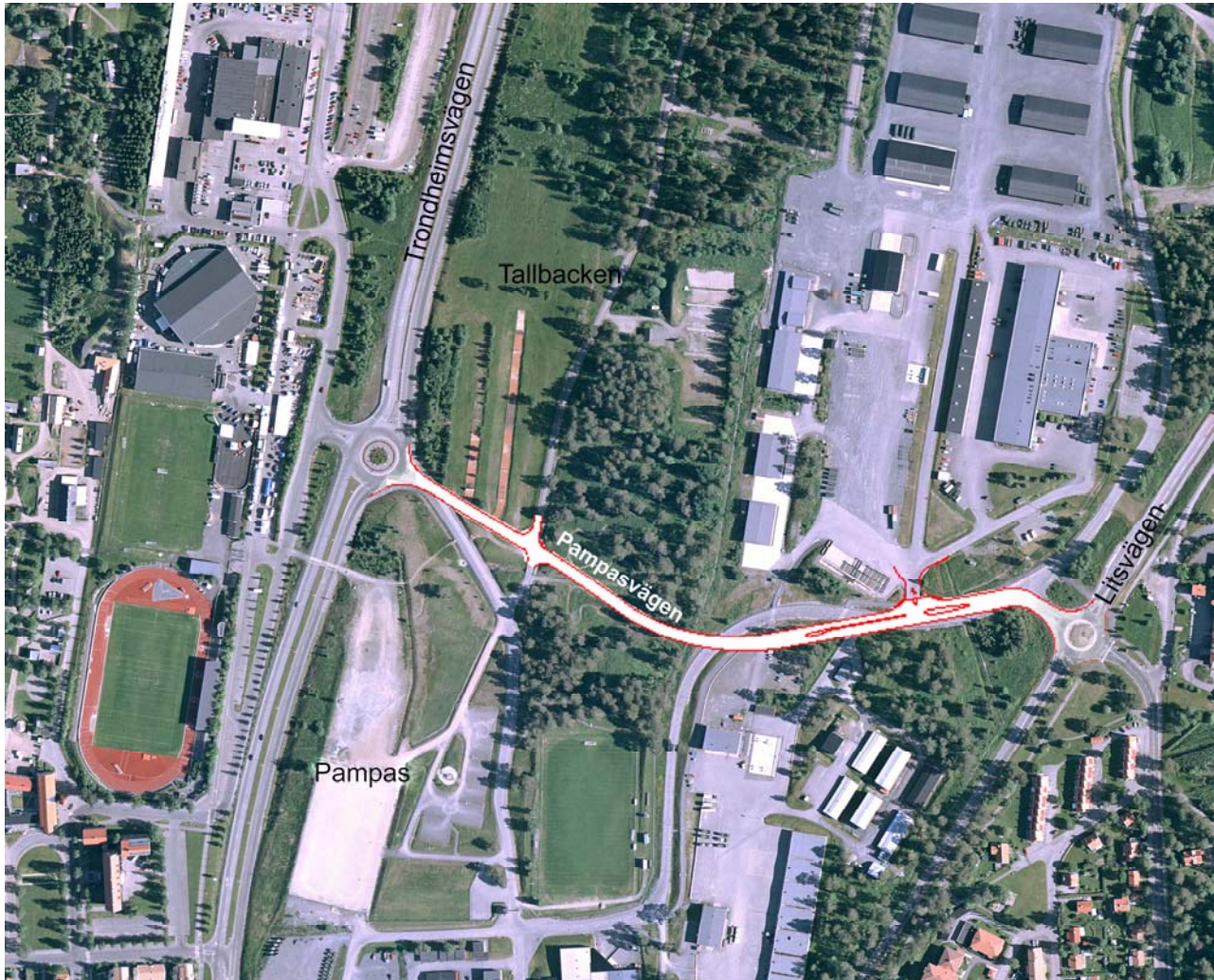




Detaljplan för
PAMPASVÄGEN
Huvudgata Stadsdel Norr
Östersunds kommun

Dnr Ädh: 1496/2006
Dnr planmodul: P 06/0022



ANTAGANDEHANDLING

Planhandlingarna består av:

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

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Upprättad av Samhällsbyggnad den 21 februari 2007.

