



Detaljplan för  
**VIADUKT SÖDER**  
Nedre Vattugatan-Storsjöstråket Staden 2:1 m fl  
Östersunds kommun



## ANTAGANDEHANDLING

Planhandlingarna består av:

- Plankarta med planbestämmelser
- Illustrationskarta
- Plan- och genomförandebeskrivningar
- Utlåtande

### ÖSTERSUNDS KOMMUN

Upprättad av Samhällsbyggnad den 2009 11 18

Reviderad den 2010 02 24

Antagen av Kommunfullmäktige den 2010 04 28, §77

Laga kraft den 2010 05 28

Aktbeteckning: 2380K-P2010/17

Detaljplanenr: 495



Detaljplan för  
**VIADUKT SÖDER**  
Nedre Vattugatan-Storsjöstråket Staden 2:1 m fl  
Östersunds kommun

## PLANBESKRIVNING

### SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att skapa plantekniska förutsättningar att i Nedre Vattugatans förlängning anlägga en viadukt över järnvägen som länkar samman stadsdelen Söder och Storsjöstråket. Planen ska även medge möjlighet att förbättra korsningen Nedre Vattugatan – Bangårdsgatan genom att anlägga en större cirkulationsplats. Plankorsningen vid Tjalmargatan – Minnesgårde kommer även fortsättningsvis att vara öppen för trafik.

Planen medger vidare en byggrätt för kontorsverksamhet, hantverk/småindustri mellan Minnesgårde Värmeverk och Storsjöstråket.

Söder om västra brofästet skapas utrymme för en allmän parkering.

### PLANDATA

#### Lägesbestämning

Planområdet är beläget i stadsdelen Söder och omfattar den mark som måste tas i anspråk för viaduktens utförande, dvs. en zon för trafikändamål som i Nedre Vattugatans förlängning sträcker sig mellan Bangårdsgatan och Storsjöstråket. Markområdet utnyttjas idag i viss utsträckning för järnvägsändamål, industri och lager.

#### Markägoförhållanden och Areal

Planområdet omfattar totalt 4,3 ha, varav gatumark ca 2,4ha. Exploaterbar kvartersmark (K/J<sub>1</sub>) utgör ca 6400m<sup>2</sup>, mark för parkeringsändamål (P) ca 2140m<sup>2</sup>. Ägoförhållandena framgår av den fastighetsförteckning som bifogas under samrådet.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktliga planer

Den del av planområdet som är belägen mellan mittbanan och Bangårdsgatan omfattas av "Översiktsplan för stadsdelen Söder i Östersund", antagen av kommunfullmäktige (kf) den 3 mars 1994. En broförbindelse i Nedre Vattugatans förlängning överensstämmer väl med översiktsplanens intentioner att skapa en planskild förbindelse mot Storsjöstråket. I översiktsplanen för Storsjö Strand, antagen av kf. den 10 dec. 2009, redovisas en bilbro i det aktuella läget. *Se nedan.*

### Detaljplaner och förordnanden

Planområdet berör dels detaljplan 213, "Stranden i Östersund (södra delen)", fastställd 1974-10-28, där markområdet är reserverat för järnvägsändamål (Tj) resp. allmänt ändamål (A). Vidare berörs dp 426 "Handelslokaler mm Långan 2 m fl, laga kraft 2003-06-23, där del av det aktuella planområdet reserverats som parkmark samt reserat för broförbindelse.

