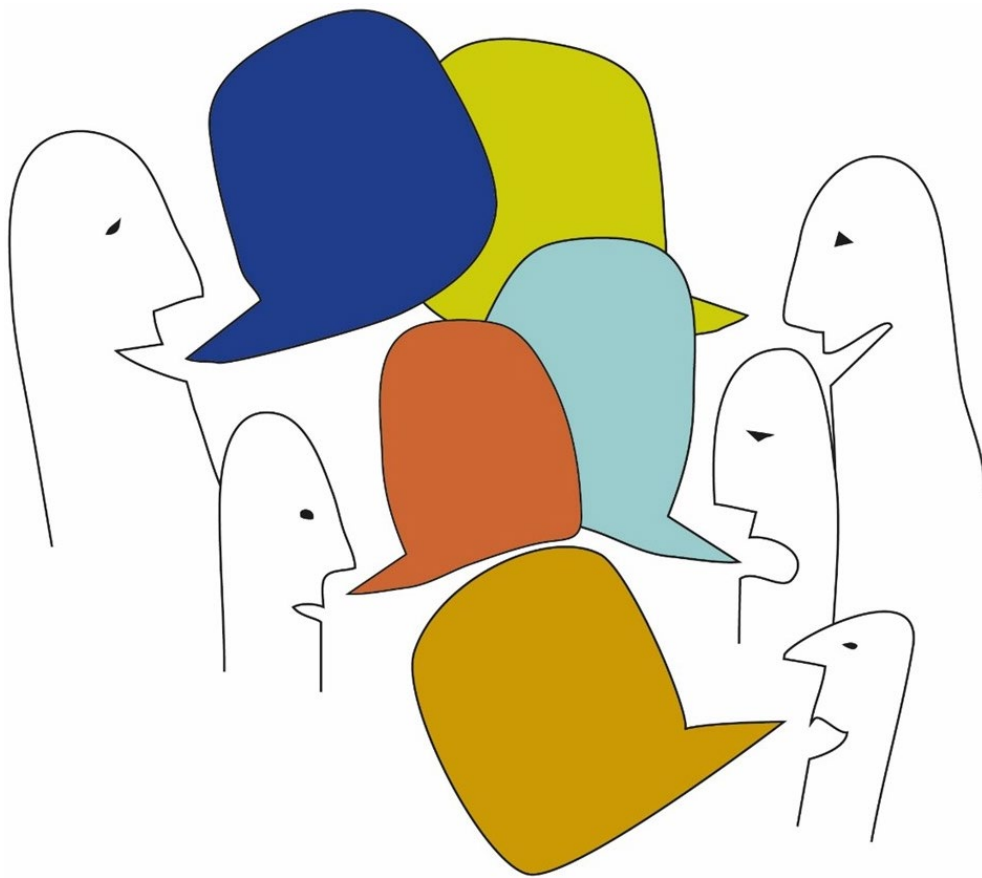


Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl,
Regementsområde



Samråd pågick under perioden 9 juni 2025 och 2 september 2025

Dokumenttitel:	Samrådsredogörelse för detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl, Regementsområde
Diarienummer Nova:	P2022-42
Diarienummer KS:	577-2022
Skapad:	2025-11-25
Senast reviderad:	2025-11-10
Antal sidor:	44

Innehåll

1. Samrådsredogörelse	4
2. Resultat av samrådet	4
2.1. Lista över de som har lämnat synpunkter	4
2.2. Ändringar i planförslaget efter samrådet	5
2.3. Synpunkter som inte har blivit tillgodosedda	7
3. Så har samrådet gått till	8
4. Synpunkter under samrådet	9
4.1. Statliga och regionala myndigheter	9
4.2. Kommunala förvaltningar och bolag	16
4.3. Övriga organisationer, företag och privatpersoner	19
5. Medverkande tjänstemän	44

1. Samrådsredogörelse

I samrådsredogörelsen redovisar kommunen de synpunkter som har kommit in under samrådet för detaljplanen. Kommunen tar också ställning till synpunkterna och tydliggör vid behov bakgrunden till olika ställningstaganden. Synpunkterna är sammanfattade för att göra redogörelsen tydlig. Alla yttranden finns sin helhet längst bak i samrådsredogörelsen. De synpunkter som inte har blivit tillgodosedda är sammanställda under en egen rubrik.

Ställningstagandena utgår i huvudsak från detaljplanens syfte som är att möjliggöra uppförandet av ett regementsområde i Torråsen.

2. Resultat av samrådet

31 skriftliga yttranden har inkommit under samrådstiden.

2.1. Lista över de som har lämnat synpunkter

2.1.1. Statliga och regionala myndigheter och organisationer

Inkomna yttranden	Datum	Synpunkt
Länsstyrelsen	2025-09-02	MKN vatten, skyfall, strandskydd, kommunikationer, rennärning, luftkvalitet, friluftsliv, jordbruk, artskydd, vattenverksamhet
Trafikverket	2025-08-26	Kapacitetsberäkning trafikplats Odenskog, formalia, dagvattenhantering, flyghinderanalys
Sgi	2025-08-26	Erosion, utskiftning av torv
Försvarsmakten	2025-08-22	Ingen erinran
Polisen	2025-06-18	Ingen erinran
Skogsstyrelsen	2025-08-13	Ingen erinran
Vattenfall	2025-08-20	Ingen erinran
Swedavia Airports	2025-07-07	Ingen erinran
Telia Company	2025-06-05	Ingen erinran
Räddningstjänsten	2025-08-29	Brandvatten, släckvatten, dagvattenutredning
Luftfartsverket	2025-09-04	Sekretess enligt 18 kap. 8 § OSL

2.1.2. Kommunala förvaltningar och bolag

Inkomna yttranden	Datum	Synpunkt
TF sektor Avfall VA	2025-08-29	Formalia, brandvatten
Lantmäterimyndigheten	2025-08-29	Planområde, VA-rätt, fastighetsbestämning
Jämtkraft	2025-09-02	Elnät, fjärrvärme
TF sektor GataPark	2025-09-02	Drift och ansvar, trafiklösningar E45

2.1.3. Övriga organisationer, företag och privatpersoner

Inkomna yttranden	Datum	Synpunkt
Sametinget	2025-08-21	Dialog med berörd sameby
S1. YH	2025-08-19	Bullerskydd/anpassning mot Mickelsgårdsbodarna
S2. BJ	2025-08-29	Lokalisering, trafik, buller, skidspår, markförsäljning, rödlistade arter, befintliga vägar, miljötillstånd Dagsådalens
S3. AR	2025-09-01	Ny tillfartsväg, buller, ljusföroreningar
S4. RA, YH	2025-09-01	Buller, ljusföroreningar, planbesked, närövningsområde, skidspår, Dagsådalens övningsfält, enskild brunn, vatten och avlopp
S5. EL	2025-09-02	Naturmiljö, skidspår, åtgärder E45
S6. AK	2025-09-02	Buller, buller under byggtiden, buller i friluftsområde, markförsäljning, miljötillstånd Dagsådalens, ljusföroreningar, gång- och cykelväg, planbesked, huvudentré, servitut, enskild brunn, lokalisering
S7. BN	2025-09-02	Åtgärder E45, ljusföroreningar, byggtrafik, buller och damm under byggtiden, enskild brunn, huvudentré, skoterspår
S8. BK	2025-09-02	Buller, miljökonsekvensbeskrivning, lokalisering, stadens utveckling
S9. MK	2025-09-02	Ny tillfartsväg, buller, närövningsområde, Dagsådalens övningsfält, lokalisering
S10. FK	2025-09-02	Stadens utveckling
S11. RL	2025-09-02	Trafik, kollektivtrafik, närövningsområde, skidspår, planbesked, VA, dagvatten, grundvatten
Rannåsens samfällighetsförening	2025-09-01	Gång- och cykelväg
LRF Östersund	2025-09-02	Jordbruksmark
Vänsterpartiet	2025-09-02	Motorbana, gång- och cykelväg, parkering och cykelparkering, ekonomi, drift, vatten och avlopp, rennäring, kollektivtrafik, naturvärden, rekreation och friluftsliv
Jamtli	2025-09-03	Ingen erinran

2.2. Ändringar i planförslaget efter samrådet

Med anledning av de synpunkter som har kommit in under samrådet har kommunen valt att göra följande ändringar i planförslaget:

- Planbestämmelse som reglerar att högst 35 % av marken får hårdgöras har lagts till i syfte att säkerställa tillräcklig yta för hantering av skyfall.
- Planbestämmelse som reglerar att stabilitetshöjande åtgärder ska vidtas vid grundläggning på mark med torv har lagts till i syfte att säkerställa att områden med torv antingen förbelastas eller urskiftas och ersätts med fyllnadsmaterial innan grundläggning.
- Ny anslutningsväg mellan Torräsenvägen och tillfartsväg i norr har lagts till planområdet.

- Ny anslutningsväg mellan Kånkbacken 1:2 och tillfartsväg i norr har lagts till planområdet. Anslutningen planläggs som kvartersmark för bostadsändamål då den endast tjänar en fastighet.
- Mindre justering av planområdet med hänsyn till befintlig jordvärmeledning som tidigare låg delvis inom planområdet. Ledningen ligger nu utom plan.
- Resonemang om hur dagvattenåtgärder är tänkta att säkerställas efter planens antagande har lagts till i planbeskrivningen.
- Resonemang om risker med hänsyn till skyfall har lagts till i planbeskrivningen.
- Resonemang om skyfallshantering utifrån markförhållanden och grundvattennivåer har lagts till i planbeskrivningen.
- Släckvattenutredning har tagits fram i syfte att klargöra behov och ansvar.
- Dagvattenutredning har kompletterats med föroreningshalter enligt nuvarande markanvändning.
- Skyfallsutredning har kompletterats med PM avseende riskbedömning.
- Bullerutredning har reviderats utifrån justerad sträckning av tillfartsväg i norr och resonemang avseende ljudnivåer efter exploatering har förtydligats.
- Trafikutredning har kompletterats utifrån inkomna synpunkter om gång- och cykelväg, brister på E45 samt kapacitetsberäkning för trafikplats Odenskog.
- Geoteknisk utredning har kompletterats med en bedömning om eventuellt pågående erosion i vattendrag.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har justerats utifrån reviderade utredningar och inkomna synpunkter.
- Planbeskrivningen har justerats utifrån reviderade utredningar och inkomna synpunkter avseende VA-rätt, åtgärdsförslag E45, dialog med samebyar, skidspår, planbestämmelser, strandskydd med mera.

Övriga ändringar efter samrådet är:

- Planbestämmelse som reglerar en största bruttoarea om 130 000 kvadratmeter har lagts till i syfte att säkerställa avsedd bebyggelsestruktur och skala. Bestämmelsen utgör ett komplement till bestämmelserna om byggnadsarea och nockhöjd.
- Tillfartsväg i norr har förprojekterats vilket medfört ändringar av vägområdets sträckning och bredd. Vägen har skjutits cirka 50 meter längre norrut och breddats från 25 till som mest 50 meter. Breddningen behövs för att kunna ta upp höjdskillnaderna i området på ett bra sätt, vilket föranleder större släntutbredning än vad man initialt räknat med.
- Tillfartsväg i söder har breddats från 25 meter till 35 meter i syfte att säkerställa tillräcklig yta för vägområde i efterföljande projekteringskede.
- Anslutning mot väg 87 har flyttats 30 meter längre österut i syfte att förbättra siktförhållandena vid anläggande av vänstersvängkörfält.

- Dagvattenutredningen har kompletterats med alternativ för avledning för att visa på möjliga lösningar om dikningsföretag kvarstår.
- Bestämmelser om markhöjd har lagts till för den nya vägen för att klargöra att den anläggs på annan nivå än befintlig väg. Bestämmelsen ger tydliga förutsättningar vid kommande lantmäteriförrättning.

2.3. Synpunkter som inte har blivit tillgodosedda

Följande synpunkter under samrådet har inte blivit tillgodosedda:

- Regementsområdets lokalisering – Aktuell lokalisering bedöms kunna uppfylla verksamhetens krav.
- Närövningsområde – Närövningsområdet är inte en del av detaljplanen, frågor beträffande närövningsområdet har i största möjliga mån besvarats.
- Dagsådalens skjutfält – Samma som ovan.
- Miljötillstånd för Dagsådalens övningsfält – Frågan hanteras av Länsstyrelsen.
- Hastighetsbegränsning – Frågan hanteras av Länsstyrelsen.
- Bulleråtgärder – Ett genomförande av detaljplanen medför inga överskridanden av riktvärdena, detaljplanen reglerar därmed inga bullerdämpande åtgärder.
- Flytt av entré och parkering – Hur regementsområdet till slut kommer att utformas kommer att fastställas i efterföljande projekteringsskede.
- Cykelväg längs E45 – Detaljplanen reglerar inte var gång- och cykelväg ska placeras. I dagsläget bedöms dock underlaget för en cykelväg längsmed E45 som begränsad i förhållande till kostnaden.
- Motorbanan – Kommunen äger motorbanan och det finns inga kända rättigheter för externa aktörer.
- Kollektivtrafik etapp 1 – Underlag för kollektivtrafik in i planområdet under etapp 1 bedöms begränsad, ytterligare dialog krävs.
- Sammanlagt buller – Då varken närövningsområdet eller Dagsådalens övningsfält omfattas av detaljplanen har den sammanlagda bullerpåverkan inte beaktats vid revidering av bullerutredningen. Buller från skjutfältet hanteras i beslutat miljötillstånd. Buller från närövningsområdet kommer vid behov att hanteras i en separat process.

3. Så har samrådet gått till

Detaljplanen har varit tillgänglig för synpunkter under tiden 9 juni till och med 2 september 2025. Information om samrådet skickades via brev eller e-post till berörda sakägare, myndigheter, organisationer, kommunala förvaltningar och hyresgäster samt andra boende/verksamma. Detaljplaneförslaget har också funnits tillgänglig på kommunens hemsida samt på Östersunds bibliotek och har kungjorts genom annons i ortstidningarna och på kommunens anslagstavla.

Samrådshandlingarna bestod av:

- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Utredningar:
 - Arkeologisk utredning
 - Artinventering violett guldvinge
 - Artinventering fladdermöss
 - Artinventering fågel
 - Artinventering rovfågel
 - Artskyddsutredning fågel och rovfågel
 - Artskyddsutredning guckusko
 - Artskyddsutredning knärot
 - Artskyddsutredning violett guldvinge
 - Bullerutredning
 - Dagvattenutredning
 - Geoteknisk utredning
 - Luftutredning
 - Naturvärdesinventering
 - Naturvärdesinventering, komplettering
 - Miljöteknisk markundersökning
 - Skyfallsutredning
 - Skötsel- och uppföljningsplan för guckusko, knärot och violett guldvinge
 - Trafikutredning
 - VA-utredning
 - Övergripande massbalansering och höjdsättning

Under samrådstiden ordnade kommunen två samrådsmöten, ett möte för de boende och ett möte för allmänheten. Vid samrådsmötena deltog 13 respektive 19 personer. Under mötena inkom synpunkter kring bland annat buller, byggskedet,

planerat närövningsområde samt skidspåren. Samrådet och det allmänna samrådsmötet annonserades i ortstidningarna den 14 juni 2025.

4. Synpunkter under samrådet

De huvudsakliga synpunkterna i yttrandena handlade om buller, regementets lokalisering, skidspår, ljusföroreningar och trafik. I texten nedanför följer en sammanfattning av synpunkterna och samhällsbyggnads ställningstaganden till dem. Fullständiga yttranden finns i en bilaga längst bak i samrådsredogörelsen.

4.1. Statliga och regionala myndigheter

4.1.1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens synpunkter – prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör miljökvalitetsnormer samt hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion behöver lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges i yttrandet. I annat fall kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Vatten

Länsstyrelsen ser det som viktigt att säkerställa att erforderliga dagvattenlösningar är tekniskt genomförbara och saknar en redogörelse för hur kommunen ämnar säkerställa att dagvattenåtgärderna kommer att genomföras.

Då det pågår planläggning för flera större exploateringar som rör samma recipienter behöver också de kumulativa effekterna beaktas. Dagvattenåtgärderna behöver sammantaget vara så effektiva att MKN inte överskrids totalt sett. Ett kontrollprogram med uppföljande provtagningar av dagvattnet och recipient efter exploatering bör vara en del i detta.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion

Översvämning och geotekniska frågor

Länsstyrelsen delar uppfattningen att det är viktigt att inom området kunna fördröja flöden som kommer vid ett 100-årsregn. Detta för att förhindra översvämning inom området men framför allt för att minimera risker kopplat till ökad avrinning nedströms. Riskerna är översiktligt beskrivna i skyfallsutredningen, men det är inte ytterligare utrett eller beskrivet vilka konsekvenser som ökad avrinning från skyfall skulle kunna leda till nedströms. Planområdet avrinner mot Semsån som är utpekad av Skogsstyrelsen som ravinformation där bland annat exploatering kan orsaka erosion, ras och slamströmmar. Semsån är även utpekad i den översiktliga

stabilitetskarteringen som MSB tog fram under 2021 som ett område som ska hållas under kontroll vid höga flöden. Mot bakgrund av detta anser länsstyrelsen att de skyfallsområden som föreslås och rekommenderas i skyfallsutredningen behöver säkerställas genom planbestämmelser.

Det norra skyfallsområdet (lilafärgat) föreslås inom område som idag består av torv med hög grundvattennivå. Givet storskaligheten i skyfallshanteringen behöver kommunen visa att föreslagna lösningar är genomförbara utifrån markförhållanden och grundvattennivåer. Skyfallshanteringen får exempelvis inte riskera att påverka områdets stabilitet negativt.

Länsstyrelsens synpunkter – råd enligt 2 kap. PBL

Strandskydd

Kommunen behöver se över och tydligare redovisa varför förekommande bäckar inom området inte omfattas av strandskydd.

Kommunikationer

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att det finns vissa oklarheter kopplat till den trafikutredning som tagits fram för planen (se även Trafikverkets yttrande nedan). Kommunen bör se över de siffror och beräkningar som trafikutredningen utgått ifrån och som utgör underlag till fortsatt arbete med kapacitetshöjande åtgärder vid berörda anslutningar mot E45 och väg 87.

I fortsatt utredning bör det också beaktas att verksamheten kommer att generera transporter med tunga och långsamtgående militära fordon samt hur det kan påverka trafiksituationen i anslutningarna mot E45 och väg 87.

Rennäring

Villkor för aktiviteter inom närövningsområdet bör utredas och samrådats med de beröra samebyarna i syfte att minska negativ påverkan på rennäringen.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att det är angeläget att bygga ut såväl GC-väg som ett fungerande kollektivtrafiknät till etableringen som en del i arbetet med att förbättra luftkvaliteten i centrum.

Friluftsliv

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen planerar att kompensera förlusten av friluftslivsvärden och vill trycka på vikten av att frågan hanteras i kommande grönsplan. I kommande arbete är det viktigt att utgå från de värden som området inhyser som ett stort sammanhängande skogsområde relativt fritt från ljus- och ljudföroreningar.

Jordbruk

Vid anläggnings- och markarbeten bör i största möjlig mån anpassas för att säkerställa att den jordbruksmark som ligger i anslutning till området även

fortsättningsvis kan brukas, med bibehållen tillgänglighet för jordbruksmaskiner, fungerande dränering och utan att odlingsförutsättningar försämrats.

Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning

Artskyddsförordningen

Det arbete som gjorts inom planen ger en god grund för den fortsatta prövningen av artskyddsdispenser.

Länsstyrelsen vill dock påpeka vikten av att grundvattennivåerna behålls inom de områden som har höga naturvärden.

11 kap. miljöbalken, vattenverksamhet

Om de planerade åtgärderna påverkar grundvatten på ett sätt som kan medföra skada på allmänna eller enskilda intressen krävs tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

4.1.2. Samhällsbyggnads kommentar:

Miljökvalitetsnormer

Vatten

Länsstyrelsen har vid möte framfört att det, med hänsyn till planens omfattning, bör redovisas hur föroreningssituationen ser ut både före och efter exploatering för att ge en tydligare bild av planens faktiska påverkan på vattenmiljön. Mot bakgrund av detta har dagvattenutredningen kompletterats med en beskrivning av befintlig föroreningssituation samt en jämförelse mellan nuläge, kommunens riktvärden och beräknad situation efter exploatering.

Avseende dagvattenlösningarnas tekniska genomförbarhet har planbeskrivningen kompletterats med en redogörelse för området geotekniska och hydrogeologiska förutsättningar. Genomförandebeskrivningen har även kompletterats med en redogörelse för hur dagvattenåtgärderna ämnar säkerställas.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion

Översvämning och geotekniska frågor

Skyfallsutredningen har kompletterats med ett PM avseende konsekvenser nedströms vid ett 100-årsregn. Sammantaget bedöms risken för påverkan nedströms som låg även utan fördröjningsåtgärder och som obefintlig när föreslagna fördröjningsåtgärder genomförs.

Skyfallsytor har inte reglerats i plankartan, däremot regleras hårdgörandegraden i syfte att säkerställa att erforderliga ytor för fördröjning och avledning bibehålls inom området i enlighet med utredningarnas beräkningsförutsättningar.

Ett resonemang om skyfallshanteringens genomförbarhet utifrån markförhållanden och grundvattennivåer har lagts till i planbeskrivningen. De föreslagna skyfallsytorna kan anläggas på torvmark utan att påverka markstabiliteten,

eftersom inga laster tillförs, slänterna utformas flacka och erosionsskydd kan användas vid behov. Grundvattennivåerna ligger delvis ytligt men hanteras genom flexibilitet i anläggningens djup, möjlighet till större fördröjningsyta och eventuell tät botten.

