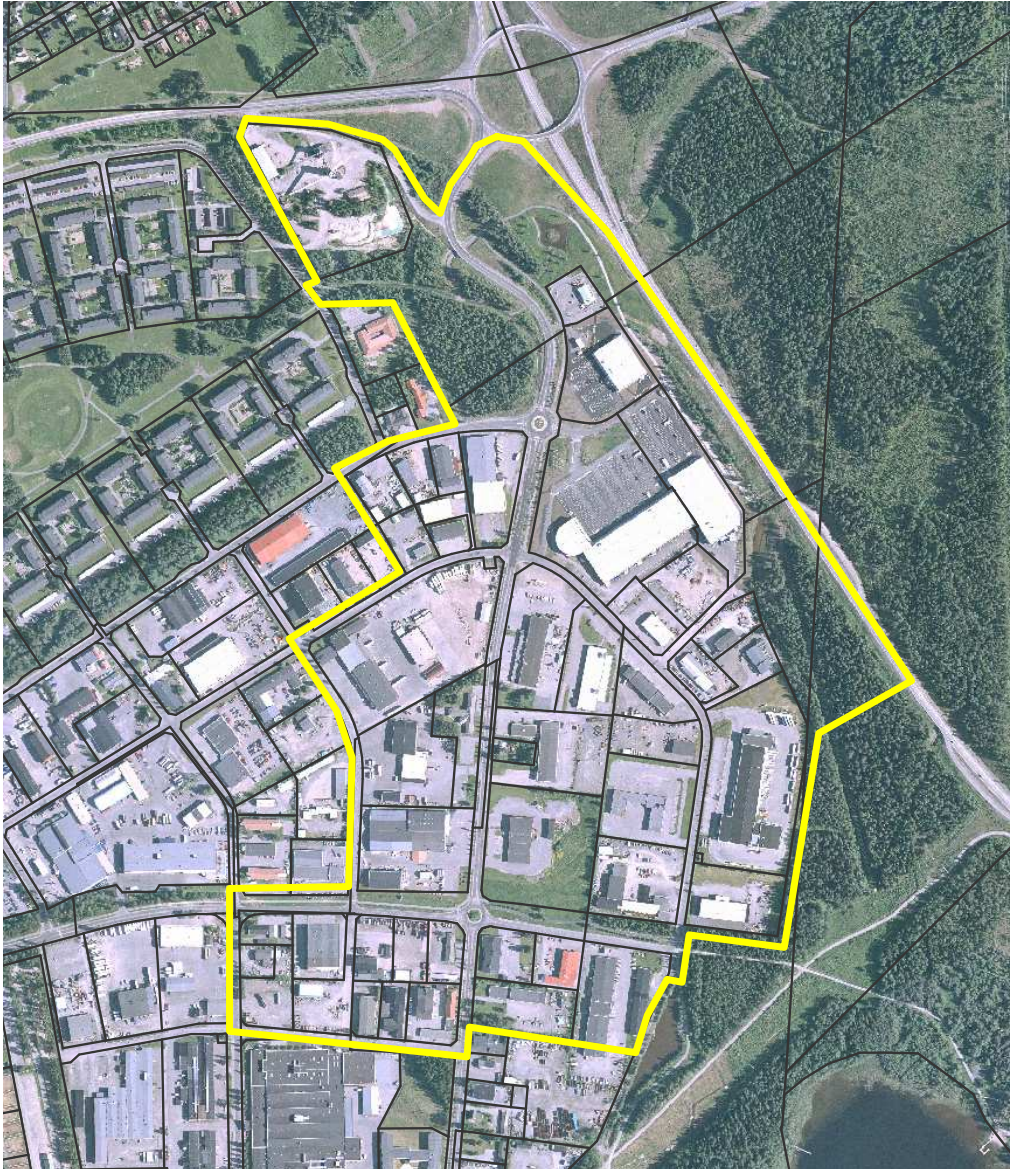




Program för nya detaljplaner
**UTÖKAD DETALJHANDEL
I ODENSKOG**

Kvarteren Långtradaren, Släpvagnen
m.m.
Östersunds kommun

Dnr Ädh	1756/2007
Dnr planmodul:	P 07/0017



Programhandlingarna består av:

- Programbeskrivning med kartor
- Konsekvensbeskrivning

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Programmet upprättat av Samhällsbyggnad den 8 januari 2008

Justerat och kompletterat efter samråd, den 12 mars 2008

Godkänt av kommunfullmäktige den 24 april 2008

1. SYFTE

Den nya handelspolicy som kommunfullmäktige antog i juni 2007 innehåller bland annat rekommendationer för Lillänge handelsplats och närliggande delar av Odenskog. Rekommendationerna innebär att handelsområdet ska kunna utökas med fler handelsetableringar och att det möjliga utbudet utvidgas från nuvarande begränsning till att omfatta handel med all slags sällanköpsvaror. Handelspolicyen öppnar även för prövning av mer dagligvaruhandel. Policyen säger också att ett planprogram ska upprättas som underlag för de detaljplaner som krävs för att genomföra omvandlingen. Omvandlingen kommer att ske genom ett flertal detaljplaner, med olika intressenter, sannolikt under en längre tidsperiod.

Noteras skall att det är fastighetsägarna och handelns aktörer som initierar detaljplanering utifrån eventuella etableringsintressen. Programmets roll är att ange ramarna och inriktningen för omvandlingen.

Programmet förhindrar inte fortsatt utveckling av pågående verksamheter, i enlighet med tidigare detaljplaner som genomgående anger Industriändamål.

Planområdet

Planområdet omfattar de delar av Odenskog som kan bli aktuella för etablering av handel. Utöver nuvarande Lillänge handelsplats innefattas kvarteren Släpvagnen, Långtradaren, Fräsen, Städet, Snöslungan och Betongen samt delar av kvarteren Bandsågen och Trucken. Huvudprincipen är att utveckla handel kring Hagvägen, som ett sammanhållande stråk. Angränsande park- och naturområden ingår också i planområdet.

