

PLANPROGRAM FÖR DEL AV SÖDER -BANGÅRDSGATAN

SAMRÅDSHANDLING

Dnr KS-00066-2025

Dnr ByggR P 2022-32

Upprättad

12 februari 2025





PLANPROGRAMMOMRÅDE



Handlingar

Till förslaget hör:

- Programhandling (detta dokument)
- Undersökning om betydande miljöpåverkan

Utredningar som tagits fram i samband med programarbete:

- Ekosystemtjänstanalys, WSP 2023-12-14
Bilaga 1 Dagvatten och skyfall, 2023-12-14
Bilaga 2 Kolinlagring 24-05-13
- Trafikutredning, Sweco, 2024-04-12

INNEHÅLL



INTRODUKTION 5-9

Processbeskrivning	6
Orienterings- samt fastighetskarta	7
Syfte	8
Hållbarhet	9

FÖRUTSÄTTNINGAR 10-28

Utmaningar	11
Närområdet	12
Kulturmiljö	13-14
Målpunkter och service	15
Användning och verksamheter	16
Fastigheter	17
Befintligt	18-19
Föreningar	20
Störningar	20-21
Grönstruktur	22
Vatten	23
Riksintressen	24
Undersökning	25
Tidigare ställningstaganden	26
Siktlinjer och utblickar	27-28
Barriärer	28

FÖRSLAG 29-67

Vision, markanvändningskarta	30
Gestaltning	31
Principer	32
Bangårdsgatan	33
Gränder	34
Rådhusgatan	35
Gatusektioner	36
Enstaka landmärken	37
Höga hus	38
Vyer utmed Bangårdsgatan	39
Gårdar	40
Karaktärer och värden	41
Material och färg	42
Cirkularitet och återbruk	43
Grönstruktur	44
Multifunktionell grönstruktur	45
Grått blir grönt	46
Dagvattenhantering	48-49
Allmän plats - Gröna stråk och parker	50-51
Kvartersmark - Gröna gårdar	52
Tillföra grönska	53
Blandad stad och mötesplatser	54
Stadsliv och social hållbarhet	55-56
Integreringsanalys	57
Trafik, parkering och mobilitet ...	58-61
Säkerhet och åtgärder	62-64
Föreslagna sektioner	65-67

GENOMFÖRANDE 68-70

Gestaltungsfrågor för fortsatt arbete ..	60
Genomförandefrågor	69-70

INTRODUKTION

PROGRAMPROCESSEN



DETALJPLANEPROCESSEN



Vad är ett planprogram?

I ett planprogram anger kommunen vad man vill göra i ett område genom att ta fram utgångspunkter och riktlinjer som ska vara vägledande för den fortsatta planeringen. I programmet kan övergripande planeringsförutsättningar och principer för detaljplanering redovisas samt övergripande frågeställningar i ett område lösas.

För Bangårdsgatan innebär det att varje fastighet sätts i ett större sammanhang och att fastighetsägarna involveras i att skapa en attraktiv och hållbar stadsdel. När ett förslag till planprogram är färdigt beslutar Miljö- och samhällsnämnden att skicka ut förslaget på samråd för att få in synpunkter. Efter framtagande av program kan detaljplanering av specifika delar av området påbörjas.

Ett planprogram är ett verktyg för att:

- Tidigt lyfta mål, visioner och frågeställningar.
- Identifiera målkonflikter samt lyfta och utreda osäkerheter.
- Prioritera mellan olika intressen.
- Möjlighet att identifiera och lösa gemensamma frågeställningar.
- Bedöma rimlig exploateringsgrad på respektive fastighet.

Detta planprogram ska undersöka och ge vägledning i hur ett tidigare industriområde kan omvandlas till ett blandat område med fokus på hållbarhet med attraktiva vistelsemiljöer, utvidgning av centrum och bättre integrering i övriga staden.

Kommunen avgör själva om och när ett planprogram ska tas fram.

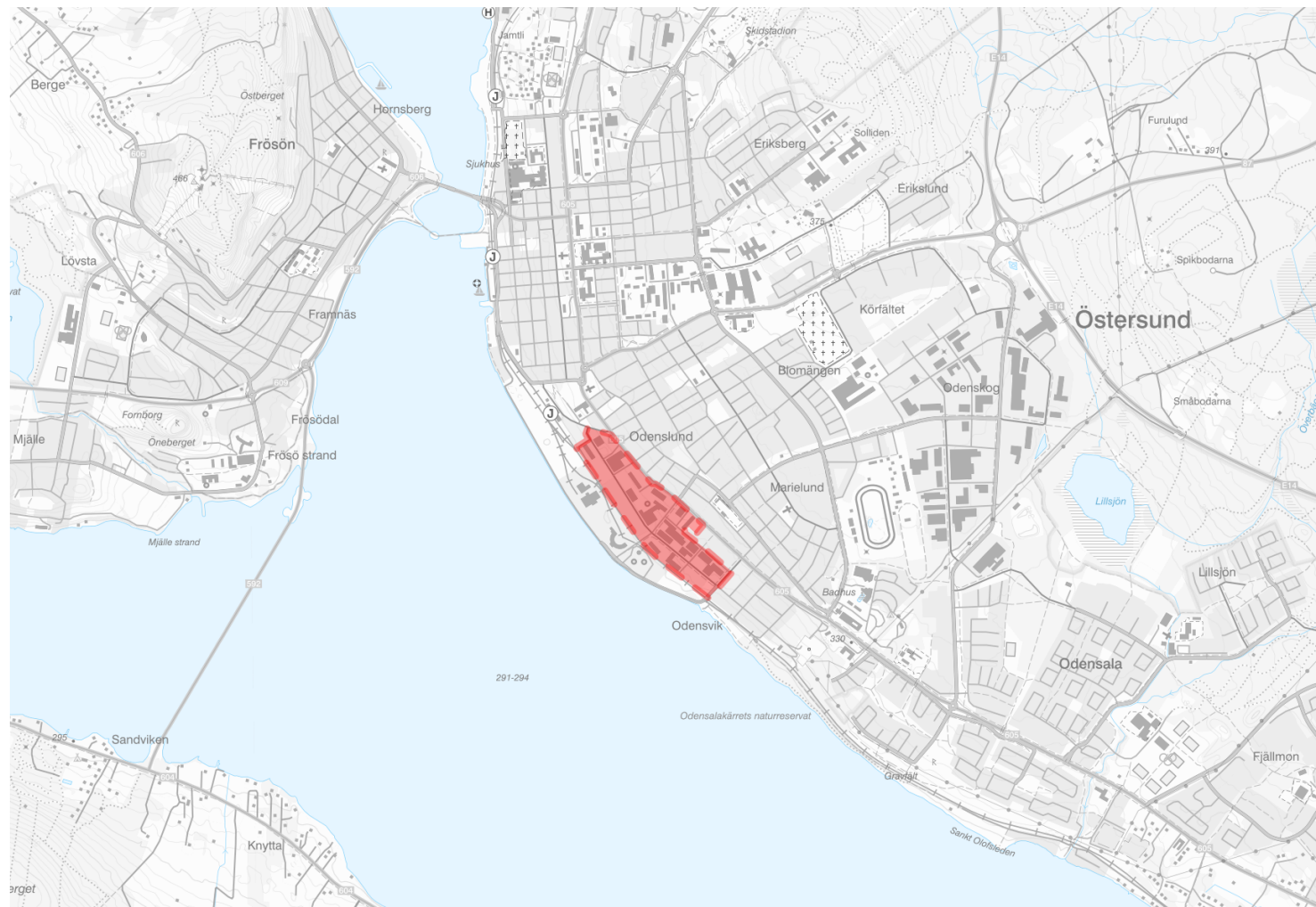
Om ett program har upprättats ska detta redovisas vid samrådet om förslaget till detaljplan. Planprogram är inte en juridisk bindande handling och används som beslutsunderlag för detaljplaner där olika förutsättningar i tidigt skede belyses. Efter godkännande av program kommer fortsatt arbete med detaljplaner ske för olika delområden.

Tidigt dialogmöte

Onsdagen den 7 juni 2023 genomfördes ett tidigt dialogmöte. Östersunds kommun bjöd in allmänheten och fastighetsägare via utskick och information på kommunens hemsida och sociala medier. Dialogmötet hölls på plats längs Bangårdsgatan, strax nedanför Frejagatan.

Syftet med dialogmötet var att tidigt informera om det planprogramarbete som kommunen gör vid Bangårdsgatan och ge alla i Östersund, särskilt de som bor och rör sig i området, möjlighet att framföra sina synpunkter och komma med idéer för hur området kan utvecklas. Inkomna synpunkter och idéer användes som underlag vid uppstart av processen med planprogrammet.

Orienteringskarta



Fastighetskarta



Syfte

Syftet med planprogrammet är att klargöra övergripande planeringsförutsättningar, utvecklingsinriktning och gestaltungsprinciper för området kring Bangårdsgatan.

Ambitionen är att det tidigare industriområdet i Östersunds centrala delar ska utvecklas till att bli en blandad stadsdel som inrymmer bostäder, arbetsplatser, centrumverksamhet, service och tillhörande tekniska lösningar, grönstråk samt offentliga platser.

Området ska ha en långsiktigt attraktiv och hållbar utformning med hänsyn till stadsbild, klimat samt ljus- och utsiktsförhållanden.

Struktur och utformning ska också bidra till ihoplänkning med omkringliggande stadsstruktur. Ytterligare syfte är att föreslå helhetslösningar för att uppnå Östersunds kommuns färdmedelsfördelning.

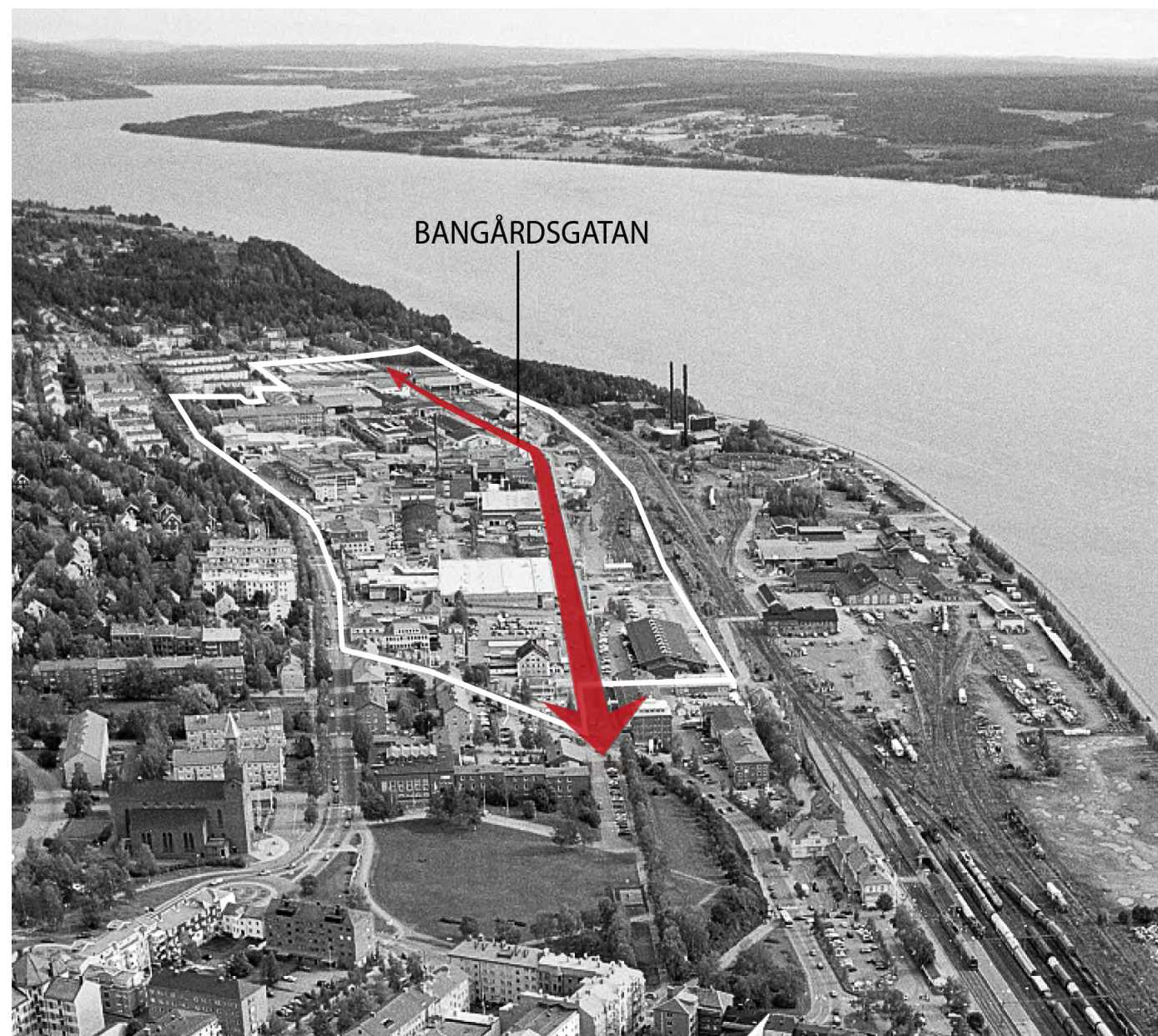
Upplevelsevärlden och grönytor behöver tillskapas både för omhändertagande av dagvatten men även för att skapa en mer inbjudande miljö på kvartersmark såväl som på offentlig plats.

Placering

Planområdet består av kvarteren längs Bangårdsgatan, från Ringvägen till Tjalmargatan. Området ligger strax söder om Östersunds stadskärna och cirka 200 meter från Storsjöns strand. Längs programområdets södra gräns går järnvägen, Mittbanan (Sundsvall-Trondheim). Det aktuella området är cirka 28 hektar stort och sluttar från nordost mot sydväst.

Avgränsningar

Planprogrammet redovisar principiella lösningar och ska fungera som ett riktmärke för utformning av en hållbar stadsdel. Programmet visar en möjlig utbyggnad för området utan exakta utformningar.



Särskilt viktiga frågor

- Möjliggöra en blandad stadsdel. Placering och utformning av bostäder ska beakta att verksamheter kan finnas kvar i området och erbjuda service och arbetstillfällen samt bidra till områdets karaktär.
- Säkerställa områdets kontakt och kopplingar mot omgivande staden och närliggande naturområden
- Tydliggöra behov av fortsatta utredningar och särskilt viktiga frågor för efterföljande detaljplaner.
- Säkerställa fortsatt framkomlighet för transporter samtidigt som Bangårdsgatan omvandlas till ett grönare stadsrum med mer utrymme för aktiva transporter som gång, cykel och kollektivtrafik.
- Skapa förutsättningar för att rena och fördröja dagvatten samt säker avledning av skyfall
- Värna planområdets historiska karaktär som industriområde. Beakta bevarande i samband med gestaltning av det nya.
- Föreslå åtgärder för att uppnå klimatmål.

Hållbarhet

Östersunds klimatmål

Östersunds kommun ska vara fossilfri och energieffektiv till 2030. Det innebär att utsläppen av fossil koldioxid ska vara noll år 2030. Östersunds kommun som geografiskt område ska vara klimatpositiv till år 2040. Färdmedelsfördelningen i Östersunds tätort ska vara 40 procent bil, 20 procent kollektivtrafik och 40 procent aktiva transporter (cykel och gång) år 2030. För att nå målen krävs omfattande åtgärder som bidrar till en omställning av samhället. Särskilt som Östersund förväntas fortsätta växa, är det viktigt att säkerställa att detta görs på ett hållbart sätt i linje med beslutade klimatmål.

Hållbarhet och Bangårdsgatan

Hur kan området kring Bangårdsgatan omvandlas mot att blir en hållbar stadsdel? Området kring Bangårdsgatan har med sitt centrumsnära läge och närhet till kommunal service och andra målpunkter god potential att utvecklas mot ett område där aktiva transporter, gång, cykel och kollektivtrafik kan nyttas och andelen bil per invånare minskas. Ett utgångsläge som kan bidra till visionen om en hållbar stadsdel.

Hållbarhet är ett brett ämne där många processer samspelar. Hållbarhet är en särskilt viktig fråga att beakta vid komplettering av nya byggnader i området. Ett av de utpekade klimatstrategiområden är att planera klimatsmart och satsa på hållbart byggande. Återbruk av material och hållbara nya material är viktiga delar i detta. Det handlar också om att skapa en struktur som bidrar till att nå klimatmålen. Det innebär en struktur som ger goda möjligheter till aktiva transporter som kollektivtrafik, cykel och gång samt en grönblå struktur som kan hantera dagvatten, tillföra grönska och utmaningar som ett klimat i förändring kan medföra.

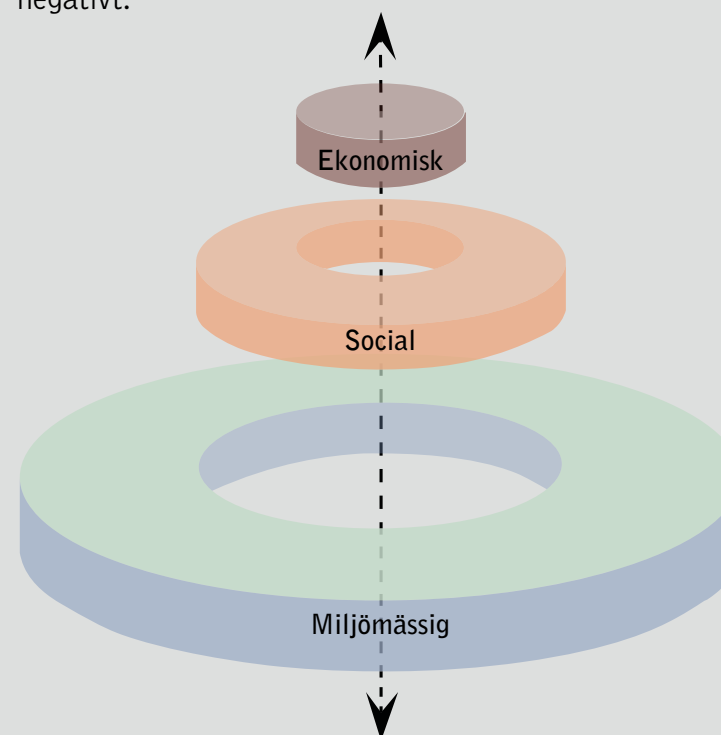
Grönytor bidrar med mycket som är en del av hållbarhet. Både för social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Ekosystemtjänsterna för dagvatten och skyfall, hälsa är särskilt viktiga i området att tillföra. Att tillföra grönska och grönyta bidrar till att öka potentialen för kolinlagring vilket kan bidra till att nå målet om klimatneutralitet och att kompensera för utsläpp av koldioxid.

Hållbarhet handlar också om att möjliggöra och skapa en kultur i vanor och användandet av staden/stadsdelens miljöer. Planprogrammet ska bidra till att skapa miljöer där människor, växter och djur kan må bra och där det är enkelt att leva hållbart.

Hållbarhet innefattar även sociala aspekter och där är mental, fysisk och social hälsa några olika delar. Utsikt över grönska från hemmet, arbetsplatsen eller skolan har visats ha en positiv effekt på hälsan. Publika gröna platser/parker i hemmets närhet stimulerar till regelbunden användning och har positiva effekter.

Hållbar utveckling

Den fysiska planeringen som reglerar kommunens mark- och vattenanvändning ska bidra till en hållbar utveckling. Kommunen utgår från Agenda 2030 modellen för hållbar utveckling där de tre dimensionerna ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet har en inbördes rangordning. Grunden är att utvecklingen måste rymmas inom de ekologiska ramarna. Kommunen ska sträva efter en socialt hållbar utveckling med de ekologiska ramarna som grund. Ekonomin ska användas som ett medel för att uppnå social och ekologisk hållbarhet utan att påverka dessa aspekter negativt.



Figuren visar ett sätt att dela upp de olika aspekterna av hållbarhet. För hållbar utveckling behöver aspekterna samspela.

Miljömässig hållbarhet

Ekologisk eller miljömässig hållbarhet handlar om att skydda jordens ekosystem och hantera resurser långsiktigt. Ekologiska hållbarhetsaspekter kopplade till byggande handlar bland annat om att klimatanpassa byggnader, fokusera på förnybara energikällor och att mark och vatten används på ett effektivt och miljöanpassat sätt.

Ekonomisk hållbarhet

Ekonomin ska ses som ett verktyg för att möjliggöra en hållbar utveckling vid området längs Bangårdsgatan. Den ekonomiska utvecklingen behöver tas med i ett bredare perspektiv med långsiktiga perspektiv och investeringar. Hur kan utvecklingen längs Bangårdsgatan se ut för att bidra till att skapa hållbara sociala strukturer och tillföra ekologiska funktioner? Ekonomisk hållbarhet handlar också om att bygga smart för att undvika framtida kostnader för klimatanpassning.

Social hållbarhet

I området kring Bangårdsgatan ska en blandning av bostadstyper och verksamheter, samt närhet till service och väl utformade platser och stråk möjliggöra att människor ur olika grupper i samhället möts. En jämställd levnadsmiljö är en socialt hållbar levnadsmiljö. Den skapar möjligheter för människor att må bra både fysiskt och psykiskt. Att sträva efter delaktighet och möjlighet att påverka bidrar till demokratiska samhällsplaneringen. Ett socialt hållbart samhälle är ett resilient samhälle.

FÖRUTSÄTTNINGAR

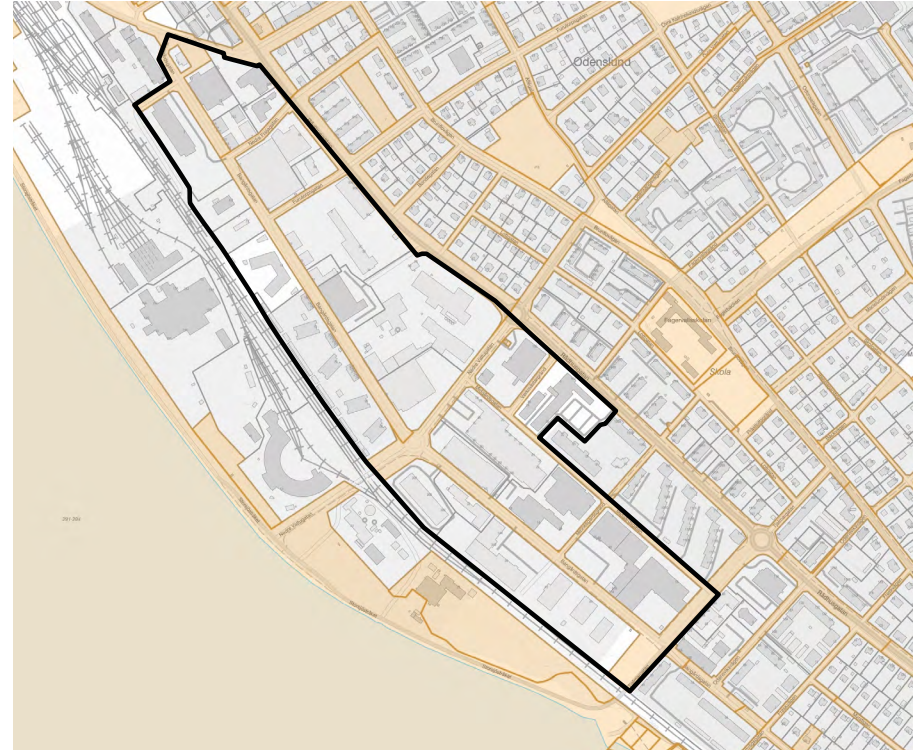
Utmaningar

Utmaningar i ett förändrat klimat

Idag är större delen av området hårdgjort. Det innebär stora risker avseende dagvattenhantering och temperaturreglering. De hårdgjorda ytorna lagrar mer värme och bidrar till att skapa lokala värmeöar samt ökade temperaturer i våra städer, en utmaning som kommer att bli allt större i framtiden. Dagvatten, (det vatten som tillfälligt och ibland i stora mängder rinner på markytan) kan inte infiltreras ner i marken, utan kommer att avrinna till andra platser eller delar av staden, vilket kan innebära risk för skador, på både byggnader, människors hälsa samt miljön. Vid större skyfall ökar risken för skador.

Det finns mycket lite grönyta i området och det är långt till närmaste park och naturområde. Grönska och natur kan bidra med att reglera temperaturen både lokalt i kvarteret, men också på stadsdels- och stadsnivå. Vegetation sänker temperaturen omkring sig genom att ge skugga till närliggande områden samt genom avdunstning av vatten från mark och vegetation. Grönområden och ytor med genomsläppliga markmaterial har stor betydelse för att hantera både dagvatten och större vattenflöden vid skyfall och långvariga regn. Andra vinster kan vara ökad kolinlagring och ökad livskvalitet.

Marken inom planområdet består till största delen av mark som ägs av privata fastighetsägare. Kommunen äger endast gatumarken. Utifrån utmaningen att klimatanpassa och säkra grönska och park i området har en ekosystemtjänstanalys tagits fram (WSP, 2023) som legat till grund för att identifiera hur grönstrukturen och dagvattenhanteringen i området kan samordnas. Avsikten är att skapa en långsiktigt hållbar struktur i området och att nyttja ytor på ett effektivt sätt.



Karta som visar mark som ägs av kommunen i orange färg.



Karta som visar värmekartering.



Karta som visar skyfallskartering, max vattenflöde och max vattendjup.



Karta som visar park markerad med grönt.

Närområdet

Vad händer i närområdet?

Området kring Bangårdsgatan har utvecklats i takt med stadens framväxt. Bangårdsgatan har påbörjat sin omvandling från industri och handel till att innehålla allt fler bostäder. Ett särskilt boende har nyligen byggts och kontorslokaler är planerade.

Planeringen av nästa etapp av Storsjö Strand är påbörjad nedanför Godsmagasinet. En detaljplan där byggnation inte är påbörjad finns strax söder om etapp 3. Där möjliggörs bebyggelse på upp till 20 meter att ta hänsyn till vid planeringen av Bangårdsgatan och dess siktlinjer.

På andra sidan järnvägen från Bangårdsgatan byggs ett nytt vattenverk och ytor för grönområde är planerade.



1. Söder, strandblick, Hyresbostäder.

2. Söderbo, bostäder, lokaler i gatuplan.

3. Särskilt boende på Bangårdsgatan med inspiration av fjällen.

4. Föreslagen gestaltning av den nya Sjöparken inom Storsjö strand, etapp 2. (Illustration Krook&Tjäder Arkitekter).



FÖRUTSÄTTNINGAR

Kulturmiljö

Stadens framväxt och Järnvägen

Den första stadsplanen ritades redan 1788. Men det dröjde länge innan Östersund började likna en stad. Vid mitten av 1800-talet ökade sakta både handel och hantverk. Järnvägens tillkomst 1879 var startskotten för en intensiv utveckling. Stans befolkning på 2 000 personer fördubblades omgående. Handeln blomstrade och nya byggnader växte upp, som gav Östersund en alltmer stadslig siluett. Mellan 1850 och 1910 förvandlades den staden till en militär- och ämbetsmannastad med blomstrande handel och näringar. Området Söder i Östersund är nära sammankopplat med järnvägs gods.

A. Godsmagasinet 1, 1901 Särskilt värdefull klass A
Tegel tillverkades lokalt i Jämtland från 1900-1995, leran framförallt i Vålbacken är särskilt lämpad för tegel. En rad nu kulturminnesmärkta byggnader uppfördes under 1900-talet i tegel.

B. Kräftan 6, 1923 särskilt värdefull byggnad klass A

C. Kräftan 2, 1928 särskilt värdefull byggnad klass A

D. Hummern 6, 1920-1935 Industribyggnad, särskilt värdefull byggnad klass A



Inom området finns byggnader som klassats som särskilt värdefulla klass A och B. Kartan redovisar även miljöer och byggnader som bedömts särskilt värdefulla i närområdet till programområdet.

Industriepoken

1930-1940 ökade industritillväxten. Antalet sysselsatta i industrin ökade fram till cirka 1950, så småningom började området byggas ut med mekaniska verkstäder, trävaruindustri, tryckerier och livsmedelsindustri. Till en början med lokal inriktning.

E. Musslan 16, 1937, idag bilhall och bilservice, särskilt värdefull byggnad klass A

F. Iden 2, 1939 angränsande till området tegelhus särskilt värdefull byggnad.

G. Österängskolan byggdes 1951, klass A

H. 1954 uppfördes Musslan 16, industribyggnad Klass B

I. Hummern 6, 1960, Kontorsbyggnad. Särskilt värdefull byggnad klass A.

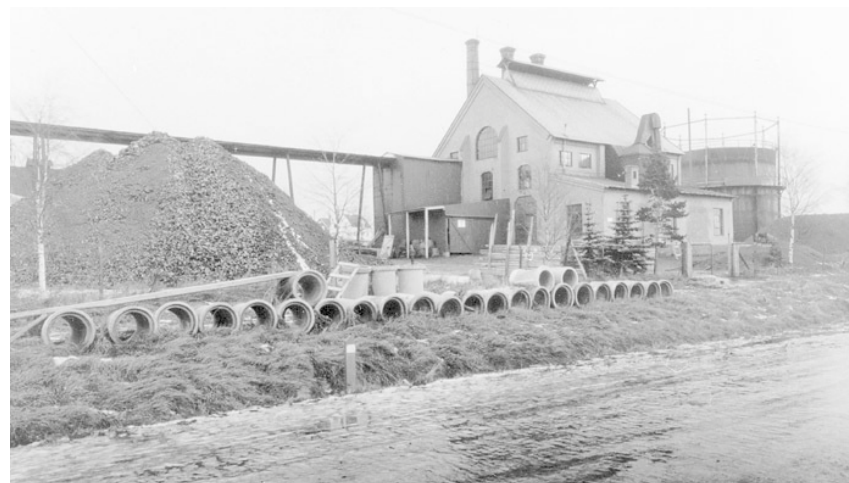
Efter andra världskriget hade staden en kulturtillväxt med bibliotek, högskola och läroverk. Under följande årtionde står livsmedelsindustrin bakom flera av de större byggnaderna i området som vi fortfarande ser på plats idag.

