

PLANPROGRAM FÖR DEL AV SÖDER -BANGÅRDSGATAN

SAMRÅDSHANDLING

Dnr KS-00066-2025

Dnr ByggR P 2022-32

Upprättad

14 april 2026





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

Klimatanpassning och ekosystemtjänster....	11
Närområdet	12
Kulturmiljö	13-14
Målpunkter och service	15
Användning och verksamheter	16
Fastigheter	17
Befintligt	18-19
Föroreningar	20
Störningar	20-21
Grönstruktur	22
Vatten och geoteknik	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.

Syfte och process

Detta planprogram syftar till att undersöka och ge vägledning i hur ett tidigare industriområde kan omvandlas till en stadsdel med blandad bebyggelse. Fokus ligger på hållbarhet, attraktiva vistelsemiljöer, utvidgning av centrum och en bättre integrering med övriga staden.

Kommunen avgör själv om och när ett planprogram ska tas fram. Om ett program har upprättats ska detta redovisas vid samrådet för kommande detaljplaner. Planprogrammet är inte en juridiskt bindande handling, utan fungerar som ett beslutsunderlag där förutsättningar och inriktning belyses i ett tidigt skede. Efter godkännande av programmet påbörjas arbetet med detaljplaner 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 en blandad stadsdel som inrymmer bostäder, arbetsplatser, centrumverksamhet, service och tillhörande tekniska lösningar, grönska samt offentliga platser.

Området ska ha en långsiktigt attraktiv och hållbar utformning med hänsyn till stadsbild, klimat samt ljus- och utsiktsförhållanden. Med attraktiva boendemiljöer för alla åldrar och alla delar av livet.

Struktur och utformning ska bidra till att länka samman området med omkringliggande stadsstruktur. Ett ytterligare syfte är att föreslå helhetslösningar för att uppnå Östersunds kommuns färdmedelsfördelning.

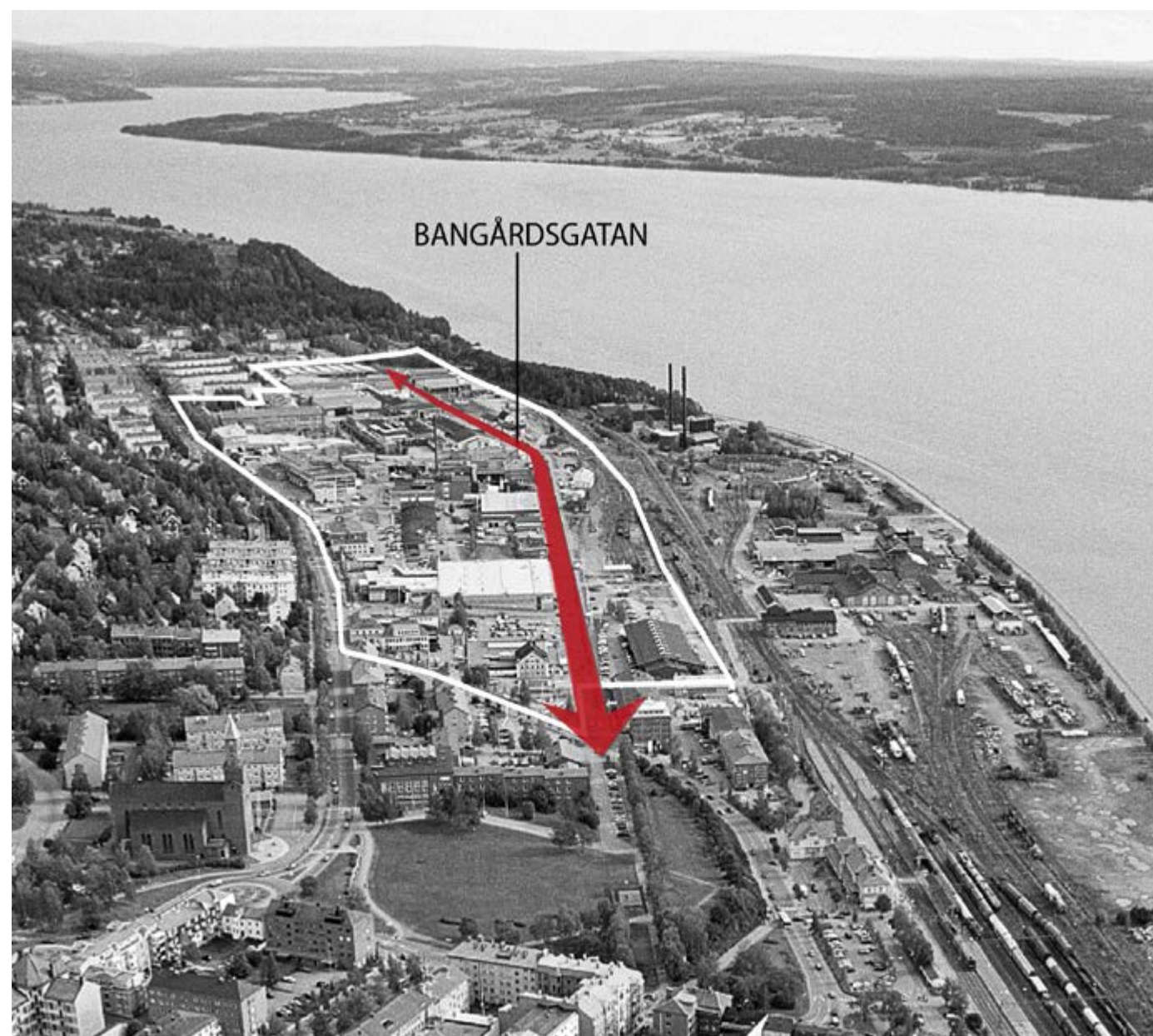
Rekreationsvärden och grönytor behöver tillskapas både för dagvattenhantering, samt för att skapa en mer inbjudande miljö på såväl kvartersmark som på offentlig plats.

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 områdets södra gräns går järnvägen, Mittbanan (Sundsvall-Trondheim). Det aktuella området är cirka 28 hektar stort och sluttar från nordost mot sydväst.

Avgränsningar

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



Särskilt viktiga frågor

Planprogrammet pekar ut ett antal prioriterade områden:

- **Möjliggöra en levande och 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.
- **Stadsmässiga kopplingar**
Säkerställa områdets integration och fysiska kopplingar mot den omgivande staden och närliggande naturområden.
- **Vägledning för kommande skeden**
Tydliggöra behovet av fortsatta utredningar och definiera kritiska frågeställningar för efterföljande detaljplanearbete.
- **Hållbar mobilitet**
Säkerställa god framkomlighet för transporter samtidigt som Bangårdsgatan omvandlas till ett grönare stadsrum med prioritet för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- **Klimatanpassning och dagvatten**
Skapa förutsättningar för rening och fördröjning av dagvatten samt säkerställa trygg avledning vid skyfall.
- **Kulturmiljö och identitet**
Värna planområdets historiska karaktär som industriområde och beakta bevarandevärden i gestaltningen av den nya miljön.
- **Klimatmål**
Föreslå konkreta åtgärder för att bidra till kommunens övergripande klimatmål.

Klimat mål och 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.

Hållbarhetsstrategi för Bangårdsgatan

Området kring Bangårdsgatan har med sitt centrumnära läge och goda tillgång till service en hög potential att utvecklas till en hållbar stadsdel. Genom att prioritera aktiva transporter och kollektivtrafik kan bilberoendet per invånare minskas avsevärt.

Hållbarhetsarbetet inom planprogrammet omfattar flera samverkande processer:

Klimatsmart planering och byggande: Vid komplettering med ny bebyggelse ska hållbara materialval och återbruk prioriteras. Strukturen i området ska utformas för att direkt bidra till kommunens klimatmål.

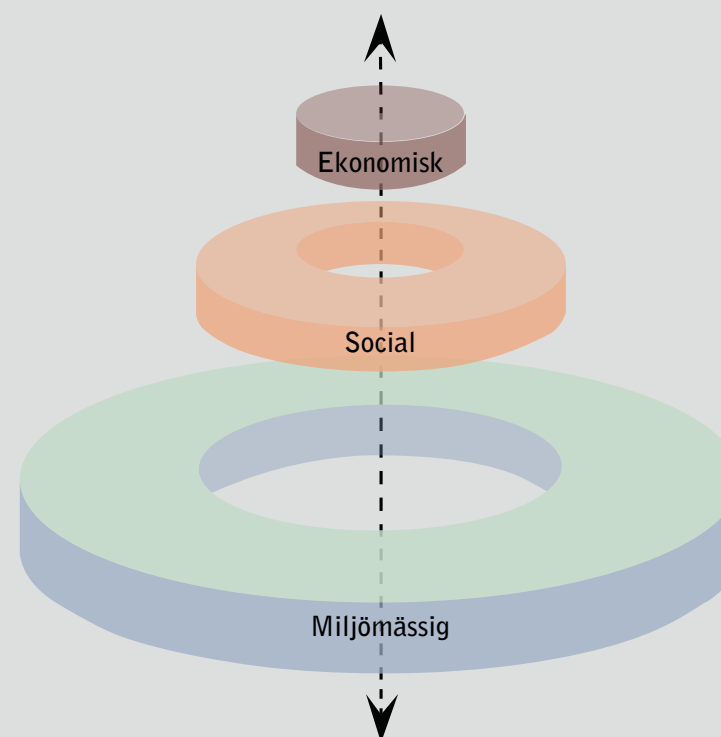
Grönblå infrastruktur: En välutvecklad grönblå struktur ska tillskapas för att hantera dagvatten och skyfall, men även för att tillföra ekosystemtjänster och grönska som främjar kolinlagring.

Social hållbarhet och hälsa: Miljöerna ska utformas för att främja människors välmående och göra det enkelt att leva hållbart. Tillgång till publika parker och utsikt över grönska från bostäder och arbetsplatser är prioriterat, då detta har dokumenterat positiva effekter på den mentala och fysiska hälsan.

Planprogrammet ska därmed fungera som en möjliggörare för en kultur där hållbara vanor blir en naturlig del av användandet av stadsdelens miljöer.

Hållbar utveckling

Kommunens mark- och vattenanvändning ska planeras så att den bidrar till en hållbar utveckling. Med Agenda 2030 som utgångspunkt väger de tre dimensionerna olika tungt, där naturens begränsningar alltid kommer först. Inom dessa ekologiska ramar ska kommunen skapa ett socialt hållbart samhälle där ekonomin används som ett verktyg för att stärka både miljö och människa.



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

Miljömässig hållbarhet

Ekologisk hållbarhet innebär att jordens ekosystem skyddas genom långsiktig resurshantering. Inom planeringen prioriteras klimatanpassat byggande, förnybara energikällor samt en effektiv och miljöanpassad användning av mark och vatten. Genom att respektera de ekologiska ramarna säkras områdets funktioner för framtiden.

Ekonomisk hållbarhet

Ekonomin ska användas som ett verktyg för att möjliggöra social och ekologisk hållbarhet längs Bangårdsgatan. Utvecklingen vilar på ett brett och långsiktigt perspektiv där investeringar görs för att skapa hållbara sociala strukturer och stärka ekologiska funktioner. Ekonomisk hållbarhet innebär här att bygga smart och robust för att minimera framtida kostnader för klimatanpassning och underhåll.

Social hållbarhet

Vid Bangårdsgatan skapas förutsättningar för en inkluderande livsmiljö genom en blandning av bostadstyper, verksamheter och god tillgång till service. Väl utformade platser och stråk ska främja möten mellan olika samhällsgrupper och bidra till en jämställd miljö som stärker människors fysiska och psykiska välbefinnande. Genom att uppmuntra delaktighet i planeringen stärks demokratin och områdets sociala resiliens.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Klimatanpassning och ekosystemtjänster

Utmaningar i ett förändrat klimat

Planområdet är i dagsläget till största del hårdgjort, vilket medför betydande risker kopplat till dagvattenhantering och temperaturreglering. Hårdgjorda ytor lagrar värme och bidrar till lokala värmeöar, en utmaning som förstärks i ett framtida klimat med högre medeltemperaturer.

Bristen på genomsläpplig mark gör att dagvatten – nederbörd som tillfälligt rinner på markytan – inte kan infiltreras naturligt. Vid kraftiga skyfall uppstår risk för okontrollerad avrinning som kan orsaka skador på byggnader, infrastruktur och människors hälsa, samt påverka miljön negativt.

Grönskans roll för klimatesiliens

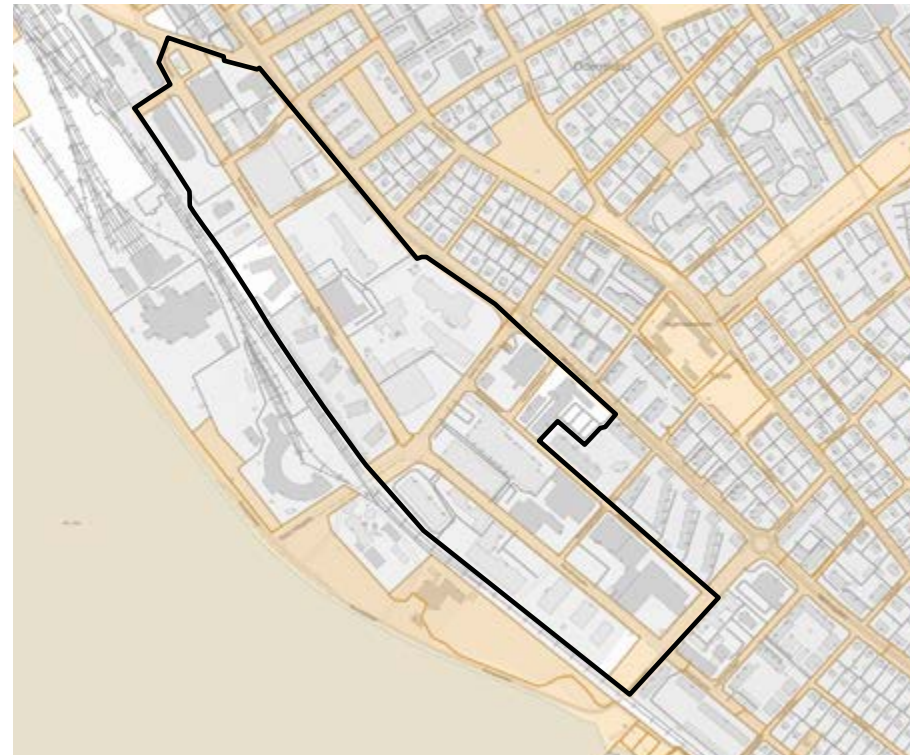
Området präglas av en påtaglig brist på vegetation och det är långt till närmaste park- eller naturområde. Gröniska och ekosystemtjänster är avgörande för att reglera temperaturen genom skugga och avdunstning, både lokalt i kvarteren och på stadsdelsnivå.

Utöver temperaturreglering fungerar vegetationsytor och genomsläppliga material som nödvändiga fördröjningsmagasin för dagvatten vid skyfall och långvarigt regn. Investeringar i grönstruktur ger även betydande mervärden i form av ökad kolinlagring, stärkt biologisk mångfald och högre livskvalitet för de som vistas i området.

Strategi för genomförande och samverkan

Eftersom merparten av marken inom planområdet är privatägd, medan kommunen främst råder över gatumark, krävs en nära samverkan för att uppnå klimatmålen. En ekosystemtjänstanalys (WSP, 2023) har tagits fram som kunskapsunderlag för att identifiera hur grönstruktur och dagvattenhantering kan samordnas mellan allmän plats och kvartersmark.

Avsikten är att skapa en långsiktigt hållbar struktur där ytanvändningen effektiviseras för att säkra områdets klimatesiliens och skapa en attraktiv stadsmiljö för framtiden.



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?

Bangårdsgatans omvandling

Området kring Bangårdsgatan har historiskt präglats av industri och handel, men genomgår nu en successiv omvandling till en mer blandad stadsmiljö. Karaktären skiftar mot ett ökat innehåll av bostäder och service, där ett nyligen färdigställt särskilt boende och planerade kontorslokaler markerar inledningen på områdets förnyelse.

Storsjö Strand och närliggande projekt

Söder om det aktuella planområdet pågår planeringen för nästa etapp av Storsjö Strand, belägen nedanför det befintliga Godsmagasinet. I direkt anslutning till etapp 3 finns en gällande detaljplan som ännu inte är genomförd. Planen medger bebyggelse med en höjd på upp till 20 meter, vilket utgör en viktig förutsättning att förhålla sig till vid utformningen av Bangårdsgatans framtida skala och siktlinjer.

Infrastruktur och grönstruktur

På den västra sidan av järnvägen sker betydande investeringar i kommunal infrastruktur genom uppförandet av ett nytt vattenverk. I samband med detta planeras även nya grönområden som kommer att bidra till stadens samlade ekosystemtjänster och skapa rekreativa värden i närområdet



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 järnvägens betydelse

Från handelsplats till järnvägsstad

Östersunds första stadsplan upprättades redan 1788, men det var först under mitten av 1800-talet som staden började ta form på allvar. Järnvägens ankomst 1879 blev startskottet för en intensiv utveckling; befolkningen fördubblades på kort tid och handeln blomstrade. Mellan 1850 och 1910 förvandlades Östersund till en betydelsefull militär- och ämbetsmannastad med ett sjudande näringsliv. Området Söder har i denna utveckling haft en nyckelroll, tätt sammankopplat med järnvägens godshantering och stadens industriella framväxt.

Kulturhistoriska värden och lokal identitet

Inom och i direkt anslutning till planområdet finns flera byggnader som vittnar om stadens historia och den lokala byggnadstraditionen. Jämtländskt tegel, med lera från bland annat Vålbacken, användes flitigt under 1900-talets första hälft och har gett staden flera av dess mest karaktäristiska miljöer.

Följande byggnader i närområdet är identifierade som särskilt värdefulla (Klass A) och utgör viktiga pelare i områdets identitet:

A. Godsmagasinet 1, 1901 Särskilt värdefull klass A. En central symbol för järnvägshistorien på Söder, uppförd i lokalt 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 och områdets expansion (1930–1960)

Mellan 1930 och 1950 genomgick Östersund en kraftig industriell tillväxt. Området Söder expanderade med mekaniska verkstäder, trävaruindustri, tryckerier och livsmedelsproduktion. Denna epok präglade områdets fysiska struktur och arkitektur, där tegel förblev ett dominerande materialval.

Efter andra världskriget kompletterades industristaden med en växande kulturtillväxt i form av skolor och läroverk, samtidigt som livsmedelsindustrin uppförde flera av de storskaliga byggnader som än idag utgör områdets landmärken.

Inom och i direkt anslutning till planområdet finns flera objekt som representerar denna expansiva fas:

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.

Från industri till upplevelsebaserad handel (1970 och framåt)

Under senare år har en intressant omvandling skett där många av de tidigare lager- och industrilokalerna har fått nytt innehåll. Området har gått från ren produktion till att bli en plats för skrymmande upplevelse- och idrottsaktiviteter. Idag rymmer de historiska skalens verksamheter som lekland, klätterhallar, skateboardhallar, gym och bowling, vilket har gett Söder en ny roll som en aktiv del av staden.



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



Livsmedelsbutik



Tegelman
(mindre livsmedelsbutik, m.m.)



Lillänge handelscentrum
(större livsmedelsbutik m.m.)



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
Stotsjöns stand

Användning och verksamheter



Markanvändning

Marken inom området används idag främst för industri, handel och kontor. Under de senaste åren har området även kompletterats med bostäder och annan markanvändning, såsom ett nybyggt vårdboende.

Fastighetsförhållanden

Kommunen äger i huvudsak gatumarken inom området. De två största privata fastighetsägarna är Storsjöborgen och Diös, som båda innehar ett flertal fastigheter. Övriga fastigheter är fördelade på ett antal, för området, mindre fastighetsägare.