Antagen av Miljö- och samhällsnämnden den 25 april 2007.

Laga kraft den 21 maj 2007.



Detaljplan för
PAMPASVÄGEN
Huvudgata Stadsdel Norr
Östersunds kommun

PLANBESKRIVNING

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är skapa möjligheter att kunna bygga en ny huvudgata mellan Litsvägen och Trondheimsvägen. Gällande detaljplan medger endast kvartersmark för allmänt ändamål och har tillhört Fältjägarregementet I5.

Efter försvarsbeslutet 2004 som innebar en nedläggning av hela garnisonen i Östersund har en fördjupad översiktsplan arbetats fram för Stadsdel Norr. Översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige den 12 december 2006 och skall fungera som en vägledning för kommande detaljplaner inom området.

Översiktsplanen föreslår en ny trafikstruktur för Stadsdel Norr som knyter an området till övriga staden där byggandet av en ny huvudgata genom området är ett första steg. Pampasvägens huvudsyfte är att samla ihop trafiken inom området och leda ut den mot Litsvägen och Trondheimsvägen. Pampasvägen kommer även att fungera som en viktig huvudgata till och från olika stadsdelar.

En ny sammanhängande gång- och cykelväg föreslås bredvid Pampasvägen för att knyta ihop Karlslund, Stadsdel Norr, Jamtli och idrottsområdet vid Hofvallen och för att göra området mera lättillgängligt för icke bilburna trafikanter.

En del av det angränsande tallområdet vid Tallbacken kommer också att ingå i detaljplanen för att kunna lägga skyddsbestämmelser på tallarna.

PLANDATA

Planområdet ligger beläget inom Stadsdel Norr mellan Hofvallen och fd slakteriet. Detaljplanen omfattar det nya gatuområdet för Pampasvägen, inkl omgivande gång- och cykelvägar, samt en del av det angränsande tallområdet. Av administrativa skäl är hela östra rondellen med i detaljplanen för att kunna anpassa gatuområdet till befintliga förhållanden. Planområdets totala areal uppgår till ca 3 ha.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Detaljplanen för Pampasvägen stämmer överens med föreslaget läge för en ny huvudgata i översiktsplan för Stadsdel Norr. Detaljplanen tar även hänsyn till det värdefulla skogsområdet som redovisas i översiktsplanen.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Gällande detaljplan för området, nr 220, anger att området får användas för kvartersmark för allmänt ändamål (militär verksamhet). För rondellen vid fd slakteriet gäller detaljplan nr 343 och nr 150. Båda detaljplanerna anger allmän platsmark i och omkring cirkulationsplatsen.

Miljökonsekvensbeskrivning / Behov av miljöbedömning

Enligt miljöbalken 6 kap 11 § skall kommunen göra en miljöbedömning av planer och program om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Då skall en separat miljökonsekvensbeskrivning upprättas i samband med plansamrådet.

Först skall en behovsbedömning göras enligt de kriterier som finns uppräknade i bilaga 2 och 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar för att se om programmet eller detaljplanen medför någon betydande miljöpåverkan. De kriterier som är aktuella diskuteras nedan.

Platsen

Skogsområden

Tallområdet som berörs av detaljplanen skall enligt föreslagen översiktsplan för Stadsdel Norr utgöra stadsnära skog / strövområde. Den nuvarande karaktären av grön kil / naturstråk in mot staden ska behållas i så stor utsträckning som möjligt. Det vackra tallområdet är viktigt som övergång mellan staden och naturen och har ett stort upplevelsevärde och är ett vackert element i landskapet.