1970 och framåt

Fram till 1970 talet byggdes fortfarande industrier på söder. Senare tillkomster är i huvudsak handel, byggvaruhandel, livsmedelsindustri och större lagerlokaler. Flera av lagerlokalerna har bytt innehåll och blivit mer upplevelsebaserade. Skrymmande upplevelse- och idrottsaktiviteter såsom lekland, klätterhall, skateboardhall, gym och bowlinghall finns i området.



SJ:s fraktgodsklokal i början av 1900-talet. Foto från Stiftelsen Jamtlis Samlingar.



Gasverket vid nuvarande Bangårdsgatan 23-25, 1950. Gasverket startade 1916 och upphörde 1951. Foto från Stiftelsen Jamtlis Samlingar.



Matpiraten på Bangårdsgatan, 1993. Foto från Stiftelsen Jamtlis Samlingar.

1850

1900

1950

2000

2023

1850-1910

1879

1940

1940-1960

Staden utvecklas snabbt från bondby till en militär- och ämbetsmannastad med handel och andra näringar.

Järnvägen kommer till Östersund vilket inleder en epok där järnvägen och verkstäder och andra verksamheter kopplade till denna formar området kring Bangårdsgatan.

Området kring söder och Bangårdsgatan börjar utvecklas mot ett industriområde.

Majoriteten av byggnaderna i området byggs.

Bostäder börjar byggas i området



Östersunds järnvägsstation omkring 1880. Foto från Stiftelsen Jamtlis Samlingar.



Foto från Stiftelsen Jamtlis Samlingar.



Fruktkompaniet på Bangårdsgatan 1957. Foto från Stiftelsen Jamtlis Samlingar.



Centrum



Mittuniversitetet



Fyrvallaskolan
(gymnasium)



Förskolan
Campus



Parkskolan
(grundskola 4-9)



Förskolan
Linnean



Engelska skolan
(grundskola F-9)



Östersund Centralstation



Förskolan
Astern



Tegelplan
(mindre livsmed-
elsbutik, m.m.)



Lillänge handelscentrum
(större livsmedelsbutik m.m.)



Livsmedelsbutik



Förskolan
Tummelisa



Fagervallskolan
(grundskola F-6)



Förskola
Baldershage



Storsjötorg
(större livsmedelsbutik m.m.)



Livsmedelsbutik



Storsjöbadet

Målpunkter och service

Programområdet ligger centralt i Östersund och med goda förutsättningar för att nå många stora arbetsplatser, skolor och universitetet.

Det finns även goda förutsättningar för service och handel. Det saknas idag en förskola inom området.

Storsjön och
Storsjöns stand

Användning och verksamheter



Markanvändning

Marken inom området används idag framförallt för industri, handel och kontor. Det finns även bostäder som tillkommit under de senaste åren och annan markanvändning, som ett nybyggt vårdboende.

Fastighetsägare

Kommunen äger idag framförallt gatumarken i området. De två största fastighetsägarna är Storsjöborgen och Diös som båda äger ett flertal fastigheter. Övriga fastigheter är fördelade på ett flertal för området mindre fastighetsägare.

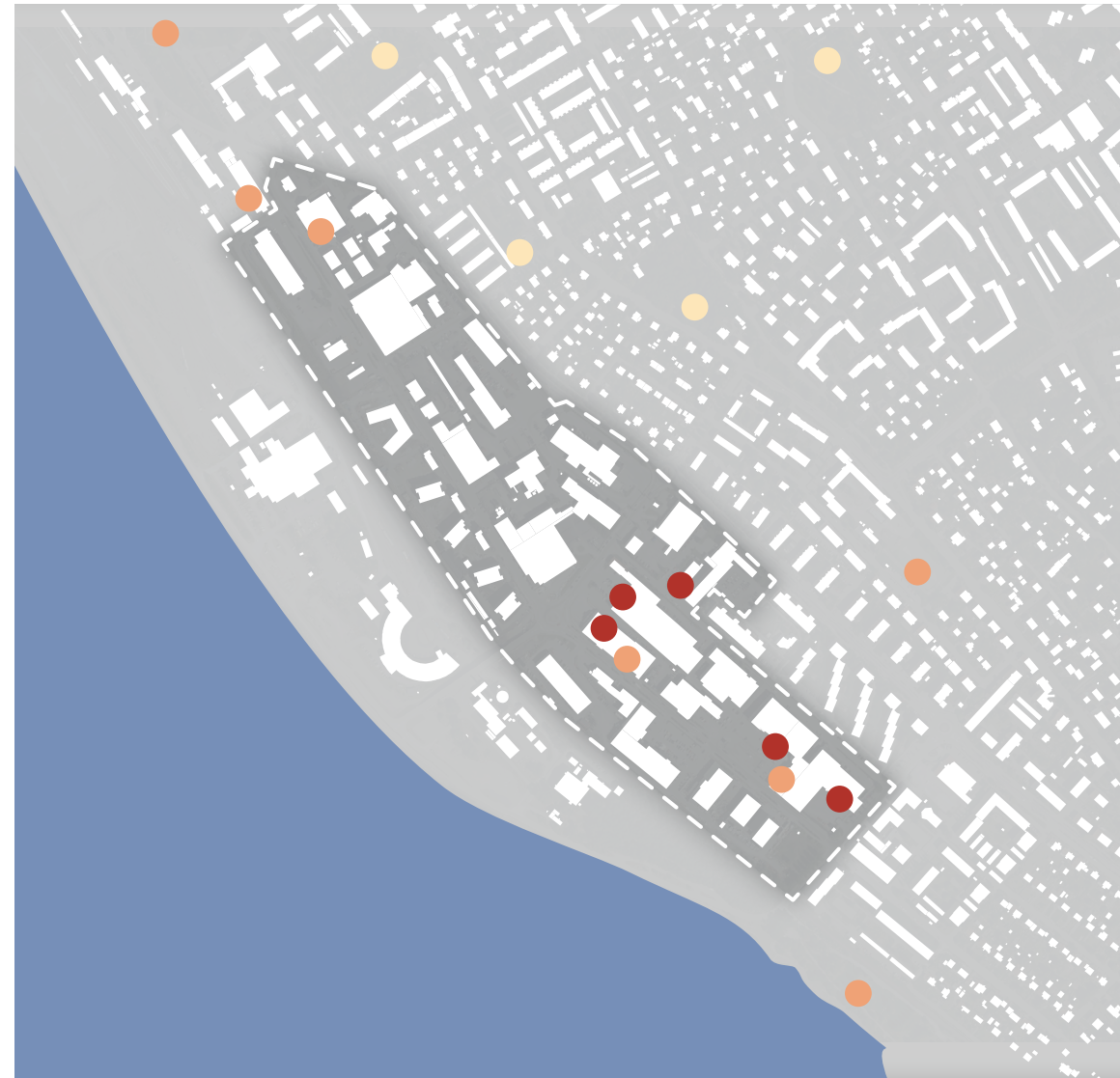
Förklaring

Huvudsaklig markanvändning idag

- Industri, handel, kontor
- Bostäder
- Övrigt

Verksamheter

Handel, service, kontor och tillverkningsindustri finns i området.



Identitetsskapande verksamheter

Det finns många olika typer av verksamheter som erbjuder möjlighet till rörelse, lek och aktivitet. I området finns även flera secondhandaffärer som bidrar med en identitet till området och är målpunkter för många. I takt med områdets utveckling kan verksamhetstyperna förändras.

Förklaring

- Idrottsytor/anläggningar
- Lekplats
- Second hand

Fastigheter

Kartan redovisar fastigheter inom planerat planprogramområde som ägs av fastighetsägare som varit involverade under framtagande av planprogrammet. Rödmarkerad mark är kommunägd.

Räkan

Räkan 1 - 736 kvm

Godsmagasinet

Godsmagasinet 1 - 10 641 kvm

Godsmagasinet 2 - 4038 kvm

Godsmagasinet 3 - 2978 kvm

Långan

Långan 6 - 26 191 kvm.

Långan 7 - 6656 kvm.

Kräftan

Kräftan 3 - 3979 kvm

Kräftan 6 - 4236 kvm

Krabban

Krabban 4 - 9939 kvm

Musslan

Musslan 16 - 18 236 kvm

Musslan 13 - 1346 kvm

Skorpionen

Skorpionen 16 + intilliggande byggnad Skorpionen 22 totalt= 9440 kvm.

Skorpionen 20 - 5502 kvm

Snäckan

Snäckan 25 - 7550 kvm

Nejonögat

Nejonögat 3 - 9765 kvm

Sarven

Sarven 28 - 10 685 kvm

Sarven 21 - 5506 kvm

Sarven 25 - 12240 kvm

Norsen

Norsen 19 - 18 771 kvm

Befintligt

Befintlig gatumiljö

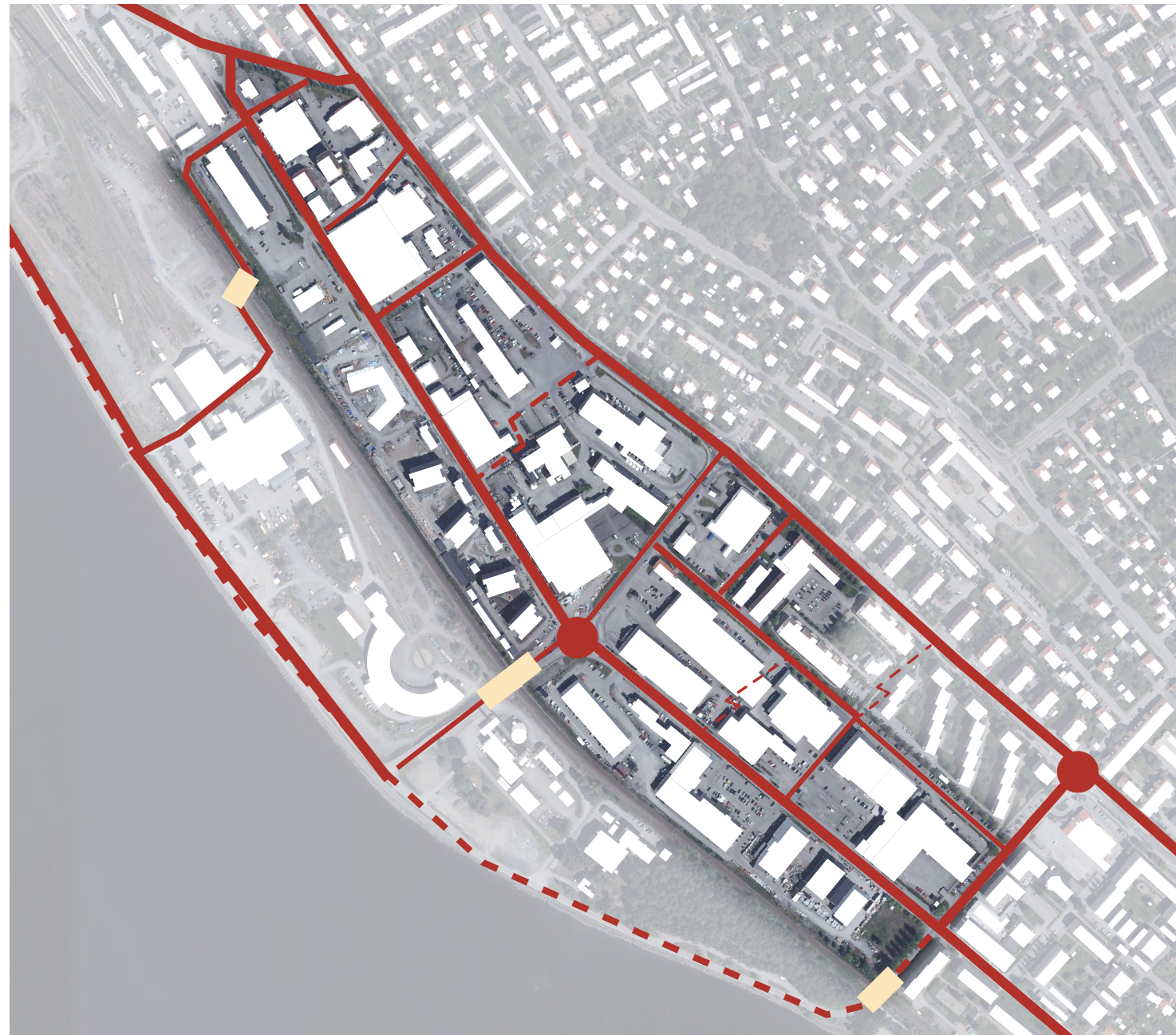
Genom planområdet i nordvästlig - sydöstlig riktning sträcker sig huvudgatan Bangårdsgatan mellan Ringvägen i nordväst och Tjalmargatan i sydväst. Bangårdsgatan har en varierande gatusektion med total gatubredd på cirka 16,5 - 19 meter. Området är centralt beläget och stora ytor finns för omvandling. Området har utsiktslägen och relativt god koppling till kringliggande områden men med ett antal utmaningar med järnvägen som barriär.

Gatans norra sida består till stor del av lastkajer, vilket bidrar till upplevelsen av baksidor. Utmed lastkajerna tillkommer oftast ett par meter kvartersmark, det vill säga privatägd mark. Det är vanligt att parkera utmed dessa lastkajer.

Området har körbanor som främst främjar fordonstrafik med många och stora utrymmen för bilparkering men saknar gång- och cykelbanor, grönska och belysning.

Stor potential finns för förbättring med gång och cykelbanor samt ökat utrymme för grönska och tydligare utrymme för oskyddade trafikanter och en mer jämställd gatumiljö. Cykelparkering saknas både på allmän platsmark samt kvartersmark. Cykelparkering saknas också vid målpunkter såsom entréer, butiker och vid busshållplatser.

Generellt har gaturummet i planområdet en otydlig utformning med parkering som kräver backning över gångbanor och lastkajer intill körbanorna.



Karta som visar gatustrukturen i området översiktligt.

- Förklaring**
- Gator
 - - - Gator ej öppna för biltrafik
 - Järnvägsövergångar



Foton som visar några av gaturummen i området.

Omvandling av området från ett industriområde till något annat är påbörjad. De nya bostadshusen höjer sig över industri- och handelsbyggnaderna. De har en nättare skala än befintliga byggnader och karaktäriseras av murriga färger respektive en träbyggnad som med sin avvikande takform bildar ett landmärke.

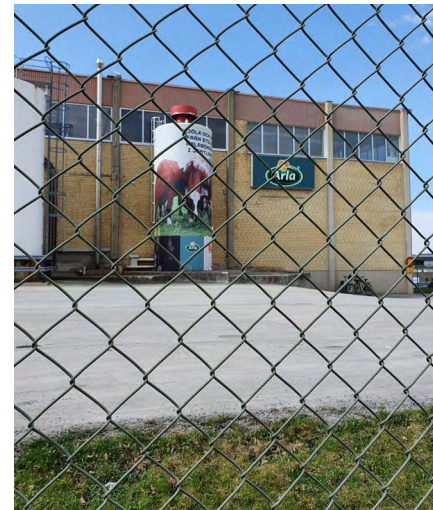
Skalan i området är något större än centrala Östersund

Under 1940-talet gjorde staden en medveten satsning att utveckla del av stadsdelen Söder till ett industriområde. Sedan dess har området bebyggt och utvecklats till att bli ett område med småindustri, verksamheter och bostäder.

Området har idag en mycket brokig karaktär och upplevs svårt att överblicka. Gatustrukturen utgörs av den breda Bangårdsgatan som går genom hela området och dess tvärgator. Flera av gatorna ansluter till gator i intilliggande områden men många gator slutar i en återvändsgränd. På många ställen skapas utblickar där man kan se vattnet och Annersia.

Husens placering saknar delvis struktur och förhåller sig på olika sätt till gatorna och fastighetsgränserna. På grund av detta bildas en mängd platser med olika storlek och karaktär och som ibland är klart avgränsade men oftast odefinierade. Bottenvåningarna mot Bangårdsgatan är slutna.

Endast Bangårdsgatan har någon form av anpassning till cyklister och gående. Stadsrummen utgör ofta stora gaturum ämnade för biltrafik och parkeringar. Utmed många gator saknas trottoarer. De stora byggnadsvolymer gör att man som gående och cyklist rör sig utmed långa fasader utan entréer.



Det finns få inbjudande platser att vistas på och väldigt få inslag av grönska. Det är inget område gjort för vistelse utan hit tar man sig för att uträtta ärenden eller för att arbeta och området befolkas därför mest dagtid. De flesta husen är byggda på 1940-1960-talen medan det finns ett antal nyare bostadshus som är byggda på 2000-talet.



Platta och låglutande pulpettak dominerar. Området har större variation i volymer än i centrala staden och fler stora låga utbredda volymer med större skala. Husvolymer varierar från små hus till stora byggnadskomplex och är 1-6 våningar. Fasadmaterial består av tegel, betong, plåt och fasadskivor, endast de nyare bostadshusen har träfasader.

Föroreningar

Inom programområdet finns både kända föroreningar och potentiellt förorenade områden. Därtill är i stort sett hela programområdet utfyllt med fyllnadsmassor av okänt ursprung. Inom vissa delar av området har sanering skett till riktvärdet för mindre känslig markanvändning.

Miljötekniska markundersökningar behöver genomföras under detaljplaneskede för att säkerställa områdets lämplighet i relation till den föreslagna markanvändningen, samt för att undvika ökad spridning av föroreningarna i samband med markarbeten och infiltration av dagvatten. Då betydande osäkerheter föreligger avseende föroreningsriskerna kommer provtagning att behöva ske i stora delar av programområdet.

Om föroreningar upptäcks ska dessa saneras till en nivå som inte innebär risk utifrån den föreslagna markanvändningen. Åtgärder kan behövas även vid de områden som tidigare har sanerats ner till riktvärdet för mindre känslig markanvändning som är kravet för bland annat bostäder och förskola.



Potentiellt förorenade områden (Länsstyrelsen)
Riskklass/preciserad status efter åtgärd

- 1 Mycket stor risk
- 2 Stor risk
- 3 Måttli risk
- 4 Liten risk
- E Ej riskklassade
- KM Känslg markanvändning
- MKM Mindre känslig markanvändning



Karta som visar förorenat område kring järnvägen.

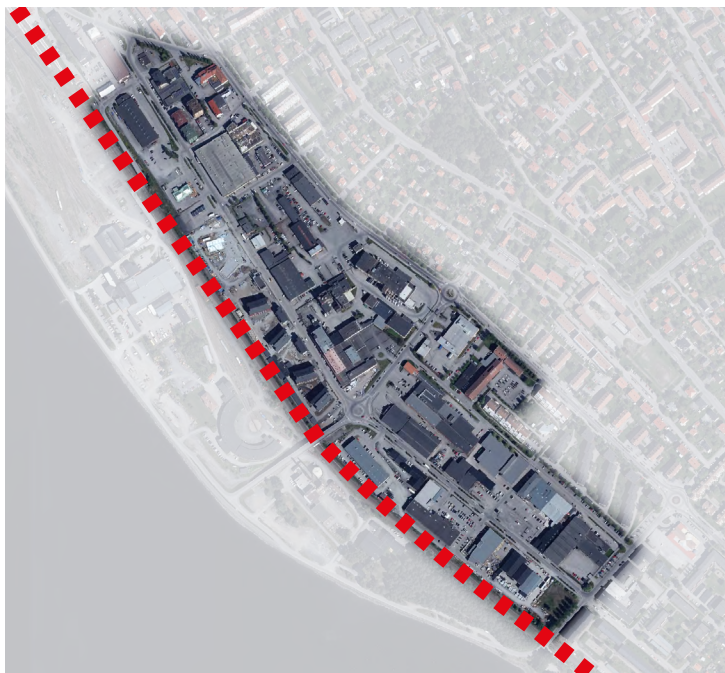
Störningar

Buller och vibrationer från järnväg

Delar av området ligger i närhet eller intill järnvägen där tungt lastade tåg antas kunna ge upphov till vibrationsbelastningar. I samband med tidigare detaljplanläggningar i närområdet har frågan om vibrationer och eventuell påverkan utretts i vibrationsutredningar och ett flertal mätningar har genomförts i området. När detaljplanerna för etapp 1 och 2 av Storsjö strand togs fram genomfördes vibrationsutredningar. Vid planläggning av etapp 2 genomfördes långtidsmätningar av ljud och markvibrationer.

I dessa utredningar har markvibrationer bedömts vara låga och rekommenderade riktvärden för vibrationer klaras med marginal.

För kommande detaljplaner inom programområdet kan det bli aktuellt att ta fram kompletterande utredningar samt att i plankartan reglera att bostadshus ska konstrueras så att störningar i form av vibrationer ej uppkommer i bostadsytor. Tidig kontakt bör tas med trafikverket för att prognoser med andel tungt lastade tåg ska kunna tas i beaktande.



Karta som visar järnvägens dragning i förhållande till programområdet.

Trafikbuller

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

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 50 dBA ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- För bostäder om högst 35 kvm gäller 60 dBA ekvivalentnivå vid fasad.

Trafikbuller och buller från järnvägen har varit en fråga som utretts i bullerutredningar under tidigare detaljplaneprocesser.

För att klara kraven på buller för de bostäder som byggts i området under de senaste åren, Söder 1:20 och Kräftan 8, har anpassning som placeringen och vinkling av byggnader gjorts för att skapa skyddade uteplatser och säkerställa att kraven på bullernivåer uppnås. Andra anpassningar som gjorts i området är att en del lägenheter styrt till att vara genomgående med hälften av bostadsrummen mot en tyst sida in mot gården.

Idag upplevs området som relativt bullrigt. Vid utformning av kvarteren behöver trafikbuller tidigt vara en faktor att ta hänsyn till vid planering av bostadsgårdar.

Farligt gods, risker

Området gränsar till järnvägen som är en transportväg för farligt gods. Riskanalyser har genomförts i samband med tidigare detaljplaner. Ytterligare utredningar och riskreducerande åtgärder kan komma att bli aktuellt i efterföljande detaljplaner. I detaljplanen kan kommunen till exempel föreskriva en utformning av den byggda miljön som minskar skadorna vid en olycka.

De riskutredningar som tagits fram i samband med planläggning i närområdet med närhet till järnvägen (Storsjö strand och för Ångbryggeriet) samt för planläggning av bostäder och äldreboende visar på att individrisken för personer som vistas inom det aktuella området ligger på en låg nivå med hänsyn till transport av farligt gods på järnväg. Även samhällsrisken som är beroende av hur många människor som visas inom området är låg. En möjlig riskkälla som pekas ut är utsläpp av giftig gas, något som kan beaktas vid placering av bostäder i närhet till järnvägen. Exempelvis kan det vara lämpligt att placera friskluftsintag på sida som ej är exponerad mot riskkällan.

Risken för urspärning och är viktig att beakta vid placering av byggnader. På grund av risk för urspärning rekommenderas bostäder placeras minst 25 meter från spårmitte.

Även risken för spårspring bör beaktas i vidare detaljplanearbete. Områden närmast järnvägen ska ej utformas så att de inbjuder till vistelse. Särskilt ytor som uppmuntrar till lek för barn bör undvikas i dessa delar.

Störningar från verksamheter

Några av de detaljplaner som gäller i området medger industri. Industriändamålet gäller för verksamhet som inte får vålla olägenhet för de närboende avseende ”sundhet, brandsäkerhet och trevnad”, mindre industri ”av för omgivningen ej stötande eller elfarlig art” och för småindustri och hantverk.

I de kommande detaljplanerna behöver det utredas vidare kring möjliga åtgärder och anpassning av exploateringar med bostäder.

Området har på senare år bebyggts med bostäder i delar av området som har pågående industriell verksamhet. Utvecklingen mot en blandad stadsdel kommer på sikt leda till fler bostäder och mindre industriell verksamhet. Den blandade staden innebär att det även fortsatt ska finnas möjlighet till att olika verksamheter samsas i området, men att en omvandling sker med tiden.

Luftkvalitet

Östersund har sedan 2020 konstaterade problem med luftföroreningar i form av större partiklar, PM10, som överskrider miljökvalitetsnormerna i centrala staden. Medan flera förvaltningar arbetar enligt ett åtgärdsprogram för att få ned halterna till tolerabla nivåer, kvarstår stora utmaningar när det gäller luftkvaliteten. Med vetskapen om att man även med nuvarande åtgärder inte klarar dagens miljökvalitetsnormer, samt att MKN kommer att halveras till 2030, är det av största vikt att kommunen planerar nya stadsdelar med luftkvalitet i åtanke så att stadsplaneringen inte bidrar till att förvärra problemet. För PM10 är det främst vägsplitage som är orsaken, det vill säga höga trafikflöden, hög dubbdäcksandel, sandning för halkbekämpning samt trånga gaturum där luften inte kan cirkulera. Området kring Bangårdsgatan ligger i anslutning till centrala Östersund och ligger därmed i riskzonen för höga partikelhalter. I planprogrammet och i efterföljande detaljplaner bör planeringen ta hänsyn till stadens luftproblematisering genom att bygga för att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras framför bilen, samt att behålla öppna stråk och siktlinjer så att luften kan cirkulera.

Grönstruktur

Vad är grönstruktur?

Grönstruktur är de sammanlagda gröna ytor som finns inom ett område och det nätverk som de bildar tillsammans. Grönstrukturen i den byggda miljön kan ha stora värden och erbjuda ekosystemtjänster som gynnar människors hälsa, hanterar skyfall och dagvatten samt många andra reglerande funktioner som behövs i våra städer.

Grönstrukturen idag

Planprogramområdet består till stor del av hårdgjorda ytor och saknar större parker eller grönområden. De senare årens utveckling av bostäder i området, har inneburit att gröna miljöer i form av bostadsgårdar tillkommit, samt trädrader som utformats med skelettjordar i en del av området.

Området innehåller få miljöer av värde för biologisk mångfald och biologiska processer. Det finns en del träd, framförallt gatuträd där björk dominerar, men även inslag av andra träd som popplar och näverhagg. En nyplanterad trädallé i del av området har utformats med varierade sorter som tillför variation till området. En del ruderatytter i form av grusade ytor som finns inom området framförallt i anslutning till järnvägen, kan utgöra habitat för pollinatörer och ha ett värde som pollinationsstråk.

Programområdet omges av områden som har rekreations- och naturvärden. Storsjön ligger cirka 200 meter från programområdet. Minnesgårdsparken och Odensalastranden ligger strax sydost om området och är ett större naturområde med många kvaliteter. Även Österängsparken ligger i relativ närhet till området.

Förklaring

● ● ● ● ● Sankt Olavsleden

■ Grönytor som finns idag



Vatten

Geologi och hydrologi

Inom programområdet har det tidigare utförts geotekniska utredningar. Resultat från dessa stämmer överens med uppgifter från SGU.

Enligt tidigare utförda utredningar består det översta lagret inom programområdet generellt av fyllnadsmaterial och under detta utbreder sig ett underliggande lager av morän. Tjockleken på fyllnadsmaterialet vid de undersökningarna varierar mellan cirka 0,3- 2,7 meter men kan förväntas variera inom hela planprogramområdet. Eftersom marken inom området till stor del består av fyllnadsmaterial bedöms marken ha hög genomsläpplighet.

Grundvattenytan kan troligtvis variera inom området beroende på säsong och lokala variationer, men de geotekniska utredningar som gjorts under senare år, har grundvattennivån varit 0,3-3,7 meter under befintlig marknivå. I rapport för Östersunds bangård geo- och miljöteknisk utredning redovisas en grundvattennivå som varierar mellan 0,7–3,6 m. Planområdet sluttar generellt ner mot Storsjön i väster.

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för dricksvatten och spillvatten. En övergång från tillverkningsindustrin i området till bostäder kan innebära förändrade förutsättningar för kapaciteten i området och behöver inför varje detaljplan vara en fråga som hanteras.



Karta som visar rinnvägar vid skyfall i området idag, markerade med blått. Kartan visar också de två befintliga dagvattenanläggningarna i området, markerade med grönt.

Dagvatten och skyfall

Planområdet ligger relativt nära Storsjön som är recipient för området. En del av avrinningsvägarna genom planprogramområdet kommer från uppströms liggande avrinningsområden och leds genom området. Det mesta av vattnet från detta område samt från de områden som avvattnas genom planområdet går orenat ut till Storsjön idag.

Inom programområdet finns idag två dagvattenanläggningar. Ett biofilter i korsningen Tjalmargatan/Bangårdsgatan. Längs med Bangårdsgatan, norr om Nedre Vattugatan finns ett nyanlagt krossdike för hantering av gatudagvatten från Bangårdsgatan.

Dagvatten i området kommer från hårdgjorda ytor och kraftigt trafikerade ytor. Utöver det vatten som leds till de två dagvattenanläggningarna i området, biofiltret och krossdiket, avleds en stor del dagvatten orenat till Storsjön. Det råder stor brist på infiltrerbara ytor.

