



Dnr KS:	112-2022
Dnr MSN	178-2020
Dnr ByggR:	P 2020-35

Detaljplan för Skjutbanan 1 m fl BOSTÄDER OCH ALLMÄN PARKERING Östersunds kommun



PLANBESKRIVNING

ANTAGANDEHANDLING

Upprättad av samhällsbyggnad den 27 februari 2023
Antagen av kommunfullmäktige den 30 mars 2023 § 43
Laga kraft den 15 februari 2024

HANDLINGAR

De handlingar som ni fått visar ett förslag till de förändringar som föreslås för området. Till förslaget hör:

Planbeskrivning (detta dokument)
 Plankarta med planbestämmelser
 Illustrationskarta
 Samrådsredogörelse
 Granskningsutlåtande, 2022-02-08
 Granskningsutlåtande, 2023-02-27
 Fastighetsförteckning
 Grundkarta
 Utredningar:

- Geoteknisk undersökning, Sweco 2020-09-22
 - Kompletterande grundvattenavläsning, 2021-04-23
- Markmiljöundersökning, Lektus 2021-01-05
- Bullerutredning, Norconsult 2021-01-22
- Dagvattenutredning, Arctan 2021-02-05
- Parkerings- och mobilitetsutredning, WSP 2021-04-23
- Naturvärdesbedömning - allé, Väg & Miljö 2020-12-09
- Kulturmiljöutredning, Sigma Civil 2022-01-28

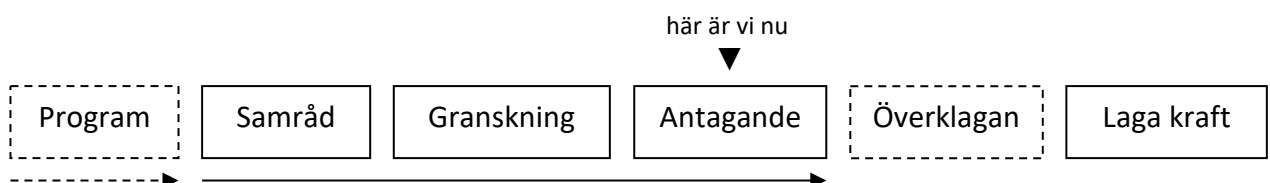
PLANPROCESSEN STANDARDFÖRFARANDE

Samråd: myndigheter, sakägare och andra berörda ges möjlighet att lämna sina synpunkter på planförslaget.

Granskning: planförslaget hålls tillgängligt för granskning. Det är sista tillfället att påverka förslaget.

Antagande: miljö- och samhällsnämnden eller kommunfullmäktige antar detaljplanen.

Laga kraft: planen vinner laga kraft ungefär en månad efter antagandet om den inte överklagas.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANBESKRIVNING	4
SYFTE OCH HUVUDDRAG	4
Särskilda frågor för bygglovet	5
PLANDATA	5
Lägesbestämning, areal och markägoförhållanden	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	5
Översiktliga planer och program	5
Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden	8
Undersökning av behov av strategisk miljöbedömning	9
Kommunala beslut i övrigt	10
Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i miljöbalken, MB	10
FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER Naturmiljö12	
Kulturmiljö	17
Bebyggelse	19
Service	28
Tillgänglighet	28
Friytor	28
Gator och Trafik	29
Hälsa och Säkerhet	32
Teknisk försörjning	37
GENOMFÖRANDE	40
Tidplan	40
Genomförandetid	40
Huvudmannaskap	40
Avtal	40
Ansvarsfördelning och ekonomiska frågor	41
Tekniska anläggningar och ledningar	42
Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser	42
Fastighetsbildning	42
Gemensamhetsanläggningar, servitut och ledningsrätter	44
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	44
REVIDERING	44

PLANBESKRIVNING

En planbeskrivning ska underlätta förståelsen av planförslaget. Det är en beskrivning av nuläget, förändringarna som föreslås samt konsekvenserna av dessa. Planbeskrivningen ska redovisa planens syften, förutsättningar och eventuella avsteg från kommunens översiktsplan eller planprogram.

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planförslaget är att möjliggöra att området omvandlas från en allmän markparkeringsyta till ett stads kvarter med bostäder. En stor del av kvartersmarken inom planområdet används idag för allmän parkering och planförslaget innebär att marken kan bebyggas med ett allmänt garage i markplan/suterräng med bostäder ovanpå. Möjlig användning för del av byggnaden är t.ex. grupp bostäder för personer med funktionsnedsättningar. Parkeringen avses integreras i den nya bebyggelsen vilket gör att funktionen kvarstår utan att den tillåts prägla stadsbilden.

Planen syftar också till att den nya bebyggelsen ska utformas med hänsyn till kulturmiljön runtomkring och att skydda kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom planområdet. Befintligt bostadshus på fastigheten Skjutbanan 2 förses med skyddsbestämmelser i detaljplanen. Gårdshuset inom samma fastighet behöver rivras för att ge plats för den nya bebyggelsen. Ny bebyggelse ska uppföras på sådant sätt att den äldre tomtindelningen ska kunna avläsas.

Den arkitektoniska idé som ligger till grund för planförslaget är att bryta ned byggnadsvolymer i flera tydliga volymer och att detta tydliggörs både i material och form. Detta för att de nya byggnaderna ska passa in i omgivningen som utgörs av hus i varierande storlek, material, färg och byggnadshöjd. För att säkerställa att bebyggelsen följer den övergripande arkitektoniska idén, samtidigt som detaljplanen inte låser bebyggelsen för hårt, har planförslaget utformats med en så hög grad av flexibilitet som möjligt i de delar som inte är av avgörande betydelse för stadsbilden.

För att säkerställa stadsgrönska, bostadsnära grönytor och en hållbar dagvattenhantering reglerar planen även i vissa delar utformning av ny bebyggelse och öppna ytor inom kvartersmark, samt att en del av nuvarande kvartersmark planläggs som allmän plats. För att säkerställa trivsel och trygghet i gaturummet reglerar planen utformning av garagets suterrängplan mot Köpmangatan.

Genom planen upphävs gällande tomtindelning inom planområdet för att möjliggöra fastighetsreglering.

Planen handläggs enligt PBL 2010:900, med ändringar till och med SFS 2020:603. Planarbetet är påbörjat genom planavtal den 17 augusti 2020 och handläggs med standardförfarande.

Särskilda frågor för bygglovet

Hela planbeskrivningen gäller som underlag för bygglovsprövning men följande frågor poängteras särskilt, se vidare under respektive rubrik.

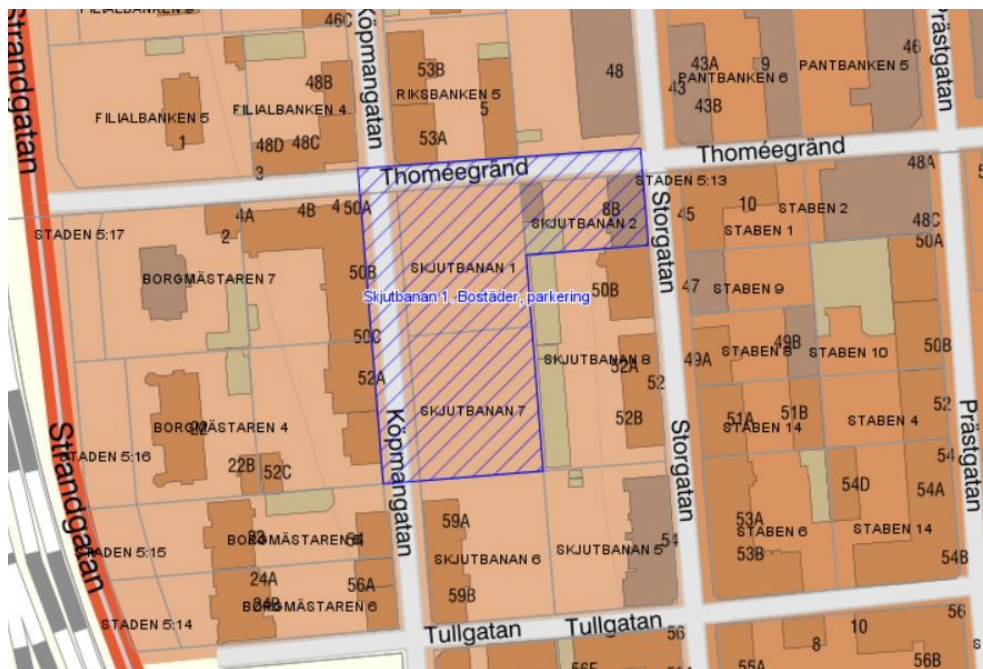
- *Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer*, s. 17–19
- *Ny bebyggelse och Nya platser*, s. 19–28
- *Trygghet*, s. 37
- *Dagvatten*, s. 37–39

PLANDATA

Lägesbestämning, areal och markägoförhållanden

Planområdet omfattar ca 0,5 hektar och ligger invid korsningen Köpmangatan/Thoméegränd. Området består huvudsakligen av de kommunalt ägda fastigheterna Skjutbanan 1 och 7, samt den privatägda fastigheten Skjutbanan 2. Allmän platsmark från de kommunalt ägda gatufastigheterna Staden 5:1 och Staden 5:2 ingår också.

Skjutbanan 1 och 7 används idag för allmän parkering. Skjutbanan 2 är bebyggd med ett bostadshus mot Storgatan, samt ett gårdshus för affärsverksamhet en bit ned längs Thoméegränd.



Planområde

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer och program

Översiktsplan

Kommunens översiktsplan, *Östersunds 2040*, anger en övergripande utbyggnadsstrategi som dels är att bygga på redan ianspråktagen mark för

att utnyttja befintlig infrastruktur och dels att bygga staden inåt för att skapa korta avstånd och integrera bostäder med service och arbetsplatser. För att nå uppsatta mål, till exempel fossilbränslefri kommun år 2030, måste vi skapa en stadsstruktur som bygger på attraktiva gång- och cykelvägar och god kollektivtrafik.

I översiktsplanen finns ett antal ställningstaganden som har särskild relevans för detaljplanen:

- Planering och byggande ska skapa ett attraktivt Östersund med en god bebyggd miljö och hög arkitektonisk kvalitet.
- Gemensamt för all förtätning är att den ska anpassas till platsens karaktär och ta hänsyn till kulturhistoriska och arkitektoniska värden.
- Skillnaden mellan landmärkena och bebyggelsemassan i centrum ska fortsatt vara tydlig även om staden förtätas på höjden. Detta för att stadens kända byggnader fortsatt ska synas tydligt i stadssiluetten.
- Alla nya eller reviderade detaljplaner ska säkerställa att det finns tillräckligt med grönytor (naturliga eller skapade) för ett lokalt omhändertagande av dagvatten. Det gäller både kvartermark och allmän plats.

Planförslaget bedöms ha stöd i översiktsplanen. Planområdet är redan ianspråktaget och det ligger centralt, vilket innebär att befintlig infrastruktur kan nyttjas och att förutsättningarna för att kunna gå, cykla och åka kollektivt är goda. Planförslaget bedöms också skapa förutsättningar för att anpassa den nya bebyggelsen till stadens karaktär och kulturhistoriska värden.

Kulturmiljöprogram

Kommunfullmäktige antog den 20 mars 2014 ett kulturmiljöprogram för centrala Östersund. Programmet som syftar till att ta tillvara och utveckla de kulturhistoriska värdena i samhällsplaneringen är en del i översiktsplanen och därmed vägledande för beslut vid bland annat detaljplanering. Utöver de särskilda uttrycken för riksintresset betonar kulturmiljöprogrammet att staden bär en typisk prägel av blandad och varierad bebyggelse från olika tidsperioder. Skalan är relativt låg, från två till fem våningar. Programmet pekar även ut särskilt värdefulla parker, gröna rum och gaturum, bland annat Storgatan, som är en av Sveriges bäst bevarade 1880-tals miljöer.

Programmet anger att en betydande andel av stadens särskilt värdefulla byggnader bör förses med rivningsförbud, skyddsbestämmelser och/eller varsamhetsbestämmelser vid detaljplaneläggning. Inom planområdet finns två byggnader som är utpekade i programmet. Huvudbyggnaden inom fastigheten Skjutbanan 2 invid Storgatan är utpekad som *Särskilt värdefullt, klass A*, medan gårdsbyggnaden är klassad som *Allmänt värdefull*. Byggnaderna beskrivs mer utförligt under rubriken *Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer* på sidorna 17–19.

Parkeringspolicy

Kommunfullmäktige antog i april 2016 en parkeringspolicy, som innebär att parkering ska användas som ett styrmedel för att nå en hållbar samhällsutveckling i kommunen. Policyn innehåller parkeringstal för cyklar och bilar kopplat till olika verksamheter och områden i kommunen. Möjligheten att använda flexibla parkeringstal redovisas också. Enligt parkeringspolicyn räknas antalet parkeringsplatser fram utifrån bruttoarean (BTA) för användningen. Parkeringspolicyn är vägledande vid bygglovsprövning och planläggning.

Klimatprogram och Klimatstrategi

Klimatprogrammet och Klimatstrategin antogs av Kommunfullmäktige den 26 september 2019. Klimatprogrammet anger att de fossila koldioxidutsläppen ska minska med 100 % till år 2030. Energiförbrukningen ska minska med 30 % till år 2030 och växthusgaserna ska minska med 60 % mellan 1990–2020. Färdmedelsfördelningen i Östersunds tätort ska vara 40 % bil, 20 % kollektivtrafik och 40 % aktiva transporter år 2030.

Klimatprogrammet har kompletterats med en klimatstrategi som innehåller prioriterade satsningar under perioden 2019–2023. En av de utpekade åtgärderna är att kommunen ska öka möjligheterna att parkera cyklar säkert både inom Östersunds tätort och vid kollektivtrafikstråk; stimulera ett hållbart byggande och föra dialog med byggherrar för att öka användningen av klimatsmarta byggnadsmaterial, samt byggande av passivhus, aktivhus och användande av solenergi; bevaka och utveckla trädplanteringar i parker och gatumiljö med fokus på ekosystemtjänster och ekologisk kompensation; sträva efter att minst 25 % av parkeringsplatserna vid nyproduktion ska ha laddinfrastruktur för elfordon.