Påverkan

Utnyttjande av marken

Vägens bredd inklusive gång- och cykelbana och omgivande slänter med diken är beräknad till minst 18 meter. Tallområdet kommer i stort att kunna behållas som det är genom att gatuområdet kommer att förläggas i en redan befintlig glänta i tallområdet. På så sätt beräknas endast sju tallar behöva huggas ned för att skapa utrymme för gatuområdet.

Förenligt med andra projekt

Förslaget till ny detaljplan för en ny huvudgata stämmer överens med läget som översiktsplanen för Stadsdel Norr redovisar. Detaljplanen tar även hänsyn till det värdefulla skogsområdet som redovisas i översiktsplanen genom att antalet tallar som måste huggas ned begränsas. De tallar som är värdefulla och som ligger nära gatuområdet kommer att få skyddsbestämmelser i detaljplanen som innebär att de inte får fällas.

Föroreningar och störningar

Den nya huvudgatan bedöms få ett trafikflöde på ca 2500 fordon/dygn. Utsläpp av koldioxid och buller beräknas öka. Bakgrundsmätningar av luften i innerstaden visar dock att nivåerna ligger långt under gränsvärdena för miljö kvalitetsnormen för utomhusluft. Tillskottet av huvudgatan bedöms påverka luften endast marginellt i förhållande till de totala trafikmängderna.

Planen

Övriga miljöeffekter

Den nya huvudgatan kommer att fungera som en effektiv och vägbesparande förbindelse för genomgående trafik som idag måste köra via Fältjägargränd. Fältjägargränd har idag en trafikmängd på ca 6000 fordon/dygn. Den nya huvudgatan kommer att avlasta Fältjägargränd från en del av trafiken. Trafiken på Fältjägargränd bedöms minska betydligt, till ca 3500 fordon/dygn. Det leder i sin tur till mindre bullerstörningar och bättre miljö för de som går, cyklar och/eller bor längs Fältjägargränd.

En ny gång- och cykelväg länkar ihop området nedanför Trondheimsvägen med Karlslund och kopplas samman med befintligt nät. Detaljplanen öppnar därmed nya möjligheter och förbättrar möjligheten för allmänheten att ta sig igenom den norra delen av staden. Detaljplanen möjliggör även byggandet en ny längre sammanhängande gång- och cykelväg genom grönstråket ut till naturområdet med en trafiksäker planskild passage vid huvudgatan.

Samhällsbyggnads ställningstagande

Trots en viss ökning av utsläpp av koldioxid och trafikbuller skapar detaljplanen goda möjligheter för en bra trafikstruktur. Tallområdet påverkas till viss del men detaljplanen tar hänsyn till det befintliga tallområdet genom att begränsa antalet tallar som får huggas ned.

Det gröna sammanhängande stråket som leder in mot staden påverkas till viss del när den nya huvudgatan skär genom området. Grönstråket blir ändå tillgängligt för allmänheten med den trafiksäkra planskilda passagen.

Samhällsbyggnad anser att föreslagen användning inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan. Någon miljökonsekvensbeskrivning behövs därför inte upprättas.

Miljö- och samhällsnämndens ställningstagande

Miljö- och samhällsnämnden beslutade den 16 oktober 2006, § 268, att ingen betydande miljöpåverkan bedöms uppkomma vid ett genomförande av detaljplanen. Någon miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i Miljöbalken

Grundläggande hushållningsbestämmelser

Pampasvägen tangerar gränsen för det område som är av riksintresse för kulturmiljövården (Storsjöbygden Z25). Riksintresset påverkas dock inte. Riksintresset berör det öppna jordbrukslandskapet med radbyar och äldre gårdar samt medeltida kyrkor och kyrkoruiner kring Storsjön.

Särskilda hushållningsbestämmelser

Detaljplaneområdet berör inte några utpekade områden i 4 kap miljöbalken.

