÖN  
Kjell Nossbrandt, Bergsgatan 11 B, 832 41 FRÖSÖN

Kopias överensstämmelse  
med originalet bestyrkes.





Enligt sändlista

Överklagande av kommunfullmäktiges i Östersunds kommun  
beslut att anta detaljplan för del av Frösön i Östersunds  
kommun avseende bro över Vallsundet  
(1 bilaga)

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen avslår samtliga överklaganden. Med stöd av bestämmelsen i 13 kap 8 § PBL fastställer Länsstyrelsen därmed kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen.

Bakgrund

För aktuellt område gäller som detaljplan enligt övergångsbestämmelserna i 17 kap 4 § plan- och bygglagen (PBL) stadsplan, fastställd av regeringen den 25 juli 1991. Regeringens beslut innehöll villkor att expropriation av vissa markområden inom planområdet skulle komma till stånd inom ett år från fastställsedagen. Det villkoret är numera uppfyllt. Den planen hade till huvudsyfte att medge en broförbindelse över Vallsundet mellan Öneudden på Frösön och Knytta på fastlandet men omfattade även en ändring av vissa inaktuella delar av underliggande planer inom vissa bostadskvarter. Planen kom till efter ett omfattande utredningsarbete, innefattande fyra alternativa broläggningar.

På Vägverkets inbjudan deltog härefter ett antal arkitektkontor i parallella uppdrag om en utformning av bron. Förslagen bedömdes av en jury. I det vinnande förslaget hade brobanan kommit att förskjutas österut, d v s längre från strandkanten, och en konstgjord ö skulle komma att förläggas i vattenområde som utgör vattenområde i gällande plan. Tanken bakom detta var att skona strandmiljön vid Frösö sjukhus, minska intrånget för bebyggelse på Frösön och bygga en bro som inte blir så dominerande i miljön. Förslaget innebar viss avvikelse från gällande plan vilken bedömdes vara förenlig med planens syfte. För att emellertid främst undvika eventuell besvärspövning kring frågan i vad mån avvikelsen var att betrakta som mindre sådan eller ej, bestämdes att kommunen skulle företa en planändring.

Kommunfullmäktige beslöt vid sammanträde den 24 mars 1994, § 32, anta detaljplan för del av Frösön avseende bro över Vallsundet. Planen bygger därvid på det nämnda vinnande förslaget i arkitekttävlingen.

Av handlingarna framgår bl a att bron får en längd av 16-1700 meter med en brobredd av 11,5 meter, att bron är dimensionerad för en fordonstrafik på 5 000 fordon per dygn, att friseulingshöjden under mittspannet på bron blir 18 meter, att för den konstgjorda ön behövs uppskattningsvis 290 000 m<sup>3</sup> massor samt att strandlinjen vid Önet kräver ca 103 000 m<sup>3</sup> massor.

Områdesplan för Vallsundet-Knyttan antogs i juni 1982 och visade på en broförbindelse mellan Önet och Knyttan. Den områdesplanen är inkluderad i kommunens översiktsplan från 1991. Som planeringsmål i sistnämnda plan anges att - när broalternativet "Önet" valts - detaljplanen snarast bör fastställas. Efter det att arbetsplan fastställts kan en bro projekteras och - om medel tilldelas - upphandlas och byggas.

### Planen

Planområdet är beläget på Frösöns sydöstra udde och omfattar drygt elva hektar inklusive vattenområde. Planen ger möjlighet att förskjuta själva bron ca 100 m österut fram till i höjd med brofästet jämfört med gällande plan. Där anläggs en konstgjord ö och väg/brobanan höjs in mot land. Vägbanan enligt planförslaget och gällande plan sammanfaller från och med en punkt ca 500 m söder om anslutningen mot Vallaleden.

### Överklagandena

Kommunfullmäktiges beslut att anta planen har överklagats av följande (numrerade 1 - 7):

#### 1 Mats E. Nilsson, Byvägen 67, 832 45 FRÖSÖN

Han framför liksom under utställningsskedet kritiska synpunkter angående brons placering från bullersynpunkt och ifrågasätter både metoderna för beräkning av bullernivåer och redovisningen av dessa. Vad han i övrigt anför kan sammanfattas enligt i huvudsak följande.

1 Vid Nockebybron på väg mot Drottningholms slott har, enligt uppgift från intillboende, störningar uppstått 200-500 m från bron trots att den är lägre och kortare och bakgrundsmiljön avsevärt bullrigare. Där har vissa åtgärder i efterhand fått vidtas mot bullret. Om den teoretiska modellen varit riktig hade detta ej behövts.

2 Länsstyrelsen bör pröva om bestämmelserna i naturresurslagen (NRL) och plan- och bygglagen (PBL) tillgodosetts särskilt med tanke på den nuvarande mycket låga bullernivån i området som gör att schablonvärden inte kan tillämpas och annars upphäva planen.

#### 2 Hans Lassarp, Villa Mariedal, 832 51 FRÖSÖN och Reidun Åkerström, Mariedal, 832 51 FRÖSÖN

De vidhåller sin kritik från utställningsskedet. Synpunkterna kan i huvudsak sammanfattas enligt följande.

1 Läget för en bro är mycket illa valt med hänsyn till att det medför stor förändring av landskapet och tillkomst av en ny konstgjord ö i det riksintressanta området.

2 Den sista stranden i Östersund spolieras.

3 Laxfiskens lekplatser utplånas.

4 Läget medför ökat buller för såväl Frösön som Östersund. Bullerproblemet har inte utretts tillfredsställande.

5 Det naturligaste broläget är väster om Öneberget där dessutom stranden är brant och obebyggd.

6 Reglerna i 13 § väglagen kan inte anses uppfyllda.

7 Gränsen mellan högsta och lägsta tillåtna vattenstånd i Storsjön bör minskas för att möjliggöra en sänkning av bron och därmed spara kostnader, skona stranden och minska bullret.

8 För att eliminera störningarna och bibehålla den sista orörda stranden förordas en tunnel från Vallaledens knutpunkt till den konstgjorda ön.

Klagandena får anses begära att fullmäktiges beslut skall upphävas.

3 Rune Hedin, Gullvivevägen 6, 832 47 FRÖSÖN

Bron bör enligt hans mening byggas enligt Vägverkets tidigare förslag vid nuvarande färjeläge. Detta skulle rädda det livsviktiga Storsjövattnet undan stora skadliga fyllnadsmassor och ge en kort, miljövänlig bro till mycket lägre kostnad.

Hedin får anses yrka att planbeslutet skall upphävas.

4 Gruppen för Önets bevande, c/o Bo Svartholm, Önevägen 15, 832 51 FRÖSÖN

Gruppen konstaterar att Östersunds kommun sedan regeringsbeslutet att fastställa planen försökt komma fram till en alternativ sträckning, att arkitektföretag engagerats i saken och att fullmäktige sålunda antagit en sträckning öster om och utanför den av departementet accepterade sträckningen med en ny, kontroversiell, syntetisk ö till en kostnad av uppskattningsvis 20-25 Mkr. Gruppen tolkar detta som att man inom kommunen tydligen inte är nöjd med att placera en brotillfart utefter en lång strandkant med fina natur- och kulturkvaliteter.

Vad gruppen i övrigt anför kan kortfattat sammanfattas enligt följande.

1 Området på land men även till sjöss och på isen används för det rörliga friluftslivet. Bron, och speciellt den nya ön, kommer att förfula området och minska dess användbarhet.

2 Tillgången till 700 m strand försvinner då man lägger ut fyllnadsmaterial och ändrar lutningen kraftigt.

3 Laxfiskarnas lekplatser i området förstörs.

4 Vägbanken och tillfarten ligger för högt i detaljplanen.

5 Högsta sjöbottenhöjd under lilla bron är för liten.

6 Värdekärnan i det riksintressanta området i Storsjöbygden förstörs.

7 Kommunens konstaterande i utlåtandet att förändringar och miljöpåverkan beskrivits i MKB till arbetsplanen är inte tillräckligt; de negativa konsekvenserna måste minimeras även genom ett reviderat detaljplanearbete.

8 De förslag till alternativa sträckningar i väster som framförts av arkitekter har inte blivit bedömda och i vissa fall inte ens presenterats vid utställningen av förslagen.

9 Ärendet är av den art att det måste prövas enligt reglerna i 12 kap PBL.

Gruppen kräver att detaljplanen inte godkännes i nuvarande skick, så att arbetet kan komma igång för att planera för alternativa brolägen.

5 Miljöpartiet De Gröna, Regementsgatan 26 B, 831 35  
ÖSTERSUND

Miljöpartiet konstaterar - liksom Gruppen för Önets bevarande - att deltagarna i arkitekttävlingen ifrågasatt broläget och gett in alternativa förslag som tyvärr ej blivit bedömda.

Partiet hävdar också att MKB:n inte är fullständig men ändå tydligt visar att broläget Önet-Knytta är olämpligt.

Vad miljöpartiet i övrigt anfört kan sammanfattas enligt följande.

1 Broläget är olämpligt på grund av de negativa miljöeffekter som bron med tillfarter medför för vattnet och vattentäkten och för naturparken.

2 Broläget är olämpligt på grund av naturresursslöseri för att bygga tillfart och ö samt utsläpp och buller under byggtiden.

3 Projektet tar, på grund av de stora kostnaderna med en konstgjord ö, stora samhällsresurser som skulle göra bättre nytta på annat håll.

4 Enligt MKB:n är de ekonomiska och miljömässiga nackdelarna med nuvarande färjesystem ett huvudskäl för brobygget. Bron kommer på grund av trafikökningen att medföra större utsläpp.