Länsstyrelsens synpunkter – råd enligt 2 kap. PBL

Strandskydd

Inom 100 meter från planområdet finns två vattendrag som bedöms omfattas av strandskydd. För områden som avses tas i anspråk för totalförsvarets ändamål prövas frågan om upphävande av strandskydd av länsstyrelsen. Kommunen avser lämna in en ansökan om upphävande av strandskyddet.

Kommunikationer

Trafikutredningen har sedan samråd reviderats i enlighet med Trafikverkets yttrande.

Angående tunga och långsamtgående fordon är bedömningen att både E45 och väg 87 redan idag är anpassade för att tunga och långsamtgående fordon ska kunna nyttja dessa vägar. Under kommande planering och projektering kommer behovet av trimningsåtgärder som är dimensionerade efter Försvarmaktens behov studeras och implementeras i korsningspunkter med dessa vägar. I dagsläget bedöms inte etableringen av ett nytt regemente innebära en stor ökning av tunga och långsamtgående fordon på det allmänna vägnätet även om det kan ske under kortare övningsperioder. Då kommer dagens regelverk med bland annat transportdispenser kunna tillämpas för att säkerställa en god trafiksäkerhet vilket bedöms kunna fungera tillfredsställande.

Rennäring

Dialogmöte med Jovnevaerie sameby är inplanerat för att förstå samebyns markanvändning bättre och hur intressena bäst kan samexistera i området runt Torråsen.

Luftkvalitet

Kommunen delar Länsstyrelsens bild av att det är angeläget med gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik till området. Inför granskning har trafikutredningen uppdaterats med ett nytt förslag på gång- och cykelväg som kommunen anser kan gynna såväl pågående etablering som den framtida utvecklingen av staden.

Kollektivtrafikfrågan kommer fortsatt behöva diskuteras och kommer att aktualiseras i samband med att underlaget för busstrafik ökar.

Friluftsliv

Kommunen delar Länsstyrelsens uppfattning att det är viktigt att utgå ifrån platsspecifika värden i arbetet med kompensation. Arbeta pågår med att ta fram en metodik för hur kompensation kan genomföras och utformas. Arbetet kommer dock inte hinna färdigställas innan detaljplanens antagande.

Kommunen har även påbörjat arbetet med en grönstrukturplan, som utgör en del av översiktsplanen. I denna ska kommunens övergripande ambitioner för hur natur- och rekreationsområden ska utvecklas i takt med stadens tillväxt hanteras. Arbetet beräknas pågå under några år innan planen kan antas av kommunfullmäktige.

Jordbruk

Synpunkten noteras och vidarebefordras till exploitören.

Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning

Artskyddsförordningen

Ett kontrollprogram för grundvattennivåmätning kommer att tas fram.

11 kap. miljöbalken, vattenverksamhet

Synpunkten noteras. Detta finns sedan tidigare beskrivet under avsnittet *Genomförande* i planbeskrivningen.

4.1.3. Trafikverket

Trafikverket anser att trafikutredningen underskattar regementets trafikpåverkan, särskilt under maxtimmen då 700 fordon tillkommer. De menar att ökningen mot trafikplats Odenskog snarare motsvarar omkring 250 % än de 30 % som refereras till, och att belastningsgraden för E14 N därför bör vara högre än vad utredningen redovisar. Trafikverket anser därmed att det är felaktigt att avstå från ytterligare kapacitetsberäkningar, men lämnar det öppet för kommunen att avgöra om beräkningarna ska uppdateras nu eller kvarstå som en brist. Trafikverket påminner om att en gemensam utredning av E14 och E45 redan pågår tillsammans med kommunen, inklusive nya trafikprognoser och kapacitetsberäkningar baserade på mätningar från 2025. När den är klar kommer fortsatt dialog om eventuella åtgärdsbehov att föras.

Gällande trafikplatserna Rannåsen och Odenskog noterar Trafikverket att kapacitetsproblem i Rannåsen främst uppstår när maximal exploatering enligt förslag till planprogram för stadsdel norr inkluderas och att planprogrammet ännu är i tidigt skede. Trafikverket avvaktar därför vidare ställningstaganden till dess man kommit längre i planprocessen eller tills resultat från den pågående gemensamma utredningen för E14 finns tillgängligt. Trafikverket bedömer kapaciteten i ”E14 avfart söderifrån” med trafikflödena från regementet inkluderat men utan trafikflödena från exploatering av stadsdel norr som god.

På sida 41 i trafikutredningen står det ”som Trafikverket använder i många av sina samhällsekonomiska prognoser”. Samhällsekonomiska kalkyler är en mer korrekt bedömning.

Förslag på ändrad sektion på bron över E45 kräver bärighetsberäkning.

Förbud mot vänstersväng nämns som förslag på åtgärder. Ansökan till Länsstyrelsen krävs om detta aktualiseras.

Föreslagen ändring av anslutning till väg 87 uppfyller siktkraven. Ska vägen justeras ytterligare bör det ske mot nordost (Stugun). Vid etapp 2 föreslås vänstersvängsfält utifrån trafiksäkerhetsperspektiv. Om åtgärden blir aktuell behövs fortsatt dialog och medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och kommunen.

Trafikverket har inga synpunkter på föreslagen dagvattenhantering men anser att åtgärderna bör finnas med som planbestämmelser för att säkerställa att de blir utförda.

Uppförandet av master och torn bedöms inte påverka radiolänkförbindelserna för Trafikverkets interna telekommunikation.

Byggnader och andra föremål som är högre än 20 meter kan komma att påverka luftfarten, varför en flyghinderanalys krävs vid varje enskild etablering.

4.1.4. Samhällsbyggnads kommentar:

Trafikutredningen har sedan samråd reviderats i enlighet med synpunkterna.

Angående dagvattenhantering avser kommunen säkerställa att åtgärderna genomförs genom såväl genomförandebrev som bygglovsprövning. Planbestämmelser för dagvattenhantering har inte införts, däremot regleras hur stor andel av markytan inom användningsområdet som får hårdgöras. Se även samhällsbyggnads kommentar till Länsstyrelsen.

Övriga synpunkter har noterats och beaktats.

4.1.5. SGI (Statens geotekniska institut)

Planhandlingar och geoteknisk utredning bör kompletteras med en översiktlig bedömning av eventuellt pågående erosion i vattendragen i området. Om erosion pågår bör det beskrivas vilka åtgärder som behöver vidtas.

I planbeskrivningen nämns utskiftning av torv som en åtgärd för grundläggning. Det bör klargöras om utskiftning av torv har betydelse för stabiliteten och i så fall bör åtgärden säkerställas i plankartan. Kommunen behöver i så fall redogöra för vem som har rådighet över marken där anläggningen eller åtgärden finns samt vem som har ansvar för skötsel och underhåll.

4.1.6. Samhällsbyggnads kommentar:

Den geotekniska utredningen har kompletterats i enlighet med yttrandet.

Enligt den geotekniska utredningen behöver områden med torv skiftas ur eller förbelastas för att säkerställa tillfredsställande släntstabilitet vid grundläggning. En planbestämmelse om stabilitetshöjande åtgärder har lagts till i plankartan, se planbestämmelse b² – Vid grundläggning på torv ska stabilitetshöjande åtgärder vidtas i plankartan.

4.1.7. Försvarsmakten

Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

4.1.8. Samhällsbyggnads kommentar:

Synpunkten noteras.

4.1.9. Polisen

Lokalpolisområde Östersund har inget att erinra. Att hitta säkra och hållbara trafiklösningar är viktigt ur ett olycksförebyggande perspektiv men också ur ett trygghetssperspektiv.

4.1.10. Samhällsbyggnads kommentar:

Synpunkten noteras.

4.1.11. Skogsstyrelsen

Inom området finns kalkbarrskogar och det har påträffats både rödlistade och fridlysta arter. Vid eventuell exploatering tas hänsyn till dessa. Utöver detta har Skogsstyrelsen inga synpunkter i nuläget.

4.1.12. Samhällsbyggnads kommentar:

Synpunkten noteras.

4.1.13. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har inga elnätanläggningar i området och har inget att erinra. Luftledning ungefär 800 meter väster om området bedöms inte påverkas.

4.1.14. Samhällsbyggnads kommentar:

Synpunkten noteras.

4.1.15. Swedavia Airports

Detaljplanen bedöms inte medföra någon negativ påverkan på Åre Östersund Airport.

4.1.16. Samhällsbyggnads kommentar:

Synpunkten noteras.

4.1.17. Telia Company

Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag. Skanova har inget att erinra mot detaljplanen.

4.1.18. Samhällsbyggnads kommentar:

Synpunkten noteras.

4.1.19. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten bedömer att de alternativa system för brandvattenförsörjning som beskrivs är olämpliga. Brandvattenförsörjningen för området ska uppfylla förutsättningarna enligt Jämtlands Räddningstjänstförbunds riktlinjer för vatten till brandsläckning.

Gällande de åtgärder som nämns för att hantera släckvatten bedömer räddningstjänsten att ansvarsfrågan behöver redas ut och att dagvatten-/skyfallsutredningen bör kompletteras med en släckvattenutredning för att säkerställa att dagvattenanläggningarna kan hantera tillräckliga volymer uppströms tilltänkta avstängningsmekanismer.

4.1.20. Samhällsbyggnads kommentar:

Beskrivningen av brandvattenförsörjning har reviderat i dialog med Jämtlands Räddningstjänstförbund.

En släckvattenutredning har tagits fram. Det dimensionerande maxscenariot ger upphov till en släckningsvolym om cirka 500 kubikmeter. I förhållande till de stora fördröjningsvolymer som krävs för dagvattenhantering bedöms släckvattenvolymen kunna rymmas i dagvattenanläggningarna.

Ansvar för hantering av släckvatten ligger på verksamhetsutövaren.

4.1.21. Luftfartsverket

Yttrandet omfattas av sekretess enligt 18 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

4.1.22. Samhällsbyggnads kommentar:

Synpunkten noteras.

4.2. Kommunal förvaltningar och bolag

4.2.1. TF sektor Avfall VA

Gällande brandvatten bör det förtydligas att det kommer behövas en reservoar eller liknande för att tillgodose kapaciteten då ledningarna som matar fastigheten inte har den kapacitet som krävs.

I yttrandet lämnas även förslag på språkliga ändringar på sidorna 12, 31 och 56.

4.2.2. Samhällsbyggnads kommentar:

Planbeskrivningen har justerats i enlighet med yttrandet.

4.2.3. Lantmäterimyndigheten

Planområdet bör utökas med befintlig vägsträcka som ska utgå till förmån för ny anslutningsväg i norr. Planområdet bör även utökas med ny vägsträcka som ska förbinda anslutningsvägen med Torråsenvägen.

Planförslaget behöver förtydliga hur rätt till VA-ledningar kan säkerställas från anslutningspunkt och fram till planområdet.

Östersunds kommun har ansökt om fastighetsbestämning. Kommunen bör avvakta att lantmäteriförrättningen avslutats och vunnit laga kraft innan detaljplanen antas.

4.2.4. Samhällsbyggnads kommentar:

Planhandlingarna har reviderats i enlighet med yttrandet.

Synpunkt avseende fastighetsbestämning noteras och beaktas.

4.2.5. Jämtkraft

EI

Jämtkraft Elnät har anläggningsdelar inom det planlagda området i form av serviskabel till kund.

Gällande elektrifiering så är en stor fördel om behoven av el beräknas och positioneras i ett tidigt skede. Det är också viktigt att tidigt lyfta frågan om vilken nivå av redundans det matande nätet ska ha och vilka sträckningar för kablage med mera som kan bli aktuella.

Av exploateringar orsakade förändringar i det befintliga elnätet bekostas av exploatören.

Fjärrvärme

FJV har haft kontakt med SWECO samt VA angående eventuell samförläggning upp till regementsområdet. Vi inväntar beslut i frågan om fjärrvärme är ett alternativ.

4.2.6. Samhällsbyggnads kommentar:

EI

Frågor om elförsörjning och behov av kapacitet, redundans samt eventuella ombyggnationer i befintligt elnät hanteras av exploatören i det fortsatta projekteringskedet. Det är exploatören som ansvarar för utredning, dimensionering och finansiering av eventuella åtgärder som krävs till följd av exploateringen.

Fjärrvärme

Regementsområdet kommer att försörjas med enskilda värmeanläggningar. Anslutning till fjärrvärmenätet bedöms i nuläget inte bli aktuellt.

4.2.7. TF sektor GataPark

GataPark har inget att invända mot planförslagets övergripande inriktning, men ser behov av förtydliganden och justering i de frågor som lyfts.

Drift och ansvar

GataPark efterfrågar ett förtydligande av hur driftansvaret för tillfartsvägen i planområdets norra del är tänkt att hanteras och om exploatören avses vara ansvariga för hela sträckan, inklusive skötsel och vinterväghållning.

Därtill behöver det framgå hur snöuppläggning är tänkt att lösas inom eller i direkt anslutning till området, särskilt med hänsyn till att tillfarten förutsätter god framkomlighet under hela året.

Åtgärder E45

Bron över E45 bör i första hand utformas som en tvåfilig väg för att klara trafikbelastning och säkerställa framkomlighet, särskilt vid insatser eller hög verksamhetsaktivitet.

Om tvåfilig bro inte bedöms genomförbart bör alternativet vara trafikljusreglering för att uppnå acceptabel funktion.

En ny avfart från E45, söderifrån, för trafik som kommer från centrala Östersund mot Torråsen bör övervägas. Denna avfart bör placeras innan bron, så att den befintliga avfarten endast fungerar som påfart norrut.

Mot motsatt sida av E45 bör den nuvarande på- och avfarten justeras då siktförhållandena i nuläget bedöms som bristfälliga och utgör en trafiksäkerhetsrisk.

4.2.8. Samhällsbyggnads kommentar:

Drift och ansvar

Fortifikationsverket ansvarar för den del av tillfartsvägen som planläggs som kvartersmark. För den del av vägen som planläggs som allmän plats är tanken att vägen ska förvaltas gemensamt av delägarna i en gemensamhetsanläggning, alternativt en samfällighetsförening. I praktiken skulle det kunna innebära att Fortifikationsverket sköter även denna sträcka, mot en viss ersättning från övriga delägare. Alternativt kommer en extern entreprenör anlitas och kostnaden fördelas mellan delägarna i gemensamhetsanläggningen.

Åtgärder E45

Sweco har i dialog med teknisk förvaltning på Östersunds kommun identifierat ett flertal brister vid E45. Trafikutredningen har därefter kompletterats med åtgärdsförslag i syfte att öka trafiksäkerheten. Åtgärderna bedöms kunna genomföras som trimningsåtgärder. Kommunen har en pågående dialog med Trafikverket då åtgärderna berör statlig väg.

Exploatören bekostar de åtgärder som behövs till följd av detaljplanens genomförande.

4.3. Övriga organisationer, företag och privatpersoner

4.3.1. Sametinget

Renskötseln sker på renarnas villkor och samebyarna har bäst kunskap om markernas värde för renarna. Berörd sameby har rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka beslut om mark och vatten inom det samiska området. Kommunen ska därför föra en strukturerad dialog med samebyn för att ta tillvara deras synpunkter och behov.

4.3.2. Samhällsbyggnads kommentar:

Kommunen har gjort flera försök att etablera kontakt med samebyarna inför samrådet. Dialog har initierats med Jovnevaerie sameby, som efterfrågar ytterligare information om eventuella åtgärder utanför planområdet innan de kan lämna synpunkter. Ett dialogmöte med Jovnevaerie sameby är planerat för att kommunen bättre ska förstå samebyns markanvändning och hur olika intressen kan samexistera i området kring Torråsen. Mötet har inte kunnat genomföras inför granskningen, men kommunens ambition är att dialogen ska ha ägt rum innan detaljplanen antas.

4.3.3. S1. YH

Kan man uppföra skyddande förråd eller bullervallar för att minimera påverkan från den bullriga delen av regementsområdet (motorområdet) mot Mickelsgårdsbodarna?

4.3.4. Samhällsbyggnads kommentar:

Resultatet av utredningen visar att riktvärdena för buller inte förväntas överskridas vid ett genomförande av detaljplanen, det bedöms därför inte bli aktuellt med några bullerdämpande åtgärder. Om bullernivåer vid ett genomförande av planen skulle visa sig överskrida gällande riktvärden kan åtgärder som exempelvis bullervallar eller andra byggnadstekniska lösningar övervägas.

4.3.5. S2. BJ

Synpunkterna sammanfattas enligt följande:

- En lokalisering inom fastigheten Dagsådalens skjutfält 1:1 ner mot E14 och Lugnviks industriområde skulle medföra mindre störningar för invånarna i kommunen. Det borde även vara mer ekonomiskt då infrastruktur finns på plats.

- Detaljplanen bör svara på den totala påverkan som verksamheten kommer få avseende:
 - Buller och störningar från både planerat område och Dagsådalens
 - Trafik till och från båda lokaliseringarna
- Mer detaljer kring skidspåren – blir det skidbroar? Kommer det finnas bra parkeringsmöjligheter? Hur påverkar försvarets övningar i närområdet skidspåren sett till potentiell skada och/eller möjlighet att vistas i området?
- Hur stor del av fastigheten Karlslund 2:2 kommer överlåtas till Försvarmakten?
- Röddlistade arter beskrivs för enkelt i planen.
- Kan man säkerställa tillgång till befintliga vägar genom detaljplanen?
- Befintligt miljötillstånd för Dagsådalens skjutfält bör omprövas utifrån den utveckling som skett med utbyggnad av bland annat Brittsbo och stadsdel Norr.

4.3.6. Samhällsbyggnads kommentar:

Synpunkterna besvaras under respektive rubrik.

Lokalisering

Synpunkten noteras. En tydlig förutsättning för inrättandet av regementsområdet var att det nuvarande övningsfältet inte fick tas i anspråk för byggnation eftersom det är förhållandevis litet och behövs för övningar.

Vid val av plats har flera faktorer vägts in, bland annat tillgång till befintlig infrastruktur genom närhet till E45, riksväg 87 och E14, mark- och ägandeförhållanden, närhet till befintliga militära övnings- och skjutfält, logistikförutsättningar samt möjlighet att upprätta närövningsområde vägts in. Torråsen bedöms kunna uppfylla verksamhetens krav utan att ge upphov till betydande hinder för annan markanvändning.

Buller och störningar

Närövningsområdet möjliggörs som en följd av regementsetableringen, men utgör inte del av detaljplanen. De utredningar som tagits fram som underlag för detaljplanen omfattar och analyserar effekter kopplade till planområdet, det vill säga den mark som regleras genom detaljplanen. Verksamheter utanför planområdet, så som aktiviteter inom närövningsområdet och på Dagsådalens skjutfält, prövas i andra processer och hanteras därmed inte inom ramen för denna detaljplan.

För information om vilka övningar som kan komma att bedrivas inom närövningsfältet, se bilaga 1 – *Vad är ett närövningsfält?*

Trafik

Trafikutredningen har beaktat trafik till och från regementsområdet, vilket inkluderar den trafik som genereras av värnpliktiga, anställda, regementets förband, besökande förband och leveranser.

Skidspår

Det är i dagsläget inte beslutat exakt vilka åtgärder som kommer att genomföras i området, utöver att skidspåren behöver dras om till följd av regementsetableringen. Kommunens ambition är att både bevara befintliga parkeringsytor och iordningställa ytterligare parkering i anslutning till spårområdet.

Arbetet med skidspåren fortlöper under sommaren 2026 med ambitionen att kunna presentera ett förslag till dragning senare under hösten. Kommunen utreder möjligheten till skidspår både öster och väster om Torråsenvägen, varför det i dagsläget är svårt att svara på i vilken utsträckning regementsetableringen kommer att påverka möjligheten att vistas i området. Även om skidspåren förläggs intill regementsområdet kommer området under större delar av året att vara tillgängligt för allmänheten.

Markförsäljning

Kommunen avser att sälja mark till Fortifikationsverket i samband med att detaljplanen antas. Aktuell område ska nyttjas som närövningsområde och kommer att lokaliseras öster om planområdet. Det är i skrivande stund inte beslutat exakt hur stor del av fastigheten Karlslund 2:2 som kommunen kommer att sälja.

Rödlistade arter

Som underlag för detaljplanen har två naturvärdesinventeringar tagits fram. Därtill har artinventeringar för arter som omfattas av 4, 7 och 8 §§ artskyddsförordningen genomförts. Utifrån dessa inventeringar har sedan artskyddsutredningar genomförts för att bedöma planförslagets påverkan på arterna.

Planhandlingarna sammanfattar resultaten på övergripande nivå, medan detaljerade uppgifter om fynd, metodik och bedömningar redovisas i respektive rapport/utredning. Kommunen anser att underlaget är tillräckligt för att bedöma planens genomförbarhet utifrån natur- och artskyddshänsyn.

Befintliga vägar

Befintlig väg planläggs som kvartersmark och kommer att ingå i Fortifikationsverkets fastighet. Enligt Fortifikationsverket kommer vägen att hållas öppen även efter ett genomförande av detaljplanen. Vid enstaka tillfällen kan vägen komma att stängas av till följd av övningar inom närövningsområdet.

Miljötillstånd Dagsådalen

Miljötillståndet för Dagsådalen hanteras av Länsstyrelsen.