Miljö kvalitetsnormer

Utomhusluft

Miljö kvalitetsnormen anger den lägsta godtagbara miljö kvaliteten som människan och/eller miljön kan anses tåla.

Kvaliteten på utomhusluften i centrala staden kontrolleras regelbundet genom mätningar. Mätningarna visar att miljö kvalitetsnormen inte överskrids. Detaljplanen för Pampasvägen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormen för utomhusluft överskrids, pga ökad trafik inom Stadsdel Norr. Trafikmängderna inom Stadsdel Norr blir sannolikt mindre än generellt i centrala staden.

Den ökade trafiken på omgivande huvudgator blir marginell i förhållande till de totala trafikmängderna och medför inte heller att miljö kvalitetsnormen överskrids.

Fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller

Miljö kvalitetsnormer finns även för kvaliteten på fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller. (Miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller berör i dagsläget endast kommuner med mer än 250 000 invånare). Detaljplanens genomförande kommer inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Naturmiljö

Tallområdet som finns med i detaljplanen är benämnt som naturområde och utgör en viktig del av den gröna kil / naturstråk som löper ut från staden mot det större sammanhängande skogs- och strövområdet i norr. Tallområdet består av gamla och karaktärsfulla träd. En del träd är uppemot 200 år gamla. Tallområdet ska behållas och ingen tall inom naturområdet får fällas. Det vackra tallområdet har ett stort upplevelsevärde och är ett vackert element i landskapet. Tallarna får skyddsbestämmelser i detaljplanen vilket innebär att lov krävs för att fälla träd inom naturområdet.

Vilka tallar som kan fällas för att kunna bygga Pampasvägen är var för sig värderade och utpekade och finns redovisade på illustrationskartan.

Geotekniska förhållanden

På uppdrag av Östersunds kommun har Olsson Bygg & Markkonsult utfört en geoteknisk undersökning för västra delen av Pampasvägen.

Berg i dagen förekommer i östra delen av tallområdet. Vid byggandet av en planskild korsning öster om tallområdet kommer det således att bli aktuellt med bergsprängning. Marken består i övrigt av en något sandig, grusig silt- och/eller lermorän vilande på skifferberg. Moränen har som mest en mäktighet av cirka 3,6 meter. Moränen är halvfast i ytan (0,5 meter) för att mot djupet bli fast eller mycket fast lagrad. Block och stenförekomst i markytan är förhållandevis riklig. Block eller berg nås ca 0,8 – 3,6 meter under markytan.

I mitten av tallområdet påträffades vatten ca 1,7 meter under markytan. Det vattnet torde kunna hänföras till så kallat sjunkvatten efter en nederbördsrik period. Rikliga vattenflöden kan förekomma i silt- och lermoränen i så kallade gruslinser.

För hela västra delen av Pampasvägen (den del som den geologiska undersökningen omfattar) medför de fasta jordlagren att inga skadliga sättningar bedöms uppstå. Stabiliteten bedöms tillfredsställande för aktuella laster utan att man måste vidta några särskilda åtgärder.

Gator och Trafik

Gatunät

Pampasvägen klassas som huvudgata vilket innebär att dess huvudsyfte är att samla ihop trafiken inom området för att leda ut den mot omgivande huvudgator. Pampasvägen kommer även att fungera som en viktig huvudgata till och från olika stadsdelar.