5 Enligt en gjord trafiksäkerhetsutredning ökar trafikolyckorna med en bro jämfört med en färja.

6 Miljökonsekvensbeskrivningen ger inte stöd för att läget Önet-Knytta skulle vara det bästa av alla tänkbara eftersom de övriga lägena inte beskrivits. Beskrivningen visar trots allt att läget Önet-Knytta är mycket olämpligt.

Miljöpartiet begär att planen inte fastställs.

6 Sten Gauffin och Ulla Oscarsson, Mariedalsvägen 9,  
832 51 FRÖSÖN

De vidhåller de synpunkter som framförts i samband med utställningen. De anför sammanfattningsvis följande.

1 Byggandet av bro i det aktuella läget innebär ett så allvarligt ingrepp i landskapsbilden och medför så bestående miljökonsekvenser att bron aldrig bör komma till utförande.

2 Om man trots allt skall bygga bron, är det av största vikt att planerna studeras och prövas. Så har inte skett. Stadsarkitektkontorets underlag för prövning är lättvindigt och ofullständigt och bör inte vara beslutsgrundande.

7 Margareta Fryklund, Mariedal, 832 51 FRÖSÖN

Hon åberopar det hon framförde under utställningstiden och gör gällande att tillkomsten av bron förstör stranden. Det kan enligt hennes mening inte försvaras att man bygger bron på det bredaste stället i sundet, inte minst från ekonomisk synpunkt. Hon tvivlar på att brobygget ger så många arbetstillfällen och får anses yrka att beslutet att anta planen undanröjes.

Kommunstyrelsen har yttrat sig över överklagandena.

Klagandena har fått tillfälle att yttra sig. Mats E. Nilsson, Hans Lassarp och Reidun Åkerström samt Gruppen för Önets bevarande har därvid kommit in med skrivelser.

Länsstyrelsens bedömning av vissa formella frågor

Justering av protokollet med beslut om antagande av planen tillkännagavs den 28 mars 1994. Besvär skall enligt bestämmelserna i 13 kap 3 § PBL ha kommit in till Länsstyrelsen inom tre veckor från dagen för tillkännagivandet för att få tas upp till prövning, d v s i detta fall senast den 18 april. Besvärsskrivelsen från Sten Gauffin och Ulla Oscarsson och skrivelsen från Margareta Fryklund har stämpelats in hos Länsstyrelsen den 19 april, d v s dagen efter det att besvärstiden gick ut. Enligt Länsstyrelsens stämpel på kuvertet från Gauffin/Oscarsson har dock detta kommit in till Länsstyrelsen den 18 april. Kuvertet från Fryklund har varken poststämpel eller inkomststämpel, men Fryklund har på fråga uppgett att skrivelsen lämnades i Länsstyrelsens brevlåda under förmiddagen de 18 april. Utifrån dessa uppgifter får även Fryklunds besvär anses ha anförts inom föreskriven tid.



Av regeringsrättens dom den 28 november 1991 (RÅ 1991:80) framgår att besvärsmått när det gäller beslut om att bl a anta detaljplan skall bedömas utifrån bestämmelserna i 13 kap 5 § jämfört med 5 kap 30 § PBL. Det innebär att den som undermåttats om beslut och erhållit besvärshänvisning och som senast under utställningstiden framfört synpunkter som inte blivit tillgodosedda har besvärsmått.

Samtliga klaganden har fått meddelande om tillkännagivande enligt 5 kap 30 § PBL och uppgift om vad den som vill överklaga har att iaktta. De är därför samtliga berättigade att överklaga antagandebeslutet.

Länsstyrelsen tar till följd härav upp samtliga besvär till prövning i sak.

#### Länsstyrelsens bedömning i övrigt

Genom den detaljplan som genom regeringsbeslutet den 25 juli 1991 vann laga kraft lades läget fast för brons tillfart på Frösösidan. Några av de nu aktuella klagandena hade därvid anfört besvär till regeringen som bl a noterade att de ingrepp i riksintressena för friluftsliv och kulturminnesvården eller i de allmänna intressena i övrigt inte var större än att planen kunde godtas. Regeringsbeslutet är därför en grundläggande utgångspunkt för Länsstyrelsens prövning.

Vägverket har tagit fram en arbetsplan för byggande av en bro över Vallsundet. I allt väsentligt råder samstämmighet mellan arbetsplanens och detaljplanens utformningsdetaljer.

Länsstyrelsen har den 8 december 1993 godkänt föreliggande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och har vidare genom beslut den 28 februari 1994 förordnat att planen fastställs. I sitt godkännande ställde Länsstyrelsen vissa krav på redovisning rörande skadebegränsande åtgärder och på kontrollprogram med avseende på omgivningspåverkan, vilka krav också tillgodosågs före godkännandet. Detta godkännande innebär enbart att Länsstyrelsen därmed tagit ställning till MKB:s kvalitet. Däremot har ställning inte tagits till företagets tillåtlighet och någon bedömning har inte gjorts i vad mån redovisade försiktighetsåtgärder kan anses vara tillräckliga.

Miljökonsekvensbeskrivningen är ett omfattande dokument och redovisar dels nuläget vad gäller landsskapsbilden, naturmiljön, buller m m dels broföretaget och dess konsekvenser i motsvarande avseenden.

I arbetsplaneärendet framfördes åtskilliga erinringar mot broprojektet bl a från de klaganden som finns upptagna under 1, 4, 5 och 6 ovan. De synpunkter som därvid redovisades är i mångt och mycket desamma som framförts i det nu aktuella planärendet. I en 19 sidor lång promemoria bemötte och kommenterade Vägverket Region Mitt dessa synpunkter. Vägverket har därvid utförligt redovisat de överväganden verket gjort vad gäller utförandet av bron och de planerade fysiska åtgärder som följer av ett brobyggande.

Som redovisats ovan har flera av klagandena hävdad att läget för bron är felaktigt och att andra alternativ borde utredas och en annan placering komma i fråga. Länsstyrelsen konstaterar här att under de senaste årtiondena har flera lägen för en bro över Vallsundet blivit utsedda och prövade. Efter åtskilliga överväganden har det nu aktuella läget befunnits vara det mest ändamålsenliga trots den landskapsbildsmässiga påverkan det trots allt medför. Oavsett var en Vallsundsbro byggs kommer landskapsbilden att i större eller mindre utsträckning förändras och påverkas. Var en bro än förläggs torde det vara ogörligt att förena alla uppkommande intressen. I det perspektivet vore det från samhällsekonomisk och andra synpunkter orimligt att nu börja överväga ett annat brolägg.

I besvären under 2. och 3. har berörda klaganden uttryckt farhågor för fiskens lekplatser. Det torde vara ofrånkomligt med viss negativ påverkan i det avseendet under i vart fall den tid en bro byggs. Frågan om skador på fisket blir dock närmare klarlagd och bedömd i den vattendomstolsprövning som måste föregå ett brobyggande.

Flera klaganden hävdar att landskapsbilden påverkas negativt och att ett värdefullt strandparti förstörs.

Hela Storsjöbygden är ett riksintresse för det rörliga friluftslivet och kulturminnesvården. Naturmarken och strandområdet vid Öneudden är i olika avseenden värdefulla. Självfallet kommer landskapsbilden till en del att påverkas negativt. Emellertid har man enligt Länsstyrelsens mening ansträngt sig från Vägverkets sida att utifrån givna förutsättningar genom olika åtgärder beskrivna i MKB:n begränsa denna påverkan. Allteftersom bör också anläggningsspåren i själva strandzonen försvinna.

Några av klagandena har kritiserat bronns placering från bullersynpunkt och Mats E. Nilsson har redovisat erfarenheter från ett annat broföretag. Vad han anfört visar att speciella föreliggande förutsättningar kan medföra avvikelser från teoretiska beräkningar. Det förhållandet ger dock inte anledning att bedöma de för bro i Vallsundet gjorda beräkningarna på annat sätt än vad som redovisats från Vägverkets sida i MKB:n.

Från miljö- och hälsoskyddssynpunkt anser Länsstyrelsen att de frågorna blivit tillräckligt belysta i arbetsplanen och i MKB:n. Länsstyrelsen anser att föreslagna skyddsåtgärder inbegripet kontrollprogram är godtagbara och bedömer att broläget därför i det hänseendet blir acceptabelt.

Som ovan påpekats godkändes MKB:n först sedan Vägverket kompletterat densamma i vissa viktiga hänseenden. I motsats till klaganden under 5. anser Länsstyrelsen att Vägverkets MKB är tillfyllest och att det inte finns skäl att nu ställa krav på någon kompletterande sådan.

Som påpekats ovan har regeringen tidigare prövat broläget i stort. Enligt bestämmelsen i 12 kap 1 § PBL skall länsstyrelsen pröva kommunens beslut att bl a anta eller ändra en detaljplan om det kan befaras att beslutet innebär att -

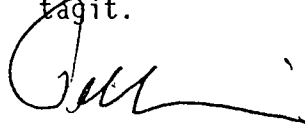
förutom annat - ett riksintresse enligt lagen om hushållning med naturresurser m m (NRL) inte tillgodoses eller en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

I samband med utställningen av planförslaget som således omfattar brofästet på Frösön och ön fattade Länsstyrelsen den 1 februari 1994 beslut om att planförslaget inte motiverade någon prövning enligt bestämmelserna i nämnda kapitel. Någon ny prövning i det avseendet är inte möjlig för Länsstyrelsens vidkommande.

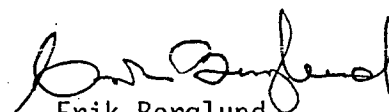
Sammantaget har Länsstyrelsen inte funnit annat än att företaget är förenligt med bestämmelserna i NRL och PBL och anser att vad klagandena anfört inte utgör grund för att inte anta planen. Överklagandena skall därför inte vinna bifall.

./.  
 Detta beslut kan överklagas hos regeringen, miljö- och naturresursdepartementet, se bifogade besvärshänvisning.