Program

Syftet med programmet är att skapa förutsättningar för diskussioner om detaljplanearbetets inriktning. De berörda ges möjlighet till insyn och påverkan i ett tidigt skede av planeringen.

Programmets har en viktig roll då utvecklingen av handelsområdet antas ske etappvis genom flera olika detaljplaner, under en längre tidsrymd. Programmet handlar till stor del om att förbereda denna successiva omvandling och ge förutsättningar för en effektiv samordning av trafik- och miljöåtgärder.

2. GÄLLANDE PLANER / TIDIGARE BESLUT

Markägoförhållanden

All kvartersmark inom planområdet ägs av olika företag eller privatpersoner. Kommunen äger gatumark och parkmark inom planområdet.

Översiktsplan

I Östersunds översiktsplan från år 1991 ingår Odenskog i delområde 10.8, Centrala Östersund. Som ett av planeringsmålen för området anges utveckling av Lillängen för kontor och handel, med huvudsakligen skrymmande varor.

Handelspolicy

Kommunen antog en ny handelspolicy i juni 2007. I denna sägs bland annat att nyetablering av handel med sällanköpsvaror i huvudsak ska koncentreras till två samlade handelsområden – Östersunds stadskärna och till Lillänge, med möjlig expansion av handelsområdet. Policyn säger också att ny yta för dagligvaror kan prövas från fall till fall.

Programmet följer handelspolicyn beträffande handelns inriktning i området. I huvudsak stämmer programmet också med det förslag till avgränsning av utökad handelsområde som finns i handelspolicyn.

Detaljplaner

Hela programområdet är detaljplanelagt sedan tidigare, genom ett flertal planer antagna mellan åren 1965 och 2004. Planbeteckningarna nedan avser planens löp-nr. hos miljö- och samhällsnämnden.

Lillänge handelsplats omfattas av detaljplaner nr 391, 423 och 435.

Parkområdet väster om Hagvägen ingår i plan nr 279.

Kvarteren Långtradaren och Släpvagnen omfattas av plan nr 155 och 242, vilka stadgar industrianvändning.

Kvarteren Fräsen - Städet är huvudsakligen planlagda för industri i planerna nr 306 och 427. Fräsens västra del får enligt plan nr 429 även användas för handel med skrymmande varor.

Miljökonsekvensbeskrivning/Behov av miljöbedömning

De nya detaljplanerna kan medge verksamheter som kan få betydande miljöpåverkan. En separat miljökonsekvensbeskrivning upprättas i samrådet om programmet. Miljökonsekvensbeskrivningen är på översiktlig nivå och kan behöva kompletteras/fördjupas i samband med efterföljande detaljplanläggning.

Se nedan under Behov av miljöbedömning.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i Miljöbalken

Grundläggande hushållningsbestämmelser

Miljöbalkens 3 kapitel omfattar grundläggande bestämmelser om hushållning av mark- och vattenområden så som riksintressen. Planområdet berörs inte av några riksintressen enligt 3 kapitlet miljöbalken.

Särskilda hushållningsbestämmelser

Miljöbalkens 4 kapitel innehåller särskilda hushållningsbestämmelser där vissa utpekade områden berörs, i Östersunds kommun är det Lången och Härkan. Programområdet berör inte dessa områden.

Miljö kvalitetsnormer

Miljöbalkens 5 kapitel inrymmer miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft, vattenkvalitet på fisk- och musselvatten och omgivningsbuller. Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna över- eller underskrids.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Handelns inriktning och omfattning

Nuläge

Sällanköpsvaror

Detaljplanen för Lillänge handelsplats medger handel med s.k. skrymmande sällanköpsvaror. Inom programområdet finns därutöver flera fastigheter som är planlagda för Industri (J) och där handel med skrymmande varor bedrivs, t.ex. med byggvaror och biltillbehör.

Dagligvaror

Detaljplanen för Lillänge handelsplats medger handel med dagligvaror på en största säljyta av 3500 kvm. Inom denna yta ryms idag COOP Forum och Systembolaget.

Förändring

Områdesbeteckningar enligt karta, sid. 14.

Sällanköpsvaror

Område H1

Detaljplanen för nuvarande Lillänge handelsplats kan vid behov ändras ifråga om det tillåtna varuutbudet, så att generell sällanköpsvaruhandel tillåts. Den totala byggrätten uppgår i gällande detaljplan till knappt 25 000 kvm bruttoarea och kan inte utökas i någon högre grad.

Område H2

I kvarteren Långtradaren, Släpvagnen, Betongen, Snöslungan, Fräsen och Städet samt delar av kvarteren Trucken och Bandsågen kan detaljplaner komma att upprättas för handel och kontor.

Området har sammantaget en mycket potentiell markareal för omvandling. I första hand kan nyetableringar väntas inom kvarteren Långtradaren och Släpvagnen, dvs. de delar som ligger utmed Hagvägen och i närheten av nuvarande handelsplats.

Dagligvaror

Enligt handelspolicyn kan etablering av dagligvaror prövas från fall till fall. Detta innebär en prövning av etableringen m.h.t. effekter på bl.a. trafik, parkeringsmöjligheter och inverkan på befintlig dagligvaruhandel. Handel med dagligvaror är en relativt sett kundintensiv handel som genererar mycket trafik och medför därför större miljökonsekvenser.

En konsekvensanalys har upprättats av Handels utredningsinstitut, HUI. Där bedöms effekterna på befintliga dagligvarubutiker av två alternativa etableringar (exempel) i Odenskog: En dagligvarubutik om 4000 kvm bruttoarea (3000 kvm säljyta) respektive en stormarknad om 8000 kvm bruttoarea (6000 kvm säljyta). Utredningen beskriver de sammantagna konsekvenserna av ny etablering i Odenskog och ICA Maxi i stadsdel Norr.