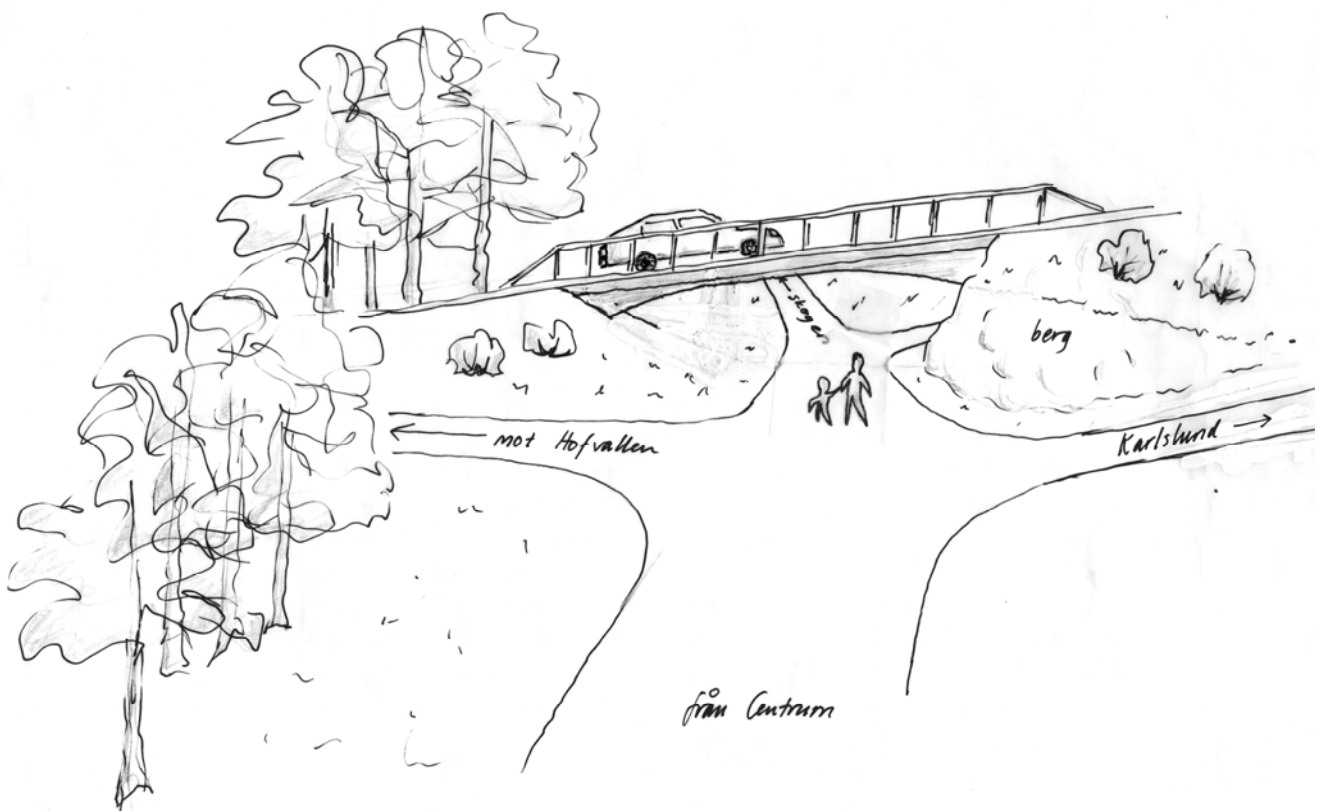
Gatuområdet kommer att förläggas i en redan befintlig glänta i tallområdet. På så sätt behövs endast tio tallar huggas ned för att skapa utrymme för gatuområdet. Vägens bredd inklusive gång- och cykelbana och omgivande slänter med diken varierar mellan 25-30 meter. Befintligt dike som korsar planområdet leds om via norra sidan av Pampasvägen.

Gång- och cykeltrafik

Detaljplanen skapar goda möjligheter för gång- och cykeltrafiken inom stadsdelen. En ny gång- och cykelväg föreslås parallellt med Pampasvägen som länkar ihop området nedanför Trondheimsvägen och Karlslund med de nya verksamhets- och bostadsområdena inom Stadsdel Norr.

För att prioritera gång- och cykeltrafikanter inom området föreslås en trafiksäker planskild passage vid huvudgatan direkt öster om tallområdet (se vidare om Trygghet i avsnittet om *Hälsa och säkerhet*).