Planförslaget bedöms ligga i linje med målbilderna i klimatprogrammet, eftersom det innebär en förtätning i ett centralt läge. Förslaget har också anpassats för att möjliggöra stadsgrönska i gatumiljön och på innergården.

Näringslivsstrategi för hållbar tillväxt 2022–2026

Näringslivsstrategin ska bidra till en hållbar befolkningstillväxt med målet om att bli 75 000 invånare fram till år 2040. I strategin pekas fem prioriterade utvecklingsområden ut, ett av dessa är kompetensförsörjning. För att klara kompetensförsörjningen i kommunen är ökad inflyttning och förbättrad integration viktiga frågor att arbeta med. Planförslaget bidrar till att skapa nya centralt belägna bostäder och arbetsplatser, vilket kan attrahera nya människor till kommunen.

Plan för naturvård och park

Enligt plan för naturvård och park som antogs av kommunfullmäktig den 14 mars 2013 ska det i Östersund finnas grönytor och grönområden (skapade eller naturliga) för att rena dagvatten och luft, minska buller samt förbättra lokalklimatet. Ekosystemtjänster ska ingå som en naturlig del i samhällsplanering och vid exploateringar. Kommunen ska sträva efter att minska andelen hårdgjorda ytor i detaljplaner, säkerställa att det finns tillräckligt med grönytor för ett lokalt omhändertagande av dagvatten och

stimulera fastighetsägare till att bygga gröna tak, som på ett effektivt sätt fördröjer regnvattnet. Enligt plan för naturvård och park ska kommunen tillämpa ett gränsvärde om högst 50 meter till fastighetsnära grönytor och högst 300 meter till större grönområden vid om- och nybyggnad av bostäder. Planförslaget skapar förutsättningar för nya grönytor och gröna tak för hållbar dagvattenhantering.

Plan för vatten och avloppsförsörjning

I plan för vatten- och avloppsförsörjning, antagen av kommunfullmäktige 14 mars 2013, anges bland annat att andelen hårdgjorda ytor inom nya detaljplaneområden bör minska så att det finns tillräckliga grönytor för ett lokalt omhändertagande av dagvatten. Andelen hårdgjord yta bedöms minska vid ett genomförande av planförslaget.

Den 20 oktober 2020 antog kommunfullmäktige även dokumentet *Riktlinjer för dagvattenhantering*, som är en sammanställning av de riktlinjer som tidigare funnits utspridda i flera olika dokument. Dessa riktlinjer gäller fram tills att en uppdaterad version finns antagen som förtydligar hur Östersunds kommun arbetar framåt med hållbar dagvattenhantering.

Renhållningsordning

Alla kommuner ska ha en Renhållningsordning som består av Lokala föreskrifter och en Avfallsplan. I Östersund är planen uppdelad i ett Program för avfall och en Strategi för avfall. Kommunfullmäktige beslutade om den nya renhållningsordningen i sin helhet den 7 februari 2019.

Syftet med *Program för Avfall 2019–2028* är att vi i Östersund ska minska mängden avfall och avfallets farlighet för hälsa och miljö. Programmet anger både hur kommunen ska arbeta med sina egna avfallsströmmar och hur kommunen ska styra hushållen och verksamheterna i Östersund till att minska avfallsmängderna och avfallets farlighet. Kopplat till programmet finns *Strategi för avfall 2019–2022* som talar om vad kommunen ska göra de närmaste åren för att uppnå målbilden. *Lokala föreskrifter för avfall* innehåller regler för sopsortering, sophämtning och slamtömning i kommunens regi. Planförslaget bedöms ge förutsättningar för att uppfylla kraven i Renhållningsordningen.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Gällande detaljplaner

För kvartersmarken i området gäller DP10 *Stadsplan för Östersunds stad, dess centrala delar*, laga kraft den 26 november 1926, som reglerar kvartersmark avsedd för slutet byggnadssätt. För gatumarken gäller planerna DP57 *Gatuhöjdsändringar*, laga kraft den 18 september 1948, samt DP448 *Detaljplan för del av Strandgatan, Kv Borgmästaren, Kv Filialbanken*, laga kraft den 20 juli 2006.

Biotopskyddsområde

Inom planområdet finns en rad björkar längs Köpmangatan, vilka omfattas av det generella biotopskyddet för alléer enligt 7 kap 11 § miljöbalken. Om det finns särskilda skäl får dispens från förbudet att skada en skyddad biotop

ges i det enskilda fallet. Planförslaget kan inte genomföras utan att björkarna tas ned. Frågan beskrivs utförligare i avsnittet *Naturmiljö* på sidorna 13–17.

Vattenskyddsområde Minnesgärdet

Planområdet ligger inom primärt vattenskyddsområde för Minnesgärdets ytvattentäkt, fastställt med stöd av 7 kap 22 § miljöbalken.

Vattenskyddsområdet är till för att skydda dricksvattentäkten och är uppdelat på primär och sekundär skyddszon. De olika skyddszonerna har olika utgångspunkter och föreskrifter. Den primära skyddszonerna ska skapa rådrum i händelse av akut förorening medan den sekundära är till för att bibehålla en hög yt- och grundvattenkvalitet eller att förbättra kvaliteten.

Enligt föreskrifterna gäller förbud, tillstånds- eller anmälningsplikt för hantering av petroleumprodukter, växtskyddsmedel, växtnäringsämnen, dagvatten, miljöfarlig verksamhet, upplag och deponier, täkter, andra schaktarbeten och markarbeten, skogsbruk, djurhållning, vattenbruk, transporter av farligt gods, kalkning eller annan behandling av sjöar, och vattendrag.

Undersökning av behov av strategisk miljöbedömning

Enligt Plan- och bygglagen 4 kap 34§ och Miljöbalken 6 kap 5§ ska alla detaljplaner 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

Ställningstaganden och skälen till bedömningen

Det är kommunens bedömning att ett genomförande av planen inte kommer att innebära en betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning kommer därför inte att tas fram. Miljö- och samhällsnämnden beslutade den 22 februari § 34 att en miljökonsekvensbeskrivning inte behöver upprättas. Länsstyrelsen delar i huvudsak kommunens bedömning, men ser en risk för att riksintresset för kulturmiljövården kan påverkas.

Utifrån den sammanställning som gjorts i checklistan bedömer Östersunds kommun att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen är att de miljöfrågor som ändå är aktuella kan hanteras inom ramen för det fortsatta planarbetet, på ett sådant sätt att de vid ett genomförande av detaljplanen inte sammantaget medför betydande miljöpåverkan.

Miljöfrågor som ändå är aktuella kommer att hanteras vidare under det fortsatta planarbetet. Se avsnittet *Inverkan på miljön* på sidan 37.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen beslutade den 7 april 2020 § 118 att teckna ett föravtal med exploatören som ger dem ensamrätt att undersöka möjligheterna för en utveckling av fastigheterna. Förutsättningarna för ett framtida förvärv av markområdet kommer att regleras närmare i ett markanvisningsavtal som kommer att tecknas efter att detaljplanen har varit utskickad på samråd. Markanvisningsavtalet kommer att tecknas enligt Östersund kommuns riktlinjer för markanvisning.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i miljöbalken, MB

Här beskrivs detaljplanens förenlighet med kapitlen i miljöbalken. Kapitel 3 och 4 innehåller riksintressen. Ett riksintresse är ett geografiskt område som är av nationell betydelse.

Kapitel 5 innehåller miljö kvalitetsnormer som anger den lägsta godtagbara miljö kvaliteten som människan och/eller miljön kan anses tåla.

Riksintressen enligt 3 kap MB**Riksintressen för kulturmiljövården**

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, Z 27 *Östersunds stad*. Riksintresset motiveras av att staden är en residensstad som speglar svenskt stadsbyggande sedan 1700-talets slut och en strävan att utveckla handel och förvaltning, samt järnvägens betydelse för stadsutvecklingen vid 1800-talets slut.

Värdet består enligt Riksantikvarieämbetets värde text bland annat av stadsplanen och dess olika utvecklingsskeden. Nystan efter en plan från 1881-gatunät, platsbildningar och tomtindelning. Den förindustriella stadens bebyggelsekaraktär samt uttryck för byggandet under det sena 1800-talet och tidiga 1900-talet. Offentliga och i stadsbilden framträdande byggnader och bebyggelse som hör samman med funktionen residens- och regementsstad. Parker med inslag av grönska och stadens anblick och silhuett samt utblickarna mot Storsjön och det omgivande landskapet.

Östersund ligger i en sluttning ned mot Storsjön vilket gör att stadens karaktäristiska siluett och varierande taklandskap framträder tydligt från omgivningen. De centrala delarna av staden har måttliga hushöjder med ett fåtal utpräglade landmärken: Rådhuset, Kanslihuset, Stora kyrkan och Hotell Östersund.

Planförslaget ansluter till den ursprungliga kvartersstrukturen i rutnätsstaden, även om ett mindre indrag görs vid korsningen Köpmangatan/ Thomée gränd för att få plats med stadsgrönska längs gatan. Den högre delen av bebyggelsen kommer inte bryta stadssiluetten eller bli påtagligt framträdande på längre håll, som till exempel från Frösön. Den föreslagna utformningen där högdelen dras in från gatulivet ovanför tredje våningen gör också att de delar av bebyggelsen som upplevs från gaturummet inordnar sig i skalan på den omgivande stadsbebyggelsen, medan högdelen blir något tillbakadragen och påverkar stadsbilden mindre. Planförslaget medför ett mindre avsteg från tomtindelningen, då delar av Skjutbanan 2 tas

i anspråk. Tomtindelningen inom denna fastighet tillhör dock inte 1880-talets ursprungliga indelning, utan har under 1900-talet förändrats. Sammantaget bedömer Samhällsbyggnad därför att ett genomförande av planförslaget inte kommer att påverka den ursprungliga stadsplanen eller stadens anblick och siluett, så som uttryck för riksintresset, på något avgörande sätt. Riksintresset bedöms därför inte få betydande skada.

Planområdet omfattas även geografiskt av riksintresse för kulturmiljövården, *Z 25 Storsjöbygden*. Värde består av det öppna jordbrukslandskapet med radbyar och äldre gårdar med 1800-talsgården som dominerande gårdstyp på höjd- och sluttningslägen med vida utblickar, medeltida kyrkor och kyrkoruiner. Planområdet ligger i centrala Östersund och bedöms därmed inte påverka det öppna jordbrukslandskapet och dess uttryck med radbyar och sockencentra.

Riksintresse för Åre Östersund Airport

Planområdet ligger inom påverkansområde för riksintresse *Åre Östersund Airport*, inom vilket bebyggelse eller andra anläggningar påtagligt kan försvåra tillkomsten till eller utnyttjandet av flygplatsen. Den nya bebyggelsen bedöms inte innebära någon negativ påverkan. Planförslaget remitteras till LFV för att säkerställa att det inte heller hindrar eller försvårar användningen av flygets kommunikations- eller navigationsutrustning.

Riksintresse för totalförsvaret, väderradar Östersund

Planområdet berörs av riksintresse för totalförsvaret, *Väderradar Östersund*. Området har särskilt behov av hindersfrihet vilket innebär att kommunen har samrådspåbundenhet vid planering av objekt högre än 45 meter inom tätbebyggt område. Föreslagna byggnader har en nockhöjd på som mest ca 24 meter över marknivå och bedöms därför inte medföra någon negativ påverkan på riksintresset.

Riksintressen enligt 4 kap MB

Det här är områden med så stora natur- och kulturvärden att de i sin helhet är av nationell betydelse. Planförslaget berör inte något sådant område.

Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap MB

I Östersunds kommun finns miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, fisk- och musselvatten, och vattenförekomster.

Utomhusluft

De ämnen i utomhusluft som regleras genom miljö kvalitetsnormer är halter av kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar, bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Normerna är gränsvärdesnormer som ska följas vid planläggning. Om en miljö kvalitetsnorm överskrids eller riskerar att överskridas ska åtgärdsprogram upprättas.

I Östersund har gränsvärdena för partiklar överskridits ett flertal gånger under 2020 vid mätningar i gatumiljö och kommunen kommer att upprätta en åtgärdsplan med förslag på insatser för att minska halterna. Problemen med höga partikelhalter beror framför allt på trafiken. Eftersom partiklarna i

stor utsträckning bildas vid slitage av vägbanan och inte vid förbränning, så kommer den pågående övergången till elbilar och renare bränslen inte kunna lösa våra problem med luftkvaliteten.

Planförslaget medför ingen betydande trafikökning, men samtidigt innebär planförslaget att gaturummet blir något mer inneslutet när den öppna platsen försvinner, vilket kan ge försämrad luftkvalitet lokalt. Bedömningen i fallet Skjutbanan är att miljö kvalitetsnormer för luft sannolikt inte överskrids där idag eller riskerar att överskridas till följd av ett genomförande av planförslaget.

Vatten

Miljö kvalitetsnormer finns för kvaliteten på fisk- och musselvatten samt för yt- och grundvattenförekomster.

Planen är belägen inom avrinningsområde som mynnar i Storsjön. Enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) uppnår Storsjön måttlig ekologisk status. Storsjön uppnår inte god kemisk status på grund av förekomsten av bland annat bly, kvicksilver, bromerade difenyletrar, tributyltenn och PFOS. Kända påverkandekällor för Storsjöns vattenkvalitet är punktkällor såsom reningsverk, industri, transport och infrastruktur, gammal industrimark och atmosfärisk deposition.

Miljö kvalitetsnormer enligt förordningen om fisk- och musselvatten (2001:544) gäller för Storsjön. Idag ligger halterna under de gränsvärden och riktvärden som anges i förordningen.