Konsekvensanalysen är upprättad av handels utredningsinstitut, HUI, och finns att ladda ned från www.ostersund.se /Planer på gång/ /Utökad detaljhandel i Odenskog. Analysen finns också tillgänglig på Samhällsbyggnad, Östersunds kommun

I kort sammanfattning visar analysen följande

- Dagligvaruhandels tillväxt i Östersunds kommun samt inflödet från andra kommuner uppgår till ca 120 milj. kr till år 2012. Total omsättning för dagligvaror i kommunen blir då ca 1 550 milj.kr.
- Förväntad omsättning dagligvaror till år 2012:
 - Ica maxi - ca 230 milj kr
 - Butik 4000 kvm i Odenskog - ca 130 milj kr.
 - Stormarknad 8000 kvm i Odenskog – ca 250 milj. kr.
- Ica Maxi och en dagligvaruetablering i Odenskog bedöms tillsammans behöva en omsättning om totalt 360-480 milj. kr, alltså 240-360 milj kr mer än det förväntade tillväxtutrymmet. Etableringarna kommer att behöva ta en stor del av sin omsättning från befintlig handel i kommunen, större delen från liknande butiker, av stormarknadskaraktär. Den ökade konkurrensen kan leda till nedläggning av en eller flera butiker. Enligt HUI:s bedömning berörs främst butiker i områden som idag har mer än en butik.

Påverkan på befintlig dagligvaruhandel står i förhållande till storleken på tillkommande yta, ju större butik desto större blir påverkan. I analysen rekommenderas en etappvis etablering, med initialt en butik om ca 4000 kvm bruttoarea, som efter utvärdering av effekterna kan prövas för en utökning av ytan.

4. TRAFIK

Biltrafiken i Odenskog

Nuläge

I Odenskog är Fagerbacken och Hagvägen viktiga huvudgator för stadsdelens trafikförsörjning. Det finns tre huvudsakliga ingångar för trafiken: Fagerbacken från Krondikesvägen samt Hagvägen norrut (mot E 14) respektive söderut (mot Opevägen.). Trafikmängderna har ökat stadigt och uppgår idag till ca 8000-10 000 fordon/dygn (ÅDT, årsmedeldygn) på Fagerbacken. På Hagvägen är mängderna 5000-12 000 fordon/dygn, med det största flödet på länken mellan E 14 och infarten till Lillänge handelsplats. Mängderna avtar sedan söderut.

Innan Lillänge handelsplats öppnade år 2004 var fordonsmängderna på Hagvägen vid Lillänge knappt 9000 fordon/dygn och har alltså sedan dess ökat med ca 30 %. En väsentlig del av ökningen beror givetvis på handelsetableringen i Lillänge, men en del hänger samman med den allmänna utvecklingen av verksamheter och även handelsetableringar på andra platser i Odenskog.

Förändring

Vägverket konsult har på uppdrag av kommunen utfört en utredning enligt en datamodell som beräknar de förändringar av trafiken som kan väntas till följd av programmets förslag. Hela utredningen finns att ladda ned från www.ostersund.se /Planer på gång/Utökad detaljhandel i Odenskog. Den finns också tillgänglig på Samhällsbyggnad, Östersunds kommun

Utredningen visar på en ökning av trafiken på främst Fagerbacken och Hagvägen. På dessa gator antas trafikflödena komma att öka med mellan **2000 och 2 500 fordon/dygn**. Detta motsvarar en ökning med 15-20 % jämfört med nuläget. Stadens trafiknät i övrigt påverkas i mindre grad.

Eftersom omvandlingen innebär att tyngre verksamheter med stor andel tung trafik ersätts av mer personbilsintensiv handel så kan mängderna tung trafik antas bli mindre än i dagläget. Noteras skall att förändringen endast utgår från omvandlingen mot ökad handel, *inom en del av Odenskog*. Den allmänna utvecklingen av verksamheter inom arbetsområdet som helhet kommer också att generera en successivt ökad trafik som ska läggas på dessa tal. Storleken på denna trafik kan intuitivt uppskattas till ytterligare 2000 fordon/dygn inom en period av 10-15 år. Det är således en sammantaget betydligt större nivå än dagens trafikflöden som är att vänta. På Hagvägen vid Lillänge ligger denna planeringsnivå på ca 16 000 – 18 000 fordon/dygn, vilket dock fortfarande inte överstiger gatans och cirkulationsplatsens teoretiska kapacitet. En jämförelse kan göras med Rådhusgatan söder om centrum, där trafikmängderna uppgår till 15 000-18 000 fordon/dygn, med två körfält.

De faktiska trafikmätningar som gjorts visar att den maximala belastningstimmerna, vilken i regel inträffar mellan ca kl. 16 och 17 är mer intensiv än vad maxtimmar normalt brukar vara, alltså mer än 10 % av dygnets trafik. Detta kan förklaras med att många arbetspendlare och kunder är i rörelse samtidigt den tiden. Köbildningarna kommer sannolikt att bli tydligare och vara under längre tid, i takt med ökad trafik i området.

För att öka kapaciteten i högre grad skulle antalet körfält behöva dubblas. En sådan gatubreddning skulle medföra ganska drastiska ingrepp i angränsande tomtmark. Vidare förutsätter det omfattande ombyggnader av gator och korsningar i ett mycket större sammanhang än programområdet – i annat fall finns risk att problemen bara flyttas. Att öka antalet körfält bedöms därför inte som möjligt.

Observera dock ett förbehåll - Alla antaganden bygger på att transportvillkoren inte förändras påtagligt, t ex genom höjda drivmedelspriser eller andra åtgärder. Att begränsningar kommer inom perioden kan inte uteslutas, mot bakgrund av att utsläppen av växthusgaser måste reduceras kraftigt för att uppställda miljömål ska uppnås. Den beskrivna trafikökningen kan komma att reduceras eller utebli helt.