En planskild passage möjliggör byggandet av ett nytt längre sammanhängande gång- och cykelstråk ut mot skogsområdet i norr för rekreation och friluftsliv. Gång- och cykelstråket förbinder stadsdelen med skogsområdet och skall inte utföras med samma standard som det övriga gång- och cykelnätet utan kan vara av enklare slag men väl framkomlig.



Idéskiss

Tillgänglighet

För att gång- och cykelvägar skall vara framkomliga för rullstolsburna personer och personer med rörelsehinder, bör lutningen vara högst 5 %. Det kan bli svårt att uppnå – särskilt i västra delen av planområdet. Där lutar terrängen i genomsnitt ca 6-7 % och som mest 10-12 % inom vissa avsnitt.

Målet har därför varit att sträva efter att den östra delen skall ha en lutning så att stadsdelen blir tillgänglig på bägge sidor om Pampasvägen via den planskilda korsningen.

Tyvärr har inte målet kunnat uppnås fullt ut eftersom den planskilda korsningen i sig medför att terrängens lutning blir större. Gång- och cykelvägarna österut på båda sidor om Pampasvägen kommer att få en lutning på 6%. Gång- och cykelvägen västerut kommer att få en lutning på 7,5 %.

Kollektivtrafik

Länstrafiken som idag kommer in via Litsvägen-Fältjägargränd-Kyrkgatan kommer att flytta. Den nya sträckningen blir Litsvägen-Pampasvägen-Ishallsvägen-Fornbyvägen-Kyrkgatan. All länstrafik till sjukhuset/Jämtkraft kommer då att nås via hållplatsen vid sjukhuset på Kyrkgatan.



Ny sträckning Länstrafiken

Två nya busshållplatser behövs längs Pampasvägen. En hållplats behövs vid östra delen av Pampasvägen för att ge en bra anslutning till arbetsplatsområdet och arenorna. En hållplats behövs vid västra delen av Pampasvägen för de boende.

Hur Stadsbussarnas trafikering inom området kommer att ske är inte klart i dagsläget men behovet av kollektivtrafik till stadsdelen är givet. Antingen sker en omläggning av befintlig trafik eller så inrättas en ny busslinje.

In- och utfarter

Befintlig in- och utfart mot verksamhetsområdet norr om Pampasvägen bibehålles. Arenavägen leds om mot samma in- och utfart.

Hälsa och Säkerhet

Farligt gods

Pampasvägen kommer inte att ingå i nätet av rekommenderade vägar för transporter av farligt gods. Trondheimsvägen är den infartsväg som rekommenderas för transport av farligt gods.