I detta beslut har även byrådirektör Reidar Karlsson deltagit.



Tage Levin  
 länsråd



Erik Berglund  
 förste länsassessor

Sändlista

Samtliga klaganden (namn och adresser under avsnittet "Överklagandena")

Östersunds kommun

Vägverket Region Mitt, Härnösand

Vägverket Region Mitt, Östersund

planenheten

rättsenheten

miljövårdsenheten

akten

DETALJPLAN  
för del av  
FRÖSÖN I ÖSTERSUNDS KOMMUN  
avseende bro över Vallsundet



ÖSTERSUNDS KOMMUN  
Stadsarkitektkontoret,  
Planavdelningen

ANTAGANDEHANDLING

## PLANBESKRIVNING

### HANDLINGAR

Detaljplanekarta med bestämmelser  
Illustrationskarta  
Planbeskrivning  
Genomförandebeskrivning  
Samrådsredogörelse

### PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Det vinnande broförslaget till ny Vallsundsbro vid Frösön strider mot detaljplanen så tillvida att brobanan förskjutits österut dvs längre från strandkanten. Den konstgjorda ön ligger inom vattenområde i gällande plan. Det nya broförslaget gör mindre intrång i strandmiljön men fordrar mera byggande i vattenområdet.

Motivet för avvikelse är att skona strandmiljön vid Frösö Sjukhus, minska intrånget för bebyggelse på Frösön samt bygga en bro som inte blir så dominerande i miljön.

Avvikelserna från gällande detaljplan bedöms vara förenligt med planens syfte. För att undvika att en eventuell besvärspövning kan komma att handla om lagligheten av ett beslut som innebär avvikelse från plan har kommunen valt att ändra detaljplanen så att det av bedömningsgruppen förordade broalternativet kan genomföras.

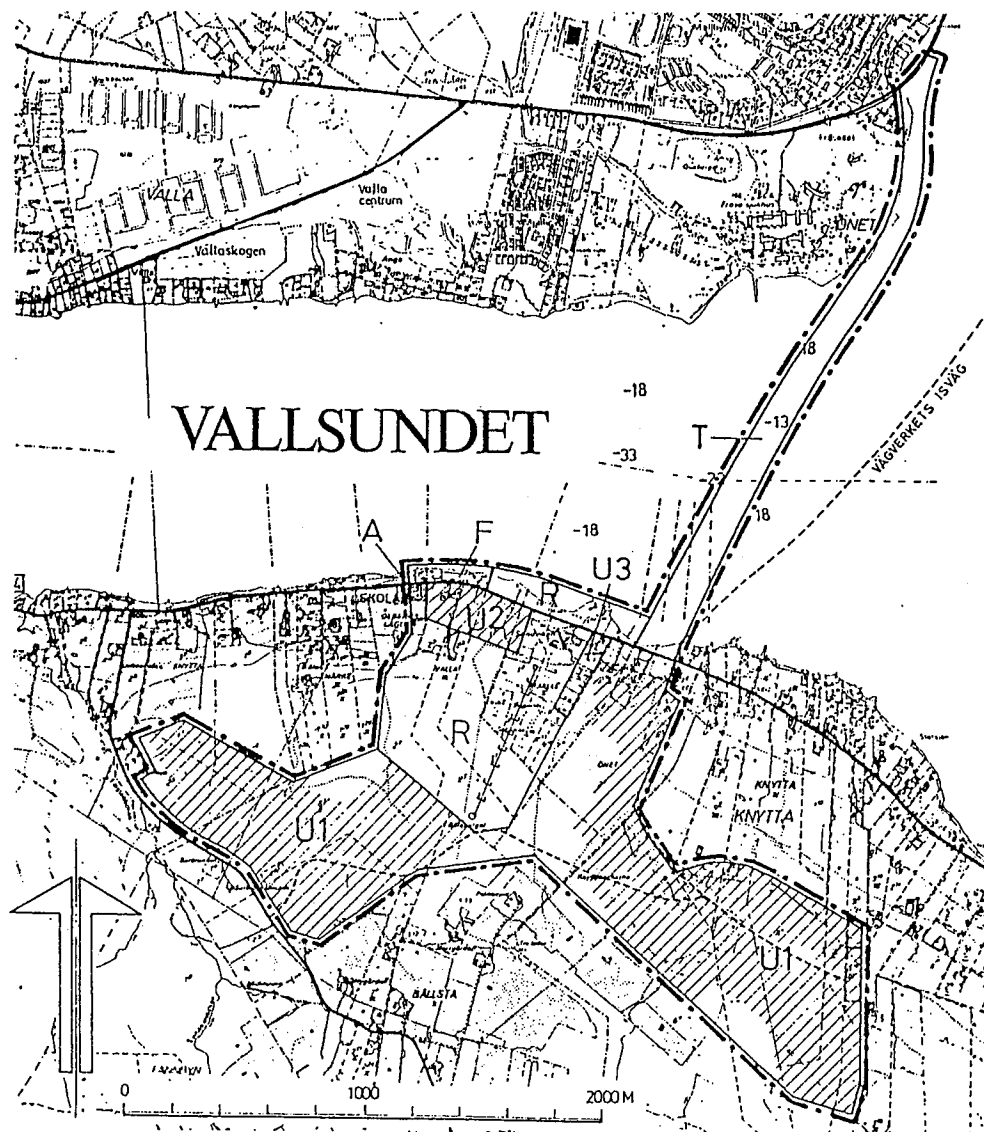
### PLANDATA

Läge	Planområdet är beläget på Frösöns sydöstra udde (Öneudden) med gränser mot Frösö Sjukhus, Mariedal samt Storsjön.
Areal	Planområdet omfattar ca 11.5 ha inkl vattenområde.

## PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Befintliga  
planer

För hela kommunens yta finns översiktsplan antagen av kommunfullmäktige 1991-06-19. Planen inkluderar Områdesplan för Vallsundet antagen av kommunfullmäktige i Östersunds kommun 1982-06-24. Planen visar gränserna för ett område mellan Önet och Knytta, inom vilket en Vallsundsbro med tillfarter kan byggas. Planen angränsar över ett område vid Knytta där möjligheten att i framtiden bygga en stadsdel skall utredas vidare.

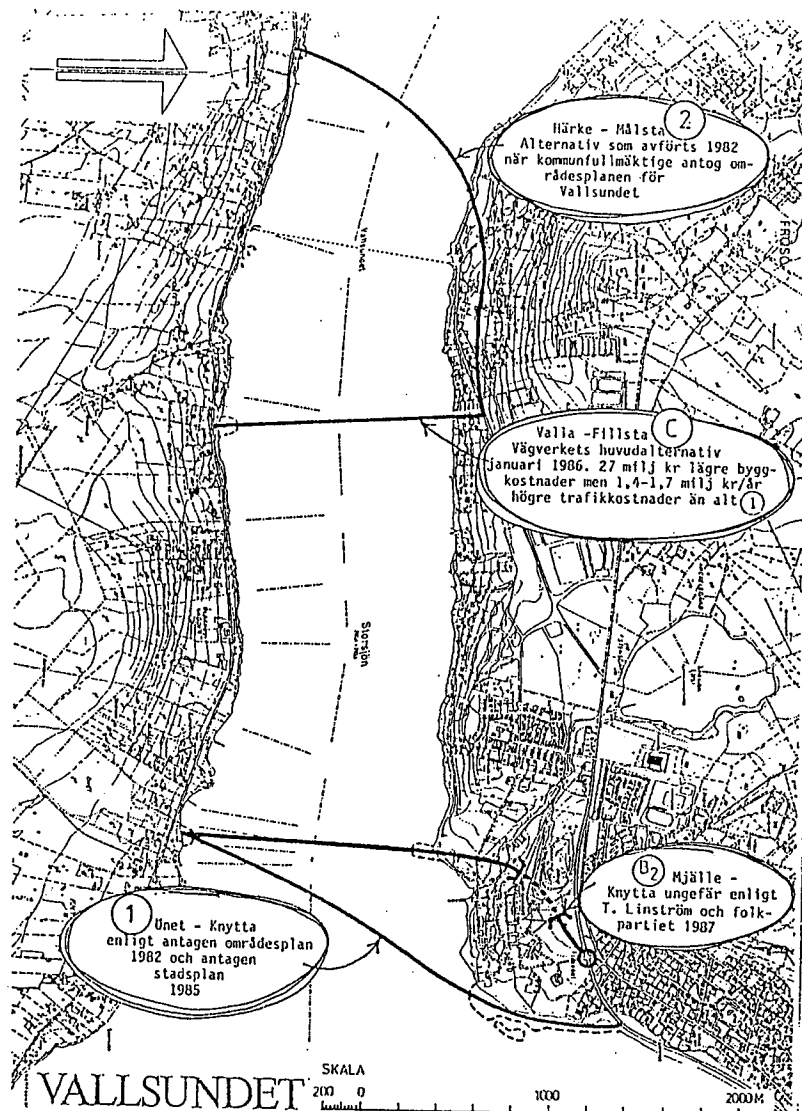


Områdesplan alt "Önet-Knytta" antagen av Kommunfullmäktige i Östersunds kommun den 24 juni 1982 § 141

Vallsundsbronns tillfart från Frösösidan är reglerad i detaljplan lagakraftvunnen genom regeringsbeslut 1991-07-25. I övrigt berörs detaljplan fastställd 1982-10-01 vilken omfattar större delen av Frösö Sjukhusområde.

Kommunala  
beslut m m

Sedan 1979 har sammanlagt fyra brolägen ansetts så intressanta att de debatterats ingående och så långt möjligt utretts tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt. De alternativa brolägena redovisas på nästa sida.