Åtgärder på kort sikt

Som nämns ovan är trafikbelastningen tidvis stor, i synnerhet vid infarten till Lillänge handelsplats. Köer uppstår under vissa tider på dagen. I föregående avsnitt förutspås en påtaglig ökning av biltrafiken vilket sätter ytterligare press på trafiksituationen och ställer krav på ökad trafiksäkerhet. De förändringar som föreslås är:

- *Fält för vänstersvägande trafik till McDonalds.*

Åtgärden är motiverad av i första hand trafiksäkerheten, men kommer också att underlätta framkomligheten i det aktuella gatuavsnittet. För den allmänna framkomligheten på Hagvägen har åtgärden ingen större betydelse.

- *Korsningen Hagvägen - Chaufförvägen blir cirkulationsplats.* Motivet till detta är främst att höja trafiksäkerheten, med tanke på att korsningen kommer att få en ökad trafikbelastning genom föreslagna handel i närområdet. Cirkulationsplatsen underlättar för anslutande trafik från Chaufförvägen ut på Hagvägen (vilken är huvudgata). Anläggande av cirkulationsplats kommer att kräva ett större utrymme än vad som idag finns tillgängligt på gatu- mark. Mindre delar av angränsande tomter kommer att behöva lösas in. Detta regleras i detaljplanläggningen.

På längre sikt – en ny anslutning till E 14?

En åtgärd som till en del skulle kunna reducera trafikbelastningen vid Lillänge och Hagvägens anslutning till Odenskogs trafikplats, vore att anlägga en ytterligare anslutning mot E 14, i Fagerbackens förlängning. En sådan gata/trafikplats innebär en i sammanhanget stor åtgärd vars finansiering inte är klarlagd. Vidare måste miljökonsekvenserna utredas noga - beträffande

påverkan på Lillsjön, intrånget i rekreationsområdet, samordning med kraftledningen, trav-vägen m.fl. stråk.

Åtgärden ska inte ses som en del i programmets förslag. Tillsvidare får den stå som en idé till en förhållandevis radikal ”utväg”, som kan utredas vidare ifall den kommande trafikutvecklingen skulle motivera det. Den utökade handel som programmet beskriver bedöms inte enskilt komma att generera en trafikökning som gör en ny anslutning nödvändig.

Busslinjer

Idag trafikeras Odenskog av de turtäta busslinjerna 4 och 9. Linje 4 går Fagerbacken - Odenskogsvägen. Linje 9 går Hagvägen-Chaufförvägen via Lillänge handelsplats. Linje 9 kan i sin nuvarande sträckning försörja tillkommande behov av resor till området.

Med den typen av handel som är aktuell är bussen ett relativt litet utnyttjat transportmedel, i jämförelse med bilen.

Andelen bussburna kunder bör dock kunna höjas med hjälp av förstärkt trafik och möjlig dubbelriktad trafik med busshållplatser på Hagvägens avsnitt mellan Inspektörsvägen och Fagerbacken. Nu är den enkelriktad söderut på denna sträcka. Hållplatserna placeras för optimal tillgänglighet till butikerna.

Gång- och cykeltrafik

Nuläge

Lillänge kan nås på separata gång- och cykelbanor (GC), dels via Körfältets bostadsområde, dels via Fagerbacken-Hagvägen.

På Hagvägens avsnitt mellan Chaufförvägen och Fagerbacken finns GC endast på den västra sidan.

Chaufförvägen och Inspektörsvägen har idag fält för GC på bägge sidorna av gatan. Utrymmets bredd är 2,5 meter och ligger i samma plan som körbanan.

Förändring

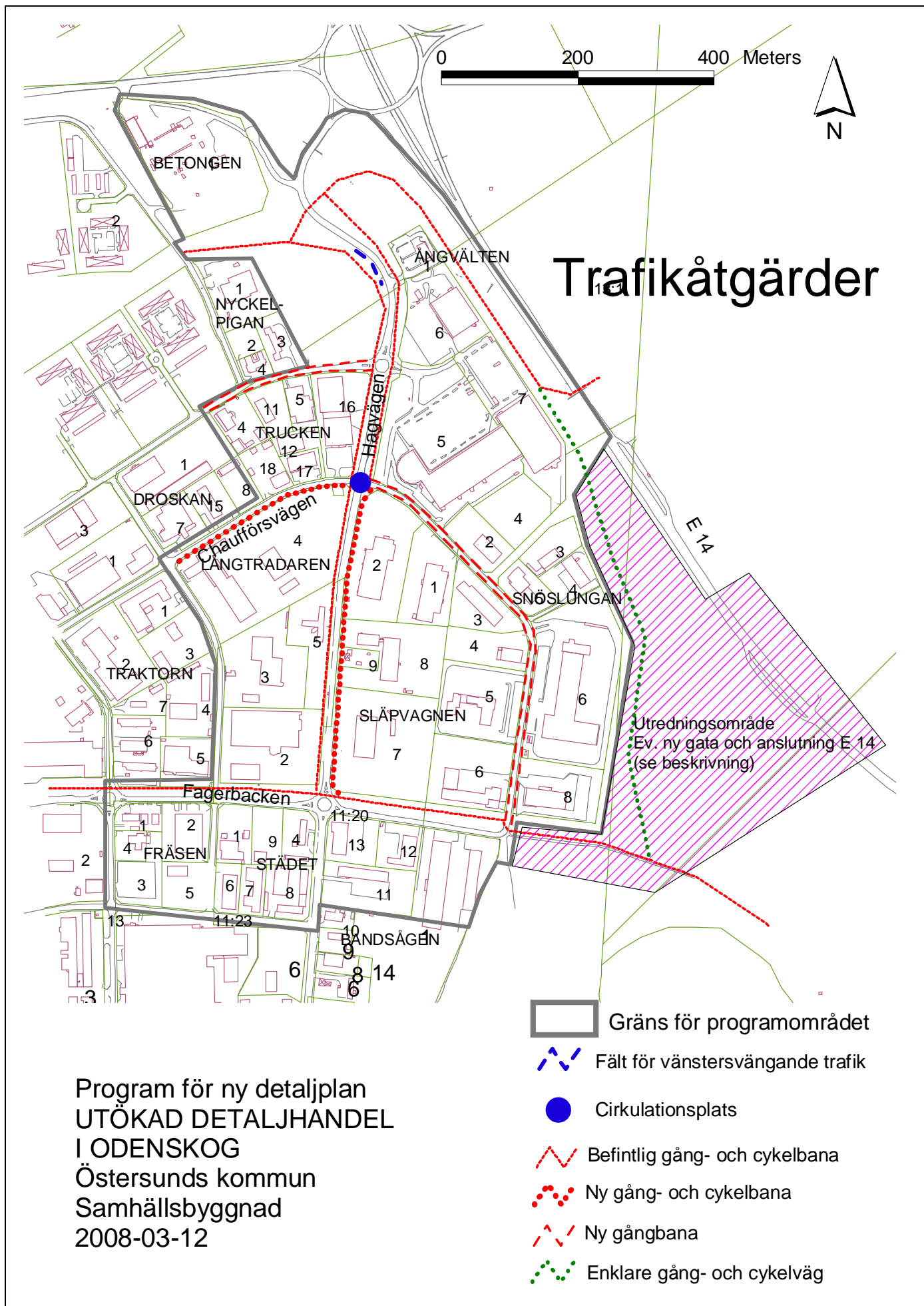
Omvandlingen mot mer handel i området gör att tillgängligheten och säkerheten för gående och cyklister behöver förbättras.