4.3.7. S3. AR

Tillfartsväg i norr

Den nya väganslutningen riskerar att påverka boendemiljön negativt genom ökad trafik, buller och intrång på natur- och rekreationsområden, samt risk för minskad trygghet och försämrade fastighetsvärden. Detaljplanen måste tydligt redovisa hur vägdragningen planeras och vilka konsekvenser detta kan få för närboende.

Buller från verksamheten

Bullret från fordon, skjutövningar och andra militära aktiviteter kan kraftigt påverka livskvaliteten för oss som boende i området, särskilt om det förekommer under kvällar eller helger. Bullerfrågan bör hanteras särskilt noggrant i miljökonsekvensbeskrivningen och det bör presenteras konkreta åtgärder för att minimera störningar för oss boende.

Ljutföroreningar

Utbyggnaden av nya vägar och verksamhetsområden kommer sannolikt medföra omfattande belysning som riskerar skapa ljutföroreningar. Belysningen kan påverka natthimlen, djurlivet och möjligheten till ostörd vila. Detta är en viktig aspekt som bör vägas in i planeringen. Nedåtriktad och begränsad belysning bör prioriteras i största möjliga mån.

4.3.8. Samhällsbyggnads kommentar:

Trafik

Sedan samråd har en förprojektering av tillfartsvägen i norr genomförts. Dokumentation från projekteringen finns bilagd i trafikutredningen. Projekteringen har medfört en justering av vägens dragning och bullerutredningen har justerats utifrån den nya dragningen (se nedan).

Buller

Den bullerutredning som tagits fram hanterar såväl trafik- som verksamhetsbuller som genereras från det tillkommande regementsområdet. Utredningen beskriver bullerpåverkan från planerad verksamhet jämfört med nuläget (så kallat nollalternativ) i syfte att ge en samlad bild av bullersituationen vid ett genomförande av planen. Beräkningarna i utredningen utgår från typiska driftförhållanden och omfattar de bullerkällor som bedömts relevanta. Resultatet av utredningen visar att riktvärdena för buller inte förväntas överskridas vid ett genomförande av detaljplanen. Däremot medför detaljplanen en försämring av ljudnivån utomhus för boende norr om den nya tillfartsvägen. Under planprocessen har vägens läge och utformning utretts. Den dragning som slutligen valts har bedömts vara den bäst lämpade utifrån områdets höjdskillnader och möjligheten att kunna nyttja befintlig överfart vid E45.

Om bullernivåer vid genomförande av planen skulle visa sig överskrida gällande riktvärden kan bullerdämpande åtgärder som exempelvis bullervallar eller andra byggnadstekniska lösningar övervägas. Upplever man störningar går det bra att vända sig till ansvarig tillsynsmyndighet som i detta fall är Försvarsinspektionen för hälsa och miljö (FIHM).

Se även samhällsbyggnads kommentar till S2 BJ.

Ljusföroreningar

Kommunen delar uppfattningen att belysningen bör utformas med hänsyn till både människor och växt- och djurliv. I efterföljande projekterings- och byggskede ska därför principer om nedåtriktad, avskärmad belysning tillämpas.

4.3.9. S4. RA, YH

Buller och ljusföroreningar

Hur säkerställer man att boende inte påverkas oproportionerligt mycket av buller och ljusföroreningar från de nya anslutningsvägarna? Vilka åtgärder kommer vidtas om man överskrider gällande riktvärden och hur förhåller sig bullerutredningen till tunga transporter som kommer att färdas på de nya tillfartsvägarna?

Den så kallade bullriga delen av regementsområdet, motorområdet, angränsar mot vår fastighet, byggd 2024. I bullerutredningen används exemplet ”en bandvagn på tomgång” som utgångspunkt. Vi vill att man tittar på ett mer troligt scenario, exempelvis hur mycket buller ett kompani avger när de lämnar motorområdet vid en viss tidpunkt, samt att man redogör för hur ofta detta kommer ske, på vilka tider och vilka åtgärder som kommer att vidtas om bullret påverkar enskilda fastigheter över fastställda riktlinjer. Vi vaknar redan idag av bandvagnar som kör nattetid, hur säkerställer man att det inte sker i detaljplanen?

Hur säkerställer man att etableringen inte medför ljusföroreningar som påverkar närboendes livskvalitet negativt? Vi önskar att detaljplanen redovisar hur detta ska åtgärdas ifall olägenhet uppstår.

Planbesked

Föreslagen detaljplan avviker från den avgränsning som anges i planbeskedet. Planbeskedet syftar till att ge berörda parter en rimlig förutsägbarhet om planprocessens omfattning och inriktning, som det är nu påverkar regementsområdet angränsande fastigheter betydligt mer än vad som redovisades i samband med planbeskedet. Vi önskar att ni tydliggör varför och hur området har blivit större och att ni motiverar avvikelsen för att skapa högre trovärdighet.

Vidare framgår det av planbeskedet att bruttoarean (BTA) ska uppgå till 30 000 kvadratmeter på 70 hektar mark. I planförslaget uppgår BTA till 90 000 kvadratmeter på 105 hektar mark. Hur motiverar ni ökningen av BTA och markyta och hur har beslutsprocessen för denna förändring sett ut?

Störningar från närövningsområdet

Hur stort kommer närövningsområdet att bli?

Hur kommer buller från närövningsområdet att hanteras? Ofta har man lösövningar med ammunition som smäller, men inte avger någon projektil. Vilka åtgärder kan vidtas för att motverka störande buller från närövningsområdet?

Skidspår

Skidspåren planeras idag på vår fastighet och vi har haft en bra dialog med Kultur och fritid vilket är positivt. Vad händer om vi tappar intresset för skidåkning eller väljer att sälja fastigheten? Hur säkerställer ni tillgång till skidspår och rekreation för allmänheten utan att hamna i beroendeställning till privatpersoner?

Påverkan från Dagsådalens övningsfält

I minnesanteckningarna från samrådsmötet framgår att Dagsådalens övningsfält har miljötillstånd från 1996 och att nybyggnation inte ska ske inom påverkansområde för buller. Under perioden, efter nedläggningen av I5 2005, har Östersunds stads utvecklats och en hel del bostäder har byggts i området sedan dess, exempelvis stadsdel norr, Brittsbo, ICA Maxi, enskilda fastigheter inom påverkansområdet etcetera.

Byggnationen har förändrat vegetation och mark vilket bör vara skäl till att göra en ny bullerutredning av skjutfältet. Hur säkerställer Östersunds kommun att buller från skjutfältet inte påverkar invånare så negativt att resultatet blir ohållbart? Vi förstår att detaljplanen inte rör skjutfältets vara eller icke vara, men utbyggnaden av regementsområdet med 850 värnpliktiga kommer öka antalet skjutdagar vilket kommer påverka ljudmiljön i Östersunds kommun.

Påverkan på enskilda brunnar

Grundvatten har påträffats från marknivå till 1,5 meter. Hur säkerställer ni att enskilda brunnar inte påverkas av de omfattande schaktarbeten som ska genomföras i området? Om en brunn påverkas negativt, vem har ansvarar och bekostar de åtgärder som krävs?

Vatten och avlopp

Ni har tidigare kommunicerat att boende i området inte kommer att tvångsanslutas till kommunalt vatten och avlopp, om vi ändå blir det hoppas vi att kommunen står för kostnaden.

4.3.10. Samhällsbyggnads kommentar:

Buller

Se samhällsbyggnads kommentar till S3. AR.

Bullerutredningen har förtydligats avseende vilka data beräkningen baseras på. I beräkningen har ljudeffekten beräknats på 14 bandvagnar. Den bullerutredning som tagits fram utgör underlag för detaljplanen och visar inte på något överskridande av gällande riktvärden, på så sätt säkerställer detaljplanen att bullernivåerna hålls. Om bullerstörningarna skulle bli påtagliga efter ett genomförande av detaljplanen ska man kontakta tillsynsmyndigheten. För försvarets verksamhet är det Försvarsinspektionen för hälsa och miljö (FIHM) som är tillsynsmyndighet.

Ljusstörningar

Se samhällsbyggnads kommentar till S3. AR.

Enligt miljöbalken ska den som bedriver en verksamhet undvika att orsaka olägenhet för människors hälsa eller miljö. Ljus kan betraktas som olägenhet om det orsakar störningar. Upplever man att så är fallet bör man vända sig till tillsynsmyndigheten.

Planbesked

Planbeskedet utgör ett inledande besked om kommunen avser att pröva ett förslag i detaljplan eller inte. Planbeskedet är inte bindande i fråga om den slutliga omfattningen, avgränsningen eller utformningen av detaljplanen. Under detaljplanearbetet fördjupas och kompletteras underlaget successivt, vilket innebär att nya förutsättningar kan tillkomma efter att planbeskedet har lämnats.

Sedan planbeskedet beslutades har Fortifikationsverket lämnat uppdaterade behovsunderlag som visar att planerad verksamhet kräver större markyta och byggnadsvolym än vad som angavs i det ursprungliga underlaget. Kommunen har därför valt att pröva detta i detaljplanen för att möjliggöra långsiktigt ändamålsenliga förutsättningar för verksamheten.

Störningar från närövningsområdet

Se samhällsbyggnads kommentar till S2. BJ samt bilaga 1 – *Vad är ett närövningsfält?*

Även i detta fall är det tillsynsmyndigheten (FIHM) som hanterar frågan om störningar. Möjliga åtgärder skulle kunna vara att verksamheten bara får bedrivas under vissa tidpunkter.

Skidspår

Sedan yttrandet inkom har fastighetsägaren och kommunens kultur- och fritidsavdelning varit i kontakt. Kommunen utreder i dagsläget alternativa dragningar för att på lång sikt kunna tillgodose behovet av friluftsliv och skidåkning i området.

Se även samhällsbyggnads svar till S2 BJ.

Påverkan från Dagsådalens övningsfält

Det stämmer att nya bostadsområden tillkommit efter nedläggningen av I5 och att detta till viss del möjliggjorts av att regementsverksamheten upphörde. I kommunens planering, både på översiktlig nivå och i detaljplaner, beaktas påverkansområdet för buller från Dagsådalens övningsfält. Påverkansområdet är fastställt utifrån det miljötillstånd som Länsstyrelsen beslutat om och anger inom vilket område bullret kan utgöra en risk för störningar. Påverkansområdet är definierat för störningskänslig bebyggelse, så som bostäder.

Miljötillståndet reglerar omfattningen av övningsverksamheten, inklusive vilka vapen och vilken ammunition som får användas. Det utgör också ramen för hur mycket skjutning som får ske. I dagsläget bedrivs verksamhet långt under

tillståndets maximala nivå. Även om antalet övningstillfällen ökar i och med återetableringen av regementet får verksamheten inte överskrida tillståndets villkor.

Buller från Dagsådalens övningsfält kan upplevas störande. För den som bor inom påverkansområdet innebär det att ljud från övningar även framöver kommer att märkas, särskilt när nyttjandet av övningsfältet ökar.

Även utanför påverkansområdet kan buller höras och precis som för de boende inom påverkansområdet kommer bullret att märkas av mer frekvent.

Övningsfältet utgör ett riksintresse för totalförsvarets militära del, vilket innebär att verksamheten har ett starkt skydd i lagstiftningen. Kommunen har inte mandat att ändra eller ompröva miljötillståndet. Om verksamheten skulle behöva utökas utöver vad tillståndet medger är det Länsstyrelsen som prövar frågan.

Påverkan på enskilda brunnar

För att säkerställa att närliggande brunnar inte påverkas negativt av en etablering kan referensprovtagning av både vattenkvalitet och vattennivå genomföras innan byggstart. Genom detta får man en bild av brunnarnas normala förhållanden.

Under byggtiden och efter att etableringen tagits i drift kan uppföljande provtagningar genomföras och jämföras med referensvärdena. På så vis går det att upptäcka eventuella avvikelser och vid behov vidta åtgärder för att undvika påverkan.

Om en brunn ändå skulle få försämrad kvalitet eller minskad tillgång till vatten hanteras frågan enligt gällande miljölagstiftning. Tillsynsmyndigheten (FIHM) kan då begära ytterligare utredning för att bedöma orsaksverkan. Om förändringen bedöms ha samband med etableringen kan verksamhetsutövaren åläggas att vidta skyddsåtgärder eller bekosta ersättningslösningar.

Vatten och avlopp

Regementsetableringen innebär inte per automatik att nytt verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp kommer att inrättas. Utgångspunkten i dagsläget är att det inte finns behov av ett nytt verksamhetsområde.

Skulle förutsättningarna förändras kommer en behovsbedömning av området att genomföras för att undersöka om det finns behov av kommunala vattentjänster. Om behov finns ska kommunfullmäktige fatta beslut om att verksamhetsområde ska inrättas. Därefter undersöks om avgiftsskyldighet inträder för de befintliga fastigheterna i området eller inte. Det är då upp till fastighetsägarna att visa att denne har en likvärdig eller bättre teknisk lösning än den allmänna anläggningen.

4.3.11. S5. EL

Påverkan på naturmiljö

Buller och ljus stör fladdermöss och exploatering bör ske på naturmiljöns villkor, med fokus på att bevara trädridåer och växtlighet står det i rekommendationerna.

Att avverka skog, hårdgöra mark, asfaltera och sätta upp ett flertal byggnader samt tillföra buller är väl inte att följa naturmiljöns villkor?

Och även om all verksamhet skulle läggas ner nattetid och utebelysning riktas mot marken, under perioden maj - augusti, så kommer ju ändå regementet stå där mer som en stadsdel än som en naturlig miljö för fladdermöss.

Skidspår

Under den tid Torråsen varit i rampljuset har man hela tiden lovat att skidspåren inte ska försvinna. Nu har det gått några år och det har förekommit några förslag, men ingenting verkar gå att använda. Det senaste förslaget som visades upp innebär att skidspåren behöver dras på privat mark. Under samrådsmötet framgick dock att inga avtal om markens användande finns på plats.

Kommer det över huvud taget kunna bli något nytt skidspår eller inte?

Åtgärder E45

Överväg en annan lösning för korsningen vid E45. Enligt förslaget ska befintlig busshållplats vid Furulid flyttas i riktning in mot stan. Sikten vid viadukten och den nuvarande hållplatsen är inte optimal vilket medför att en flytt längre västerut kommer göra hållplatsen än mer dold.

Hastighetsbegränsningen på E45 är idag 90km/h. Siktsträckan upp mot Litshållet vid utfart från skyttecentrum-sidan är begränsad. En fartkamera i backen skulle vara en god investering i säkerhet om inte korsningen byggs om.

Att sätta upp en skylt om förbud mot vänstersväng vid utfarten vid skyttecentrum är ingen dålig idé, men det är inte riskfritt att svänga höger in till Torråsen heller. Åtgärder bör utredas även där.

4.3.12. Samhällsbyggnads kommentar:

Påverkan på naturmiljö

Alla exploateringar som sker i naturmark innebär en viss och ofta irreversibel påverkan på naturmiljöer. Genom att ta fram underlag som naturvärdesinventeringar, artinventeringar och miljökonsekvensbeskrivning innan detaljplanen fastställs kan känsliga områden identifieras och planens utformning anpassas för att minimera påverkan.

Naturvärdesinventeringen redogör för vissa partier av högre naturvärde. Dessa ytor har i största möjliga utsträckning sparats eller fått en anpassad markanvändning för att bevara naturvärden och ekologiska samband inom och runt planområdet. För skyddade arter har särskild hänsyn tagits. Arter som omfattas av artskyddsförordningen kommer att hanteras utifrån artspecifika bedömningar, vilket innebär såväl skydds- som kompensationsåtgärder. I detta syfte har även en skötsel- och uppföljningsplan tagits fram för att säkerställa att åtgärderna genomförs.

Skidspår

Se samhällsbyggnads kommentarer till S2 BJ och S4 RA, YH.

Åtgärder E45

Se samhällsbyggnads svar till GataPark.

4.3.13. S6. AK

Verksamhets- och trafikbuller

Jag önskar en utförligare och mer tydlig utredning kring buller från verksamheten. I tabell 7 i utredningen redovisas ingen skillnad mellan genomförandet av detaljplanen och nollalternativet. Kommer inte verksamheten att avge något ljud som påverkar omgivningen?

I bilagan för bullerutredningen redovisas indata som ljud/buller från Bandvagn 410. Vad avser värdena i tabell 1 – är det ljudnivån från en eller flera bandvagnar?

Maximal ljudnivå för bandvagnar har inte inkluderats i beräkningen då de endast passerar vid två tillfällen under dagtid (berör således trafikbullerutredningen). Vad gäller för bandvagnar i form av verksamhetsbuller? I planbeskrivningen står det att bland annat körutbildning kan komma att bedrivas inom det planerade övningsområdet. Kommer detta att avge något ljud?

Är det endast bandvagnar som utgör bullerkällan som kommer låta från verksamheten? I bilagan till trafikutredningen beskrivs flera olika fordonstyper. Låter inte dessa fordon något? Avger inte övrig verksamhet något ljud, till exempel övningar?

Hur hanteras maximala nivåer? Ses försvarets verksamhet som särskilt störningsframkallande och bör därför skärpas med 5 dBA (enligt Naturvårdsverkets rapport, 6538).

Bör det inte vara det sammanlagda bullret, från både det nya regementsområdet och befintlig verksamhet på Dagsådalens, som räknas?

I bullerutredningen så finns felaktiga parametrar som indata, till exempel anges hastigheten på E14/E45 mellan trafikplats Rannåsen och trafikplats Odenskog som 70 km/h, verklig hastighet är 100 km/h. Detta bör rimligen påverka resultatet. Kommer en ny bullerutredning att göras med korrekta värden?

Buller under byggtiden

Riktvärden för buller under byggtiden finns. Buller från trafik till och från byggplatsen bör bedömas efter riktvärdena för trafikbuller, men trafik inom byggplatsen räknas som byggbuller.

Kan exploatören visa på att dessa värden kommer att hållas? Byggtiden för etapp 1 beräknas pågå i minst fem år, hur många år till det blir vid en eventuell etapp 2 framgår inte. Hur många år är det rimligt att boende i Torråsen ska tåla buller från bygget? Vem är tillsynsmyndighet?

Buller i friluftsb-/rekreationsområde

I Östersunds kommuns översiktsplan finns det friluftsb-/rekreationsområden i nära anslutning till Försvarsmaktens nyetablering. Finns det en utredning eller en plan för hur riktvärden för buller ska beaktas för att inte överskridas inom dessa områden? Vad innebär det att verksamheten och tillkommande vägar kommer medföra en högre ljudnivå i närområdet? Hur hög?

Markförsäljning

Hur stor del av fastigheten Karlslund 2:2 kommer säljas till förmån för Försvarsmakten? Hur kommer försäljningen påverka det rörliga friluftslivet i området? Har kommunen gjort någon analys/utredning kring detta innan man avyttrar fastigheter till försvaret?

Miljötillstånd Dagsådalen

Har kommunen övervägt att få miljötillståndet för Dagsådalen omprövat? Det vore nog svårt att få ett nytt tillstånd inom samma område idag. Om tillståndet skulle försvinna finns inte heller samma förutsättningar för en nyetablering i Torråsen.

Skidspår

Hur planerar kommunen kring nya skidspår i området? Kommer det inte bli mer komplicerat/dyrare att förvalta dessa skidspår då det verkar som att kommunen själva inte kommer vara markägare? Om kommunen inte själva äger marken riskeras på sikt att skidspåren försvinner då eventuella avtal upphör och markägaren själv har behov av marken.

Ljusföroreningar

I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att ljusföroreningar kommer att uppstå vid ett genomförande av detaljplanen. Åtgärder kommer att vidtas för att minska påverkan på fladdermöss. Kommer det även vidtas åtgärder för att minimera påverkan på övriga livsmiljö utanför planområdet? En beskrivning/utredning av ljusföroreningarna önskas.

Gång- och cykelväg

Rent samhällsekonomiskt anser jag att det är slöseri med skattemedel att planera för två olika gång- och cykelvägar. Välj ett alternativ som fungerar för etableringen långsiktigt. Hur motiverar man att kommunen ska ha del i en eventuell gemensamhetsanläggning och därigenom stå för kostnader? Bör inte Försvarsmakten/Fortifikationsverket bekosta hela kostnaden för byggnation och drift? Vilken nytta har kommunmedborgarna av cykelvägen?

Planbesked

Planbeskedet som antogs i november 2022 var på 70 hektar men detaljplanen är på 110 hektar. Behövs det inte ett nytt beslut om planbesked om planområdet utökats efter antaget planbesked?

Huvudentré (utformning och placering)

Den huvudentré som redovisas i illustrationskartan bör flyttas för att minska störningar för närboende.

Servitut

Vår fastighet har servitut på jordvärme som eventuellt sträcker sig in i detaljplaneområdet. Hur påverkas det? Jag yrkar på att servitutet kommer att bestå vid en eventuell fastighetsreglering.

Enskild brunn

Vad händer med enskilda brunnar om grundvattnet blir förorenat?

Lokalisering

Jag anser att det är politikerna i Östersund som bör se till helheten för utvecklingen av kommunen och överväga vilka alternativ för etableringen som passar bäst för kommunen, inte Försvarmakten.

Detaljplaneområdet är felplacerat utifrån mitt perspektiv på utvecklingen av kommunen. Placeringen i Torråsen begränsar möjligheten att växa då regementsområdet kommer fungera som en bromskloss. Försvarmakten kommer ta mer mark i anspråk än den som presenteras i detaljplanen, vilka sammantaget medför begränsningar för hur staden kan växa på sikt.