Efter klartecken från kommunen fastställde länsstyrelsen 1989-01-19 detaljplanen avseende tillfart till Vallsundsbron vid Frösö Sjukhus Mariedal, Önealternativet. Då detta beslut överklagades dröjde det till den 25 juli 1991 innan bostadsdepartementet undanröjde besvären och planen vann laga kraft.

Vägverket har under senare tid vidgat sitt intresse för vägarnas och väganläggningarnas samspel med naturen och med lands- och stadsbygdens kulturmiljöer. Inom Vägverket har det bildats ett kultur- och skönhetsråd som kan ge råd till Vägverkets enheter i sådana frågor. Som ett led att uppnå detta syfte är det lämpligt att arbeta med konkreta uppgifter som t ex ett utformningsförslag till bro över Vallsundet.

Vallsundsbro,  
Inbjudan,  
utvärdering  
m m

Vägverket inbjöd därför ett antal arkitekter/arkitektföretag att i samverkan med lierad broprojektör eller brokonstruktör delta i parallella uppdrag om utformning av "bro över Vallsundet".

Följande arkitektkontor inbjöds:

Ahlgren Edblom Arkitektkontor AB  
Mats Edblom  
Stockholm

Söderblom & Palm  
Inger Berglund  
Falun

Semrén Arkitektkontor AB  
Rune Semrén  
Göteborg

Knut Selberg Arkitektkontor  
Knut Selberg  
Trondheim

FFNS Arkitekter  
Bo Holmberg  
Östersund

Skapa Arkitekter AB  
Ulf Engstrand  
Malmö

VBB VIAK  
Katrín Enberg  
Umeå

Inbjudna företag har förutom de förslag som i huvudsak överensstämmer med givna förutsättningar och gällande detaljplan inlämnat fyra radikalt avvikande.

De inlämnade sju förslagen har sedan granskats dels av en teknikgrupp och dels en bedömningsgrupp för estetisk bedömning och slutlig utvärdering.

Teknikgruppen konstaterade allmänt att de flesta arkitekter valt att markera en farled med ett eller flera spann med större spännvidd och i de flesta fall med en annan typ av bärverk än i sidospannen. Kostnaden för sidospannen skiljer sig inte nämnvärt från varandra med undantag för där brobredden utökats och där överbyggnaden föreslagits utföras i betong. Däremot finns en väsentlig kostnads-skillnad för de olika förslagen vad gäller utförande av huvudspannen för farleden.

Gruppen noterar att redovisade kostnadsberäkningar inte är jämförbara och har därför valt att göra en schablonmässig beräkning av kostnader för förslagen uppdelade i en hög- och en lågbrodel.

Broförslagen har då indelats i tre grupper med total-kostnaden 210, 240 resp 280 MKR + - 10 % exl byggkostnader för resterande vägdelar, planerings- projekterings- och marklösenkostnader m m.

Bedömningsgruppen uttalar rent allmänt att de sju förslagen är intressanta samt att man från Vägverket hyser tillförsikt inför uppgiften att bygga bro över Vallsundet. Värdefulla insikter har också vunnits vad gäller Vallsundsbrons betydelse som karaktärskapande byggnadsverk i en känslig miljö.

För att förenkla bedömningen av de inlämnade broförslagen valde gruppen att indela dem i grupper:

I Standardbro med manifesterande motiv.  
I den här gruppen placerades fem förslag vilka valt att på olika sätt markera Vallsundsbron i landskapet och förstärka dess skulpturala form.

II Standardbro utan manifesterande motiv.  
Två förslag som har en lägre "visuell profil".



Bedömningsgruppen har sedan utgått från det material i text- och bildform som inkommit till Vägverket enligt uppdragets förutsättningar och granskat förslagen utifrån:

Gestaltning och landskapsbild  
 Linjeföring  
 Brons anslutning  
 Separering av gång- och cykelstråk från vägbanan  
 Planläge

Bedömningsgruppen har också valt att inte bedöma alternativa brolägen eller alternativa tekniska lösningar utöver de huvudalternativ som redovisats.

Bedömningsgruppen fann att tre av förslagen vara intressantare än de övriga. Gruppen förordade förslaget från Knut Selberg arkitektkontor under förutsättning att de tekniska och planmässiga problemen som finns i förslaget kan lösas på ett bra sätt. Om vidare undersökningar visar att detta inte är möjligt föreslår bedömningsgruppen Vägverket att utforma bron enligt förslaget från Ahlgren Edblom Arkitektkontor AB.

#### Natur

Strandpartiet från Öneudden mot Vallaleden har fina natur- och parkkvaliteter. Förbättrade gång- och cykelvägar har gjort stranden lättillgänglig och sträcker sig nu ända fram till Frösöbron ca 1 km längre norrut. Naturmarken och stranden ute vid Öneudden har ett stort värde för båtfolket, främst kanotning och lokalbefolkningens småbåtar.



Mariedalsområdet från norr

Vegetationen längs strandpartiet består av barr- och lövträd.

I övrigt hänvisas till den detaljplan som belyser planläggningen av Frösö sjukhusområde samt den detaljplan 1991-07-25 som nu gäller för Vallsundsbron tillfart.

#### Geoteknik

Grundundersökningen för brotillfarten har utförts genom Vägverkets försorg. Allmänt gäller att jordlagren på sjöbotten nära stranden består av morän och lera. Moränen är grusig i de övre delarna och något finkornigare med inslag av lera, mo och sand på större djup. Moränen är tjälfarlig. Grundvattennivån ute vid Öneudden var i juni 1984 + 293.5 ungefär lika med Storsjöns vattennivå. K-konsult har nu uppdraget att grundligare undersöka de geotekniska förutsättningarna för hela brosträckan.

#### Fornlämningar

Inom planområdet finns en registrerad fornlämning som är skyddad enligt kulturminneslagen. Fornlämningen är en järnframställningsplats med slaggförekomst inom ett område som är 60 m långt och cirka 30 m brett. Platsen kommer att beröras av broföretaget på ett sådant sätt att den måste undersökas och tas bort.

Enligt kulturminneslagen är det den som utför ett arbetsföretag som svarar för de arkeologiska undersökningskostnaderna.

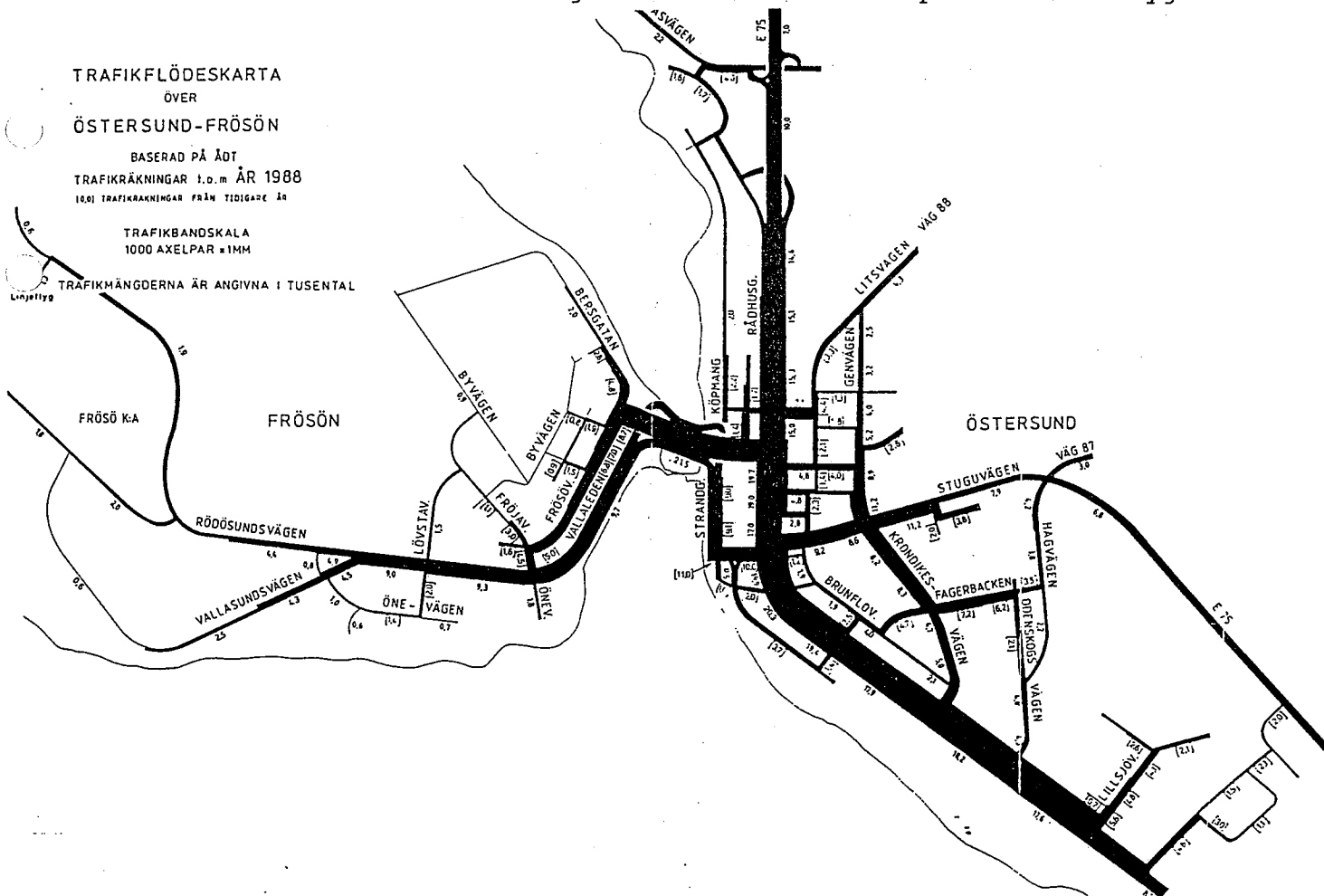
En sådan undersökning sker efter beslut av länsstyrelsen.