Trygghet

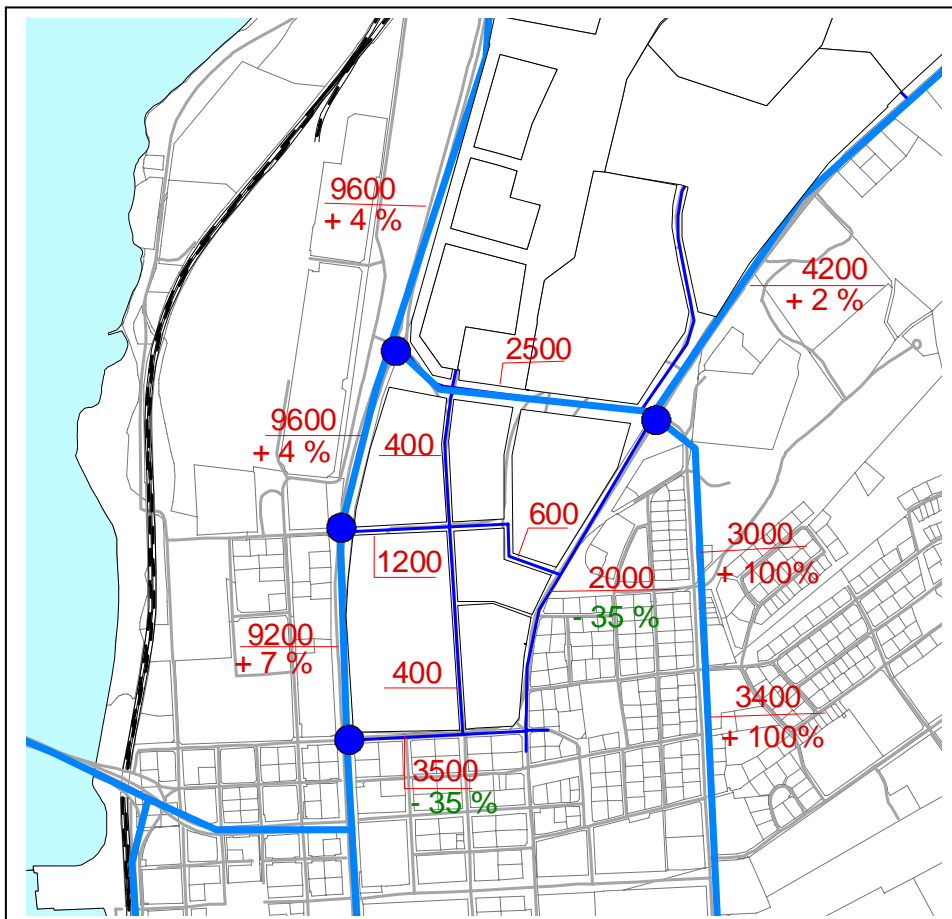
Trygghet och säkerhet är två grundläggande behov i vår vardag. Gångtunnlar, motionsslingor och cykelvägar som ligger avsides kan utgöra ett hot mot tryggheten, främst kvälls- och nattetid. Gång- och cykelvägar skall vara säkra alla tider på dygnet och ha bra belysning.

En miljö som har för avsikt att trygga kan upplevas skrämmande efter mörkrets inbrott och inte nyttjas. Vinsten har då gått förlorad både säkerhetsmässigt och samhällsekonomiskt. Därför föreslås en öppen planskild korsning i form av en vid landbro (för biltrafik) med bra belysning omkring för att beakta människors trygghet.

Goda exempel från Malmö

Inverkan på miljön

Vägverket Konsult genomfört en trafikutredning, i samband med framtagandet av översiktsplanen för Stadsdel Norr, med syfte att bedöma omfattningen av den trafik som den nya markanvändningen genererar och dess fördelning på olika gator. Överlag visar analysen på marginella förändringar i det totala trafikarbetet, men också på betydande skillnader för vissa gatuavsnitt.



Förväntad trafikmängd per årsmedeldygn och förändringen i procent.

Den ökade trafikmängden bedöms inte nämnvärt påverka trafikbullernivåerna, mätt i antal dB(A). I dagsläget råder 59 dB(A) ekvivalentnivå för bebyggelsen längs Genvägen. En fördubbling av trafikmängden ökar bullernivån med 3 dB(A).

Det råder dock osäkerhet i vilken grad detaljplanen kommer att påverka transportarbetet totalt, eftersom nyexploatering kan leda till kringflyttning av redan etablerade verksamheter.

Se vidare i avsnitten om Föroreningar och störningar, Övriga miljöeffekter (sid 4) och Miljö kvalitetsnormer (sid 5).

Övrigt

Projekteringen av Pampasvägen har löpt parallellt med detaljplanesamrådet. Inför utställningen har därför gatuområdet kommit att justerats något. Ytterligare tre tallar kommer att behövas huggas ned jämfört med samrådsförslaget. Parkeringen för hyresgästen i byggnad 313/314 kommer att behöva omdisponeras något för att skapa utrymme för gång- och cykelvägen på norra sidan. Gång- och cykelvägen bredvid naturområdet på norra sidan av Pampasvägen har tagits bort.

Östersund den 21 februari 2007

Siv Reuterswärd
Stadsarkitekt

Carina Andersson
Planingenjör