Samhällsekonomiskt tror jag att det finns platser som lämpar sig bättre, med bättre tillgång till infrastruktur som till exempel VA, el, järnväg, väg, gång- och cykelväg, fjärrvärme, kollektivtrafik med mera än vad som finns i Torråsen.

4.3.14. Samhällsbyggnads kommentar:

Verksamhets- och trafikbuller

Se samhällsbyggnads kommentarer till S2 BJ, S3 AR och S4 RA, YH.

Försvarmaktens verksamhet bedöms inte som särskilt störningsframkallande i sig, varför det inte finns någon anledning att korrigera bullernivåerna.

Synpunkten om felaktig hastighetsangivelse i bullerutredningen har uppmärksamats och har inför granskningen justerats. Ändringen har inte gett upphov till några förändrade bullernivåer.

Buller under byggtiden

Hur lång byggtiden förväntas bli är i dagsläget svårt att svara på, det bör dock påpekas att genomförandetiden som anges i detaljplanen inte avser byggtiden utan den tidsperiod inom vilken fastighetsägarna har en garanterad rätt att få bygga enligt detaljplanen. Under genomförandetiden får inga ändringar av detaljplanen genomföras, så länge inte särskilda skäl föreligger.

Under byggtiden gäller att entreprenören ska vidta de åtgärder som krävs för att begränsa störningar. Det kan till exempel handla om att bullrande arbeten förläggs till dagtid på vardagar, samt att bevattning används för att minska dammspridning.

För försvarets verksamhet är det Förvarsinspektionen för hälsa och miljö (FIHM) som är tillsynsmyndighet. Om man upplever störningar under byggtiden är det dem man ska vända sig till.

Buller i frilufts-/rekreationsområde

Det har inte utförts någon separat bullerutredning för rekreations- och friluftsområden. Ett genomförande av detaljplanen kommer innebära mer trafik till och från området, vilket kommer leda till en ökning av buller i närområdet generellt.

Markförsäljning

För svar angående markförsäljning se samhällsbyggnads svar till S2 BJ.

Kommunen ska enligt översiktsplanen kompensera för förlust av naturmark som tas i anspråk vid detaljplaneläggning, för svar på hur detta arbete bedrivs se samhällsbyggnads kommentar till Länsstyrelsen under rubriken *Friluftsliv*.

Miljötillstånd Dagsådalen

Se samhällsbyggnads kommentar till S2 BJ.

Skidspår

Se samhällsbyggnads kommentarer till S2 BJ och S4 RA, YH.

Ljuföroreningar

Se samhällsbyggnads kommentar till S3 AR.

Gång- och cykelväg

I dagsläget är tanken att kommunen ska upplåta mark till Fortifikationsverket genom servitut och att de får ansvara för och bekosta utbyggnad samt drift av cykelvägen.

Planbesked

Se samhällsbyggnads kommentar till S4 RA, YH.

Huvudentré (utformning och placering)

Detaljplanen reglerar inte i detalj hur regementsområdet kommer att utformas innanför angivna planområdesgränser. Redovisad illustration är ett förslag på utformning som kan komma att ändras i samband med kommande projekteringsskede.

Det bör dock påpekas att huvudentrén utgör entré för utomstående, dvs. besökare till regementet som behöver gå via vaken för att komma in i området, och av den anledningen inte kommer att vara den mest trafikerade entrén inom området.

Servitut

Synpunkten har tagits i beaktande. Planområdesgränsen har justerats så att ledningen ligger utanför planområdet och en skyddszon om 5 meter har lagts in för att säkerställa tillgång för framtida eventuella gräv- och underhållsarbeten. På detta sätt tryggas servitutets funktion och möjligheten att underhålla ledningen.

Enskild brunn

Se samhällsbyggnads kommentar till S4 RA, YH.

Lokalisering

Angående lokalisering, se samhällsbyggnads kommentar till S2 BJ.

Kommunen bedömer inte att regementsetableringen ger upphov till begränsningar av stadens långsiktiga utveckling. Aktuellt område ligger utanför den sammanhängande stadsväven, inom påverkansområde för buller från det militära skjutfältet. Detta medför redan idag begränsningar för bostadsbebyggelse och annan känslig verksamhet, vilket påverkar möjligheten till utbyggnad i just detta område.

4.3.15. S7. BN

Åtgärder E45

Korsningen behöver byggas om när mer trafik tillförs. Det skulle behövas både av- och påfartsfiler i båda riktningarna. Det skulle inte heller skada att schakta för bättre sikt i innerkurvan upp mot Lit.

Ljutföroreningar

Om man har master som är 60 meter höga hjälper det inte att rikta ljuset inåt, då det ändå bör bli ganska påtagligt. Kan ni redogöra för denna påverkan?

Byggtrafik

Infart för byggtrafik på E45 bör byggas med avkörningsfil på krönet av E45, i höjd med befintlig skogsväg (se bild i bilagt yttrande). Det skulle räcka med en enkelriktad väg då en utfart blir problematisk med stigningsfältet.

Detta skulle innebära en väsentlig skillnad på buller under byggtiden och skulle även medföra en lättnad för lastbilarna som slipper den tunga stigningen från bron och uppåt. Mindre stigningar och inbromsningar/farttagningar medför också mindre utsläpp.

Buller och damm under byggtiden

Det kommer att bli mycket buller under byggtiden. Hur säkerställs att vi som boende ska uthärda det under de fem år som etapp 1 beräknas ta?

Går det att styra bygget till dagtid under vardagar?

Det bör ställas krav på entreprenörerna att ha bevattning och dammbindning på daglig basis.

Enskild brunn

Vi oroar oss för vad som kommer hända med vår brunn i samband med etableringen.

Huvudentré

Den huvudentré som planeras blir rakt ovanför vårt hus. Det skulle inte göra något om man flyttar den längre in i området. Man bör även flytta parkering för värnpliktiga till ovansidan området då det säkerligen är mycket rörelse runt dem på kvällar och helger.

Skoterspår

I dagsläget finns skoterspår från Rannåsen och Torråsen upp mot Lit. Sträckningen går förbi där huvudentrén planeras. Kommer skoterförbud införas när området bebyggs?

4.3.16. Samhällsbyggnads kommentar:

Åtgärder E45

Se samhällsbyggnads kommentar till GataPark.

Ljuskällor

Se samhällsbyggnads kommentar till S3 AR. Eventuell påverkan från höga master bedöms kunna begränsas genom val av armaturer och riktning på ljuskällorna.

Byggtrafik

Synpunkten har noterats. Hur byggtrafiken tar sig fram under byggskedet är inget detaljplanen reglerar. Om man upplever stor bullerpåverkan under byggtiden kan man vända sig till tillsynsmyndigheten (FIHM).

Buller och damm under byggtiden

Se samhällsbyggnads kommentar till S6 AK.

Enskild brunn

Se samhällsbyggnads kommentar till S4 RA, YH.

Huvudentré

Se samhällsbyggnads kommentar till S6 AK. Det finns ingen utpekad parkering specifikt för värnpliktiga, utan parkeringsytorna är i huvudsak till för de anställda på området.

Skoterspår

Det råder redan skoterförbud i området. Förbudet gäller dock inte de utmärkta och officiella skoterlederna. Så länge leden är en godkänd och uppskyldad skoterled får den användas även inom förbudsområdet.

4.3.17. S8. BK

Buller

Enligt bullerutredningen kommer etableringen inte innebära någon förändrad bullernivå jämfört med nollalternativet (att regementsområdet inte byggs). Detta känns orimligt. Bullermodellen har inte tagit hänsyn till acceleration eller farttagning i uppförsbackar. I dessa lägen går motorerna på högvarv vilket skapar högt och störande buller. Att utredningen inte beaktar detta anser jag är bemärkningsvärt.

Under samrådsmötet förklarade man att bullerutredningen behöver skilja på olika bullerkällor, vilket är rimligt. Dock är det den totala mängden buller som kommer att påverka de boende och därmed den totala mängden som bör utredas. Om det sammantagna bullret skulle överskrida hälsofarliga nivåer måste det åtgärdas. Eftersom redan befintligt trafikbuller inte bedömts ha någon större påverkan på hälsan så skulle ökade bullernivåer i framtiden direkt kunna kopplas till regementsområdet samt den ökade aktiviteten på Dagsådalens skjutfält. Att det inte är den sammanlagda bullernivån som måste beaktas känns absurt.

Under samrådsmötet nämndes även att buller under byggtiden inte beaktas då det omfattas av undantag. Bygget kommer dock pågå under flera år, varför det känns orimligt att inte vidta åtgärder för de boende om bullret uppnår hälsoskadliga nivåer under längre tid.

Om bullret uppnår skadliga nivåer under byggtiden, hur kommer det då hanteras? Och hur mycket kommer inte detta kosta, både i form av åtgärder och i form av att arbetet kan behöva pausas?

Miljökonsekvensbeskrivning

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att etableringen kommer påverka många olika skyddade arter. Det framgår även att vissa åtgärder kommer att vidtas för att försöka minska påverkan i några av fallen, men långt ifrån alla. Är det över huvud taget nödvändigt att bygga där man stör så många skyddade arter?

Vad jag förstått görs en miljökonsekvensbeskrivning först i samband med detaljplaneringen. Hur kan det komma sig att man bara behöver göra en MKB för ett område? Varför gör man inte en MKB för flera olika områden innan man fattar beslut om vilket område som ska planläggas?

Vad är syftet med en MKB om man bara konstaterar att arter kommer att skadas utan att försöka hitta alternativa lösningar där arter inte skadas i lika stor utsträckning?

Lokalisering

Under samrådsmötet nämnde man att man valt plats utifrån tillgång till befintlig infrastruktur, men vilken infrastruktur är det man hänvisar till? Hur har man gjort avvägningen mot andra alternativa lokaliseringar (exempelvis Lugnvik/Norr) där till exempel anslutning till VA-nätet torde vara både smidigare och billigare, därtill

finns både gång- och cykelvägar, kollektivtrafik, fjärrvärme och annan infrastruktur redan på plats.

Stadens utveckling

Hur tänker kommunen kring stadens långsiktiga expansion? Regementsområdet kommer stänga möjligheterna att växa österut.

4.3.18. Samhällsbyggnads kommentar:

Buller

Se samhällsbyggnads kommentarer till S2 BJ, S3 AR och S6 AK.

När fordon accelererar eller kör i uppförsbacke kan ljudet upplevas starkare, särskilt i korsningar eller väglutningar. Sådana korta ljudtoppar påverkar dock inte den genomsnittliga ljudnivå som används i bullerberäkningar. Den nordiska beräkningsmodellen tar därför inte särskild hänsyn till acceleration eller farttagning, eftersom de inte påverkar den sammanlagda ljudnivån över tid. Ljudupplevelsen kommer dock sannolikt bli påverkad, särskilt på de delar av vägen där lutningar förekommer.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är ett planeringsverktyg som används för att systematiskt identifiera, beskriva och bedöma vilka effekter en planerad åtgärd kan få på miljön. MKB:n syftar inte bara till att konstatera konsekvenser, utan även till att föreslå åtgärder och anpassningar som kan minska negativ påverkan på natur, biologisk mångfald, jordbruksmark och rekreationsområden.

MKB:n upprättas först när en geografisk lokalisering är känd, eftersom konsekvenserna alltid måste bedömas utifrån de faktiska förutsättningarna på platsen. Innan detaljplanen är aktuell kan man därför inte göra en MKB för alternativa områden eftersom de faktiska miljöförhållandena då inte är kända. Detta förklarar varför ingen jämförande MKB mellan olika lokaliseringar har tagits fram i ett tidigt skede.

En MKB fungerar som ett verktyg för att styra planeringen genom konkreta åtgärder och skyddsåtgärder som införs i detaljplanen. Genom att identifiera risker och känsliga naturvärden kan MKB:n bidra till att detaljplanen utformas på ett sätt som minimerar negativ påverkan på bland annat arter, biotoper och rekreationsområden.

Lokalisering

Se samhällsbyggnads kommentar till S2 BJ.

Stadens utveckling

Se samhällsbyggnads svar till S6 AK.

4.3.19. S9. MK

Ny tillfartsväg i norr

Föreslagen tillfartsväg i norr påverkar fastigheten Kånkbacken 1:2 negativt. Förslaget om ljussignaler på överfarten (bron över E45) är en dålig lösning för alla inblandade. I stället bör man pröva en ny överfart längre upp efter E45 (mot Lit) för att skapa en separat överfart åt försvaret och de tunga transporter som etableringen medför. Detta skulle även innebära färre störningar för de boende i området.

Buller

Bullernivåerna verkar bara delvis vara utredda, man bör även utreda bullerpåverkan under byggtiden. En egen infart skulle lösa dessa problem.

Buller närövningsområde

Kommer det planerade närövningsområdet att medföra störningar i form av buller? Kommer lös ammunition att användas vid övning? De smäller lika högt som vanlig ammunition, vilket vi i byn har erfarenhet av.

Buller Dagsådalens övningsfält

Etableringen av regementsområdet kommer leda till ökade störningar från Dagsådalens skjutfält, särskilt när det planeras mer bostäder i skjutfältets närhet. Nytt miljötillstånd för Grytans skjutfält kanske kan vara en lösning för att få till en etablering i Grytan i stället.

Lokalisering

Andra alternativ till placering av regementsområdet bör utredas med hänsyn till naturvärden. Det bör finnas andra ytor som kan fungera utifrån deras önskan om närhet till övnings- och skjutfältet.

4.3.20. Samhällsbyggnads kommentar:

Ny tillfartsväg i norr

Sedan samråd har tillfartsvägen i norr förprojekterats. I samband med förprojekteringen av vägen har det identifierats att en separat anslutning behöver anordnas för Kånkbacken 1:2 för att säkerställa fortsatt möjlighet till in- och utfart från fastigheten.

För att möjliggöra denna anslutning planläggs marken som kvartersmark för bostadsändamål. Detta då anslutningen endast ska tjäna en fastighet. Regleringen innebär att marken inte kommer att vara allmän plats och att kommunen därmed inte har ansvar för att lösa in marken. Fastighetsägaren ansvarar för framtida drift och underhåll av anslutningen.

Fortifikationsverket åtar sig att anlägga anslutningsvägen sam iordningsställa marken i anslutning till denna i enlighet med planhandlingar och

genomförandeavtal. Efter färdigställande ska anslutningen, utan kostnad, överlåtas till berörd fastighetsägare.

Placeringen av den föreslagna tillfartsvägen har utretts. Den valda dragningen har bedömts mest ändamålsenlig då den möjliggör utnyttjande av befintlig överfart över E45. Genom att nyttja den befintliga bron kan både miljömässiga och ekonomiska värden tillvaratas, bland annat genom minskat behov av nya konstruktionsåtgärder, mindre markanspråk och minskad resursförbrukning.

Buller

Se samhällsbyggnads kommentar till S6 AK.

Buller närövningsområde

Se samhällsbyggnads kommentar till S2 BJ, samt bilaga 1 – *Vad är ett närövningsfält?*

Buller Dagsådalens övningsfält

Se samhällsbyggnads kommentar till S2 BJ, S4 RA, YH och S6 AK.

Lokalisering

Se samhällsbyggnads kommentar till S2 BJ.

4.3.21. S10. FK

Hur ser kommunen på den framtida utvecklingen? I en av era rapporter skriver ni att "kommunens mål är att landsbygden ska fortsätta vara ett attraktivt alternativ för småhusbyggen och inflyttning". Att bygga ett regemente i Torråsen skulle innebära att staden inte kan växa åt det hållet. Skyttecentrum medför redan idag att många bygglov nekas i området.

Hur vill kommunen att staden ska se ut om 30 år? Vill vi verkligen att det ska bli som med I5, som i dagsläget ligger väldigt centralt? Är detta ett genomtänkt beslut eller ett beslut man tar i panik utifrån rådande världsläge?

4.3.22. Samhällsbyggnads kommentar:

Se samhällsbyggnads kommentar till S6 AK.

Hur kommunens ambitioner om utveckling ser ut redovisas i översiktsplanen.

Gällande översiktsplan antogs 2014 och reviderades sedan under 2022.

Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska peka ut kommunens avsikter för den fysiska miljön i framtiden, ofta 30–40 år fram i tiden.

4.3.23. S11. RL

Trafik

Se över hur ni tänkt kring in- och utfart från regementsområdet mot E45. En ny in- och utfart bör skapas på krönet av E45, i höjd med Sigridstorp. Överblicken i detta

läge är bättre för vänstersväng med lastbil tillbaka mot Östersund än befintlig utfart med högersväng (vid Skyttecentrum). Det skulle även vara en bättre lösning för tung trafik än befintlig avfart mot Torråsen, då det inte finns tillräckligt utrymme att svänga av och få med släp om det samtidigt står någon på väg ut mot E45 i riktning mot Lit.

Förslaget på enfilig överfart för bilar över bron, till förmån för gång- och cykeltrafiken, är inte särskilt bra. Bron är redan smal som den är, särskilt vintertid.

En ny trafikplats med bro för Försvarsmaktens eget bruk borde innebära en säkrare trafikplats och vara en miljömässig besparing. Sammanfattningsvis skulle många befintliga problem underlättas av en ny infart vid Sigridstorp.

Eftersom skidspåren och parkering till dessa ska bli kvar vore det positivt om kommunen skapar ett ärende att sänka hastigheten genom byn, samt sätter upp varningsskylt för korsande skidspår där spåret går över vägen. Ska man tolka minnesanteckningarna från samrådsmötet den 19 augusti (nedan) som att kommunen inte anser sig ha någon del eller lust att engagera sig i hastigheten genom Torråsen?

”Det är länsstyrelsen som fattar beslut om hastighetsbegränsning på enskild väg som ligger utanför tätbebyggt område. Om man vill att hastigheten på vägen genom Torråsen ska ses över kan man vända sig till länsstyrelsen med en begäran om omprövning”.

Kollektivtrafik

Det vore en fin samhällsservice att låta stadsbussar gå in uppe vid E45, förbi regementsområdet och tillbaka genom byn mot stan. Då kan folk ta bussen till rekreationsområdet i Torråsen både sommar- och vintertid.

Närövningsområde

Hur stort kommer närövningsområdet att bli och under hur lång tid kommer övningar att pågå? Under samrådsmötet nämndes att övningsområdet främst kommer nyttjas i samband med och efter inryckning av värnpliktiga, vilket är tre gånger om året. Vad innebär det i praktiken i veckor/månader?

Kan Försvarsmakten bestämma över kommunens mark eller är avsikten att köpa marken? Är detta i så fall orsaken till att skidspåren till stor del är skissade på privat mark?

Har det gjorts någon bullerberäkning på närövningsområdet gentemot friluftsf- och skidområdet? Även lösplugg smäller högt. Vid tidigare övning har tomhylsor lämnats kvar lite överallt och vid ett tillfälle avlossades kraftig lösplugg i direkt anslutning till bostäder. Är detta något som kan hända igen?

Skidspår

De utlovade skidspåren bör vara flacka, lugna och tysta. Har ni tagit hänsyn till det i bullerutredningen? Eller är det tänkt att bybor och friluftsmänniskor ska höra skrikande officerare, värnpliktiga som skjuter lösplugg, bandvagnar och andra

fordon som över i området eftersom närövningsområdet blir ett kombinerat natur- och militärt område?

Det vore fint om man presenterar ett mer konkret förslag till skidspår för att visa att det faktiskt blir av.

Planbesked

Har nya beslut angående planområdet tagits sedan beslut om planbesked som inte kommunicerats utåt? Detaljplaneområdet har ju vuxit från 70 hektar till 105 hektar, trots att politiker i media sagt att områdets storlek inte förändrats.

VA, dagvatten och grundvatten

Fler undersökningar måste utföras för att säkerställa att vatten och avlopp kan lösas så som man föreslår.

I dagvattenutredningen står det att ”en effektiv och tekniskt korrekt hantering av dagvatten är avgörande för att skydda miljön, recipienter, omkringliggande områden och bebyggelse samt för att undvika översvämningar” – vad innebär det i praktiken? Vilka är åtgärderna? Hur kontrollerar man att hanteringen är korrekt och med vilken frekvens?

Frågan ställs utifrån oro från egen brunn som är 12 meter djup, men varit tjänlig i 100 år.

Var vänder jag mig om min brunn påverkas? Finns det något färdigt åtgärdsschema? Vem ansvarar för att bekosta åtgärden? Kommer FV/FM vara mottagliga att hjälpa till eller måste jag själv starta utredning och bära bevisbördan?

4.3.24. Samhällsbyggnads kommentar:

Trafik

Se samhällsbyggnads kommentar till S9 MK.

Som kommunen tidigare påpekat är det Länsstyrelsen som ansvarar för och fattar beslut om hastighetsbegränsning på enskild väg utom tätbebyggt område. För ny tillfartsväg föreslås hastighetsbegränsning om 40 respektive 60 km/h beroende av sträckning.

Kollektivtrafik

Frågan om kollektivtrafik kommer att aktualiseras i samband med att underlaget för busstrafik ökar.

Närövningsområde

Närövningsområdet kommer att lokaliseras öster om planområdet och utgör del av fastigheten Karlslund 2:2. Det är i skrivande stund inte beslutat exakt hur stor del av fastigheten som kommunen kommer att sälja till Fortifikationsverket.

Se samhällsbyggnads kommentar till S2 BJ samt bilaga 1 – *Vad är ett närövningsfält?*

Skidspår

Se samhällsbyggnads kommentar till S2 BJ och S4 RA, YH.

Planbesked

Se samhällsbyggnads kommentar till S4 RA, YH.