Dagvatten inom planområdet ska enligt planförslaget fördröjas och renas inom planområdet. Varken avrinning eller föroreningshalt bedöms öka jämfört med dagens situation. De kända föroreningar som finns inom planområdet kommer i stor utsträckning schaktas bort vid ett genomförande av planförslaget. Risken för spridning av föroreningar från marken minskar därmed på sikt och bedöms som ringa även i samband med schaktningen. Samhällsbyggnad bedömer att planförslaget inte innebär någon risk för försämring av miljö kvalitetsnormerna och inte heller äventyrar möjligheten att uppnå den status som recipienten ska ha enligt en miljö kvalitetsnorm.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Naturmiljö

Befintlig mark och vegetation

Marken inom planområdet är i huvudsak asfalterad, men omgärdas delvis av smala remsor med växtlighet. Längs Köpmangatan finns en enkelsidig allé bestående av nio björkar. I samma rad finns även två lärkträd. Träden är av varierad storlek och ålder och står med ojämna mellanrum. De är inte ursprungligen planterade som en sammanhängande allé, utan har tillkommit allt eftersom, när tidigare byggnader på fastigheterna rivits. Förutom träden längs Köpmangatan finns ytterligare fem träd utspridda på och runtomkring parkeringsytan. Marken inom Skjutbanan 2 saknar helt grönska idag.



Björkallén vid Skjutbanan

Marken lutar från nordöstra hörnet av planområdet ned mot det sydvästra hörnet. Total höjdskillnad från Storgatan ned till lägsta punkten är knappt fem meter.

Dagens situation motsvarar inte en från allmän synpunkt god hushållning med resurser. Idag utgörs planområdet till största delen av en asfaltsyta för markparkering, vilket är ett trist inslag i stadsbilden och utgör ett ineffektivt markutnyttjande.

Påverkan på mark och vegetation

Den planerade bebyggelsen medför att flertalet av de träd som finns inom fastigheterna idag behöver fällas, inklusive de nio träd som omfattas av biotopskyddet. Ett träd i planområdets sydöstra hörn kan eventuellt sparas, men behöver då skyddas under byggtiden.

Alléer omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap 11 § miljöbalken och har i allmänhet betydelse som tillflyktsplats, spridningskorridor och ledlinjer för växt- och djurlivet i ett övrigt påverkat landskap. Träden vid Skjutbanan bidrar till flera ekosystemtjänster, som till exempel omhändertagande av dagvatten, rekreation, bidrar till att sänka lokal temperatur och skyddar från sol och vind. Träden har även betydelse för stadsbilden och upplevelsen av gatan.

Köpmangatan är en smal gata med relativt lite inslag av grönska, där träden vid Skjutbanan är de enda på kommunalt ägd mark idag. Förutom träden vid kvarteret Skjutbanan finns ett tiotal platser längs gatan, mellan korsningen Strandgatan/Brunnsgränd i söder och Färjemansgatan i norr, med träd eller annan grönska i anslutning till korsningar, utfarter eller andra luckor i bebyggelsen. I själva gaturummet finns inga träd, vilket hänger samman med de många ledningar som är förlagda i gatan.

Planförslaget innebär därmed en påverkan på befintlig stadsgrönska. Av den anledningen har samhällsbyggnad undersökt möjligheterna att utforma den nya bebyggelsen så att träden skulle kunna stå kvar. Det bedöms inte genomförbart, men det har däremot visat sig realistiskt att göra vissa anpassningar. Mot gatan görs ett mindre indrag i bebyggelsen för att

möjliggöra återplantering av en del av allén. Tre till fem nya träd bedöms få plats utmed Köpmangatan, närmast korsningen mot Thoméeegränd. Något eller några träd kan eventuellt även planteras i anslutning till infarten i södra delen av planområdet. Totalt sett är ambitionen att planområdet ska innehålla mer grönytor än idag efter ett genomförande av planförslaget. En innergård på cirka tusen kvadratmeter planeras och detaljplanen innefattar regleringar som syftar till att möjliggöra kvalitativ grönska och effektiv dagvattenhantering på gården, även om den är underbyggd med ett garage.

Att träden omfattas av biotopskydd innebär dock att det krävs dispens för att fälla dem och att det måste föreligga särskilda skäl för åtgärden. Dispenser hanteras av Länsstyrelsen. Kompensationsåtgärder kan bli aktuellt, utöver de anpassningar som gjorts i planen, som till exempel nyplantering av träd på annan plats och/eller att stammar placeras i faunadepå.

Lämpliga alternativa lösningar där allén kan stå kvar saknas, av skäl som sammanfattas nedan:

- För att inte skada trädens rötter skulle bebyggelsen behöva dras in 8-10 meter från gatan, vilket skulle innebära att gården blir för smal och sammantaget för liten för att vara lämplig som bostadsgård. Skulle delar av bebyggelsen användas som gruppbestäder, ställs höga krav på både inom- och utomhusmiljön vilket gör att planmåttan för den delen av byggnaden blir djupare än för vanliga bostäder.
- För att alla kunna bebygga marken behöver befintliga allmänna parkeringsplatser i möjligaste mån rymmas i ett garage inom planområdet. Att spara träden skulle innebära att närmare hälften av platserna inte blir möjliga att anordna, samt att en del platser skulle behöva ordnas i form av markparkeringar mellan Köpmangatan och den nya bebyggelsen, vilket inte vore önskvärt.
- För att exploateringskalkylen ska rymma byggandet av ett allmänt parkeringsgarage krävs en viss sammanlagd byggrätt. Kommunen bedömer att det inte är möjligt att skapa tillräckligt stor byggrätt inom den kvarvarande kvartersmarken, om bebyggelsen skulle skjutas in för att spara träden, med hänsyn till att höjden på byggnaderna samtidigt behöver hållas på en rimlig nivå.
- Med hänsyn till det historiska bebyggelsemönstret i Östersunds stadskärna är det önskvärt att byggnaderna i olika kvarter förhåller sig till samma gemensamma fasadliv längs gatorna. För att mönstret ska vara fortsatt tydligt bör åtminstone en inte obetydlig del av den nya bebyggelsen förläggas i gatuliv.

Kommunen har anlitat en konsult för att göra en naturvärdesbedömning av träden. Flera aspekter har vägts in, både trädens vitalitet och artsammansättning av lavar. Konsulten skriver sammanfattningsvis att de aktuella träden inte i sig är av naturvårdsintresse i dagsläget och att inga särskilt utpekade arter hittats vid fältinventering, varken naturvårds- eller rödlistade arter. Merparten av träden saknar särskilda strukturer kopplade till naturvärden, såsom håligheter med mera. Två av träden bedöms ha visst naturvärde och rapporten föreslår att stammarna från dessa träd kan placeras

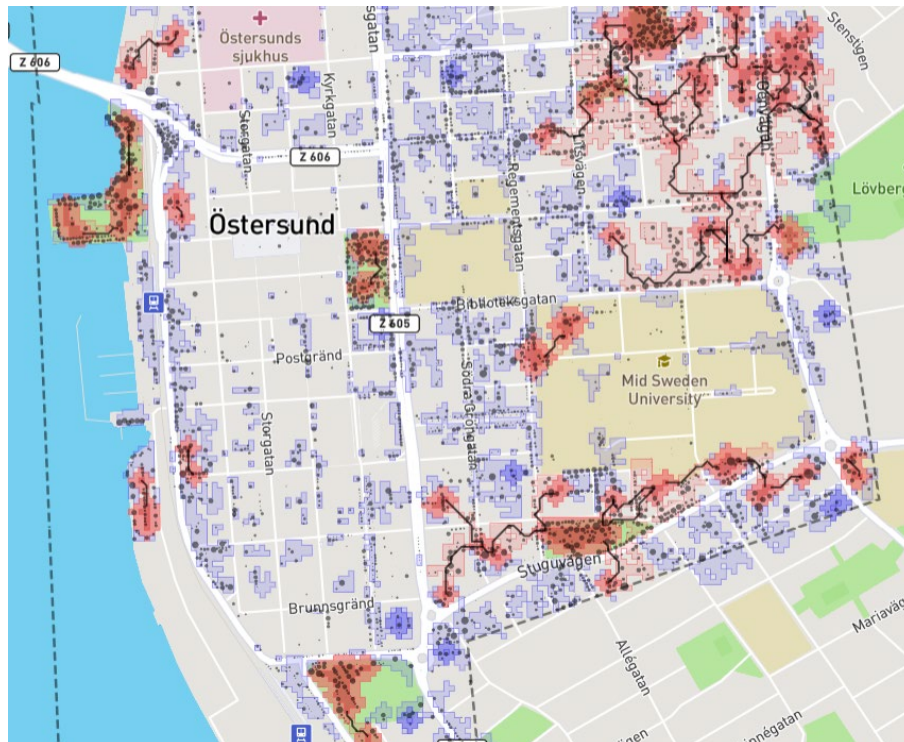
i faunadepå om de tas ned. Dock kan de ändå ha en viktig ekologisk funktion i den bebyggda miljön, då de sannolikt fungerar som spridningskorridor och refugium för många arter som lever i stadsmiljön. Ett träd är skadat och bör tas ned oavsett exploatering.

Enligt Artdatabanken har rastande och födosökande starar observerats i träd och buskar runt parkeringsplatsen vid två tillfällen i augusti 2017. Staren är rödlistad sedan 2015 och klassad som sårbar. Arten förekommer idag över större delen av landet, men har successivt minskat i antal under en mycket lång tid. Minskningstaktens storlek de senaste 15 åren (tre generationer) medför att arten nu uppfyller kriterierna för VU (sårbar). Arten hotas framför allt av förändringar i jordbrukslandskapet och dess bevarandestatus bedöms därmed inte påverkas av planförslaget.

Även tornseglare och strandskata uppges ha observerats inom planområdet. Tornseglaren är klassad som starkt hotad och häckar främst under tegeltak eller i håligheter i byggnader och träd. Den svenska populationen har under en 20-årsperiod minskat med cirka 25 %, vilket möjligen kan ha orsakats av senare tids förändrade takläggningsmetoder. I Norrlands inland har situationen sannolikt försämrats till följd av minskad mängd hålträd och stora arealer produktionsskog. Tornseglarens bevarandestatus bedöms inte påverkas av planförslaget.

Strandskatan häckar längs kusten samt lokalt i Jämtland och är klassad som nära hotad. Strandskatan hotas främst av förlust av lämpliga häckningsområden samt av överfiske av skaldjur. Dess bevarandestatus bedöms inte påverkas av planförslaget.

Kommunen har också tagit fram en konnektivitetsanalys avseende möjliga habitatnätverk för skogsfåglar i centrala Östersund, med hjälp av tjänsten Stadsträd (stadstrad.se). Det är på grund av avståndet till andra sammanhängande grönytor tveksamt om allén ingår i några viktiga spridningssamband för skogsfåglar. Analysen ska dock tolkas med försiktighet och allén vid Skjutbanan kan ändå ha viss betydelse som tillflyktsplats för fåglar, som till exempel starar.



Röd färg indikerar att träden är en del i en sammanlänkande struktur, vilket innebär att det är troligt att det finns en ekologisk funktion för skogsfåglar, antingen som livsmiljö eller funktion för spridning.

Blå färg i ljus nyans visar solitära träd, långsmala stråk och dungar utan kontakt med andra träd – det vill säga träd som inte är en del i en sammanlänkande struktur.

Områden som är skogskärnor visas i mörkare nyans. Om blåa skogskärnor är stora kan de ha funktion för skogsfåglar även om de är isolerade.

Sammantaget bedöms påverkan på kända naturvårdsarter som relativt liten vid ett genomförande av planförslaget. Den samlade påverkan på naturvärden bedöms heller inte som betydande. Biototypen allé är vanligt förekommande både på regional och lokal nivå. Det allmänna intresset av att omvandla dagens markparkering till ett stadskvarter och tillskapa nya centralt belägna bostäder bedöms väga tyngre än den skada på befintliga naturvärden som planen medför.

Ekosystemtjänster

Begreppet ekosystemtjänster används för att synliggöra den nytta människan får från naturen helt gratis.

Växtligheten inom området spelar en viktig roll för *reglerande* ekosystemtjänster som exempelvis att filtrera och absorbera luftburna föroreningar från trafikmiljön, ta upp koldioxid samt bidra till rening och viss fördröjning av dagvatten från vägytorna.

Växtligheten inom området bidrar även till *stödjande* ekosystemtjänster som till exempel bildande av ny jord, fotosyntes och syresättning av luft, bidrar

till kretsloppet av vatten, kol och näringsämnen och främjar den biologiska mångfalden.

Växtligheten bidrar också till ett antal *kulturella* ekosystemtjänster där forskning bland annat visar att stadsgrönska ökar upplevelsen av hälsa, välbefinnande och mental återhämtning. Träden bidrar till att skapa en attraktiv stadsmiljö och alléer är ett viktigt värdebärande element för stadens och då särskilt de breda esplanadernas identitet.

Eftersom de träd som idag finns vid Skjutbanan behöver tas ned vid ett genomförande av planförslaget är det viktigt att planen samtidigt skapar förutsättningar för nya ekosystemtjänster. Ambitionen är som sagt att planområdet sammantaget ska innehålla mer grönytor än idag efter ett genomförande av planförslaget. Kommunen arbetar generellt för att få till mer gröna gårdar i centrum. Planförslaget är därför utformat så att kvarteret får en ny grön innergård och att delar av allén kan återplanteras så att det även fortsättningsvis finns ett grönt inslag i gaturummet.

Den nya grönskan på gården blir inte allmänt tillgänglig, men kommer kvarteret till godo. De nya träden längs gatan ger positiva effekter för gaturummets karaktär och ger möjlighet att skapa yttlig fördröjning av en relativt stor mängd dagvatten. Samtliga träd är tänkta att planteras i skelettjord för att skapa bra förutsättningar för rotsystemen, förbättra trädens förväntade livslängd och därmed säkra träden långsiktigt. Smalkroniga, högväxta träd bör väljas i första hand. Vid valet av trädart för nyplantering bör även beaktas att ekosystemtjänster generellt blir starkare med lokal artsammansättning, där de ekologiska sambanden mellan arterna har utvecklats genom evolutionen. Även förutsättningar för dagvattenhantering bör beaktas vid val av trädsort – se vidare i avsnittet *Dagvatten* på sidorna 37–39.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer

Två byggnader på fastigheten Skjutbanan 2 finns upptagna i kommunens Kulturmiljöprogram. Huvudbyggnaden vid Storgatan är utpekad som *Särskilt värdefullt, klass A*, medan gårdsbyggnaden är klassad som *Allmänt värdefull*.