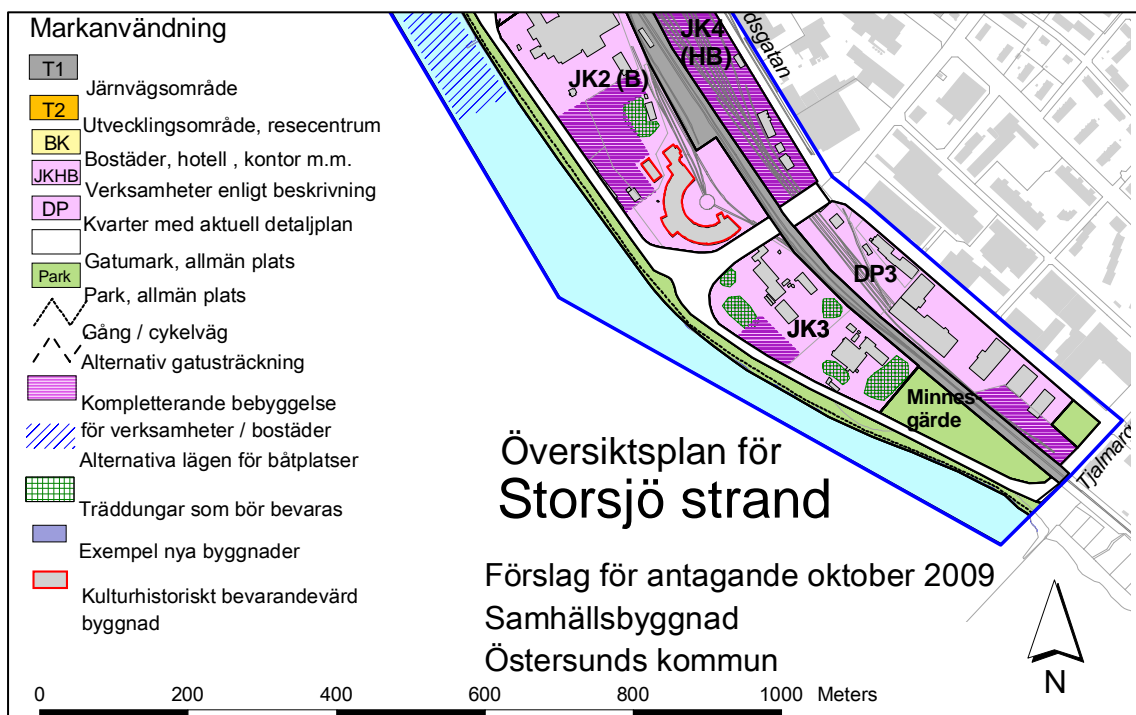
Planområdet berör även en mindre del av detaljplan 94, Skorpionen m fl., fastställd 1954-09-18.

### Strandskydd

Före 1975 upphörde strandskyddet att gälla när en detaljplan fastställdes av länsstyrelsen. Gällande detaljplan fastställdes av länsstyrelsen 1974 vilket innebär att strandområdet i denna detaljplan inte omfattas av strandskyddet.

### Program för planområdet

Program har inte upprättats. Den i planen föreslagna broförbindelsen får anses ha tillräckligt stöd i översiktsplanen för stadsdelen Söder som antogs av kf. 1994. Broförbindelsen redovisas även i översiktsplanen för Storsjö Strand som antogs av kf. 10 dec. 2009. Även i detaljplan för del av kv. Långan har utrymme reserverats för en planskild förbindelse över järnvägen.



Utdrag översiktsplan Storsjö Strand



## Miljökonsekvensbeskrivning / Behov av miljöbedömning

Miljö- och samhällsnämnden beslutade den 2007-11-14§ att *ingen* betydande miljöpåverkan bedöms uppkomma vid ett genomförande av detaljplanen. Någon miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas. *Se bilaga*

## Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i Miljöbalken

### *Grundläggande hushållningsbestämmelser*

#### *Riksintressen*

Planområdet ligger inom riksintresset för Östersunds stad (Z27). Riksintresset i omfattar bl a de gamla lokstallarna som ligger direkt norr om och utanför planområdet.

Järnvägen/Mittbanan utgör riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8§ miljöbalken. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten av eller utnyttjandet av anläggningarna.

Samhällsbyggnads bedömning är att genomförandet av planen/bygandet av viadukten inte kommer att påverka riksintressena.

#### *Särskilda hushållningsbestämmelser*

Detaljplaneområdet berör inte några utpekade områden enligt bestämmelserna om särskilda hushållningsbestämmelser i 4 kap. miljöbalken.