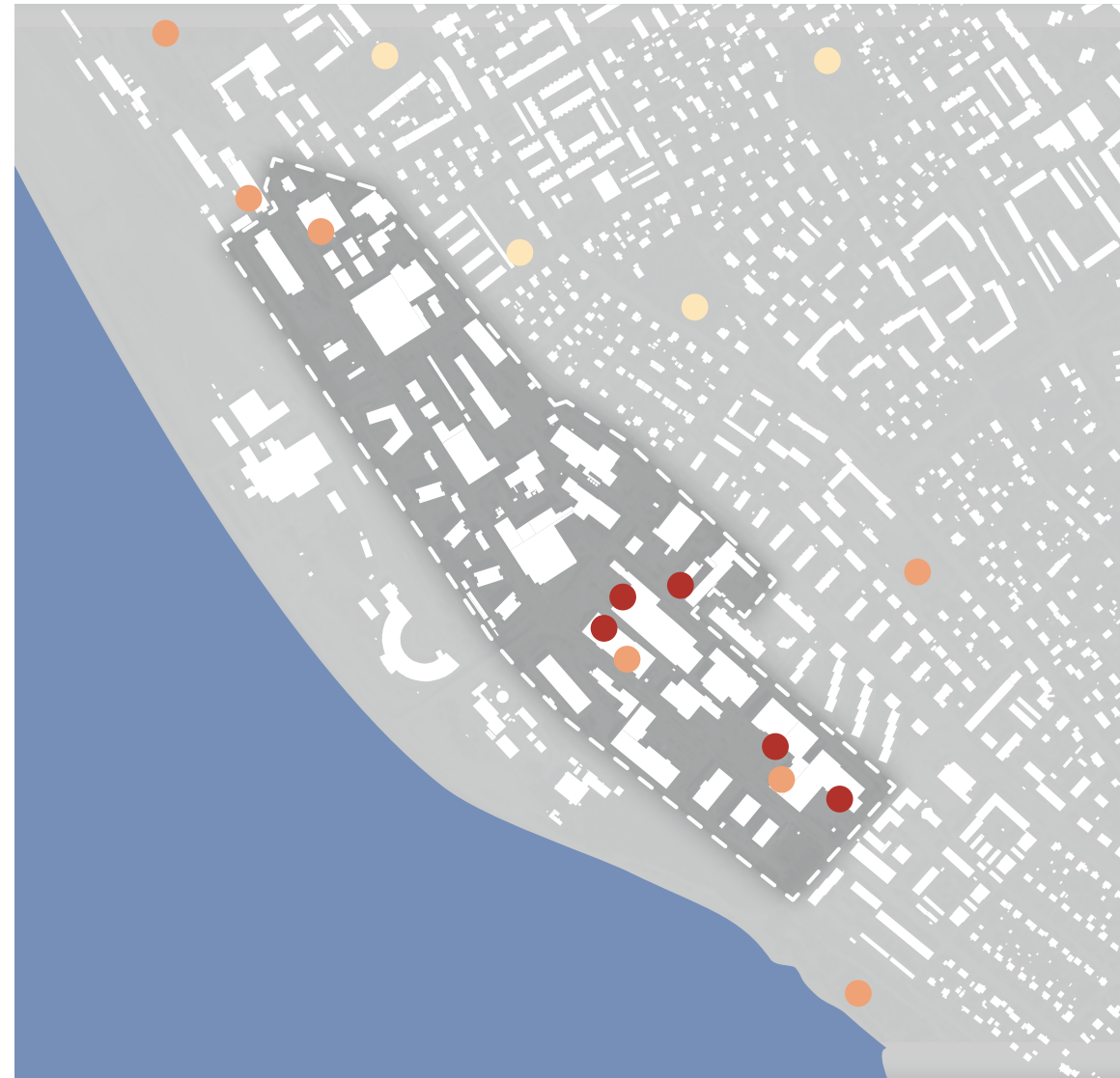
Förklaring

Huvudsaklig markanvändning idag

- Industri, handel, kontor
- Bostäder
- Övrigt

Verksamheter

Inom området ryms en stor bredd av verksamheter, innefattande handel, service, kontor samt tillverkningsindustri.



Identitetsskapande verksamheter

Inom området finns en stor variation av verksamheter som erbjuder möjligheter till rörelse, lek och aktivitet. Flera secondhandbutiker bidrar till områdets specifika karaktär och fungerar som viktiga målpunkter. I takt med att området utvecklas kan verksamheternas karaktär och sammansättning komma att 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

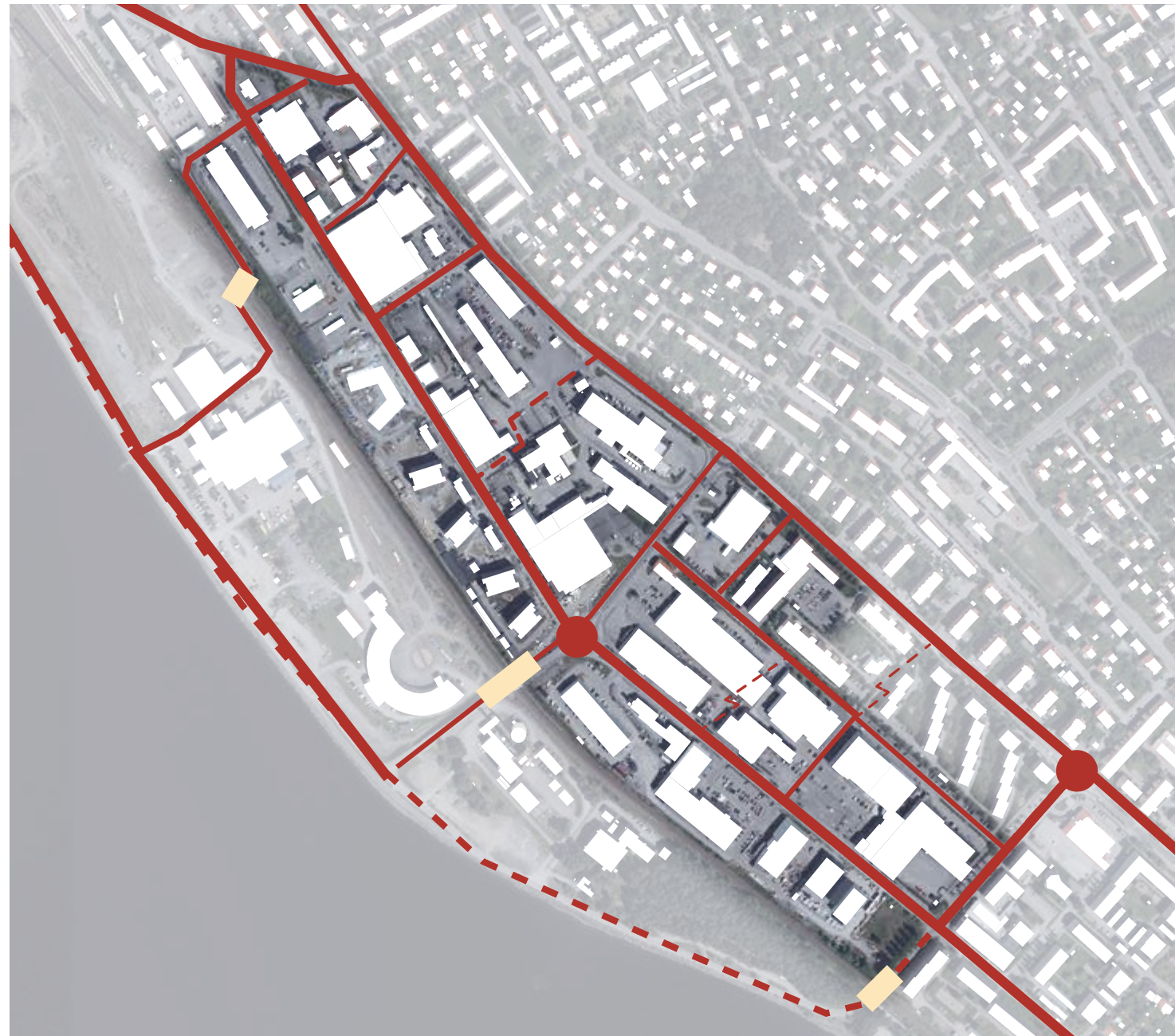
Befintligt

Befintlig gatumiljö

Genom planområdet sträcker sig Bangårdsgatan i nordvästlig-sydöstlig riktning, mellan Ringvägen och Tjalmargatan. Gatusektionen varierar med en total bredd på cirka 16,5–19 meter. Området är centralt beläget med stora omvandlingsytor och goda utsiktslägen. Kopplingen till kringliggande områden är relativt god, även om järnvägen utgör en betydande barriär.

Gatans norra sida domineras av lastkajer, vilket bidrar till en upplevelse av baksidor. Utmed dessa tillkommer ofta ett par meter privatägd kvartersmark där parkering är vanligt förekommande.

Dagens gatumiljö är utformad primärt för fordonstrafik med omfattande ytor för bilparkering, men saknar sammanhängande gång- och cykelbanor, belysning och grönska. Cykelparkering saknas på såväl allmän platsmark som kvartersmark, även vid viktiga målpunkter som entréer, butiker och busshållplatser. Det finns en stor potential att förbättra miljön genom att anlägga gång- och cykelstråk, tillföra grönska och skapa säkrare utrymmen för oskyddade trafikanter. En mer jämställd gatumiljö eftersträvas, då det nuvarande gaturummet har en otydlig utformning där parkering ofta kräver backning över gångytor i direkt anslutning till lastkajer och körbanor.



Karta som visar gatustrukturen i området översiktligt.

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



Foton som visar några av gaturummen i området.

Bebyggelsestruktur och karaktär

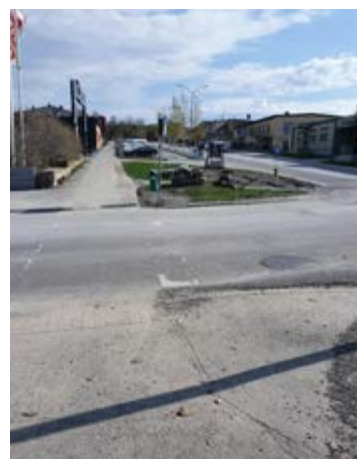
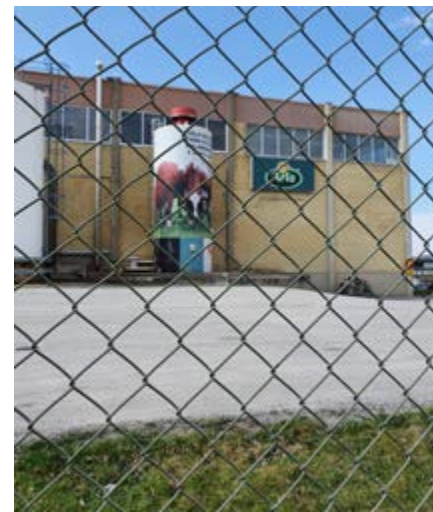
Omvandlingen av området från industriområde till blandad stadsbebyggelse har påbörjats. De nya bostadshusen reser sig över de äldre industri- och handelsbyggnaderna med en nättare skala och karaktäriseras av murriga färgskalor. En specifik träbyggnad med avvikande takform utgör ett tydligt landmärke i fonden. Den generella skalan i området är något större än i 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.

Under 1940-talet genomförde staden en medveten satsning för att utveckla denna del av stadsdelen Söder till ett industriområde. Sedan dess har området vuxit fram till en brokig miljö med småindustri, verksamheter och bostäder, vilket idag gör det svåröverblickbart. Gatustrukturen domineras av Bangårdsgatan och dess tvärgator. Även om flera gator ansluter till det omliggande gatunätet, slutar många i återvändsgränder. På flera platser skapas siktlinjer och utblickar mot Storsjön 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 i hög grad slutna.

Endast Bangårdsgatan har idag en viss anpassning för gång- och cykeltrafik. Stadsrummet präglas i övrigt av stora gaturum dimensionerade för biltrafik och parkering, och längs många gator saknas trottoarer. De stora byggnadsvolymer medför att oskyddade trafikanter ofta rör sig längs 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

Förorenad Mark

Inom programområdet finns både bekräftade föroreningar och områden med misstänkt föroreningsskada. Merparten av området består av fyllnadsmassor av okänt ursprung. Vissa delar har tidigare sanerats till riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM).

Miljötekniska markundersökningar ska genomföras i detaljplaneskedet för att säkerställa markens lämplighet för den föreslagna användningen. Detta krävs även för att förhindra spridning av föroreningar vid markarbeten och dagvatteninfiltration. På grund av rådande osäkerhetsfaktorer avseende föroreningsbilden krävs omfattande provtagning inom stora delar av programområdet.

Eventuella föroreningar ska saneras till en nivå som är säker utifrån den tänkta markanvändningen. Ytterligare åtgärder kan krävas även i de områden som tidigare sanerats till MKM-nivå, då exempelvis bostäder och förskolor ställer krav på känslig markanvändning (KM).



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 Känslig markanvändning
- MKM Mindre känslig markanvändning



Karta som visar förorenat område kring järnvägen.

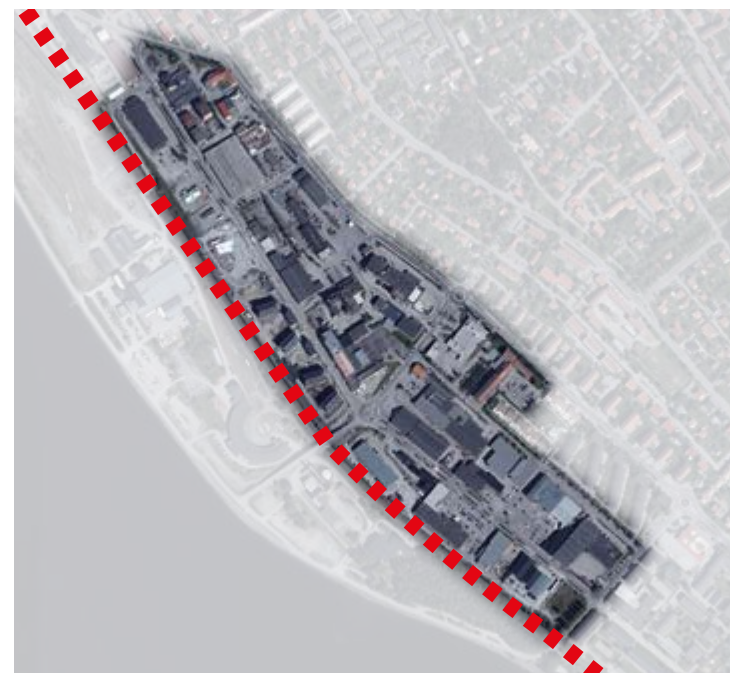
Störningar

Buller och vibrationer från järnväg

Delar av programområdet gränsar till järnvägen, där tung trafik kan ge upphov till markvibrationer. I samband med tidigare detaljplanearbete i närområdet har vibrationsfrågan utretts genom mätningar. Bland annat genomfördes specifika vibrationsutredningar för etapp 1 och 2 av Storsjö strand, varav den senare även innefattade långtidsmätningar av både ljud och vibrationer.

Resultaten från dessa utredningar visar att markvibrationerna i området är låga och att gällande riktvärden underskrids med god marginal.

Inför kommande detaljplaner inom programområdet kan kompletterande utredningar bli aktuella. För att säkerställa en god boendemiljö kan det i plankartan krävas reglering av byggnadstekniska åtgärder, så att störande vibrationer inte uppstår i bostadsutrymmen. Tidig dialog ska hållas med Trafikverket för att erhålla aktuella prognoser gällande tågtrafikens sammansättning och andelen tungt lastade tåg



Karta som visar järnvägens dragning i förhållande till programområdet.

Trafikbuller

Vid planläggning av nya bostäder tillämpas de riktvärden för trafikbuller som riksdagen antagit för att säkerställa en god boendemiljö:

- 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (utomhus)
- 50 dBA ekvivalent ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad

För bostäder om högst 35 kvm gäller 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad.

Frågor rörande trafikbuller från både väg och järnväg har utretts ingående i samband med tidigare detaljplaneprocesser i närområdet.

För att klara gällande bullerkrav för nyligen uppförda bostäder inom fastigheterna Söder 1:20 och Kräftan 8, har byggnadernas placering och vinkling anpassats. Genom dessa åtgärder har skyddade uteplatser skapats och föreskrivna bullernivåer kunnat hållas. Andra tillämpade anpassningar är krav på genomgående lägenheter, där minst hälften av bostadsrummen är orienterade mot en tyst sida (innergård).

Trots genomförda åtgärder upplevs programområdet idag som relativt bullerexponerat. Vid den fortsatta planeringen och utformningen av nya kvarter är det därför avgörande att trafikbuller integreras som en tidig dimensioneringsfaktor, särskilt vid disponeringen av bostadsgårdar och byggnadsvolymer.

Farligt gods, risker

Programområdet gränsar till järnvägen, som utgör en transportled för farligt gods. Riskanalyser har tidigare upprättats i samband med närliggande detaljplaner, såsom Storsjö strand och Ångbryggeriet. Dessa utredningar visar att individrisken för personer som vistas i området ligger på en låg nivå. Även samhällsrisken, som baseras på personantalet inom påverkansområdet, bedöms som låg.

Inför efterföljande detaljplaner kan kompletterande riskutredningar krävas för att identifiera behov av riskreducerande åtgärder. I detaljplanen kan kommunen föreskriva en utformning av den byggda miljön som minimerar konsekvenserna vid en eventuell olycka.

En identifierad riskkälla är utsläpp av giftig gas, vilket ställer krav på byggnadernas placering och tekniska utformning. Exempelvis bör friskluftsintag placeras på den sida av byggnaden som inte är exponerad mot järnvägen.

Vid placering av byggnader ska även risken för urspärning beaktas. För att hantera denna risk rekommenderas att bostäder placeras med ett säkerhetsavstånd om minst 25 meter från spårmitet.

Vidare ska risken för spårspring beaktas i det fortsatta planarbetet. Områden i direkt anslutning till järnvägen får inte utformas så att de inbjuder till vistelse; särskilt ska ytor som uppmuntrar till barnlek undvikas i dessa zoner för att minimera



Störningar från verksamheter

Inom programområdet finns gällande detaljplaner som medger industriändamål. Dessa bestämmelser omfattar verksamheter som inte får medföra olägenheter för närboende avseende ”sundhet, brandsäkerhet och trevnad”, samt mindre industri av ”för omgivningen ej stötande eller eldfarlig art” samt småindustri och hantverk. I takt med att området utvecklas mot en blandad stadsdel har bostäder nyligen uppförts i direkt anslutning till pågående industriell verksamhet. Denna omvandling innebär att bostäder och verksamheter under en övergångsperiod behöver samexistera. För att säkerställa en god boendemiljö och undvika konflikter mellan olika markanvändningar, behöver kommande detaljplaner utreda specifika skyddsåtgärder och anpassningar av nya bostadsprojekt. Visionen om den blandade staden innebär att olika typer av verksamheter även fortsättningsvis ska kunna inrymmas i området, men att en successiv omvandling sker där störande industri ersätts av verksamheter som är kompatibla med bostäder.

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 vägslitage 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 luftproblematik 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

Grönstruktur och ekosystemtjänster

Grönstrukturen omfattar det sammanhängande nätverket av gröna ytor inom ett område. I den byggda miljön bidrar grönstrukturen med viktiga ekosystemtjänster som främjar folkhälsa, reglerar lokalklimat och hanterar dagvatten samt skyfall.

Befintlig grönstruktur

Programområdet präglas idag till stor del av hårdgjorda ytor och saknar större sammanhängande parker eller naturområden. Under de senaste årens bostadsutveckling har nya gröna miljöer tillförts i form av anlagda bostadsgårdar samt trädader med skelettjordar, vilket förbättrat områdets lokala förutsättningar för ekosystemtjänster.

Området hyser idag få miljöer med höga värden för biologisk mångfald. Vegetationen består främst av gatuträd där björk dominerar, men inslag av poppel och näverhagg förekommer också. En nyplanterad allé med varierade trädsorter bidrar nu till en ökad variation. Inom området finns även ruderatmarker, främst i anslutning till järnvägen, vilka kan fungera som viktiga habitat och spridningsvägar för pollinatörer.

Samband med omgivningen

Programområdet omges av miljöer med höga rekreations- och naturvärden. Storsjön är belägen cirka 200 meter från området, och i sydost finns Minnesgårdsparken och Odensalastranden som erbjuder omfattande naturkvaliteter. Även Österängsparken ligger inom räckhåll. En viktig aspekt i den fortsatta planeringen blir att stärka de fysiska och visuella kopplingarna mellan programområdet och de intilliggande grönområdena.

Förklaring

- ● ● ● ● Sankt Olavsleden
- Grönytor som finns idag



Vatten och Geoteknik

Geologi och hydrologi

Tidigare utförda geotekniska utredningar inom programområdet bekräftar uppgifter från Sveriges geologiska undersökning (SGU). Markens översta skikt består generellt av fyllnadsmaterial med ett underliggande lager av morän. Fyllnadsmaterialets tjocklek har i mätningar varierat mellan 0,3 och 2,7 meter, men lokala variationer kan förekomma inom hela området. På grund av fyllnadsmaterialets sammansättning bedöms marken ha en hög genomsläpplighet.

Grundvattenytan varierar beroende på säsong och lokala förhållanden. Geotekniska utredningar från senare år visar på grundvattennivåer mellan 0,3 och 3,7 meter under befintlig marknivå. Specifikt för Östersunds bangård redovisas nivåer mellan 0,7 och 3,6 meter. Området sluttar generellt i västlig riktning mot Storsjön.