#### Bebyggelse

I anslutning till planområdet räknat från Öneudden ligger f d läkarvillan, förskolan, småhus och flerbostadshusen, allt utanför planområdet.

#### Vägar och trafik

Vallaleden, till vilken Vallsundsbron ansluter, hade 1988 en årsmedeldygnstrafik på 9700 fordon. Enligt områdesplanens (1982) bedömning skulle Vallsundsbron trafikeras med 2700 bilar per årsmedeldygn. Efter eventuell utbyggnad av en ny stadsdel i Knytta, bedöms trafiken stiga till ~ 5200 fordon per årsmedeldygn.



## Lednings- system

Planområdet korsas i Mariedal av kommunala Va-ledningar. Jämtkraft har 4 st kablar, 3 st 20 kV-kablar och 1 st signalkabel som ligger förlagda på sjöbotten från Minnesgårde till Mariedal. Ledningarna når stranden strax norr om diket mellan småhusbebyggelse och flerbostadshusen i Mariedal och sträcker sig vidare västerut. En av kablarna kommer troligtvis att skrotas medan övriga måste skyddstäckas, ev flyttas.

Plats erfordras för en nätstation inom planområdet. En generell planbestämmelse med den innebörden har införts.

Televerket har två landskablar och två matarkablar som angör Frösön i höjd med detaljplanens norra del. Övergången mellan sjö- och landskabel (skarven) måste vara tillgänglig och får inte fyllas över.

## Markägo- förhållanden

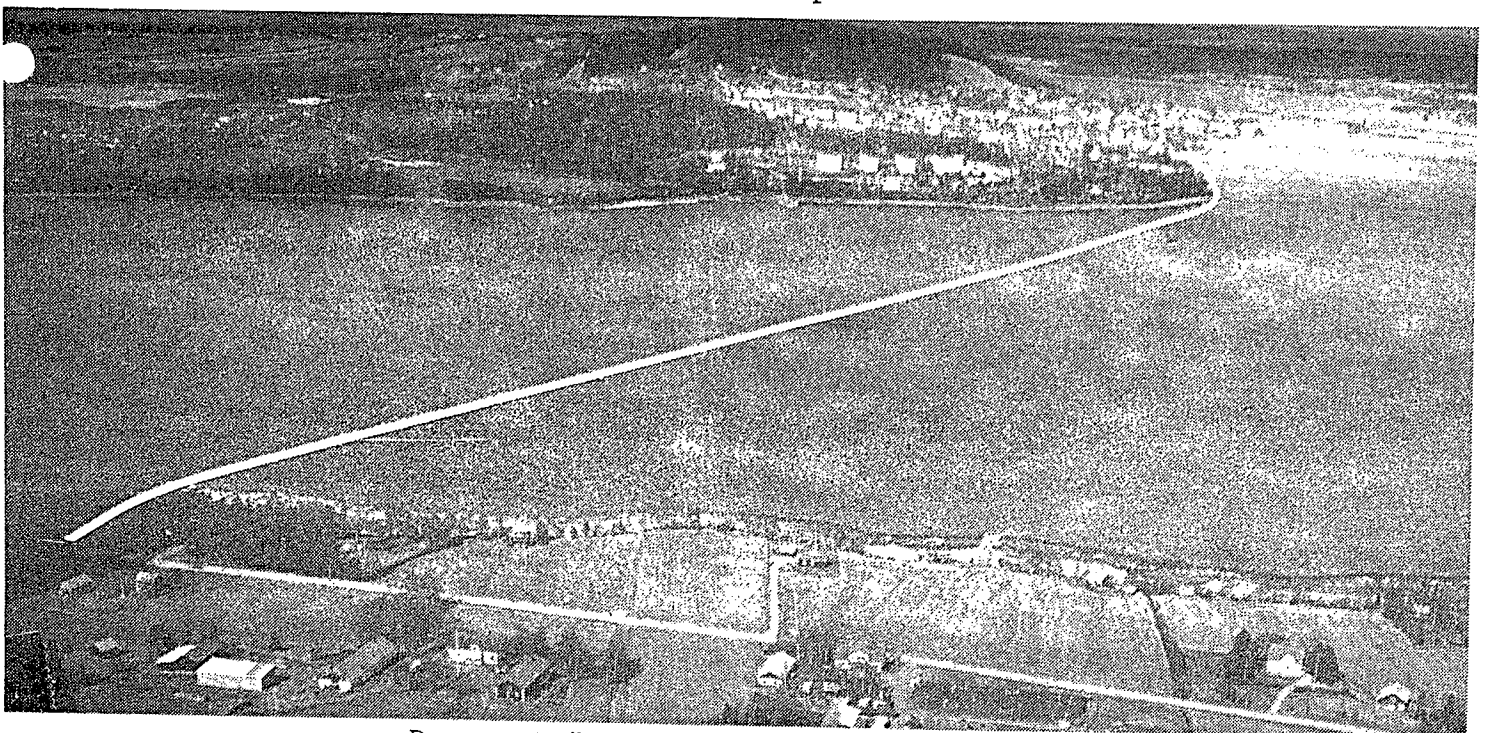
Kommunen har förvärvat all den mark som direkt berörs av brotillfarten vid Mariedal och Vallaleden inklusive erforderligt vattenområde.

## PLANFÖRSLAG

Planens syfte är att skapa förutsättningar till en broförbindelse över Vallsundet från Öneudden till Knytta. Förslaget följer den av bedömningsgruppen utsedda vinnaren av ny Vallsundsbro. Förslagsställaren är Knut Selbergs Arkitektkontor, Trondheim.

Planförslaget omfattar de delar som avviker från gällande detaljplan, dvs en ca 600 meter lång sträcka i södra delen, Mariedal - Öneudden.

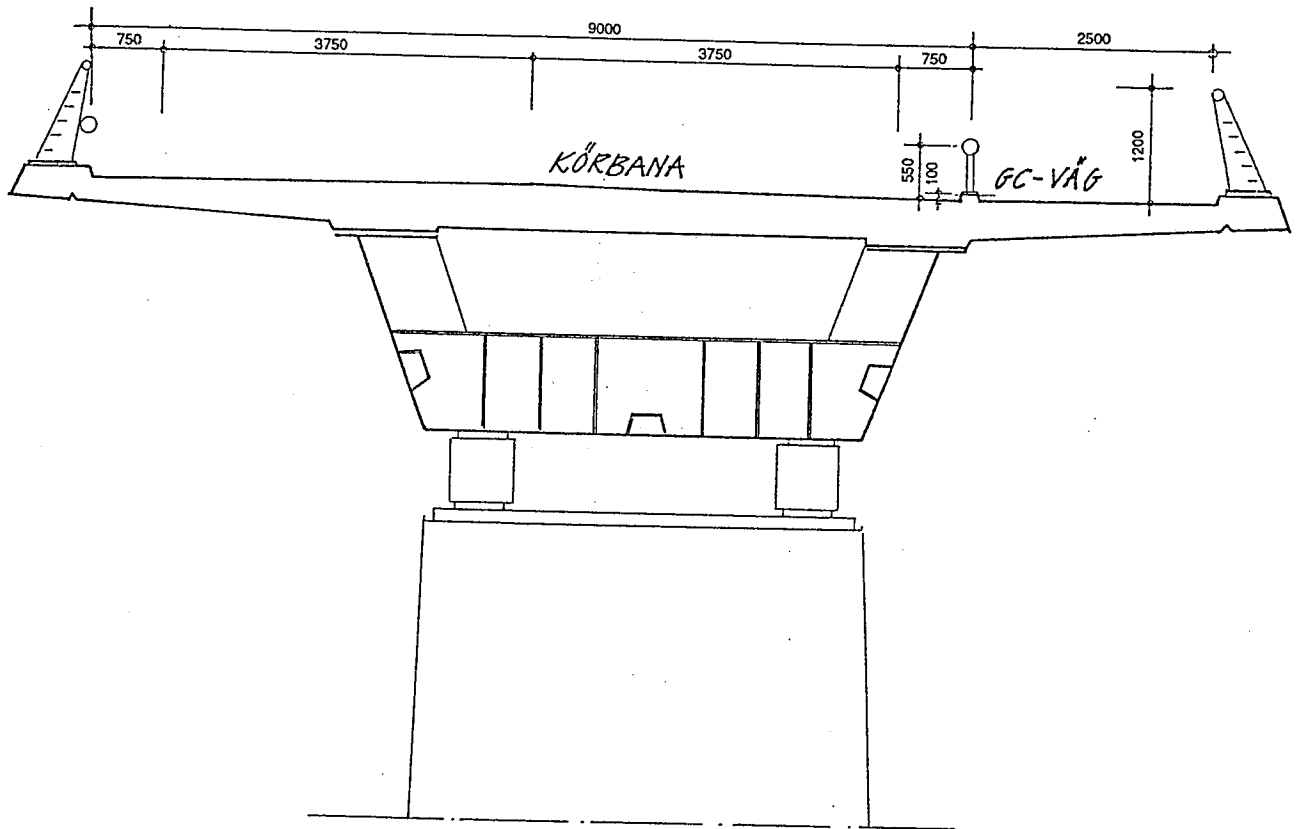
Broförslaget består av två separata broar åtskilda av en, ca 200 meter lång konstgjord ö på Frösösidan. Motivet är att etablera ett positivt samspel mellan den nya bron och Önet och stärka Önets landskapskaraktär. Bron är enkel, lätt och luftig med en linjeföring som genom sin uppdelning i två broar ger en visuell förkortning av bron. Genom att bron flyttats längre österut har det tillskapats ytterligare mark och avstånd till park och rekreatjonsområdet på Önet.