Separat gång/cykel-bana – 3,5 meter bred, med trädplanerad skiljeremsa mot körbanan föreslås anläggas längs Hagvägens östra sida, ned till Fagerbacken. Utrymmet tillskapas genom att körbanan minskas i bredd, samtidigt som gatumarken utökas med en ca 2 meter bred remsa från intilliggande kvartersmark. Skiljeremsan bör vara relativt bred, för att ge träden acceptabla växtförhållanden.

GC-banorna längs Chaufförvägen höjs upp med en kantsten mot körbanan. Gatuområdets begränsade bredd medger dock ingen trädplanerad skiljeremsa. Samma åtgärd utförs på del av Inspektörsvägen.

Övergångsställen ska vid behov hastighetssäkras.

Vidare föreslås en enklare gång- cykelväg som knyter samman den GC-väg som finns mellan Lillänge och E14, med vägen som går till Lillsjöns rekreationsområde.



5. MARKANVÄNDNING

Kvarteret Långtradaren

Nuläge

4 tomter med sammanlagd markareal om ca 70 000 kvm.

- | | |
|-------|--------------------|
| Nr 2. | Byggvaruhus, |
| 3 | Däcksverkstad m.m. |
| 4. | Transportföretag. |
| 5. | Kontor. |

Förändring (bedömd)

Tomt 2 och 5 – Nuvarande verksamheter fortsätter sannolikt inom överskådlig tid.

Tomt 3 och 4 – Ny användning tänkbar. Principer för markdisposition redovisas på karta, sid.11.

Kvarteret Släpvagnen

Nuläge

Västra delen: 5 tomter med sammanlagd markareal om ca 50 000 kvm.

- | | |
|----|---|
| 1. | Bilverkstad, - tillbehör. |
| 2. | Industrihus med flera företag. Planläggning för handel har aktualiserats i tomtens norra del. |
| 7. | Bilverkstad, biltillbehör |
| 8. | Åkeri |
| 9. | Bostadshus |

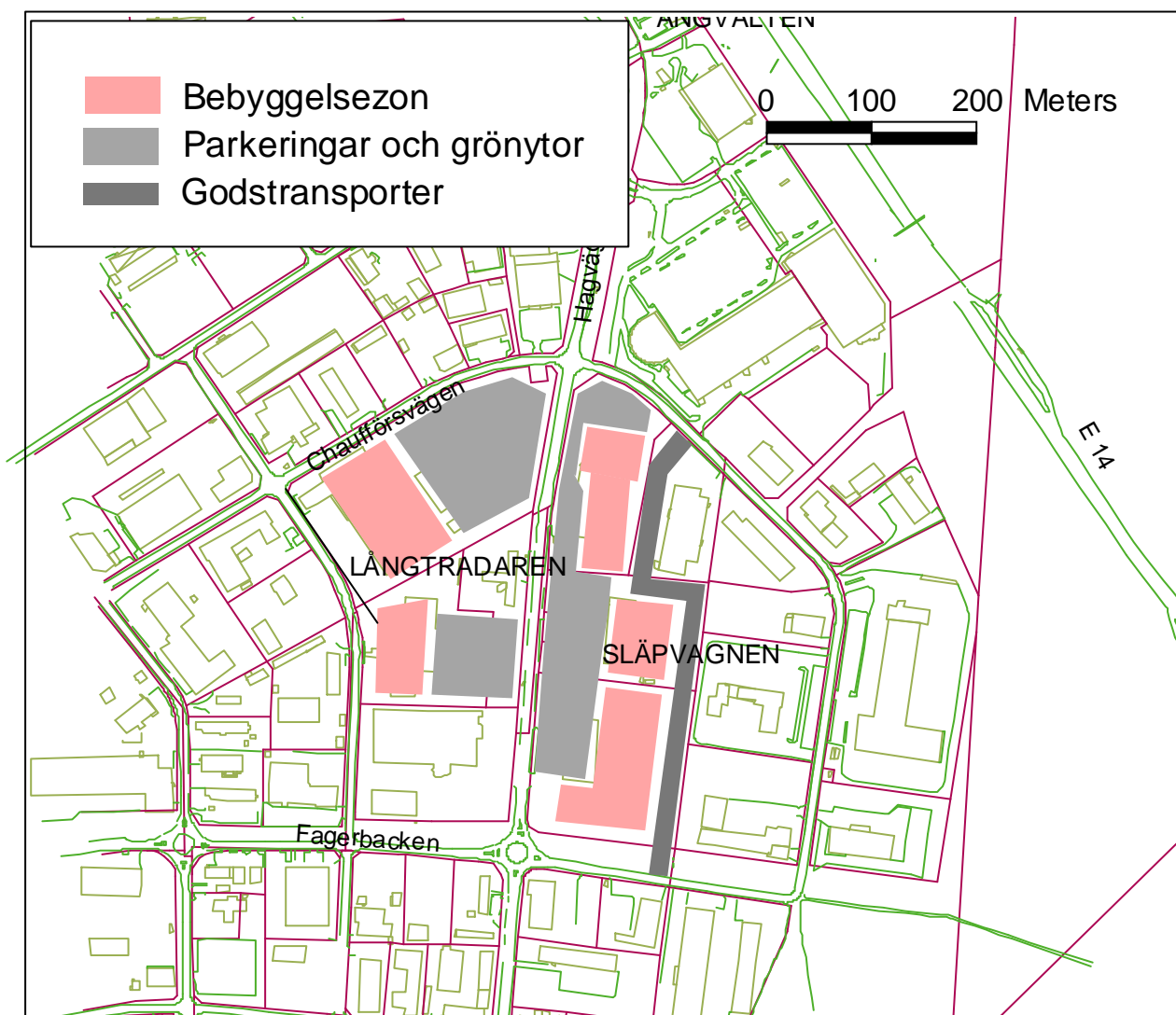
Östra delen: 4 tomter med sammanlagd areal om ca 30 000 kvm