Vatten och avlopp

Hela programområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för dricksvatten och avlopp. Den pågående omvandlingen från industriområde till bostadskvarter innebär förändrade förutsättningar för ledningsnätets kapacitet. Kapacitetsfrågan behöver därför utredas och hanteras specifikt i samband med varje enskild detaljplan.



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

Befintlig dagvattenhantering

Programområdet är beläget i nära anslutning till Storsjön, som utgör recipient för området. En betydande del av dagvattnet från både programområdet och ovanliggande avrinningsområden leds idag genom området och vidare ut i Storsjön, till största del orenat.

Inom området finns för närvarande två dagvattenanläggningar: ett biofilter i korsningen Tjalmargatan/Bangårdsgatan samt ett nyanlagt krossdike längs Bangårdsgatan (norr om Nedre Vattugatan) för hantering av gatudagvatten.

Då området till stor del består av hårdgjorda och kraftigt trafikerade ytor, uppstår belastning från förorenat dagvatten. Det råder i dagsläget stor brist på infiltrerbara ytor, vilket innebär att en stor andel av dagvattnet avleds direkt till recipienten utan föregående rening.

Recipient

Programområdet är beläget inom ett avrinningsområde som mynnar i Storsjön. Enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) har Storsjön för närvarande måttlig ekologisk status. God kemisk ytvattenstatus uppnås ej, främst på grund av förekomsten av ämnen som bly, kvicksilver, bromerade difenyletrar, tributyltenn, antracen, fluoranten, benso(a)pyren, benso(g,h,i)perylene och PFOS.

Storsjöns vattenkvalitet påverkas negativt av bland annat orenat dagvatten från trafikanläggningar och urlakning från historiskt förorenade markområden. Vid den fortsatta planläggningen är det därför av stor vikt att föreskriva åtgärder som minskar utsläppen av föroreningar och bidrar till att förbättra recipientens status.

Riksintressen

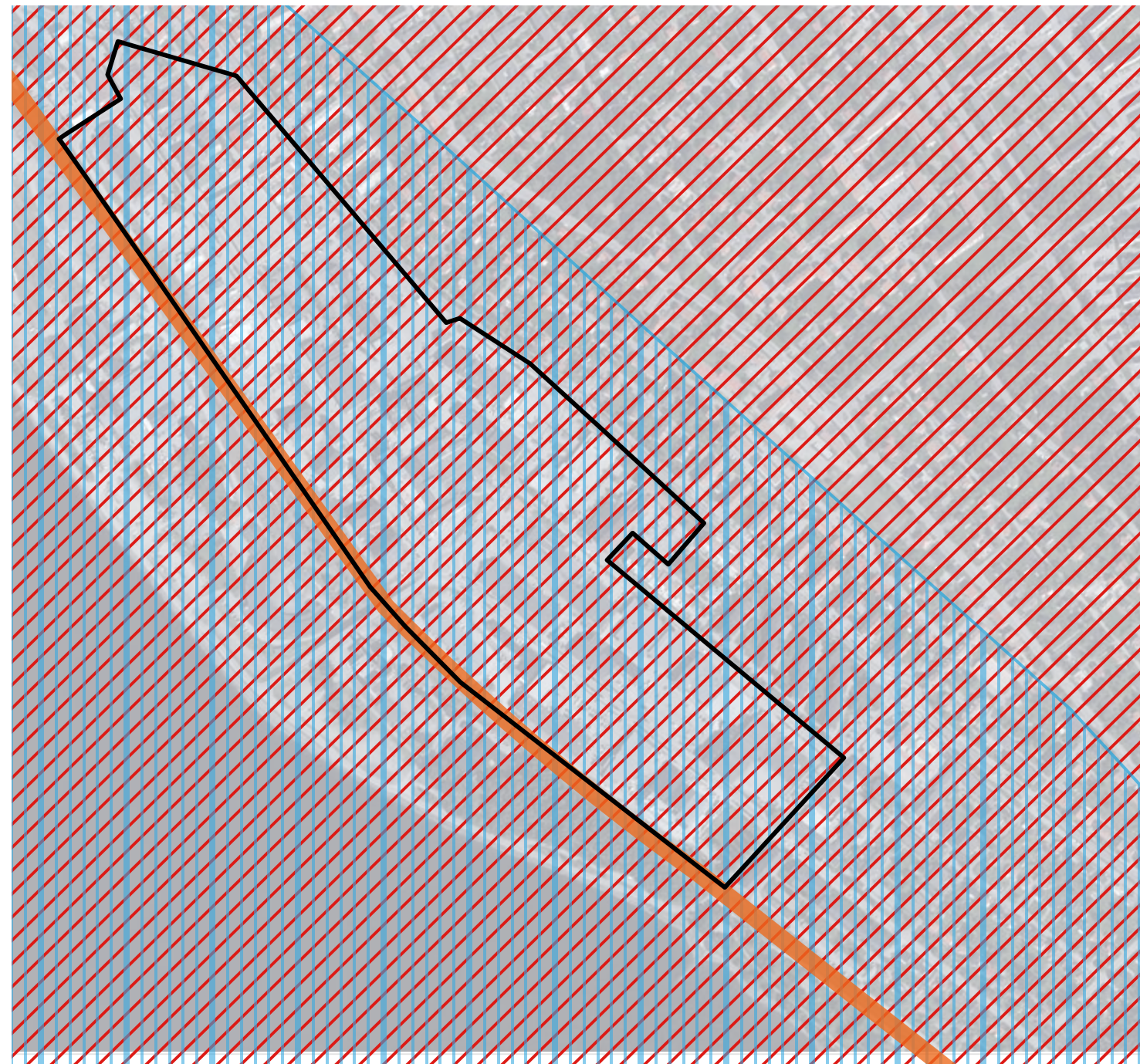
Programområdet omfattas av flera riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken (MB). Inom ramen för planprogrammet behandlas dessa på en övergripande nivå, medan den slutgiltiga prövningen och detaljerade avvägningen sker i kommande detaljplanearbete. Det är i det skedet som fördjupade analyser fastställer hur riksintressena ska tillgodoses och samordnas med områdets utveckling.

Kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB)

Området ligger inom riksintresse för kulturmiljövård för både Östersunds stad (Z 27) och Storsjöbygden (Z 25). Den planerade utvecklingen berör riksintresset då ny bebyggelse påverkar stadsbilden och befintliga siktlinjer. Sammantaget bedöms förslaget medföra viss påverkan på kulturmiljön, men inte utgöra påtaglig skada på riksintressets kärnvärden.

Friluftsliv (3 kap. 6 § MB)

Programområdet berörs av riksintresset för friluftsliv främst genom sin närhet till Storsjön. Området består idag av exploaterad mark som avgränsas mot sjön av järnvägen. Genom genomförandet av programmet kan tillgängligheten för allmänheten öka, vilket kan bidra positivt till områdets friluftsliv. Samtidigt kan en utbyggnad innebära en högre belastning på närliggande rekreativmiljöer. Programmets inriktning bedöms i detta skede inte medföra påtaglig skada på riksintresset.



— Riksintesse järnväg

/// Riksintresse kulturmiljövård

||| Riksintesse friluftsliv

Kommunikationer, industriell produktion och energi (3 kap. 8 § MB)

Järnvägen som gränsar till området utgör riksintresse för kommunikationer. Programområdet ligger även inom influensområde för flyghinder, vilket innebär att byggnadsverk inte får överstiga en höjd om 420 meter över havet. Planläggning i enlighet med programförslaget bedöms inte medföra skada på riksintresset.

Vattenförsörjning (3 kap. 8 § MB)

Programområdet berörs av riksintresse för vattenförsörjning. Eftersom området redan är hårdgjort bedöms inte den planerade exploateringen innebära någon avsevärd påverkan på riksintresset. I samband med områdets omvandling finns dock ett behov av att förbättra dagvattenhanteringen samt öka möjligheterna till fördröjning och rening av vatten.

Riksintesse totalförsvaret 3 kap § 9

Området ligger inom påverkansområde för civil flygplats samt för väderradar, vilket utgör riksintesse för totalförsvaret. Planläggningen bedöms inte medföra 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 ställningstaganden/strategier 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

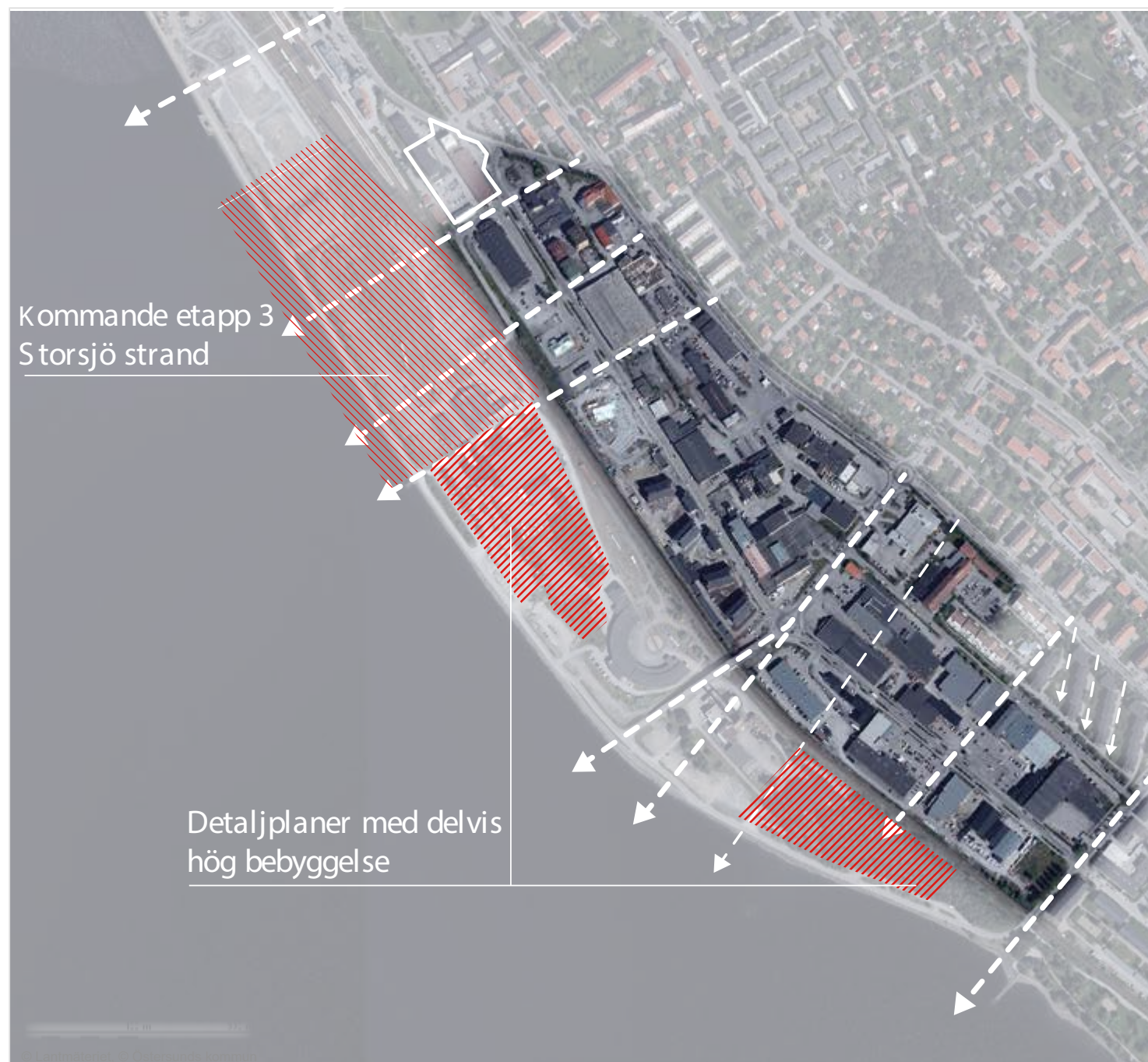
Inom området finns siktlinjer ner genom gränderna med utsikt över Storsjön och Annersia. Området mellan rondellen och stationen har idag en stor variation av volymer och ett varierat taklandskap där siktlinjer mot sjön/Annersia kan skymta oväntat.



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



Analys av siktlinjer

Illustrationen ovan visar befintliga siktlinjer genom området med utblickar mot Storsjön och Annersia i horisonten. Kartan redovisar även Storsjö strand etapp 3 samt områden med gällande detaljplaner som medger en delvis hög bebyggelse. För att bevara dessa visuella samband krävs en noggrann samordning i kommande detaljplaneprocesser. Upplevelsen av siktlinjerna varierar beroende på var betraktaren befinner sig, både inom och utanför programområdet. En förtätning med ny bebyggelse innebär förändrade förutsättningar för att uppleva vyn mot Storsjön, Annersia och fjällvärlden. Det är därför av stor vikt att byggnadernas placering och volymer utformas med hänsyn till dessa siktlinjer för att värna områdets karaktär och kontakt med landskapet.

Barriärer



Järnvägen som barriär

Järnvägen utgör idag en påtaglig fysisk och funktionell barriär inom programområdet. Den befintliga infrastrukturen begränsar rörligheten längs tvärgatorna och försvårar kopplingen mellan staden och Storsjöns strand. Att öka tillgängligheten och skapa bättre samband genom eller över järnvägen är därför en central fråga i den fortsatta utvecklingen av området.

FÖRSLAG

I detta avsnitt presenteras de vägledande principerna och den övergripande strukturen för området. Framställningen sammanfattas i ett antal ställningstaganden som utgör grunden för den fortsatta planeringen.

Vision

Bangårdsgatan utvecklas till en hållbar och levande stadsdel med attraktiva miljöer för både boende och besökare. Här prioriteras aktiva transporter genom smidiga lösningar för cykel, buss och fotgängare, medan biltrafiken begränsas för att ge plats åt grönska – både vid bostaden och i det gemensamma rummet.

Genom verksamheter i bottenplan skapas ett gaturum som bjuder in till spontana möten. De befintliga husens karaktär får samspela med ny, arkitektonisk bebyggelse som tydliggör en modern stadsmässig kvalitet. Som ett starkt komplement till Östersunds centrum tillför Bangårdsgatan något nytt till staden, med direkt närhet till både förskola och kommunal service.

- Programområde
- Park och grönstruktur
- Förskola
- Bostäder
- Gatumark
- Stadskaraktär (bostäder, verksamheter, service, kontor, handel mm)
- Järnvägsövergång

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

Grönya 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

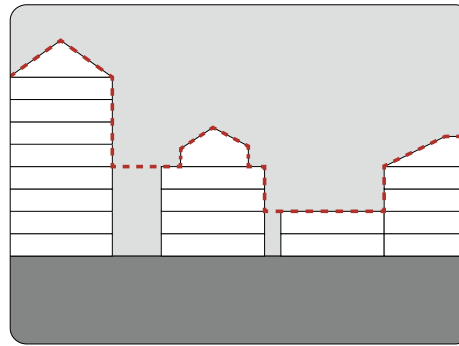
En tydlig utformning av gaturummet förstärker läsbarheten och karaktären av Bangårdsgatan som huvudstråk.

17. Fokus mobilitet - Parkering samlas

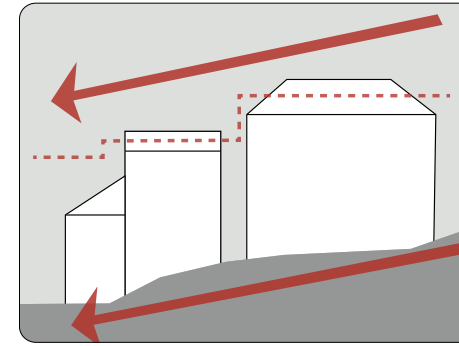
Mobilitet ska vara i fokus, parkeringsplatser samlas och gång och cykel samt bilpooler premieras.

18. Finmaskighet i nätet

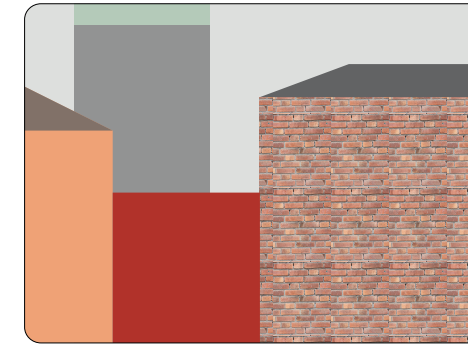
En generell större finmaskighet i gatunätet ska eftersträvas. Befintliga rörelsestråk från Odenslund ska förlängas.