Gatuhuset vid Storgatan uppfördes 1885 som bostads- och affärshus. Byggnaden har ett välbevarat uttryck. Huset är ett exempel på Östersunds låga trähusbebyggelse med den rika träarkitekturen typisk för stadens första expansionsfas i samband med järnvägens tillkomst. Det avfasade hörnet mot gatan är en tidsmarkör. Byggnaden är särskilt kulturhistoriskt värdefull och tillmäts vara värdebärande för riksintresset för kulturmiljövården. Byggnaden har ett: byggnadshistoriskt värde, identitetsvärde, miljöskapande värde, samt ett samhällshistoriskt värde.



Gatubyggnaden på Skjutbanan 2, från 1885

Gatubyggnaden saknar idag skydd i gällande detaljplan, men förses med rivningsförbud och skyddsbestämmelser i planförslaget. Bestämmelserna motiveras både av byggnadens kulturmiljövärden i sig och av dess placering invid Storgatan, som är en av Sveriges bäst bevarade 1880-tals miljöer.

Skyddsbestämmelse q₁ anger att byggnadens exteriör inte får förvanskas och specificerar vilka delar som särskilt ska beaktas vid renovering eller eventuell ändring av byggnaden. Skyddsbestämmelse q₂ anger att byggnaden ska underhållas på ett sådant sätt att dess historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden bevaras.

Gårdsbyggnaden, som inte är utpekad som särskilt värdefull, kommer behöva rivas för att ge plats för de nya bostäderna.

Gårdsbyggnaden består av två sammanbyggda delar. Den yttre byggnaden, med gavel mot Thoméegränd, uppfördes tillsammans med huvudbyggnaden år 1885. Den inre byggnaden är en tillbyggnad, uppförd kring 1950 av Bolanders plåtslageri.

På den äldre byggnaden är stommen och stengrunden bevarad. Byggnadens volym är, fränsett tillbyggnaden, oförändrad sedan 1800-talet. På vinden är takstolar, innerväggar, smidesdetaljer med mera i originalutförande. Även fönstersättningen och fönstrens storlek är desamma. Ett eller två fönster kan ha tillkommit under mitten av 1900-talet, då även panelen byttes. Takmaterialet är uppskattningsvis från 1920-talet i skivtäkt plåt. Ytterdörren är relativt ny. Interiört har bottenvåningen fått nya, moderna ytskikt.

Byggnaden anses, i egenskap av trähusbebyggelse från 1800-talet, värdebärande för riksintresset för kulturmiljö, Z 27 Östersunds stad. Att riva byggnaden bedöms dock inte medföra påtaglig skada på riksintresset till

följd av att byggnaden förvanskats exteriört. Den tillbyggda verkstaden har gett byggnaden ett annat uttryck, att jämföra med om den bevarats fristående, vilket medfört att sambandet mellan huvudbyggnad och gårdshusbebyggelse suddats ut. Även gårdens karaktär har förvanskats, vilket medför att sambandet mellan huvudbyggnad och gårdsbyggnad försvagats. För att återskapa karaktären av en borgargård skulle gården behöva genomgå en omfattande förändring. På så vis hade möjligen sambandet mellan huvudbyggnad och gårdsbyggnad kunnat stärkas och karaktären av en borgargård återfås. Karaktären skulle dock upplevas i en annan kontext än den ursprungliga, då även omgivningen genomgått stora förändringar.

Bebyggelse

Föreslagen ny bebyggelse utgör en förtätning i ett centralt läge i staden och ställer krav på ett medvetet förhållningssätt till omgivande bebyggelse. Den föreslagna bostadsbebyggelsen på det som idag är en öppen markparkering kan bidra till att förtydliga stadens gaturum och historiska struktur och ger både nya bostäder och arbetsplatser. En förtätning av centrum kan bidra till att skapa en levande stadsmiljö. Parkeringen integreras i förslaget i den nya bebyggelsen, vilket gör att funktionen kvarstår utan att den tillåts prägla stadsbilden på samma sätt som idag.

Samtliga illustrationer i avsnittet utgör exempel på hur bebyggelsen kan gestaltas och finns med för att visa på intentionerna.

Befintlig bebyggelse

De närmaste omgivningarna domineras av bebyggelse i två till tre våningar. I närheten finns även byggnader i fyra våningar, respektive i tre våningar plus en indragen vindsvåning. I närområdet finns många äldre byggnader med högt kulturhistoriskt värde. Det är i allmänhet ljus färgsättning i området och mycket träfasader. Huvudsaklig användning är bostäder, men det finns även inslag av kontor, samt handel och andra centrumändamål runtomkring.

Befintliga platser

Planområdet innefattar inga torg eller andra platsbildningar idag. Den öppna ytan utgör kvartermark, tänkt för bebyggelse med så kallat slutet byggnadssätt, men används idag för allmän parkering.

Ny bebyggelse

Planförslaget innebär att så gott som hela planområdet bebyggs med ett garage i suterrängplan, med bostäder och gård ovanpå. Det innebär att fasaden mot Köpmangatan och den nedre delen av Thoméegränd skulle kunna upplevas som slutna och utan kontakt med gatan. Möjligheten att sänka ned garagevåningen så att fasaden mot Köpmangatan blir mindre slutet och att garaget i stället upplevs som en källarvåning eller en något förhöjd sockel har undersökts i planarbetet, men inte visat sig praktiskt genomförbart. För att ändå aktivera bottenvåningarna förläggs entréer mot gatan och i hörnet Köpmangatan/Thoméegränd planeras för en lokal med cykelverkstad och cykelförråd, öppen mot gatan genom stora fönster.

Den föreslagna exploateringen är relativt hög, vilket främst hänger samman med att det är mycket kostsamt att ersätta befintlig markparkering med en parkeringsanläggning i garage. Skalan på omgivande bebyggelse är lägre och gator och trottoarer i närheten är smala. Den nya bebyggelsen blir motsvarande fyra våningar mot Köpmangatan, inklusive suterrängvåningen. Utöver detta möjliggörs en indragen vindsvåning – så kallad kungsvåning – på den del som är tänkt som grubbostäder. Mot Thoméegränd blir bebyggelsen i motsvarande tre till sex våningar, plus en förhöjd sockel i gatans nedre del (suterrängvåningen). Generellt i stadens centrala delar är bebyggelsen högre mot gatorna och lägre mot gränderna. Den föreslagna bebyggelsen avviker alltså något från det generella mönstret i centrum och från skalan i den närmaste omgivningen.



Illustration, vy från Frösön

Utformning/gestaltning

Med tanke på det allmänna intresset av att främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelsen, har utformning och rimlig exploateringsnivå studerats under planarbetet i förhållande till kulturmiljö och stadsbild, sol- och skuggförhållanden, gaturum etc.

Den föreslagna bebyggelsen är tänkt att utformas med flera skalnedbrytande grepp, som indragna trapphus, ett generellt indrag av fasaderna ovanför tredje våningen, olika fasadmaterier och ett varierat taklandskap med bland annat indragna vindsvåningar och olika takutformningar. Den arkitektoniska idén bakom detta är att bryta ned byggnadsvolymer i flera tydliga volymer och att detta tydliggörs både i material och form. Detta för att de nya byggnaderna ska passa in i omgivningen som utgörs av hus i varierande storlek, material, färg och byggnadshöjd. Tanken är att de nya byggnaderna ska spegla den gradvis framväxande stadens mångfald och brokighet.



Illustration, vy västerut längs Thoméegränd

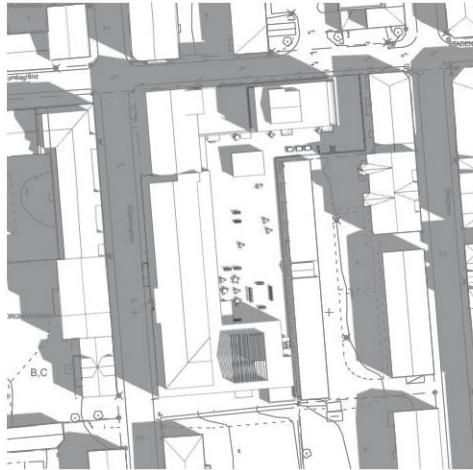
Sockelvåningen mot gatan är tänkt att utformas i avvikande material och struktur och för att öka tryggheten i både garaget och i gaturummet utformas sockeln med visuell kontakt mellan gata och garage där så är möjligt.



Illustration, vy norrut längs Köpmangatan

Utblickar från befintlig bebyggelse i närområdet påverkas till viss del av planförslaget – både på gott och på ont. Viss skuggning av befintliga byggnader, gator och gårdar kommer att uppstå. I de fall den nya bebyggelsen utgör en försämring för boende i närheten bedöms detta ligga inom vad som får tålas i ett centralt läge i staden och utgör ingen betydande olägenhet. Skuggstudier redovisas nedan.

kl. 09.00



kl. 12.00

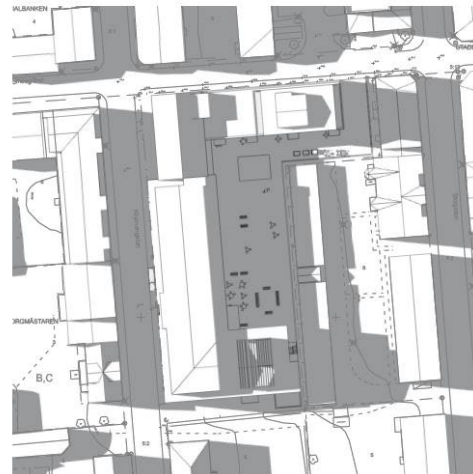


Skuggning, sommarsolstånd, 09.00-12.00

kl. 15.00

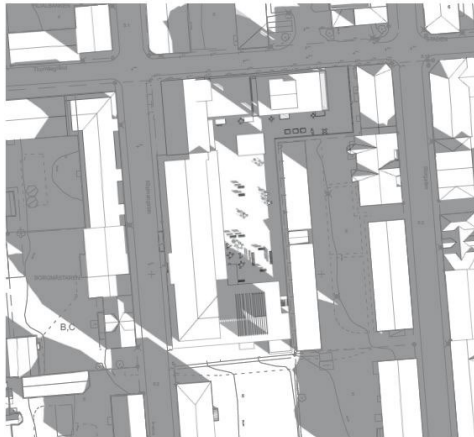


kl. 18.00

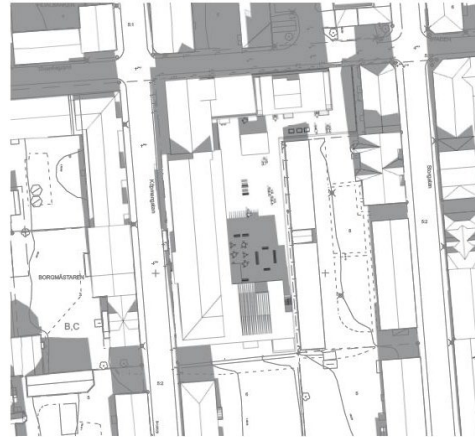


Skuggning, sommarsolstånd, 15.00-18.00

kl. 09.00

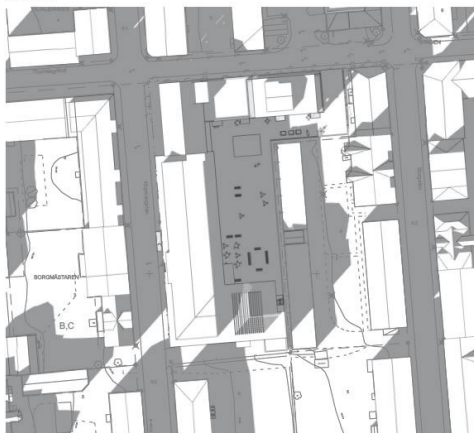


kl. 12.00



Skuggning, vårdagjämning, 09.00-12.00

kl. 15.00



kl. 18.00



Skuggning, vårdagjämning, 15.00-18.00

Användningsbestämmelser för kvartersmark

Inom kvartersmark medges användningarna B, P och C. Vissa av användningarna ligger i plankartan inom parentes vilket innebär att de då har en vertikal begränsning, exempelvis att de endast gäller under mark.

Användningen regleras till *B – Bostäder* för hela kvartersmarken, vilket bl.a. inkluderar gruppboheter samt bostadskomplement. Utöver bostäder får kvartersmarken också byggas under med ett parkeringsgarage, vilket anges med användningsbestämmelsen (*P₁*) – *Parkeringsgarage får anordnas under mark/gårdsbjälklag samt inom byggnadens suterrängplan.*

Bestämmelsen möjliggör parkeringsgarage under mark, där både bilar och cyklar kan parkeras. Eftersom planområdet sluttar gäller användningen även där garageplanet går från att ligga helt under mark/gårdsbjälklag till att framträda som suterrängvåning ned mot Köpmangatan. Användningen inrymmer även utrymmen som behövs för anläggningens skötsel och bruk.

Användningen *C – Centrumverksamheter* är en bred användning som innefattar centrumfunktioner som exempelvis hotell, handel, kontor, samlingslokaler och andra verksamheter som brukar ligga centralt eller ska vara lätta att nå. Användningen medges i hela planområdet, men medför ett högre parkeringsbehov, vilket behöver beaktas vid bygglov.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Garaget får byggas under hela kvartersmarken och saknar begränsning av bruttoarea (BTA). För att minimera behovet av att i detalj reglera olika egenskapsområden för bostäderna i ett skede när byggnaderna inte är projekterade regleras istället en maximal BTA om 8000 kvadratmeter ovan garage-/gårdsbjälklag inom det egenskapsområde där bestämmelse e_1 anges. Egenskapsområdet skulle annars kunna fyllas upp med mer bebyggelse än vad som avsetts, eftersom både egenskapsgränserna och de tillåtna byggnadshöjderna satts med lite marginal för att förenkla framtida projektering. Bestämmelsen gäller från det bjälklag som skiljer garageplanet från ovanliggande byggnader och uppåt. På innergården, ovanpå garaget, medges endast komplementbyggnader och för att dessa inte ska tillåtas uppta alltför stor del av gården medges maximalt en sammanlagd BTA om 120 kvadratmeter, vilket regleras med bestämmelse e_2 .