- | | |
|----|------------------|
| 3. | Biltillbehör mm. |
| 4 | Plåtverkstad |
| 5. | Bilprovning |
| 6. | Godscentral |

Förändring, (bedömd)

Västra delen: Flera av tomterna kan få ny användning och utvecklas till ett sammanhängande handelsområde, med samordnade parkeringar och transportvägar för lastning/lossning av gods. Principer för markdisposition redovisas på karta, sid. 11.

Östra delen: Flertalet verksamheter bedöms fortsätta inom överskådlig tid. Komplettering med handel.



Principskiss: Kvarteren Långtradaren och Släpvagnen (västra delen)

Skissen visar ett exempel på disposition av bebyggelse, parkering m.m. vid en utbyggnad av handelslokaler på några av tomterna, enligt programmet.

Observera att skissen endast visar principer för kvarterens användning. Avsikten är att illustrera en samlad och effektiv lösning av parkering och gods-transporter m.m. som vägledning för en successiv omvandling över längre tid.

Detaljplanerna bör omfatta ett så stort område som möjligt, eftersom det underlättar en effektiv samordning av tomternas disposition och utformning.

Kvarteret Trucken, östra delen

Nuläge

En större tomt, nr 16, samt fem mindre tomter, med en sammanlagd areal av 20 000 kvm. Tomt 16 inrymmer grossisthandel.

Förändring (bedömd)

Tomt 16 kan komma att användas för handel, eventuellt i sammanhang med intilliggande tomter.

Kvarteren Städet, Fräsen, Snöslungan, Betongen samt norra delen av Bandsågen

Nuläge

Västra delen av kv. Fräsen kan användas för handel med skrymmande sällanköpsvaror, enligt detaljplan antagen år 2003. Byggrätten uppgår till 5500 kvm. I övrigt är kvarteren planlagda för industriändamål. Flera verksamheter med inslag av handel förekommer dock, främst bilhandel.

Förändring (bedömd)

Kvarteren kan helt eller delvis komma att omvandlas för handel/kontor, troligast i form av mindre enheter.

Park/ naturmark väster om Hagvägen

Nuläge

Skogsområdet mellan kv. Nyckelpigan och Hagvägen är detaljplanlagt som park, allmän plats, ursprungligen i en detaljplan från 1970 och sedermera befast i en detaljplan från 1985. Sistnämnda plan upprättades för att möjliggöra en tänkt bensinstation/vägrestartang inom nuvarande Lillänge handelsplats. Parkmarken är ca 35 000 kvm stort och består till större delen av tätvuxen grandominerad barrskog. Skogen har en förhållandevis opåverkad och naturlig karaktär. Området fungerar som en skyddszon mellan bostadsområdet och Hagvägen, och är samtidigt ett nära grönområde för bostadsområdet och förskolan Mosippan som ligger i direkt anslutning till skogspartiet. I ett större sammanhang ingår parkområdet i ett grönt stråk mellan skogen öster om E 14 mot Körfältsparken och vidare till Odenslund. Grönstråket står för en balans mellan exploaterad och grön mark som är av värde för grönstrukturen i staden som helhet.

Förändring

Genom sin direkta närhet till handelsplatsen har området varit föremål för återkommande exploateringsönskemål. Programmet föreslår att en del av den nuvarande parkmarken, ca 6000 -7000 kvm närmast Inspektörsvägen, kan prövas för exploatering. En viktig förutsättning i detaljplanarbetet ska vara att minimera störningarna för förskolan.

Parkering

Nya parkeringstal för Östersund antogs av kommunen 2007.