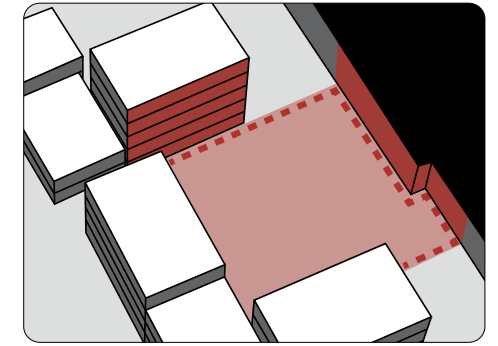
1. Variation i våningshöjd



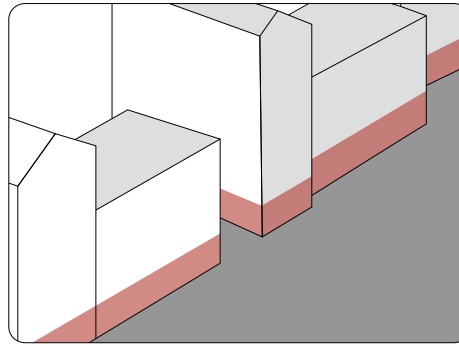
2. Bebyggelsen trappas



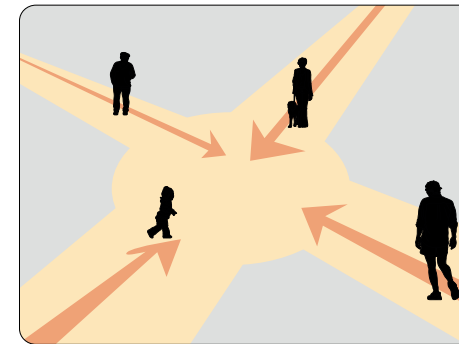
3. Gammalt möter nytt



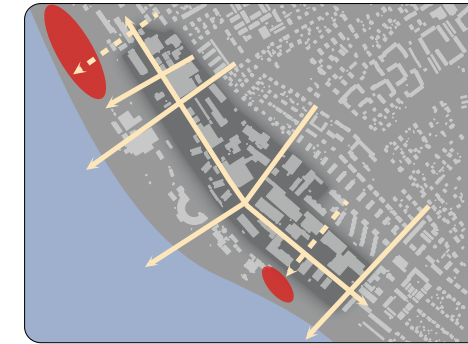
4. Rumsbildande kvaliteter



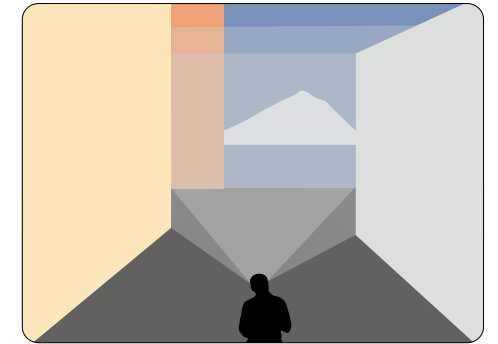
5. Bokaler/lokaler i bottenplan



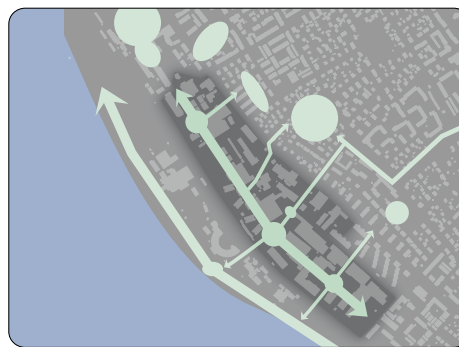
6. Mötespunkter/platsbildningar



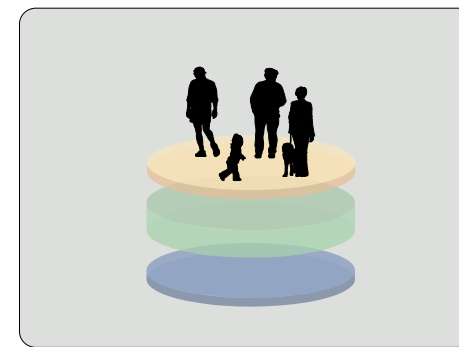
7. Siktlinjer ner mot sjön



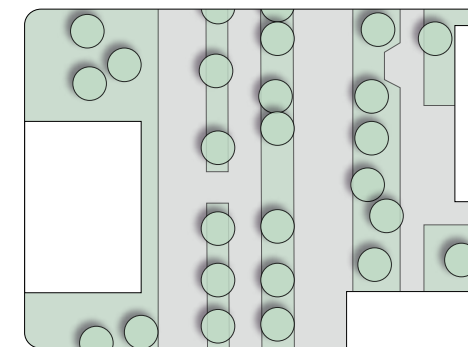
8. Utblickar



9. Sammanhängande grönstruktur



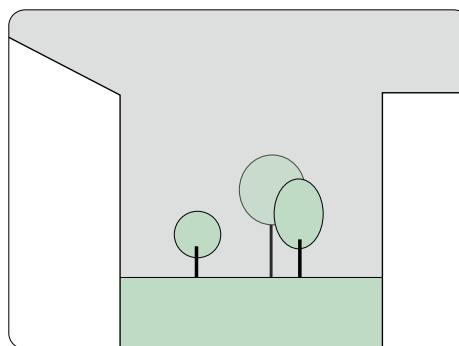
10. Multifunktionella ytor



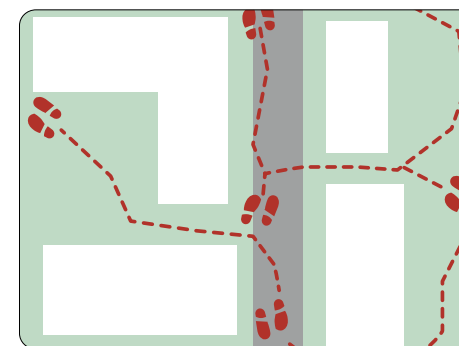
13. Grått blir grönt



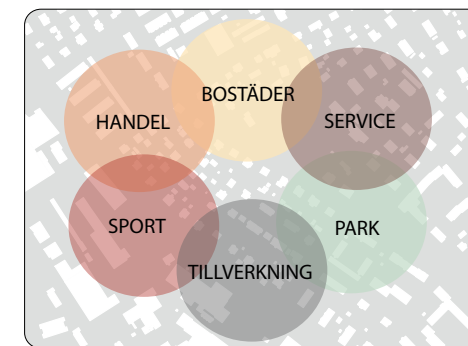
11. Allmän plats - gröna stråk



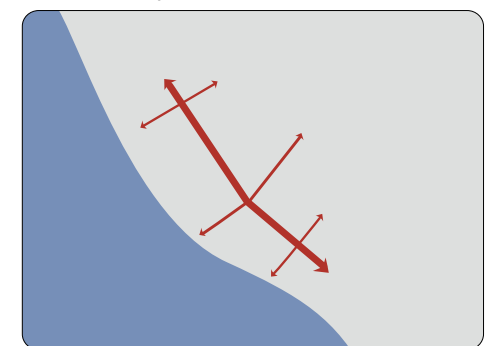
12. Grönt mellan husen



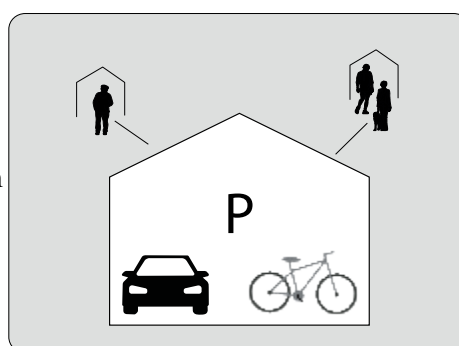
14. Rörelse möjliggörs



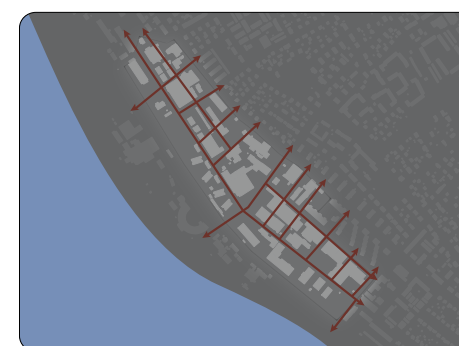
15. Blandad stad



16. Bangårdsgatan huvudstråk



17. Fokus Mobilitet - Parkering sam-



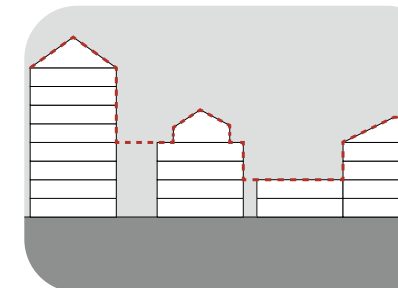
18. Finmaskighet

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.
- Entréväning med högre våningshöjd för att möjliggöra publika funktioner och handel.

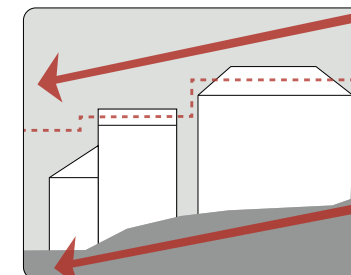
Gränder



Ställningstaganden

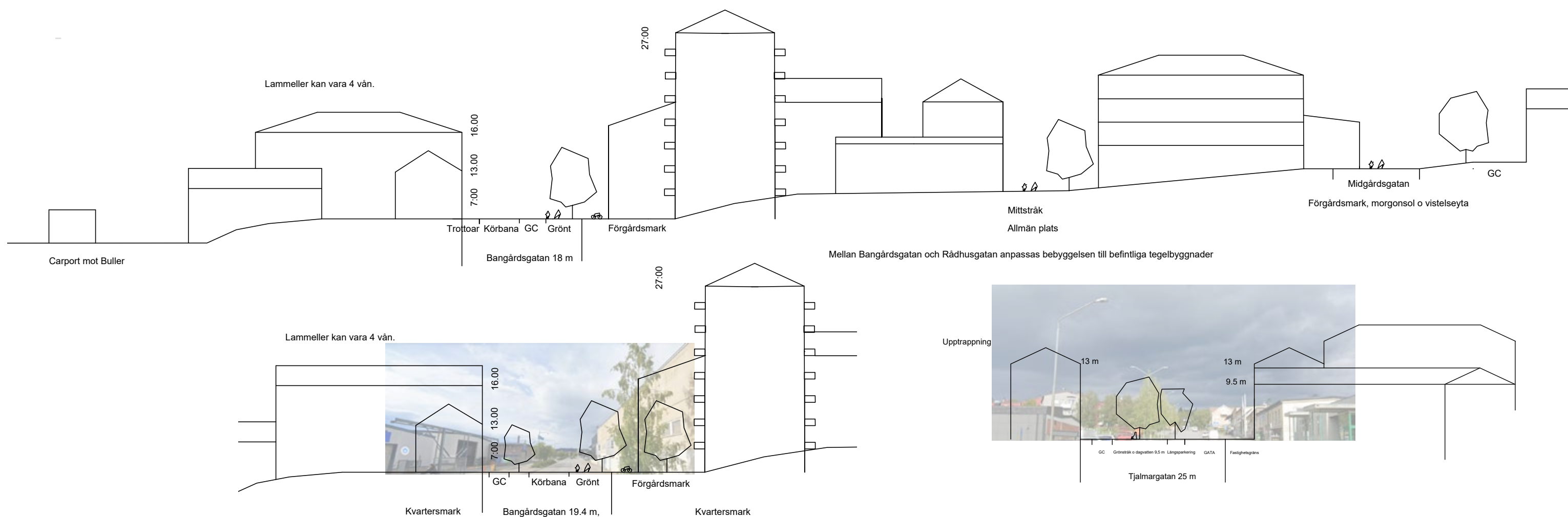
- När byggnaderna är 5-6 våningar i gränder bör de två övre våningarna vara indragna för att huset ska upplevas lägre.
- Bebyggelsen ska trappas.
- Trappade byggnader i gränder behöver markanpassas och varieras i färg, textur eller volym var 25 e meter för variation.
- Trapphus ska vara genomgående.
- 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.



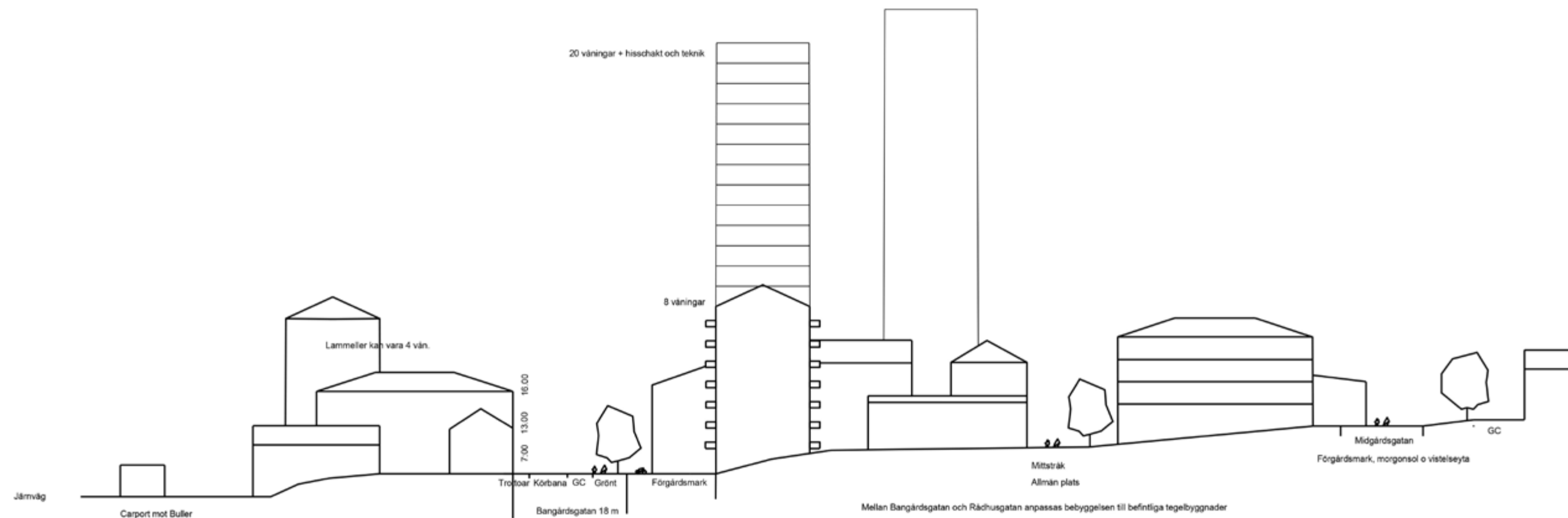
Gatusektioner

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.



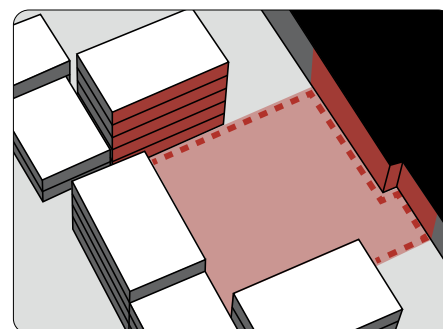
Möjlig utsikt från äldreboendet utifrån programmets ställningstaganden.

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 berättar en historia, tillför karaktär och ger en grund för gestaltning. Den lägre bebyggelsen i två våningar som i huvudsak finns i de norra delarna, berättar också en del av platsens historia. 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.



Arlas karaktärsfulla byggnader.

Lägre bebyggelse med mycket karaktär från 1900-talets tidiga historia.

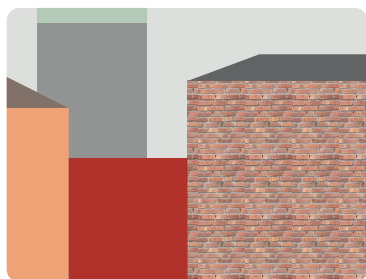
Material och färg

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.

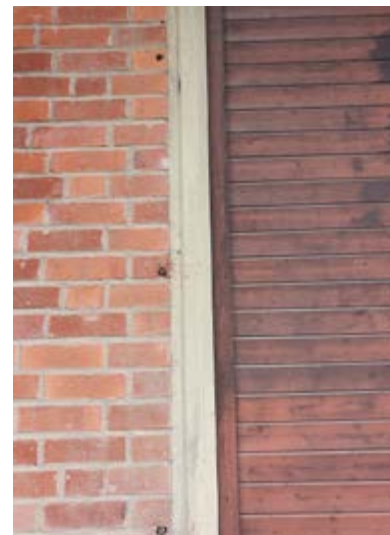
Variation mot gatan handlar om ett varierat fasadliv med platsbildningar och genuina fasadmaterial samt välbearbetade proportioner med en förhöjd detaljeringsgrad i markplan.

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



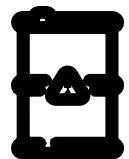
Återbruka



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.

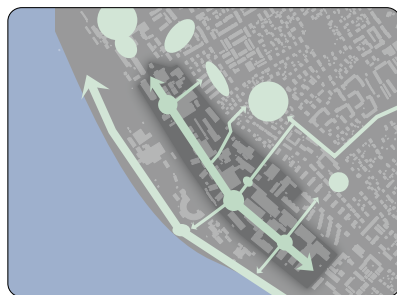
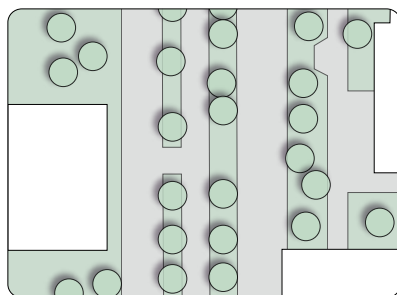
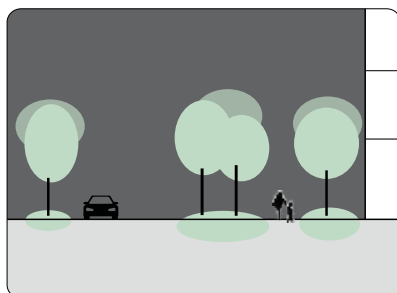
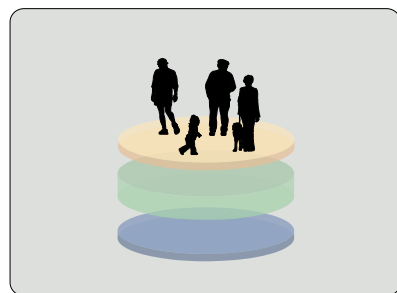
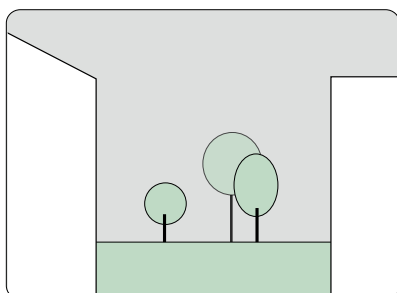
Stommen i en byggnad har oftast stor klimatpåverkan och kräver mycket resurser. Det finns därför ofta stora vinster att göra avseende återbruk av bärverksdelar. Återbruk av bärverksdelar kräver demontering till byggnadens ingående delar. Först därefter kan bärverksdelarna återbrukas i en ny konstruktion. 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 förtätar staden och ökar flödet av människor i området. Detta kräver ett helhetsgrepp kring områdets grönstruktur. För att främja välmående och möta framtida hållbarhetsutmaningar gällande skyfall, dagvatten och temperaturreglering krävs sammanhängande gröna miljöer. Investeringar i grön infrastruktur och genomgående grönstråk skapar i sin tur värdefulla synergieffekter.



Bilden visar ett brett parkstråk med regnbädd som föreslås utgöra en del av de framtida gröna kopplingarna längs Bangårdsgatan samt dess tvärgående stråk och gator. (Foto, Ekosystemtjänstanalys, WSP).

Det är särskilt viktigt att gårdar, platsbildningar och stråk binds samman för att erbjuda en genomgående upplevelse av grönska. De gröna stråken ger karaktär och identitet åt mötet mellan nyproduktion och bevarade industribyggnader.

Utsikten över sjön, närheten till Storsjöns strand och kopplingen mot grönområden som Minnesgården utgör stora tillgångar. I detta sammanhang blir de tvärgående gröna kopplingarna genom gator och gränder särskilt betydelsefulla

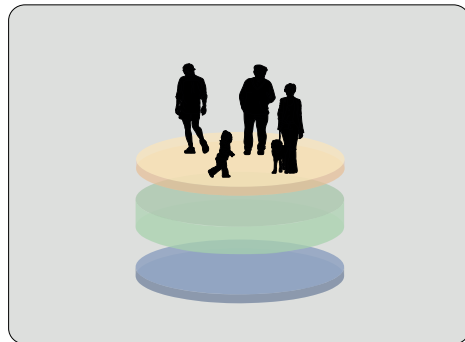


Bilden visar exempel på hur området vid rondellen där Vattugatan möter Bangårdsgatan kan göras grönare och integreras i de gröna stråken (Foto ur Ekosystemtjänstanalys, WSP som visar klimatpark i Köpenhamn som inspiration).

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



Den begränsade tillgången på mark ställer krav på att områdets grönytor är multifunktionella. Utgångspunkten är att dessa ytor ska kunna erbjuda flera ekosystemtjänster samtidigt som de kopplas samman. Detta gynnar kapaciteten för dagvattenhantering och skapar förutsättningar för högre biologisk mångfald.

Genom att förgröna de stråk och ytor där människor vistas upplevs området som helhet grönare. Att tillföra platser för möten mellan olika grupper 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 har tagits fram och rapporten är uppdelad i tre delar:

Del 1 Ekosystemtjänstanalys

Del 2 Principlösningar

Del 3 Fördjupning av ekosystemtjänsterna

I Bilaga 1 finns en mer detaljerad beskrivning av den dagvattenanalys och skyfallsanalys som tagits fram i arbetet.

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

Ekosystemtjänstutredningen visar var parkyta är lämplig utifrån behov och brister i området. Utredningen belyser även möjligheten att samordna dessa ytor med dagvattenhantering samt att koppla samman dem med närliggande grönområden.

Utredningen innehåller förslag på principlösningar för att uppnå visionen för området. Principerna är uppdelade för användning inom allmän plats samt inom kvartersmark.

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 finns idag en mycket liten andel grönska och få ekosystemtjänster. När grönska nu behöver tillföras uppstår frågor om hur mycket som behövs och vad som ger mest effekt.

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

3-30-300

Principen beskriver hur mycket grönska en stad behöver för att fungera väl och fungerar som 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 anger hur stor del av en yta som skuggas av trädkronor.

300 meter

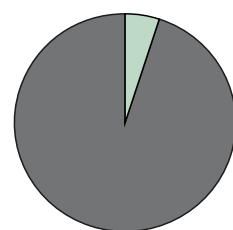
Alla invånare ska ha max 300 meter till ett grönområde. Naturvårdsverket har som mål att alla städer ska ha en krontäckning på minst 25 %. Detta ger incitament till att både vårda befintliga träd och planera nya.

Att se träd och natur från sin bostad har en dokumenterat positiv påverkan på livskvalitet och hälsa. För många är grönskan precis utanför hemmet den främsta kontakten med naturen i vardagen. Närgrönska och träd vid bostaden är särskilt viktigt för grupper som barn och äldre som inte rör sig lika långt från hemmet. För nya områden kan siffran 3 användas som ett riktmärke.

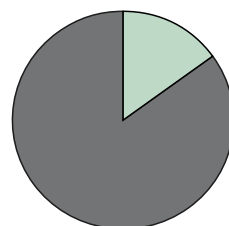
Bangårdsgatan och krontäckning

Krontäckning definieras som den andel mark som skuggas eller täcks av en trädkrona

Idag
2-5% krontäckningsgrad



Målsättning
15% krontäckningsgrad



Hur?
1000 träd nyplanteras



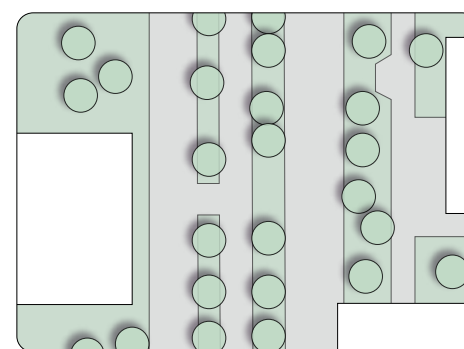
Kolinlagring

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

I samband med ekosystemtjänstanalysen genomfördes en analys där värdet av befintliga träd och nyplanteringar för ökad kolinlagring undersöktes.