Recipient

Planen är belägen inom avrinningsområde som mynnar i Storsjön. Enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) uppnår Storsjön måttlig ekologisk status. Storsjön uppnår inte god kemisk status på grund av förekomsten av bland annat bly, kvicksilver, bromerade difenyletrar, tributyltenn, antracen, fluoranten, benso(a)pyrene, benso(g,h,i)perylene och PFOS. Storsjöns

Riksintressen

Området omfattas av riksintressen för kulturmiljövård av Östersunds stad och Storsjöbygden. Området omfattas även av riksintresse för totalförsvaret, friluftsliv och ligger inom påverkansområde för Åre/Östersund flygplats. Järnvägen är inom riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§MB I kommande detaljplanering finns utrymme för att säkerställa riksintressena.

Riksintresse kulturmiljövård 3 kap. 6 § MB
Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården - Östersund stad (Z 27), samt Storsjöbygden (Z 25). Planprogrammet berör riksintresset genom att ny bebyggelse påverkar stadsbilden och utblickar från staden. Sammantaget bedöms förslaget ge viss påverkan på kulturmiljöintresset, men bedöms inte medföra påtaglig skada.

Riksintresse friluftsliv 3 kap. 6 § MB
Programområdet berörs av riksintresset främst genom närheten till Storsjön. Programområdet upptas idag till redan exploaterade områden som avgränsas mot Storsjön av järnvägen. Vid planläggning kan större delen av området göras tillgängligt för allmänhetens rörelser och på så sätt kunna bidra till friluftslivet i området. En utbyggnad inom programområdet kan leda till högre belastning på omgivande rekreationsområden i och med att fler närboende kommer att vilja utnyttja dem. Planläggning i enlighet med aktuellt programförslag bedöms inte leda till skada på riksintresset.



— Riksintresse järnväg

/// Riksintresse kulturmiljövård

||| Riksintresse friluftsliv

Riksintresse 3 kap 8 § industriell produktion energidistribution, järnväg, flyg

Programområdet berörs av riksintresset genom att det ligger inom influensområde för flyghinder, vilket innebär att byggnadsverk inte får överstiga en höjdbegränsning på 420 meter över havet. Järnvägen utgör områdets väst/sydvästra gräns. Planläggning i enlighet med aktuellt programförslag bedöms inte leda till skada på riksintresset.

Riksintresse totalförsvaret 3 kap § 9

Programområdet berörs av riksintresset genom att det ligger inom påverkansområde för civil flygplats och inom påverkansområde för väderradar. Planläggning i enlighet med aktuellt programförslag bedöms inte leda till skada på riksintresset.

Undersökning av behov av strategisk miljöbedömning

Enligt Plan- och bygglagen ska alla planprogram föregås av en undersökning för att göra bedömningen om planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Syftet med undersökningen är att tidigt i planprocessen integrera miljöaspekter för att främja en hållbar utveckling. En undersökning är det underlag som analyserar och avgör om planförslaget kan antas påverka miljön på sådant sätt att en miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas.

Det är kommunens bedömning att ett genomförande av planprogrammet inte kommer att innebära en betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning kommer därför inte att tas fram.

Kommunstyrelsen beslutade den 12 februari 2025 § 52 att en miljökonsekvensbeskrivning inte behöver upprättas. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. Undersökningen om behov av strategisk miljöbedömningen bifogas.

Tidigare ställningstaganden

Östersund 2040

Översiktsplanen anger ett antal ställningstagande varav nedanstående har relevans för planprogrammet och efterföljande detaljplaner:

Skapa en effektiv funktionstät struktur

Ett tydligt mål i arbetet med översiktsplanen är att fortsätta bygga inom den samhällsstruktur som redan investerats i och samtidigt bevara och utveckla en grönstruktur som ger oss viktiga ekosystemtjänster för att inte skapa nya samhällskostnader. Strategin Skapa en effektiv funktionstät struktur ger även stöd för programmets målsättning om tillgänglighet och hållbart resande genom att ny bebyggelse ska koncentreras till lägen som har god tillgång till gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik och närhet till rekreation. Utvecklingsinriktningen handlar även om stadens innehåll och bebyggelsens samspel med omgivande utemiljöer.

Blanda staden

Strategin ger stöd för programmets målsättningar om en blandad stadsdel med bostäder, handel, mindre industri och offentlig service. Det bidrar till att skapa tryggare miljöer befolkade under större delen av dygnet, med bostäder, verksamheter och service som vänder sig utåt gatan. Vid gator med god genomströmning ska lokaler för verksamheter och handel i bottenvåningarna möjliggöras. Strategin ger också stöd för programmets målsättning om trivsamma friytor och andra utemiljöer med mötesplatskvaliteter och vikten av att tillföra trygga och attraktiva gator, stråk, parker och platser där människor i olika åldrar och med olika bakgrund kan mötas.

Bygg energisnålt och hållbart

Strategin Bygg energisnålt och hållbart ger stöd för programmets målsättning om ett energieffektivt byggande med hållbara material, tillgängliga boendemiljöer, goda sol- och vindförhållanden samt fördröjning och rening av dagvatten med metoder som förskönar utemiljön. Strategin ger också stöd för programmets målsättning om hållbart och karaktärsfull bebyggelse med god anpassning till omgivningen.

Erbjud en mångfald av boendetyper

Strategin ger stöd för programmets målsättning om en blandad bebyggelse genom att planprogrammet bidrar till att skapa utbyte mellan människor samt möjliggöra omflyttning inom den egna stadsdelen. Utvecklingsinriktningen handlar om stadens innehåll samt bebyggelsens samspel med omgivande utemiljöer och pekar mot en blandad stad där bebyggelsen bidrar till att skapa trygga och innehållsrika utemiljöer.

Förtäta staden på ett bra sätt

Strategin ger stöd för programmets målsättning bland annat genom att möjliggöra förtätning i områden där det finns behov att fylla lucktomter. Förtätning förordas som ett sätt för staden att växa, men det ställs krav på anpassning till befintliga miljöer, arkitektonisk kvalitet i bebyggelsen och kvalitativa grönytor. Utvecklingsinriktningen handlar om vikten av att värna om och utveckla olika aspekter av staden som bidrar till dess attraktivitet. Strategin ger stöd för målsättningen om att programområdet ska vara en mångfunktionell del i en större sammanhängande grön-, blå-, och vitstruktur.

Utveckla stadens attraktivitet

Strategin lyfter stadens läge vid Storsjön som en viktig del i stadens attraktivitet, det ger stöd för programmets målsättning om en struktur som hänger samman väl med sin omgivning och som är del i en större sammanhängande grönstruktur. Det ger också stöd i att bygga vidare på stadens måttfulla skala med spännande och varierande arkitektur. Ta tillvara på läget vid Storsjön, erbjud kvaliteter både på sommaren och vintern.

Utgå från stadens karaktärsdrag

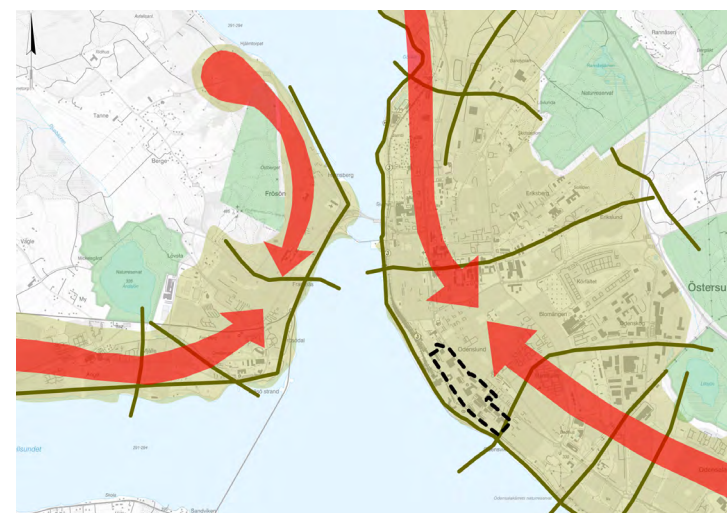
Strategin ger stöd för programmets målsättning om platsanpassning och hänsyn till omgivande bebyggelse, landskap och kulturmiljö genom att lyfta närheten till storsjön och hänförande utsikt som viktiga karaktärsdrag. I programområdet blir det viktigt att det fortsatt är en skillnad mellan landmärken och bebyggelsemassan samt en fortsatt trappning av bebyggelsen mot sjön.

Fördjupad översiktsplan för Storsjöstrand

2009 upprättade kommunen en fördjupad översiktsplan för Storsjöstrand. Området omfattar hela strandområdet nedanför järnvägen mellan Hamngatan och Tjalmargatan och delar av stadsdelen Söder (väster om Bangårdsgatan). Planen föreslår ny bebyggelse med bostäder och verksamheter men även att nya allmänna grönområden iordningställs utmed stranden. Syftet med planen är skapa förutsättningar för en attraktiv och funktionsblandad stadsdel.

Medskick från politiker i samband med planbeskedet

I programarbetet ska särskild beaktan tas för att höja områdets attraktivitet. Därför ska siktlinjer bevaras och tillräckliga grönområden planeras in. I programarbetet ska innovativa idéer på hantering av dagvatten vid nybyggnad såväl som i befintliga strukturer i området lyftas fram.



Planområdet ligger inom det som klassas som Staden. Utvecklingsinriktning och markanvändning enligt Östersunds översiktsplan redovisas i kartan till vänster. De röda pilarna ska tolkas schematiskt och visar tanken om att staden ska förtätas inåt istället för att breda ut sig.

Siktlinjer och utblickar

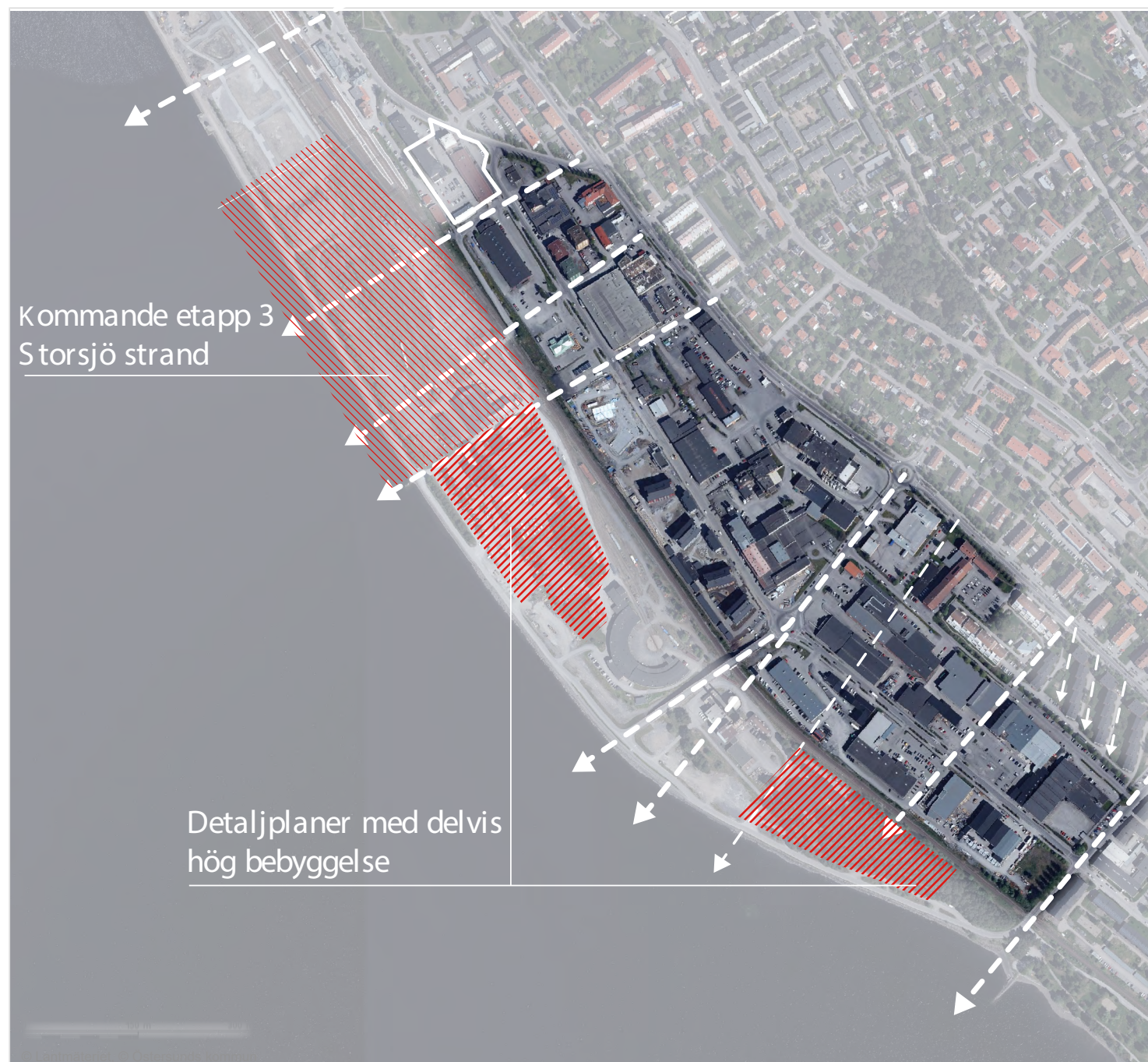
Inom området finns siktlinjer ner genom gränderna med utsikt över Storsjön och Annersia. Området mellan rondellen och stationen har idag en stor variation av volymer och ett varierat taklandskap där siktlinjer mot sjön/Annersia kan skymta oväntat.



Foton visar några av de siktlinjer och utblickar som finns inom området. Bilderna är tagna från Rådhusgatan med riktning ner mot sjön.



Siktlinjer och utblickar



Illustrationen ovan visar siktlinjer mot Storsjön som finns i området som ger sikt mot Storsjön med Annersia i horisonten. Kartan visar också Storsjö Strand etapp tre och områden som redan omfattas av gällande detaljplaner med delvis hög bebyggelse. Samordning för att bevara siktlinjerna i området behövs under kommande detaljplaneprocesser. Upplevelsen av siktlinjerna kommer att variera beroende på var man är utanför och inom området. En exploatering med mer bebyggelse kommer att innebära förändrade förutsättningar att uppleva sikt mot Storsjön, Annersia och fjällen i delar av området.

Barriärer



Järnvägen utgör en barriär i området idag. Möjligheten att röra sig längs tvärgator ner mot Storsjön begränsas av järnvägen.

FÖRSLAG

I denna del presenteras principer och övergripande struktur som sammanfattas i ställningstaganden.

Vision

Bangårdsgatan utvecklas till att bli en hållbar blandad stadsdel med attraktiva och trivsamma miljöer för de som bor och vistas i området.

Fokus är på aktiva transporter och det ska vara enkelt att cykla, åka buss och röra sig till fots i området. Trafik med bil begränsas. Grönska finns i anslutning till bostaden och i det offentliga rummet.

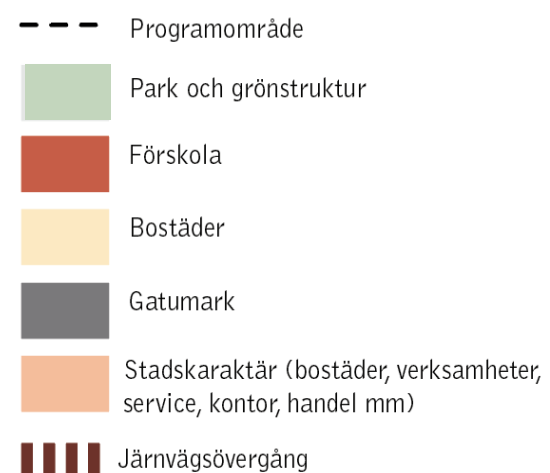
Fotgängare och verksamheter i bottenplan skapar tillsammans ett levande gaturum med plats för spontana möten. Här ryms olika boende- och upplåtelseformer, verksamheter och service.

Den äldre karaktären bevaras samtidigt som området kan lyftas arkitektoniskt med ny bebyggelse som tydliggör en stadsmässig kvalitet.

Stadsdelen ska inte konkurrera med Östersunds centrum utan tillföra något annat och nytt till staden för att bli ett starkt komplement till Östersunds centrum.

Det ska vara nära till förskola och annan kommunal service.

Markanvändningskarta



Gestaltning

Gestaltungsprinciper skapar gemensamma nämnare och bidrar till sammanhängande läsbarhet, tydlighet och attraktivitet i området.

Gestaltningen ska göra området intressant och lätt att hitta till.

Tillvarata befintlig karaktär

Genomgripande omvandlingar av befintlig bebyggelse kommer att prövas med förutsättning att det byggda kulturarvet tas till vara. Dess karaktär bildar utgångspunkten för en mer integrerad stadsdel. Östersunds industriella verksamhets framväxt förväntas fortsatt vara avläsbar i bebyggelsestrukturen.

En framtida utformning av området förväntas inspireras av det befintliga i form av struktur, form och karaktär. Ibland genom upprepning men även i form av kontraster. Både kvartersbebyggelse och enskilda höga hus bör ta fäste med lägre delar i den traditionella stadens skala för att på bästa sätt integreras i befintlig bebyggelse med en gradvis upptrappning och nedtrappning av byggnadshöjderna.

Genom att tydligt förhålla sig till omgivningen kan högre byggnader komplettera och förhålla sig till den befintliga stadsmiljön. Detta kan göras genom att trappa upp och ner bebyggelsen för att möta befintlig eller skapa en arkitektur som tydligt tar inspiration och hänsyn till stadsdelens uttryck och karaktär.

Bangårdsgatan ligger utanför, men i nära anslutning till den äldre rutnätsstaden. Området är, liksom stadskärnan, väl exponerat och synligt från ett stort omland. Det har med sina industribyggnader och nya bostadskvarter en något högre skala än Östersunds centrum. Programområdet tål en något högre bebyggelse än centrum.

Hushöjder

Inom programområdet föreslås nya byggnader uppföras med höjder mellan 2 och 10 våningar men alltid med utgångspunkt i befintlig bebyggelse och den befintliga skalan.

Antalet våningar mot Bangårdsgatan varierar mellan 2-4 och 8-10, medan gränderna kan ha 5-6 våningar, alltid med indrag vid 3 eller 4 våningar. Rådhusgatan kompletteras med höjder upp till 4 våningar.

Höga hus upp till 8-10 våningar kan komplettera stadens karaktär och tillföra en ökad variation. Enstaka landmärke kan uppföras med upp till 20 våningar.

Nedanstående ställningstagande från Översiktsplanen gäller:

”Vid förtätningar på höjden ska fortfarande en tydlig skillnad finnas mellan bebyggelsemassa och landmärken så att Östersunds siluett kvarstår”

Stadsmiljöns skala i kombination med dess trappningar utgör en betydelsefull del av stadens helhetskaraktär. En kombination av bebyggelsens enhetlighet och varierande byggnadsskala upplevs både på avstånd såväl som i markplan. Föreslagna hushöjder ger utrymme för sollägen, hänsyn ska tas för att inte fjällvindarna ska förstärkas i området genom byggnadernas placering.

Bottenvåningar

Gestaltningen av bottenvåningar behöver anpassas till gång- och cykelfart. Det innebär en högre detaljeringsgrad mot offentlig plats och kortare fasadsträckor samt utrymme för verksamheter i markplan på markerade sträckor.

Siktlinjer

Värdefulla siktlinjer mot Storsjön, Annersia och fjällen ska bevaras i området. En gles höghusstruktur eller en variation av högre och lägre bebyggelse främjar utblickar bättre än jämna täta våningshöjder.

Grönska

Grönyta ska tillföras området och bidra till att skapa en ny karaktär i området. Det industriella och nybyggda binds ihop av trädkronorna som bidrar till att ta ner skalan på bebyggelsen. Ett grönt multifunktionellt gaturum skapas med Bangårdsgatan som utgångspunkt. Gröna tak, väggar, gårdar och förgårdsmark bidrar också till upplevelsen av grönska i området.

Principer

1. Variation i våningshöjd

Antalet våningar mot Bangårdsgatan varieras. Högre bebyggelse längre in i kvarteren. Skala lägre mot Rådhusgatan och Bangårdsgatan.

2. Bebyggelsen ska trappas

Tillkommande bebyggelse ska anpassas efter den befintliga sluttningen ner mot Storsjön och till befintlig bebyggelse.

3. Gammalt möter nytt

Den äldre bebyggelsen sparas delvis. Material som tegel och plåt möter nya inslag i en blandning som skapar en ny karaktär på området.

4. Rumsbildande kvaliteter

Bebyggelsen ska placeras med avsikten att rumsligheter skapas mellan gårdarna, som skapar förutsättningar för kvalitativa utemiljöer och mellanrum mellan husen.

5. Lokaler i bottenplan

I bottenvåningarna mot Bangårdsgatan, Nedre Vattugatan samt Tjalmargatan ska lokaler eller bokaler möjliggöras genom en högre våningshöjd.

6. Mötesplatser/platsbildningar

Ytor där människor möts ska identifieras eller tillskapas vid behov. De ska ges särskild omsorg i gestaltning och utformning.

7. Siktlinjer ner mot sjön

Viktiga siktlinjer genom gränderna i området med utsikt över Storsjön och Annersia ska i möjligaste mån bevaras.

8. Utblickar

Variationen av byggnadernas volymer skapar utblickar mot sjön och Annersia. Utblickarna tillför upplevelsekviteter till området.

9. Sammanhängande grönstruktur

Grönytor binds ihop till sammanhängande stråk.

10. Multifunktionella ytor

Ytorna mellan husen ska utformas för att ha flera funktioner med utgångspunkt ur naturbaserade lösningar som gynnar flera ekosystemtjänster.

11. Gröna stråk

Grönt multifunktionellt gaturum med planteringar i gatan som breddas i mindre parker, skapar ett grönt parkstråk.

12. Grönt mellan husen

Gårdar och utrymmen mellan husen förgrönas med exempelvis växtbäddar och träd.

13. Grått blir grönt

Delar av områdets hårdgjorda yta görs om till grönyta.

14. Rörelse möjliggörs

Det ska vara möjligt att röra sig till fots genom området. Genvägar och smitvägar uppmuntras.

15. Blandad stad

Området ska rymma olika funktioner och användning som bostäder, handel, service, viss industri, sport och park

16. Bangårdsgatan utgör huvudstråk

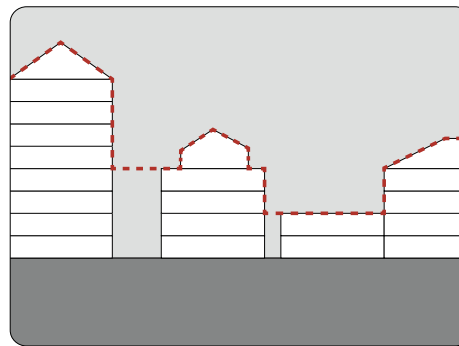
En tydlig utformning av gaturummet förstärker läsbarheten och karaktären av Bangårdsgatan som huvudstråk.

17. Fokus mobilitet - Parkering samlas

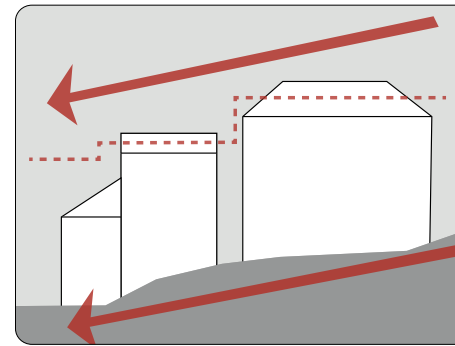
Mobilitet ska vara i fokus, parkeringsplatser samlas och gång och cykel samt bilpooler premieras.

18. Finmaskighet i nätet

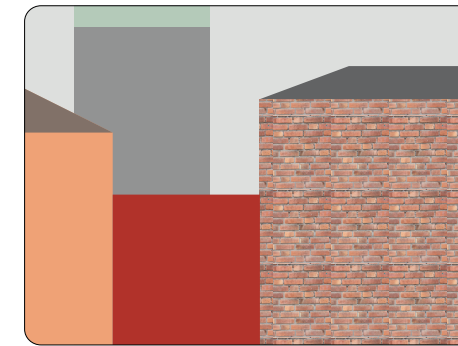
En generell större finmaskighet i gatenätet ska eftersträvas. Befintliga rörelsestråk från Odenslund ska förlängas.



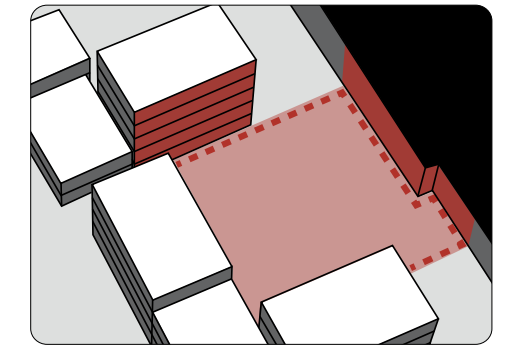
1. Variation i våningshöjd



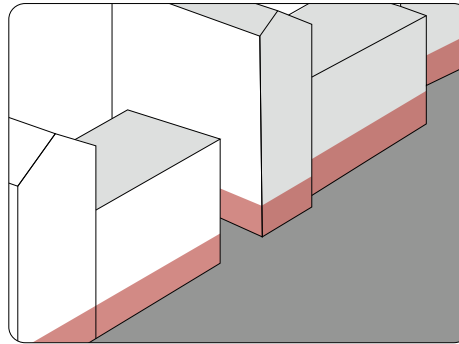
2. Bebyggelsen trappas



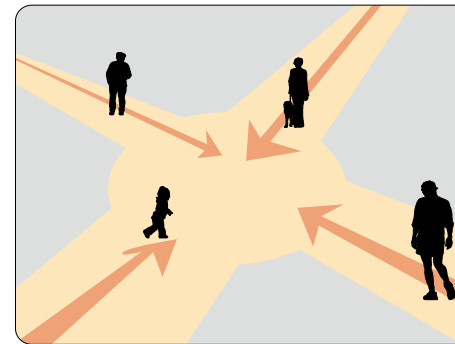
3. Gammalt möter nytt



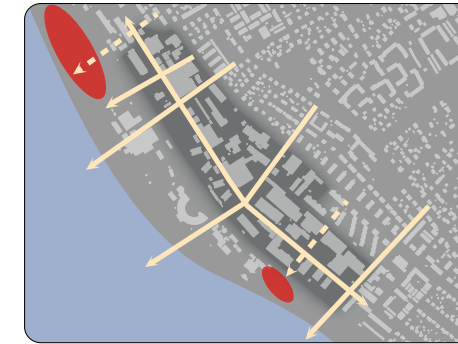
4. Rumsbildande kvaliteter



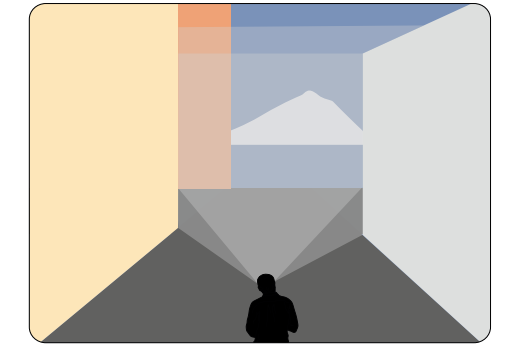
5. Bokaler/lokaler i bottenplan



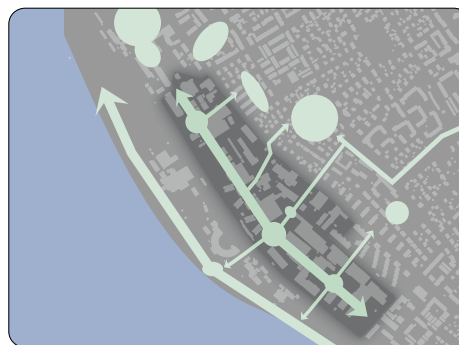
6. Mötespunkter/platsbildningar



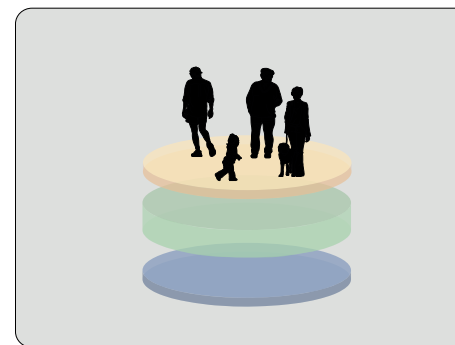
7. Siktlinjer ner mot sjön



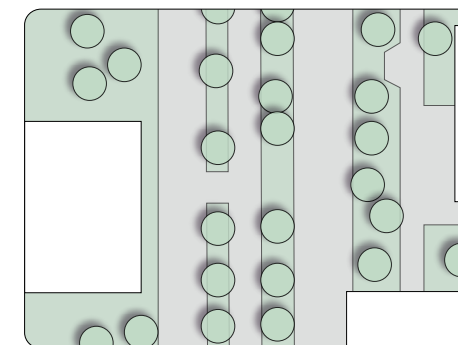
8. Utblickar



9. Sammanhängande grönstruktur



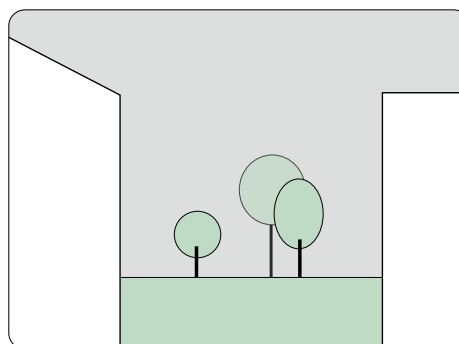
10. Multifunktionella ytor



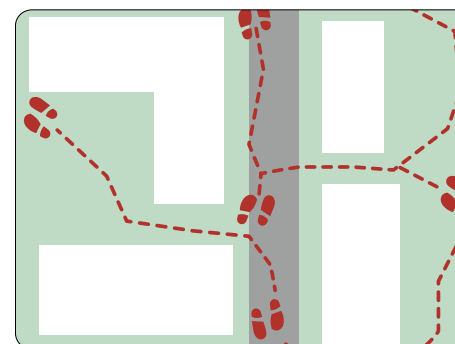
13. Grått blir grönt



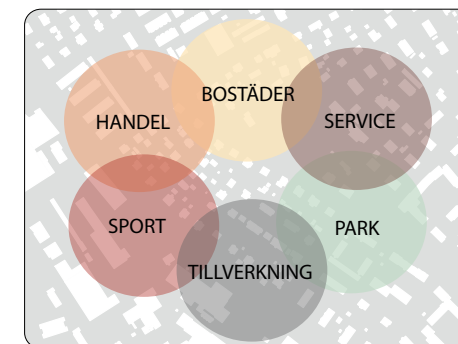
11. Allmän plats - gröna stråk



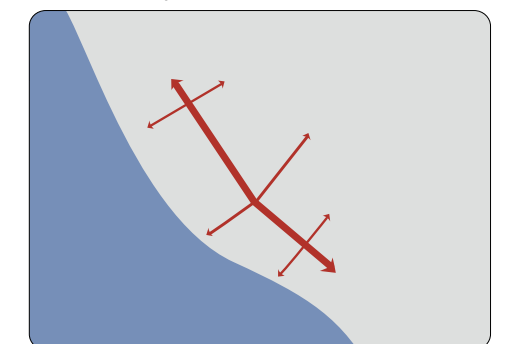
12. Grönt mellan husen



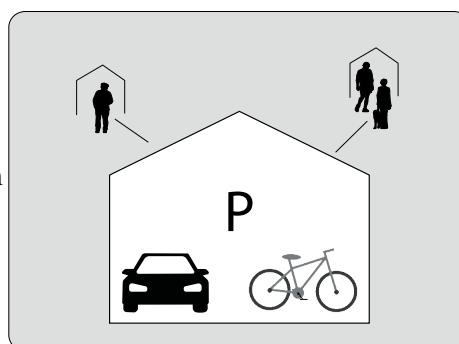
14. Rörelse möjliggörs



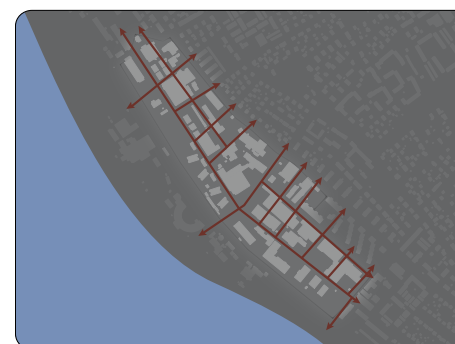
15. Blandad stad



16. Bangårdsgatan huvudstråk



17. Fokus Mobilitet - Parkering sam-



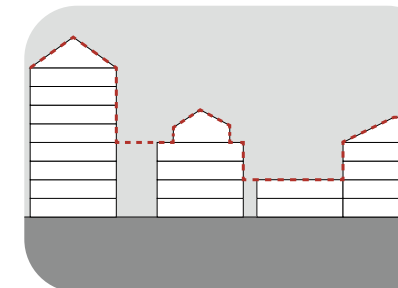
18. Finmaskighet

Bangårdsgatan



Bebyggelsen hålls generellt lite lägre mot Bangårdsgatan i sydväst för att hålla bostadsgårdar ljusa och inte förhindra solinstrålning och istället möjliggöra för odling. Utblickar behålls för bakomliggande bebyggelse.