Parkeringstalen uttrycks antal platser per 1000 kvm bruttoarea lokaler, som ska ordnas inom kvartersmark. För handel gäller följande tal, avseende bilar:

- Handel med sällanköpsvaror: 10-40, beroende på typ av handel. Generellt sett bör det finnas utrymme för det högre talet, som beredskap för en framtida ändring av handelns inriktning.
- Handel med dagligvaror: minst 40 (stormarknad 60)

För cyklar anges motsvarande parkeringstal till 10-15, för handel generellt. Cykelparkering ska vara närbelägen

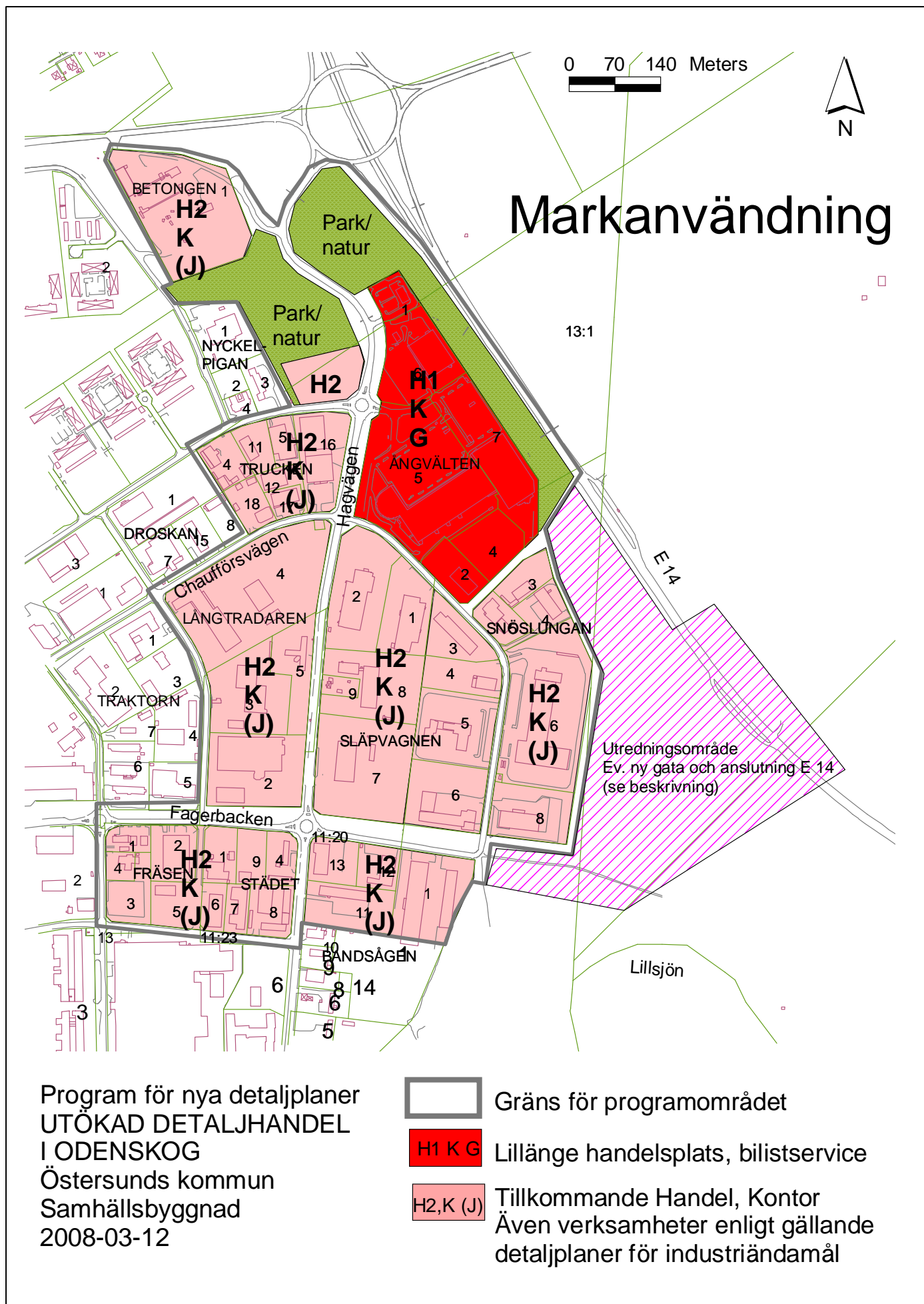
Parkeringar bör självfallet placeras för bästa möjliga tillgänglighet till butikerna. Lättillgängliga, samnyttjade och sammanhängande lösningar är i regel att föredra. In- och utfarter anläggs med tanke på trafiksäkerheten. Utfarter direkt mot Hagvägen bör undvikas med hänsyn till de stora trafikmängderna på gatan. Istället bör parkeringarna i första hand angöras från Chaufförvägen eller Fagerbackens östra del.

Grönska

Odenskog är en av stadens minst gröna delar. Sammantaget är endast några få procent av arealen att betrakta som naturlig mark med växtlighet. I nya detaljplaner bör minst 10 % av kvartersmarken vara ”grön” mark, med någon form av växtlighet. De begränsade tillgångar som idag finns i form av träd och annan växtlighet på tomtmark bör givetvis tas tillvara i exploateringen.

Trädkantade gator ger området en tydligare och mer tilltalande struktur, som hjälper till att hålla samman en överlag ganska splittrad bebyggelsemiljö. Längs Hagvägen föreslås trädplanterad skiljeremsa mellan körbana och GC-bana, på gatumark. Det är viktigt att träden får bra förutsättningar, genom att skiljeremsan görs så bred som möjligt, minst 3 meter.

Längs Chaufförvägen och Inspektörsvägen finns inte tillräckligt utrymme för sektionen med skiljeremsa. Där föreslås istället att trädrader planteras på tomtmark, strax innanför kvartersgränsen.



6. GENOMFÖRANDE

Omdaningen från industriområde till handel sker på marknadens villkor så som framförs redan i avsnitt 1. Syfte. Det privata fastighetsägandet innebär att kommunen inte har sedvanlig möjlighet att delta i etableringsfrågorna även om detaljplan måste upprättas i de flesta fall. I samband med detaljplanläggning där ny handel tillåts skall avtal träffas med fastighetsägaren innan detaljplanen antas. Normalt skall detta finnas klart till utställningsbeslut.

Avtalet skall omfatta de genomförandefrågor som är av allmän betydelse, t.ex. vilka gator som skall anläggas när och vilket exploateringsbidrag härtill som fastighetsägaren skall betala utöver själva detaljplanläggningen. Kommunen ansvarar för denna typ av anläggningar och samordnar dem efterhand som behoven uppstår men ändå så att hela avsnitt utförs i ett sammanhang, d.v.s. kommunen förskotterar sådana insatser. Syfte och standardnivå anges i princip på sid. 7-9 i detta program.