Analysen visar att stora, befintliga träd är värdefulla för inlagring i närtid, medan nyplanteringar ger mycket god effekt på lång sikt. Efter 20 år beräknas de nuvarande träden i området ha lagrat in cirka 78 969 kg kol. Om ytterligare 1 000 träd tillförs kan inlagringen öka till 189 863 kg, beroende på vilka träddarter som planteras.

Se bilaga *Kolinlagringsanalys inom Planprogram Bangårdsgatan*.



Ställningstaganden

- 1000 träd ska planteras
- Ny parkyta ska tillskapas i de delar av området där avståndet till befintlig park överstiger 300 meter

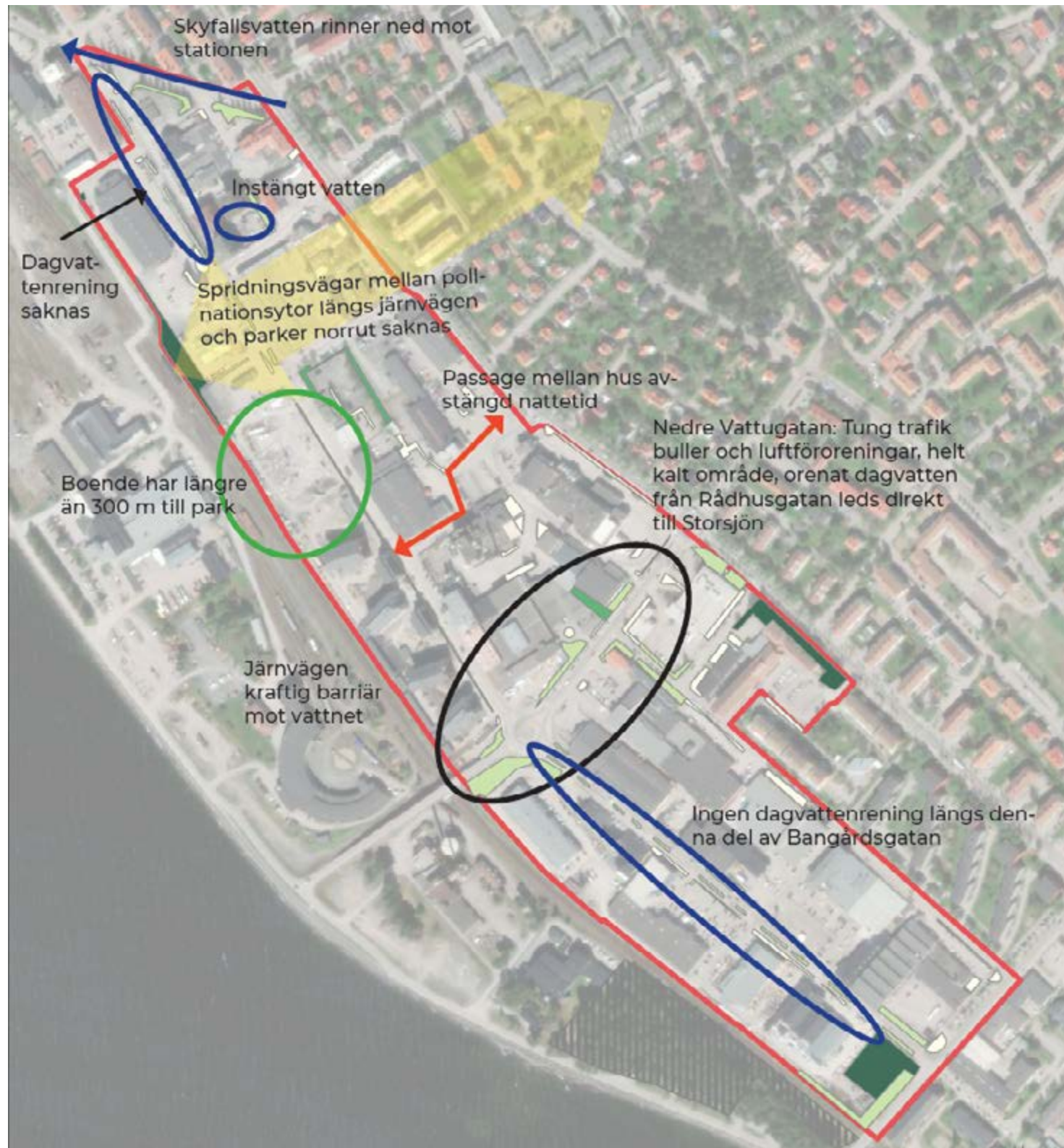
Vad innebär det för Bangårdsgatan?

Enligt ekosystemtjänstutredningen har området en krontäckningsgrad på 2-5 %. För att uppnå 30 % skulle minst 3 500 träd behöva planteras utöver de befintliga, vilket inte bedöms vara genomförbart i det redan bebyggda området. Ett mer realistiskt mål enligt utredningen är 15 % krontäckningsgrad. Det skulle innebära en avsevärd förbättring och kräva att cirka 1 000 nya träd planteras. Fördelningen bör ske mellan allmän plats och kvartersmark. Gatan och tillkommande ytor på allmän plats kan då kompletteras med trädrader.

För fastighetsägare kan ett tillvägagångssätt vara att tidigt i processen utreda hur många träd som kan tillföras fastigheten, samt hur dessa kan 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 uppfylls är det särskilt viktigt att ny parkyta tillkommer.

Identifierade brister och problem i området idag



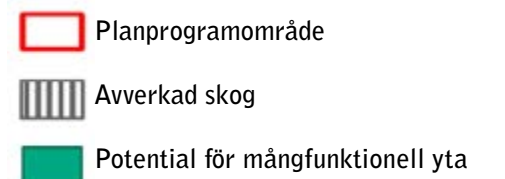
Antal ekosystemtjänster i identifierad yta



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 ligger på att i ett tidigt skede identifiera ytor och rinnvägar som är lämpade för att fånga upp och fördröja vattenmängder vid större regn. Målet är att skapa en långsiktigt effektiv struktur som lever upp till gällande krav för dagvattenhantering och skyfall, samt bidrar till att hantera utmaningar i ett framtida klimat. Befintliga problemområden rörande föroreningar och skyfall behöver omhändertas i efterföljande detaljplaneprocesser.

Ingen beräkning av fördröjningsvolym, flöden eller anläggningsytor har gjorts i detta skede. Däremot har platser med potential för hantering av dagvatten och skyfall pekats ut. Dimensionering av dessa ytor sker i senare skeden.

Rening

Rening av vatten är en prioriterad fråga. Det vatten som avleds kommer från hårdgjorda och kraftigt trafikerade ytor. Utöver de två befintliga anläggningarna – ett biofilter i söder och ett makadamdike i norr – avleds idag en stor del orenat vatten till Storsjön. Det är viktigt att dagvattenanläggningar utformas för att hantera och rena även mindre regnmängder. Rening ska ske så att utpekade riktvärden uppnås i enlighet med Östersunds lokala riktvärden.

För att öka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormen (MKN) för Storsjön bör även omhändertagande av dagvatten från uppströmsliggande ytor studeras när detta rinner genom området.

Skyfall

Planområdet ligger relativt nära Storsjön, som fungerar som recipient för området. En del av avrinningsvägarna genom planprogramsområdet kommer från uppströmsliggande avrinningsområden och leds genom området. Detta innebär att vatten från ovanliggande områden behöver hanteras vid större regn och skyfall, utöver det som faller inom planområdet. Rinnstråken bör förläggas till allmän plats – ytor som kommunen har rådighet över – för att undvika risker för byggnader på kvartersmark. Idag rinner vatten vid skyfall till största delen längs gatorna på allmän plats. Genom en genomtänkt höjdsättning av fastigheterna kan översvämningsrisker hanteras genom att vatten leds ut på intilliggande gator. Vissa delar bör i kommande detaljplanearbete säkerställas genom att planläggas som allmän plats.

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



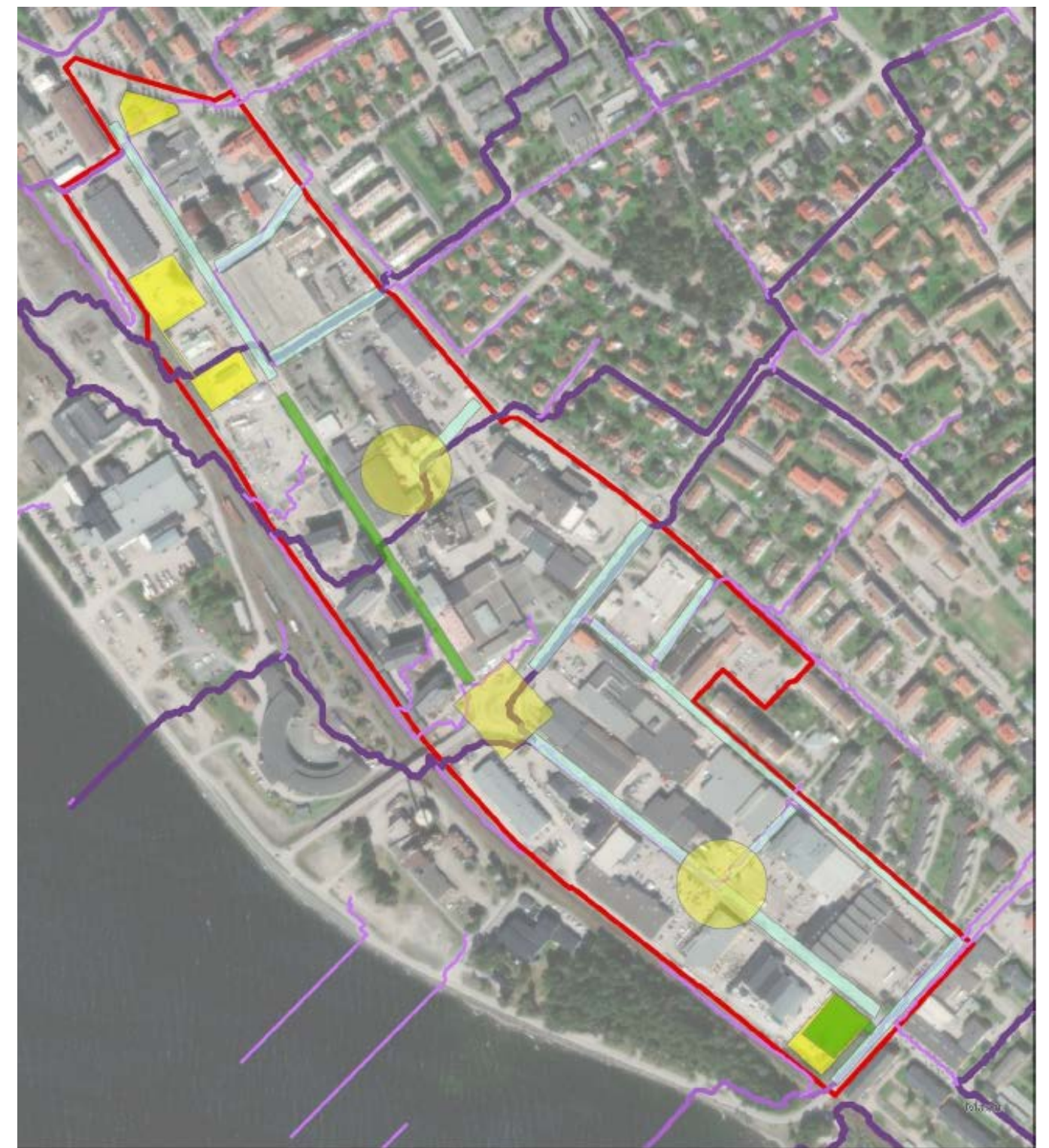
Kartorna visar platser med potential för dagvatten- och skyfallshantering inom planprogramområdet.

Kartan till vänster, med färgmarkerade ytor utanför planområdet, visar avrinningsområden 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

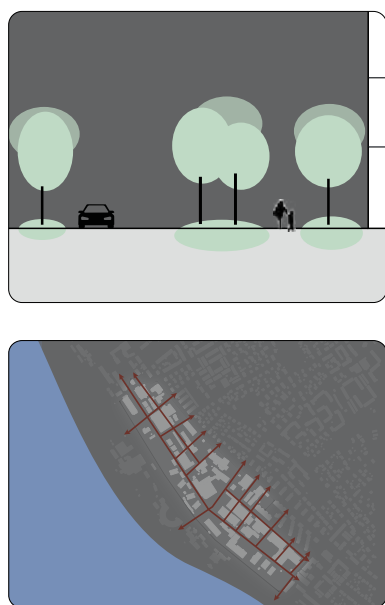
Allmän plats - Gröna stråk

Gröna gaturum

Gaturummen längs Bangårdsgatan skapas i utrymmet mellan gatan och byggnaderna. Bangårdsgatan utgör huvudstråk och det är i dess gaturum och gränder som transporter till olika målpunkter inom och utanför området sker.

Det finns begränsat utrymme för allmän plats i området vilket gör gaturummen centrala för att nå ambitionerna i planprogrammet. Det är här grönstrukturen kan kopplas samman och på en begränsad yta skapa en upplevelse av grönska för de som rör sig i området. I takt med utvecklingen mot en blandad stad med fler boende, service och handel föreslås gatan omvandlas till ett gaturum där aktiva transporter som gående, cyklister och busstrafik får ta större plats.

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



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

Smalkroniga träd med högstam där kronorna börjar högre upp passar ofta bra i mindre gaturum då de inte skymmer sikten.

Flerskiktad grönska med planteringar i flera lager som perenner och låga buskar kan tillföra upplevelsekvatiteter, gynna pollinatörer och hantera dagvatten samtidigt som siktlinjerna behålls.



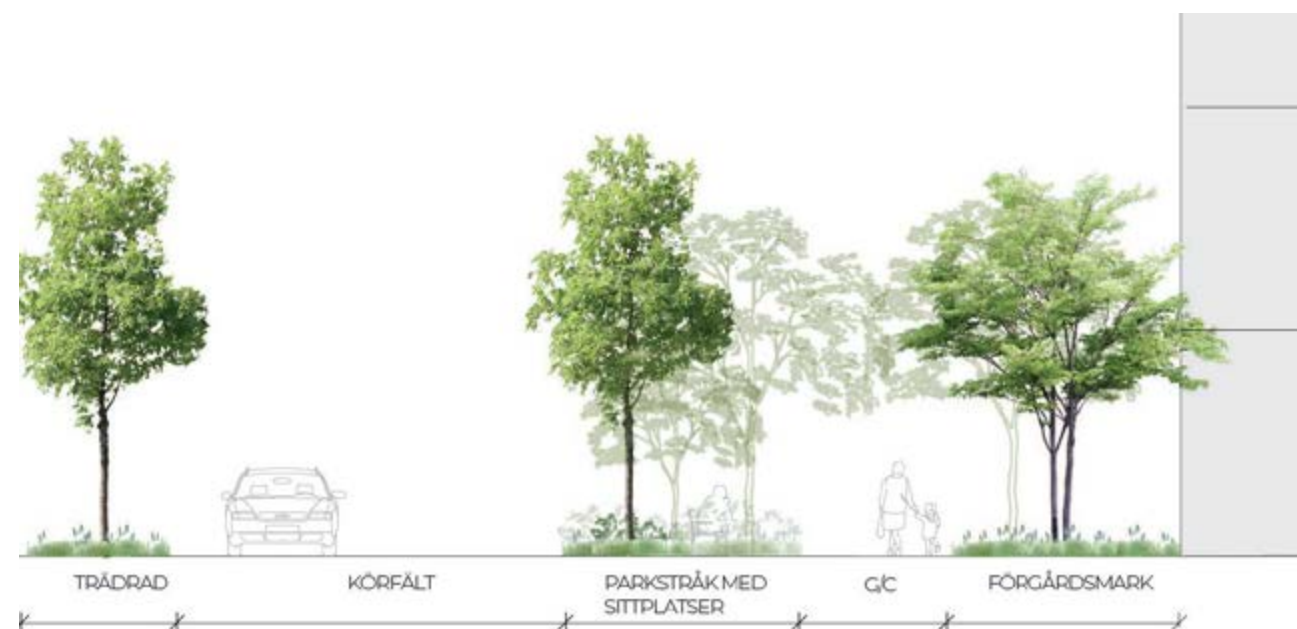
Bilden visar hur trädens kronor bildar ett tak och bidrar till en mänsklig skala i gaturummen.

Växtval samt utformning av planteringsytor och växtbäddar eller skelettjordar behöver anpassas efter det jämtländska klimatet med varierande förutsättningar under året. Detta innebär stora snömängder på vintern, torra perioder på sommaren samt kraftiga regnmängder som väntas bli allt vanligare i framtiden.

Människorna i gaturummet omges av rörelser och nyttjar oftast ytorna som en transportzon. Bangårdsgatans gaturum utformas så att gående och cyklister gynnas och för att skapa platser där tempot kan sänkas. Ett exempel är en bänk vid en planteringsyta med utsikt över Storsjön. Pågående aktivitet och rörelser medför buller och andra störningar som påverkar de rekreativa värdena. Värdet av att omges av träd och grönska är dock stort och träden nära bostaden utgör ofta den natur som människor möter i sin vardag

De gröna gaturummen kan även bidra till att rena luft och dämpa buller om de utformas på rätt sätt. Det kan till exempel handla om att vegetation minskar ljud som studsar och att löven fångar upp partiklar. I Östersund är särskilt luftkvaliteten under vintern en utmaning. Eftersom det främst är partiklar från vägtrafiken som skapar problem är det viktigt att luften kan flöda fritt längs gatorna. Det är en fördel med lövträd som tappar sina blad och inte är vintergröna eftersom problemen i huvudsak uppstår under vinterhalvåret.

Sektionen nedan visar exempel på hur ett multifunktionellt gatuparkstråk kan utformas längs Bangårdsgatan. Illustrationen visar även hur förgårdsmark kan nyttjas för grönska. Bild, ekosystemtjänstutredning, WSP 2023.



Allmän plats - Gröna parkrum

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

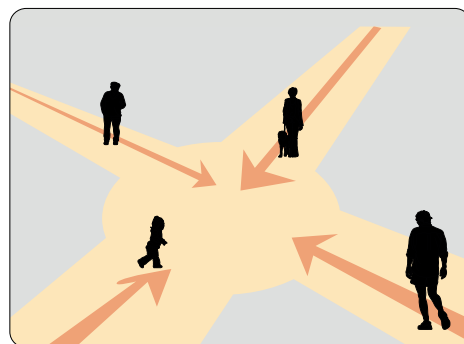
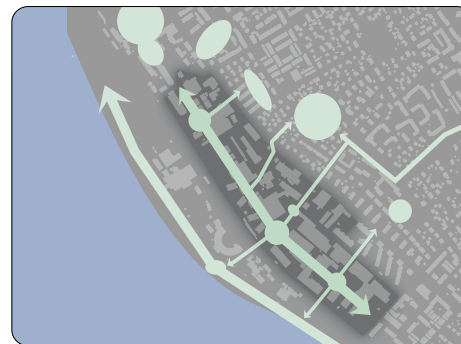
De mindre parkerna utformas för att rymma platser för vila, lek för barn samt ytor för dagvattenhantering. Utpekade lämpliga platser används som underlag i kommande planeringsprocesser för att undersöka möjligheten att planlägga nya ytor som park.

Det är särskilt viktigt att park tillkommer i de centrala delarna som idag har över 300 meter till närmaste park. Omsorg kring utformningen krävs för att ytorna ska kunna fylla de funktioner som behövs. Slitage och utformning för att samla flera funktioner på samma yta är aspekter som särskilt ska beaktas. Parkytan inom och i närheten av programområdet kommer att ha en hög belastning som ökar i takt med att antalet boende blir fler.

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



Bilden visar en parkyta för vistelse i direkt anslutning till gatan. (WSP/SLA)

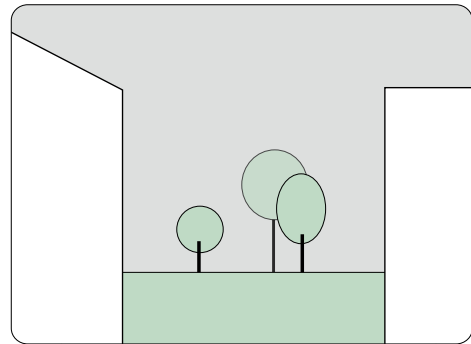


Ställningstaganden

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 multifunktionellt 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 utgörs av kvartersmark och det råder brist på parkmark. Särskilt fokus i kommande detaljplaner bör därför ligga på hur grönska kan tillskapas inom de privata fastigheterna för att göra området lämpligt för nya bostäder. Principlösningar för kvartersmarken finns redovisade i ekosystemtjänstanalysen.