Byggnadshöjden generellt för de nya bostäderna är satt till +314,5 meter över nollplanet och den maximalanockhöjden till +318,5. Höjderna är satta med hänsyn till omgivande bebyggelse. Utöver de generella höjderna medges dock vissa delar resa sig högre, vilket regleras med bestämmelserna f_1 och f_2 , där syftet är att medge en relativt hög exploatering samtidigt som upplevelsen från gaturummet påverkas mindre.

Bestämmelse f_1 anger att en viss andel av bebyggelsen (15%) får byggas upp till en nockhöjd om +326,0 meter över nollplanet och bestämmelse f_2 att en andel (50%) får byggas upp till en nockhöjd om +319,5. Bestämmelserna syftar till att medge dels en mindre högdal, som i skisserna är placerad mot Thoméegränd, samt dels en indragen vindsvåning på gruppboendet. För gruppboendet innebär bestämmelsen bland annat att vindsvåningen inte behöver hålla sig inom de 45 grader från takfot som annars hade gällt för att klara den generella byggnadshöjden på +314,5. Bestämmelserna anger även att de uppstickande delarna ska ges en utformning som skiljer sig från underliggande fasader och dras in minst en meter från underliggande fasadliv. För den del som avser gruppboendet undantas trapphus och hiss från kravet på indrag från fasadliv och avvikande utformning, för att möjliggöra att trapphuset utformas som ett eget element i fasaden.

Bestämmelse f_3 anger att tekniska utrymmen på tak, som exempelvis fläktrum, ska vara indragna minst 1 meter från underliggande fasadliv. Detta för att de ska bli mindre synliga från gaturummet.

Bestämmelse f_4 anger att räcken får sticka upp över byggnadshöjden, om dessa är genomsiktliga. Detta eftersom vissa delar av bebyggelsen är tänkt att få platta tak där takterrasser kan ordnas.

För att ge en grönare stad med både ekologiska och estetiska värden, med till exempel trevligare utblickar från högre belägna platser och samtidigt förbättra möjligheterna till dagvattenhantering, regleras att en viss andel (15%) av byggnadernas tak ska förses med gröna tak, genom bestämmelse f_5 . Gröna tak kan till exempel vara sedumbeklädda eller utformas med mer

ängsliknande karaktär. Det senare är bättre för den biologiska mångfalden, men ställer större krav på substratdjupet.

För att öka trivsel och trygghet i gaturummet finns bestämmelse f_6 , vilken anger att minst 20 % av suterrängvånings fasadlängd mot Köpmangatan ska utgöras av öppningar. Öppningar kan innefatta till exempel fönsterpartier, dörrar och dörrpartier, eller hål i mur täckta med något slags genomsiktligt raster (spaljé, sträckmetall etc.). Syftet är att skapa visuell kontakt mellan in- och utsida längs gatan. Se även avsnittet *Trygghet* på sidan 37.

Eventuella takkupor och frontespiser, till exempel att trappa och hiss dras upp ovan takfot, ska förses med fönster och får ej överstiga taknock, vilket regleras med bestämmelse f_7 .

Utöver ovanstående egenskapsbestämmelser finns ett antal bestämmelser som saknar beteckning i plankartan. Sådana bestämmelser gäller för hela kvartersmarken.

Byggnader ska anpassas till sin omgivning i fråga om materialval och kulörer och fasader ska utformas med hög kvalitet samt väl bearbetade detaljer så att en god helhetsverkan erhålls. Bebyggelsen ska delas upp i minst tre distinkta delar som ges ett eget arkitektoniskt uttryck i fasad gällande material, detaljutformning och kulör samt ett eget uttryck gällande takutformning. Syftet med bestämmelsen är att skapa en variation i gaturummet som förhåller sig till den ursprungliga planens tomtindelning och stadskärnans rådande karaktär, att verka skalnedbrytande, samt att fortsätta den tradition av ett varierat taklandskap som finns i Östersund.

För att skydd läsbarheten av den äldre tomtindelningen, vilket riksintresset för kulturmiljö (Östersund Z27) ger uttryck för, ska ny bebyggelse utformas så att den äldre tomtindelningen tydligt kan avläsas. Detta innebär att bebyggelsen delas upp i enlighet med den äldre tomtindelningens gränser och att varje del ges ett eget uttryck i fasad och takutformning.

Det finns ingen bestämmelse om specifika kulörer eller material varken för tak eller fasader, men bestämmelsen om anpassning till omgivningen ska tolkas så att byggnaderna bör ha ett medvetet förhållningssätt till omgivande kulörer och material. Färgskalan som dominerar siluetten och återfinns hos Östersunds karaktärsbyggnader spänner från varma ljusa kulörer till mättade dova nyanser av brunt, rött och ockragult. Just kring Skjutbanan dominerar ljusa kulörer.

En bestämmelse finns som reglerar hur balkonger och entrétak får kraga ut över gatumark. Bestämmelsen har styrts av trottoarernas bredd och behovet av hinderfri snöröjning och renhållning under.

Planen reglerar att balkonger och terrasser ska utformas med genomsiktliga, smäckra fronter och räcken. Syftet är att lätta upp intrycket av balkongerna, samt att skapa en bättre kontakt mellan bostäder och gaturum. Bestämmelsen hindrar inte inglasning av balkonger, men för att eventuella

inglasade balkonger mot gata inte ska dominera gaturummet får inglasning ske till motsvarande maximalt 50% av fasadlängden mot gata.

Planen reglerar även att synliga elementskarvar inte tillåts, alternativt att fasader ska ha en tydlig mönsterverkan inom vilken elementskarvar inarbetats. Syftet är att höja kvaliteten på den byggda miljön i Östersund.

Nya platser

Med hänsyn till det historiska bebyggelsemönstret i Östersunds stadskärna är det önskvärt att byggnaderna i olika kvarter förhåller sig till samma gemensamma fasadliv längs gatorna. För att mönstret ska vara fortsatt tydligt bör ny bebyggelse förläggas i ungefär samma gatuliv. Samtidigt finns som tidigare nämnts en ensidig allé längs Köpmangatan idag, vilken har betydelse för upplevelsen av gaturummet.



Illustration, vy österut längs Thoméegränd

Den nya bebyggelsen förhåller sig i huvudsak till den ursprungliga gatubredd på både Köpmangatan och Thoméegränd. I korsningen mellan de två gatorna dras byggnaderna dock in cirka tre meter för att skapa en något större rumslighet i gaturummet mot korsningen. Indraget görs för att få plats med ny stadsgrönska i form av en trädrad om 3–5 nya träd längs gatan. Marken planläggs som allmän platsmark för att ge kommunen rådighet över de nya träden och samtidigt möjliggöra att utrymmet under mark även kan användas för dagvattenhantering.

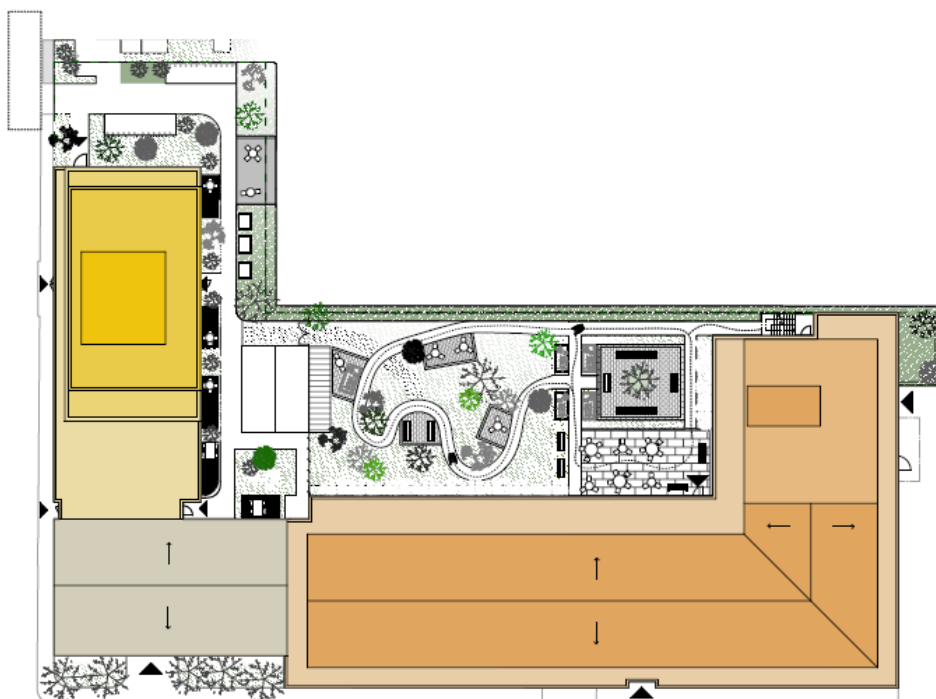
Indraget är inte stort nog för att utgöra en ny torgbildning, men bidrar till att ge variation och inslag av stadsgrönska i gaturummet och kan ses som en något förlängd variant av de avskurna hörn som generellt finns i den äldre stadsplanen. På ytan kan sittplatser ordnas i anslutning till grönskan. Ytan blir överblickad både från omkringliggande bostäder och från den

cykelverkstad som planeras vid gatuhörnet, vilket ökar känslan av trygghet i gaturummet.



Illustration, vy söderut längs Köpmangatan

Användningen av marken i gaturummet regleras i plankartan med bestämmelsen GATA, vilket avser allmän plats för fordons-, gång- och cykeltrafik och innefattar allt ifrån villagator till stadsgator, men ej rena genomfartsgator. Det kan vara lokalgator, bussgator, gågator och gångfartsområden. Inom detta ingår även gatuparkering, cykelparkering, trafikordningar, trottoarer, planteringar, gräsytor, hållplatsskydd, kiosker, sittplatser, samt anläggningar som behövs för gatans skötsel och bruk.



Illustration, gårdsmiljö

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Gårdsutformningen regleras i plankartan genom en bestämmelse om utförande b₁, som anger att gården ska utformas som gemensam vistelseyta med varierad grönska. För att säkerställa att gården, som byggs ovanpå ett garage, kan få de avsedda kvaliteterna anges även att underbyggnaden ska utformas med planterbart bjälklag som klarar ett jorddjup på 80 cm, samt att minst 30 % av ytan ska vara planterad med en variation av gräs, blommor träd och buskar. Vissa delar av gården kommer behöva hårdgöras och några mindre komplementbyggnader, lekredskap, grillplatser, cykelparkering med mera kommer behövas, vilket förtydligas med att mindre anordningar för lek, plantering, cykelparkeringar och utevistelse tillåts.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Planförslaget innebär att det blir möjligt att bygga gruppboäder, vilket medför att ett flertal nya arbetsplatser tillskapas i kvarteret.

Service

Planområdet ligger i centrala Östersund omgivet av ett stort utbud av offentlig och kommersiell service. Detaljplanens reglering av användningsslag medger att ny service kan tillkomma i kvarteret. Behovet av att ersätta de allmänna markparkeringsplatser som idag finns i kvarteret i det nya garaget, samt avsikten att ordna lokaler för cykelverkstad som en del i exploateringens mobilitetsåtgärder, gör att det sannolikt inte finns plats för några nya lokaler för centrumverksamhet i dagsläget. För att möjliggöra en eventuell framtida konvertering av lämpliga lokaler för centrumverksamhet bör behovet av tillräcklig invändig takhöjd beaktas.

Tillgänglighet

Tillgänglighet är en grundläggande förutsättning för människors delaktighet i samhället. En otillgänglig omgivning inskränker rörligheten och valfriheten, med negativ påverkan på hälsan som en konsekvens. Grupperna barn, funktionshindrade och äldre har en särställning i detta avseende.

Planförslaget ger möjlighet att nå innegården från Thoméegränd utan större nivåskillnad. För att gården även ska bli tillgänglig från gruppboendet och från övriga bostadshus behöver dessa utföras med genomgående trapphus med hiss och möjlighet till utgång till gården direkt från trapphusen. Med tanke på att planområdet sluttar en del behöver byggnaderna projekteras så att entréer mot gatan kan byggas utan nivåskillnader, vilket kan innebära att det blir nödvändigt med halvplanslösning och dubbelsidig hiss i något trapphus.

Tillgänglig parkering och angöring bedöms kunna lösas – se vidare i avsnittet *Parkering, varumottag och utfarter* på sidorna 30–32.

Friytor

Lek, utemiljö och rekreation

Fysisk aktivitet är en förutsättning för en god fysisk, mental och social hälsoutveckling. Människors hälsa formas i samspel mellan individuella

förutsättningar och den omgivande sociala miljön. Barn och äldre är särskilda grupper som vinner på nära tillgänglighet.

Den del av gården som tillhör gruppboendet behöver utformas med särskild omsorg. Gården ska utformas för gemensam vistelse med varierad grönska som kan bidra till välbefinnande och mental stimulans. Beakta även skydd från väder och vind, möjlighet till skugga och utrymme för vila, både genom sittplatser och plats för rullstolar.

Om gruppbestäder byggs kommer en relativt stor del av gårdsytan behövas för dess behov. Den yta som finns tillgänglig för övriga bostäder är mindre vilket medför höga krav på utformningen för att ändå medge grönska och kvalitativa vistelse- och rekreationsytor. Utformning och placering av komplementbyggnader för cykelförvaring och liknande behöver vara genomtänkt för att inte i onödan göra ytor som annars kunnat nyttjas skuggiga eller svår använda. En gemensam grillplats planeras på en del av ytan som har goda solförhållanden.

Merparten av lägenheterna som planeras blir troligtvis smålägenheter, men det kan inte uteslutas att en del barnfamiljer ändå kommer bo i husen. Det vore därför önskvärt med en gemensam lekplats på gården.

Inom rimliga gångavstånd finns flera parker, som till exempel Tullparken med lekplats och bänkar, Österängsparken, samt nedre delen av Storsjöstråket.

Gator och Trafik

Bostäder tillskapas i ett centralt läge med närhet till kollektivtrafik och service. Läget innebär goda förutsättningar för att röra sig till fots eller med cykel och planeringen innefattar ett mobilitetspaket som bedöms resultera i en minskad efterfrågan på bilparkering. Det kommer få plats ungefär lika många parkeringsplatser som idag och dessa kommer även framöver vara allmänna platser. Planförslaget medför därför ingen betydande trafikökning. I händelse av att delar av bebyggelsen används som gruppbestäder kan ett genomförande i viss mån medföra mer angöringstrafik med taxi/färdtjänst, samt mer gods- och avfallstransporter. Totalt sett bedöms planförslaget ge förutsättningar som kan bidra till att öka andelen hållbara resor inom kommunen och nettotillskottet av trafik bedöms som marginellt.