Den föreslagna lägre bebyggelsen kompenseras med möjligheter till något högre bebyggelse i gränder. Punktvist högre bebyggelse kan också testas.



Ställningstaganden

- Mot Bangårdsgatan ska våningshöjderna variera inom kvarteren. Antal våningar för byggnader i gatuliv varierar mellan 2 och 4 våningar. Högre byggnader, 8 till 10 våningar, kan tillåtas genom indrag från gata.
- Landmärke med upp till 20 våningar kan prövas i detaljplan.
- Generellt lägre bebyggelse mot Bangårdsgatan och högre bebyggelse mot gränder, för att kunna behålla lågt i öst-västlig riktning, behålla utblickar och undvika hörn i gårdsmiljöer utan solljus.
- Rekommenderad max fasadlängd mot Bangårdsgatan är 25 meter, för att få utblickar och variation. Fasadbredden ska varieras i färg, textur eller volym.
- Vid högre byggnader görs indrag mot gatan för att tillskapa offentliga platser och för att skapa en rytm och variation och undvika skuggning av gaturummet. De blir också utrymmen med möjlig grönska och/eller vistelsezoner.
- Gröna terrasser uppmuntras.
- Ej uteplatser mot gatan i markplan vid bostäder i markplan.
- Entrévåning med högre våningshöjd för att möjliggöra publika funktioner och handel.

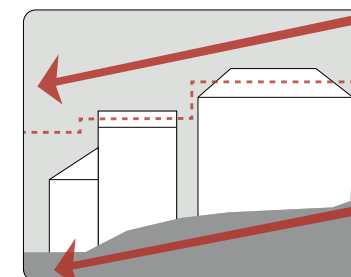
Gränder



Ställningstaganden

- När byggnaderna är 5-6 våningar i gränder bör de två övre våningarna vara indragna för att huset ska upplevas lägre.
- Bebyggelsen ska trappas.
- Trappade byggnader i gränder behöver markanpassas och varieras i färg, textur eller volym var 25:e meter för variation.
- Trapphus ska vara genomgående.
- Förhöjt läge på entréplan för bostäder.
- Förgårdsmark bör komplettera gatubredderna så att gränderna blir minst 18 meter breda.
- Bostadsentréer i gränderna ska utformas med förgårdsmark.
- Ej uteplatser mot gatumark i markplan vid bostäder i markplan.

Byggnader i gränderna ska trappas med sluttningen.



Rådhusgatan

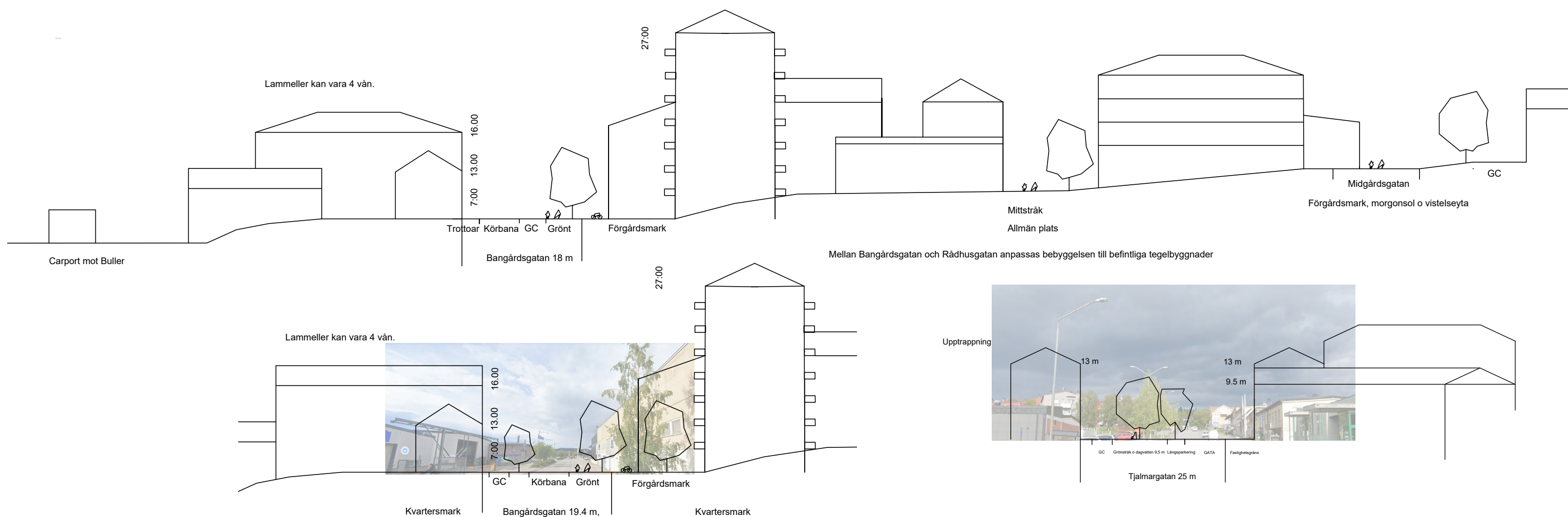


Ställningstaganden

- Max 4 våningar.
- Byggnader 8-10 våningar bör hålla ett avstånd på 80 meter mot Rådhusgatan.
- Rekommenderad max fasadlängd mot Rådhusgatan är 24 meter, för att få utblickar och variation. Fasadbreden ska varieras i färg, textur eller volym.
- Entréväning med högre våningshöjd för att möjliggöra publika funktioner och handel.

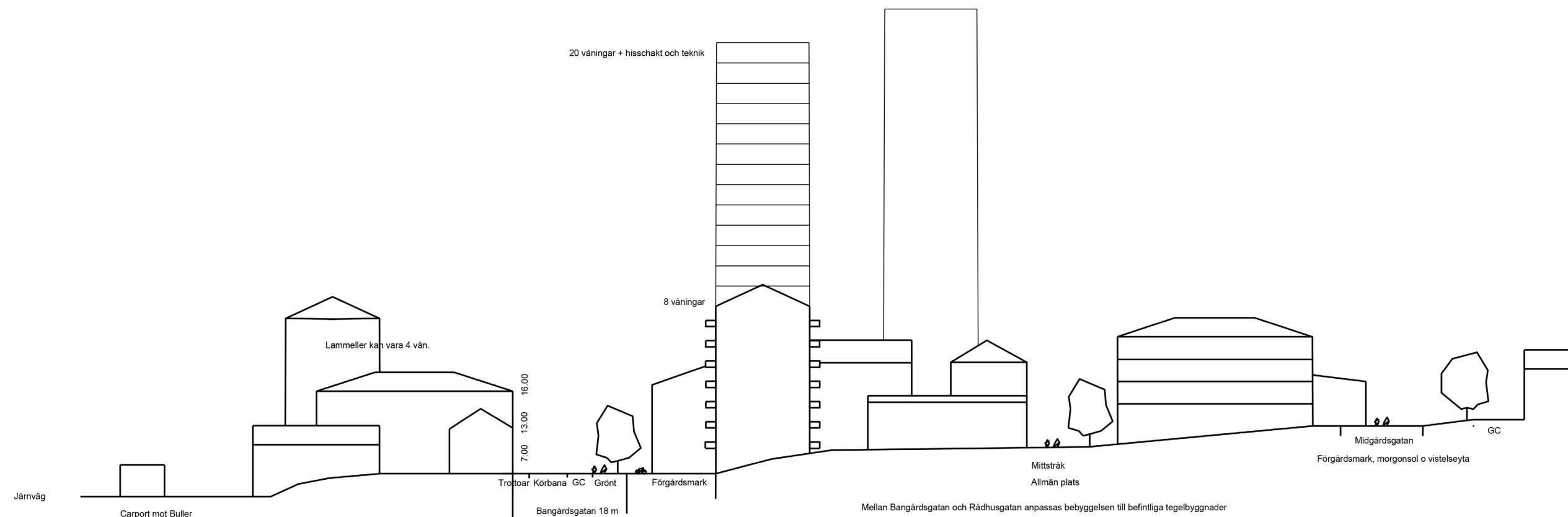
Gatusektioner

Sektioner som visar exempel på hur området kan utvecklas om ställningstaganden och principer i området tillämpas.



Enstaka landmärken - i enlighet med KS beslut

Sektion inklusive landmärken.



Höga hus

Ett nytt höghus men även kluster av höga hus förändrar stadsbilden och syns på långt håll. Områden med tät och hög bebyggelse ställer högre krav på friyta och offentlig plats. Höga hus ska kunna motiveras utifrån ett verkligt behov och en analys av vad de kan tillföra till stadsmiljön och stadssiluetten.

För att skapa ett område med kvalitet både gällande ljusförhållanden och friyta krävs en variation i bebyggelseskala. Lägre bebyggelse ger förutsättningar för ljusinsläpp till bostäder och gårdar. Högre bebyggelse kan placeras i lägen med bredare gatumark för att uppnå en högre exploateringsgrad och täthet som ger förutsättningar till en högre kvalitet på genomförandet. Höga hus kan lätt riskera att bidra till en mörk, dragig gatumiljö som upplevs som otrivsam.

Landmärke

Ett landmärke kan vara ett hus som är högre än omgivningarna, som syns och sticker ut. Ett landmärke behöver nödvändigtvis inte vara en hög byggnad utan kan lika gärna vara en byggnad med ovanlig gestaltning och fungerar som en manifestation. Båda behöver en genomtänkt och hög arkitektonisk nivå eftersom de kan komma att bli identitetsskapande eller ett kännetecken för platsen och staden. Landmärken kan även fungera som en hjälp för att orientera sig i staden.

Höga hus kräver:

- Mycket god gestaltning i synnerhet i gatuplan men även form och skalmässigt.

- Att husens höjd står i relation till gatans bredd.

- Att hänsyn tas till stadsdelens karaktär och uttryck.

- Att trappning sker mot intilliggande bebyggelse.

- En noggrann analys av byggnadens effekt på skuggverken och vindförhållanden

- Att volymkroppar studeras från många olika vinklar och avstånd.

- En utökad hänsyn till siktlinjer och utsiktsförhållanden för befintlig bebyggelse.

- En större andel yta för konstruktion, hiss- och teknikutrymmen.

- En högre täthet vilket skapar ett större behov av friyta.

Höga hus ger:

- Utsikt, vilket kan öka byggnadens attraktivitet.

- Förlorad utsikt för intilliggande omgivning.

- Mycket diskussioner och känslor i planeringens alla skeden. Stadsbild och kulturhistoria är de utmaningar som ofta leder till en mer allmän debatt kring höga hus.

- En förändrad stadsbild. Höga byggnader med höjder upp till 20 våningar kommer att ge en stor påverkan på stadens siluett.

- Symbolvärden för växande, modernitet och mod.

- En högre täthet och ett effektivt markutnyttjande.

- En förändrad skala, dels genom höjden på byggnaden men också genom mer storskaliga ytor kring höghuset för att skapa goda ljusförhållanden.

- Höga hus, hur man än utformar dem, bidrar lätt till en mörk, dragig och otrivsam gatumiljö.

Ställningstaganden

- Kluster av höga hus kan prövas på Storsjö Torg.
- Hus högre än 8 våningar bör ej stå närmre Rådhusgatan än 80 meter.
- Med höga hus avses i detta planprogram 8-10 våningar.
- Utöver detta kan enstaka landmärken på upp till 20 våningar prövas.



Vyer utmed Bangårdsgatan

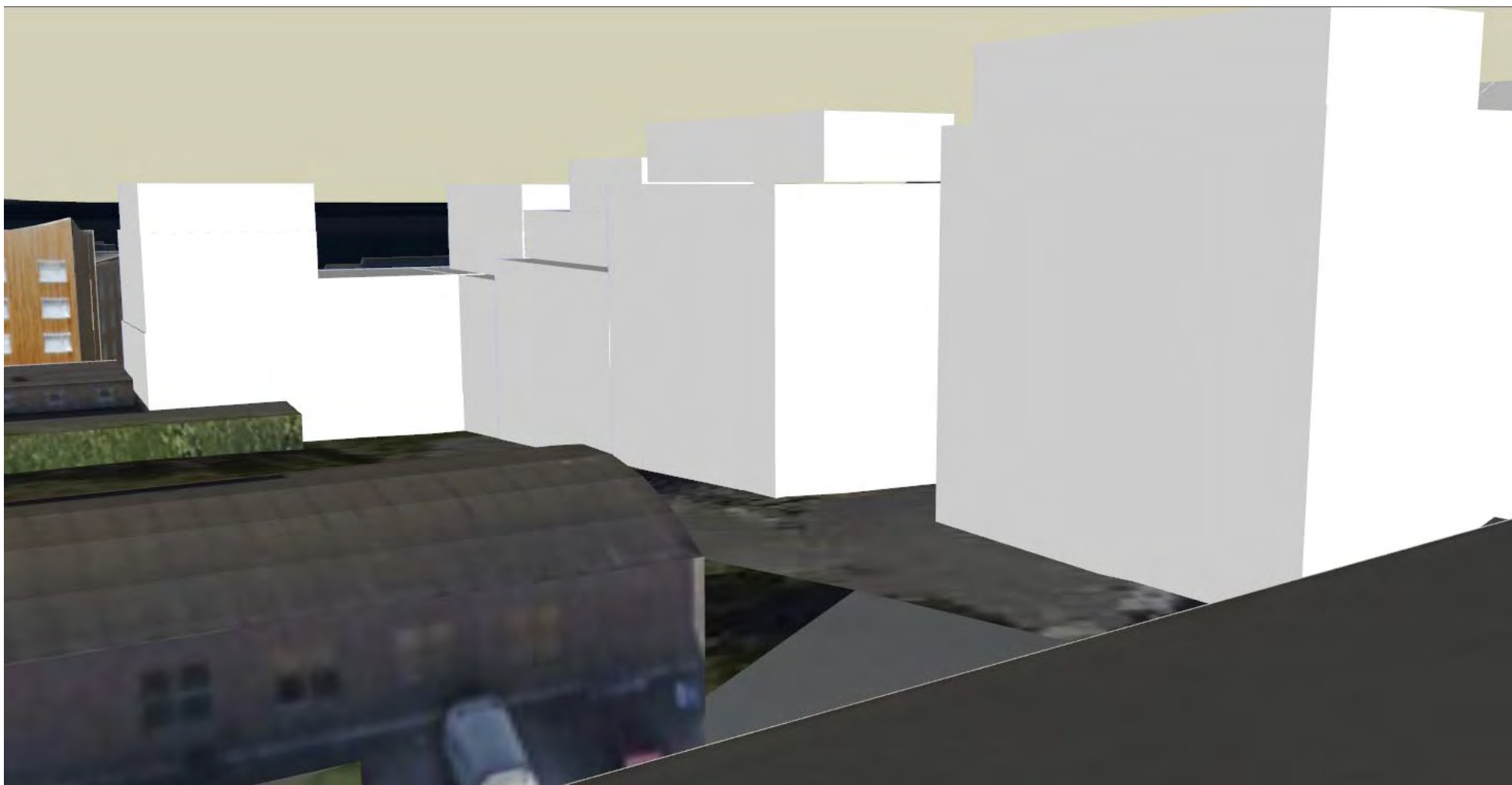


Möjlig vy från rondellen vid Nedre Vattugatan utifrån programmets ställningstaganden.



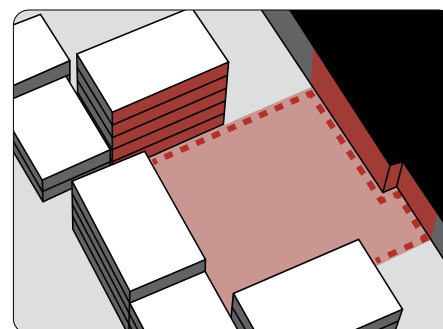
Möjlig utsikt från äldreboendet utifrån programmets ställningstaganden.

Gårdar



Ställningstaganden

- Friyta inom ett kvarter ska utgöra minst 1/5 av bruttoarean (BTA) ovan mark.
- Friyta är den yta som blir till förfogande när cykelparkering, handikapparkering eventuella parkeringsplatser samt sophantering är borträknade.
- Tillkommande bebyggelse ska ha rumsbildande kvaliteter. Tydliga gårdar och rum ger tydliga rättigheter och ansvar.



Karaktärer och värden

Befintliga byggnader tillför karaktär och ger en grund för gestaltning. Den lägre bebyggelsen i två våningar som i huvudsak finns i de norra delarna, tillför mycket karaktär till området. Bebyggelsen har potential att fyllas med till exempel hantverksverksamhet, mindre butiker eller restaurangverksamheter. Söder om Nedre Vattugatan är befintlig bebyggelse mer storskalig och det finns färre byggnader som tillför karaktär till området.

Östersunds industriverksamhet och dess framväxt föreslås fortsatt vara synlig i stadsdelen genom att hålla kvar dess struktur, form och karaktär. Anpassning av ny bebyggelse till befintlig kan betyda att tillkommande arkitektur inordnar sig, underordnar sig eller överordnar sig den befintliga. Väljer man att kontrastera/överordna kommer högre krav att ställas på utformning. Ett genomgående förhållningssätt till befintligt oavsett om det är värdeklassad byggnad eller ej är att komplettera befintligt snarare än att riva.



Karaktärsfulla byggnader.

Lägre bebyggelse med mycket karaktär.

Lägre bebyggelse med mycket karaktär.

Material och färg

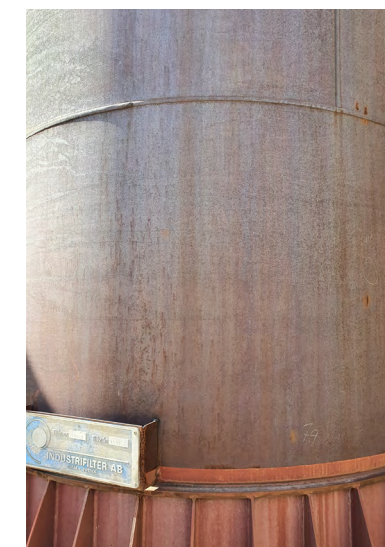
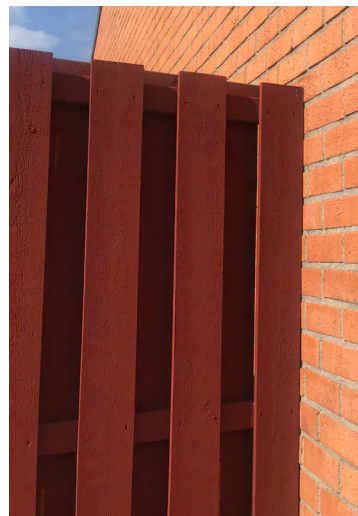
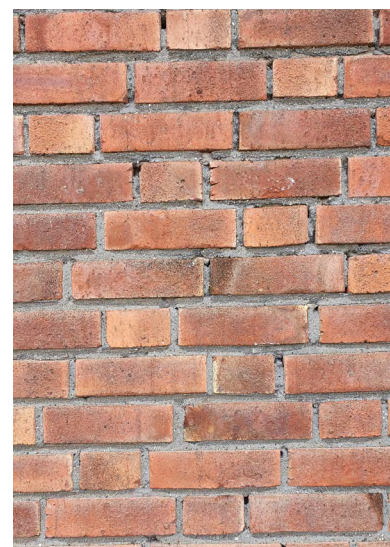
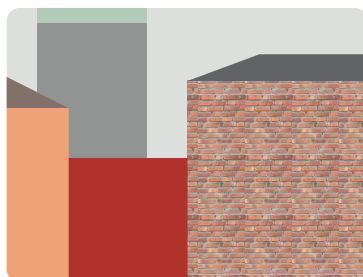
Färg kan öka nyfikenhet, locka och beröra samt skapa glädje och trivsel. På bostadsgårdarna föreslås högre kulörthet och gestaltade gårdsmiljöer för vistelse.

Gestaltungsprinciper för Östersunds stad är de röda tegeltaken, svarta plåttaken och några inslag av oxiderad koppar.

Variation mot gatan handlar om ett varierat fasadliv med platsbildningar och genuina fasadmaterial samt välbearbetade proportioner med en förhöjd detaljeringsgrad i markplan.

Användningen av tegel bidrar till karaktären på området. Inga stora buffertzoner krävs intill befintliga tegelbyggnader. Modern bebyggelse kan placeras dikt an tegelbyggnaderna som en historiens fortsättning. På Bangårdsgatan kan det brunröda lerteglet och gula paneler bevaras samt vidareutvecklas eller kontrasteras. Tegelförband kan varieras, liggande, stående, och mönster materialens förhållande till det befintliga teglet utvecklas.

Foton som är tagna inom programområdet av fasader och andra industriella element. De visar exempel på de material och färger som finns i området som bidrar till områdets karaktär.



Ställningstaganden

- Hänsyn ska tas till områdets befintliga kvaliteter. Användandet och återbrukandet av genuina material som tegel uppmuntras.
- Variation ska skapas mot gatan. Det kan göras genom att fasadliv varieras, proportioner på byggnader bearbetas, platsbildningar skapas, genuina fasadmaterial används samt en förhöjd detaljeringsgrad i markplan tillförs.
- Färgskalan anpassas för att skapa en sammanhängande helhet i området.
- Bostadsgårdarna och gårdsytor för vistelse bör ha en högre kulörtähet.
- Vid materialmöten som uppstår mellan ny och äldre bebyggelse uppmuntras att utgå från att bevara karaktären på området, eller att med utgångspunkt i de genuina materialen vidareutveckla områdets karaktär och kontrastera mot brunrött lertegel och gula paneler.

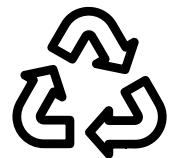
Cirkularitet och återbruk



Förebygga



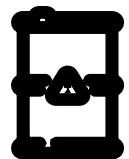
Återbruka



Materialåtervinna



Energiåtervinna



Deponi

EU:s avfallshierarki, anger i vilken ordning olika metoder för att behandla avfall bör användas för att minska miljöpåverkan

Bakgrund

Idag använder vi mer naturresurser än vad naturen hinner återskapa. I Sverige står byggsektorn för en stor del av resursanvändningen och genererar en stor andel avfall. För att minska användningen av naturresurser och avfall från byggsektorn krävs det lösningar som kan bidra till effektivisering av hur resurser som används nyttjas under produktion och efter.

Byggherrar med en bra klimatstrategi gör inte bara sin del för att skydd av vår planet, utan attraherar även en växande marknad av miljömedvetna kunder. Det är i de tidiga skeden av en byggprocess, när de stora materialvalen görs som möjligheten att påverka utsläppen är störst.

Utgångspunkten bör vara att existerande byggda strukturer i första hand ska återanvändas. Byggnadens kvalitet, kostnad, miljö- och klimatpåverkan bör värderas utifrån hela byggnadens livscykel. Uttag av naturresurser i form av nya material bör undvikas och istället kan fastigheter som värdefulla materialbanker. Genom återbruk istället för nyproduktion av exempelvis tegelstenar kan miljöpåverkan från transporter och tillverkning minskas.

När byggmaterial inhandlas bör de i första hand vara lokala material som återanvänds, eller nya material som lämpar sig väl för framtida återanvändning. I allt som byggs bör eftersträvas att koldioxidavtrycket ska vara så lågt som möjligt.

Avfallshierarkin har fem nivåer som beskriver olika förhållningssätt till cirkularitet.

1. Förebygga
2. Återbruka
3. Materialåtervinna
4. Energiåtervinning
5. Deponi

Nedan redogörs för nivåerna 1-3 vilka bedöms mest relevanta att uppmärksamma i samband med planprogrammet och det tidiga planeringsskedet.

Förebygga

Förebyggande innebär att i första hand förebygga att avfall uppstår. Det kan innebära att i första hand rivning och överväga om den tänkta förändringen verkligen är nödvändig eller om behoven kan uppfyllas på andra sätt. Det finns ett praktiskt behov av att förbättra nyttjandegraden av det redan byggda när industrilokaler töms och flyttar till mindre centrala lägen.

Vid nyproduktion bör en grundkonstruktion som medger olika framtida användningsområden väljas samt en underhållsplan för framtida förvaltning skapas. Val av material vid byggskedet är viktigt så att det är material som håller över tid samt går att underhålla. En väl underhållen byggnad skapar goda förutsättningar för att återbruka den för ett nytt användningsområde och mindre avfall genereras.

Idag finns så kallade ”underhållsfria” material på marknaden. Att de inte är anpassade för underhåll brukar ofta leda till att de istället behöver bytas ut inom en ganska kort tidsrymd. Det kan till exempel handla om sammansatta byggprodukter som innehåller mjukfogar som har en begränsad livslängd och är mycket svåra att reparera. Ju bättre underhållsarbete som görs på en byggnad desto lättare är den att återbruka för ett nytt användningsområde och desto mindre avfall genereras. Dessutom kan det ur ett livscykelperspektiv ses som att äldre byggnader som funnits länge har betalat av sin klimatskuld.

Återbruka

Att återbruka en befintlig byggnad innebär att tillvarata överblivet material och byggnadsdelar som kan återbrukas för nya ändamål på ny plats. En förutsättning för att kunna återbruka hela byggnader är att de har underhållits väl. När en genomgripande renovering behövs är det viktigt att anlita byggentreprenörer med kunskap om materialen så att de omhändertas på ett korrekt sätt och kan återbrukas. Noggrann rengöring och separering av murbruk krävs för att teglet ska kunna återanvändas. Möjligheten att återbruka tegel beror till stor del på om murbruket kan avlägsnas utan att skada stenen.