För att möjliggöra gröna gårdar är det viktigt att i ett tidigt skede planera för att cykelparkering och bilparkering, förråd, angöring samt andra nödvändiga funktioner får plats samtidigt som grönytan och friytan är tillräckligt stor och kvalitativ. Detta krävs både för en attraktiv boendemiljö och för att kunna hantera dagvatten i öppna gröna lösningar. Bebyggelsens skala och omfattning behöver utredas vidare under kommande planarbeten för att nå upp till översiktsplanens krav på anpassning och hänsyn vid förtätning.

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

Husens skala och hur den samspelar med gårdsmiljön ska ges särskild omsorg. De jämtländska klimatförhållandena med vind, sol, temperatur och nederbörd behöver beaktas för att skapa gårdar med kvaliteter för både upplevelse och funktion.

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



Bilden visar en innergård med möjligheter till odling. Foto Ekosystemtjänstanalys WSP. 2023.



Bilden visar hur dagvatten från hårdgjord yta kan ledas ut på en grönyta och vidare in i en planteringsyta (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



*Gröna tak bidrar till flera värdefulla ekosystemtjänster i stadsmiljön.
Bild Veg tech/Ekosystemtjänstanalys WSP. 2023.*



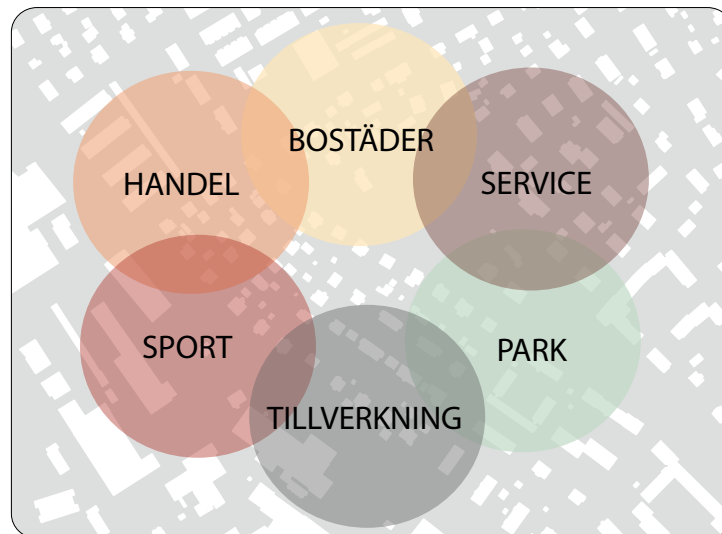
Klättrväxter kan bidra till att dämpa husens skala och föra in grönska i trånga utrymmen som gränder och gårdar. (Foto. Ekosystemtjänstanalys WSP. 2023.)



Växtväggar som utformas för att ge god bullerdämpning kan anläggas på vindskyddade platser med växter anpassade till klimatzonen. (Foto. Ekosystemtjänstanalys WSP. 2023.)

Bilderna ovan ger inspiration till hur grönska kan tillföras i områden med begränsad yta genom att nyttja exempelvis väggar, tak och förgårdsmark. Grönska bidrar till luftrening, dagvattenhantering och bullerdämpning samt tillför biologiska och estetiska värden.

Blandad stad och mötesplatser



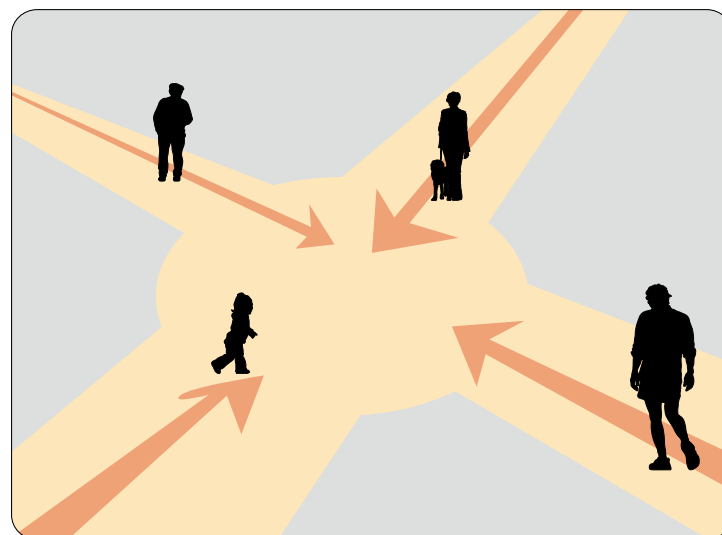
Blandad stad

Målsättningen för området kring Bangårdsgatan är en utveckling mot en blandad stadsdel. Här ska bostäder, handel och service tillkomma samtidigt som delar av nuvarande verksamheter kan finnas kvar. Med tiden kommer mer storskalig tillverkningsindustri att flytta längre ut från stadskärnan.

Mötesplatser

Stadens offentliga rum är publika platser där människor möts och interagerar genom olika aktiviteter. Som en del av stadens sociala hållbarhet utgör dessa platser en viktig utgångspunkt för social sammanhållning.

Det är viktigt att utformningen av mötesplatser, som exempelvis parker och grönstråk, integreras för att inte bilda fysiska barriärer. De offentliga rummen kan variera från torgytor till grönområden där social integration mellan olika intressen bidrar till en trygg och säker miljö för vistelse och verksamhet.



Samnyttjande

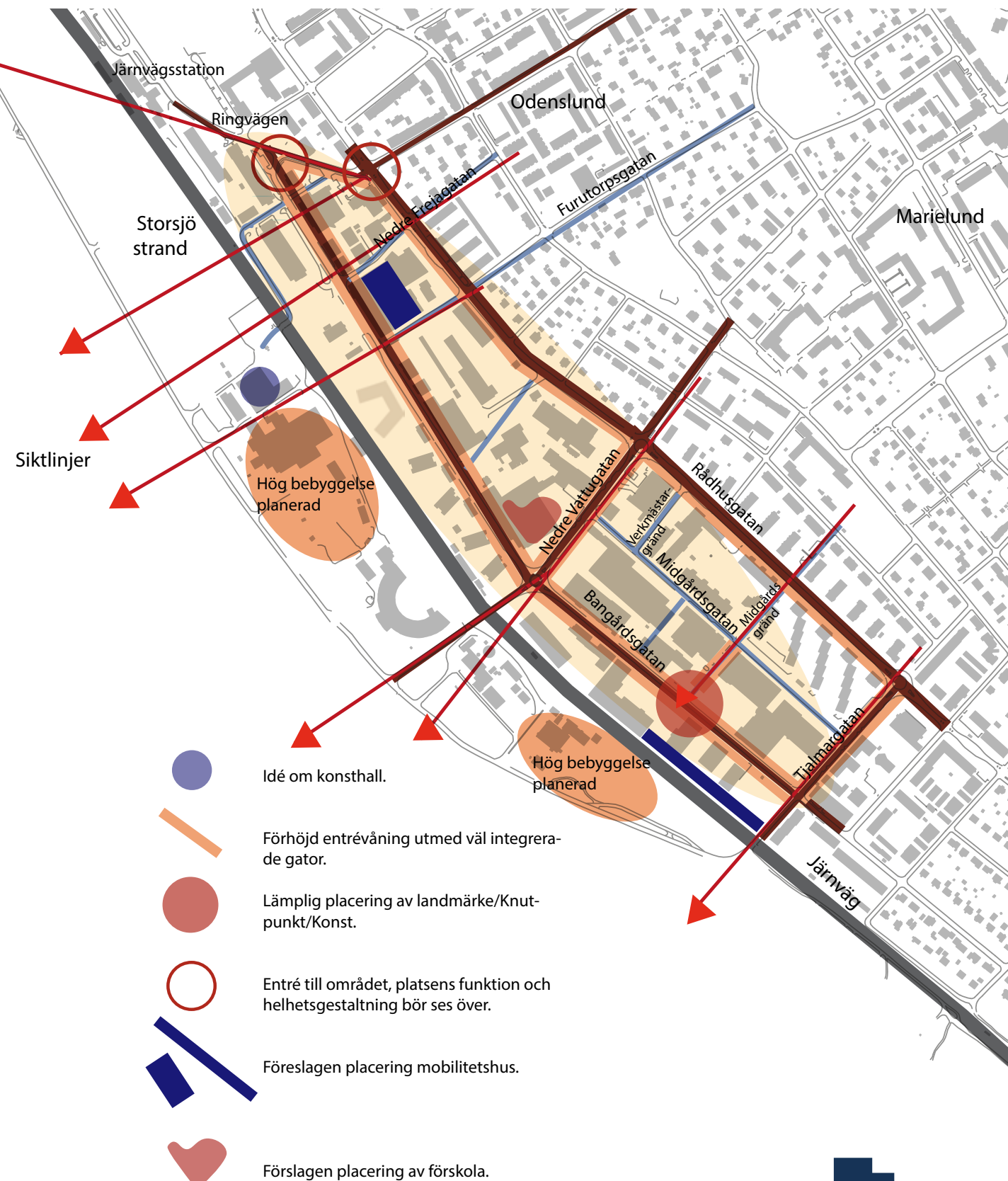
Utrymmet för allmän plats är begränsat i en tät stad. Samnyttjande blir därför en nödvändighet för att förena exploateringskrav med behov av kommunikationer, offentlig service samt ytor för rekreation och lek. Allmän plats gestaltas och sköts i kommunal regi. Vid högre exploatering krävs en större andel 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.

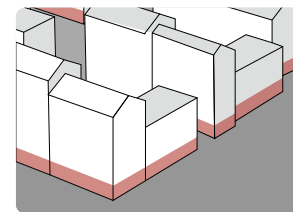
En egen identitet och historia stärker en stadsdel och skiljer ut den från andra stadsdelar. Gestaltning av de offentliga miljöerna, arkitekturen och konsten är av stor vikt i området.

Handeln

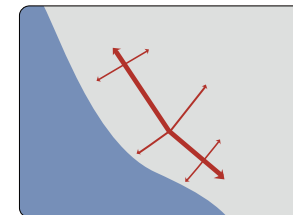
Att stärka den lokala handeln kan på ett strukturellt plan innebära att koncentrera handeln till de två primära handelsplatserna centrum och Lillänge. Genom att sammantaget erbjuda en bredd av varor och tjänster kan de två handelsplatserna stärka varandra. Bangårdsgatan ses som en förlängning av centrum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

Service

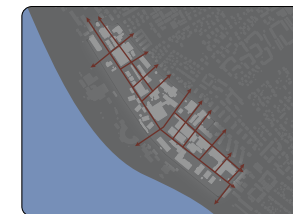
Service som behöver finnas i området är bland annat matvarubutik, apotek, gym samt förskola.



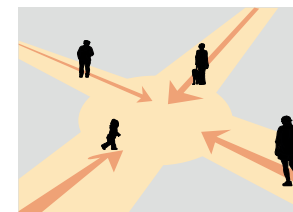
1. Förhöjda entréväningar



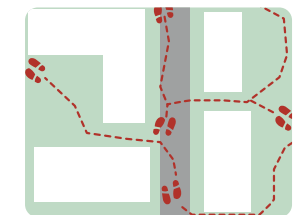
3. Väl integrerat område



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

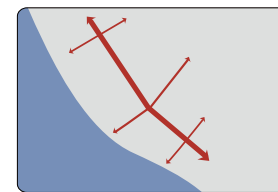
Bangårdsgatans placering skapar en stor potential i att knyta an till stadskärnan, inte minst med de korta gång- och cykelavstånden. För att möjliggöra detta behövs tydligare stråk och kopplingar från Bangårdsgatan in mot staden, framför allt över Ringvägen mot Österängsparken. Även Bangårdsgatans korta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

Gatunätet bör integreras

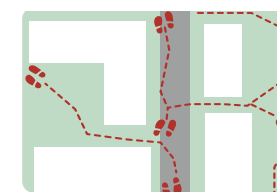
Öster om Bangårdsgatan, på andra sidan Rådhusgatan, finns ett mer finmaskigt gatunät i form av villakvarter. Detta gatunäts kopplingar till den nya bebyggelsen har betydelse för hur integrerat området kring Bangårdsgatan kommer att upplevas med resten av staden och bör utnyttjas i utformning av den nya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

Frirum - Rum för gående, cyklister och stadsliv

Inom frirum ska gående och cyklister prioriteras och inga motorfordon framförs. 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.

Luftkvalitet

Föreslagna åtgärder möjliggör minskad bilanvändning som bidrar till att förbättra luftkvaliteten i området.

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.

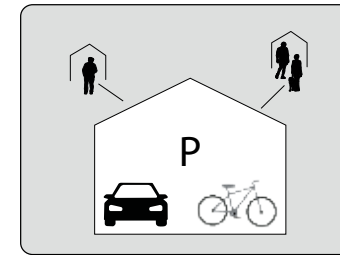
Möjlighet till kommunalt fastighetsbolag innefattandes mobilitetshus är under utredning, men ett större ansvarstagande av stora fastighetsägare krävs också.

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, lektyr, 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.

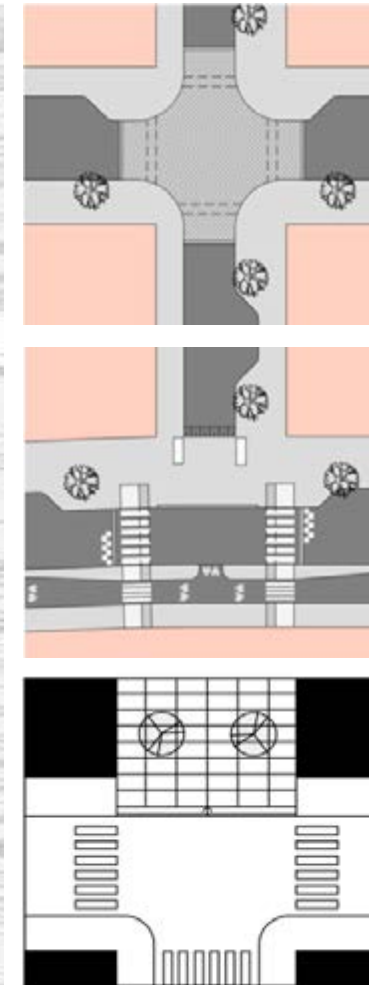
Säker angöring

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.

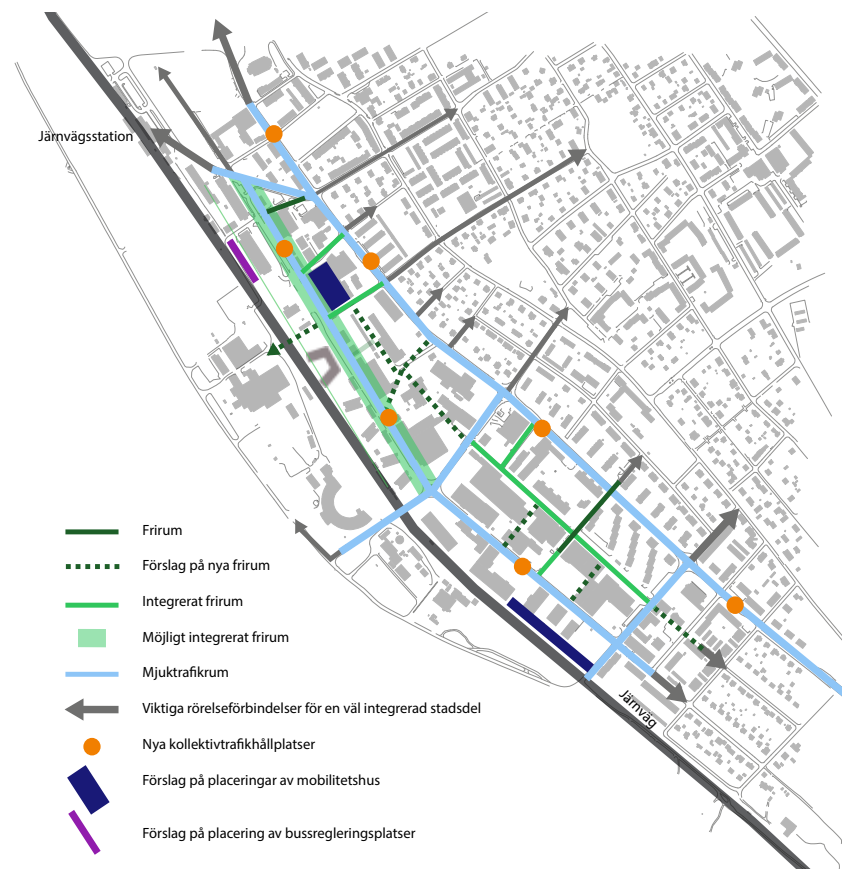
Ett mobilitetshus är inte känsligt för buller, därför skulle ett mobilitetshus kunna fylla funktionen av ett bullerskydd mellan järnvägen och bostadskvarter för att skapa godtagbara bullervärden i området. Förslagsvis placeras entré till parkeringshus intill järnvägsspår på Tjalmargatan, och kan uppföras 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 högra 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.



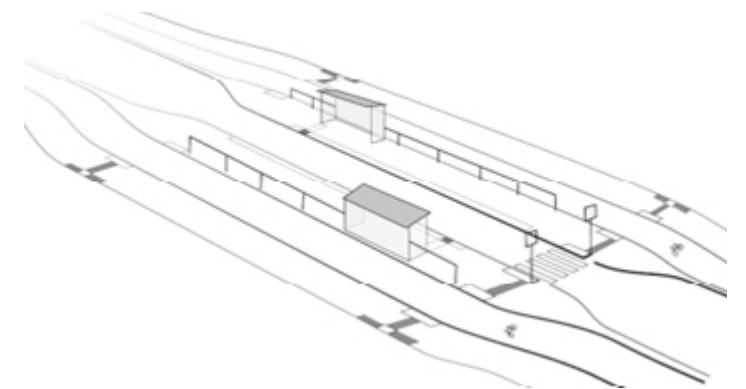
Trygghetsåtgärd

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 utfart ska placeras minst 10 meter från övergångsställe och/eller korsning.)

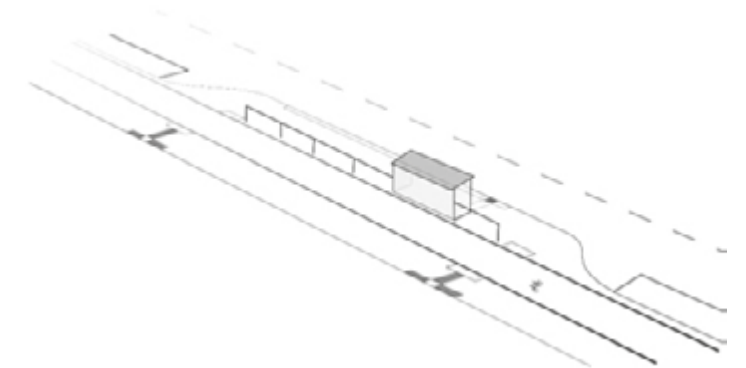
Utformning hållplatser

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

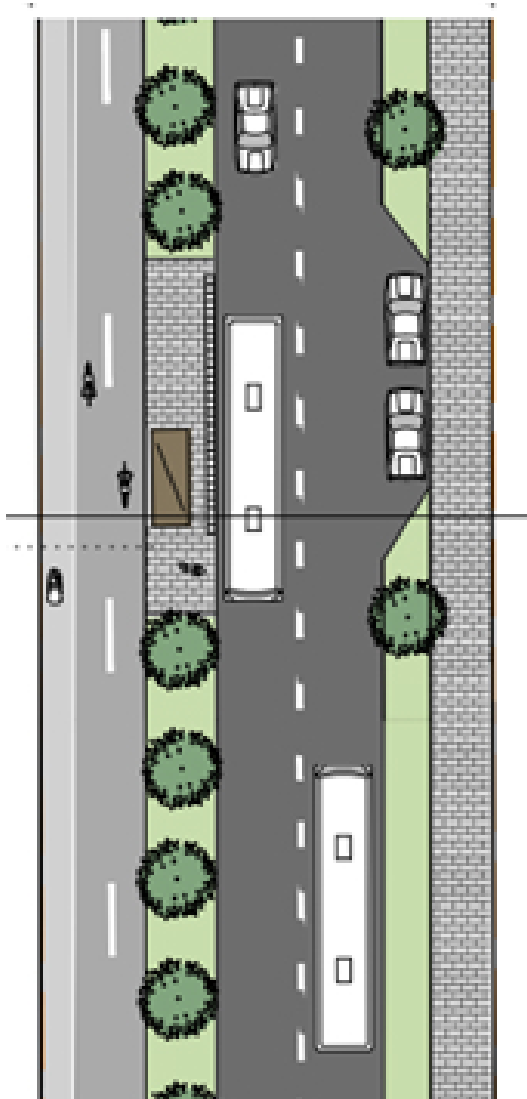
Sänkt hastighet

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.