#### *Miljö kvalitetsnormer*

5 kapitlet miljöbalken inrymmer miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft, vattenkvalitet på fisk- och musselvatten och omgivningsbuller.

En exploatering av stranden med bostäder, verksamheter etc. kan komma att innebära betydande trafikökningar men inte i sådan omfattning att det medför någon väsentlig ökning av buller och luftföroreningar.

Samhällsbyggnads bedömning är att detaljplanens genomförande inte berör eller innebär att miljö kvalitetsnormerna överskrids.



## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Naturmiljö

Nedanför järnvägen har den planerade broförbindelsen sin sträckning mellan Inlandsbanans lokstallar (Söder 1:18) resp. Jämtkrafts fjärrvärmeverk (Vattenverket 1). I och i anslutning till den föreslagna sträckningen finns en mindre skogsdunge med grupper av björkar och framförallt av högresta tallar.

För den grupp av tallar som ligger utanför den föreslagna brosträckningen föreskriver planen att träden ska bevaras (n<sub>1</sub>). Planbestämmelsen omfattar även en mindre trädgrupp i norra hörnet av den mark som reserverats för konor, hantverk (KJ<sub>1</sub>).

### *Geotekniska förhållanden*

Västra delen av planområdet, i princip den del som utgör Storsjöstråket, består uteslutande av utfyllnad i Storsjön. Utfyllnader har skett i omgångar från utbyggnaden av järnvägen 1870 fram till Storsjöstråket på 1970-talet.

Två äldre geotekniska undersökningar finns som tangerar berört område. Den ena är från 1977 för FV-ledningarna under jvg-spåren upp till Bangårdsgatan. Denna utredning visar att det finns berg (skiffer) på 2,5-3,0 m djup, materialet ovanpå berget består av siltmorän, torv och dy.

Detta innebär att brostöden bör grundläggas på minst 2,5 m djup.

En annan undersökning från 1976 för värmeverket visar liknande resultat.

En senare undersökning utfördes mars 2007 för sträckan värmeverket-Storsjöstråket samt för anslutande väg söderifrån. Denna undersökning visar att det dels finns uppfyllda områden innehållande diverse samt dels områden med silt-och/eller lermorän. Förmodat berg finns.

Områdets geotekniska förutsättningar framgår delvis även av en geoteknisk utredning för planerad fjärrvärmekulvert i anslutning till hetvattencentral, upprättad av J & W 1977-07-18. Utredningen avser en anläggning som ligger ett femtiotal meter sydost om den planerade bron. I den nämns fyllning i det översta skiktet och sedan torv/matjord. Dessa lager är dock tämligen grunda och grundläggning sker på den underliggande moränen. Det bedöms som risk för bottenuppluckring.

Geotekniker inom SWECO VBB bedömer att urgrävningar krävs för grundläggningen.

Kompletterande geotekniska utredningar samt markundersökningar ska utföras.

### Kulturmiljö

#### *Fornlämningar*

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar.

#### *Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer*

På fastigheten Vattenverket 1 finns ett gammalt pumphus bevarat som en rest från stadens första reningsverk. Pumphuset används idag som verkstad. För att skapa det utrymme som krävs för bron och passagemöjlighet för de långtradare som levererar flis till värmeverket har en del av pumphuset rivits. Rivningen har dock utförts med stor varsamhet, bra materialbehandling och med ett mycket lyckat slutresultat.

Lokstallarna direkt norr om planområdet berörs inte av detaljplanen.

## Bebyggelse, anläggningar

### *Bro över järnvägen*

Bron över järnvägen i Nedre Vattugatans förlängning är ca 150 m lång. Det förslag till konstruktion som utgör underlag för detaljplanen är en kontinuerlig slakarmerad betongbro i 7 spann. Spannet över järnvägen har en teoretisk spännvidd på 28 m. Detta för att uppfylla villkoret på minst 10 m mellan spårmittpunkt och närmaste pelare. Efter överenskommelse med banverket projekteras viadukten för en fri höjd över tvärbanan på 6,15m mellan ök spår underkant bro.