VA, dagvatten och grundvatten

Frågan om vatten och avlopp har studerats och bedöms vara genomförbar. I efterföljande projekteringsskede kommer frågan att studeras vidare innan man landar i en slutgiltig lösning

Dagvattenutredningen redovisar de principer som ska ligga till grund för hur dagvatten ska omhändertas inom planområdet. Med att hanteringen ska vara effektiv och tekniskt korrekt avses att dagvattenlösningar ska utformas så att de uppfyller gällande krav på kapacitet, rening och fördröjning i syfte att undvika negativ påverkan på omgivande miljö och recipienter.

Genomförandet säkerställs i flera steg: genomförandeavtal mellan kommunen och Fortifikationsverket, bygglovsprövning enligt plan- och bygglagen, samt projektering och utförande i enlighet med framtagna dagvattenutredning. När anläggningarna är på plats ansvarar verksamhetsutövaren för drift och skötsel samt löpande funktion i enlighet med gällande regelverk. Tillsyn inom miljöområdet utövas av tillsynsmyndigheten, i det här fallet Förvarsinspektionen för hälsa och miljö (FIHM).

Angående påverkan på enskild brunn, se samhällsbyggnads kommentar till S4 RA, YH.

4.3.25. Rannåsens samfällighetsförening

Rannåsens samfällighetsförening vill framhålla att gång- och cykelväg enligt alternativ 2, längsmed E45, är att föredra. Samfälligheten har genom åren påpekat vikten av en gång- och cykelväg från trafikplats Rannåsen till Östersunds Arena.

Att rusta upp befintlig grusväg temporärt innebär stora kostnader för den föreslagna gemensamhetsanläggningen.

I förslaget till planprogram för stadsdel norr förslås ny gång- och cykelväg längs Litsvägen för att knyta samman befintlig gång- och cykelväg med ny cykelväg mot E14. Det torde därför vara mest kostnadseffektivt att anlägga gång och cykelväg enligt planbeskrivningens alternativ 2.

Sträckan mellan trafikplats Rannåsen och Östersund Arena är väldigt smal och otrygg för dem som cyklar och går. Vi värnar våra bybors säkerhet och tycker det är oacceptabelt att vi ska behöva skjutsa våra barn och välja bil som färdmedel för den korta resan till staden.

Utbyggnaden av gång- och cykelväg längs Litsvägen går i linje med kommunens ambitioner att minska resandet med bil och höja luftens kvalitet i centrum. Det underlättar gång- och cykeltrafik inte bara från byarna Rannåsen, Torråsen och Kläppe, utan gör det även mer attraktivt för boende i Litsområdet att cykelpendla.

4.3.26. Samhällsbyggnads kommentar:

Inför granskning har trafikutredningen uppdaterats med ett nytt förslag på gång- och cykelväg som kommunen anser kan gynna såväl pågående etablering som den framtida utvecklingen av staden.

En gång- och cykelväg mellan Remonthagen och Torråsen utesluter inte att det på sikt kan bli aktuellt med gång- och cykelväg längsmed E45. I dagsläget finns dock inte tillräckligt underlag för att motivera en sådan kostnad.

4.3.27. LRF Östersund

Att anlägga byggnader och/eller enskilda vägar på åkermark eller nära åkerkanter skapar dåliga förutsättningar för klokt brukande av marken och hållbar livsmedelsproduktion ur flera aspekter. Vad gäller den aktuella ansökan är vår inställning att trots dess samhällsviktiga funktion så ska inte mer jordbruksmark, än vad det som redan nyttjats, tas i anspråk. Vi anser även att vägar och dränering ska vara intakta.

4.3.28. Samhällsbyggnads kommentar:

Synpunkten noteras och beaktas.

Drygt två hektar jordbruksmark kommer att tas i anspråk till förmån för etableringen av det nya regementsområdet.

4.3.29. Vänsterpartiet

Motorbanan

Det framgår inte om dialog har förts med de som nyttjar befintlig motorbana. Vänsterpartiet förutsätter att de verksamheter som påverkas får komma till tals, så att bortfallet på bästa sätt kan kompenseras.

Cykelväg

Beroende på vem som ska finansiera gång- och cykelvägen bör olika alternativ övervägas. Om kommunen ensam ska bära hela kostnaden bör den kortare sträckan, alternativ 1, övervägas, med tillägg för att även eventuella åtgärder för att förenkla cykling från Rannåsen bör beaktas.

Parkering och cykelparkering

Beräkningar på cykel- och bilparkering bör göras om så att den närmre liknar kommunens målsättning om färdmedelsfördelning. Logistiskt effektiva transporter

till området bör uppmuntras. Med mindre omfattande ytor för parkering frigörs dels av marken för natur- eller andra beaktansvärda ändamål.

Ekonomiska frågor

Att exploatören ska bära kostnader kopplade till regementsområdet är en god utgångspunkt. Det är viktigt att denna utgångspunkt ligger fast inför framtida avtal.

Vänsterpartiet anser att staten mer eller mindre tvingat in Östersund i denna etablering och att kommunen tvingas bära investeringar som annars inte skulle behövas. Om kommunen tvingas bekosta någon betydande del av etableringen riskerar det bli mycket dyrt. De skatteintäkter som nya jobb skulle innebära kommer inte att täcka upp för så pass stora investeringar.

Drift, vatten och avlopp

Benämningen ”det kommunala bolaget” ger ett spekulativt intryck och bör i stället kommuniceras som ”den kommunala VA-huvudmannen”.

Rennäringen

Vänsterpartiet förutsätter att en dialog redan upprättats med samiska företrädare då området utgör vinterbetesmarker för renskötseln. Kommunen bör agera för att hålla goda relationer och skapa förståelse mellan kommunen, Försvarsmakten, Fortifikationsverket och samebyarna. Det är också viktigt att politiken får en korrekt bild av vad konsekvenserna för eventuellt berörda samebyar blir i och med ianspråktagandet av delar av vinterbetesområdet.

Kollektivtrafik

Dialog med regionen krävs så att ändamålsenlig busstrafik kan ordnas till området. Busshållplats i anslutning till regementsområdet är ett måste om någon ska överväga att ta bussen, då det är en lång sträcka att gå.

Busstrafik bör ordnas redan under etapp 1. På så vis kan vanor skapas direkt och även anställda kan redan från start undvika att bilpendla till arbetet.

Naturvärden

Det är bra att ordentliga naturvärdesinventeringar är gjorda. Stor hänsyn behöver tas till identifierade naturvärden så att gröna värden bevaras. Tillkommande buller, ljusföroreningar och förändrad markanvändning får inte riskera att störa och försvåra tillvaron för skyddsvärda arter.

Det framgår inte hur stor areal jordbruksmark som förvinner i och med planens genomförande. Det är därför svårt att ta ställning till om förlusten är acceptabel.

Rekreation och friluftsliv

Tillsammans med eventuell etablering i Verksmon blir ingreppet i det stadsnära friluftslivet påtagligt. De planer som finns för att dra om skidspåren i området bygger delvis på privata markägares goda vilja. Det är en otillräcklig lösning på de

irreversibla förluster i stadsnära friluftsområden som planen leder till. Det krävs en långsiktig lösning som på sikt kan erbjuda invånarna rekreation och friluftsliv.

4.3.30. Samhällsbyggnads kommentar:

Motorbanan

Motorbanan ligger på kommunal mark och det finns inga kända rättigheter för externa aktörer att använda anläggningen. Enligt uppgifter används anläggningen i nuläget av Hemvärnet, som är en del av Försvarsmakten. Eftersom detaljplanen tas fram för att möjliggöra regementsverksamhet är det i första hand en fråga för Försvarsmakten att bedöma behovet av motorbanan och eventuella kompensationsåtgärder inom sitt eget verksamhetsområde.

Cykelväg

Se samhällsbyggnads kommentar till S6 AK.

En gemensamhetslösning är inte ett krav utan en möjlighet som prövas om gemensamt behov uppstår.

Parkering och cykelparkering

Kommunens långsiktiga mål är att öka andelen hållbara resor. Inför framtagandet av trafikutredningen gjordes dock bedömningen att den specifika etableringen i Torråsen inte fullt ut kan omfattas av kommunens generella färdmedelsfördelningsmål. Detta då lokaliseringen ligger utanför stadsväven, i ett läge med betydande höjdskillnad i förhållande till Östersunds stadskärna. Trafikutredningen har därför utgått från en justerad färdmedelsfördelning och använt en cykelandel om 20 %, vilket bedöms vara ett realistiskt mål givet läget.

Trafikutredningen har beräknat cykel- och bilparkeringsbehov utifrån två scenarier; ett högre och ett lägre bilberoende. Det lägre scenariot förutsätter att infrastrukturåtgärder, så som utbyggt gång- och cykelvägnät samt förbättrad tillgång till kollektivtrafik, genomförs. Åtgärderna skapar bättre förutsättningar för hållbara färdmedelsval. I detta scenario minskar bilandelen och därmed även behovet av parkeringsytor.

Det högre bilscenariot har tillämpats för etapp 1 och representerar nulägets förutsättningar, innan ny infrastruktur är fullt utbyggd. Det lägre bilscenariot har tillämpats för etapp 2, då infrastrukturåtgärderna bedöms ha hunnit genomföras och ge effekt. För att undvika överdimensionering av bilparkering rekommenderar utredningen att parkeringsytor byggs ut etappvis, i takt med faktisk efterfrågan.

Även om utredningen antagit att gång- och cykelväg kommer på plats först i etapp 2, bedömer kommunen att gång- och cykelförbindelse är en grundläggande förutsättning för etableringen. Kommunen kommer därför, genom genomförandavtal, säkerställa att gång- och cykelväg byggs ut redan inför etapp 1. Detta stärker möjligheterna till hållbara resval redan initialt och kan på sikt bidra till att parkeringsbehovet blir lägre än vad utredningen kommit fram till.

Ekonomiska frågor

Genomförandeavtal ska upprättas mellan kommunen och Fortifikationsverket. Utgångspunkten är att Fortifikationsverket ska stå för de kostnader som detaljplanen medför.

Drift, vatten och avlopp

Planhandlingarna har justerats i enlighet med synpunkten.

Rennäringen

Se samhällsbyggnads kommentar till Sametinget.

Kollektivtrafik

Frågan om kollektivtrafik kommer att aktualiseras i samband med att underlaget för busstrafik ökar.

Naturvärden

Drygt två hektar utpekad jordbruksmark kommer att tas i anspråk till förmån för etableringen av det nya regementsområdet.

Rekreation och friluftsliv

Parallellt med detaljplanen pågår arbete för att långsiktig säkra tillgång till skid- och motionsspår för kommunens invånare. Arbetet fortlöper under sommaren 2026 med ambitionen om att kunna presentera ett förslag till dragning under hösten 2026.

Se även samhällsbyggnads kommentar till Länsstyrelsen.

4.3.31. Jamtli

Jamtli har inget att erinra ur kulturhistorisk synvinkel.

4.3.32. Samhällsbyggnads kommentar:

Synpunkten noteras.

5. Medverkande tjänstemän

Under framtagandet av samrådsredogörelsen har tjänstemän från Östersunds kommun deltagit.

Östersund den 10 november 2025

Maria Boberg
Stadsarkitekt

Andrea Eriksson
Planarkitekt

Bilaga 1. Vad är ett närövningsfält?

Ett närövningsfält är ett mindre övningsområde som ligger i direkt anslutning till området där Försvarsmakten förlägger sina soldater. Syftet är att kunna bedriva grundläggande utbildning och träning utan att behöva transportera förbanden längre sträckor. Detta gör att utbildningen kan bedrivas mer effektivt och genomföras under kortare tid.

Vilka övningar genomförs på närövningsfältet?

Exempel på övningar som genomförs på närövningsfältet är:

- Grundläggande soldatutbildning som till exempel skydd, maskering och förflyttning.
- Grundläggande stridsteknik på olika nivåer – hur man grupperar sig, rör sig i terrängen under olika förhållanden. Övar på att uppträda enskilt, i stridspar, grupp eller pluton.
- Fysisk träning som till exempel orientering, marschträning, styrketräning eller löpning. Skidåkning både i tjänst och som träning.
- Fordonsutbildning – förare övar på att köra sina fordon i olika typer av miljöer med olika typer av utmaningar. Denna typ av utbildning bedrivs endast inom särskilda delar av området.

Sammanfattningsvis är ett närövningsfält en plats där soldater övar på de mest grundläggande militära färdigheterna. Denna typ av övningar är nödvändiga för att bygga upp den individuella soldatens och den lilla gruppens kompetens innan man går vidare till större och mer komplexa typer av övningar.

Används lös ammunition i samband med övning?

I samband med ovan listade övningar används ibland lös ammunition, området är dock inte ett skjutfält och kan därmed inte avlysas.

Hur ofta används närövningsfältet?

Nyttjandet är koncentrerat till inryckning, men området kommer att användas för övningar året runt. Inryckning sker i dagsläget i mars, juni och augusti.

Städar Försvarsmakten sina närövningsfält?

Försvarsmakten städar rutinmässigt sina övningsområden ett antal gånger per år, vid dessa tillfällen plockas också tomhylsor upp.

Tidigare har det förekommit övning med lös ammunition i direkt anslutning till bostadshusen, finns det risk för att det kan inträffa igen?

Generellt är förhållningen att Försvarsmakten undviker skottlossning i anslutning till bebyggelse. Dock kan det förekomma undantag, till exempel om skjutningen ingår som något moment i en större övning. Vid denna typ av övningar ska Försvarsmakten alltid samverka med närboende innan övningen genomförs.

Bilaga 2. Inkomna yttranden under samrådstiden (maskade)



Samråd om detaljplan för Del av Karlslund 2:2 m fl, Regementsområde, Östersunds kommun

Kommunens ärendenummer: P2022-42

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Handlingar daterade 2025-05-12. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Under samrådet ska Länsstyrelsen enligt 5 kap. 14 § PBL särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (1998:808), MB, tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. MB följs och att strandskydd enligt 7 kap. MB inte upphävs i strid med gällande bestämmelser
3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt
4. verka för att en bebyggelse inte blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska Länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Syftet med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra etableringen av ett regementsområde i Torråsen.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör miljö kvalitetsnormer samt hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion behöver lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan. I annat fall kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Vatten

Länsstyrelsen ser det som viktigt att i fortsatt arbete säkerställa att erforderliga dagvattenlösningar är tekniskt genomförbara och kommer till stånd. Länsstyrelsen saknar en redogörelse i planhandlingarna om hur kommunen ämnar säkerställa att dagvattenåtgärderna kommer att genomföras.

Med tanke på att det pågår planläggning för flera större exploateringar som rör samma recipienter så behöver också de kumulativa effekterna beaktas. Dagvattenåtgärderna behöver sammantaget vara så effektiva att MKN inte överskrids totalt sett. Ett kontrollprogram med uppföljande provtagningar av dagvattnet och recipient efter exploatering bör vara en del i detta. Storsjön som är sekundär recipient har ej god kemisk status för PAH då tidigare provtagningar i sediment visat på höga halter i sjön. Ytterligare tillförsel av dessa ämnen behöver därför begränsas så långt det går.

Länsstyrelsen har under 2024 och 2025 tagit ytvattenprover i Semsån/Rannåsbäcken med analys av ett stort antal miljögifter som visat på låga halter, förutom PFAS som även tidigare varit förhöjt. Även sedimentprover har tagits under 2025 både i Semsån/Rannåsbäcken som ytterligare underlag till statusklassning och MKN för aktuella vattenförekomster. Analysresultaten för sediment förväntas finnas tillgängliga i mitten av september och delges kommunen då. Resultaten kan innebära att statusen för Semsån/Rannåsbäcken ändras.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion

Översvämning och geotekniska säkerhetsfrågor

Länsstyrelsen delar uppfattningen att det är viktigt att inom området kunna fördröja flöden som kommer vid ett 100-årsregn. Detta för att förhindra översvämning inom området men framför allt för att minimera risker kopplat till ökad avrinning nedströms. Riskerna är översiktligt beskrivna i skyfallsutredningen, men det är inte ytterligare utrett eller beskrivet vilka konsekvenser som ökad avrinning från skyfall skulle kunna leda till nedströms. Planområdet avrinner mot Semsån som är utpekad av Skogsstyrelsen som ravininformation där bland annat exploatering kan orsaka erosion, ras och slamströmmar. Semsån är även utpekad i den översiktliga stabilitetskarteringen som MSB tog fram under 2021 som ett område som ska hållas under kontroll vid höga flöden. Mot bakgrund av detta anser länsstyrelsen att de skyfallsområden som föreslås och rekommenderas i skyfallsutredningen behöver säkerställas genom planbestämmelser.

Av vad länsstyrelsen kan utläsa från skyfallsutredningen och den geotekniska utredningen så föreslås det norra skyfallsområdet (lilafärgat) i ett område som idag består av torv med hög grundvattennivå. Skyfallsytan behöver vara omkring två hektar stor och ska sänkas ner en halvmeter. Givet storskaligheten i skyfallshanteringen behöver kommunen visa att föreslagna lösningar är genomförbara utifrån markförhållanden och grundvattennivåer. Skyfallshanteringen får exempelvis inte riskera att påverka områdets stabilitet negativt.

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Strandskydd

Av planhandlingarna framgår det att det inom området finns en dikad bäck som inte bedöms omfattas av strandskydd. Av vad länsstyrelsen kan utläsa från Lantmäteriets kartunderlag så finns det flera mindre vattendrag i eller i anslutning till planområdet. Kommunen behöver se över och tydligare redovisa varför förekommande bäckar inom området inte omfattas av strandskydd.

Kommunikationer

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att det finns vissa oklarheter kopplat till den trafikutredning som tagits fram för planen och som med fördel förtydligas för att underlätta fortsatt planarbete. Kommunen bör se över de siffror och kapacitetsberäkningar som trafikutredningen utgått ifrån och som utgör underlag till fortsatt arbete med kapacitetshöjande åtgärder vid berörda anslutningar mot E45 och väg 87. I övrigt hänvisar länsstyrelsen till Trafikverkets yttrande över planen, som bifogas detta yttrande.

I fortsatt utredning kring trafiksituationen bör det också beaktas att verksamheten kommer att generera transporter med tunga och långsamtgående militära fordon samt hur det kan påverka trafiksituationen i anslutningarna mot E45 och väg 87.

Rennäring

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att detaljplanen i sig inte kommer att medföra ett påtagligt försvårande av rennäringens bedrivande. Länsstyrelsen delar dock också slutsatsen i MKB om att det närövningsområde som planeras utanför detaljplanens prövning skulle kunna medföra ett försvårande av rennäringen inom utpekat riksintresseområde. Detta beroende på hur stort område som tas i anspråk, vilken verksamhet som bedrivs där och under vilken del av året. Villkor för aktiviteter inom närövningsområdet i syfte att minska negativ påverkan på rennäringen behöver utredas och samrådats med de tre berörda samebyarna.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen ser positivt på att det utretts hur trafiken från etableringen ser ut och hur den kan antas påverka luftkvaliteten. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att det är angeläget att bygga ut såväl GC-väg som ett fungerande kollektivtrafiknät till etableringen, som en del i arbetet med att förbättra luftkvaliteten i centrum.

Friluftsliv

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen planerar för att kompensera förlusten av de friluftslivsvärden som finns inom området idag och vill trycka på vikten av att frågan hanteras i kommande grönsplan. I kommande arbete är det viktigt att utgå från

de värden som området inhyser som ett stort sammanhängande skogsområde relativt fritt från ljus- och ljudföroreningar.

Jordbruk

Länsstyrelsen delar uppfattningen om att det intrång som etableringen medför på jordbruksmark är geografisk begränsad och att etableringen är ett väsentligt samhällsintresse. Vid anläggnings- och markarbeten bör i största möjliga mån anpassas för att säkerställa att den jordbruksmark som ligger i anslutning till området även fortsättningsvis kan brukas, med bibehållen tillgänglighet för jordbruksmaskiner, fungerande dränering och utan att odlingsförutsättningarna försämras.

Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning

Här redovisas Länsstyrelsens synpunkter i frågor som har betydelse för planens genomförbarhet.

Artskyddsförordningen

Utifrån ett naturvärdesperspektiv är detaljplanen väl genomarbetad och det underlag som tagits fram är väl underbyggt. De anpassningar som föreslås och som till viss del också säkerställs på plankartan är väl anpassade utifrån den faktiska effekt de kan antas ge. Det arbete som gjorts inom planen ger enligt länsstyrelsens bedömning en god grund för den fortsatta prövningen av artskyddsdispenser.

Länsstyrelsen vill dock påpeka vikten av att grundvattennivåerna behålls inom de områden som har höga naturvärden. Av planhandlingarna framgår exempelvis att grundvattennivåerna har betydelse för glockuskons livsmiljö.

11 kap. miljöbalken (1998:808), Vattenverksamhet

Om de planerade åtgärderna påverkar grundvattnet på ett sätt som kan medföra skada på allmänna eller enskilda intressen krävs tillstånd för vattenverksamhet (enligt 11 kap. miljöbalken).

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av samhällsplanerare [REDACTED] med samhällsplanerare [REDACTED] som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga

Yttrande till Länsstyrelsen från Statens geotekniska institut, daterat 2025-08-26

Yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2025-08-22

Från: [REDACTED]
 Skickat: 2025-08-26 14:54:47
 Till: "samhallsbyggnad" <samhallsbyggnad@ostersund.se>
 Ämne: Trafikverkets yttrande angående samråd gällande detaljplan för del av Karlslund 2:2 mfl, Regementsområde, Östersunds kommun

TRV 2025/68193

Trafikverkets yttrande

Trafikverket har tagit del av ärende, *Samråd gällande detaljplan för del av Karlslund 2:2 mfl, Regementsområde, Östersunds kommun* och lämnar följande synpunkter.