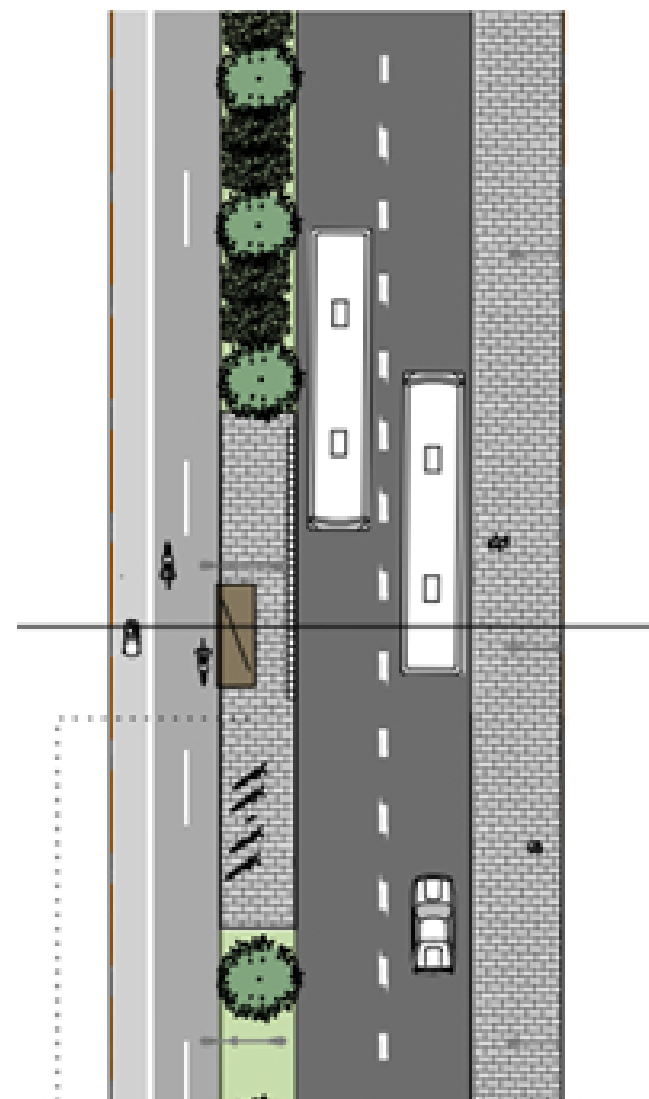
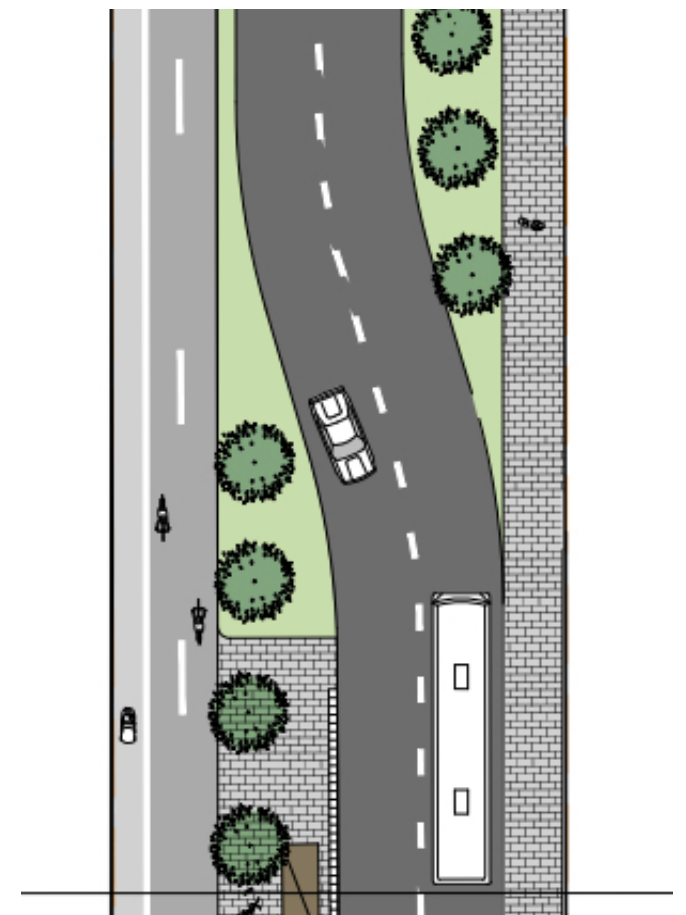
Hastighetssäkring på gatorna kan exempelvis utformas med fysiska åtgärder i form av upphöjt övergångsställe eller korsning, avsmalning eller sidoförskjutning av körbanan eller med hjälp av hållplatsutformning med hastighetsdämpande effekt.

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)



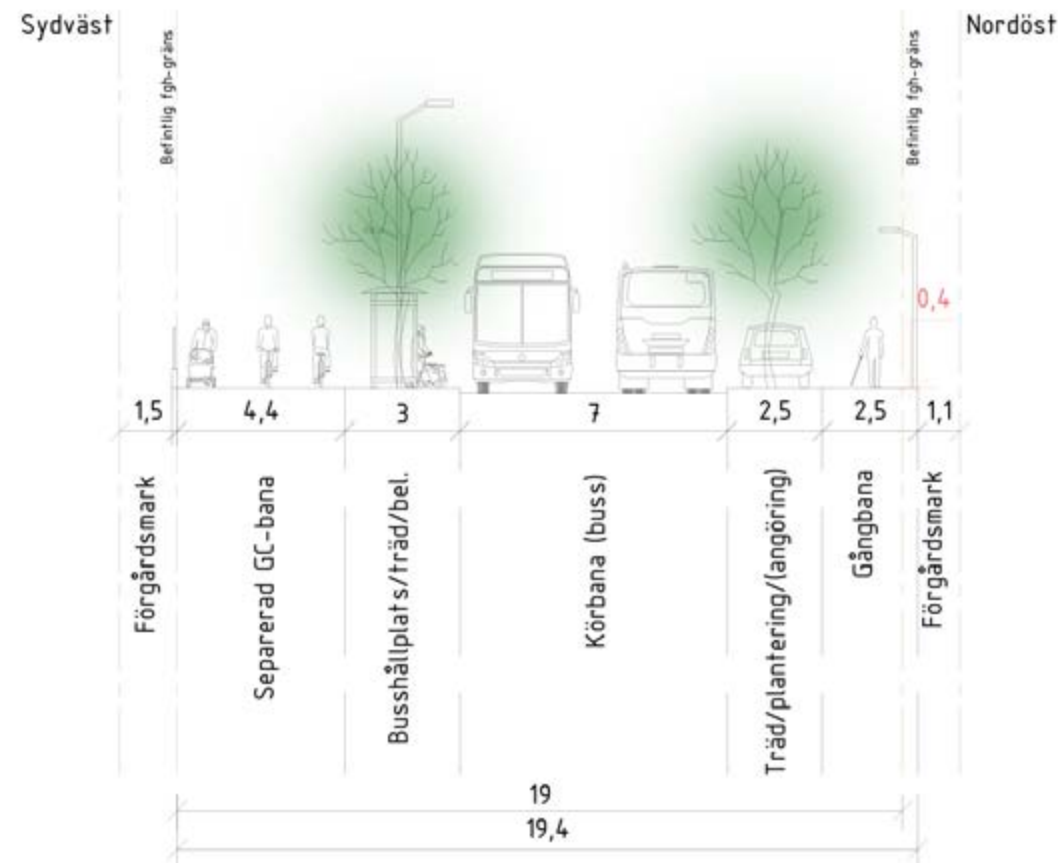
Förslag utsnitt Bangårdsgatan nedre (Nedre Vattugatan-Tjalmargatan)



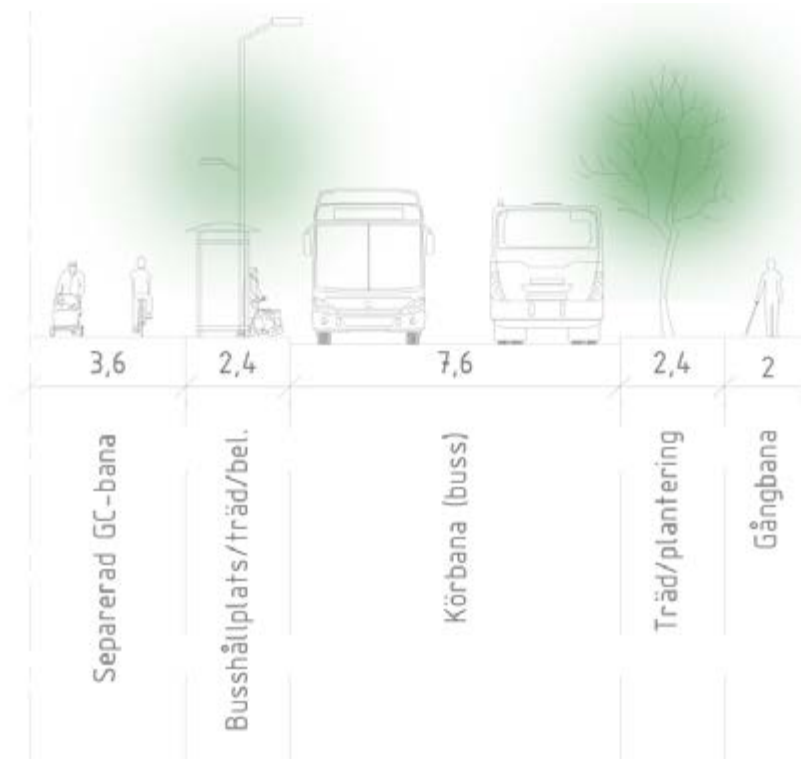
Bangårdsgatan är en lång och rak gatusträcka som kan innebära att fordon kommer upp i högre hastigheter trots nya gatusektioner. Förslag på sidoförskjutning av körbanan ovan:

Föreslagna sektioner Bangårdsgatan

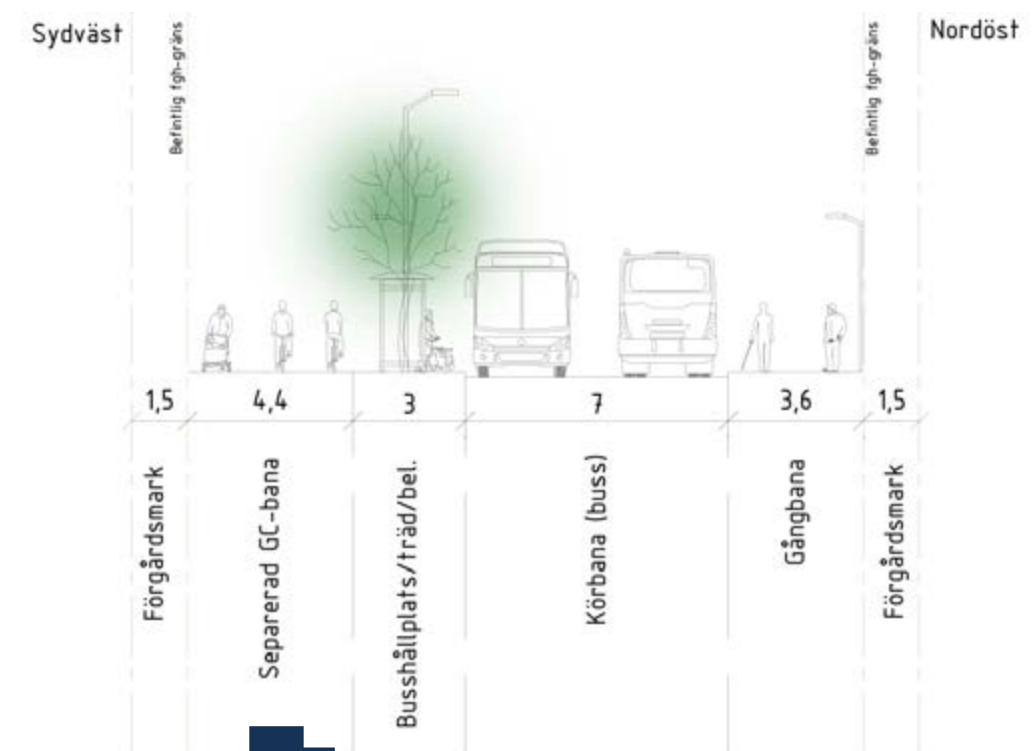
Föreslagen sektion Bangårdsgata övre. (Ringvägen-Furutorp-sgatan)



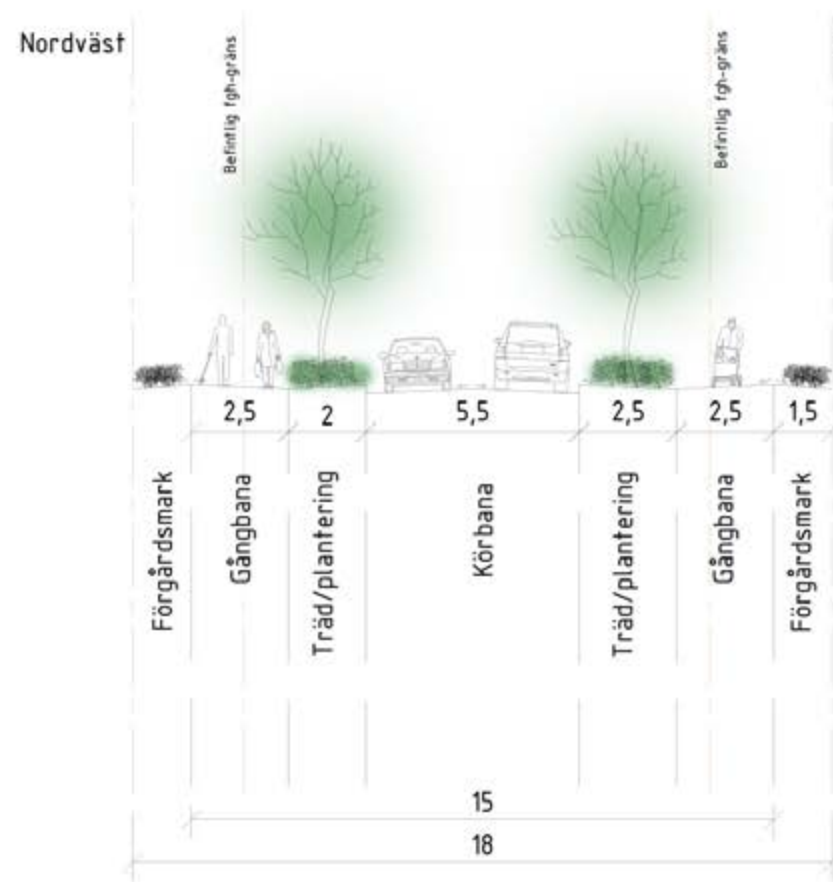
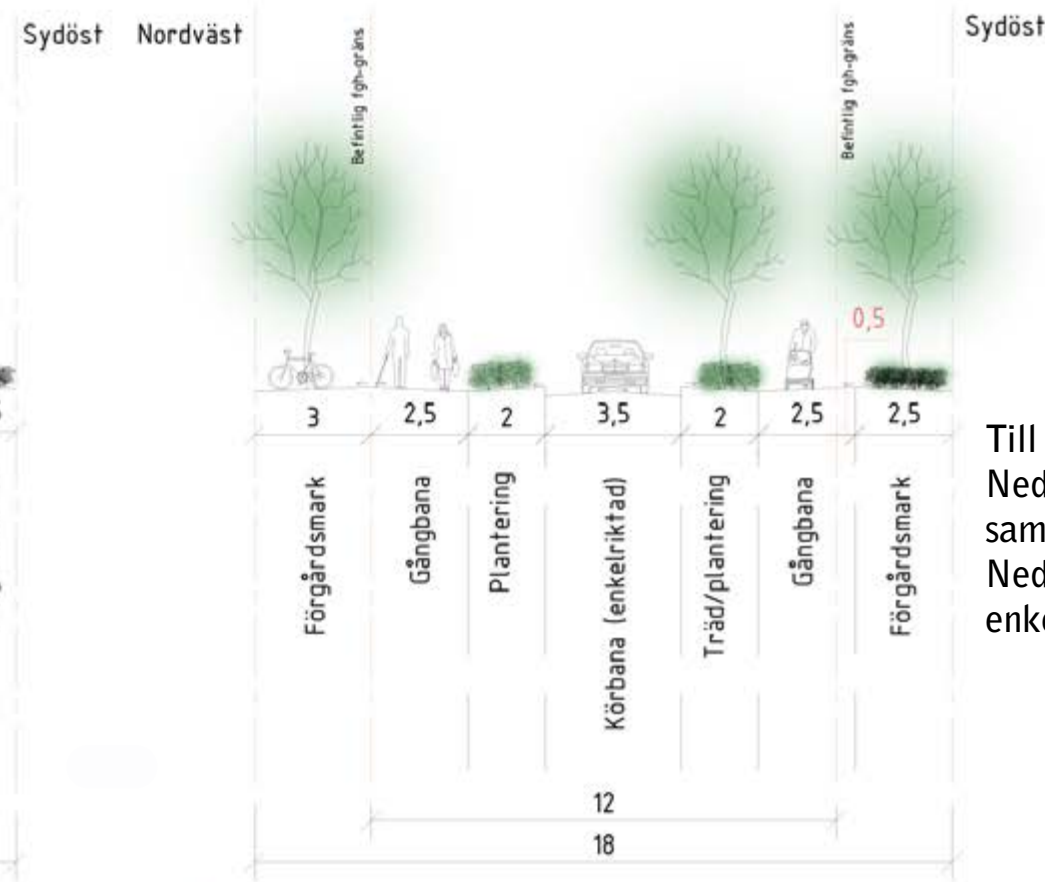
Föreslagen gatussektion på Bangårdsgatan innebär större utrymme för gång- och cykel på bekostnad av grönska. Avsmalnande körfält föreslås med större hänsyn till behovet av ökad grönska. Den bästa utformningen anpassas efter den specifika platsens behov.



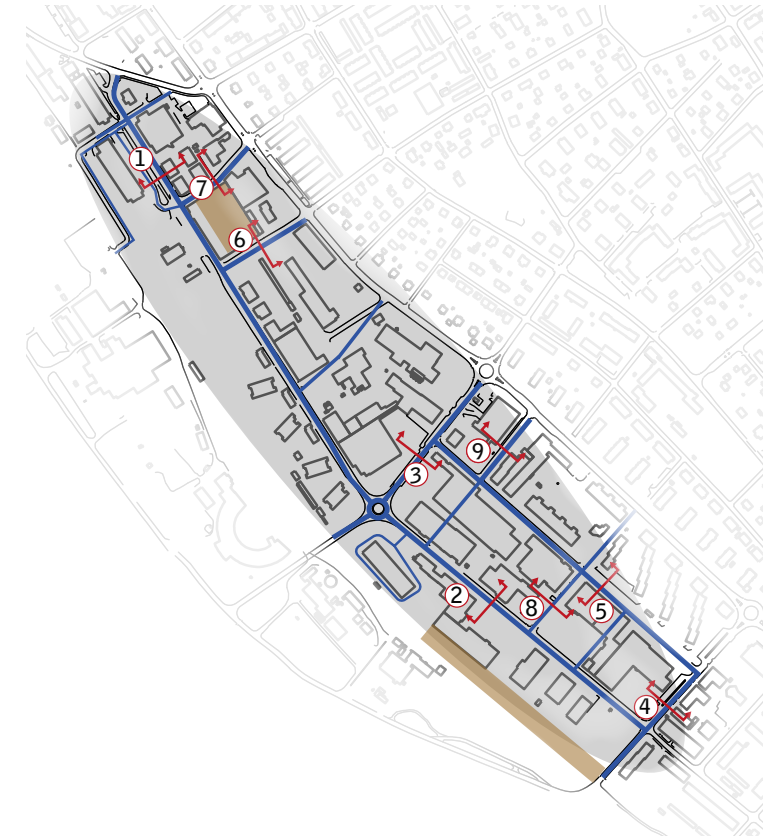
Befintlig sektion Bangårdsgatan nedre ovan (Nedre Vattugatan-Tjalmargatan), respektive föreslagen sektion Bangårdsgatan nedre nedan.