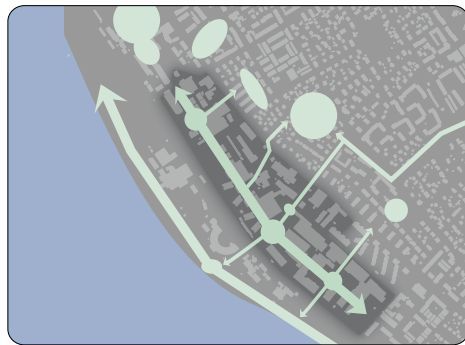
Stommen i en byggnad har oftast stor klimatpåverkan och kräver mycket resurser. Det finns därför ofta stora vinster att göra avseende återbruk av bärverksdelar. Återbruk av bärverksdelar kräver demontering till byggnadens ingående delar. Först därefter kan bärverksdelarna återbrukas i en ny konstruktion. Demontering, transport, lagring, bearbetning med mera spelar stor roll i återbruksprocessen.

Korrekt skyddat trä och stål har inte försämrad livslängd över tid. Betong däremot behöver noga bedömas inför återbruk.

Materialåtervinna

Ett övrigt tillvägagångssätt för att uppnå ett cirkulärt byggande kan vara att materialåtervinna byggnadsmaterial. Det kan vara till exempel ett plåttak som metallåtervinns eller vissa träprodukter som kan materialåtervinnas.

Grönstruktur



Utvecklingen av Bangårdsgatan Storsjöstrand innebär att staden blir tätare med fler människor som bor och rör sig här. Detta kräver att ett större grepp tas över områdets grönstruktur. En sammanhängande grönstruktur krävs, som både kan hantera människors välmående och framtidens hållbarhetsutmaningar rörande skyfall, dagvatten och temperaturreglering. Investeringar i grön infrastruktur och sammanhängande grönstråk skapar många synergieffekter.

Särskilt viktigt är att de gårdar och platsbildningar och stråk som människor rör sig genom binds samman och erbjuder en upplevelse av grönska.

De gröna stråken bidrar med ytterligare identitet och karaktär till området mellan nyproduktion och bevarade industriella byggnader.

Utsikten över sjön, närheten till Storsjöns strand och kopplingen mot närliggande grönområden som Minnesgården, är en stor tillgång för området. De tvärgående gröna kopplingarna med gator och gränder blir särskilt viktiga.



Foto som visar exempel på brett parkstråk i gata med regnbädd som i framtiden föreslås utgöra en del av de gröna stråken som skapas längs Bangårdsgatan och tvärgående stråk och gator. (Foto, Ekosystemtjänstanalys, WSP.)

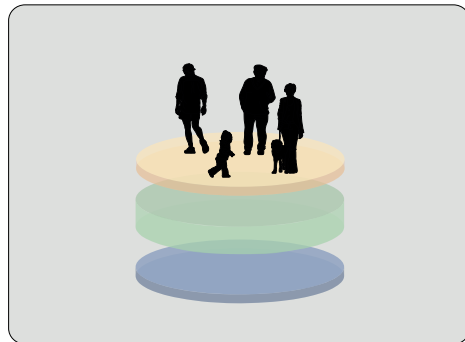


Foto som visar exempel på hur området kring rondellen där Vattugatan möter Bangårdsgatan skulle kunna göras grönare och ingå i de gröna stråken. (Foto ur Ekosystemtjänstanalys, WSP som visar klimatpark i Köpenhamn som inspiration.)

Ställningstaganden

- Grönytor ska bindas ihop till sammanhängande stråk.
- Parkyta ska tillskapas.
- Kopplingar mot kringliggande grönytor ska stärkas, särskilt mot Storsjöns strand och Minnesgården.
- Trädrader med skelettjordar bör anläggas och kopplas samman.
- Befintliga träd och grönska ska bevaras i möjligaste mån.
- Multifunktionella ytor för ekosystemtjänster ska skapas.

Multifunktionell grönstruktur



Grönytorna inom området behöver på grund av den begränsade tillgången på grönyta inom området vara multifunktionella. Utgångspunkten är att de ska kunna erbjuda flera ekosystemtjänster. Grönytorna behöver också kopplas samman. Sammantaget gynnar detta både kapaciteten för dagvattenhantering och skapar förutsättningar för högre biologisk mångfald. Det skapar också ett område som kan upplevas grönare i och med att de stråk och ytor som människor vistas förgrönas. Att tillföra platser och stråk där olika grupper av människor kan mötas bidrar till att skapa ett socialt och ekologiskt hållbart område.

Mångfunktionell yta

Ytor som har flera funktioner, exempelvis kan ytor för dagvattenhantering som utformas mångfunktionellt både ha kvaliteter för rekreation och vila. De kan även utformas för lek, ha gröna värden och fungera temperaturreglerande.

Planeringsunderlag

En ekosystemtjänstanalys tagits fram. Rapporten är uppdelad i tre delar:

- Del 1 Ekosystemtjänstanalysen
- Del 2 Principlösningar
- Del 3 Fördjupning av ekosystemtjänsterna.

I Bilaga 1 finns en mer detaljerad beskrivning dagvatten- och skyfallsanalys som tagits fram i arbetet.

Utifrån analysen anges potential och möjligheter samt principer för hur ekosystemtjänster ska kunna integreras i den nya stadsdelen. Särskilt fokus har legat på dagvatten och tillskapande av grönyta.

Ekosystemtjänstutredningen föreslår var parkyta är lämplig utifrån behov och brister i området samt möjlighet att samordna dem med hantering av dagvatten och möjligheten att koppla samman med närliggande grönområden.

Utredningen innehåller förslag på principlösningar för att uppnå visionen för området. Principerna har delats upp för användning inom allmän plats och inom kvartersmarken.

Naturvårdsverket om naturbaserade lösningar:

Naturbaserade lösningar är åtgärder som utgår från naturens förmåga för att lösa samhällsutmaningar. Utsläppsminskningar, klimatanpassning och arbete för människors hälsa är några områden där naturbaserade lösningar kan bidra till ett mer hållbart samhälle.

Naturbaserade lösningar är multifunktionella och kostnadseffektiva åtgärder för att hantera olika samhällsutmaningar genom att skydda, utveckla eller skapa ekosystem samtidigt som biologisk mångfald och mänskligt välbefinnande främjas.

Naturbaserade lösningar är åtgärder som utgår från de funktioner ekosystemen bidrar med, så kallade ekosystemtjänster. Genom att skydda, utveckla, och skapa ekosystem med syfte att bibehålla och stärka ekosystemtjänster kan vi hantera olika utmaningar kring till exempel klimätförändringar och mark- och resursanvändning. Rätt utformade har olika naturbaserade lösningar potential att till exempel förbättra luftkvaliteten i städer, klimatanpassa de areella näringarna och främja folkhälsa. Naturbaserade lösningar är mångfunktionella.

Grått blir grönt

Hur mycket grönt behövs?

I området idag finns en mycket liten andel grönska och få ekosystemtjänster. Om grönska ska tillföras i området. Hur mycket behövs och vad ger mest effekt?

En princip som använts för att synliggöra detta är 3-30-300. Principen har tagits fram för att på ett enkelt sett tydliggöra behovet av träd och ett mått på vad som krävs för att ge positiva effekter på bland annat människors hälsa, men även för att städer ska klara reglera regn, vind och värme, samt ta upp skadliga partiklar i luften.

3-30-300

Principen beskriver hur mycket växter en stad behöver för att fungera väl och en enkel tumregel för planering.

3 träd

Alla ska kunna se minst tre träd från sin bostad, skola och arbetsplats.

30 procent

Varje stadskvarter ska ha minst 30 procents krontäckningsgrad. Måttet krontäckningsgrad talar om hur stor del av en yta som skuggas av trädkronor.

300 meter

Alla invånare ska ha max 300 meter till ett grönområde.

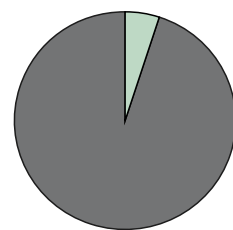
Naturvårdsverket har som mål att alla städer ska ha en krontäckning på minst 25%. Vilket ger incitament såväl till att vara rädd om gamla träd som till att plantera och vårda nya.

Att se träd och natur från sin bostad har visat sig ha positiv påverkan på livskvalitet och hälsa. För många är den grönska som finns utanför bostaden den som de kommer i kontakt med under vardagen. Det är särskilt viktigt med närgrönska och träd vid bostaden för grupper som barn och äldre som inte tar sig lika långt från bostaden. För nya områden kan antalet 3 ses som ett riktmärke att utgå ifrån.

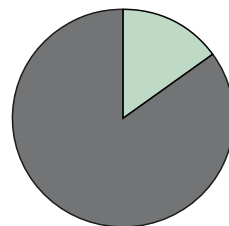
Bangårdsgatan och krontäckning

Krontäckning är andel mark som skuggas eller täcks av en trädkrona.

Idag
2-5% krontäckningsgrad



Målsättning
15% krontäckningsgrad



Hur?
1000 träd nyplanteras

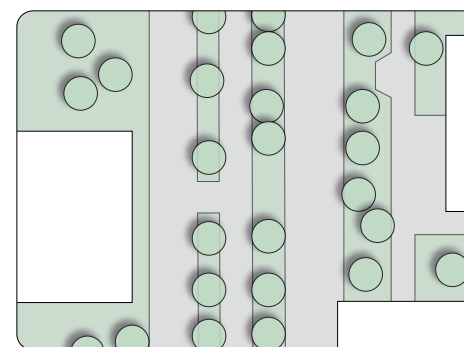


Kolinlagring

Träd bidrar även till kolinlagring. Genom att öka antalet buskar och träd och minska andelen hårdgjord yta så kan kolinlagringen ökas även i bebyggda områden.

I samband med ekosystemtjänstanalysen gjordes en analys där värdet av träd och nyplantering av träd för att öka kolinlagring undersöktes. Analysen visar på värdet av befintliga stora träd för inlagring av kol i närtid men att nyplantering av träd får mycket god effekt på lång sikt. Efter 20 år skulle träden som finns i området ha lagrat in cirka 78'969 kg kol. Om ytterligare 1000 träd tillförs kan inlagringen öka till 189'863 kg beroende på vilka arter av träd som planteras.

Se bilaga *Kolinlagringsanalys inom Planprogram Bangårdsgatan*.



Ställningstaganden

- 1000 träd ska planteras.
- Park ska tillskapas i delar av området där det är över 300 meter till park.

Vad innebär det för Bangårdsgatan?

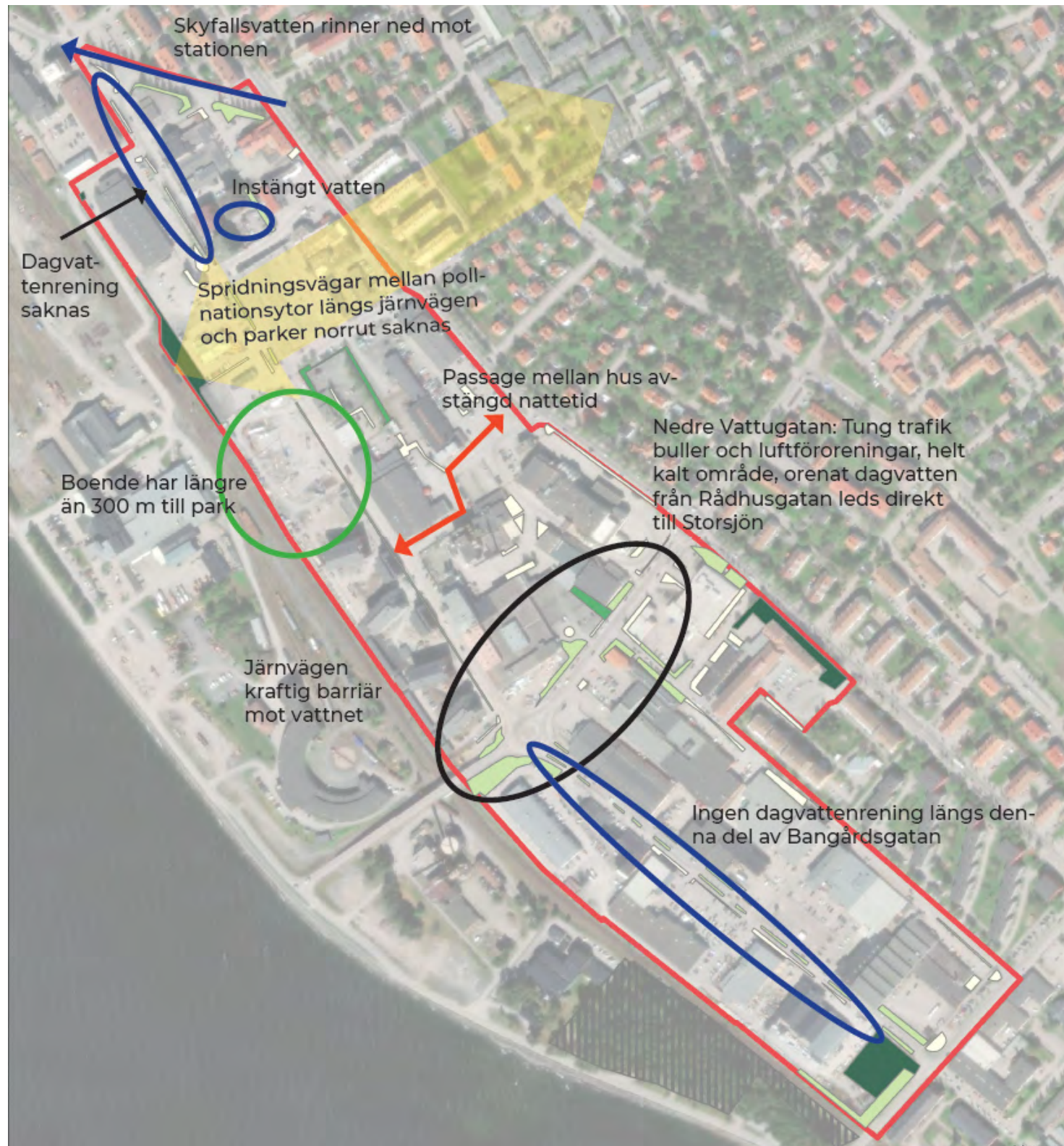
Enligt ekosystemtjänstutredningen har området en krontäckningsgrad på 2-5 %.

För att uppnå 30 % skulle minst 3500 träd planteras utöver de befintliga. Detta bedöms inte genomförbart i det redan bebyggda området. Ett mer realistiskt mål enligt utredningen är 15% krontäckningsgrad. Det skulle innebära en avsevärd förbättring och innebära att cirka 1000 nya träd behöver planteras. Fördelningen av dessa bör göras mellan allmän plats och kvartermarken. Gatan och tillkommande ytor allmän plats kan kompletteras med trädrader.

För fastighetsägare kan ett tillvägagångssätt vara att tidigt i processen testa hur många träd som kan tillföras fastigheten, samt hur kan de placeras för att bidra till att koppla samman grönskan i området.

Målet om 300 meter till ett grönområde nås inte för hela området, *se bild på nästa sida*. I de delar där målet inte uppnås är det särskilt viktigt att ny park tillkommer.

Identifierade brister och problem i området idag



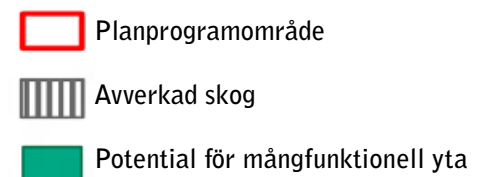
Antal ekosystemtjänster i identifierad yta



Möjliga ytor för multifunktionell grönstruktur



Bilden ovan visar en möjlig framtida multifunktionell grönstruktur inom området där en serie av mindre parker och torg förbinds med trädplanterade gator och parkstråk. Mer ingående lösningar och förslag på principer att nyttja redovisas i ekosystemtjänstanalysen (WSP, 2023). Bilden ovan visar endast förslag på var mångfunktionella ytor kan tillskapas och sammanlänkas till en grönstruktur.



Dagvattenhantering

Dagvatten hanteras översiktligt i planprogrammet. Särskilt fokus är att i tidigt skede identifiera ytor och rinnvägar som är särskilt lämpade för att fånga upp och fördröja vattenmängder från större regn och möjliggöra att dessa kan användas för detta. Målet är att skapa en långsiktigt effektiv struktur i området som både lever upp till gällande krav avseende dagvattenhantering och skyfall, samt kan bidra till att hantera utmaningar som kommer med ett framtida förändrat klimat. Det finns problemområden för exempelvis föroreningar och skyfall som måste omhändertas i efterföljande detaljplaneprocesser.

Ingen beräkning av fördröjningsvolym, flöden eller anläggningsytor har gjorts i detta skede, däremot har platser med möjlighet för hantering av dagvatten och eventuellt skyfall pekats ut. Dimensionering av dessa ytor behöver ske i senare skede.

Rening

Rening av vatten är en prioriterad fråga i området. Det vatten som avleds inom området kommer från ytor som är hårdgjorda och kraftigt trafikerade. Utöver de två dagvattenanläggningarna i området, ett biofilter i söder och stråket av makadamdike i den norra delen, avleds en stor del orenat vatten till Storsjön. Det är viktigt att dagvattenanläggningar utformas för att hantera och rena även de mindre regnen. Rening av dagvatten ska ske så att utpekade riktvärden kan uppnås. De nya lösningarna ska förhålla sig till Östersunds lokala riktvärden.

För att öka möjligheterna att uppnå MKN för Storsjön bör även ett omhändertagande av det dagvatten som kommer från ytor längre uppströms och som rinner genom området studeras för att öka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormen.

Skyfall

Planområdet ligger relativt nära Storsjön som är recipient för området. En del av avrinningsvägarna genom planprogramsområdet kommer från uppströms liggande avrinningsområden och leds genom området. Detta innebär att vid större regn och skyfall kommer vatten från ovanliggande områden att behöva hanteras, utöver det som faller inom planområdet. Rinnstråken bör ligga inom allmän plats, ytor som kommunen har rådighet över, för att undvika att skapa risker för byggnader inom kvartersmarken. Idag rinner vatten vid skyfall till största delen längs gatorna inom allmän plats. Genom en genomtänkt höjdsättning av fastigheterna kan risker för översvämningar hanteras genom att vatten leds ut på intilliggande gator. Det finns delar av området som kommande detaljplanearbete bör säkerställa genom att planlägga som allmän plats.

Avrinningsväg längs Ringvägen som avleder vatten mot tågstation kan justeras så att vatten avleds in mot parkyta som anläggs i områdets nordvästra del. Skyfall kan via den nya avrinningsvägen antingen avledas genom området mot recipient, alternativt kan magasinering i ny parkyta utredas.



Exempel på dagvattenhantering inom gata. Foto, ekosystemtjänstutredning, WSP 2023.



Exempel på en gestaltad dagvattenhantering inom parker och torg. Fotot visar en nedsänkt yta för skyfallshantering med planteringar. WSP 2023.



Exempel på dagvattenhantering inom gårdar, fotot visar en upphöjd regnbädd. Foto, ekosystemtjänstutredning, WSP 2023.

Ställningstaganden

- I detaljplaneskedet behöver dagvattenfrågan utredas i högre detalj. Geotekniska utredningar, dagvattenutredningar samt markmiljöutredningar behöver behöva tas fram för de enskilda detaljplanerna och åtgärder anpassas efter utredningarna.
- I kommande detaljplaner behöver utrymme säkerställas för gatuträd, skelettjordar och underjordiska ledningar för att hantera dagvatten. Underjordiska ledningar kan ta mycket plats i gatan.
- Allmän plats behöver tillkomma i området för att hantera skyfall och dagvatten
- Utpekade ytor för möjlig hantering av dagvatten och skyfall behöver utredas vidare för att säkerställa vilka volymer och flöden, samt behov av magasinering som behövs.
- Dimensionering av volymer vatten, flöden eller anläggningsytor ska göras i samband med detaljplanering och projektering.
- Höjdsättning av allmän plats, gata och park ska ses över med målet att undvika att rinnstråk leds in över kvartersmarken.
- Vid nyexploatering är det viktigt att vatten inte avleds från en fastighet till en annan.
- Rening och fördröjning av dagvatten ska prioriteras. Dagvatten ska renas ner till Östersunds kommunens riktvärden för dagvatten.

Förslag på möjliga ytor för hantering av dagvatten från avrinningsområden



Kartorna visar platser med möjlighet för dagvatten och skyfallshantering inom planprogramområdet.

Kartan till vänster med ytor i färg utanför området visar avrinningsområde som kan omhändertas. Karta från bilaga 1, Dagvatten och skyfall, Underlag till ekosystemtjänstanalys. WSP 2024.

Avrinningsområden som kan hanteras med föreslagna ytor

- Yta för dagvatten-/skyfallshantering
- Gata för dagvatten-/skyfallshantering
- Befintlig yta för dagvattenhantering

Föreslagna avrinningsvägar samt placering av möjliga dagvatten-/skyfallsytor



Framtida rinnvägar vid skyfall

- 10-20 hektar
- ≤ 10 hektar
- ≥ 20 hektar

Avrinningsområden som kan hanteras med föreslagna ytor

- Yta för dagvatten-/skyfallshantering
- Gata för dagvatten-/skyfallshantering
- Befintlig yta för dagvattenhantering

Allmän plats - Gröna stråk

Gröna gaturum

Gaturummen i området längs Bangårdsgatan skapas i utrymmet mellan gatan och byggnaderna. Bangårdsgatan utgör huvudstråk och det är i Bangårdsgatans gaturum och gränderna som transporter till de olika målpunkterna inom och utanför området kommer att ske.

Det finns begränsat utrymme med allmän plats i området. Gaturummen i området blir därför centrala för att kunna nå ambitionen i planprogrammet. Det är där grönstrukturen kan kopplas ihop och med liten yta skapa upplevelsen av grönska för de som rör sig i området. I takt med utveckling mot den blandade staden med fler boende, service och handel föreslås gatan omvandlas till ett gaturum där aktiva transporter, gående, cyklister och busstrafik får ta större plats.

Grönskan ska bidra till upplevelsen av huvudstråk och en stadsmässighet med trädplanteringar i rader som på valda ställen breddas för att skapa platser för ett lägre tempo.

Tvärgatorna har i delar av området sikt mot Storsjön. På en del platser kommer planerade byggnationer att förändra siktlinjerna. En ambition med planprogrammet är att ta vara på de siktlinjer som finns kvar.

Smalkroniga träd med högstam, kronor som börjar högre upp passar ofta bra i mindre gaturum och skymmer inte sikten.

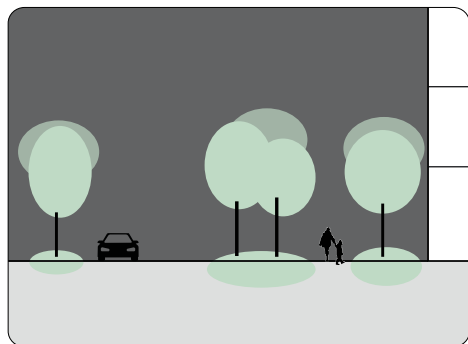
Flerskiktad grönska med planteringar där växter finns i flera lager, perenner och låga buskar kan tillföra upplevelse kvaliteter, gynnar pollinatörer och hantera dagvatten samtidigt som sikt kan behållas.

Växtval, utformning av planteringsytor och växtbäddar/skelettjordar behöver anpassas efter Jämtlands klimat med varierande förutsättningar under året. Det kan innebära stora snömängder på vintern och torra perioder på sommaren, samt höga regnmängder som kommer bli allt vanligare i framtiden.

Människorna i gaturummet kommer att omges av rörelser och oftast själva nyttja gaturummen som en transportzon. Bangårdsgatans gaturum utformas så att gående och cyklister gynnas och att platser finns där tempot kan dras ner. Exempelvis en bänk som placeras vid en planteringsyta på en plats med utsikt över Storsjön. Här kommer det att vara pågående aktivitet och rörelser som medför buller och andra störningar, vilket påverkar den rekreativa värdena. Värde av att omges av och se träd och grönska är dock stort och träden nära bostaden kan ofta vara den grönska som människor kommer i kontakt med under en dag.

De gröna gaturummen kan också bidra till att rena luft och dämpa buller om de utformas på rätt sätt. Det kan till exempel handla om att vegetation bidrar till att minska att ljud studsar och att löven fångar upp en del partiklar i luften. I Östersund är särskilt luftkvaliteten på vintern ett problem. Eftersom det i huvudsak är partiklar från vägtrafiken som är ett problem i Östersund kan det vara viktigt att luften kan flöda fritt längs gatorna. Det är en fördel med träd som tappar sina blad och inte är vintergröna då dessa problem i huvudsak uppstår under vintern.

Sektionen nedan visar exempel på hur ett multifunktionellt gatuparkstråk skulle kunna utformas längs Bangårdsgatan. Illustrationen visar också hur förgårdsmark kan nyttjas för grönska.



Fotot visar hur trädens kronor kan skapa ett tak och bidra till att skapa en mänsklig skala i gaturummen.



Allmän plats - Gröna parkrum

Inom området föreslås att park tillskapas i anslutning till Bangårdsgatan, där de gröna stråken breddas och ansluter mot mindre parker vid väl valda platser i området. Tillsammans skapar gatans gröna stråk och de mindre parkerna ett grönt multifunktionellt gaturum genom området.

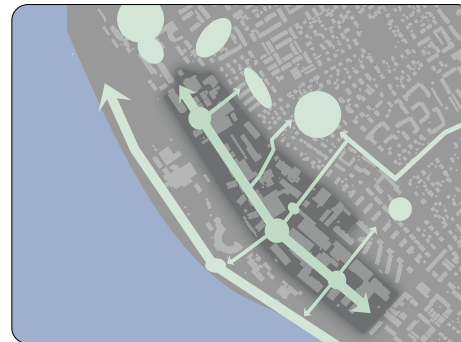
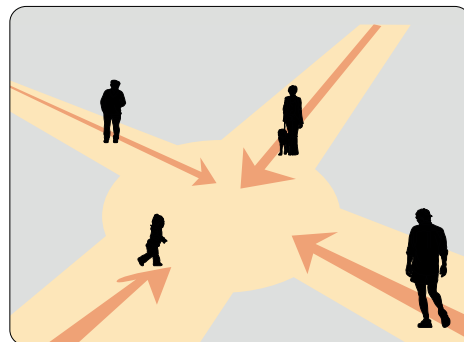
De mindre parkerna ska utformas för att rymma platser för människor att stanna upp, lek för barn samt ytor dagvattenhantering. Utpekade lämpliga platser ska används som underlag i kommande planeringsprocesser för att undersöka möjligheten att planlägga nya ytor som park.

Särskilt viktigt är det att park tillkommer i de centrala delarna av området som har över 300 meter till park idag. Omsorg kring utformning av ytorna behövs för att de ska kunna fylla de funktioner som behövs i området. Slitage och utformning för att flera funktioner ska kunna samlas i samma yta är aspekter som särskilt ska beaktas. Parkytan inom och i närheten av programområdet kommer ha en hög belastning som ökar med fler boende i området.

De pollinationsstråk som idag finns längs järnvägen, med blommande växter i grusiga ytor är en tillgång för den biologiska mångfalden. De gröna stråken och parkerna som tillförs kan utformas för att bidra till detta.



Foto som visar parkyta att vistas på i anslutning till gata. (WSP/SLA)

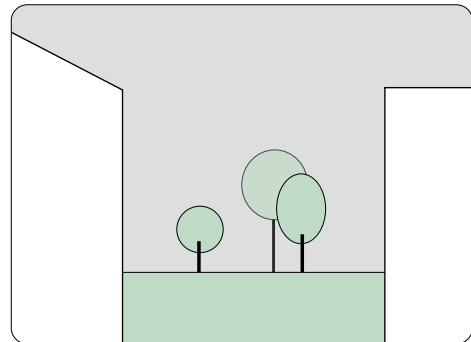


Ställningstaganden

Utformning av gröna parkstråk

- Parker, små fickparker och planteringar längs gatorna ska tillskapas.
- Processen med markköp för att möjliggöra tillskapande av park bör inledas tidigt i processen.
- Träd ska nyplanteras.
- Befintliga träd och vegetation ska i största mån bevaras.
- Utformning av grönskan ska bidra till att byggnaderna Bangårdsgatan som huvudstråk i området och läsbarheten i området. Gränderna/tvärstråken ska ges en annan karaktär och grönskan anpassas efter det mindre utrymmet i gaturummet.
- Platsbildningar med planteringar och sittplatser bör tillkomma längs de gröna stråken.
- Gröna väggar, gröna tak och grönska inom förgårdsmark bör tillkomma för att nyttja möjliga ytor för att få in mer grönska.
- Parkytor ska utformas mångfunktionellt för att kunna erbjuda bland annat lek, sinnliga upplevelser, dagvattenhantering och spridningsstråk.
- Många funktioner ska samsas om utrymmet i gator och på kvartersmark. Tidig dialog och samordning mellan olika kommunala förvaltningar, samt markägare och andra intressenter krävs för ett genomförande.

Kvartersmark - Gröna gårdar



En stor del av programområdet är kvartersmark och det finns brist på parkmark i området. Särskilt fokus i kommande detaljplaner bör därför vara hur grönska kan tillskapas inom de privata fastigheterna för att bostäder ska vara lämpligt att tillföras i området. Principlösningar att utgå ifrån för kvartersmarken finns redovisade i ekosystemtjänstanalysen.

För att de gröna gårdarna ska möjliggöras är det viktigt att redan i ett tidigt skede se över och planera för att cykel- och bilparkering, förråd, angöring och andra funktioner som behövs ska få plats, samtidigt som det finns grönyta/friyta som är tillräckligt stor och kvalitativ. Detta behövs både för en attraktiv boendemiljö, men även för att kunna hantera dagvatten i öppna gröna lösningar. Skala och en lämplig omfattning av bebyggelsen behöver utredas vidare under kommande planarbeten för nå upp till översiktsplanens krav på anpassning och hänsyn vid förtätning.