Tvärbanans resp. inlandsbanans spårområden får överbyggas med bro för huvudgata (T<sub>1</sub>).

### *Bostäder*

Inom eller i planområdets direkta närhet finns inga bostäder.

### *Verksamheter/Arbetsplatser*

Väst om järnvägen gränsar planen till Inlandsbanans lokstallar, Minnesgårde värmeverk samt Minnesgårde vattenreningsverk. Planen bedöms inte påverka dessa verksamheter.

Den del av planområdet som ligger öst om järnvägen gränsar till Skorpionen 16, Sarven 21 samt Söder 1:14. Ett genomförande av viadukten innebär en ökad trafik i korsningen Bangårdsgatan – Vattugatan vilket får konsekvenser för främst fastigheterna Skorpionen 16/Milko samt Sarven 21/f.d. Överskottsbolaget.

Anläggandet av en ny, större cirkulationsplats innebär att del av Sarven 21 måste överföras till gatumark. Arbetet med att upprätta en ny detaljplan för Sarven 21 och 25 har påbörjats.

För Skorpionen 16/Milko kan en ökad trafik försvåra situationen vid lastning och lossning av varor. Milko-s lastgård saknar det utrymme inom fastigheten som krävs för varutransporter med längre fordon. Precis som idag kommer fortsättningsvis längre fordon tvingas ut i cirkulationsplatsen för att kunna räta upp fordonen inför backning mot kaj. Cirkulationsplatsens resp. Bangårdsgatans utformning kommer inte att ändras på sätt som försvårar Milkos verksamhet.

För Värmeverket 1/Jämtkraft AB anläggs, utanför planområdet, en ny utfartsväg nordöst om den nya fastighet (KJ<sub>1</sub>) som avses att bildas.

### *Ny kontors/industrifastighet, del av Vattenverket 1*

En ny, ca 6400m<sup>2</sup> stor, fastighet skapas mellan Vattenverket 1 och Storsjöstråket. Området planeras för kontor, hantverk/småindustri (K,J<sub>1</sub>) i 4-5 våningar och kan komma att indelas i flera fastigheter. Exploateringsgraden begränsas till 50% av fastighetsarealen. För att inte skärma av utblickarna från Nedre Vattugatan/Rådhusgatan mot Storsjön begränsas våningsantalet i nordvästra delen till max. 4 våningar.

### *Tillgänglighet*

För att vara handikappvänlig bör en Gång- och Cykelväg inte luta mer än 2,5 % i längdled (God standard) vid en höjdskillnad på  $\geq 2$ m. Broanslutningarna kommer att bli mellan 7,5—8,0 % vilket ger låg standard enligt VGU. Det är främst rullstolsburna som kan få problem med lutningarna. Något utrymme för vilplan finns inte, eventuellt kan en spiralkonstruktion med mindre lutningar men en sådan konstruktion är både utrymmeskrävande och dyr.

### *Gestaltning - Landskapsanpassning*

Det exponerade läget vid Storsjöstråket, samt närheten till de gamla lokstallarna ställer stora krav på att brobyggnaden, omgivande markplanering samt planerad bebyggelse utformas med stor omsorg. Läns museet har under samrådet framfört vikten av att utformningen av bron anpassas för att anknyta till den angränsande kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen.

## **Friytor, Rekreation**

### *Utemiljö*

Närheten till Storsjöstråket och Minnesgårde erbjuder goda möjligheter till rekreation inom gångavstånd. Planen ger vidare möjlighet till utfyllnader samt att anordna bryggor etc. utmed stranden för att kunna skapa intressanta miljöer/ platser för avkoppling och rekreation i direkt närhet till Storsjön.

## **Vattenområden**

Gällande detaljplan fastställdes av länsstyrelsen 1974 vilket innebär att strandområdet i denna detaljplan inte omfattas av strandskyddet.