- I trafikutredningen hänvisas till en tidigare trafikutredning vid namn PM – Trafikanalys Betongtomten (Sweco, 2022) och resonemang kring påverkan på trafikplats Odenskog av regementet trafikstring förs. Det beskrivs att det är den tidigare känslighetsanalysen med 30% ökning av trafiken som bedöms extra intressant att studera eftersom flödena på riksväg 87 bedöms öka med ca 30% om etapp 1 och 2 av regementet fullbordas. Vad som missas i detta resonemang är att den största delen av trafiken från regementet enligt aktuell trafikutredning bedöms tillkomma under maxtimmarna. 700 tillkommande fordon i maxtimmen 16:00-17:00, 50% mot väg 87 och 95% mot Östersund ger ca 330 fordon i ytterligare i maxtimmen mot TPL Odenskog. Scenario 3 + 15% trafikutveckling för den generella utvecklingen ger 148 fordon i tillfarten. Scenario 3 + 30% trafikutveckling ger 169 fordon i tillfart väg 87 medan Scenario 3 + 15% + Regementet ger 478 fordon i tillfart väg 87. I beräkningarna för nuläget är det 130 fordon från väg 87 så ytterligare 330 innebär en ökning med ca 250% och inte 30%. Belastningsgraden för E14 N bör därför vara högre än vad som redovisas i utredningsalternativ +30% trafikökning. Av denna anledning anser Trafikverket att det är en felaktig bedömning att det inte är nödvändigt med ytterligare kapacitetsberäkningar för att utreda den trafikpåverkan som ett fullt utbyggt regemente skulle generera.

Trafikverket och Östersunds kommun har dock sedan tidigare bedömt att det behövs en gemensam utredning för att få en samlad bild över vilka åtgärder som kan komma att behövas på E14+E45 med anledning av de kommunala planerna samt utifrån den generella tillväxten. Utredningen är för närvarande pågående och en ny trafikprognos samt kapacitetsberäkningar är under upprättande baserat på mätningar från 2025. När resultaten från utredningen finns tillgängliga kan dialoger med kommunen om eventuella åtgärdsbehov bli aktuella. Trafikverket lämnar det därför till kommunen att bestämma huruvida kapacitetsberäkningarna för trafikplats Odenskog ska uppdateras i aktuell trafikutredning för regementet eller om det ska kvarstå som en brist. Om de inte uppdateras fortsätter dialogen baserat på resultaten från den gemensamma utredning av E14+E45 när den är färdigställd.
- I trafikutredningen nämns att trafikplatserna Rannåsen och Odenskog påverkas i form av ökad trafik från regementet och att det finns risk att deras kapacitet inte är tillräcklig för att hantera framtida trafikflöden. Den höga belastningsgraden på över 1 i scenario BAS MAX+Torråsen BAS i trafikplats Rannåsen indikerar att kapaciteten kommer vara uppnådd med risk för köer som sträcker sig ut på E14. Beräkningen inkluderar dock maximal exploatering av Stadsdel norr som Östersunds kommun nyligen tagit fram ett planprogram för. Eftersom Stadsdel norr befinner sig i ett tidigt skede väljer Trafikverket att avvakta eventuell hantering av "E14 avfart söderifrån" med kommunen tills planerna för Stadsdel norr kommit längre i detaljplaneprocessen eller eventuellt efter den gemensamma utredningen. Trafikverket bedömer kapaciteten i "E14 avfart söderifrån" med trafikflödena

från/till regementet men utan trafikflödena från exploatering av Stadsdel norr som god. Avseende kapacitetssituationen i trafikplats Odenskog har som tidigare nämnts brister i trafikflödena som ligger till grund för kapacitetsberäkningarna observerats. Trafikverket avvaktar ställningstagande gällande kapacitetssituation i trafikplats Odenskog tills resultat från den gemensamma utredningen finns tillgängliga såvida inte beräkningarna uppdateras i regementets trafikutredning.

- På sida 41 i trafikutredningen står det, "som Trafikverket använder i många av sina samhällsekonomiska prognoser." Samhällsekonomiska kalkyler" är en mer korrekt beskrivning.
- I trafikutredningen är ett förslag att ändra sektion på bron över E45 (ett körfält och gc-väg) och om det är aktuellt så behövs det utredas vidare gällande exempelvis bärighetsberäkning. Ett annat förslag är förbjuden vänstersväng i anslutningen mot E45 och då ska en ansökan göras till Länsstyrelsen som beslutar om det.
- Gällande föreslagen ändring av anslutning till väg 87 så uppfyller den siktkraven och om den ska justeras ytterligare så bör det i så fall vara i riktning mot nordöst (Stugun). Vid etapp 2 föreslås förutom ändrad anslutning även ett vänstersvägsfält på väg 87 utifrån trafiksäkerhet. När den åtgärden blir aktuell så får vi ha en fortsatt dialog och så ska ett medfinansieringsavtal tecknas mellan Östersunds kommun och Trafikverket.
- Trafikverket har inga synpunkter på föreslagen dagvattenhantering men anser att åtgärderna för dagvattenhanteringen bör finnas med som planbestämmelser för att säkerställa att de blir utförda.
- Inom detaljplaneområdet tillåts uppförande av torn och master med högsta totalhöjd 60 meter. Trafikverket har kontrollerat föreslagen placering och den påverkar inte radiolänkförbindelserna för Trafikverkets interna telekommunikation MobiSIR.
- Byggnader eller andra föremål som är högre än 20 meter kan komma att påverka luftfarten. Därför ska en lokaliseringsbedömning (flyghinderanalys) göras vid varje enskild etablering.

Med vänlig hälsning

[Redacted signature]

[Redacted name]

Trafikverket
 Box 810
 781 28 Borlänge
 Besöksadress: Kyrkgatan 43B, Östersund
 Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se

Yttrande

Datum	Diarienummer
2025-08-26	4.3.1-2506-0927
Er beteckning	

Östersunds kommun
samhallsbyggnad@ostersund.se

Detaljplan för Del av Karlsrud 2:2 m fl, Regementsområde i Östersunds kommun

Yttrande över samrådshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i vår granskning.

Underlag:

1. Plankarta, Del av Karlsrud 2:2 mfl., Östersunds kommun, daterad 2025-05-12
2. Planbeskrivning, Del av Karlsrud 2:2 mfl. Regementsområde, Östersunds kommun, daterad 2025-05-12
3. PM Geoteknik, Sweco, Torråsen, Version 4, daterad 2025-01-23

Bakgrund och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra etableringen av ett regementsområde i Torråsen i Östersunds kommun.

Geologiska och geotekniska förutsättningar

Området är relativt platt men lutar svagt i nordvästlig samt nordöstlig riktning. Marknivåerna vid aktuella borrhälsningar inom området varierar mellan + 372,8 och +435,2 m ö.h. Lägsta punkten återfinns i nordvästra delen, nära bron över väg E45.

Utredningen visar att marken inom planområdet generellt består av ett ytskikt av mulljord eller torv som underlagras av lermorän ovan berg. I områdets nordöstra samt sydöstra delar finns områden med ytskikt av torv med en mäktighet om cirka 0,1–3 meter. Torvens djup kan förväntas öka utanför planområdet, i östlig riktning.

SGI:s synpunkter

Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion. En redogörelse för planområdet och angränsade områdens geotekniska förutsättningar med tillhörande utredningar och planbestämmelser finns beskriven för aktuell detaljplan men borde kompletteras med en översiktlig bedömning av eventuellt pågående erosion i vattendragen i området. Om bedömningen kommer fram till att det pågår erosion och att den med tiden kan försämra stabiliteten borde det även beskrivas åtgärder som erosionsskydd. Det föreslås att man skyddar strandkanten med naturbaserade lösningar. Om det utförs naturbaserade erosionsskydd kommer det också att vara behov för skötsel och underhåll av dessa så att de ska fungera över tid.

I planbeskrivningen nämns utskiftning av torv som en åtgärd för grundläggning i området. Generellt ska åtgärder som har betydelse för stabiliteten även säkerställas i plankartan. Vi anser att det bör klargöras om utskiftning av torv har betydelse för stabiliteten och i så fall bör åtgärden säkerställas i planen.

Kommunen behöver i så fall i planbeskrivningen tydliggöra vem som har rådighet över marken där anläggningen eller åtgärden finns samt vem som har ansvar för skötsel och underhåll.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschefen [REDACTED], efter föredragning av geoteknikern [REDACTED]. I handläggningen av ärendet har även geotekniker [REDACTED] deltagit.

Beslutet har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

[REDACTED]

[REDACTED]

Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
Länsstyrelsen i Jämtlands län, [REDACTED]
Östersunds kommun, Andrea Eriksson
Vårt tjänsteställe, handläggare
MELLERSTA MILITÄRREGIONEN
FYSPLAN
[REDACTED]
[REDACTED]

Ert datum
2025-06-18

Er beteckning
4327-2025
577-2022

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

Yttrande avseende remiss om samråd för detaljplan för Del av Karlslund 2:2 m fl, Regementsområde, Östersunds kommun, Jämtlands län

Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del. Men lämnar upplysning enligt nedan.

Bakgrund

Länsstyrelsen i Jämtlands län och Östersunds kommun har berett Försvarsmakten möjlighet att inkomma med synpunkter på samrådsförslag till ny detaljplan för Del av Karlslund 2:2 m fl, Regementsområde.

Riksintressen för totalförsvarets militära del

Försvarsmakten ansvarar, i enlighet med förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden, för riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap. 9 § miljöbalken). Försvarsmakten är som sektorsmyndighet ansvarig för att identifiera, samråda om, besluta om och presentera underlag för dessa riksintresseanspråk. Försvarsmakten fattade beslut om nu gällande riksintressen och områden av betydelse för totalförsvarets militära del den 26 januari 2023 (FM2022-23088:1).

I begreppet militär del ingår även andra myndigheters områden och verksamhet så som Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI), Försvarets radioanstalt (FRA) och

(LFI)

Försvarets materielverk (FMV), varför Försvarsmakten företräder även dessa vad gäller riksintressen och samhällsplanering.

Av 3 kap. 9 § miljöbalken följer att mark- och vattenområden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Riksintressen för totalförsvarets militära del kan i vissa fall redovisas öppet och i andra fall inte. Huruvida ett riksintresse kan redovisas öppet eller inte baseras på en bedömning om en sådan redovisning skulle avslöja uppgifter som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Exempel på områden av riksintresse för totalförsvarets militära del som redovisas öppet är övnings- och skjutområden på land och till havs, flottiljflygplatser och garnisoner. Riksintressen som inte redovisas öppet är sådana där öppet redovisad information om området och dess beskaffenhet riskerar att avslöja uppgifter vars röjande kan medföra betydande men för totalförsvaret eller i annat fall för rikets säkerhet. Sådana områden kan exempelvis ha koppling till anläggningar för spanings-, kommunikations- och underrättelseändamål.

För en utförligare beskrivning av riksintressen för totalförsvarets militära del inklusive en företeckning av alla öppet redovisade riksintressen hänvisar Försvarsmakten till myndighetens riksintressekataloger. Katalogerna återfinns på Försvarsmaktens hemsida: www.forsvarsmakten.se/riksintressen.

Berörda riksintressen för totalförsvarets militära del

Aktuellt planområde ligger inom *påverkansområde för buller eller annan risk* tillhörande *Dagsådalens skjutfält*, vilket är ett öppet utpekade område av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken. Planområdet ligger även inom påverkansområde väderradar tillhörande riksintresset *Väderradar Östersund*.

För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintressen som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och inte alls kan redovisas öppet på karta, är hela landets yta samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse. Definitionen vad som är sammanhållen bebyggelse i detta sammanhang utgår från Lantmäteriets översiktskarta i skala 1:250 000.

Mer information om riksintressen för totalförsvarets militära del, de utpekade områdena och beskrivningar av dess värden finns att läsa i riksintressekatalogen på Försvarsmaktens hemsida: www.forsvarsmakten.se/riksintressen.

Försvarmaktens bedömning och synpunkter

Försvarmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

För frågor i ärendet, kontakta handläggaren enligt ovan.

Beslut i ärendet har fattats av [REDACTED], tillförordnad chef för sektionen för fysisk planering vid Förvarsstabens infrastrukturavdelning.

Iverson, Beata

Tf. C FST STÖD INFRA FYSPLAN

Handlingen är fastställd i Försvarmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.



Yttrande

Datum
2025-08-22

Beteckning
FM2025-18073:10 Sida 4 (4)

Sändlista

Länsstyrelsen i Jämtlands län
Östersunds kommun

jamtland@lansstyrelsen.se
samhallsbyggnad@ostersund.se

För kännedom

Fortifikationsverket
FMV LedM Nät

fortv@fortv.se
tillstandsarende.trv@fmv.se

Polismyndigheten
Polisregion Nord
Lpo Östersund
[Redacted]

Östersunds kommun
Samhällsbyggnad

Yttrande rörande detaljplan för del av Karlslund 2:2 mfl. Östersunds kommun

Lokalpolisområde Östersund har tagit del av handlingarna i ärende rörande detaljplan för del av Karlslund 2:2 m.fl. Östersunds kommun, Regementsområde, särskilt kring förslaget på lösningar för trafik till och från området.

Lokalpolisområde Östersund har inget att erinra rörande detaljplanen, att hitta säkra och hållbara trafiklösningar är viktigt ur ett olycksförebyggande perspektiv men också ur ett trygghetsperspektiv.

E.u.
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Norra Jämtlands distrikt
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

YTTRANDE

1(1)

Datum
2025-08-13Diariernr
2025/1805Er referens
Dnr: P 2022-42, KS
577-2022Östersunds kommun
831 82 Östersund
kundcenter@ostersund.se**Remiss avseende detaljplan för att möjliggöra etablering av regementsområde, Östersunds kommun.**

Skogsstyrelsen har tagit del handlingarna. Vi kan konstatera att det inom området finns kalkbarrskogar och det har påträffats både rödlistade och fridlysta arter. Vid eventuell exploatering tas hänsyn till dessa. Utöver detta har vi inga synpunkter i nuläget.

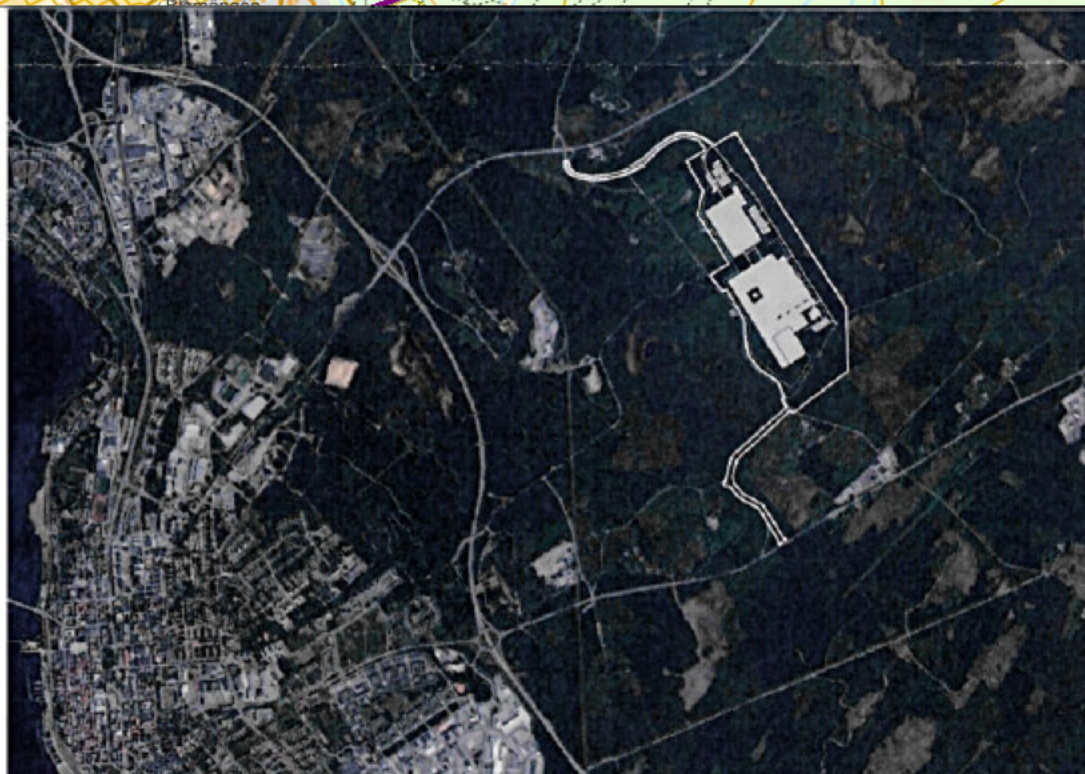
Vi ansvarar för frågor om skogsbruket och har till uppgift att verka för att landets skogar sköts på ett sådant sätt att de skogspolitiska målen nås. Vi är tillsynsmyndighet enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under SVL). Vidare ingår bland våra uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

I detta ärende har Skogskonsulent [REDACTED] beslutat.

[REDACTED]

Från: planer.norr@vattenfall.com <planer.norr@vattenfall.com>
Skickat: 2025-08-20 15:04:55
Till: "samhallsbyggnad" <samhallsbyggnad@ostersund.se>
Ämne: Samråd detaljplan Karlsund 2:2, Östersund KS 577-2022

Hej,
Vattenfall Eldistribution AB har inga elnätanläggningar i område för rubricerat ärende och har inget att erinra. Ungefär 800 meter ifrån planområdet finns vår 132 kV luftledning, lila heldragen linje i kartan nedan som bedöms inte påverkas.



Med vänlig hälsning

[Redacted signature block]

Från: [REDACTED]

Skickat: 2025-07-07 12:27:44

Till: "Andrea Eriksson" <andrea.1.eriksson@ostersund.se>

Cc: "Swedavia Remisshantering" <remisser@swedavia.se>; [REDACTED]

Ämne: Sv: Underrättelse om samråd, detaljplan för del av Karlslund 2:2, Regementsområde

Hej Andrea!

Efter granskning bedöms detaljplanen, i dess nuvarande utformning, inte innebära någon negativ påverkan på Åre Östersund Airport.

Swedavia har inga övriga synpunkter och därmed inget att erinra i detta.

Mvh Malin



[REDACTED]
[REDACTED]
Swedavia AB
Åre Östersund Airport
832 96 Frösön
Tel växel: 010-109 56 00 Fax: 010-109 56 09
www.ostersundairport.se

Tänk på miljön innan du skriver ut detta e-postmeddelande.

Från: Skanova-Remisser-Nord /Telia Sverige AB /Solna <Skanova-Remisser-Nord@teliacompany.com>
Skickat: 2025-06-05 14:00:20
Till: "samhallsbyggnad" <samhallsbyggnad@ostersund.se>
Ämne: Underrättelse om samråd, detaljplan för del av Karlslund 2:2, Regementsområde [ErrandId: CSY03703455] [ResponseId:6456653]



2025-06-05

Skanova (Telia Company) AB har tagit del av förslag till detaljplan, och låter framföra följande:

Yttrande

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen.
Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta ledningskollen.se

Kabelanvisning beställs via ledningskollen.se

För flytt av ledningar eller samordning gå in på [Telia som nätägare](#)

Med vänliga hälsningar,



Nationell nätförvaltare



telia-natforvaltning@teliacompany.com

Läs mer om oss och vårt arbete på [Telia som nätägare](#)

[Telia Company AB](#), Stockholm 556103-4249

(OBS! Om du svarar på meddelandet, ta inte bort '[ResponseId:6456653]' från ämnesraden då denna text används för automatisk inläsning.)



Datum: 2025-08-27
Dnr: 2025-001254

Yttrande

Räddningstjänsten har tagit del av er remiss angående detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl, Regementsområde, ert Dnr: 577-2022.

Räddningstjänsten har följande synpunkter:

Brandvatten

I planbeskrivningen anges att ett brandpostuttag på 20 l/s bedöms lämpligt inom området. Om regementsområdet inte ansluts till det kommunala VA-nätet hänvisas till alternativa system som bland annat närliggande sjöar, snökanonanläggningar eller dagvattendammar. Detta bedömer räddningstjänsten som olämpligt.

Brandvattenförsörjningen för området ska uppfylla förutsättningar enligt [Jämtlands Räddningstjänstförbunds riktlinjer för vatten till brandsläckning](#). Om motorområdet med en rad olika byggnader för fordonsvård, uppställning av fordon med mera kan likställas med verksamheterna bilverkstad eller bussgarage (enligt riktlinje) behöver ett betydligt större uttag av vatten vara möjligt. Enligt riktlinjerna minst 60 l/s och maximalt 125 meter mellan byggnad och brandpost. Observera att Försvarmakten kan ställa högre krav på tillgång till vatten för brandsläckning.

Släckvatten

Det är positivt att släckvattenfrågan tas upp och den behöver utredas vidare i planarbetet. Gällande de åtgärder som nämns för att hantera släckvatten är det viktigt att reda ut ansvarsfrågan och hur åtgärder ska fungera i praktiken. Dagvatten/skyfallsutredningen bör kompletteras med en släckvattenutredning för att bland annat säkerställa att dagvattenanläggningarna kan hantera tillräckliga volymer uppströms tilltänkta avstängningsmekanismer.