Brons sträckning Knytta - Öneudden

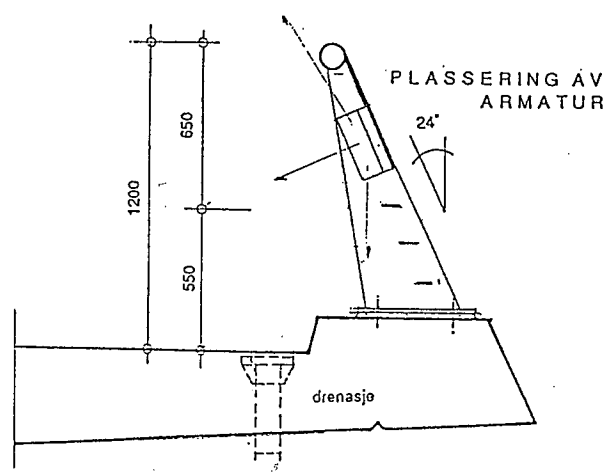
Brotekniska  
data m m

- Brolängd 1600 - 1700 meter.
- Brobredd 11.5 meter inkl GC-väg.
- Körbanebredd 9.0 meter.
- GC-väg 2.5 meter förlagd på västra sidan.
- Dimensionerande hastighet 70 km/h.
- " " fordonstrafik 5000 fordon/dygn.
- Gång- och cykevägsbelysning integrerad i broräcket.
- Broräcke med horisontella avbärare.
- Friseglingshöjden under mittspannet på bron är 18 m.
- Konstgjorda ön uppskattade massor ~ 290.000 m<sup>3</sup>.
- Ny strandlinje vid Önet uppskattade massor ~ 103.000 m<sup>3</sup>.
- Krav på arkitektonisk utformning som skall fungera visuellt både idag och för lång tid framöver.
- Konstruktivt består bron av två huvudelement betong och stål.



Trafik  
Belysning

Den gång- och cykelbelysning som erfordras på bron ur trafiksäkerhetssynpunkt läggs i broräcket. Belysningen på landdelen bör vara lika på Vallasidan som Knytta fram till brofästet. En avtrappande belysning från vägkorsningarna ut mot Vallsundsbron är att föredra.



Friytor  
Mark och  
vegetation  
m m

Den nya sträckningen innebär utökade utfyllnader vars utformning så långt möjligt bör följa den mark och vegetationskaraktär som redan finns inom Frösö Sjukhusområdet. Det är lämpligt att dungen som skärmar av mellan körbana och gångvägen samt vistelseyta utformas så att möjligheter till utblickar medges för trafikanter. Dungar kan byggas upp av skogsplantor typ tall, gran, rönn, björk och al. Avsikten är inte att låta vegetationen växa upp och bli stora grova träd. Alternativet kan också vara vegetation av busktyp. Endast vid rastplatser föreslås vårdade buskage och kortklippt gräsmatta.

Den nya strandlinjen skall anpassas till högvattennivån såtillvida att den sänks så att det blir lättare att nå vattnet. Strandlinjen skall vara varierad och spännande och tillföra området nya kvaliteter. På vissa utsatta ställen kanske det erfordras en förstärkt strandlinje iform av natursten, exempelvis på delar av den konstgjorda ön.

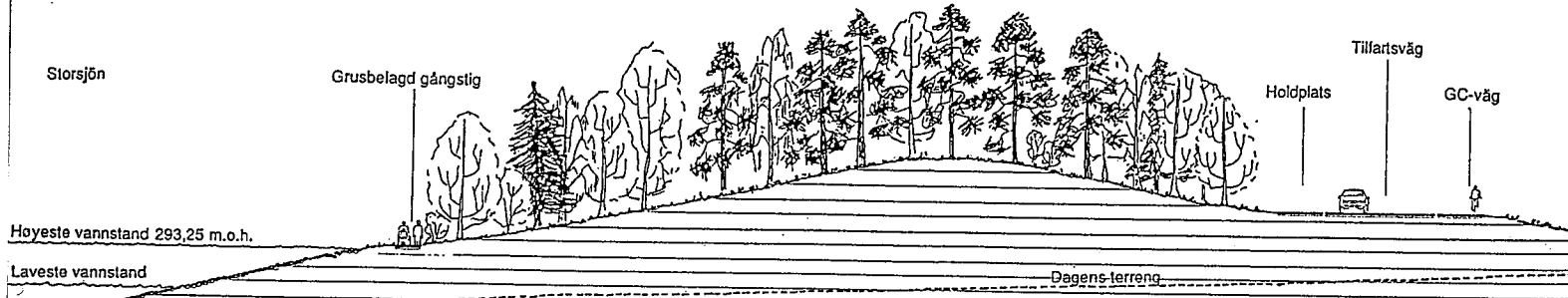
Utanför Öneudden anläggs en konstgjord ö som tillsammans med näset skall göra bronns placering i landskapet logisk. Den skall understryka och framhäva Önets betydelse som landskapselement och skapa ett motiverat avstånd till park- och rekreationsområdena på udden. Den konstgjorda ön skall ha en utformning som harmoniserar med Önets karaktär.

Generellt gäller att de nya parkytorna mot stranden förses med allehanda attraktioner som t ex båtangörings-, grill-, bad-, fiske-, bilrast-, utsikts- och sittplatser.

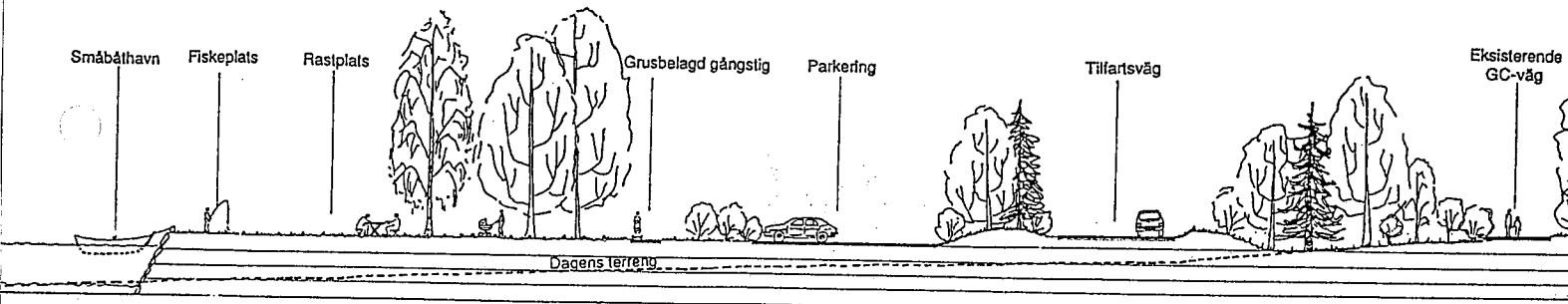
På önet anläggs det en angöringsplats för kanoter, roddbåtar och små segelbåtar. Det skall också vara möjligt att bruka surfingbrädor och dra upp roddbåtar.

Illustrationsplanen samt nedanstående tvärsektioner åskådliggör detta.

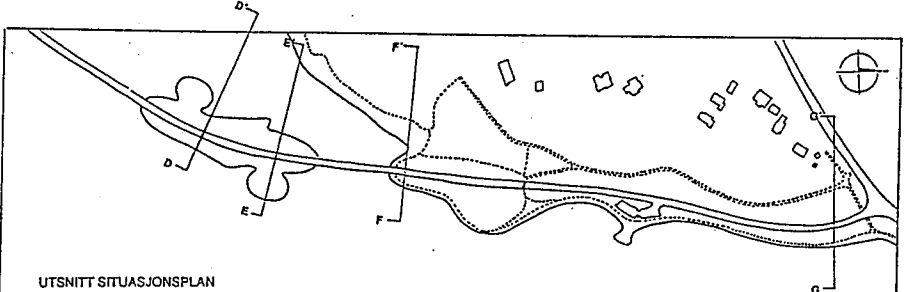
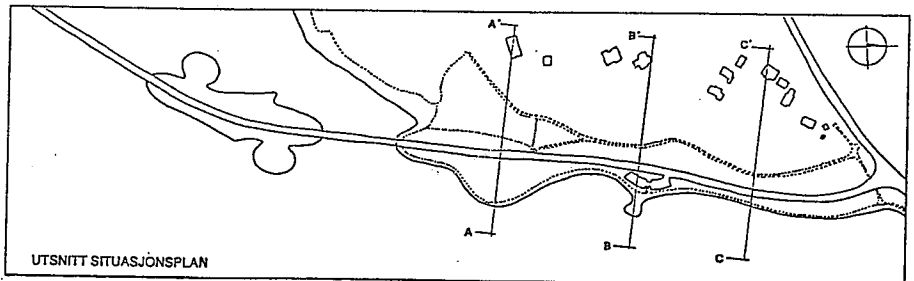
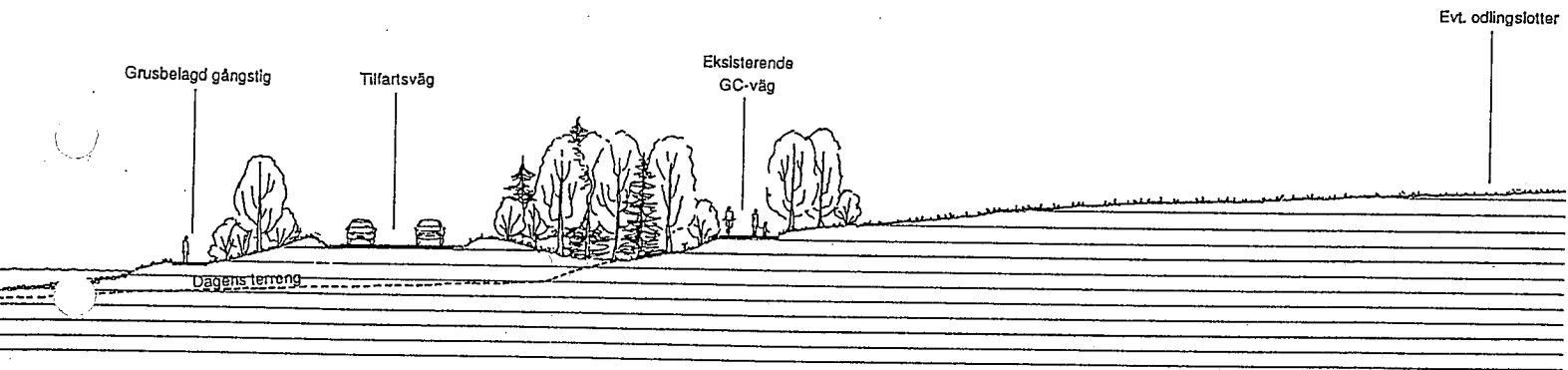
(A)