Gatunät

Köpmangatan är måttligt trafikerad med drygt 2000 fordonsrörelser per årsmedeldygn. Gatan är dubbelriktad och körbanan är ca 7 meter bred. Längs gatans östra sida medges idag kantstensparkering, men körbanans bredd gör att utrymmet för detta är knappt med dagens mått. Trottoaren är cirka 2 meter bred på gatans västra sidan respektive cirka 1,5 meter bred på östra sidan.

Thoméegränd är mindre trafikerad med ca hälften så många fordonsrörelser per årsmedeldygn som Köpmangatan. Gatan är enkelriktad västerut och

körbanan är ca 5 meter bred. Trottoarerna är cirka 1,2 meter breda på gatans båda sidor.

Gång- och cykeltrafik

Det centrala läget med närhet till många målpunkter innebär som sagt goda förutsättningar för att röra sig till fots eller med cykel. Samtidigt är trottoarerna i närheten i allmänhet smala och cyklande sker i blandtrafik. Det vore generellt önskvärt med bredare trottoarer, men det bedöms inte nödvändigt för planens genomförande.

Kollektivtrafik

Busshållplatser med god turtäthet finns inom 300 meter från planområdet (i dagsläget cirka 200 meter fågelvägen). Hållplatserna finns på Kyrkgatan, som idag trafikeras av samtliga stadsbussar. Det pågår för närvarande en utredning kring hur morgondagens kollektivtrafik i Östersund ska utformas och var busslinjer och hållplatser bör lokaliseras. En slutrapport från utredningen kommer att presenteras under våren 2020, men det är redan idag klart att Kyrkgatan kommer att spela en viktig roll som ett förstärkt kollektivtrafikstråk genom centrala staden. Samtliga bussar kommer även i framtiden att angöra stadskärnan, troligtvis med plats för av- och påstigning på Kyrkgatan, strax söder om Thoméegränd. Hållplatser för både läns- och stadsbusstrafiken skulle då kunna samordnas, vilket förenklar byten och tydliggör Kyrkgatan som en kollektivtrafiklänk mellan järnvägsstationen och sjukhuset. Hur en sådan framtida lösning kan utformas i detalj är en del av den fortsatta utredningen, liksom var utrymmen för information, väntplatser och förvaring av bagage bäst bör placeras.

Parkering, varumottag och utfarter

Kommunfullmäktige antog i april 2016 en parkeringspolicy. Den innebär att parkering i större utsträckning ska användas som ett styrmedel för att nå en hållbar samhällsutveckling i kommunen. Policyn innehåller parkeringstal för cyklar och bilar kopplat till olika verksamheter. Flexibla parkeringstal har införts som möjlighet att minska antalet bilparkeringsplatser vid förekomst av mobilitetsåtgärder som till exempel bilpool och elcykelpool, närhet till kollektivtrafik med hög turtäthet etc.

Planområdet ligger centralt och ska bedömas utifrån parkeringstalen enligt zon 1 i kommunens parkeringspolicy.

Aktuell detaljplan har delvis speciella förutsättningar, eftersom en allmän parkeringsanläggning ingår, vilket kan öppna för möjlighet att effektivisera användandet av parkeringsplatser genom samnyttjande. Det ingår också i förslaget att delar av bebyggelsen ska användas som gruppboende, där de boende kan förväntas ha ett lägre behov av både bil- och cykelplatser. Av dessa anledningar har en parkerings- och mobilitetsutredning tagits fram (WSP, 2021-04-23).

Sammanfattningsvis föreslår utredningen ett lägre p-tal än kommunens parkeringspolicy för boende, men ett högre p-tal för anställda, ger förslag på mobilitetsåtgärder som förväntas reducera efterfrågan på parkeringsplatser

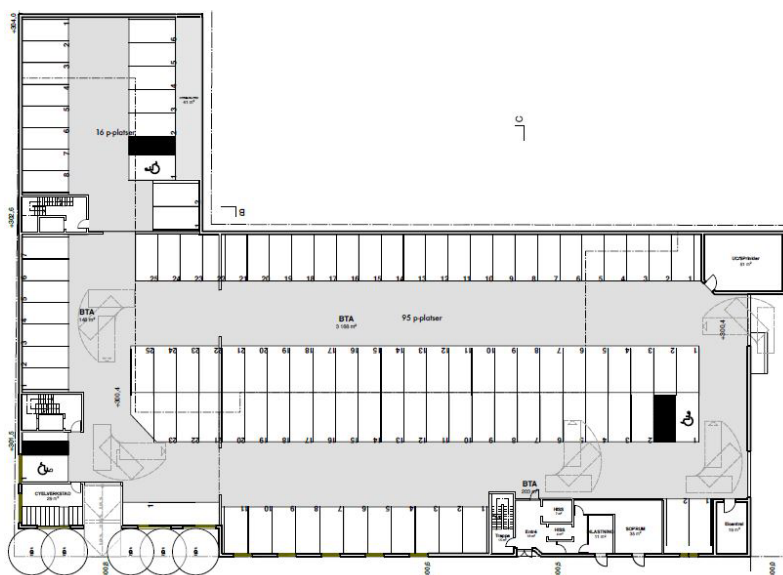
för övriga bostäder, samt beräknar hur stor ytterligare reduktion av antal platser som kan förväntas utifrån att dessa till viss del kan samnyttjas. Utredningen bifogas till planhandlingarna.

En slutlig bedömning av tillkommande behov av parkeringsplatser för bil och cykel samt godtagbara lösningar för reduktion avgörs i bygglovskedet. Under förutsättning att samnyttjande kan ske bedömer samhällsbyggnad att WSP:s utredning i det avseendet kan tjäna som utgångspunkt för reduktion av p-tal för bil. I det fall att samnyttjande inte kan ske, till exempel på grund av ägoförhållanden eller att vissa utrymmen inte är tillgängliga för allmänheten, ska möjlig reduktion bedömas med utgångspunkt i kommunens parkeringspolicy. Effekterna av WSP:s föreslagna mobilitetsåtgärder bygger på att samtliga mobilitetslösningar genomförs, då de kompletterar varandra.

Bilparkering

Utgångspunkten i planarbetet har varit att de 112 allmänna parkeringsplatser som idag finns inom planområdet även fortsättningsvis ska finnas kvar, men ordnas i ett underjordiskt garage, medan tillkommande behov för de nya bostäderna kan friköpas och ordnas av kommunen i en framtida utbyggnad av kommunens allmänna parkeringsanläggningar. De skisser som tagits fram visar att 111 platser kan tillskapas i garaget. Därmed får målsättningen om att kunna ordna dagens allmänna platser inom planområdet sägas vara uppfylld. Hur många platser som sedan ordnas kommer att utredas vidare i projekteringen. Hur dessa kan nyttjas hänger ihop med vem som ska äga parkeringsanläggningen – se vidare under *Genomförande*.

Tillgängliga parkeringsplatser kan anordnas i garaget, i nära anslutning till hissar.



Illustration, möjlig utformning av garage/suterrängplan

Cykelparkering

Cykelparkeringens placering och utformning är avgörande för hur väl de kommer att användas. Cykelparkeringar ska vara trygga, säkra och

utformade så att de är både tillgängliga och ser inbjudande ut. Enligt kommunens parkeringspolicy ska en relativt stor andel av cykelplatserna ordnas inomhus. Detta är i planförslaget huvudsakligen tänkt att lösas i en komplementbyggnad på innergården. Som en del i WSP:s förslag på mobilitetsåtgärder ingår även en cykelverkstad i exploatörens förslag, vilken kombineras med cykelpool och i viss utsträckning även cykelförvaring. Cykelverkstaden är tänkt att placeras i suterrängplan invid korsningen Köpmangatan/ Thoméegränd. Platser utomhus föreslås i huvudsak ordnas nedanför befintligt bostadshus på Skjutbanan 2.

Angöring och varuleveranser

Tillgänglig angöring och varuleveranser till gruppbestadsdelen kan ordnas genom att dagens kantstensparkering skyltas upp för på- och avstignings- och/eller lastzon. Längs Thoméegränd saknas idag parkeringsmöjligheter. Tillgänglig angöring till bostäderna längs Thoméegränd kan därför bara ske genom att stanna tillfälligt längs gatukanten. Det finns utrymme att ordna en angöringsplats mellan den nya bebyggelsen och det befintliga bostadshuset på Skjutbanan 2, men det bedöms som ett sämre markutnyttjande än att angöring kan ske från gatan. Frågan behöver utredas vidare i senare skede.

Utfarter

In- och utfart till garaget behöver ske mot Köpmangatan, där garaget ligger ungefär i nivå med gatan utanför. Infart föreslås i planområdets södra del, medan utfart föreslås i norra delen av kvarteret. Utfarten behöver troligtvis ske via en ramp för att ta upp nivåskillnad. Rampen bör utformas så att hela nivåskillnaden tas upp inomhus, då marken utanför planläggs som allmän platsmark och bör vara plan. Sikten vid utfarten bedöms kunna bli god, men behöver beaktas vid val av träd och annan grönska i anslutning till utfarten.

Hälsa och Säkerhet

Räddningstjänst

Brand- och släckvatten

Brandposter finns i direkt anslutning till planområdet, både vid Storgatan (20 l/s) och Köpmangatan (10–15 l/s). Kapaciteten bedöms som tillräcklig.

De erforderliga fördröjningsvolymerna för dagvatten bedöms vara större än den volym som tillskapas genom släckvatten vid en eventuell brand. En stor del av släckvattnet förångas vid släckarbetet, men resterande hamnar slutligen i spill- och dagvattensystem som ledningar, brunnar och dagvattenanläggningar. Dagvattensystemen i området ska utrustas med en avstängningsanordning för att förhindra att eventuellt förorenande ämnen vid olycka eller brand tar sig vidare ut till recipienten. Alternativt kan inlopp till utsatta dagvattenanläggningar täckas med gummiduk och vattnet omhändertags ytligt.

Rekommenderad insatstid för påbörjat räddningsarbete

Insatstiden motsvarar den tid som förflyter från dess att räddningsstyrkan larmats till dess att räddningsarbete har påbörjats. För föreslagna bebyggelse är insatstiden normalt under 10 minuter.

Utrymning

Föreslaget gruppboende är tänkt att utformas med separata utrymningstrapphus i vardera änden av byggnaden (utöver husets centrala trapphus med hiss). Dessa mynnar mot innergården. Utrymning från övriga lägre byggnader kan ske med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon från omgivande gator samt med bärbar stege från gårdssidan. Om bärbar stege ska användas behöver plana utrymmen för uppställning av sådana säkras vid detaljprojektering av gården. Om den högre bebyggelsen vid Thoméegränd uppförs med ensidiga lägenheter mot gårdssidan behöver utrymning lösas via trapphus utformade med avskiljande konstruktion, så att brand- och brandgasspridning till trapphus begränsas – så kallade Tr2-trapphus – eftersom det inte finns plats att nå fasaden mot insidan med höjdfordon och höjden blir för hög för användande av bärbar stege. Alternativt kan byggnaden utformas så att det endast finns genomgående lägenheter ovan tredje våningen.

Åtkomst för räddningstjänst

Byggnaders entréer görs åtkomliga för räddningsinsatser från de omgivande gatorna, Köpmangatan och Thoméegränd.

Buller

En bullerutredning (Norconsult 2021-01-22) har tagits fram för att utreda vilken påverkan omgivande trafik kommer att ha på bullernivåerna invid bostäderna. Utredningen tar hänsyn till omgivande vägtrafik och järnvägstrafik och är baserad på en prognos för trafikmängder år 2040.

Utredningen visar att mest utsatt fasad beräknas få ekvivalenta ljudnivåer på 57–60 dBA. Samtliga fasader klarar därmed riktvärdet för ekvivalent ljudnivå på 60 dBA enligt *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader* utan särskilda bullerskyddsåtgärder.

Den gemensamma gården klarar förordningens riktvärden för uteplatser både för ekvivalent ljudnivå, 50 dBA, och maximal ljudnivå, 70 dBA. Riktvärdena för uteplats klaras även på privata uteplatser och balkonger om dessa placeras in mot innergården. Varje bostad bör ha en uteplats, gemensam eller privat, där riktvärdena klaras. Om en uteplats uppfyller riktvärdena kan ytterligare uteplatser med sämre ljudmiljö accepteras.

Farligt gods

Översiktsplanen anger att en riskutredning ska genomföras i samband med detaljplanering eller bygglov för ändrad användning eller nybyggnation inom 150 meter från rekommenderad väg eller järnväg för farligt gods. Riskutredningar framtagna i nyligen antagna detaljplaner i närheten av planområdet, samt inom ramen för översiktsplanen Storsjö strand, visar dock att risknivån blir tolerabel, både med avseende på individrisk och samhällsrisk. Planerna medger bland annat kontor och bostäder på närmre avstånd från järnvägen än aktuellt planförslag. Ingen särskild utredning har därför bedömts nödvändig. Planförslaget har utformats med hänsyn till den riskbild som finns och med ledning av tidigare utredningar.

Planområdet ligger ca 120 meter från järnvägen och drygt 4 meter över spårområdets marknivå. Avståndet tillsammans med höjdskillnaden, samt det faktum att det finns befintlig bebyggelse mellan planområdet och järnvägen, gör att några vidare åtgärder inte bedöms nödvändigt. Placering av friskluftsintag på icke exponerad sida av byggnaden, samt manuellt avstängningsbar ventilation regleras genom planbestämmelse b₂ i plankartan.

Nedan följer en kort sammanfattning av ovan nämnda planer, vilka alla avser fastigheter belägna på betydligt kortare avstånd från järnvägen än aktuellt planförslag, med avseende på hur riskfrågorna hanterats:

Storsjö strand, etapp 1 och 2

Användning Bostäder och Centrum. Bebyggelsen placeras minst 25 meter från järnvägen. En två meter hög skyddsmur ska uppföras mellan planområdet och järnvägen. Muren ger skydd vid ett eventuellt utsläpp av kemikalier från godsvagnar samt om pölbrand uppstår på spårområdet. Det finns en planbestämmelse om att byggnadernas ventilation ska gå att stänga av vid eventuell olycka och att friskluftsintag ska vara vända bort från järnvägen. Planerna vann laga kraft 2015 respektive 2020.