I aktuell detaljplan föreslås möjligheten att genom utfyllnader av stranden skapa tillgängliga och attraktiva strandnära platser för allmänheten att vistas på. Inom strandområdet bör även ges möjlighet att uppföra anläggningar som bidrar till ökad tillgänglighet och attraktion. I planbestämmelserna är området WB<sub>1</sub> avsatt för bryggor och utfyllnader. Innan arbetet påbörjas måste anmälan alt. tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken lämnas in till Länsstyrelsen

## **Gator och Trafik**

### *Väganslutningar - Förutsättningar*

En planskild förbindelse till Storsjöstråket är en av förutsättningarna för att genomföra en exploatering av strandområdet. Tidigare har även två alternativa brolägen, Verkstadsbacken resp. Tjalmargatan, utretts översiktligt. Dessa lägen har dock bedömts mindre lämpliga.

SWECO VBB har fått i uppdrag att göra en fördjupad utredning för broläge i Nedre Vattugatans förlängning. Sweco WBB-s utredning utgör underlag för denna detaljplan.

### *Gatustandard*

Det begränsade utrymmet mellan lokstallarna och värmeverket resp. järnvägen och Storsjön innebär svårigheter att uppnå en broanslutning med horisontal-geometri, stigningar etc. som motsvarar s.k. ”god standard”. För att uppnå God standard innebär det dels att man får fylla upp en lång sträcka mot Storsjöstråket och dels att Bangårdsgatan måste lyftas minst 1,0 m. Istället ska broläges-alternativet vid huvudnätstillhörighet uppfylla Mindre god standard. s.k. 8 %.

### *Utformning*

Cykeltrafiken kan bli rätt stor om den planerade gång- och cykelvägen utmed Storsjöstranden får en attraktiv utformning både för pendlare och ”flanörer”. Gång- och cykelbanan föreslås ligga på södra sidan för att stämma med läget för GC-bana efter Nedre Vattugatan. Totalt breddbehov för körbana och gång och cykelbana är  $7,0+2,5=9,5$  m

### *Kollektivtrafik*

Bangårdsgatan har utbyggd kollektivtrafik. Ett genomförande av översiktsplan Storsjö Strand förutsätter en utbyggnad av kollektivtrafiken.

### *Parkering, varumottagning*

Bilplatsbehovet ska dimensioneras enligt riktlinjerna i ”Parkeringstal för Östersunds kommun” antagen av kommunfullmäktige 2007-06-28.

Det bilplatsbehov som genereras av verksamheterna inom området för ”Kontor, Småindustri ” samt all varuhantering ska tillgodoses inom de fastigheter som bildas för dessa verksamheter. För att öka tillgängligheten till stranden har ett område söder om västra brofästet reserverats för allmän parkering.

## Hälsa och Säkerhet

### *Skyddsrum*

Skyddsrumskrav skall sökas hos Räddningsverket vid nybyggnad eller tillbyggnad. Mer information kan lämnas av Samhällsbyggnad

### *Översvämningar, Skred*

Tekniska anläggningar ska utföras så att tillräckligt skydd mot höga flöden uppnås. Dimensionerande flöde är 295,7 möh i RH00, vilket för Storsjön motsvaras av ett s. k. 10 000 – års flöde. Vid bygglovet kommer 296,2 möh att tillämpas för färdigt golv inomhus för att bli klara anläggningar för vatten- och avlopp samt dränering ovan översvämningsnivån.

### *Miljöteknisk markundersökning*

På uppdrag av Jernhusen Fastigheter AB har miljöteknisk markundersökning utförts av Ramböll 2007 05 10 resp. 2008 12 02. Mot bakgrund av dessa provtagningar konstaterar samhällsbyggnad/miljö- och hälsa att det inom planområdet inte finns några dokumenterade föroreningar. Eftersom föroreningar konstaterats utanför/i anslutning till planområdet kan dock förekomst av förorenad mark inte uteslutas. Detaljplanen medger därför endast s.k. mindre känslig markanvändning MKM. Detta uttrycks i detaljplanen genom att tillåten markanvändning begränsas till kontor och hantverk/småindustri.