Bostadsgårdarna ska möjliggöra för lek och rekreation. Lek nära bostaden är särskilt viktigt för mindre barn och rekreation nära bostaden särskilt viktigt för äldre. Bristen på parker i området gör att lekytor inom gårdarna blir särskilt viktiga för området.

Skalan på husen och hur den påverkar och samspelar med gårdsmiljön ska ges särskilt omsorg. De Jämtländska klimatförhållanden vind, sol, temperatur och nederbörd behöver beaktas för att skapa gårdar med kvaliteter både för upplevelse och funktion.

Möjlighet till odling inom gårdarna uppmuntras. Odling kan bidra till en ökad social och ekologisk hållbarhet genom att skapa mötesplatser, bidra till gemenskap samt skapa variation i gröna miljöer som gynnar pollinatörer.



Foto som visar innergård med möjlighet till odling inom gården. Foto Ekosystemtjänstanalys WSP. 2023.



Foto som visar hur dagvatten från hårdgjord yta kan ledas ut på grönyta och in i en planeringsyta. (Foto, Ekosystemtjänstanalys WSP. 2023.

Ställningstaganden

Utformning av gröna bostadsgårdar

- Minst halva gården ska vara grön och genomsläpplig
- Friyta bör vara minst 1/5 av bostädernas bruttoarea (kvm BTA)
- Vegetation i form av träd, buskar och planteringar ska tillföras gårdarna. Möjlighet till odling uppmuntras
- Grönyta ska finnas för lek och sociala aktiviteter
- Grönska bör även tillföras på tak, väggar och i förgårdsmark
- Dagvatten från tak ska fördröjas i växtbäddar på gården och på gröna tak
- Utformning ska ta hänsyn till klimatförhållanden i Jämtland

BTA - Bruttoarean är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida.

Tillföra grönska



*De gröna taken bidrar till många ekosystemtjänster i stadsmiljön.
Bild Veg tech/Ekosystemtjänstanalys WSP. 2023.*



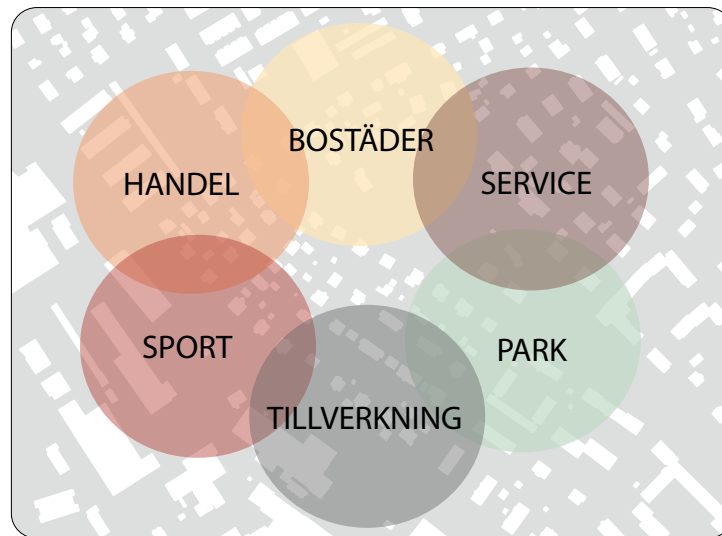
Klättrväxter kan bidra till att ta ned husens skala och få in grönska på trånga utrymmen som gränder och gårdar. (Foto. Ekosystemtjänstanalys WSP. 2023.)



Växtvägg som utformas för att även ge god bullerdämpning kan anläggas på vindskyddad plats med växter anpassade till klimatzonen. (Foto. Ekosystemtjänstanalys WSP. 2023.)

Inspiration för hur grönska kan tillföras i området när det är begränsat med yta genom att nyttja till exempel väggar, tak och förgårdsmark. Grönska kan bidra till luftrening, dagvattenhantering, bullerdämpning, biologiska och estetiska värden.

Blandad stad och mötesplatser

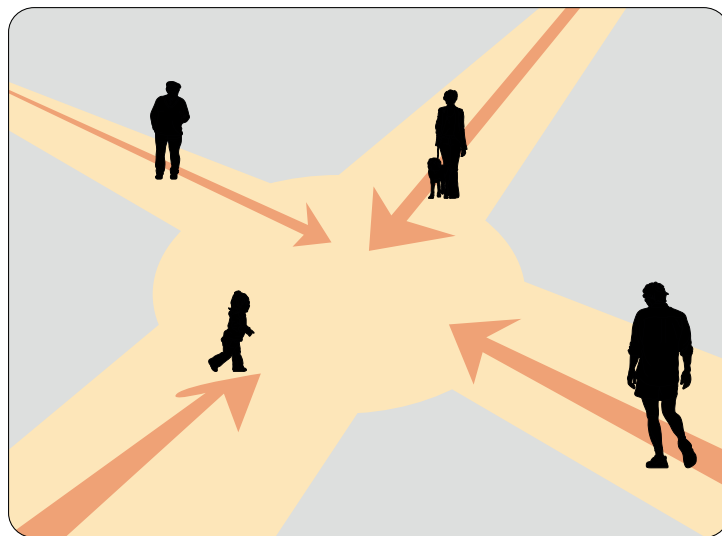


Blandad stad

Målsättningen i området kring Bangårdsgatan är att området ska utvecklas till ett blandat område. Här ska bostäder, handel, service tillkomma samtidigt som nuvarande verksamheter inom området delvis kan finnas kvar. Med tiden kommer mera storskalig tillverkningsindustri flytta längre ut från stads kärnan.

Mötesplatser

Stadens offentliga rum är publika platser där människor möts och integrerar med varandra genom aktiviteter. Publika platser som offentliga rum balanserar social hållbarhet i staden och är en viktig utgångspunkt för stadens sociala sammanhållning.



Det är viktigt att utformningen av mötesplatser som exempelvis parker och grönstråk, integreras för att inte bli fysiska barriärer. Utformningen av de offentliga rummen kan vara alltifrån torgytor till grönområden, där det sker en social integration mellan olika intressen som bidrar till en trygg och säker miljö för vistelser och verksamhet.

Samnyttjande

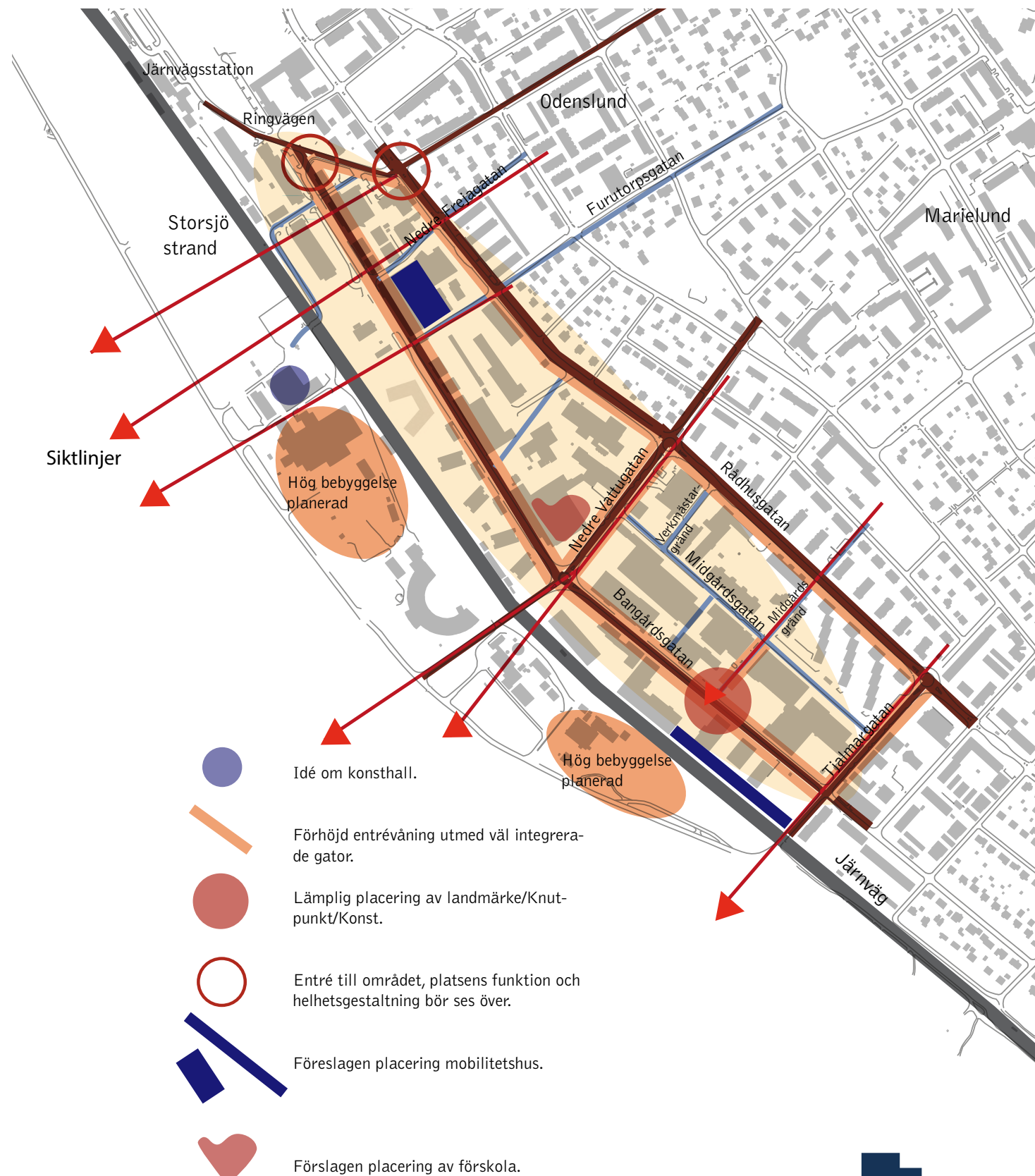
Den allmänna platsen är begränsad i en tät stad. Samnyttjande blir en nödvändighet för att jämka exploateringskrav och behov av kommunikationer, offentlig service, rekreations- och lekytor. Offentlig/Allmän plats gestaltas och sköts kommunalt. Vid högre exploatering krävs mer offentlig plats.

Stadslivskarta

Entrépunkterna till området behöver förbättras. Korsningspunkten mellan Ringvägen och Bangårdsgatan blir också ett blickfång från den raka Bangårdsgatan och är den punkt som leder rakt in mot centrum och Prästgatan. Gestaltningen av platsen skulle kunna lyftas.

Även korsningen Ringvägen och Rådhusgatan behöver se annorlunda ut.

Där siktlinjerna försvinner behöver annat platsanknutet tillskapas. Exempelvis ett konstverk/ett avslut/en byggnad/en platsbildning/en öppning i bebyggelsen/en nod.



Stadsliv och social hållbarhet

Avsnittet innehåller förslag på åtgärder som syftar till att öka stadslivet och upplevelsen av en trygg och väl gestaltad stadsdel.

För att skapa stadsliv och rörelse krävs ett ökat innehåll av mänsklig aktivitet i området både dagtid och kvällstid. En bra stadsmiljö kräver tillgänglighet, service, handel och en identitet att utgå från.

Integrerade gator och rörelsestråk

För att ett område ska få ett levande stadsliv så behöver det vara enkelt att ta sig dit. Man brukar säga att en gata är väl integrerad när den har många korsningspunkter och gator som löper vidare in i kringliggande bebyggelse. Hänsyn behöver tas till befintliga rörelsestråk samt skapa nya stråk/gatumiljöer som både är attraktiva, effektiva och har god tillgång till kollektivtrafik. På så sätt kan stadsdelen integreras med resten av staden och möjliggöra naturliga rörelser samt flöden. Genvägar och smitvägar för fotgängare bör även finnas på kvartersmark.

Finmaskighet

Områdets gatustruktur behöver knytas ihop med om-kringliggande gatustruktur. Dagens storskaliga struktur behöver brytas upp i mindre kvarter. Avstånden mellan länkarna i stadsstrukturen är av central betydelse för hur väl integrerad staden blir och vilka möjligheter den ger för stadsliv.

Tillskapandet av kompletterande länkar i gatustrukturen kan innebära rivning av befintliga byggnader.

Offentliga platser

För att skapa ett levande stadsliv i området krävs inbjudande platser att vistas på. De kan skapas genom väl definierade rumsligheter med detaljrika entréväningar, både på offentliga platser och inom kvartersmark. De offentliga platserna kan med fördel ha möjlighet till morgonsol eller fina eftermiddagslägen med glimtar av Storsjön.

Samnyttjande av offentlig plats blir en nödvändighet för att kunna möta exploateringskrav och behov av kommunikationer, offentlig service samt rekreations- och lektytor. Platser med bänkar att stanna upp, platser där barn kan leka, människor mötas och vatten renas behöver tillföras området. Samma ytor kan också behövas för varuleverans till butiker eller till busshållplats. Detta ställer krav på utformning av ytor som multifunktionella i området.

Grönskan tillför värden för bland annat hälsan, upplevelser, skugga och temperaturreglering som tillsammans också bidrar till att skapa förutsättningar för stadslivet.

Verksamheter i rätt lägen

För att möjliggöra stadsmässighet och öka chanserna för liv och rörlighet i området, behöver det vara möjligt att ha lokaler med centrumanvändning eller publika lokaler på platser som är lätta att nå utmed hela Bangårdsgatan. Utöver Bangårdsgatan behöver lokaler och förhöjd bottenvåning även finnas utmed Nedre Vattugatan och Tjalmargatan samt endast över hörn mot övriga gränder.

I kommande detaljplaner bör antal entréer mot gator regleras. Entréer mot gatan ger mer liv och rörelse och ökad upplevelse av trygghet. Genomgående entréer i gränder ger också ett mindre stängt intryck. Tillgänglighet och trygghet utgör centrala delar i att skapa en levande stadsdel där människor vill vistas.

Gestaltning och identitet

Utformningen av gaturummen är avgörande för att möjliggöra mänsklig aktivitet, att tydliggöra vem som har företräde och var man får vistas.

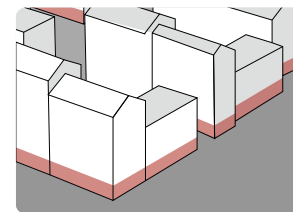
En egen identitet och historia stärker en stadsdel och skiljer ut den från andra stadsdelar. Gestaltning av de offentliga miljöerna, arkitekturen och konsten är av stor vikt i området.

Handeln

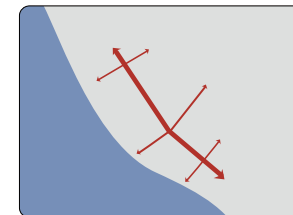
Att stärka den lokala handeln kan på ett strukturellt plan innebära att koncentrera handeln till de två primära handelsplatserna centrum och Lillänge. Genom att sammantaget erbjuda en bredd av varor och tjänster kan de två handelsplatserna stärka varandra. Bangårdsgatan ses som en förlängning av centrum söderut, utan restriktioner på vilken typ av handel som kan etablera sig på platsen.

Service

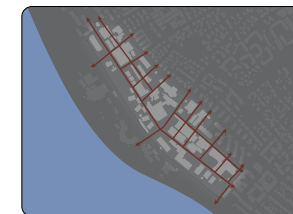
Service som behöver finnas i området är bland annat matvarubutik, apotek, gym samt förskola.



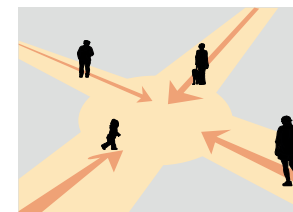
1. Förhöjda entréväningar



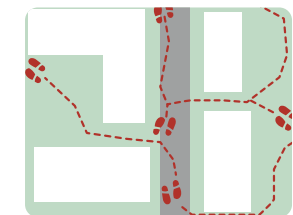
3. Väl integrerat område



5. Finmaskighet



2. Mötesplatser



4. Genvägar och smitvägar för fotgängare.

Förhöjt gestaltningsläge

Där siktlinjerna försvinner behöver annat platsanknutet tillskapas. Exempelvis ett konstverk/ett avslut/en byggnad/en platsbildning/en öppning i bebyggelsen/en nod.

Ställningstaganden gällande stadsliv

- Gator ska vara väl integrerade.
- Entréer mot gatan, skapar liv och rörelse.
- Skyddade soliga offentliga platser med ett gott mikroklimat ska tillskapas.
- Indragna fasader vid höga byggnader utmed Bangårdsgatan ger extra förgårdsmark, samt möjliggör offentliga platser för vistelse.
- Entréväning ska utformas med högre våningshöjd för att möjliggöra publika funktioner och handel. Se markerade gator på Stadslivskartan föregående sida.
- Identitetsskapande miljöer med exempelvis offentlig konst och väl gestaltade platser med lokal förankring i arkitekturen ska tillskapas.
- Särskild omsorg ska läggas på bottenvåningarnas utförande. Kvaliteten i materialval och detaljhantering ska vara extra hög i de delar som upplevs i ögonhöjd

Områdets entrépunkter

Entrépunkterna till området behöver vill säga flera korsningspunkter över Rådhusgatan och Ringvägen behöver förbättras. Se stadslivskartan föregående sida.

Korsningspunkten mellan Ringvägen och Bangårdsgatan blir också ett blickfång från den raka Bangårdsgatan och är den punkt som leder rakt in mot centrum och Prästgatan. Gestaltningen av platsen skulle kunna lyftas.

Integreringsanalys

Hållbara gatutyper samt beteendeförändring

Nya gatutyper kan generera ett nytt stadsbyggande som bättre stödjer de globala målen om en hållbar utveckling. För att få till omställning och uppfylla klimatlöften behövs beteendeförändring i allt större skala och en stadsmiljö där tillgänglighet och mobilitet är i fokus.

Området kring Bangårdsgatan ligger på kort avstånd till Östersunds stadskärna men är idag svagt integrerat med resterande staden. Faktorer som att området avgränsas av både Storsjön och järnvägen spelar in, men även att kvarteren och gatustrukturen i dagsläget är storskalig.

Tydligare cykelstråk mot staden

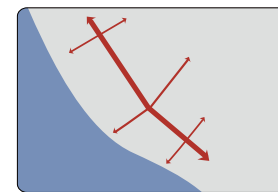
Bangårdsgatans placering skapar en stor potential i att knyta an till stadskärnan, inte minst med de korta gång- och cykelavstånden. För att möjliggöra detta behövs tydligare stråk och kopplingar från Bangårdsgatan in mot staden, framför allt över Ringvägen mot Österängsparken. Även Bangårdsgatans korta avstånd till järnvägsstationen, som utgör en viktig målpunkt för hela staden, har potential att stärkas. Främst saknas en tydlig cykelkoppling idag.

Gatunätet bör integreras

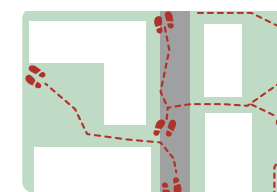
Öster om Bangårdsgatan, på andra sidan Rådhusgatan, finns ett mer finmaskigt gatunät i form av villakvarter. Detta gatunäts kopplingar till den nya bebyggelsen har betydelse för hur integrerat området kring Bangårdsgatan kommer att upplevas med resten av staden och bör utnyttjas i utformning av den nya kvartersstrukturen.

Järnvägspassager

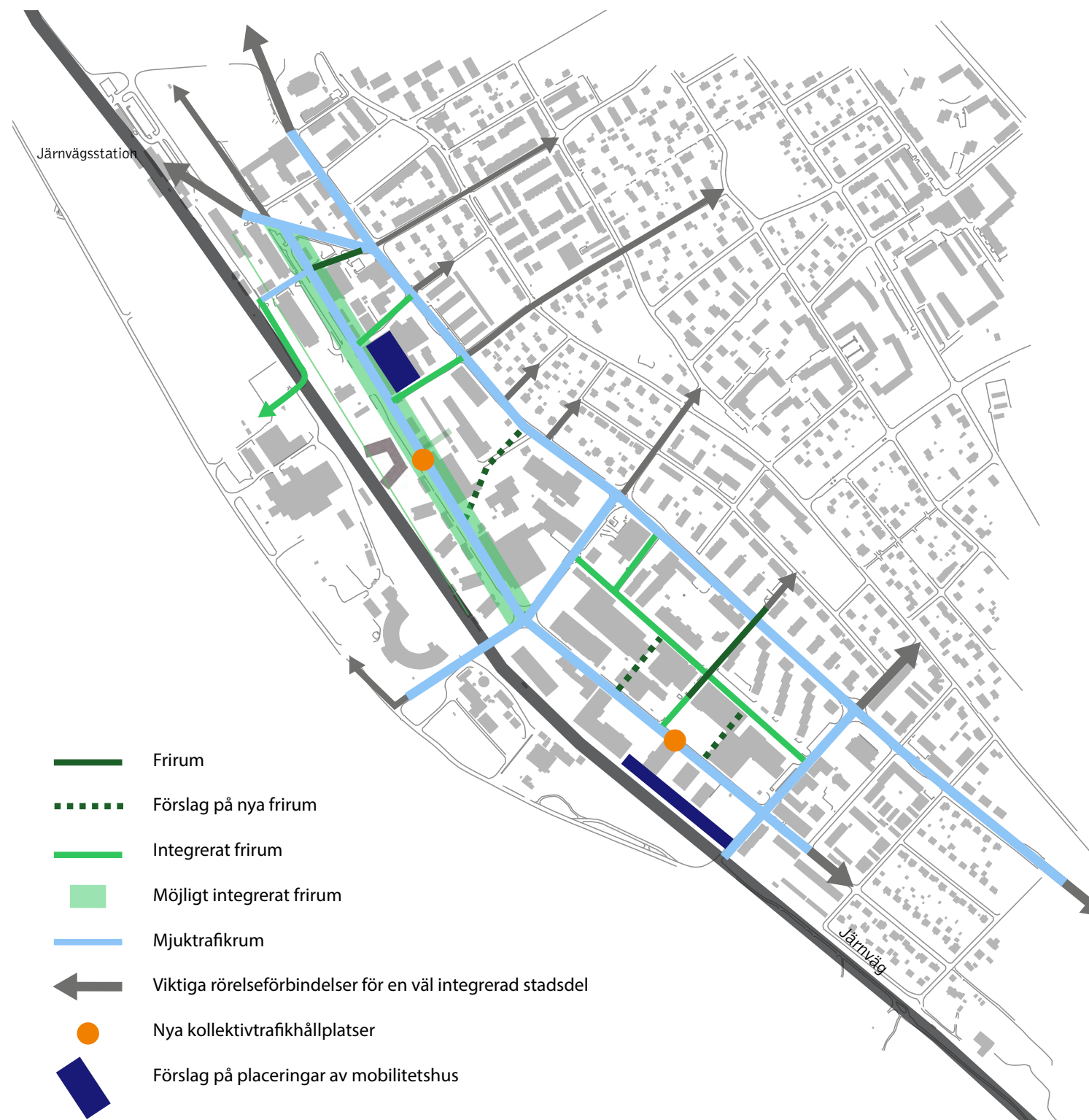
Antalet passager över/under järnvägen får ej bli färre jämfört med dagsläget. I samband med en utbyggnad av området behöver antalet överfarter behållas eller utökas och bli fler för att tillgängliggöra staden och vattnet och för att få till en bättre integrerad stadsdel.



1: Integrerat område



2: Genvägar och smitvägar



- Frirum
- - - Förslag på nya frirum
- Integrerat frirum
- Möjligt integrerat frirum
- Mjuktrafikrum
- Viktiga rörelseförbindelser för en väl integrerad stadsdel
- Nya kollektivtrafikhållplatser
- Förslag på placeringar av mobilitetshus

Frirum - Rum för gående, cyklister och stadsliv

Inom frirum ska gående och cyklister prioriteras och inga motorfordon framföras. Exempel på frirum är gång- och cykelvägar, gågator, torg, park och promenadvägar. Funktion och karaktär för ett frirum är ett renodlat vistelserum för människor.

Integrerat frirum - Gaturum prioriterat för gående och cyklister, motorfordon får framföras

Prioritering av gående och cyklister, motorfordon på oskyddade trafikanters villkor. Exempel på gatutyp är gångfartsgata, gågata och torg. Funktion och karaktär är ett gaturum för människor, möten och vistelse. Intill ett integrerat frirum förespråkas tät bebyggelse och många entréer mot gaturummet.

Denna typ av gata i området ska vara kommunal för att även säkerställa omhändertagande av dagvatten och en sammanhängande grönska, men smalare förgårdsmark kan vara privat. Det integrerade frirummet är en lågfartsgata där körbanan kan vara enkelriktad.

Mjuktrafikrum/stadsgata - Gaturum där trafikslagen samspelar

Mjuktrafikrummet är en gata som dominerar över korsande gator och är väl sammankopplad med gatusystemet, vilket tenderar att ge ett ökat antal passerande människor och därmed goda förutsättningar/läge för handel och annonsering. I mjuktrafikrummet samspelar trafikslagen på lika villkor. Gatan har en större andel fordonstrafik än övriga gatutyper i området och kan ha flera målpunkter längst med sträckan.

Funktion och karaktär är i huvudsak tät stadsbebyggelse som gör anspråk på kontakt och närvaro, många entréer, direkt eller indirekt mot gata.

Ytterligare en nivå i gatustrukturen är genvägarna och smitvägarna. De kopplar kvarteren samman och ökar möjligheter för boende att mötas. De ligger i huvudsak på kvartersmark och ansvaret för belysning och grönska ligger på fastighetsägaren. Planeringen av dessa sker i detaljplaneskedet.

Trafik och mobilitet

Visioner trafik och parkering

I Sverige har vi fler parkeringsplatser än människor och mer parkeringsyta än bostadsyta per person. Samtidigt står privatägda bilar stilla mer än 96 procent av tiden. Många av våra bostadsområden är planerade utifrån bilen, med stora ytor för trafik och parkering.

Att minska efterfrågan på förflyttning är det mest kostnadseffektiva sättet att lösa transportproblem. Efterfrågan minskas genom att ha nära till allt. Med nära till mer behöver vi resa kortare sträckor. Bangårdsgatan har goda förutsättningar genom sin närhet till centrum och sin omvandlingspotential.

Genom att minska biltrafikmängderna kan yta frigöras till att ytterligare öka centrums attraktivitet för Östersundsborna och stadens besökare. Ett minskat bilberoende skapar ytor över till annat, vilket även gynnar den sociala hållbarheten när plats för vistelse och möten mellan människor såsom uteserveringar och publika sittplatser kan ta plats i staden.

En effektivisering av dagens parkeringssituation möjliggör också för fler bostäder, lokaler, bättre bostadsgårdar, mer träd och grönska, mer plats för cykelparkering och mobilitetstjänster, samt tryggare mer barnvänliga gator och platser.

Östersunds kommun ska vara fossilfri år 2030, vilket kräver en förändring mot hållbara och energieffektiva resor och transporter. Valet av färdmedel förändras inte utan åtgärder i form av alternativa mobilitetslösningar.

Kommunens färdmedelsfördelningsmål för 2030 innebär en omfördelning av färdmedel där andelen bil inte bör vara mer än 40 %, cykel och gång 40% och kollektivtrafik 20 %.

Uppdrag trafikutredning

En trafikutredning har tagits fram (*Sweco 2024-04-12*) med förslag på gatuutformning med utgångspunkt i kommunens färdmedelsfördelningsmål.

Utredningen består av två delar. En första del med analys och trafikmässig konsekvens av planprogrammets utveckling utifrån framtidsscenario. Den andra delen innehåller övergripande resonemang med förslag på utformning och åtgärder i gatunätet samt infrastruktur för att minska bilanvändandet och nå färdfördelningsmålet.

Syftet är att möjliggöra ökat resande med aktiva transporter och kollektivtrafik.

Trafikanalysen har gjorts utifrån två olika tidsperspektiv, med eller utan åtgärder 2030 respektive 2040. Utredningen föreslår därför ett antal åtgärder i gatunätet för att klara ett stadsutvecklingsscenario som medger upp till 100 000 tillkommande BTA med cirka 80% bostäder till 2040.

Slutsats/summering

Konsekvensen av att fortsätta bygga för ett bibehållet eller ökat trafikflöde med dagens infrastruktur, fordonsflotta, resandekultur, planeringspraktik och lagstiftning är en överbelastning av trafikinätet. Det skulle också innebära att man går i direkt motsatt riktning mot politiska mål, samt att man riskerar att öka nuvarande problem med luftföroreningar och relaterade hälsoproblem hos medborgarna om fordon fortsatt får samma utrymme och prioritet centralt i staden. Ett bibehållet eller ökat trafikflöde minskar också möjligheten att bidra till jämlika livsvillkor.

Valet av färdmedel förändras inte utan åtgärder som erbjuder andra alternativ än privatägda bilar. Det behöver även byggas för minskad framkomlighet för bil och ges högre prioritet till gång- och cykel.

En utveckling av området enligt planprogrammet innebär inga behov av kapacitetshöjning för fordonstrafik i planområdets gatunät förutsatt att de föreslagna trafikåtgärderna och ett ändrat förhållningssätt till parkering genomförs.