Ångbryggeriet

Användning Bostäder, Centrum, Kontor och Industri. Gjorda riskutredningar visar i fallet Ångbryggeriet att scenariot olycka med utsläpp av giftig gas tangerar gränsen för tolerabel risk, medan övriga risker kopplade till järnvägen och farligt gods är mindre allvarliga. I planen regleras två riskreducerande åtgärder i förhållande till järnvägen: friskluftsintag på icke exponerad sida, samt att ventilationen ska gå att stänga av manuellt. Utredningen rekommenderar också att bostäder och hotell inte placeras närmare spårmitt än 25 meter, vilket planen tillgodoser. Planen vann laga kraft 2019.

Övre Bangården

Användning Bostäder, Centrum, Handel och Kontor. I fallet Övre Bangården rekommenderas en två meter hög vall, samt ett avstånd om minst 20 meter till närmaste fasad för bostadshus. Alternativt 30 meter till närmaste fasad om ingen vall uppförs. Planen reglerar plushöjd för de garagelängor som ska byggas längs järnvägen, så att dessa minst motsvarar den rekommenderade vällen på 2 meter. Planen vann laga kraft 2014.

Markförhållanden och grundläggning

En översiktlig geoteknisk utredning (Sweco 2020-09-22) har tagits fram under planarbetet. Utredningen konstaterar sammanfattningsvis att de geotekniska förutsättningarna inom det undersökta området bedöms vara goda. Samhällsbyggnad bedömer utifrån utredningen att marken är lämplig för bebyggelse. Inför bygglov kan det krävas en mer förfinad grundundersökning för att närmare fastställa vilka byggnadstekniska lösningar som är lämpliga. Det gäller särskilt om det blir nödvändigt med schakt under grundvattenytan eller så djup schakt att bergets överyta exponeras.

Planerad byggnad bedöms kunna grundläggas på naturligt förekommande bärkraftig morän, efter avtagning av den ovanliggande fyllningen, alternativt kan grundläggning ske på berg med till exempel pågrundläggning. Jordlagren utgörs av mycket tjällyftande jordar. Grundläggning ska därför utföras frostskyddat, alternativt genom utskiftning av tjällyftande jordar och/eller genom termisk isolering för att förhindra skadlig tjälnedträngning. Grundläggning får ej ske på tjälad jord.

Vid djupare schakt än 2 meter under markytan finns betydande risk för schakt under grundvattenytan, särskilt i norra delen av området där grundvatten observerades ca 2,2 respektive 2,0 meter under markytan vid undersökningstillfällena (augusti 2020 och april 2021). Vid schakt under grundvattenytan kan närliggande byggnader påverkas av en eventuell grundvattensänkning.

Förekommande berg kan bestå av lerskiffer som kan svälla då det reagerar med syre. Om grundläggning av byggnader sker närmare bergets överyta än 0,5 meter ska urgrävning utföras och bergytan isoleras mot svällning. Vid djupare schakt än 4,5 meter för till exempel källare/garage rekommenderas kompletterande JB-sonderingar samt provgropar utföras för att identifiera bergöveryta och förekomst av svällskiffer.

Radonförekomst

När nya byggnader ska uppföras måste radon från marken beaktas, för att det inte ska leda till problem inomhus. Byggherren ansvarar för att byggnader uppförs så att gränsvärdet för radon inte överskrids.

Grundläggning ska ske radonsäkert. Radonmätningar visar på olika förhållanden på olika platser inom planområdet. Marken klassas i en mät punkt som högradonmark ($>50 \text{ kBq/m}^3$) och i övriga mätningar som normalradonmark ($10\text{--}50 \text{ kBq/m}^3$).

Risk för skred

Det bedöms inte föreligga någon risk för ras eller skred inom planområdet.

Förorenad mark

Inom planområdet har det tidigare bedrivits industriell verksamhet, i form av mekanisk verkstad och smidesverkstad, bilvårdsanläggning, samt glasmästeri. För att översiktligt utreda eventuell förekomst av föroreningar i jord och grundvatten har en miljöteknisk markundersökning genomförts (Lektus 2021-01-05).

Undersökningen påvisade föroreningar i den översta metern av jordprofilen, varav de flesta föroreningar endast marginellt överstiger riktvärden för Känslig Markanvändning (KM). De främst förekommande föroreningarna i området är arsenik, bly, kobolt, nickel, zink alifater >C16-C35 och PAH-H. I grundvattnet har arsenik och nickel påträffats i måttliga halter. Någon större spridning av föroreningar från jorden till grundvatten kan inte konstateras.

På fastigheten Staben 1 öster om planområdet (uppströms) har det tidigare funnits en kemtvätt som förorenat marken. Spridningsförutsättningar i mark och grundvatten har bedömts som måttliga på grund av relativt täta jordarter, men då områdets topografi tillsammans med ledningsgravar i marken kan leda till att eventuella föroreningar i marken sprids lättare, har marken inom planområdet även provtagits för klorerade lösningsmedel. Analysresultaten visar att samtliga halter underskrider detektionsgränserna.

I dagsläget utgör föroreningarna på fastigheterna ingen eller mycket liten risk. På platsen finns idag en asfalterad parkeringsplats. Riskerna är minimerade på grund av att föroreningarna förekommer i jordlagren under den hårdgjorda ytan och är därmed inte lättillgängliga. På platsen förekommer inget eller mycket lite djur- och växtliv, ingen damning och människor uppehåller sig endast tillfälligt på platsen.

I samband med anläggningsarbete inom området så kommer exponeringsriskerna öka för en tid. Risken för exponering bedöms enbart föreligga i samband med anläggningsarbetena. Då planerna är att bygga ett underjordiskt garage med ovanliggande bostäder så bedöms merparten av föroreningarna grävas bort i samband med grundläggning. Massor som uppkommer i samband med anläggningsarbeten inom fastigheten är måttligt förorenade och kan inte återanvändas fritt, men då analyserna visar på endast måttligt förhöjda föroreningshalter i de flesta provpunkterna så skulle vissa tekniskt lämpliga massor kunna återvinnas inom projektet i till exempel terrass och under hårdgjorda ytor.

Risken för spridning av föroreningar under byggtiden bedöms som ringa, men är som störst vid schaktning eller annan hantering av massor som uppbringar länshållningsvatten. Eventuellt länshållningsvatten ska renas innan det släpps vidare till recipient. En del föroreningar är inte avgränsade i horisontellt eller vertikalt läge och miljökontroll bör ske på schaktade massor för att klassificera dem för eventuell återanvändning.

Föroreningsutbredningen inom undersökningsområdet bedöms inte föranleda några särskilda avhjälpandeåtgärder utöver att det översta jordlagret ändå schaktas bort för grundläggningen. Eventuella kvarvarande föroreningar under byggnader och hårdgjorda ytor bedöms inte medföra några risker avseende hälsa, markmiljö eller grundvatten.

Samhällsbyggnad upplyser om att anmälan om vattenverksamhet, enligt 11 kap. miljöbalken, krävs vid schaktning som kan påverka grundvattennivån.

Trygghet

Föreslagen bebyggelse innebär att ett garage förläggs i suterrängplan, vilket gör att fasaden mot Köpmangatan delvis kan komma att upplevas som en sluten sockelvåning. För att aktivera bottenvåningar så förläggs samtliga entréer mot gatan. För att öka tryggheten både i gaturummet och i garaget är det önskvärt att sockelvåningen i övrigt utformas med fönsteröppningar som medger visuell kontakt mellan gata och garage där så är möjligt. Förslaget

till detaljplan ställer därför krav på att sockelvåningen ska utformas med fönsteröppningar genom utformningsbestämmelse f₆. Se vidare i avsnittet *Egenskapsbestämmelser för kvartersmark* på sidan 24.

Den indragna delen med trädplantering längs gatan, närmast korsningen Köpmangatan/Thoméegränd, kan öka trevnaden i gaturummet, men kan även innebära en risk för att överblickbarheten och den upplevda tryggheten i gaturummet minskar. Samtidigt kommer platsen överblickas av fler fönster än i dagsläget. För att öka tryggheten är det viktigt med bra belysning av den allmänna platsmarken, samt att eventuella buskage (utöver träden) hålls låga och välskötta. Det vore också mycket positivt för tryggheten om den planerade lokalen med cykelverkstad och cykelförråd utförs som i de tidiga skisserna, med väl tilltagna fönster mot gatan.

Inverkan på miljön

Samhällsbyggnad har bedömt att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. De miljöeffekter som ändå kan uppstå har i första hand med naturvärden och exploateringsnivån att göra och beskrivs under avsnitten *Naturmiljö* (sidorna 13–17) respektive *Kulturmiljö* och *Bebyggelse* (sidorna 18–28). Frågor som särskilt uppmärksammas är:

- Den nya bebyggelsens utbredning och utformning, utifrån påverkan på kulturmiljö och stadsbild, sol- och skuggförhållanden, gaturum etc.
- För att säkerställa skydd av kulturhistoriskt värdefulla byggnader utformas skyddsbestämmelser i samråd med antikvarie.
- Utformningen av grönytor och gaturum. Det kan i det sammanhanget även bli aktuellt att studera frågor om kompensation på annan plats för de träd som behöver tas ned.

Övriga aspekter av planförslaget som kan medföra miljöeffekter beskrivs under följande avsnitt:

- *Förorenad mark*, sidorna 35–36.
- *Dagvatten*, sidorna 37–39.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom Östersunds kommuns verksamhetsområde för vatten och spillvatten och ska anslutas till det kommunala VA-nätet.

Dagvatten

För att beskriva förutsättningarna för en hållbar dagvattenhantering har en dagvattenutredning tagits fram under planarbetet (Arctan, 2021-02-05). Utgångspunkten är att motsvarande ett 2-årsregn (ett regn som i snitt har två års återkomsttid) ska kunna fördröjas och renas inom kvartersmarken och att motsvarande ett 30-årsregn (ett regn som i snitt har trettio års återkomsttid) ska kunna fördröjas inom planområdet. Vid flödesberäkningar har en klimatfaktor på 1,25 använts, för att skapa större marginal mot framtida klimatförändringar.

Inom kvartersmark ska dagvattnet vid ett 2-årsregn efter exploatering (inklusive klimatfaktor) renas och fördröjas ner till flödet av ett 2-årsregn före exploatering (exklusive klimatfaktor). Utredningen visar att det ger behov av en fördröjningsvolym om ca 5 kubikmeter inom kvartersmark. För fördröjning av dessa flöden ansvarar exploatören/fastighetsägaren. En del av fördröjningen kan klaras genom användande av gröna tak på delar av bebyggelsen, samt genom växtbäddar och trädplanteringar. För att klara fördröjningsbehovet för kvartersmarken behöver en del dagvatten sannolikt fördröjas på innergården, men under gården kommer det att finnas ett underjordiskt garage. För att säkerställa tillräckligt jorddjup både för att åstadkomma en kvalitativ växtlighet på gården och för att möjliggöra fördröjning av dagvatten har det på plankartan införts en bestämmelse om att garagets bjälklag ska vara planterbart och dimensionerat för att klara 80 cm jorddjup.

Vid regn överstigande ett 2-årsregn ska dagvattnet ledas från kvartersmarken till planområdets omhändertagande åtgärder för ett 30-årsregn för att skydda och inte översvämma dagvattenledningsnätets begränsade kapacitet.

Inom planområdet som helhet ska dagvattnet vid ett 30-årsregn efter exploatering (inklusive klimatfaktor) fördröjas ner till flödet av ett 30-årsregn innan exploatering (exklusive klimatfaktor), vilket skapar ett fördröjningsbehov om ca 7 kubikmeter inom planområdet. För fördröjning av dessa flöden ansvarar VA-huvudmannen.

Den planerade exploateringen ger relativt små flödesskillnader. Utredningen ger förslag på hur planen kan uppfylla kravet i kommunens riktlinjer avseende 30-årsregn med klimatfaktor. Samtidigt överskrider flödena från planområdet vid ett 30-årsregn idag kraftigt det maximala utsläppsflöde som motsvarar planområdets teoretiska andel av tillgänglig kapacitet i ledningsnätet. Därför kan det vara en god idé att stärka upp dagvattenhanteringen i samband med att åtgärder ändå görs inom planområdet. Av den anledningen har utredningen även studerat förutsättningarna för att kunna fördröja framtida flöden ned till ett maximalt utsläppsflöde på 26 liter/sekund. För att klara det maximala utsläppsflödet erfordras i stället en fördröjningsvolym på ca 75 kubikmeter för planområdet som helhet.

Fördröjningen föreslås ordnas genom att den trädrad som planeras i anslutning till korsningen Köpmangatan/Thoméegränd utformas för att även fungera för dagvattenhantering. Trädgroparna anläggs med skelettjord och kompletteras vid behov av intilliggande magasin under trottoaren. Rätt utformning av trädgropar, underliggande material, samt in- och utlopp för vatten är avgörande både för att säkra trädens långsiktiga överlevnad och en effektiv dagvattenhantering. Skelettjordar och växtbäddar kan generellt rena en hög andel partikelbundna föroreningar och viss del lösta föroreningar.

Skyfall

Exploateringsförslaget bedöms till viss del kritiskt ur ett skyfallsperspektiv eftersom planerad bebyggelse stänger in och leder om dagvatten. En planerad höjdsättning är en förutsättning för att minimera riskerna kopplade till detta. Vid en extrem regnhändelse måste dagvattnet kunna rinna av yttligt och säkra vägar för detta blir i planen särskilt viktigt.

Byggnadernas föreslagna utformning skapar ett u-format område på innergården som förhindrar den väg det ytavrinnande dagvattnet tar i nuläget mot Storsjön. Dagvattenutredningen föreslår att innergården i första hand bör höjdsättas för att avleda skyfall mot Thoméegränd, vilket bedöms vara den säkraste vägen ut från planområdet och ger en säker avledning fortsatt längs gatan.