Samhällsbyggnad konstaterar att ev. kompletterande markundersökning inom planområdet kommer att klarlägga förekomsten av föroreningar resp. behovet och omfattningen av ev. sanering. Beträffande saneringsansvaret gäller dock generellt att det i första hand är i verksamhetsutövaren/förorenaren, och i andra hand fastighetsägaren, som är skyldig att sanera till s.k. mindre känslig markanvändning, detta oberoende av ett genomförande eller inte.

### *Trygghet*

Storsjöstråket är redan idag ett flitigt utnyttjat gång- och cykelstråk. En omvandling av Storsjö Strand, tillkomsten av en bro innebär ökad standard och förbättrad tillgänglighet. Ett gestaltungsprogram med väl arrangerade planteringar, anpassad belysning etc. är ytterligare åtgärder som bidrar till att skapa en attraktiv och inbjudande strandpromenad. Fler besökare torde inte känsla av ökad trygghet.

### *Anläggningsarbete i Järnvägens närhet*

Banverket betonar vikten av samordning i samband med projektering och genomförande av brobyggnationen. Vid arbeten nära järnväg ska arbetsbeskrivning, geoteknisk redovisning, ritningar, beräkningar och tidplan vara godkända av Banverket. Exempel på utredningar som kan aktualiseras är bl a. förekomst av ledningar, stabilitet, riskanalys och kontrollprogram.

För att säkerställa arbetsmiljöfrågor och även minimera risken för skada på järnvägsanläggningen, undvika missförstånd och förseningar är det viktigt att Östersunds kommun/projektör och utförare i tidigt skede tar kontakt för samarbete med Banverkets stråkansvarige för Mittbanan.

Se Banverkets planeringsunderlag "Järnvägen i samhällsplaneringen"/[www.banverket.se](http://www.banverket.se).

## Inverkan på miljön

Samhällsbyggnads bedömning är att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att innebära några väsentligt ändrade förhållanden avseende ljudnivåer, luftföroreningar, sanitära förhållanden etc. De särskilda krav på skyddsanordningar, tekniskt utförande, skydds zoner etc. som följer med anläggandet av en bilbro över järnvägen regleras i enlighet med Banverkets föreskrifter. Åtgärderna bedöms inte innebära någon betydande miljöpåverkan.



## **Teknisk försörjning**

### ***Vatten och avlopp***

Vissa befintliga ledningar kommer att hamna under brostöden och måste flyttas. Ledningarna (grova vattenledningar från vattenverket) går idag i en kulvert men det bedöms av Vatten Östersund inte vara nödvändigt i fortsättningen. Även vissa ledningar som hamnar under vägbankar måste troligen flyttas.

Där ledningen korsar järnvägen kan Banverket komma att kräva att tryckledningar ska ligga i skyddsror/kulvert.

Befintliga självfallsledningar inom områden där uppfyllnader planeras kan behöva flyttas på grund då belastningen/jordtrycket blir för stort och/eller att de blir svåra att underhålla om ledningsdjupet blir stort.

Eventuella flytt eller andra åtgärder föranledda av byggnationerna ska bekostas av exploitören.

Vattenarbeten i sjön måste utföras så att grumling inte stör vattenintaget till vattenverket.

### ***El, Fjärrvärme, Tele etc.***

Fjärrvärme: Befintliga ledningar ligger söder om broläget och påverkas inte, möjligen kan en korsning mellan värmeverket och lokstallarna behöva flyttas.

Eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av exploitören.

#### ***El-ledningar:***

Ett antal ledningar kommer att behöva flyttas både pga. brostöd och vägbankar.

Eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av exploitören.

#### ***Tele-ledningar:***

Några ledningar kommer att behöva flyttas pga. brostöd och vägbankar.

#### ***Övriga ledningar:***

Om SJ/Banverket har ledningar som måste flyttas eller höjjusteras är för närvarande inte känt. Eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av exploitören. Banverkets kabelanvisningstjänst ska kontaktas innan arbetet påbörjas.