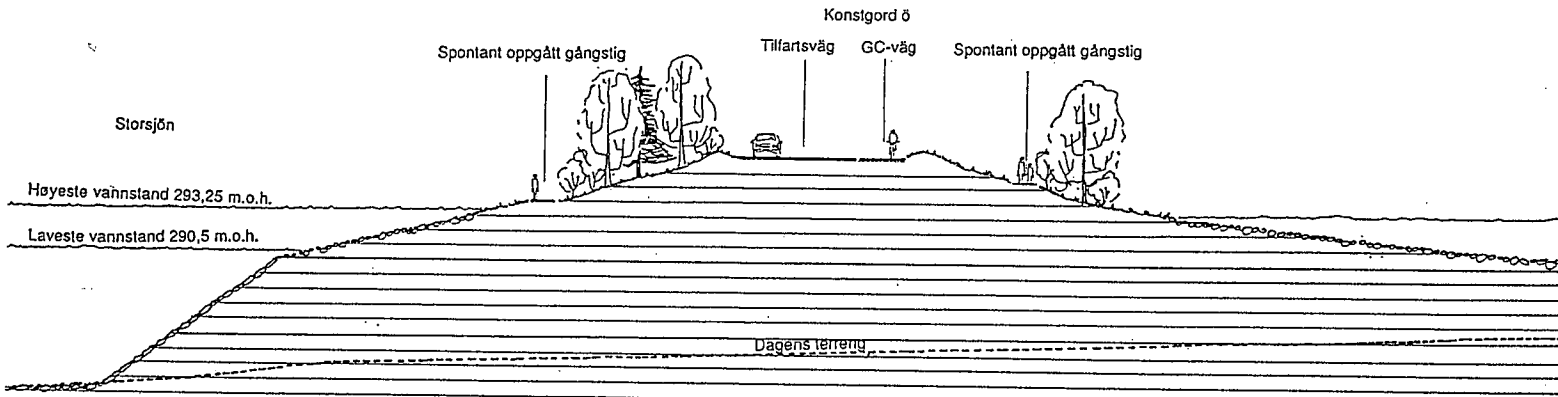
(B)



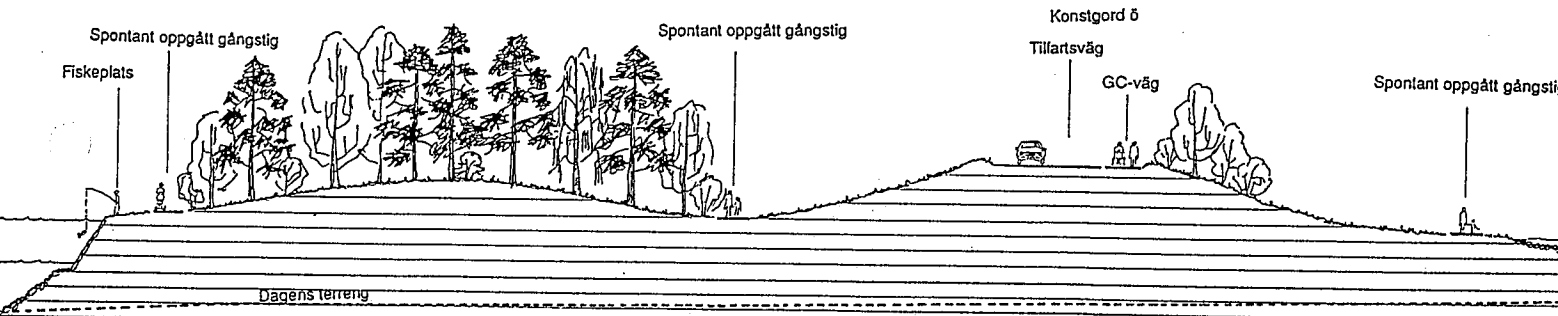
(C)



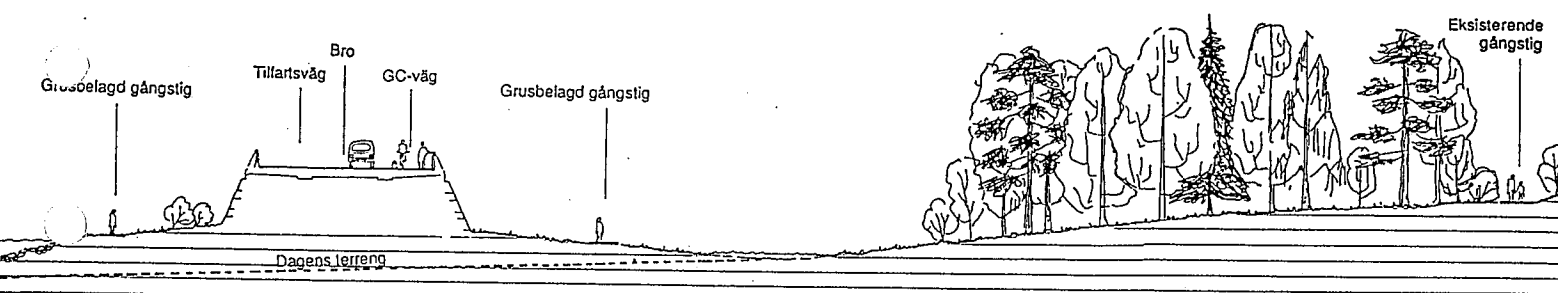
D



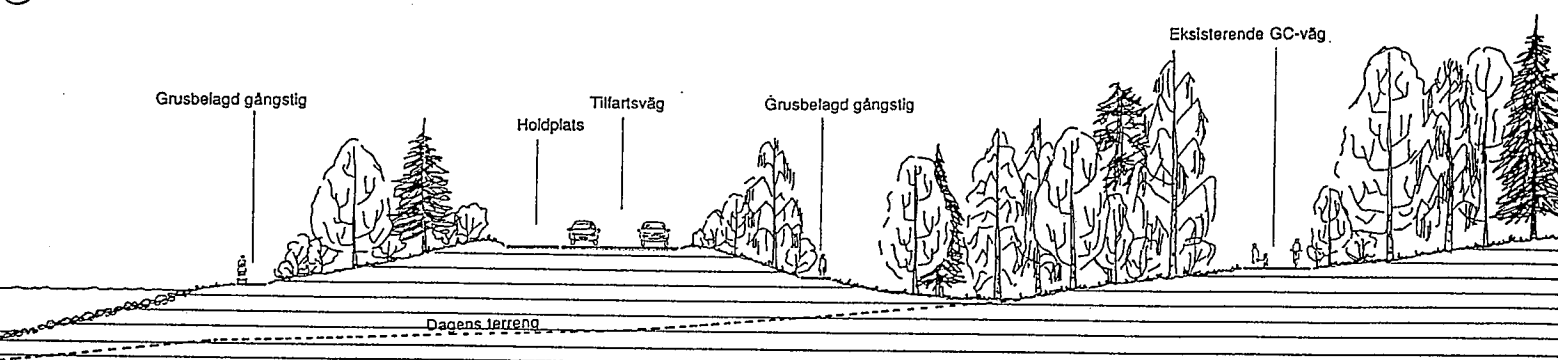
E



F



G



Vägar och trafik

Nya gångvägar skall anpassas naturligt till befintligt gångsystem. På ön föreslås att gångvägar får utvecklas spontant i form av stigar.

På utfyllnaden i kontakt med land öster om tillfartsvägen (bron) föreslås gånggrusvägar med maximal bredd 2 meter.