För att vattnet ska kunna avledas till avsedd flödesväg bedöms en medellutning på gården mot Thoméegränd om minst 1,5 – 2 % behövas. Genom höjdsättning av marken ska även säkerställas att vatten inte tar sig in i området från gränden. Höjdsättning enligt detta är möjligt inom ramen för vad detaljplanen tillåter. I bygglovskedet kommer den exakta höjdsättningen av marken och att den har rätt lutning att prövas.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis bedöms en god dagvattenhantering kunna uppnås för planområdet. Genom att flödebegränsning har varit styrande i utredningen bedöms nedanförliggande ledningsnät inte behöva påverkas negativt. De föreslagna dagvattenåtgärderna medför också en rening som motsvarar nulägesituationen eller bättre. Genom detta bedöms möjligheten att uppnå uppsatta miljö kvalitetsnormer för Storsjön inte påverkas negativt av den planerade exploateringen.

Sekundära avrinningsvägar vid skyfall ska särskilt beaktas i samband med bygglov/startbesked. Den lämpligaste lösningen är att gården höjdsätts så att vattnet kan avrinna mot Thoméegränd.

Värme och kyla

Tillkommande bebyggelse kan anslutas till befintligt fjärrvärmenät. Ledning finns i intilliggande gata.

El och IT-struktur

Befintliga el-, tele- och optokablar finns i intilliggande gator. En elledning går idag in i på kvartersmark fram till befintlig lyktstolpe och biljettautomat. Ledningen kommer inte behövas efter ett genomförande av planförslaget och har därför inte säkerställts med ett u-område.

Avfall

Avfallsutrymme kan ordnas i anslutning till entrén till det föreslagna gruppboendet, samt i markplan i nordöstra hörnet av den nya bostadsbebyggelsen. Utrymmen för avfallshantering bör finnas inom 50 meter från entréer till flerbostadshus och lösas inom respektive kvarter för att främja en bostadsnära insamling.

Avfallsutrymmet ska dimensioneras för åtminstone sortering av matavfall, restavfall, tidningar, pappersförpackningar, plastförpackningar, metallförpackningar, glasförpackningar, samt farligt avfall. Det bör även finnas en plats för återbruk. Utrymmen och anordningar för avfallshantering ska vara tillgänglighetsanpassade och utformas så att kraven på god arbetsmiljö för avfallshämtaren uppfylls.

Dragväg från avfallsutrymme till sopbil får enligt § 16 i *Lokala föreskrifter om avfall* inte överstiga 10 meter, vilket bedöms klaras. Angöring för sopbilen behöver kunna ske längs gatorna, utan backning. Det kan bli nödvändigt att skylta upp med lastzon/parkeringsförbud i anslutning till avfallsutrymmen.

GENOMFÖRANDE

Genomförandedelen redovisar de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärderna som behövs för att detaljplanen ska kunna bli verklighet. Genomförandebeskrivningen har ingen egen rättsverkan utan visar endast ett förslag på hur detaljplanen kan genomföras.

Tidplan

Planförslaget var ute på samråd våren 2021, varpå inkomna synpunkter sammanställdes och förslaget bearbetats. Förslaget var därefter ute på granskning under sommaren 2021. Ny granskning hölls under vintern 2022/2023. Ett antagande förväntas kunna ske under första kvartalet 2023.

Markanvisningsavtal tecknas inför antagande.

Utbyggnad av allmän plats bör samordnas i tid med utbyggnad inom kvartersmark.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag planen vunnit laga kraft. Ändring av detaljplanen får ske under genomförandetiden för att införa fastighetsindelingsbestämmelser.

Huvudmannaskap

Kommunen ska vara huvudman för allmän plats.

Avtal

Ett planavtal har upprättats mellan Östersunds kommun och exploatören för att reglera kostnaden för upprättandet av detaljplanen.

Kommunen äger fastigheterna Skjutbanan 1 och 7 och har för avsikt att markanvisa huvuddelen av marken till exploatören. Mark som planläggs som kvartersmark ska överlåtas med äganderätt till exploatören. Det utrymme som behövs för garage kan dock fortsatt komma att bli kvar i kommunens ägo. Ägandeförhållandena ska i så fall lösas genom 3D-fastighetsbildning. Den del av Skjutbanan 1 som planläggs som allmän

platsmark, det vill säga vid hörnet i anslutning till korsningen Köpmangatan/Thoméegränd, ska inte ingå i markanvisningen. Kommande markanvisningsavtal avser att bland annat reglera byggandet av den allmänna parkeringsanläggningen, genomförande av mobilitetsåtgärder, med mera. Huvuddragen i kommande markanvisningsavtal kan utläsas av det föravtal som kommunen och exploatören har tecknat, efter beslut i kommunstyrelsen den 7 april 2020 § 118.

Ansvarsfördelning och ekonomiska frågor

Vid bygglovsprövning för ny bebyggelse kommer inte planavgift eller gatukostnadsersättning att tas ut. Planavgift tas i stället ut genom det planavtal som upprättats mellan exploatören och Östersunds kommun. Exploatören står för alla kostnader för framtagandet av detaljplanen, inklusive tillhörande utredningar, med undantag för markmiljöutredning som bekostats av kommunen. Bygglovavgift kommer att debiteras enligt gällande taxa.

I planen ingår en allmän parkeringsanläggning. Enligt föravtalet mellan kommunen och exploatören åligger det exploatören att utan kostnad för kommunen anordna och delvis bekosta de allmänna P-platserna inom markområdet eller på annan lämplig plats inom stadens centrala delar. Vid beräkning av köpeskillning sker dock visst avdrag för kostnaderna. Avdragets storlek motsvarar maximalt friköpsbeloppet för parkeringsplatser.

Kommunen ska antingen äga utrymmet som parkeringsplatserna ligger på eller också ska exploatören upplåta parkeringsplatserna till kommunen genom servitut eller genom ett långsiktigt hyresavtal. Om det första alternativet väljs kommer utrymmet för parkeringsplatserna troligen inte ingå i överlåtelsen. Ett alternativ är dock att utrymmet ingår i överlåtelsen men sedan köps tillbaka av kommunen efter att parkeringsanläggningen byggts. Vilket alternativ som väljs bestäms i samband med markanvisningen. Drift av parkeringsanläggningen är tänkt att skötas av kommunen, i det fall att kommunen äger utrymmet. Väljs alternativet med ett långsiktigt hyresavtal kommer ansvaret för drift i stället att hamna på exploatören.

En viktig skillnad mellan alternativen är nyttjandet av P-platserna. Vid hyresalternativet behöver inte hela garaget bli allmänt utan exploatören kan vid överenskommelse med kommunen ordna boendeparkeringen i garaget på fasta platser. Om däremot kommunen äger anläggningen blir hela garaget allmänt och boende i bostadshuset får hyra parkeringsplatser på samma premisser som andra Östersundsbor. Detta kan även påverka antalet friköpsplatser som behöver ordnas på annan plats, eftersom det tillkommande parkeringsbehovet i WSP:s parkerings- och mobilitetsutredning föreslås reduceras genom att platser kan samnyttjas, vilket inte kan ske om boende har fasta (abonnerade) platser.

Vid ett genomförande av planförslaget får kommunen intäkter genom försäljning av mark. Samtidigt uppstår kostnader för utbyggnad och utrustning av allmän platsmark. Kommunens får nya löpande kostnader

för drift och underhåll (eller hyra) av parkeringsanläggningen. Samtidigt utgår tidigare kostnader för snöröjning av markparkeringen. Dagens markparkering är dock i princip en ren intäktskälla för kommunen då underhållet är marginellt. De löpande kostnaderna för kommunen kommer därmed sannolikt att öka vid ett genomförande av planförslaget.

Exploatören får intäkter genom framtida hyror och/eller genom försäljning av bostadsrätter. Exploatören bär alla kostnader för utbyggnad inom kvartersmark. Exploatören bekostar alla nödvändiga lantmåteriförrättningar, med undantag för att överföra en mindre del av Skjutbanan 1 till lämplig gatufastighet. Exploatören bekostar samtliga anslutningsavgifter till allmänna ledningsnät. Framtida kostnader för drift, underhåll, avgifter och taxor belastar framtida förvaltare/fastighetsägare.

Tekniska anläggningar och ledningar

Teknisk förvaltning är huvudman för allmänna dricksvatten-, spillvatten- och dagvattenledningar, samt anordnar vid behov brandposter i samråd med Jämtlands Räddningstjänstförbund.

Avfall VA ansvarar och bekostar utbyggnad av allmänt dricks- spill- och dagvattennät. Fastigheterna ska anslutas till verksamhetsområde för dricksvatten, spillvatten och dagvatten. 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.

Eventuell investeringskostnad för nya brandposter bärs av exploatören. Kostnaderna regleras i avtal mellan exploatören och Teknisk förvaltning. Drift och underhållskostnaden belastar Teknisk förvaltning.

Exploatören bekostar eventuell skyddsåtgärd eller flytt av ledningar inom kvartersmark.

Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Nedan redovisas detaljplanens fastighetsrättsliga konsekvenser som i dagsläget kan bedömas för respektive fastighet.

Detaljplanen möjliggör byggnation av nya bostäder, inklusive gruppbestäder, en allmän parkeringsanläggning, samt centrumverksamhet i gatuplan. För att genomföra detaljplanen kommer det bli nödvändigt med fastighetsreglering, eftersom avsedd byggnation inte kan delas upp enligt nuvarande fastighetsgränser.

Fastighetsbildning

Planförslaget innebär att gällande bestämmelser om tomtindelning (akt 2380K-ÅLDER) upphävs inom planområdet, vilket möjliggör för ny

fastighetsbildning. Lämpligheten av åtgärderna måste prövas i en lantmäteriförrättning enligt 3 kap. fastighetsbildningslagen.

Skisserna som ligger till grund för planförslaget förhåller sig helt fritt till nuvarande fastighetsgränser inom kvartersmark. Det kommer därför bli nödvändigt med fastighetsreglering. För den mark som planläggs som kvartersmark finns flera möjliga sätt att lösa framtida fastighetsbildning. Det är till exempel möjligt att bilda en tredimensionell fastighet för parkeringsanläggningen och en eller flera tredimensionella fastigheter för bostäder och eventuella lokaler för centrumverksamhet. Dessa fastigheter kan bildas genom att mark överförs mellan befintliga fastigheter inom planområdet, och/eller genom bildande av nya fastigheter. Utöver de grundläggande kraven för fastighetsbildning, gäller vid 3d-fastighetsbildning dessutom särskilda villkor enligt FBL 3 kap. § 1a. Lämplig fastighetsbildning prövas i en lantmäteriförrättning.

Konsekvenser för respektive fastighet

Skjutbanan 1

Planförslaget innebär att marken inom fastigheten kan bebyggas med delar av den nya parkeringsanläggningen i markplan/suterrängplan, samt med nya bostäder, inklusive delar av ett nytt gruppboende, ovanpå garaget. Nuvarande fastighetsgränser mot Skjutbanan 2 respektive 7 kommer behöva ändras, alternativt att helt nya tredimensionella fastigheter bildas för de olika ändamålen.

En mindre del av fastigheten, i det nordvästra hörnet, planläggs som allmän platsmark och föreslås överföras till Staden 5:2 genom fastighetsreglering. Östersunds kommun ansvarar för att ansöka om och bekostar lantmäteriförrättning för den del som avser allmän platsmark.

Skjutbanan 2

Fastighetens östra del är bebyggd med ett befintligt bostadshus som kommer stå kvar. Den västra delen av fastigheten kan enligt planförslaget bebyggas med nya bostäder, samt en del av den nya parkeringsanläggningen under mark. Nuvarande fastighetsgräns mot Skjutbanan 1 kommer behöva ändras, alternativt att helt nya tredimensionella fastigheter bildas för de olika ändamålen.

Skjutbanan 7

Planförslaget innebär att marken inom fastigheten kan bebyggas med delar av den nya parkeringsanläggningen i markplan/suterrängplan, samt med nya bostäder, inklusive delar av ett nytt gruppboende, ovanpå garaget. Nuvarande fastighetsgräns mot Skjutbanan 1 kommer behöva ändras, alternativt att helt nya tredimensionella fastigheter bildas för de olika ändamålen.

Staden 5:1

Planförslaget innebär inga konsekvenser för fastigheten.

Staden 5:2

Fastigheten föreslås tillföras en mindre bit mark från Skjutbanan 1.

Gemensamhetsanläggningar, servitut och ledningsrätter

Planförslaget innebär inte att några nya ledningsrätter behöver bli nödvändiga. Vid 3D-fastighetsbildning kan det bli aktuellt att bilda nya servitut och/eller gemensamhetsanläggningar till exempel för parkeringsanläggningen och angränsande utrymmen och/eller för att säkra passage till innergården via nuvarande Skjutbanan 2.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Planförslaget har tagits fram av Samhällsbyggnad, genom planhandläggare Joakim Rudgård, Andrea Eriksson, samt karttekniker Jenny Novén Norum. Vid framtagande av genomförandebeskrivningen har Jessica Näsström (Mark och exploatering) medverkat. Övriga medverkande tjänstemän från Samhällsbyggnad har varit Jenny Dahléen Vestlund (antikvarie och bygglovsarkitekt), Johan Persson (Miljö & Hälsa), Matilda Segersäll (Miljö & Hälsa), Hanna Modin (Miljö & Hälsa), Hanna Lundqvist (Miljö & Hälsa), Maria Olsson (Miljö & Hälsa). Från Teknisk förvaltning har Martin Blick och Carola Jonsson (trafik), Frida Larsson och Kerstin Blomqvist (park) samt Tore Johansson och Sol Kluge (dagvatten) medverkat.

Planunderlag har tagits fram av Ascape Arkitektur AB, genom arkitekt Matts Ingman, i form av illustrationer och 3D-underlag. Där inget annat anges är ovanstående arkitektkontor upphovsmän till illustrationer i planhandlingen.

REVIDERING

Följande ändringar har gjorts sedan planförslaget var utskickat på granskning:

- Lagrumshänvisning på s. 43 har justerats.

Östersund den 27 februari 2023

Maria Boberg
Stadsarkitekt

Bengt Gryckdal
Mark- och Exploatering