Föreslagna sektioner

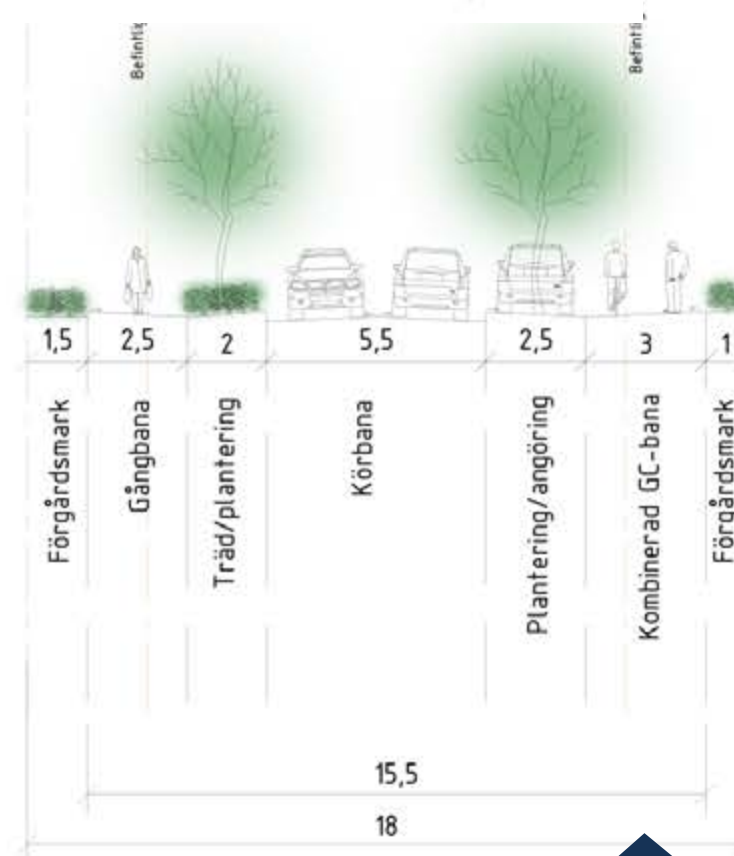
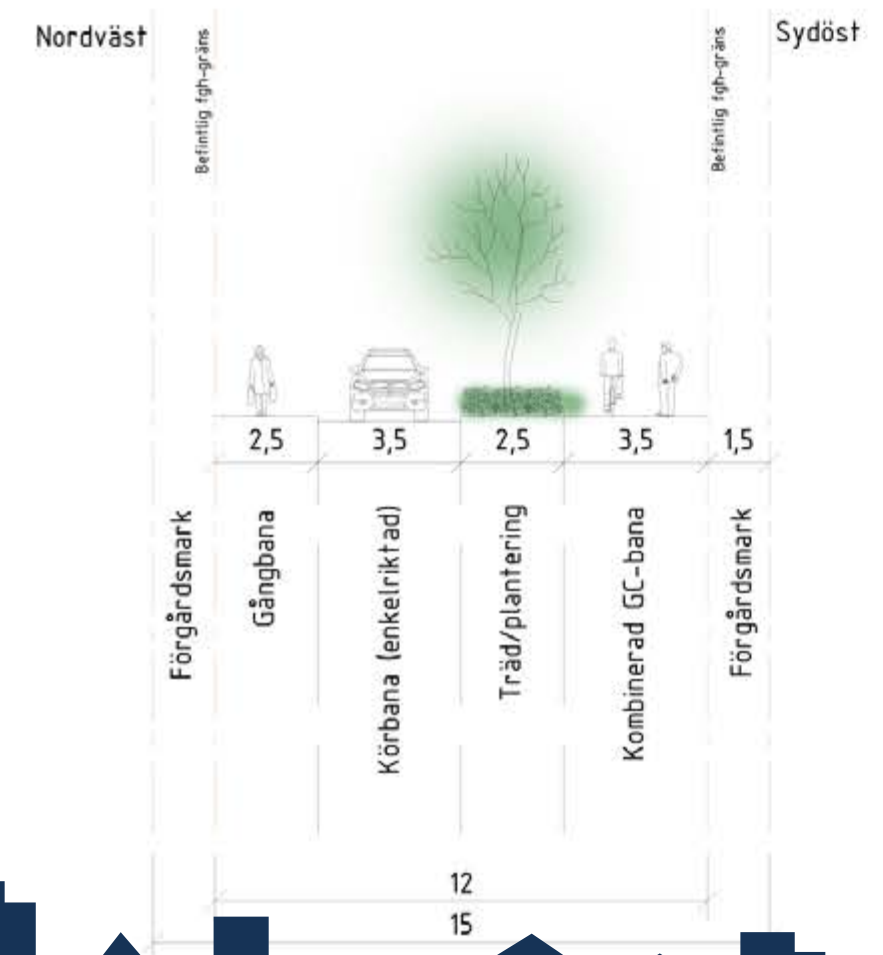


Till vänster, sektion 7:
Nedre Frejagatan
samt
Nedre Frejagatan,
enkelriktat alternativ

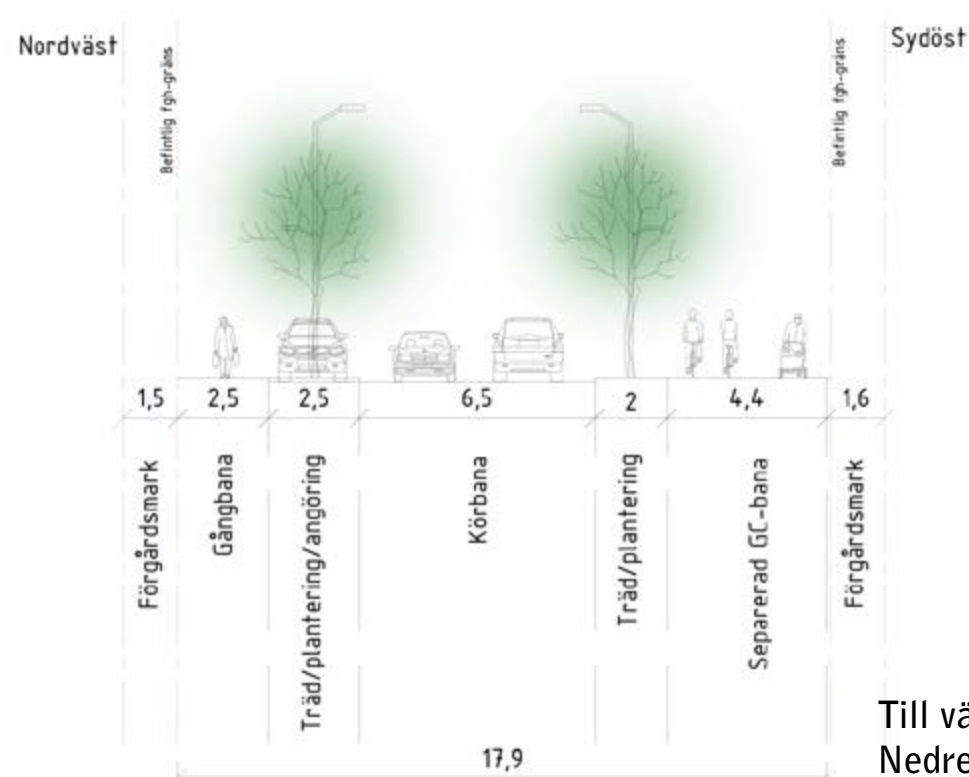


Vid framtagande av förslag på gatusektionerna har hänsyn tagits till den ekosystemtjänstanalys som gjorts för planprogrammet. I utredningen föreslås utrymme för gröna inslag med trädplantering och plantering i gatusektion vara minst 2 meter breda.

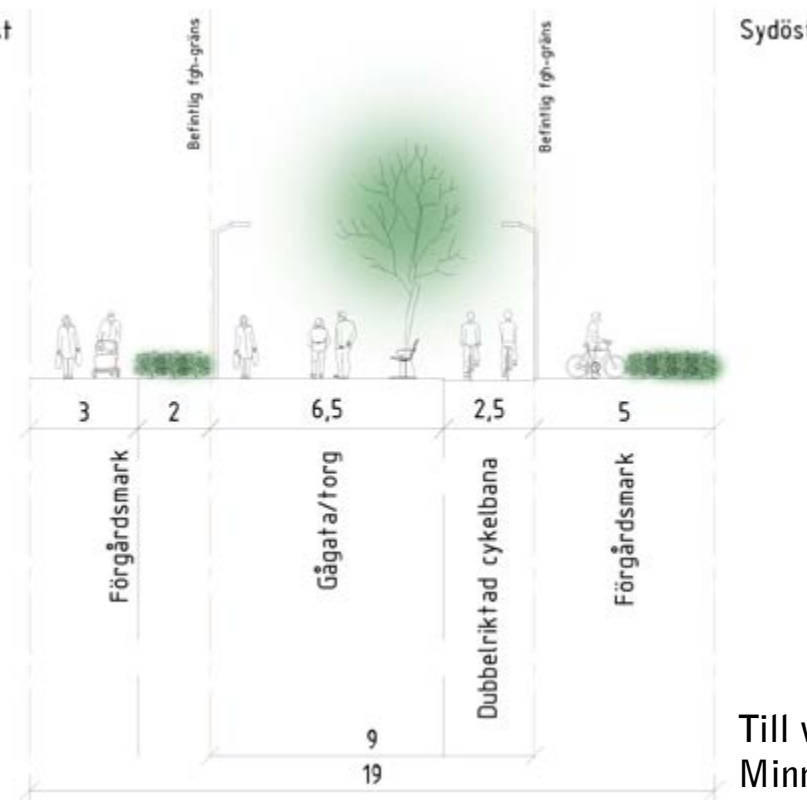
Till höger sektion 6:
Furutorpsgratan
samt
Furutorpsgratan
enkelriktat alternativ



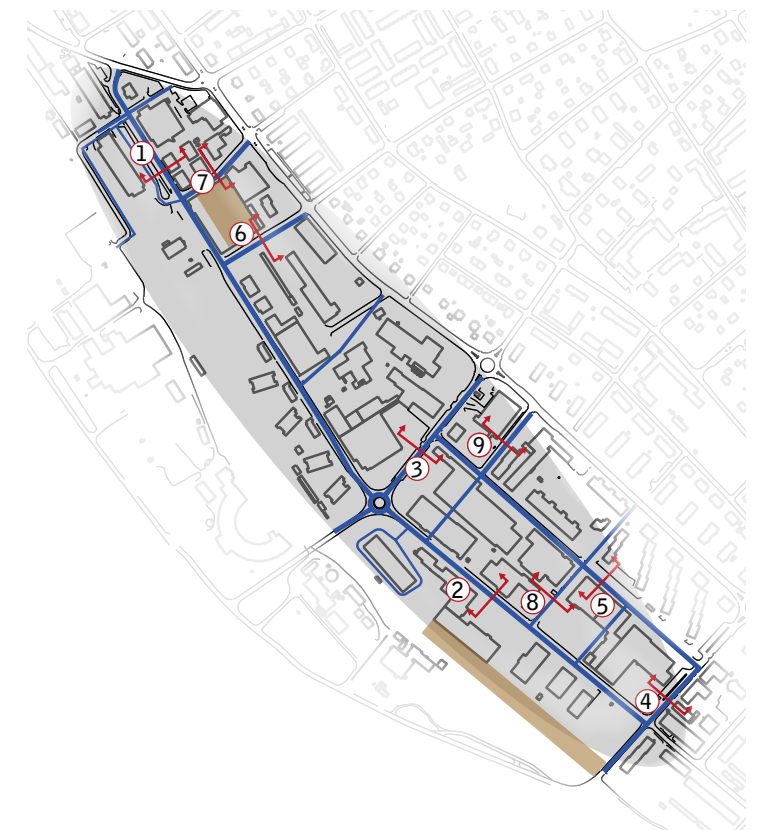
Föreslagna sektioner



Till vänster, sektion 3:
Nedre Vattugatan.



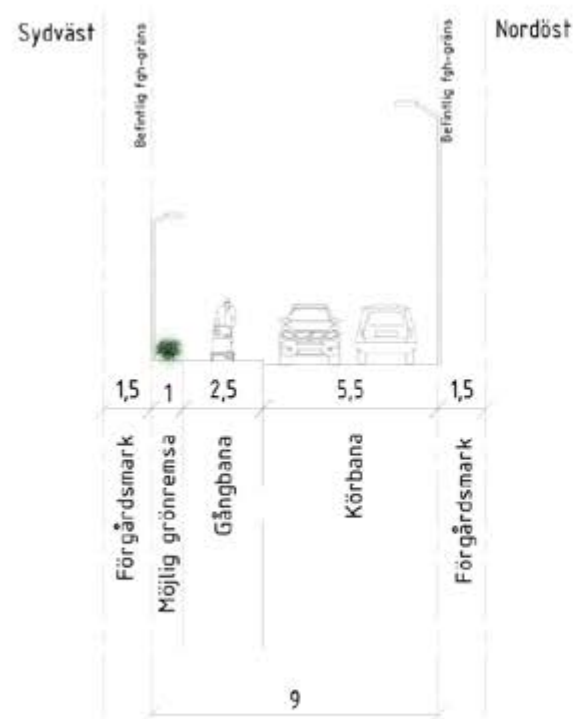
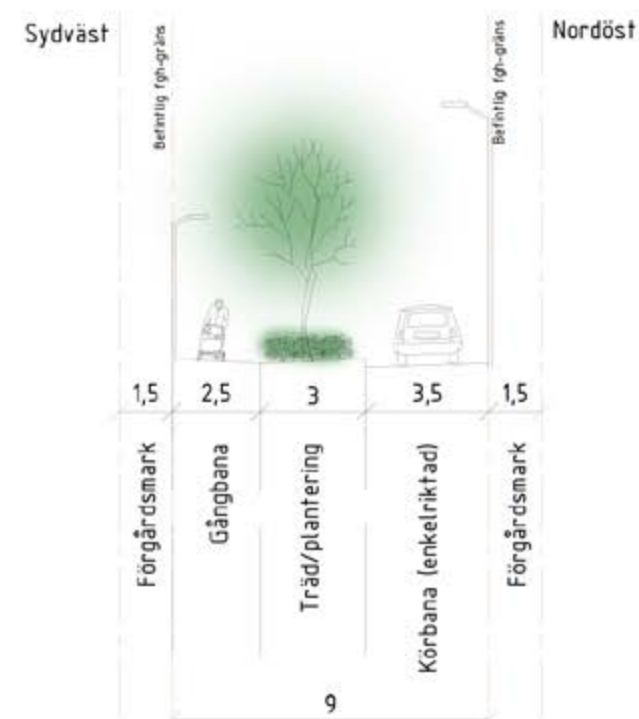
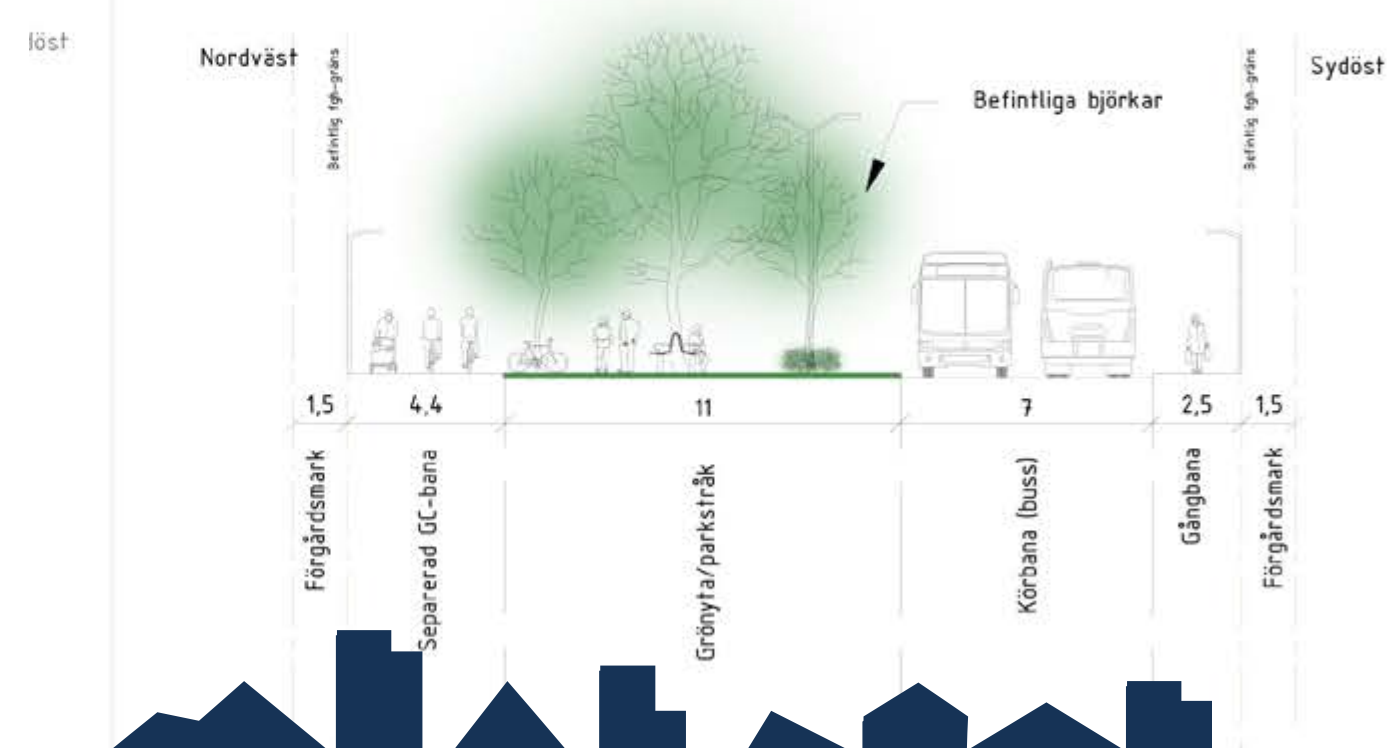
Till vänster, sektion 8:
Minnesgårdesgränd / Storsjötorg



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 detaljplanarbetet för respektive delområde. Genomförandet av detaljplanerna kommer att regleras genom exploateringsavtal.

Tidsplan

Programsamrådet har genomförts och inkomna synpunkter har sammanställts. Efter justeringar i förslaget läggs nu det färdiga programmet 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 klarläggs i det fortsatta planarbetet. Den eller de första detaljplanerna inom programområdet bedöms kunna vara klara för antagande under år 2027. Den totala tiden för omvandling av området uppskattas till 20 år. Tidsplanen är preliminär och kan komma att justeras

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänna platser inom programområdet. Detta innebär att kommunen ansvarar för iordningställande och förvaltning av dessa platser. Allmän plats utgörs av ytor som är avsedda för att uppfylla ett gemensamt behov och som upplåts för allmänhetens begagnande. De allmänna platsernas omfattning och placering preciseras i kommande detaljplaner. Inom programområdet bedöms allmänna platser utgöras av gata, gång och cykelväg samt park, men kan utökas till att även avse andra ändamål.

Avtal Planavtal

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

Exploateringsavtal

Programområdet består till största delen av privatägd mark. För att reglera genomförandet av framtida detaljplaner tecknas exploateringsavtal mellan kommunen och respektive exploatör.

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

Exploateringsavtal reglerar hur an svar för utförande och kostnader vid genomförandet av en ny detaljplan fördelas mellan kommunen och respektive exploatör.

Överlåtelseavtal

Innan en ny detaljplan antas kommer i vissa fall avtal om överlåtelse av mark att ingås. Detta görs för att justera ägandet och därefter fastighetsindelningen enligt den nya detaljplanen. Överlåtelsen 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

Utbyggnaden av programområdet innebär att mark för gata, gång och cykelväg, park samt eventuell annan allmän plats överförs till kommunal ägo. Utgångspunkten är att kommunen utför anläggningar belägna inom allmän plats. Planprogrammets exploateringsgrad ligger på en nivå som troligen medger att kostnader för utförande av allmän plats till fullo kan finansieras av exploatörer inom programområdet genom exploateringsbidrag. Under utbyggnaden är det dock troligt att kommunen behöver bygga ut viss allmän plats innan samtliga exploatörer har nått så långt i sin process att de kan bidra till finansieringen. Detta innebär sannolikt att kommunen bär kostnader för viss utbyggnad under en längre tid. Om viss exploatering helt uteblir kan konsekvensen bli att kommunen behöver stå för en del av kostnaden för den allmänna plats som trots allt krävs inom planområdet.

Kostnader för utförande av allmänna platser inom programområdet uppskattas till mellan 100-150 miljoner kronor. Kostnadsuppgifterna utgör en grov och tidig uppskattning i 2026 års prisnivå.

Utbyggnaden av programområdet innebär kostnader för drift och underhåll av ny allmän plats. Dessa kostnader finansieras inte av exploatörerna utan utgör en del av kommunens skattefinansierade verksamhet. Drift och underhåll av allmän plats innefattar exempelvis parkdrift såsom skötsel av träd, gräsmark, planteringar och lekplatser. Det innebär även gatudrift i form av snöröjning och sandning samt drift av trafikanordningar 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
Elisabeth Von Krusenstierna
Hanna Lundqvist
Sofia Olsson