Med vänlig hälsning

[Redacted signature]



DELEGATIONSBeslut

Tekniska nämnden

Sida
1(1)

Datum
2025-08-26

Referens
«Databas» TN TN-00019-2025
DokID 16428

Östersunds kommun, MSN – Dnr P 2022-000042 – Inkom 2025-08-29

Yttrande över detaljplaner - 2025 Avfall VA

Handläggare



Delegat

Handläggare enligt punkt F 1 i Tekniska nämndens delegationsbestämmelser fastställda 2025-01-20.

Beslut

Sida 12, Huvudmannaskap, i stycke 2 saknas ett s i ”Det finns inga kommunala...”.

Sida 21, Brandvatten. Första meningen är lite otydlig, det kan förtydligas att det kommer att behövas en reservoar eller liknande för att tillgodose kapaciteten, ledningarna som matar fastigheten har inte den kapaciteten.

På sida 31 och 56 står det kommunala bolaget. Vi är inte ett bolag ännu så de kommer att ansöka om att bli avtalskund hos kommunen, inte det kommunala bolaget.

Underlag för beslut

- Samrådshandlingar gällande detaljplan för del av Karlslund 2:2, Regementsområde

Bakgrund

Teknisk förvaltning, Avfall VA, Strategi, mottog 2025-06-05 underrättelse om samråd gällande detaljplan för del av Karlslund 2:2, Regementsområde. Samhällsbyggnad, Plan & Bygg vill ha svar senast 2025-09-02

Underskrift



VA-strateg

Beslutet skickas till

- samhallsbyggnad@ostersund.se

YTTRANDE**Datum:** 2025-08-27

Byggnadsnämnden

Östersunds kommun

Skede: Samråd**Dnr KS:** 577-2022**Dnr ByggR:** P2022-42**Detaljplan för del av Karlslund 2:2 m.fl.**

Vid genomgång av planens handlingar har följande noterats:

1. Enligt planförslaget ska befintlig gemensamhetsanläggning Mällbyn ga:1 omprövas och tillföras en ny anslutningsväg i norr. Det medför att delar av Mällbyn ga:1 som ligger utanför planområdet påverkas. Planområdet bör utökas med befintlig vägsträcka som ska utgå. Planområdet bör även utökas med ny vägsträcka som ska förbinda anslutningsvägen med Torråsenvägen.

Lantmäterimyndigheten vill även upplysa följande:

För allmän plats med enskilt huvudmannaskap saknas särskilda markåtkomstregler i plan- och bygglagen. Genomförandet av allmän plats med enskilt huvudmannaskap sker normalt genom en efterföljande förrättning enligt anläggningslagen. Anläggningslagen innehåller vissa indispositiva regler som inte kan frångås även om sakägarna är överens. Ett exempel på det är båtnadsvillkoret som innebär att en gemensamhetsanläggning ska medföra fördelar av ekonomisk eller annan art som överväger kostnaderna och olägenheterna. Det är lantmäterimyndigheten som i en förrättning prövar om en gemensamhetsanläggning kan bildas/omprövas.

2. Planförslaget behöver förtydliga hur rätt till VA-ledningar kan säkerställas från anslutningspunkten och fram till planområdet.
3. Östersunds kommun har i samband med detaljplanen ansökt om fastighetsbestämning av gränsen mellan Karlslund 2:2, Mickelsgård 2:12 och Mickelsgård 2:6. Kommunen bör avvakta att lantmäteriförrättningen avslutats och vunnit laga kraft innan detaljplanen antas.

För Lantmäterimyndigheten



Östersunds kommun
samhallsbyggnad@ostersund.se

Svar på samråd: detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl, Regementsområde	Dnr KS: 577-2022 Dnr ByggR: P2022-42
Jämtkraft Elnät AB Jämtkraft Elnät har anläggningsdelar inom det planlagda området i form av en serviskabel till kund på fastigheten Östersund Mjälle 12:1. Gällande elektrifiering av området är det en stor fördel om behoven ev. el beräknas och positioneras i ett tidigt skede. Detta för att ha ett så bra underlag så tidigt som möjligt för att fastställa tekniska ytor för transformatorstationer mm. En annan fråga som är kan vara viktig att lyfta tidigt är vilken nivå av redundans det matande nätet ska ha och vilka sträckningar för kablage mm som kan bli aktuella. Beställning av offert gällande förändringar i elnätet görs i god tid. I den anger Jämtkraft Elnät vilka ledtider som gäller. Exempelvis tar det min 6 månader för att etablera en transformatorstation. Förutsatt att tillståndprocesserna faller väl ut. Av exploateringen orsakade förändringar i det befintliga elnätet bekostas av exploitören.	Kontakt: [Redacted] [Redacted]
Jämtkraft AB, Fjärrvärme FJV har haft kontakt med SWECO samt VA ang ev samförläggning upp till regementet. Vi väntar på beslut i frågan om fjv är ett alternativ för regementsområdet.	Kontakt: [Redacted] [Redacted]

Yttrande – Detaljplan för del av Karlslund 2:2 m.fl. (Regementsområdet)

Till: Samhällsbyggnadsförvaltningen

Från: Tekniska förvaltningen, Sektor GataPark

Datum: 2025-09-02

Kontaktperson:



Sammanfattning av yttrande

GataPark har tagit del av förslaget till Detaljplan för del av Karlslund 2:2 m.fl. (Regementsområdet). Yttrandet fokuserar på de aspekter som berör sektorns ansvar inom gatumiljö, park- och grönstruktur, dagvattenhantering och mobilitet.

Planförslaget bedöms av GataPark syfta till att möjliggöra fortsatt och långsiktig användning av Regementsområdet för Försvarsmaktens verksamhet, inklusive övningsfält, tillfarter och kompletterande funktioner. Planområdet omfattar huvudsakligen kvartersmark med användningen Y1 – Regementsområde. I planens norra del finns en tillfartsväg mot E45 som planläggs som allmän plats gata med enskilt huvudmannaskap.

Synpunkter från GataPark

Drift och ansvar för tillfartsväg

Enligt plankartan utgör tillfartsvägen i norra delen av planområdet allmän plats (gata) med enskilt huvudmannaskap.

GataPark efterfrågar ett förtydligande av hur driftansvaret för denna gata är tänkt att hanteras:

GataPark efterfrågar ett tydligt klargörande i planhandlingarna kring hur driftansvaret för tillfartsvägen är tänkt att hanteras. Det behöver framgå om Fortifikationsverket och/eller exploitören avses vara ansvariga för hela sträckan, inklusive skötsel och vinterväghållning.

Därtill behöver det framgå hur snöuppläggning är tänkt att lösas inom eller i direkt anslutning till området, särskilt med hänsyn till att tillfarten förutsätter god framkomlighet under hela året.

Det är viktigt att dessa frågor klargörs för att inte riskera otydligheter gällande ansvar i framtiden.

Trafiklösningar vid E45

GataPark vill särskilt uppmärksamma följande aspekter kopplade till trafiklösningar i anslutning till E45:

- Bron över E45 bör i första hand utformas som en tvåfilig väg för att klara trafikbelastning och säkerställa framkomlighet, särskilt vid insatser eller hög verksamhetsaktivitet.
- Om tvåfilig bro inte bedöms som genomförbar bör alternativet vara trafikljusreglering för att uppnå acceptabel funktion.
- En ny avfart från E45 söderifrån, för trafik som kommer från centrala Östersund mot Torråsen, bör övervägas. Denna avfart bör placeras innan bron, så att den befintliga avfarten på den sidan enbart fungerar som påfart norrut.
- På motsatt sida av E45 bör den nuvarande på- och avfarten justeras, då siktförhållandena i nuläget bedöms som bristfälliga och utgör en trafiksäkerhetsrisk.

Dessa förslag syftar till att förbättra trafikflöden och säkerhet i området, samt säkerställa god tillgänglighet till och från verksamhetsområdet.

Sammanfattning

GataPark har inget att invända mot planförslagets övergripande inriktning, men ser behov av förtydliganden och justeringar i de frågor som lyfts ovan.

Med vänliga hälsningar,

A large black rectangular redaction box covering the signature and name of the official.

YTTRANDE



2025-08-15

dnr 2025-1233

Länsstyrelsen Jämtland
 jamtland@lansstyrelsen.se

**Yttrande avseende samråd detaljplan för del av Karlslund 2:2,
 Regementsområde Östersunds kommun, Jämtlands län**
 Dnr 4327-2025

Sametinget i Sverige är både en statlig myndighet och ett folkvalt samiskt parlament med syfte att förbättra de svenska samernas möjligheter som urfolk att bevara och utveckla sin kultur. Sametingets uppgift är att medverka i samhällsplaneringen och tillse att samiska behov beaktas, däribland renskötelsns intressen vid utnyttjande av mark och vatten.

Rennäringsintresset är både ett allmänt intresse enligt miljöbalken och ett enskilt intresse som medlemmarna i en sameby innehar enligt rennäringslagen. Sametingets uppgift är att bevaka det *allmänna* rennäringsintresset genom att tillse att den samiska kulturen, inklusive rennäringen skyddas över tid och att förutsättningarna fortsatt ska finnas för att bedriva renskötsel även för kommande generationer. Därutöver bevakar varje sameby sitt *enskilda* rennäringsintresse på den mark som samebyn brukar.

Inflytande och samråd

Området ligger inom eller i dess direkta närhet av vinterbetesmarker för Ohredahke, Jinjevaerie och Jovnevaerie samebyar. Enligt kommunens Översiktsplan Östersund 2040, har samrådsområden för respektive sameby avgränsats i dialog med berörda samebyar. Undantaget är Jovnevaerie sameby, där samråd sker inom deras vinterbetesmarker. Aktuellt planområde ligger utanför utpekade riksintresse för rennäringen och samrådsområden, men inom vinterbetesområde för Jovnevaerie sameby som också är den sameby som nyttjar området av riksintresse cirka 2 kilometer öster om planområdet.

Kommunen ska ha dialog direkt med berörda samebyar i fysisk planering. Sametinget anser att vissa normer ska följas för att det ska anses som att samebyn deltagit effektivt. Detta innebär att:

- Samrådet ska ske i ett tidigt skede.
- Berörda samebyar ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerade samtycke".
- Berörda samebyar ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För att nå ett effektivt deltagande avses; tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.

Čujuhus/adress
 Sámediggi/Sametinget
 Box 90
 981 22 GIRON/KIRUNA

Telefovdna/telefon
 0980 - 780 30 (växel)
 kansli@sametinget.se

Guossuhančujuhus/besöksadress
 Adolf Hedinsvägen 58
 www.sametinget.se
 Org.nr.: 202100-4573

Sametingets synpunkter

Renskötseln bedrivs utifrån renarnas förutsättningar och på renarnas villkor. Det är samebyarna som har kunskapen om markernas värde för renarna. Berörd sameby har rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka beslut där mark och vatten inom det samiska traditionella området berörs. Samråd ska ske genom att kommunen för en strukturerad dialog med samerna i syfte att beakta deras synpunkter och behov i beslutet. På Sametingets hemsida finns kontaktuppgifter till samebyarna¹.

I Sametingets yttrande har enhetschef [REDACTED] beslutat efter föredragning av samhällsplanerare [REDACTED], avdelning Rennäring, Miljö och Samhälle.

¹ <https://www.sametinget.se/samebyar>

Från: [REDACTED]
Skickat: 2025-08-19 21:35:49
Till: "samhallsbyggnad" <samhallsbyggnad@ostersund.se>
Ämne: Synpunk Torråsen

Hej! Bor på Mickelsgårdsbodarna [REDACTED].
Vi känner oro för att lagt den bullriga delen mot vår fastighet. Kan man lägga skyddade förråd mot oss eller kanske bygga bullervallar? Vi tror det skulle göra mycket. Känns som ni anpassar för de som bor i Torråsen men kanske glömt att det bor 9 personer i Mickelsgårdsbodarna.

[REDACTED]

Från: [REDACTED]
Skickat: 2025-08-29 13:01:27
Till: "samhallsbyggnad" <samhallsbyggnad@ostersund.se>
Ämne: Synpunkter på planförslag del av Karlslund 2:2 Dnr P2022-42

- Lokalisering, valet att förlägga regementet i Torråsen och ett friluftsområde sker med stor påverkan för Östersund. En lokalisering på fastigheten Dagsådalens skjutfält 1:1 ner mot E14 och Lugnviks industriområde har mindre störningar för innevånarna i Östersund. Dessutom borde det vara mer ekonomiskt, utbyggt V/A, vägar mm. Och närheten till järnväg.
- Att inte redovisa helheten av detaljplanens påverkan känns fel, finns flera frågor som måste få svar innan arbetet med planen går vidare:
 1. Buller och andra störningar, som verksamhetsutövare måste försvaret ta ansvar för helheten (både det nya planområdet och verksamheten i Dagsådal). Trafik till och från båda lokaliseringarna mm mm.
 2. Skidspår, mycket oklart kring det. Blir det skidbroar vid vägkorsningar, kommer skidspåren vara åtkomlig med bra parkeringsmöjligheter, försvarets övningar i närområdet kommer inte skada skidspår eller hindra folk att vara i dessa (året runt)
 3. Hur stor del av fastigheten Karlslund 2:2 kommer kommunen överlåta till Försvaret, delen sydväst om Torråsenvägen är ett mycket viktigt område för Östersunds rörliga friluftsliv och troligen också en möjlighet för Östersunds stad att växa.
 4. Rödlistade arter, beskrivs för enkelt i planen. Dessa kommer begränsa när byggande får ske vilket troligen gör etableringen ännu dyrare.
- På mötet i Österängsskolan den 19/8 sas det att allmänheten kommer ges möjlighet att köra samtliga vägar utanför det stängsel som byggs runt regementsområdet, kommer detta säkerställas i planarbetet?
- Den absolut viktigaste synpunkten jag har är att både Torråsen med etablering av regemente och Dagsådalensskjutfält ligger idag för nära Östersund med den utbyggnad som skett av stadsdel Norr och Brittsbo mm. Det miljötillstånd försvaret har för Dagsådal från 70-talet måste omprövas utifrån dagen lagstiftning.

[REDACTED]

Från: [REDACTED]
Skickat: 2025-08-31 15:43:37
Till: "samhallsbyggnad" <samhallsbyggnad@ostersund.se>
Ämne: Nytt Regemente

Synpunkt angående planerat nytt regemente

Jag är fastighetsägare i området Mickelsgårdsbodarna [REDACTED], Mickelsgård 2:41, och vill härmed framföra mina synpunkter och oro gällande etableringen av det planerade regementet.

Min främsta oro gäller tre aspekter:

NY VÄGDRAGNING i närheten av min fastighet

En ny väg i anslutning till regementet riskerar att påverka min boendemiljö negativt, både genom ökad trafik, buller och eventuellt intrång på natur- och rekreationsområden. Jag ser även en risk för minskad trygghet och försämrade fastighetsvärden. Jag efterfrågar en tydlig redovisning av hur vägdragningen planeras och vilka konsekvenser detta kan få för närboende.

OLJUD från regementets verksamhet

Verksamheten vid ett regemente medför sannolikt återkommande buller från fordon, skjutövningar och övriga militära aktiviteter. Detta kan kraftigt påverka livskvaliteten för oss som bor i området, särskilt om bullret förekommer under kvällar eller helger. Jag önskar att bullerfrågan hanteras särskilt noggrant i miljökonsekvensbeskrivningen, och att det presenteras konkreta åtgärder för att minimera störningarna för oss boende.

Det känns som man försökt ta hänsyn till boende i Torråsen och det är ju bra men vi är 8 personer i tre hushåll som bor här i Mickelsgårdsbodarna också och man har planerat att lägga buller området närmast mot oss, det känns inte bra med buller avgaser och belysning så nära.

LJUSFÖRORENINGAR

Utbyggnad av nya vägar och verksamhetsområden medför sannolikt omfattande belysning, vilket riskerar att skapa ljusföroreningar. Gatubelysning, strålkastare och annan nattlig belysning kan påverka både natthimlen, djurlivet och vår möjlighet till ostörd vila. Jag anser att detta är en viktig aspekt som bör vägas in i planeringen och att riktad, nedåtriktad och begränsad belysning bör prioriteras i största möjliga mån.

Jag ber att dessa synpunkter tas i beaktande i det fortsatta planeringsarbetet och ser fram emot mer information samt möjlighet att fortsätta följa processen.

Med vänlig hälsning

[REDACTED]

Ostersund 2025-08-31

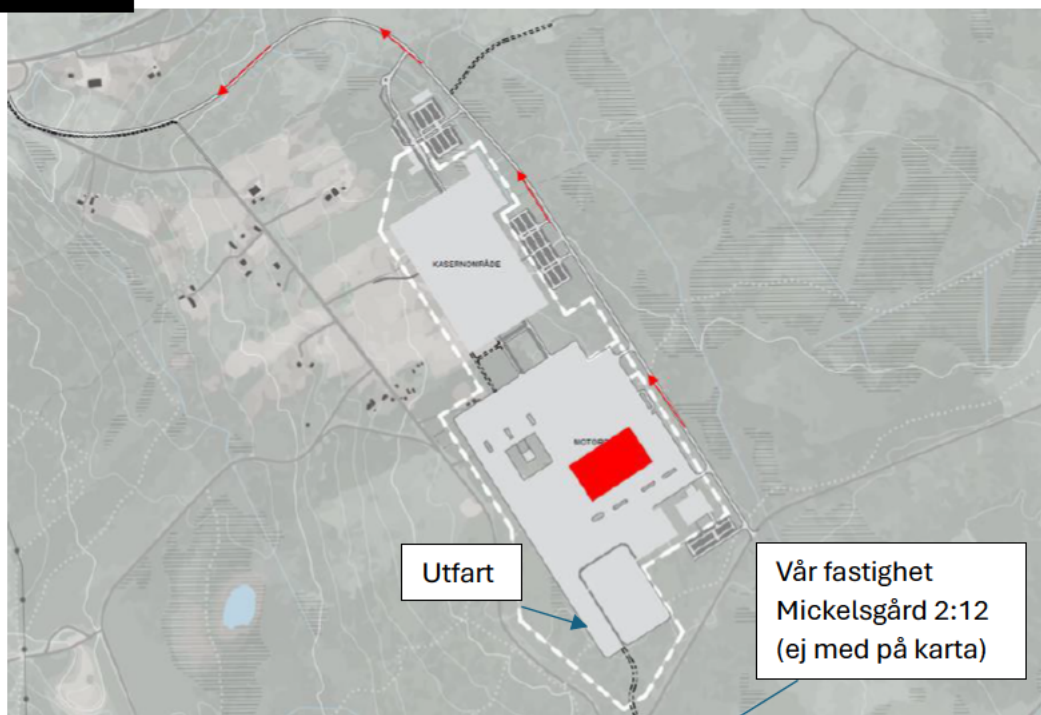
Synpunkter på detaljplan för etablering av Regemente Torråsen, Karlslund 2:2

Nedan har vi listat de synpunkter vi har på regementets etablering i Torråsen:

1. Vägen som kommer från väg 87 rundar vår fastighet, det kommer mest troligt att medföra buller och ljusföroreningar. Hur säkerställer ni att vi inte påverkas oproportionerligt mycket av det? Om vi påverkas så att det överskrider de gränsvärden som finns, vilka åtgärder kommer ni då att vidta för att hamna under gränsvärdena? Hur ser bullerutredningen ut för tunga transporter på vägen som går förbi vår fastighet?
2. Den så kallade bullriga delen av regementet angränsar mot vår fastighet, byggd 2024, för att minska bullret mot Torråsen. Vi är 3 hushåll i den sydöstra delen av regementet som påverkas av bullret. I bullerutredningen har man använt "en bandvagn på tomgång" som utgångspunkt. Vi vill att ni tar fram data på ett mer troligt scenario. T.ex: Hur mycket buller avger ett kompani när de lämnar "den bullriga" delen av regementet kl 09.00? Hur påverkar det vår fastighet och livsmiljö? Hur ofta kommer detta att ske, på vilka tider och vilka åtgärder kommer ni att vidta om vi upplever störande buller som dessutom visar sig ligga över gränsvärden som bullerutredningen inte har kommit fram till? De gånger det körs förbi med bandvagnar på nätterna idag gör att vi vaknar. Hur säkerställer ni att det inte sker i och med denna detaljplan?

Utdrag ur bullerutredning för detaljplanen, s. 16:

Vid bullerstörning i "nyare befintlig miljö", d.v.s. om bostäderna eller infrastrukturen byggts eller om infrastrukturen väsentligt byggts om efter våren 1997, finns enligt praxis inte samma "åtgärdsnivåer". Bullerskyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått ska enligt miljöbalken för dessa fall övervägas om olägenhet för människors hälsa kan befaras eller om god miljö inte nås. Underlag vid avvägningen om åtgärder bör vidtas kan t.ex. utgöras av framtagna åtgärdsprogram enligt 5 kapitlet i miljöbalken och/eller avvägningar som gjorts enligt plan- och bygglagen (2010:900) eller enligt väglagen (1971:948) respektive lag (1995:1649) om byggande av järnväg samt tillhörande förordningar. Observera att särskilda regler som begränsar tillsynen gäller för "nya bostadsbyggnader".