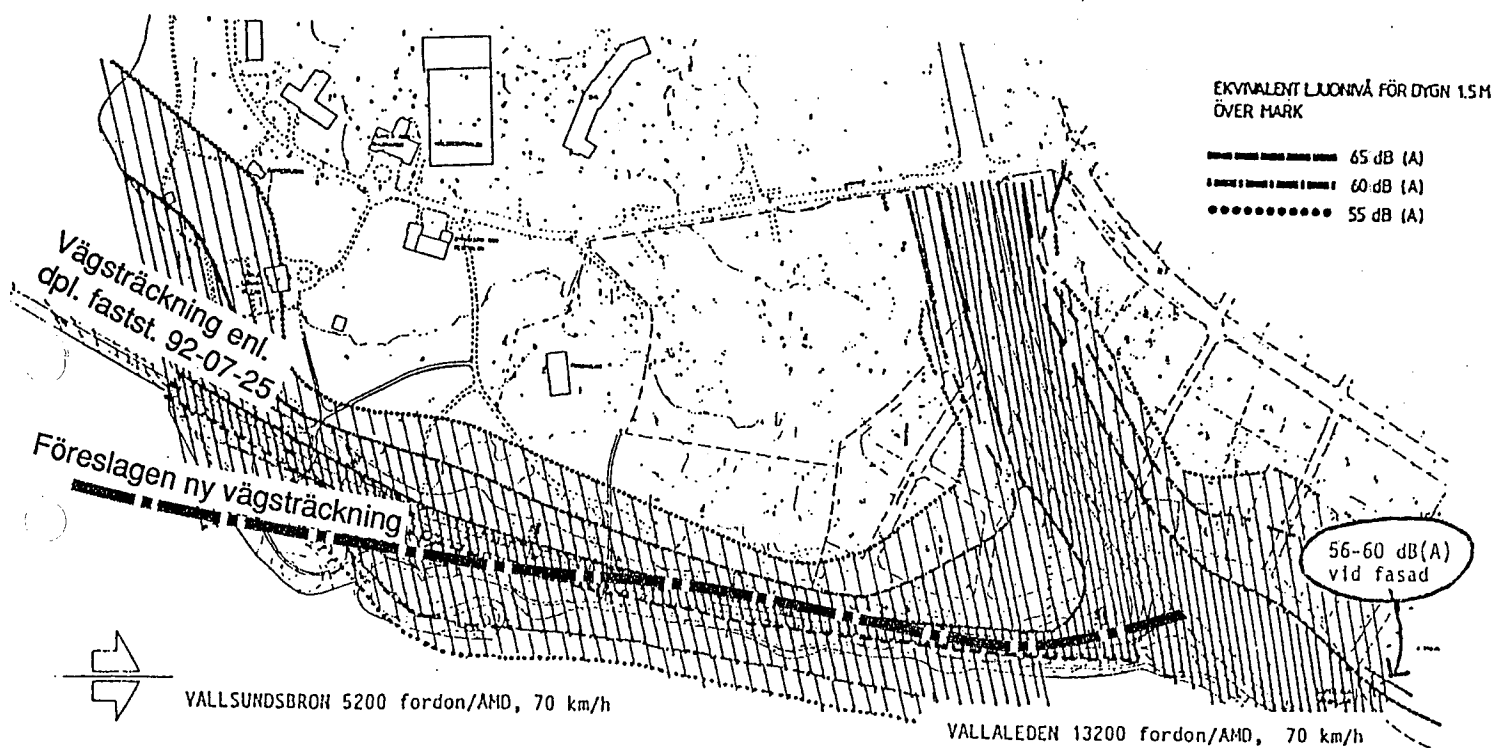
Gångsystemet ansluter till befintliga gångvägar via två gångtunnlar, vid Vallaleden respektive Öneudden. Brokonstruktionen gör det möjligt att gångstigen på ön kan passera under bron på två ställen. En mindre rastplats avsedd för bilburet folk föreslås. Utformningen av den skall ägnas särskild uppmärksamhet.

Då Frösö sjukhusområdet innehåller flera större arbetsplatser kan det finnas behov av hållplatsmöjlighet för landsortsbussar. Två sådana har föreslagits, se illustrationsplanen.

Immissioner

Från Vägverkets och VBB:s beskrivning 1985-03-18 av Miljökonsekvenser, har nedanstående figur hämtats.

## VÄGTRAFIKBULLER





Då den nya sträckningen av bron flyttats längre bort från bebyggelsen torde det område som denna detaljplan omfattar innebära positiva fördelar ur bullersynpunkt. I den nya miljökonsekvensbeskrivning som vägverket tagit fram och som omfattar hela broprojektet belyses detta bättre. Beskrivningen bifogas. MKB omfattar följande avsnitt: Naturmiljö-, Rekreation, Landskapsbild, Kulturminnesvård, Buller, Luftföroreningar, Vattenföroreningar och Vibrationer. MKB skall godkännas av länsstyrelsen innan den tas in i arbetsplanen. Arbetsplanen som då omfattar hela broobjektet från Vallaleden till Knytta ställs ut och sedermera fastställs av Vägverket centralt.

Teknisk försörjning

I höjd med den rastplats som föreslås finns ett flertal Va-, Tele- och Elledningar som kommer från Östersunds-sidan. Stor uppmärksamhet skall iakttagas så att dessa ledningar kan ligga kvar och inte skadas. Ungefärlig plats för nätstation anges. Slutlig placering skall ske i nära samråd med Vägverket och kommunen.

#### ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden är 10 år räknat från den dag planen vinner laga kraft.

Särskild planbestämmelse införs vars syfte är att fullfölja de intentioner som detaljplanen och illustrationsplanen anvisar.

#### ÖVRIGT

Bedömningsgruppens utvärdering 1992-10-21 och av vägverket upprättad Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) 1993-11-16 bilägges detaljplanen.

#### MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

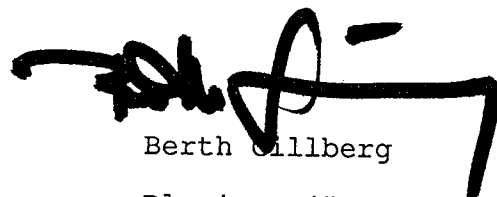
Som underlag till detaljplanen har legat det av bedömningsgruppen förordade broalternativet från Knut Selberg Arkitektkontor, Trondheim. Från kommunen har Stadsträdgårdsmästare Christer Landenhed, Ingenjör Bengt Nilsson, Ingenjör Karl-Evert Wikström, verksamhetshandläggare Bertil Danielsson samt representanter från Vägverket varit till stor hjälp.

Östersund den 9 augusti 1993



Bertil Nilsson

Stadsarkitekt



Berth Gullberg

Planingenjör

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

### ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan	1992-12-15	samrådsbeslut i byggnadsnämnden.
	1993 jan-mars	samråd.
	1993-03-23	utställningsbeslut i byggnadsnämnden med samordning av arbetsplan för bron
	1993 augusti	miljökonsekvensbeskrivning klar från vägverket
	1993 aug-sept	utställning av detaljplan
	1993 oktober	ev antagande
	1993 november	laga kraft om beslutet ej överklagas
	1993 - 1994	möjlig byggstart

Tidplanen är osäker mot bakgrund av bl a finansieringsfrågor kring broprojektet.

Genomförandetid Då tidplanen för Vallsundsbron är mycket preliminär har genomförandetiden valts till 10 år räknat från lagakraft datum.

Ansvarsfördelning Huvudmannaskap Genomförandet av broprojektet med utförande av tillfartsväg, markarbete, landskapsvård och övriga följdarbeten skall utföras av Vägverket. Projekteringsarbetet bör ske i nära samarbete med kommunen.

Vägverket svarar inte för iordningsställande av rastplatsen och angränsande roddbåtsangöring med bryggor samt belysning av tillfarter och GC-vägar.

Vägverket svarar för driften av belysning på bron medan kommunen genom gatu- och trafiknämnden svarar för drift av övrig belysning (tillfarten -GC-vägen).

Kommunen, genom kultur- och fritidsnämnden svarar för skötsel och underhåll av parkmark, planteringar och GC-vägen, ej den del som ligger på bron.

Väghållare för bron och dess tillfarter förutsätts vara Vägverket.

Skötselansvaret för Frösö sjukhusområde naturparken med tillhörande gångvägar och anläggningar åvilar landstinget. Något utökat skötselansvar utöver vad som idag gäller är inte aktuellt.

Den externa gångvägen genom hela Frösö sjukhusområdet, från Mjälle mot skolans centrum ansvarar Östersunds kommun för.

#### **FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR**

De fastighetsrättsliga åtgärder som behöver vidtas för att lösa frågan om t ex fastighetsbildning, servitut, ledningsrätt löses via tillämpning av FBL, AL och LL. Åtgärderna kan bli aktuella vid anläggning av gång- och cykelvägar samt säkerställning av de stora Va-, tele- och elledningarna.

#### **EKONOMISKA FRÅGOR**

Anläggningskostnaderna för broprojektet har preliminärt uppskattats till ca 210 miljoner kronor exkl planerings-, projekterings-, marklösenkostnader m m. Kommunens åtaganden gäller anläggningskostnader för småbåtshamnen och p-plats för småbåtshamnen uppskattade till ca 400.000 kronor samt belysning av tillfarter och GC-väg ca 500.000 kronor. Därtill tillkommer en årlig skötselkostnad.

Länsstyrelsen, kommunerna Östersund, Berg och Åre har anslagit pengar till utredning av kostnaden/finansiering av Vallsundsbron.

Vallsundsbron har i olika sammanhang lanserats som ett exempel på ett aktuellt projekt för statlig infrastruktursatsning.

Kostnaden som hänförs till att skyddstäcka och/eller flytta elkablarna bekostas av vägbyggaren.

Kommunen svarar för marklösenfrågan. Vägverket skall sedan ersätta kommunen för marklösenkostnader enligt gällande praxis.

Vägverket svarar för de kostnader som belastar kommunen genom att ändra detaljplanen.

Vägverket svarar för de arkeologiska undersökningskostnaderna.

**TEKNISKA FRÅGOR**

Behovet av tekniska utredningar bevakas och klarläggs av Vägverket i samband med miljökonsekvensbeskrivningar och projekteringen av hela broprojektet.

**ÖVRIGT**

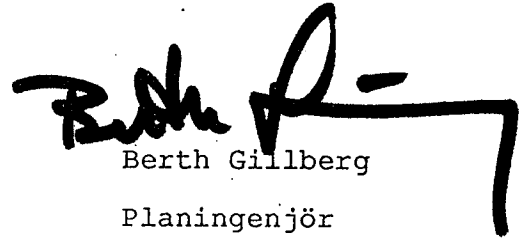
Detaljplanearbetet sker i nära samråd med Vägverket via den projekteringsgrupp som är utsedd att bereda broprojektet. Hanteringen av detaljplanen samordnas med utställningen av arbetsplanen där bl a miljökonsekvensbeskrivningen ingår.

Östersund den 9 augusti 1993



Bertil Nilsson

Stadsarkitekt



Berth Gillberg

Planingenjör