Totalt sett i området runt Bangårdsgatan blir biltrafikflödena relativt låga i samband med utbyggnation även vid ett tillägg från befintligt med upp till 100 000 BTA. Programmets uppskattade exploatering kommer enligt trafikanalysen innebära en viss ökning av fordon på gatorna, men färre tunga fordon kopplade till handel- och industriverksamheter. Istället väntas en viss ökning av trafik kopplade till bostäder ske.

En grundförutsättning för att nå kommunens färdmedelsfördelningsmål är att utföra ett antal åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för oskyddade trafikanter att vistas och transportera sig i området och öka förutsättningarna för andelen resor med hållbara färdmedel.

Steg ett i hållbarhet är att undvika behovet av rörelse/mobilitet, dvs att ha nära till service och arbete, och att det du behöver till vardags ska finnas inom hållbart mobilitetsavstånd.

Mobilitet betyder förflyttning och rörlighet mellan platser och ett förhållningssätt där bilen inte är i fokus. Mobilitet handlar om människors möjlighet att transportera sig själva och gods till de platser de vill nå.

Hållbar gatustruktur och mobilitet

Östersunds klimatmål

Östersunds kommun som geografiskt område ska vara klimatpositiv till år 2040. Färdmedelsfördelningen i Östersunds tätort ska vara 40 procent bil, 20 procent kollektivtrafik och 40 procent aktiva transporter (cykel och gång) år 2030. För att nå målen krävs omfattande åtgärder som bidrar till en omställning av samhället. Särskilt som Östersund förväntas fortsätta växa, är det viktigt att säkerställa att detta görs på ett hållbart sätt i linje med beslutade klimatmål.

Hållbarhet och Bangårdsgatan

Bangårdsgatan har med sitt centrumnära läge och närhet till kommunal service och andra målpunkter god potential att utvecklas mot ett område där aktiva transporter, gång, cykel och kollektivtrafik kan nyttas och andelen bil per invånare minskas. Ett utgångsläge som kan bidra till visionen om en hållbar stadsdel.

Ställningstaganden

- Ett ökat antal övergångar över järnvägen föreslås för att kunna nå en fortsatt god integration med omkringliggande områden och ökad närhet.
- Framkomligheten för gång och cykel i området ska förbättras. Cykelstråk mellan Bangårdsgatan och Rådhusgatan föreslås stärkas.
- Framkomlighet för kollektivtrafiken ska säkras.
- Samtliga frirum föreslås vara/omvandlas till allmän plats.
- Kvarteren ska brytas upp med genvägar/smitvägar i ett sammanhängande nät på kvartersmark.
- Området bör tillföras 1-2 nya busshållplatser. Busstrafiken ska ha god turtäthet och god framkomlighet
- Utforma gatorna med tydliga offentliga rum och mötesplatser samt integrera intilliggande stadsdelar.
- Öka trafiksäkerheten och lekvänligheten i gaturummet. Skapa platser där det går att gå, träna och leka för att öka folkhälsan och minska stillasittandet.
- Planera för lokaler i gatuplan och förgårdsmark för mer varierade verksamheter av kommersiell och offentlig service samt kontor och gemensamhetslokaler.
- Minska antalet fordon genom delat ägande och därmed skapa förutsättningar för att ytor för parkerade bilar ska ta mindre utrymme i området.
- God tillgänglighet till kollektivtrafik.



Parkering - smart mobilitet

Parkering

Parkeringstalen är en nyckelfråga om kommunen vill styra mot sina bostads- och klimatmål. Det finns inga juridiska hinder att minska talen i befintligt bostadsbestånd.

Samverkan krävs mellan kommun, fastighetsägare och bostadsaktörer för att få till lösningar på områdesnivå, samt större flexibilitet över tid med möjlighet att få ihop kalkylen för nya bostäder. Utgångspunkten är att det ska finnas minimalt med markparkering på gårdar och gator.

Parkering för rörelsehindrade samt möjlighet till tillfällig parkering behöver fortsatt finnas i anslutning till samtliga fastigheter.

Påverkan på användningsgrad av bil

Enligt Trafikverket som sammanställt en rad studier, både svenska och utländska, gällande användningen av parkering finns det några viktiga faktorer som påverkar användningsgraden:

- Pris och tillgång till bilparkering i närområdet
- Möjligheten att enkelt hitta parkeringsplats, utan att leta
- Kollektivtrafikutbud
- Tillgänglighet med cykel och kvalitet på cykelparkering
- Typ av verksamhet och lägenhetsstorlek
- Antal boende inom gångavstånd

Parkerings- och mobilitetshus

Ett mobilitetshus är mobilitetstjänster samlade i en byggnad. Utöver bilparkering samlas transporter och transportsätt och härifrån kan både fordon och varor förflyttas på ett resurseffektivt sätt.

Programområdet skulle kunna försörjas med två till tre mobilitetshus. Förslagsvis ett utmed järnvägsspåren där mobilitetshuset kan fylla en funktion av bullerbarriär mot järnvägen, samt ett nordöst om Nedre Vattugatan.

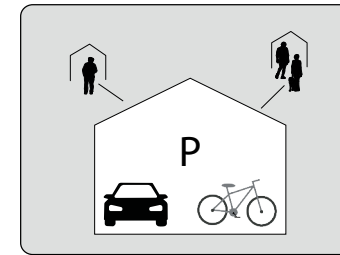
Möjlighet till kommunalt fastighetsbolag innefattandes mobilitetshus är under utredning, men ett större ansvarstagande av stora fastighetsägare krävs också.

I området föreslås i ett initialt skede att tillskapa friyta inom fastigheter och lämna mindre utrymme för parkering genom att använda souterrängslutning på nordöstra sidan av Bangårdsgatan till mobilitetslösningar under mark. Avtal kan även slutas med kringliggande fastigheter. Tidig dialog om förutsättningar krävs med boende i samband med köp eller inflytt.

En lösning med mobilitetshus kräver en hög framkomlighet för kollektivtrafik med korta avstånd till hållplatser och gatumiljöer som inbjuder till att röra sig till fots/cykel hellre än bil för att fungera optimalt i området. Avstånd till kollektivtrafik bör ej vara längre bort än mobilitetshus, cirka 300 meter från bostad/affärsverksamhet.

Trygghet

Parkeringshus upplevs ofta som otrygga. Principer att ha med i gestaltningen av mobilitetshus oavsett ägare är att aktivt jobba med belysning, genomsiktighet, material, rörelsedetektor, och ett användarvänligt bokningssystem för ett effektivt användande och positiv upplevelse.



Mobilitetshus kan ge större utrymme för gröna friytor och gåfartsvänliga miljöer. Det frigör ytor för fler bostäder, mer grönska och bättre boendemiljö samt ett rikare grannskap. Det möjliggör en tryggare och trivsammare stadsdel där grönska, lektytor, odlingar och sittplatser får det utrymme som bilen tar idag. Parkeringsplatser på fastigheter finansieras idag av byggandet av bostäder på fastigheten, vilket ger en extrakostnad för boende. Alternativ till bil minskar kostnader för boende som även slipper betala för parkeringsplatser

Smart mobilitet/mobilitetssystem

Smart mobilitet är en tjänst eller teknologi som ger dig tillgång till mobilitet utan att äga fordonet.

Denna definition inkluderar både nya mobilitetstjänster som exempelvis nya former av bildelning, taxiliknande tjänster, samåkning och cykeldelning samt traditionella mobilitetstjänster som den samhällsfinansierade kollektivtrafiken.

Tjänster som krävs för en hög livskvalitet utan egen bil i vardagen bygger på en fysisk såväl som en digital infrastruktur som möjliggör access för olika transportoperatörer och tjänster för boende. Digitaliseringen innebär växande mikromobilitet, fler hemleveranser, bilpooler och delade fordon samt kommande automatiserade fordon, vilket kan bidra till att göra trafikmiljön säkrare.

Förändrat ägande

Digitalisering och delningsekonomi påverkar varför och hur människor reser, vilket bedöms ha stor inverkan både för mobilitet och för utformning av bostäder samt livsmiljöer.

För att lyckas skapa stadsmiljö med färre fordon och mer utrymme för annat, behövs ett annat förhållningssätt till ägandet av våra färdmedel.

För att uppnå färdmedelsfördelningen är ett förslag på åtgärd att parkeringstalet reduceras ytterligare från kommunens riktlinjer för parkeringstal. Målet är att med tiden testa parkeringstal 0. Exempel från andra kommuner fanns redan 2020 i till exempel Örebro. Det finns även exempel från Haninge och Eskilstuna.

När tillräckliga åtgärder har utförts för att uppnå färdmedelsfördelningen i övriga staden föreslås:

- Gåfartsgata på norra delen av Bangårdsgatan.
- Genomförande av parkeringstal 0.

Smarta mobilitetstjänster, fullservicefastigheter, paketboxar och utrymmen med digitala lås samt stadsdelsnära samlastning behöver inte vänta in åtgärder i övriga delar av staden. Utrymme och tillgång till aktiva transportmedel som cykel och lastcyklar behöver fortsatt finnas nära bostad samt

Ställningstaganden

- Endast krav på handikapparkering inom fastigheten, samt korttidsparkering (5-10 minuter)
- Boendeparkering ska finnas i områdesgemensamma mobilitetshus.
- Ägandeformer för mobilitetshus ska utredas vidare.
- Utbudet av lättillgänglig markparkering ska minska.

Kollektivtrafik

För att förbättra förutsättningen för ett ökat användande av kollektivtrafik föreslås området få en ökad trafikering och turtäthet av busstrafik genom området. Tätheten mellan busshållplatser bör ej vara längre än 300 meter.

Nya mobilitetstjänster skulle kunna komplettera den samhällsfinansierade kollektivtrafiken, där det inte finns underlag för omfattande linjetrafik. Den samhällsfinansierade kollektivtrafiken kan utgöra en plattform där det är möjligt för nya tjänster att ansluta sig. Gränserna mellan de nya och de traditionella mobilitetstjänsterna kan då bli mindre tydliga och upplevas som ett system av användaren. Exempelvis kan information om hur man tar sig från punkt A till punkt B samlas i samma digitala plattform, även där punkt B ligger utanför kollektivtrafik och där det är för långt att gå. Man ska på ett enkelt sätt kunna ta bussen från Torvalla till bilpooltjänst på Bangårdsgatan med fortsatt vägbeskrivning till en avlägsen plats i fjällen.

För en hållbar utveckling är det viktigt att kollektivtrafiken även fortsatt utgör en stomme i planeringen av framtidens smarta transportsystem. Den är kapacitetsstark och tillförlitlig och har strukturbildande effekter, när det gäller integrerad bebyggelse- och transportplanering, och kan ge förutsättningar för ett mer resurseffektivt samhälle.

Stadsdelsnära samlastning

Stadsdelsnära samlastning kan innehålla flera funktioner efter behov; gods, post, återvinningsmaterial och hushållsavfall. Genom att låta flöden passera via någon form av samlastningsstation kan de samlastas och effektiviseras och på så sätt minska antalet tunga transporter inom ett område, vilket får positiv påverkan på bland annat utsläpp, buller, trafiksäkerhet och trängsel.

Lågfartsgata Bangårdsgatan

Nedanstående åtgärd kräver att förutsättningarna för hållbart resande i hela Östersund har förbättrats och färdmedelsfördelningen är uppnådd samt ändrad i större delen av tätorten för att få en lyckad effekt. I ett förhöjt scenario föreslås i trafikutredningen att göra om korsningspunkten mellan Bangårdsgatan och Nedre Vattugatan till en utformning mer lik trevägskorsning istället för cirkulationsplats. Avsikten är att genom denna åtgärd minska genomfartstrafiken och möjliggöra en kombinerad lågfartsgata där cykel och gång samsas med kollektivtrafik.



Bangårdsgatan har i dagsläget inte förutsättningar för att kunna föreslås bli en lågfartsgata. Flödena behöver först minska i resten av staden. Det skulle dessutom innebära att parkering behöver tas bort på intilliggande fastigheter utmed Bangårdsgatan och parkeringstal skulle behöva sänkas till nära noll.



Föreslaget gåfartsgata/lågfartsgata norra delen av Bangårdsgatan.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet

Det finns flera faktorer som bidrar till trafiksäkerhet. I det större perspektivet är närhet till stadskärnan central, samt gatornas integration och konnektivitet i området med flera korsningar och små kvarter. Färre och smalare körfält bidrar till dämpade trafikhastigheter. God gatubelysning och enkelriktade gator och ett flertal kommersiella aktiviteter samt mindre genomfartstrafik är möjliga åtgärder.

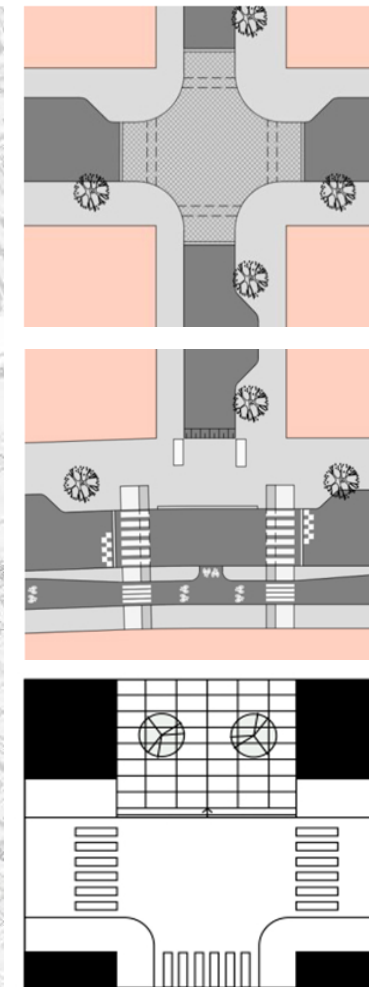
Säker angöring

Om verksamheters angöring och varuleverans ska ske från allmän platsmark behöver gatunätet utformas för att kunna hantera detta, exempelvis en lastplats. För gestaltning av området, trafiksäkerheten och tryggheten bör exempelvis inte lastkajer utformas invid ytor där oskyddade trafikanter vistas.

Vidare utredning krävs i kommande detaljplaner för att utreda hur varuleveranser och angöring kan ordnas till bostäder och verksamheter.



Översikt förslag på övergångsställen/gångpassager i rosa linje och cykelpassager blå linje.



Exempel på gatukorsningar och övergångsställen ovan.

Säkra övergångsställen/gångfartsytor

I illustrationen ovan finns översiktliga förslag på nya/förbättrade övergångsställen/gångfartsytor i rosa linje och cykelpassage i blå linje. Samtliga bör vara hastighetssäkrade, dvs att fordonshastigheten högst är 30 km/h. De utformas med fysiska åtgärder i form av upphöjda övergångsställen eller liknande åtgärder. Observera, hastighetssänkande åtgärder är illustrativa och redovisar inte den slutgiltiga utformningen.

Åtgärdsförslag

I detta avsnitt redovisas förslag på utformning och åtgärder som bör vidtas i gatunätet och infrastrukturen för att kunna minska bilanvändandet och gynna resande med aktiva transporter och kollektivtrafik i enlighet med kommunens färdmedelsfördelningsmål.

Placering av mobilitetshus

Om man kan bygga två mobilitetshus i området så kan man tillskapa mobilitetstjänster för samtliga boende och handel inom rimligt avstånd.

Ett mobilitetshus är inte känsligt för buller, därför skulle ett mobilitetshus kunna fylla funktionen av ett bullerskydd mellan järnvägen och bostadskvarter för att skapa godtagbara bullervärden i området. Förslagsvis placeras entré till parkeringshus intill järnvägsspår på Tjalmargatan, och kan uppföras i flera plan. Byggnaden kan också husera grönlädda tak/och ängsyta.

Krabban 4 är en outnyttjad fastighet med stora ytor där souterrängvåning redan är utgrävd och nyttjad av tidigare verksamhet och har således goda förutsättningar att skapa mobilitetshus i två plan. Det skulle innebära att mobilitetshus tillskapas i de mörkare delen av byggnaden som har svårt att fylla andra funktioner.

Gång- och cykel/Frirum

Området utvecklas med fler bostäder där boende kommer att ha gång- och cykelavstånd till livsmedelsbutiker och verksamheter vilket innebär att flödet av gång och cykeltrafikanter kommer öka. Detta ställer högre krav på utrymmet för oskyddade trafikanter för att kunna röra sig tryggt och säkert i området. Nya kopplingar för gång- och cykeltrafikanter kommer att öka framkomligheten i området. Se karta integrerad Nya förslag på ökat utrymme för gång- och cykeltrafikanter föreslås i sektionerna längst bak i dokumentet. Se karta integreringsanalys sid 55.

Nya gatusektioner föreslås med mer utrymme för gång- och cykeltrafikanter och mindre utrymme för fordonstrafiken jämfört med idag. Det föreslås även fler och säkrare passager över gatorna samt åtgärder för en ökad framkomlighet och tillgänglighet i området.



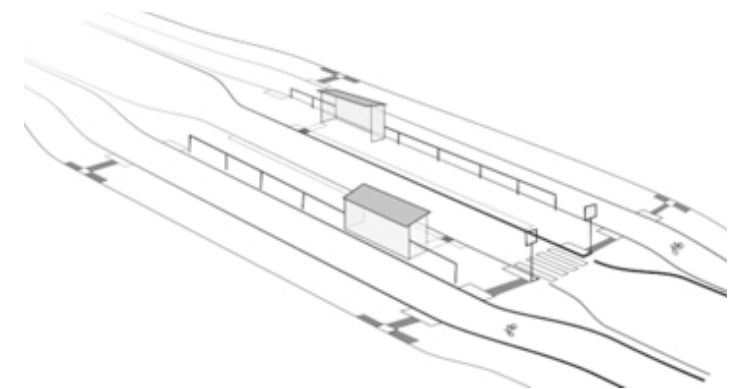
Trygghetsåtgärd

Aktiva bottenvåningar mot gatunätet bidrar till ökad trygghet i området. Garage in- och utfarter bör ej placeras på sträckor med cykelbana eller mot huvudgata. In- och utfarter bör istället placeras utmed lokalgator som ej har cykelbana. (Garage in- och utfarter ska placeras minst 10 meter från övergångsställe och/eller korsning.)

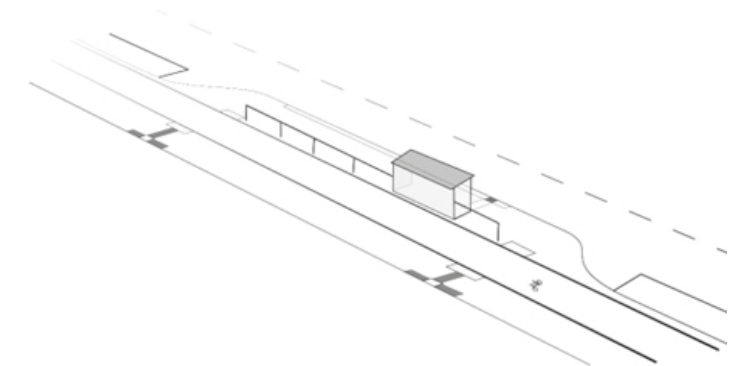
Utformning hållplatser

Dubbel stopphållplats (timglashållplats.) För att undvika olämpliga omkörningar mellan hållplatserna rekommenderas inte två stopphållplatser efter varandra.

Hållplats vid Nedre Frejagatan och hållplats Storsjötorg rekommenderas utformas som stopphållplatser.



Förslag på utformning av hållplats Storsjötorg och Nedre Frejagatan med dubbel stopphållplats.



Principutformning av klackhållplats vid Nedre Vattugatan och till nytt hållplatsläge mellan Nedre Frejagatan och Nedre Vattugatan.

Hastighetssänkande åtgärder

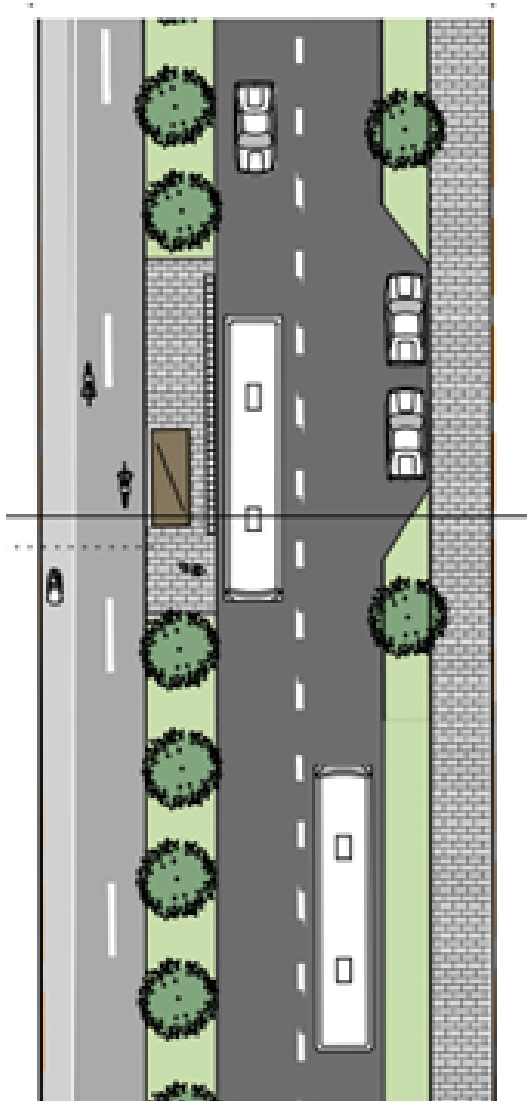
Sänkt hastighet

Fordonshastigheter är avgörande för gators funktionalitet. De ger direkt påverkan på trygghet, säkerhet, tillgänglighet, angöring, framkomlighet, energianvändning, utsläpp och många andra faktorer. En sänkt hastighet i stadsmiljön ökar funktionalitet och livskvaliteter på gatan och angränsande stadsmiljöer. Lägre hastigheter kan även skapa bättre, jämnare och mer förutsägbara flöden och mer interaktion mellan trafikanter.

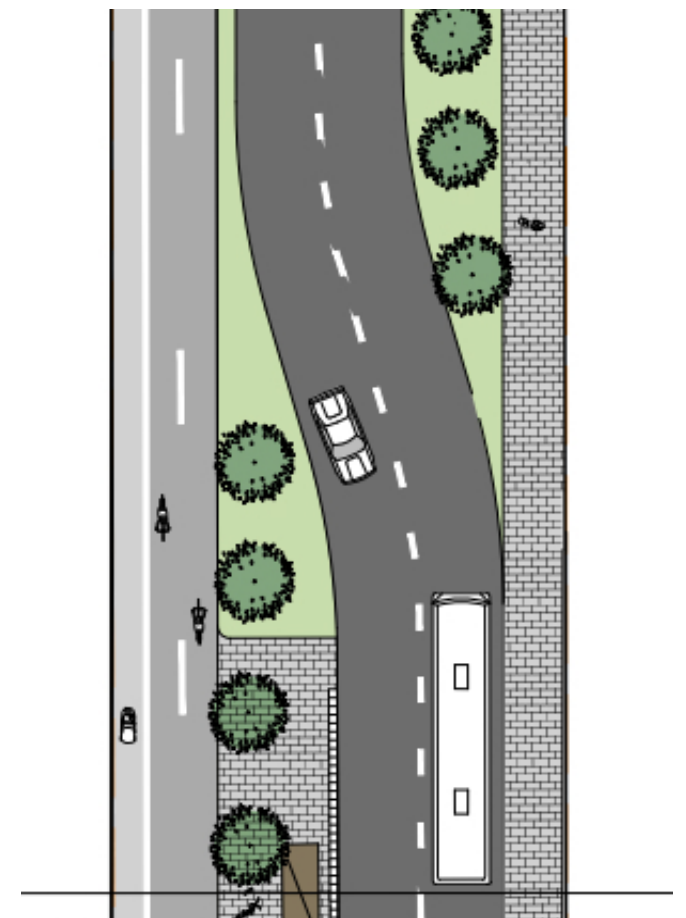
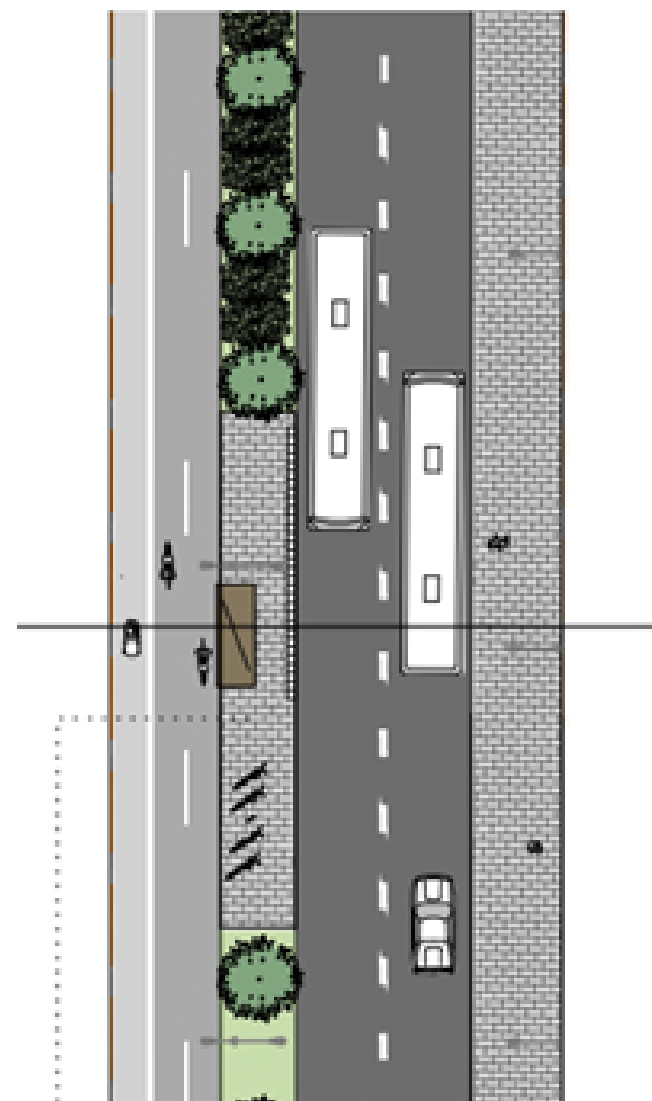
Hastighetssäkring på gatorna kan exempelvis utformas med fysiska åtgärder i form av upphöjt övergångsställe eller korsning, avsmalning eller sidoförskjutning av körbanan eller med hjälp av hållplatsutformning med hastighetsdämpande effekt.

Varken 20 km/h eller 10 km/h finns som formell hastighetsgräns. 20 km/h är en hastighet som enligt forskningen inte är dödlig och borde således kunna vara "bashastighet" inom tätbebyggt område, då den inte kräver säkerhetsåtgärder i gatuutformningen. Mjuktrafikrum se integreringsanalys sid 55 är gator som är utformade för låga fordonshastigheter 20-30 km/h där cykeltrafiken blandas med fordonstrafiken i lågfartsfält eller separeras med cykelfält.