Storleksordningen för åtgärderna inom programområdet har överslagsmässigt bedömts till 10 mkr. Genom anläggningarnas karaktär och nytta för såväl fastighetsägare, verksamhetsutövare och allmänhet/kommun kan det vara skäligt att kommunen står för halva investeringarna av denna typ. Det innebär att 5 mkr skall fördelas mellan de fastighetsägare som framledes bedöms kunna få sina fastigheter detaljplanändrade från industri eller motsvarande till handelsändamål. Detta gäller överslagsmässigt byggrätter om ca 25 000 kvm, vilket skulle bli ca 200 kr/kvm BTA medgiven byggrätt för handel. Vissa andra anläggningar åtar sig kommunen ensidigt, så kommunens utgifter blir större än hälften av 10 mkr, snarare ca 8 mkr. Den antydda framtida anslutningen till E14 ingår inte alls i angivna belopp.

Mark som redan avsatts för handel i gällande detaljplan men som inte tagits i anspråk för sitt ändamål bör behandlas särskilt. Har genomförandetiden gått ut kan kommunen vidta andra åtgärder för att likställa sådan mark med annan mark, men för att undvika sådana undantagsmöjligheter kan ny eller ändrad detaljplan för handel upprättas med halv exploateringsavgift för fastighetsägaren oavsett hur lång tid som gått av genomförandetiden. I sådana fall skall alltså exploateringsavgiften utgöra 100 kr/kvm BTA medgiven byggrätt för handel.

Liknande förfarande finns inom fördjupad översiktsplan för Stadsdel Söder. Där tar kommunen ut en generell exploateringsavgift om 150 kr/kvm BTA medgiven byggrätt för handel i 1994 års nivå. Beloppet är indexreglerat, vilket föreslås gälla även för Odenskog. Med tillämpat index blir det 175 kr/kvm BTA för 2007 men med entreprenadindex E84 drygt 200 kr/kvm.

Exploateringsavgiften i avtal ersätter gatukostnader enligt PBL, vilket annars skulle föranleda en kompletterande process parallellt med detaljplanen.

7. BEHOV AV MILJÖBEDÖMNING

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

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

Platsen

Marken inom programområdet är redan ianspråktagen för bebyggelse och är ett etablerat arbetsområde. Föreslagna förändringar av markanvändningen berör inte opåverkad mark. Omvandlingen till handelsområde ska bidra till en allmän förbättring av den fysiska miljön i området, genom mer grönska och mer tilltalande stadsbild och arkitektur.

Påverkan

Storlek och fysisk omfattning

Programmet beskriver sammantaget en omfattande ny lokalyta för handel. Detta påverkar Östersunds handelsstruktur, med konsekvenser för befintlig handel. Särskild konsekvensutredning har upprättats beträffande dagligvaror.

Föroreningar och störningar

Etablering av mer handel kommer att generera ökad trafik i området vilket påverkar utsläpp av föroreningar till luft och vatten. Bullernivåer kommer också att öka. Påverkan blir störst lokalt i Odenskog. Förändringarna på stadens gatunät i övrigt är överlag marginella.

Påverkan på vattenkvalitén ska också uppmärksammas. Dagvatten ska tas omhand så att recipienten Lillsjön inte förorenas.

Utsläpp av växthusgaser

Det ökade antalet bilresor som den nya markanvändningen bedöms alstra bidrar generellt sett till ökade utsläpp av växthusgaser. Effekten kan bli särskilt stor med en större nyetablering av dagligvaror som leder till nedläggning av mindre butiker i staden och dess omland. Påverkan från växthusgaser är en global fråga där den föreslagna förändringen står för ett relativt mycket litet men påtagligt bidrag.

Effekternas omfattning

Programmets förslag berör ett större område utanför programområdet i åtminstone två avseenden – dels ökad trafik på flera gator, dels invånarnas tillgång till handel, främst dagligvaruhandel

Risk för olyckor

Ökad trafik ger upphov till fler olycksrisker, vilket måste mötas med förbättrade trafiklösningar, företrädesvis för gående och cyklister. Läget inom

ett etablerat och livligt arbetsområde medför att andelen tung trafik är relativt hög.

Ställningstagande

Samhällsbyggnad anser att betydande miljöpåverkan bedöms uppkomma vid ett genomförande av detaljplaner i området. En miljökonsekvensbeskrivning ska därför upprättas. Programmet innehåller en översiktlig och preliminär miljökonsekvensbeskrivning för området som helhet. Miljökonsekvensbeskrivningen kan behöva fördjupas i samband med kommande detaljplanearbete.

8. FORTSATT PLANARBETE

Program

Samråd om programmet genomfördes under tiden 25 januari – 27 februari 2008. Inkomna synpunkter är sammanställda och kommenterade i särskild samrådsredogörelse.

Detaljplaneförslag

För fastigheten Släpvagnen 2 pågår arbete med ny detaljplan för handel. Förslag till detaljplan kan antas med stöd av det godkända programmet.

För övriga delar av programområdet gäller att detaljplan kan upprättas efter ansökan från fastighetsägare eller exploatör.

Östersund den 8 januari 2008

Komplettering/ändring den 12 mars 2008

SAMHÄLLSBYGGNAD

Siv Reuterswärd
Stadsarkitekt

Krister Frykberg
Planarkitekt

Bilagor

- Konsekvensanalys – Konsekvenser av utökad dagligvaruhandel i stadsdel Norr och Lillänge (handelns utredningsinstitut, HUI)
- Trafikanalys (vägverket Konsult)

Bilagorna finns att ladda ned från www.ostersund.se / Planer på gång / Detaljplaner på gång / Utökad detaljhandel i Odenskog. De finns också tillgängliga på Samhällsbyggnad, Östersunds kommun