## **Administrativa frågor**

Någon ändring i bygglovpliktens omfattning anses inte motiverad.

## **MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

Detaljplanen har upprättats i samråd med Bertil Danielsson /Trafik och Park, Lena Näslund/Mark och Exploatering samt Tom Brantheim/ Kommunala Lantmäterimyndigheten.

Östersund den 2009 11 18

Reviderad den 2010 02 24

Siv Reuterswärd  
Stadsarkitekt

Lars Tiderman  
Planarkitekt



Detaljplan för  
**VIADUKT SÖDER**  
Nedre Vattugatan-Storsjöstråket Staden 2:1 m.fl.  
Östersunds kommun

## **GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

### **ORGANISATORISKA FRÅGOR**

#### **Tidplan**

Planen handläggs med normalt förfarande. Målsättningen är att planprocessen ska vara genomförd så att detaljplanen kan ligga till grund för ett genomförande tidigast våren 2010. Detaljplanen samrådsbehandlas under augusti -september och utställning beräknas kunna genomföras under november 2009.

Om inga synpunkter framförs som kan påverka detaljplanen negativt beräknas detaljplanen kunna godkännas av kommunfullmäktige december 2010.

Detaljplanen vinner laga kraft tre veckor efter antagandebeslutet om den inte överklagas.

#### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är fem år från det datum planen vinner laga kraft.

Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen beaktas (PBL 5:11).

#### **Ansvarsfördelning och huvudmannaskap**

Marken inom planområdet omfattar allmän platsmark och kvartersmark. Östersunds kommun ansvarar för genomförandet av en ny cirkulationsplats i korsningen Bangårdsgatan – Nedre Vattugatan samt en planskild förbindelse över järnvägen mellan Bangårdsgatan och Storsjöstråket.

Östersund Vatten är huvudman för allmänna vatten- och avloppsledningar samt dagvattenledningar.

Jämtkraft Elnät AB ansvarar för el-ledningar och Jämtkraft AB för fjärrvärmeledningar inom planområdet.

#### ***Avtal Banverket – Östersunds kommun***

Avtal ska upprättas mellan Banverkets mark- och fastighetsavdelning och exploitören/Östersunds kommun. Avtalet bör bl. a. reglera servitutsfrågor, ansvaret kring ev. saneringsåtgärder samt skyddsåtgärder i samband med genomförande.

## FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

### Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm

#### *Fastighetsreglering*

Östersunds kommun/ Mark- och exploateringskontoret har träffat avtal med Jämtkraft AB om att förvärva ca 12 062 m<sup>2</sup>, del av fastigheten Vattenverket 1. Området överförs genom fastighetsreglering till Staden 2:1.

#### *Ny kontors-/industrifastighet, del av Vattenverket 1*

En ny fastighet skapas mellan Vattenverket 1 och Storsjöstråket. Fastigheten bildas genom att 6020m<sup>2</sup> överförs från Staden 2:1, resp. 385m<sup>2</sup> från Vattenverket 2. Fastigheten, ca 6405m<sup>2</sup>, som planläggs för kontor, hantverk/småindustri (K,J<sub>1</sub>), kan senare komma att indelas i flera fastigheter.

#### *Allmän Parkering*

Den mark som utgör allmän platsmark ”P-PLATS” kommer att ingå i Staden 2:1. Parkeringsområdet utgör ca 2140 m<sup>2</sup>.

#### *Sarven 21, f.d. Överskottsbolaget AB - gränsjustering för gatumark/Huvudgata*

För att skapa det utrymme som krävs för att anlägga en större cirkulationsplats i korsningen mellan Bangårdsgatan-Nedre Vattugatan och viadukten överförs från Sarven 21 till Söder 1:6 ca 159 m<sup>2</sup>. Avtal ska upprättas mellan Östersunds kommun resp. Norvidden Fastigheter. Avtalet ska omfatta ersättning för markintrång/-förvärv och ev. markarbeten/ kompensationsåtgärder inom/i anslutning till Sarven 21 med anledning av planerad cirkulationsplats.