Förslag utsnitt Bangårdsgatan övre (Ringvägen-Furutorpsgatan)



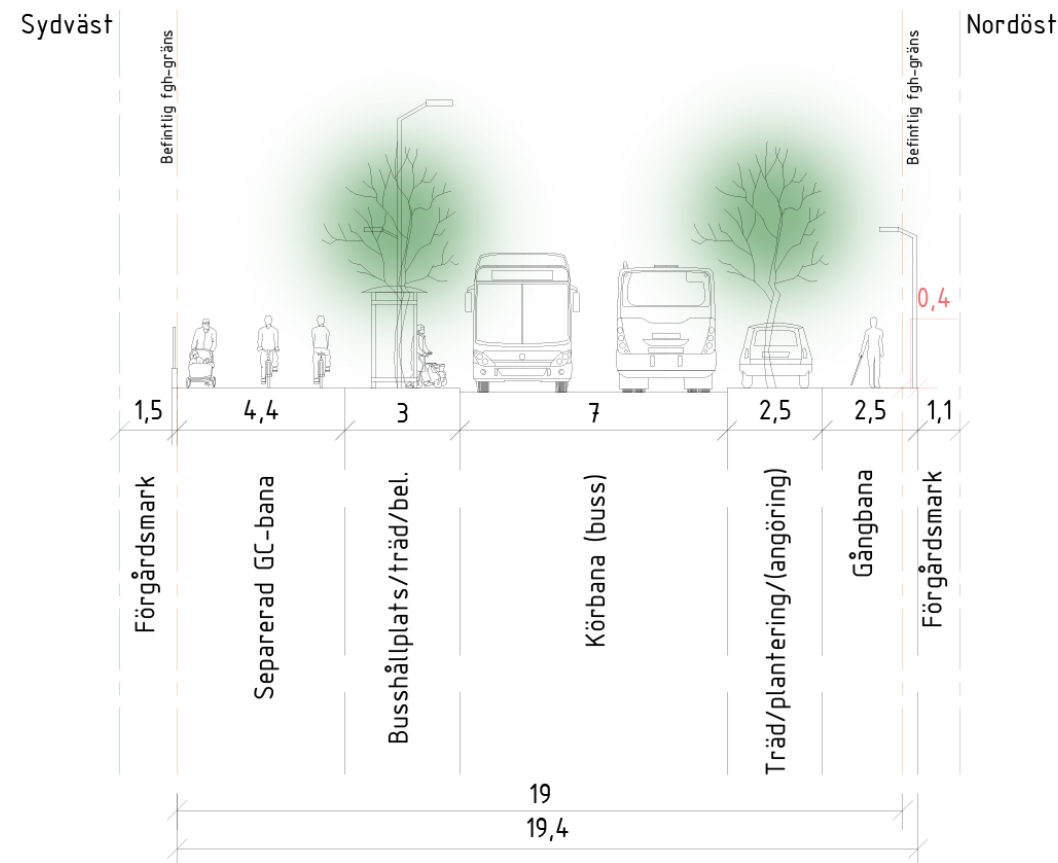
Förslag utsnitt Bangårdsgatan nedre (Nedre Vattugatan-Tjalmargatan)



Bangårdsgatan är en lång och rak gatusträcka som kan innebära att fordon kommer upp i högre hastigheter trots nya gatusektioner. Förslag på sidoförskjutning av körbanan ovan:

Föreslagna sektioner Bangårdsgatan

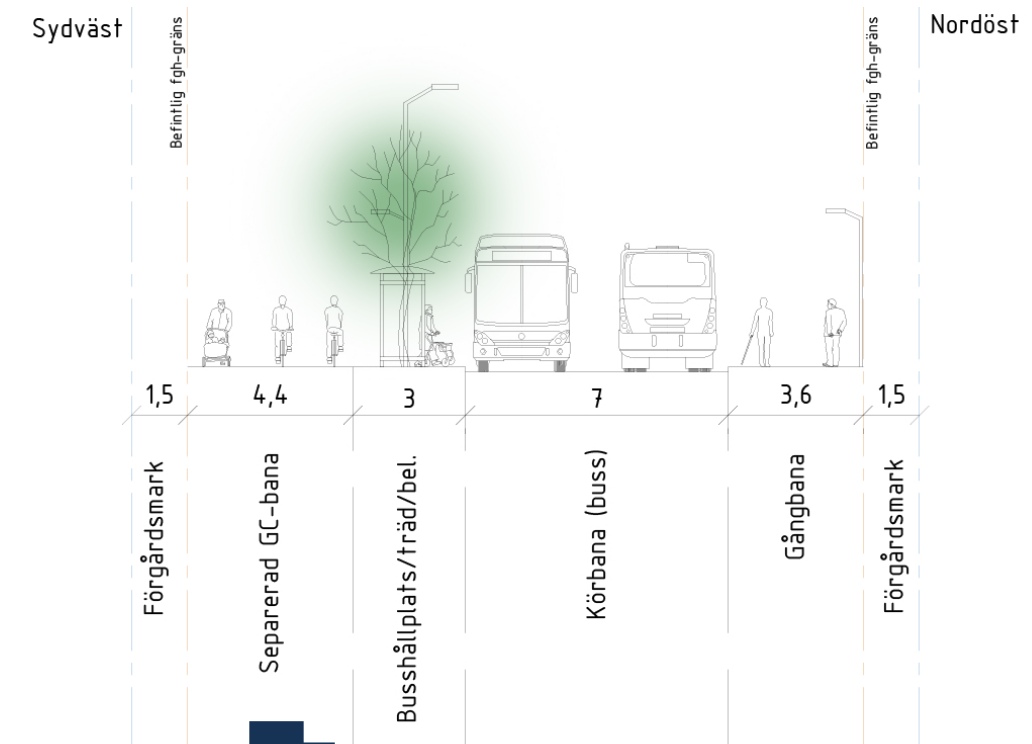
Föreslagen sektion Bangårdsgata övre. (Ringvägen-Furutorp-sgatan)



Föreslagen gatussektion på Bangårdsgatan innebär större utrymme för gång- och cykel på bekostnad av grönska. Avsmalnande körfält föreslås med större hänsyn till behovet av ökad grönska. Den bästa utformningen anpassas efter den specifika platsens behov.



Befintlig sektion Bangårdsgatan nedre ovan (Nedre Vattugatan-Tjalmargatan), respektive föreslagen sektion Bangårdsgatan nedre nedan.

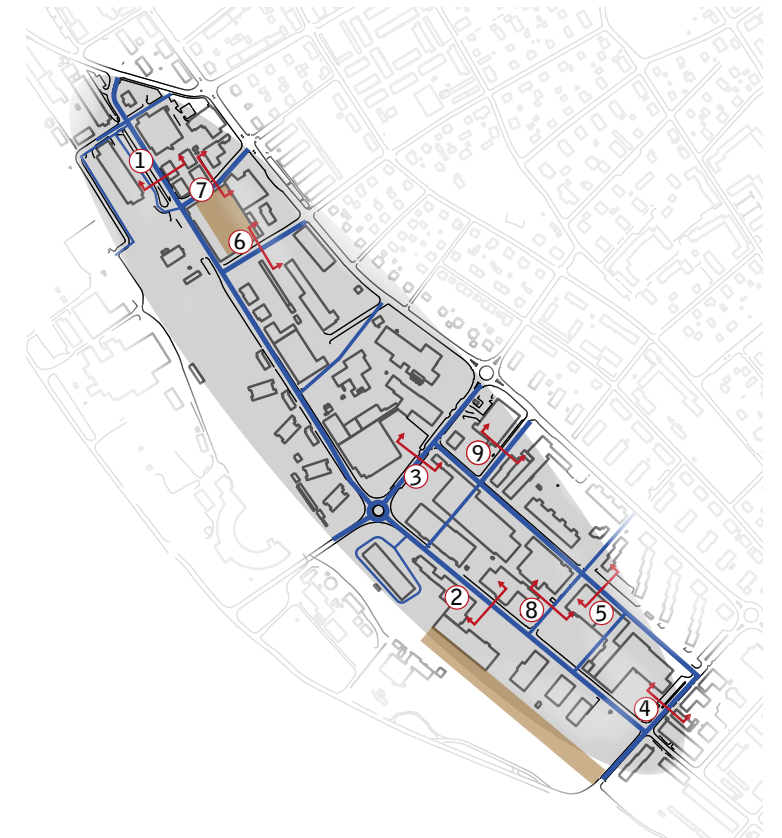


Föreslagna sektioner



Vid framtagande av förslag på gatusektionerna har hänsyn tagits till den ekosystemtjänstanalys som gjorts för planprogrammet. I utredningen föreslås utrymme för gröna inslag med trädplantering och plantering i gatusektion vara minst 2 meter breda.

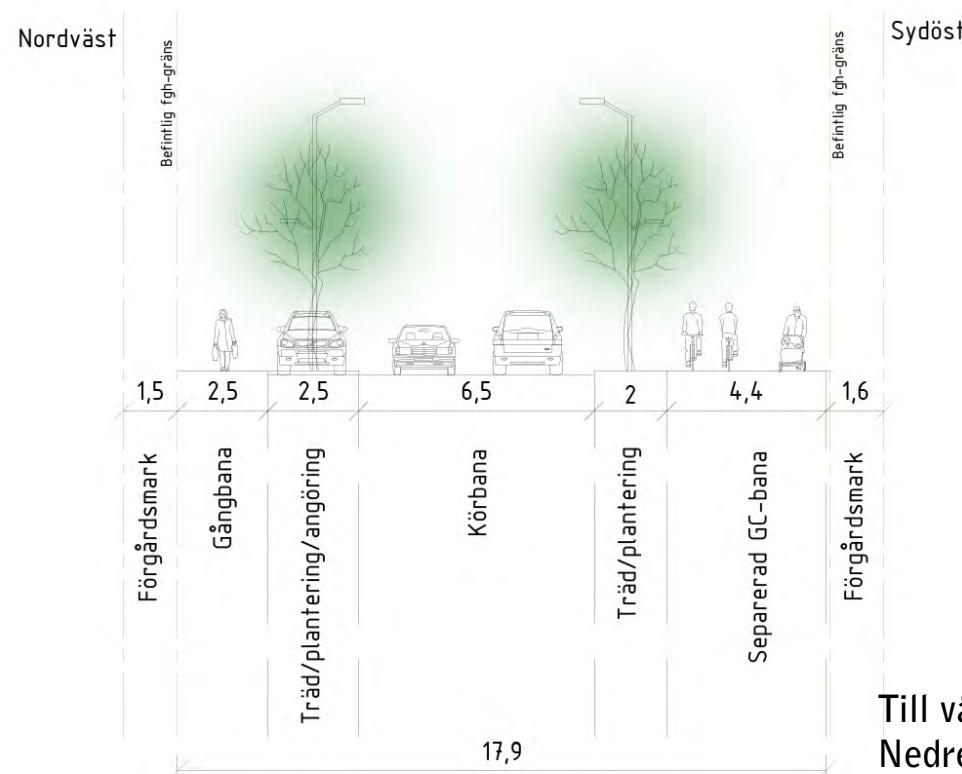
Till vänster, sektion 7:
Nedre Frejagatan
samt
Nedre Frejagatan,
enkelriktat alternativ



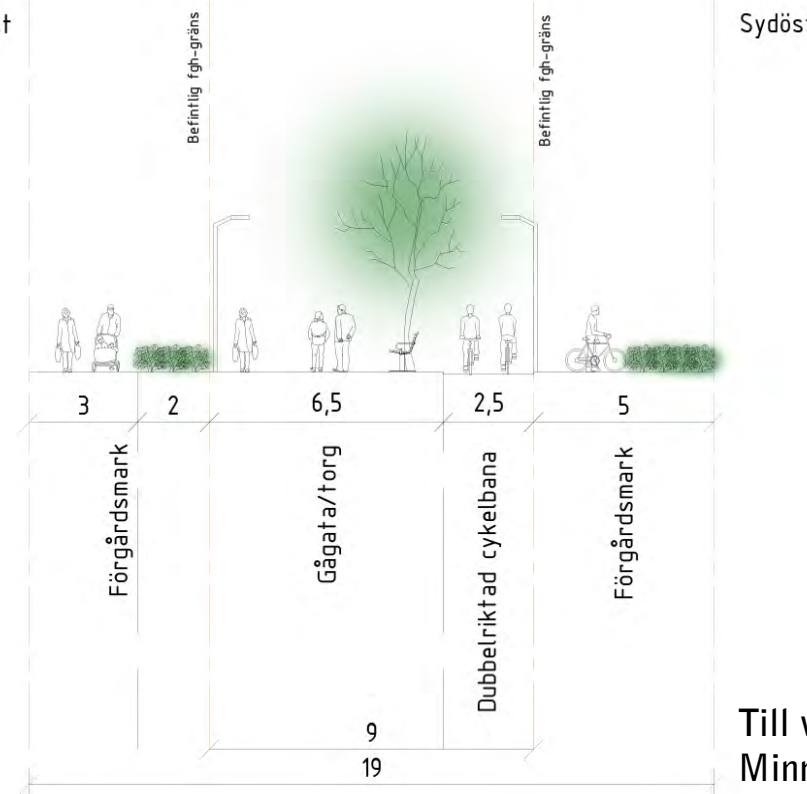
Till höger sektion 6:
Furutorpsgratan
samt
Furutorpsgratan
enkelriktat alternativ



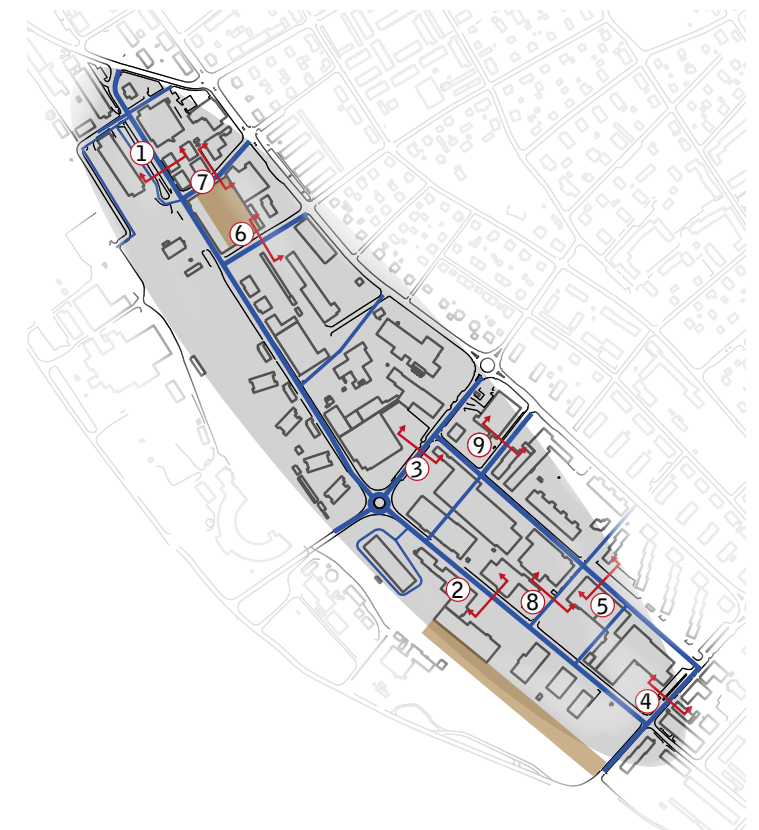
Föreslagna sektioner



Till vänster, sektion 3:
Nedre Vattugatan.



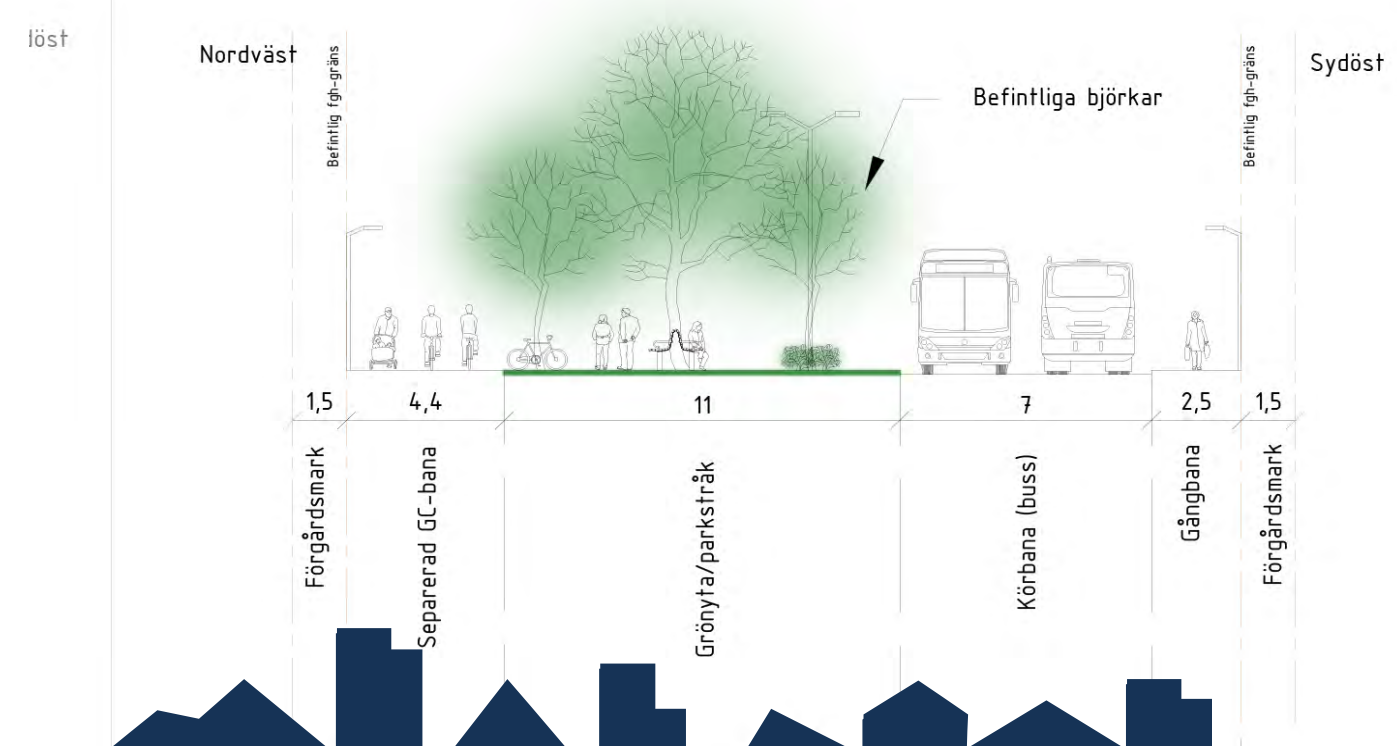
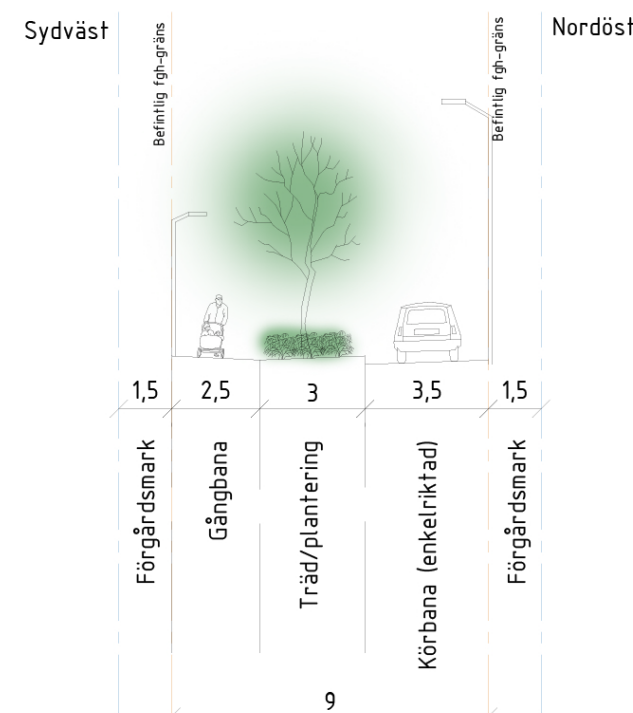
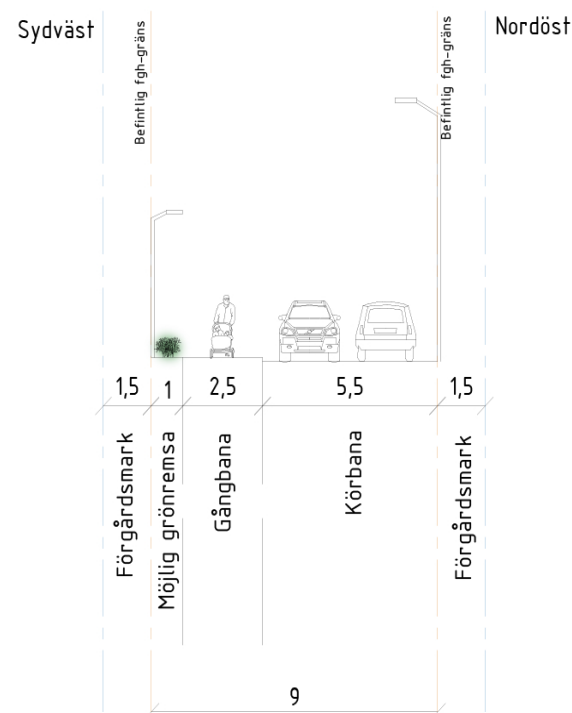
Till vänster, sektion 8:
Minnesgårdesgränd / Storsjötorg



Nedan, sektion 5: Midgårdsgatan

Midgårdsgatan enkelriktat alternativ

Nedan, sektion 4: Tjalmargatan



Gestaltungsfragen für fortsatt arbete

Arkitektonisk idé och kvalité

Varje projekt som ska byggas inom området ska ha en tydlig arkitektonisk idé och svara på frågorna:

Byggnadsvolymer och skalförhållanden

- Vilka skalförhållanden finns på platsen, och hur fungerar planförslagets skala i sammanhanget?
- Hur hanteras balansen mellan täthet och ljus?
- Hur är förhållande mellan hushöjd och gårdsstorlek?

Färg, form materialverkan och detaljer

- Hur hanteras färg, form och material i förslaget och hur samspelar det med omgivningen?
- Hur hanteras helhet och detaljer i föreslagen bebyggelse?
- Hur kommer projektet åldras och fungera över tid?

Samspel mellan bebyggelse och utemiljöer

- Hur samspelar bebyggelse med omgivande utemiljö, skapas det exempelvis några platser, gårdar, gaturum?
- Hur förhåller sig nya utemiljöer till rörelsestråk och flöden?

Grönska och grönstråk

- Vilka gröna värden tillförs?
- Hur knyts grönskan an till befintliga grönstråk?
- Hur säkerställs kvaliteten i de gröna vistelseytorna?
- Hur klarar de gröna miljöerna slitage över tid?

Genomförandefrågor

Nedan följer en beskrivning av de genomförandefrågor som i dagsläget kan överblickas och bedömas. Mer ingående resonemang kommer att redovisas under detaljplanearbetet för respektive delområde. Genomförandet av detaljplanerna kommer att regleras genom exploateringsavtal.

Tidsplan

Programsamråd genomförs under vårvintern 2025. Efter programsamrådet sammanställs synpunkter och justeringar görs i programmet. Därefter läggs det färdiga förslaget fram för godkännande hos miljö- och samhällsnämnden. När programmet har godkänts kan arbetet med att ta fram nya detaljplaner påbörjas.

Hur etappindelningen av planläggning och utbyggnad ska göras kommer att klarläggas i det vidare planarbetet. Den eller de första detaljplanerna inom programområdet antas kunna vara klara för antagande under år 2026, total tid för omvandling av området uppskattas till 20 år.

Tidsplanen är preliminär och kan komma att behöva justeras.

Huvudmannaskap

Kommunen avser vara huvudman för allmänna platser inom programområdet. Det innebär att kommunen är ansvarig för iordningställande och förvaltning av dessa platser. Allmän plats är ytor som är avsedda för att uppfylla ett gemensamt behov och som upplåts för allmänhetens begagnande. De allmänna platsernas omfattning och placering kommer att preciseras i kommande detaljplaner. Inom programområdet bedöms allmänna platser utgöras av gata, gc-väg och park, men kan utökas till att även avser andra ändamål.

Avtal

Planavtal

Ett planavtal reglerar kostnader och ansvarsfördelning i framtagandet av planprogrammet. Kostnader och ansvarsfördelning för att ta fram efterföljande detaljplaner ska regleras genom nya planavtal mellan kommunen och respektive exploatör.

Exploateringsavtal

Programområdet består till största delen av mark som ägs privat.

För att reglera genomförandet av framtida detaljplaner kommer exploateringsavtal att tecknas mellan kommunen och respektive exploatör.

Exploateringsavtal förhandlas parallellt med detaljplanprocessen. Innan respektive detaljplan antas ska exploateringsavtal vara tecknat och godkänt av miljö- och samhällsnämnden.

Exploateringsavtal ska reglera hur ansvar för utförande och kostnader vid genomförandet av ny detaljplan ska fördelas mellan kommunen och respektive exploatör.

Överlåtelseavtal

Innan ny detaljplan antas kommer i vissa fall avtal om överlåtelse av mark att ingås. Detta för att justera ägandet och därefter fastighetsindelningen till den nya detaljplanen. Överlåtelse ska resultera i att kommunen äger allmän plats och sannolikt även kvartersmark för annat än enskilt bebyggande medan exploatören äger övrig kvartersmark.

Fördelning av ansvar för utförande och kostnader

Kommunens ansvar

Allmän plats

Utbyggnad av programområdet kommer innebära att mark för gata, gång- och cykelväg, park och eventuell annan allmän plats överförs till kommunal ägo. Utgångspunkten är att kommunen kommer att utföra anläggningar belägna inom allmän plats.

Planprogrammets exploateringsgrad är på en nivå som troligen medger att kostnader för utförande av allmän plats till fullo kan finansieras av exploatörer inom programområdet genom exploateringsbidrag. Under programområdets utbyggnad är det dock troligt att kommunen behöver bygga ut viss allmän plats innan samtliga exploatörer för vilka platsen är nödvändig har nått så långt i sin exploatering att dessa kan bidra till finansieringen. Det innebär sannolikt att kommunen behöver bära kostnader för viss utbyggnad under en längre tid. Om viss exploatering helt uteblir kan konsekvensen bli att kommunen behöver ta del av kostnaden för den allmänna plats som trots allt behövs inom planområdet.

Kostnader för utförande av allmänna platser inom programområdet uppskattas till 100 –125 miljoner kronor. Kostnadsuppgifterna ska ses som en grov och tidig uppskattning i 2024 års kostnadsläge.

Utbyggnaden av programområdet kommer att innebära kostnader för drift och underhåll av ny allmän plats. Dessa kostnader finansieras inte av exploatörerna utan är en del av kommunens skattefinansierade verksamhet. Drift och underhåll av allmän plats innefattar till exempel parkdrift som skötsel av träd, gräsmark, planteringar och lekplats. Det innebär även gatudrift som snöröjning och sandning, drift av trafikordningar som busshållplatser och gatubelysning.

Allmän kvartersmark

Kommunen kommer att ha kostnader för inlösen av mark och utbyggnad av förskola. Förskolan krävs för att kunna möta den efterfrågan av förskoleplatser som kommer av ökat antal bostäder inom programområdet. Enligt planprogrammet placeras förskolan inom fastigheten Skorpionen 16. Utifrån fastighetens taxeringsvärde, som ska motsvara 75% av fastighetens sannolika marknadsvärde två år innan taxeringsåret, antas dess marknadsvärde idag vara ca 30 miljoner kronor. Ersättning för inlösen av fastigheten kan antas vara minst dagens marknadsvärde plus 25%. Dock är del av fastigheten föreslagen som allmän plats för park, om detta vidhålls i kommande detaljplan kan del av kostnaden för inlösen av fastigheten därför fördelas på exploatörer för vilka parken är nödvändig.

Exploatörernas ansvar

Exploatörerna ansvarar för och bekostar alla åtgärder på kvartersmark inklusive anslutning till nät för el, fjärrvärme och fiber. Ansvaret innefattar även eventuella åtgärder inom VA samt för att sanera mark eller minska exponeringsrisken från mark med förhöjda halter av skadliga ämnen.

Exploatörerna ska bekosta utbyggnad och iordningställande av allmän plats, i posten ingår även kostnaden för inköp/inlösen och sanering av mark för allmän plats och kostnad för lantmåteriförrättning som krävs för att anpassa fastighetsindelningen till den nya detaljplanens indelning mellan kvartersmark och allmän plats. Exploatörerna bekostar även eventuell flytt av allmänna ledningar som krävs för genomförande av kommande detaljplaner.

I vilken omfattning varje exploatör ska bidra till kostnader för allmänna anläggningar regleras i exploateringsavtal, fördelning sker utifrån vilka allmänna anläggningar som är nödvändiga för respektive exploatering. Varje exploatörs kostnadsansvar ska vidare stå i rimligt förhållande till dennes nytta av detaljplanen.

Exploatörerna bekostar anordningar för brandvatten och utförande av nya brandposter som är nödvändiga för respektive exploatering.

Tekniska anläggningar och ledningar

Programområdet ligger inom verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp. Kommunen är huvudman för allmänna dricksvatten-, spillvatten- och dagvattenledningar samt ansvarar för tillsyn och skötsel av brandposter i samråd med Jämtlands Räddningstjänstförbund.

Kommunen (Teknisk förvaltning, Avfall/VA) ansvarar och bekostar utbyggnad, underhåll och drift av allmänt dricks- och spillvattennät inom verksamhetsområde.

Nya (och befintliga) fastigheter ska anslutas till kommunalt ledningsnät för dricksvatten, spillvatten och dagvatten. För varje anslutning debiteras fastighetsägaren en anläggningsavgift (engångskostnad) samt en brukningsavgift (rörlig årskostnad).

Jämtkraft AB ansvarar för allmänna el- och fjärrvärmeledningar.

IP Only ansvarar för allmänna fiberoptiska ledningar.

I programskedet har hänsyn ej tagits till befintliga ledningar, behov av omläggning eller komplettering av ledningsnätet. Detta utreds i detaljplaneprocessen.

Fastigheter och åtgärder som berör dessa enligt planprogrammet redovisas nedan.

Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Inom planprogrammet öppnas för byggnation av bostäder och handel/verksamheter, hur byggrätterna kommer att placeras är inte i detalj fastställt.

De fastighetsrättsliga frågorna och dess konsekvenser ska utredas och beskrivas mer ingående i kommande detaljplaneprocesser.

Fastighet	Åtgärd
Norsen 19	Inlösen för park och gc.-väg
Sarven 28	Inlösen för gc-väg
Sarven 25	
Sarven 21	
Nejonögat 3	
Snäckan 25	
Skorpionen 16	Inlösen av hela fastigheten för förskola och park
Skorpionen 22	Inlösen för gc-väg
Skorpionen 20	Inlösen för park och gc-väg
Musslan 13	
Musslan 16	
Krabban 4	
Krabban 3	
Kräftan 3	
Kräftan 2	
Kräftan 6	
Räkan 1	
Godsmagasinet 1	Inlösen för park (del av)
Godsmagasinet 2	
Godsmagasinet 3	Inlösen av hela fastigheten för park
Långan 7	Inlösen för park (del av)
Långan 4	
Långan 6	Inlösen för park (del av)
Söder 1:1	Utökas med ny park
Söder 1:3	Utökas med ny park och gc-väg
Söder 1:6	Utökas med ny park och gc-väg

Planprogrammet har tagits fram av Östersunds kommun, Samhällsbyggnad, Plan och bygg.

Där inget annat anges är bilder framtagna av Östersunds kommun.

Planprogrammet har tagits fram av:
Anna Synderå, Planarkitekt
Saga Walldén, Planarkitekt

Övriga medverkande tjänstemän:
Niklas Gustafsson
Maria Olsson
Tobias Asp
Johan Persson
Matilda Segersäll
Frida Larsson
Lina Byström
Jessica Näsström
Annie Bartos
Carola Jonsson