#### *Söder 1:14 - gränsjustering mot angränsande område för gatumark/Huvudgata*

För att skapa det utrymme som krävs för att anlägga cirkulationsplats och viadukt överförs från Söder 1:14 (tidigare del av övre Bangården) till Söder 1:6 ca 2545 m<sup>2</sup>.

#### *Söder 1:18 - gränsjustering mot angränsande område för gatumark/Huvudgata*

För att skapa det utrymme som krävs för att anlägga en viadukt överförs från Söder 1:18, del av gamla lokverkstaden, till Staden 2:1 ca 1102 m<sup>2</sup>.

#### ***Rättigheter - Servitut etc.***

Ledningar inom planområdet säkerställs genom servitut eller ledningsrätt. Eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av exploitören, Östersunds kommun.

#### ***y<sub>1</sub>***

Inom del av mark för Huvudgata reserveras utrymme (y<sub>1</sub>) för ny utfartsväg/interngata för angränsande fastighet, Vattenverket 1. Rättigheten säkerställs med servitut.

Inom del av Vattenverket 2 reserveras utrymme (y<sub>1</sub>) för utfartsväg/interngata mot Storsjöstråket från angränsande fastigheter, dvs. Vattenverket 1 resp. fastighet-/er som avstyckas från Staden 2:1. Rättigheten säkerställs med servitut alt. kan en gemensamhetsanläggning bildas.

## EKONOMISKA FRÅGOR

### Exploateringskostnader

Östersunds kommun/Mark- och exploateringskontoret förvärvar de delar som är nödvändiga för planens genomförande.

Banverket, Jernhusen Fastigheter AB resp. Jämtkraft AB ansvarar för erforderliga åtgärder, rivning, ombyggnad etc. av anläggningar inom sina resp. fastigheter.

Föreligger behov av marksanering gäller generellt att det i första hand är verksamhetsutövaren/förearen, och i andra hand fastighetsägaren, som är skyldig att sanera till s.k. mindre känslig markanvändning, detta oberoende av ett genomförande eller inte.

Ansvarsförhållanden mm regleras i avtal, som upprättas mellan Östersunds kommun/Mark- och exploateringskontoret resp. Banverkets Mark- och fastighetsavdelning, Jernhusen Fastigheter AB resp. Jämtkraft AB.

Östersunds kommun:

- ansvarar för och bekostar erforderliga tekniska utredningar för de åtgärder som planeras inom allmän platsmark
- bekostar erforderliga geotekniska markundersökningar, inkl undersökning som visar ev. förekomst av markföroreningar
- bekostar marklösen, ev. ledningsflyttning samt lantmåteriförrättning
- bekostar genomförandet av ny cirkulationsplats i korsningen Bangårdsgatan – Nedre Vattugatan
- bekostar genomförandet av en planskild förbindelse över järnvägen mellan Bangårdsgatan och Storsjöstråket
- bekostar anslutande gatubyggnader samt iordningsställande av angränsande park-/grönområden
- bekostar ny utfartsväg från Vattenverket 1 mot Storsjöstråket (utanför planområdet). Inlösen, ersättning

### Planläggningskostnader

Planavtal har upprättats. Teknisk Förvaltning Mark- och exploateringskontoret bekostar upprättandet av detaljplanen.

## TEKNISKA FRÅGOR

Östersund Vatten ordnar, efter samråd med Norra Jämtlands Räddningstjänstförbund, vid behov erforderliga brandposter.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats i samråd med Bertil Danielsson/Trafik och Park, Lena Näslund/Mark och Exploatering samt Tom Brantheim/ Kommunala Lantmåterimyndigheten.

Östersund den 2009 11 18

Reviderad den 2010 02 24

Siv Reuterswärd  
Stadsarkitekt

Lars Tiderman  
Arkitekt

Anne-Katrin Ångnell  
Exploateringschef