3. Ni har detaljplanerat regementsområdet utanför den yta som anges i planbeskedet.

Vi vill framföra att den föreslagna detaljplanens avgränsning avviker från det område som angavs i planbeskedet (5 kap. 2 § PBL). Planbeskedet har till syfte att ge berörda parter en rimlig förutsebarhet om planprocessens omfattning och inriktning. Som det nu är detaljplanerat påverkar regementet angränsande fastigheter betydligt mycket mer än vad som först redovisades i och med planbeskedet. Vi önskar att ni tydliggör varför och hur området har blivit större och att ni motiverar detta för att skapa en högre trovärdighet.

Vidare framgår det i planbeskedet (DNR 00524-2022) att BTA uppgår till 30 000 m² på 70 hektar mark. I detaljplaneförslaget uppgår BTA till 90 000 m² på 105 hektar mark (DNR KS-00577-2022). Hur motiverar ni denna stora ökning av BTA och markyta samt hur har beslutsprocessen sett ut för denna stora förändring?

4. Hur ska närövningsområdets buller hanteras. Ofta har man, så kallade, lösövningar med ammunition som smäller men inte avger någon projektil. Vad finns det för åtgärder till oss boende för att motverka störande buller från närövningsområdet? Hur stort kommer närövningsområdet att bli, det vore bra om ni kan precisera storleken, omfattningen och verksamhet på närövningsområdet.
5. Vi bor utanför den bullriga, mer industriella, delen av regementet. Hur säkerställer ni att vi inte får in ljusföroreningar i vår bostadsmiljö som påverkar vår livskvalitet negativt? Vi vill att, ni i detaljplanen, redovisar en åtgärdsplan för hur detta ska åtgärdas om det skulle uppstå.

6. Skidspåren planeras att idag dras på vår fastighet. Vi har haft en bra dialog med Fredrik på kultur och fritid vilket är väldigt positivt på alla sätt. Det är svårt att förlita sig på oss som privata markägare, vi skulle kunna tappa intresset för skidåkning eller sälja fastigheten. Om så blir fallet har kommunen satsat stort kapital som är bortkastat och tillgången till skidspår för allmänheten försvinner, i dagsläget känns det såklart tråkigt men situationen är trolig. Vad har ni för planer att säkerställa fortsatta skidspår och rekreation i området utan beroendeställning till oss som privatperson?
7. Ni beskriver i minnesanteckningar från samrådsmöten att skjutfältet, Dagsådalen, har ett miljötillstånd från 1996 och att det inte ska ske byggnationer inom påverkansområde för buller från skjutfältet. Under perioden, efter nedläggningen av I5 2005, har Östersunds stad utvecklats och en hel del bostäder har byggts i området sedan dess.

För att ta några exempel;

Bostadsområden som Stadsdel Norr och Brittsbo.

Skog har avverkats.

Vägar har nyanlagts.

Ica Maxi

Arenan

Enskilda fastigheter har nybyggts inom påverkansområdet för buller från skjutfältet.

Planerad nybyggnation vid Skidstadion.

Allt detta har förändrat vegetation och mark vilket bör vara skäl till att göra en ny bullerutredning på skjutfältet. Att bullerberäkningarna dessutom är, minst, 30 år gamla bör vara skäl nog. Hur säkerställer Östersunds kommun att buller från skjutfältet inte påverkar invånare så negativt att resultatet blir ohållbart? Vi förstår att detaljplanen inte rör skjutfältets vara eller icke vara men utbyggnad av ett regemente med 850 värnpliktiga kommer att öka antalet skjutdagar och påverka ljudmiljön i Östersunds kommun.

8. I den geotekniska utredningen framgår det att grundvatten har påträffats från marknivå till 1,5 m. Hur säkerställer ni att vår enskilda brunn inte påverkas av de omfattande schaktarbeten som ska genomföras i området? Om vår brunn påverkas negativt, vem ansvarar för detta och vem står för kostnaderna som kan uppstå i samband med detta? Ni har tidigare kommunicerat att vi inte kommer bli tvångsanslutna till kommunalt avlopp och vatten, om vi ändå blir det hoppas vi att kommunen står för kostnaden.

SYNPUNKTER PÅ PLANFÖRSLAG

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

REGEMENTSOMRÅDE

Östersunds kommun

Synpunkt: _____

Buller och ljus stör fladdermöss och exploatering bör ske på naturmiljöns villkor, med fokus på att bevara ridåer av träd och växtlighet står det i rekommendationerna.

Att avverka skog, hårdgöra mark, asfaltera och sätta upp ett flertal byggnader samt tillföra buller är väl inte att följa naturmiljöns villkor?

Och även om all verksamhet skulle läggas ner nattetid och utebelysningen riktas mot marken, under perioden maj-augusti, så kommer ju ändå regementet att stå där mer som en stadsdel än som en naturlig miljö för fladdermöss.

SYNPUNKTER PÅ PLANFÖRSLAG

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

REGELEMENTSOMRÅDE

Östersunds kommun

Synpunkt: _____

Under den tid som Torråsen varit i rampljuset för att inrymma ett nytt regemente har man hela tiden lovat att skidspåren inte kommer att försvinna.

Hur visste man dock inte till en början, vilket är helt förståeligt.

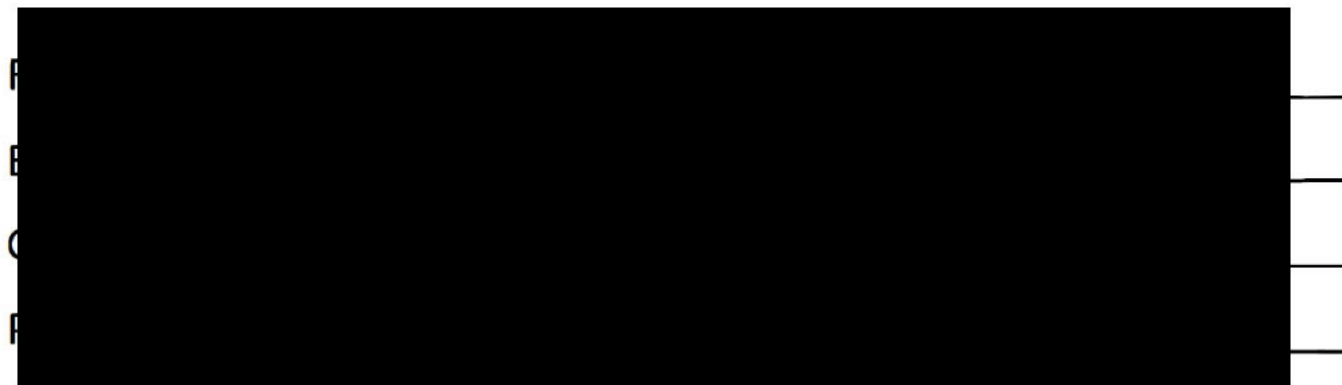
Nu har det har gått några år, och det har förkommit några förslag, men ingenting verkar gå att använda.

Det senaste alstret som visades upp var ett förslag där spåren skulle kunna dras om delvis på privat mark, men som framgick på mötet finns det inga avtal om markens användande, allt är än så länge en skiss, igen.

Kommer det överhuvudtaget att kunna bli något nytt skidspår eller inte?

SYNPUNKTER PÅ PLANFÖRSLAG

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl REGELEMENTSOMRÅDE Östersunds kommun



Synpunkt: _____

Överväg en annan lösning för korsningen vid E45.

Enligt förslaget ska den befintliga busshållplatsen på E45 vid Furulid i riktning in mot stan flyttas till att ligga efter utfarten från SkytteC-sidan.

Redan i nuläget missar busschaufförerna att det står passagerare och väntar på hållplatsen och hinner inte stanna förrän efter hållplatsen, vi bybor har sett prov på det flertalet gånger. Sikten vid viadukten och den nuvarande hållplatsen är inte optimal när man närmar sig den från Litshållet, och platsen för det nya förslaget av hållplats kommer att ligga ännu mera dolt. Hastighetsbegränsningen är idag 90 km/h, men det är inget ovanligt med högre farter, eller omkörningar heller för den delen, en heldragen linje är bara en rekommendation för vissa. Siktsträckan uppåt mot Litshållet vid utfart från SkytteC-sidan är begränsad. Att det är stopplikt vid utfarterna på E45 hjälper föga, det varken saktar ner trafiken på E45 eller ökar siktsträckan för dem som ska köra ut. De säkraste utfarterna på E45 sker i mörker, då det går att se på strålkastarljusen om det kommer andra fordon på E45. I dagsljus, eller dåligt väder, är det en helt annan sak. En fartkamera i backen ner mot viadukten skulle kunna vara en god investering i trafiksäkerhet om inte korsningen byggs om.

Att sätta upp en skylt för förbjuden vänstersväng vid utfarten från SkytteC-sidan är absolut ingen dålig idé, även om inga bybor ens skulle komma på tanken att göra en så livsfarlig manöver trots att den är tillåten idag.

Det är inte riskfritt att komma från staden och svänga in höger till Torråsen heller, påkörningsolyckor bakifrån har förekommit. Trots stigningsfältet är det ibland ganska fullt i filerna och trafiken har bråttom. Senast igår (en vanligt måndagkväll efter kl 18) låg jag i en lång kö och följde trafikrytmen i den högra filen, farten var betydligt högre än 90 km/h. Allt medan flera fordon körde om i stigningsfältet. Avfarten upp på viadukten nyper ordentligt, så det går inte att bara rulla av E45 och sen bromsa ner, inbromsningen måste ske på E45 innan man svänger. Det gäller att ha ögon i nacken vara beredd när man ska svänga av. Jämför mot den övre infarten till Rannåsen, där finns det förutom de två körfälten en liten avkörningsfil till höger, det gör en väldig skillnad.



Fastighetsförvärv

Hur mycket av kommunens fastighetsytor kommer att förvärfvas av Försvarsmakten? Kommer hela fastigheten Karslund 2:2 att avyttras till Försvarsmakten? Hur stort är området som försvaret kommer att förfoga över som ligger utanför detaljplanen? Hur kommer detta att påverka det rörliga friluftslivet i området? Har kommunen gjort någon analys/utredning kring detta innan man avyttrar fastigheter till försvaret?

Miljötillstånd Dagsådalen

Det befintliga miljötillståndet för försvarets verksamhet i Dagsådalen är från 1970-talet. Mycket i samhället har förändrats sedan dess. Det har t.ex. tillkommit en ny miljöbalk, nya bostadsområden har tillkommit m.m. Har kommunen övervägt att få detta tillstånd omprövat? Jag tror i vart fall att det skulle bli svårt att få ett nytt tillstånd inom samma område. Om tillståndet skulle försvinna så finns heller inte samma förutsättningar för en nyetablering/detaljplan i Torråsen.

Skidspår

Hur planerar kommunen kring etableringen av nya skidspår i området? Kommer det inte bli mera komplicerat/dyrare att förvalta dessa skidspår då det verkar som att kommunen inte kommer att vara markägare längre där skidspåren eventuellt kommer att dras? Om kommunen inte själva är markägare riskeras på sikt att skidspåren försvinner då eventuella avtal upphör och markägaren själv har behov av marken.

Ljuföroreningar

I MKBn framgår att ljuföroreningar kommer att uppstå vid en bebyggelse enligt detaljplanen. Riktning av ljuskällor kommer att vidtas för att utgöra mindre påverkan för fladdermöss. Kommer det att vidtas åtgärder på ljuset för att minimera påverkan på övrig livsmiljö utanför planområdet? En beskrivning/utredning av ljuföroreningarna önskas.

GC-väg

Samhällsekonomiskt anser jag att det är slöseri med skattemedel att planera för 2 olika GC-vägar för de olika etapperna. Välj ett alternativ som fungerar för etableringen långsiktigt. Vid byggnation av GC-väg för etapp 1, vad är motiveringen till varför kommunen ska vara delägare i gemensamhetsanläggningen och stå för kostnader? Är det inte Försvarsmakten som bör stå för hela kostnaden för byggnation och drift? Vad har kommunmedborgarna för nytta av den?

Planbesked

Planbeskedet som antogs i November 2022 var på 70 ha men detaljplanen är på 110ha. Behövs det inte ett nytt beslut om planbesked om planområdet utökats efter antaget planbesked?

Huvudentré

I illustrationens utpekade huvudentrén så kan jag utläsa att vi som nära boende har ca 100m till denna huvudentré. Kommer det vara en grind som kommer att öppnas och stängas flera gånger om dagen och bullra? Jag önskar att denna öppning i stängslet stängs och huvudentrén flyttas till en nordligare plats utefter den ca 4km långa stängslet, där inga människor bor. Detta för att minska påverkan i vår boendemiljö.

Jordvärme

Vår fastighet har ett servitut på jordvärme som eventuellt sträcker sig in i detaljplaneområdet. Hur påverkas det? Jag yrkar på att servitutet kommer att bestå vid en eventuell fastighetsreglering.

Grundvatten och brunnar

Jag är orolig över vårt vatten, vi har egen brunn. Vad händer om grundvattnet blir förorenat?

Lokalisering

Försvaret har presenterat deras önskemål om en etablering i Östersundsområdet och att de anser att Torråsen är för dem ett bra alternativ. Som motpol till det anser jag att det är politikerna i Östersund som bör se till helheten för utvecklingen av Östersunds kommun och överväga vilket alternativ för etableringen som passar bäst för kommunen.

Jag anser att hela detaljplaneområdet är felplacerat utifrån mitt perspektiv på utvecklingen av Östersunds kommun. Östersunds stad kommer att bli begränsad i sin möjlighet att växa, för försvarets områden kommer att ligga som en ”stor bromskloss” i vägen. Har inte kommunen sett några möjligheter att växa mot Torråsen inom en 100 års period? Jag anser att om försvaret etablerar sig i Torråsen så stängs möjligheten för Östersund att växa åt detta håll.

Försvarsmakten kommer att ta mera mark i anspråk än den detaljplan som presenterats. Det är den totala ianspråktaga ytan samt den önskade/planerade expanderingen som ger begränsningarna för Östersunds kommun, inte bara detaljplaneområdet.

Samhällsekonomiskt så tror jag att det finns andra platser som lämpar sig bättre för en nyetablering av försvaret. T.ex. där det finns bättre tillgång till infrastruktur som [t.ex.](#) V/A, el, järnväg, väg, GC-väg, fjärrvärme, kollektivtrafik m.m. än i Torråsen.

Bullerutredning Verksamhetsbuller

Jag önskar en utförligare och mer tydlig utredning kring buller från verksamheten.

Tabell 7 i utredningen visar en sammanställning av bedömningen för respektive miljöaspekt vid genomförande av detaljplan för det nya regementsområdet samt nollalternativet. Tabellen visar inte på någon skillnad vid en etablering enligt detaljplanen och 0-alternativet med avseende på buller. Kommer inte verksamheten att avge något ljud som påverkar omgivningen? Föreslagen detaljplan måste rimligtvis låta mer än 0-alternativet, utöver trafikbullret.

I bilagan för bullerutredningen som redovisas så har indata varit ljud/buller från Bandvagn 410. 2.2 Ljudkällor på verksamhetsområdet.” På regementet kommer det finnas bandvagnar av typen Bv 410.”

Tabell 1. Sammanställning av bullerkällor och ljudeffekt.

Benämning	Lw [dBA]	Höjd [m]	Källa
Bv 410 körning	80 /m	1,5	Teknisk rapport ²
Bv 410 tomgång	106	1,5	Teknisk rapport ³

Vad avser dessa värden i tabellen? För mig är detta inte tydligt, är det till exempel ljudnivån från en eller flera bandvagnar?

Maximal ljudnivå för bandvagnar har inte inkluderats i beräkningen p.g.a. att de endast passerar vid två tillfällen under dagtid (detta berör således utredningen kring trafikbuller). Vad gäller angående maximal ljudnivå för bandvagnar vid verksamhetsbuller? Kommer bandvagnar att köras på området och i närområdet? Ur planbeskrivningen. ”I detta ingår bland annat körutbildning, vapenutbildning, sjukvårdsutbildning och motorutbildning. Verksamheten kommer att bedrivas såväl inom som utanför regementsområdet och olika typer av övningar kommer att utföras inom det närövningsområde som planeras i anslutning till regementsområdet. ” Kommer detta att avge något ljud?

Ur Naturvårdsverket rapport 6538. Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller

Sid 6 -7 ”Buller från trafiken inom verksamhetsområdet bör som huvudprincip bedömas som industribuller. I vissa fall kan det dock vara rimligt att i stället använda bedömningsgrunderna för trafikbuller. Det kan till exempel gälla om verksamhetens område är stort och verksamheten bedrivs i en begränsad del av området. För trafik till och från verksamhetsområdet på angränsande vägar och järnvägar bör som huvudprincip riktvärden för trafik vara vägledande. Utifrån en sammanvägd bild av bullersituationen kan dock andra bedömningar i särskilda fall

behöva göras. Det kan exempelvis vara fallet vid tillfartsvägar till täkter, där transporterna till och från dessa står för en betydande del av bullerstörningarna.”

” Buller från fordon på tomgång, fordonsservice och liknande på uppställningsplatser eller depåer för till exempel bussar, tåg och lastbilar bör bedömas som industribuller. Med uppställningsplats avses här en särskild iordningställd plats där fordonen för en kortare eller längre tidsperiod är placerade på tomgång eller med tekniska system, till exempel fläktar, i drift”

Är det endast bandvagnar som är bullerkällan och kommer att låta från verksamheten i detaljplaneområdet? I bilagan trafikutredning så står det: ” Vid detachementet i Östersund förväntas ett flertal olika av Försvarsmaktens militärfordon användas eller komma på besök”. Här redovisas det flera fordonstyper t.ex. pansarterrängbilar, bandvagnar, tungdragare med släp och Archer. Låter inte dessa fordon något? Avger inte övrig verksamhet förutom fordon något ljud som t.ex. övning på området och i närområdet?

Hur hanteras maximala ljudnivåer? Ses försvarets verksamhet som särskilt störningsframkallande och bör därför skärpas med 5 dBA?

Naturvårdsverket rapport 6538. Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, Sid 10

- Maximala ljudnivåer ($LF_{max} > 55$ dBA) bör inte förekomma nattetid klockan 22-06 annat än vid enstaka tillfällen.
- Vissa ljudkaraktärer är särskilt störningsframkallande. I de fall verksamhetens buller karakteriseras av ofta återkommande impulser som vid nitningsarbete, lossning av metallskrot och liknande eller innehåller ljud med tydligt hörbara tonkomponenter bör värdena i tabell 1 sänkas med 5 dBA
- fall den bullrande verksamheten endast pågår en del av någon av tidsperioderna ovan, eller om ljudnivån från verksamheten varierar mycket, bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för den tid då den bullrande verksamheten pågår. Dock bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för minst en timme, även vid kortare händelser.

För oss som bor här så blir det sammanlagda bullret från försvarets verksamhet, både det som kommer från nyetableringen/detaljplaneområdet men också från försvarets redan befintliga verksamhet på skjutbanan och övningsområdet i Dagsådalén. Är det inte det totala bullret från försvarets verksamhet som räknas?

Bullerutredning trafikbuller

I bullerutredningen gällande trafikbuller så finns felaktiga parametrar som invärde t.ex. hastigheten på E14/E45 mellan trafikplats Rannåsen och Lillängerrondellen som anges som 70 km/h. Verklig hastighet är 100 km/h. Detta påverkar rimligtvis resultatet. Kommer en ny bullerutredning att göras med korrekta värden?

Byggbuller

Riktvärden för buller under byggtiden finns, för både inom- och utomhusmiljö. Buller från trafik till och från byggplatsen bör bedömas efter riktvärdena för trafikbuller. Men trafik inom byggplatsen räknas som byggbuller.

Exempel inomhus:

Leq dagtid kl.07-19, 45 dBA

Leq kväl kl.19-22), 35 dBA

Leq natt kl.22-07), 30 dBA

Leq lör,sön och helgdag kl.07-19, 35 dBA.

Leq lör,sön och helgdag kl.19-22, 30 dBA

Det finns även ett maxvärde för byggbuller,

Lafmax, Natt kl.22-07 alla dagar, 45 dBA

Kan byggherren visa på hur dessa värden kommer att hållas? Byggtiden för etapp 1 beräknas pågå i minst 5 år, hur många år till det blir vid en eventuell etapp 2 framgår inte. Hur många år är det rimligt att boende i Torråsen ska tåla buller från bygget? Vem är tillsynsmyndigheten?

Buller i Frilufts/Rekreatiomsområde

Från Naturvårdsverket vägledning kring buller:

” Människor söker sig till friluftsområden och andra rekreatiomsområden för att bland annat komma bort från samhällsbullret. Ljudnivåerna behöver vara låga för att ge den kvalitet som eftersöks.

Med friluftsområden avses i det här sammanhanget område i översiktsplan för det rörliga friluftslivet eller andra områden som nyttjas mer frekvent för friluftsliv, där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet.”

Här är rekommendationerna:

Leq dagtid kl.06-18, 40 dBA

Leq kväl/natt kl.18-06), 35 dBA

Leq lör,sön och helgdag kl.06-18, 35 dBA.

I Östersunds kommuns översiktsplan för 2040 så finns det frilufts/rekreatiomsområden i nära anslutning till försvarets nyetablering/detaljplan. Finns det en utredning/plan för hur dessa riktvärden för buller ska beaktas och inte överskridas? Ur planbeskrivningen ” Tillkommande verksamhet samt användandet av tillfartsvägar kommer medföra en högre ljudnivå i närområdet.” Hur hög?

Samrad om detaljplan for del av Karlslund 2:2 m fl REGEMENTSOMRADE Ostersunds kommun



Vi har en djupgrävd och stenad brun som vi är oroliga för.

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl REGELEMENTSOMRADE Östersunds kommun



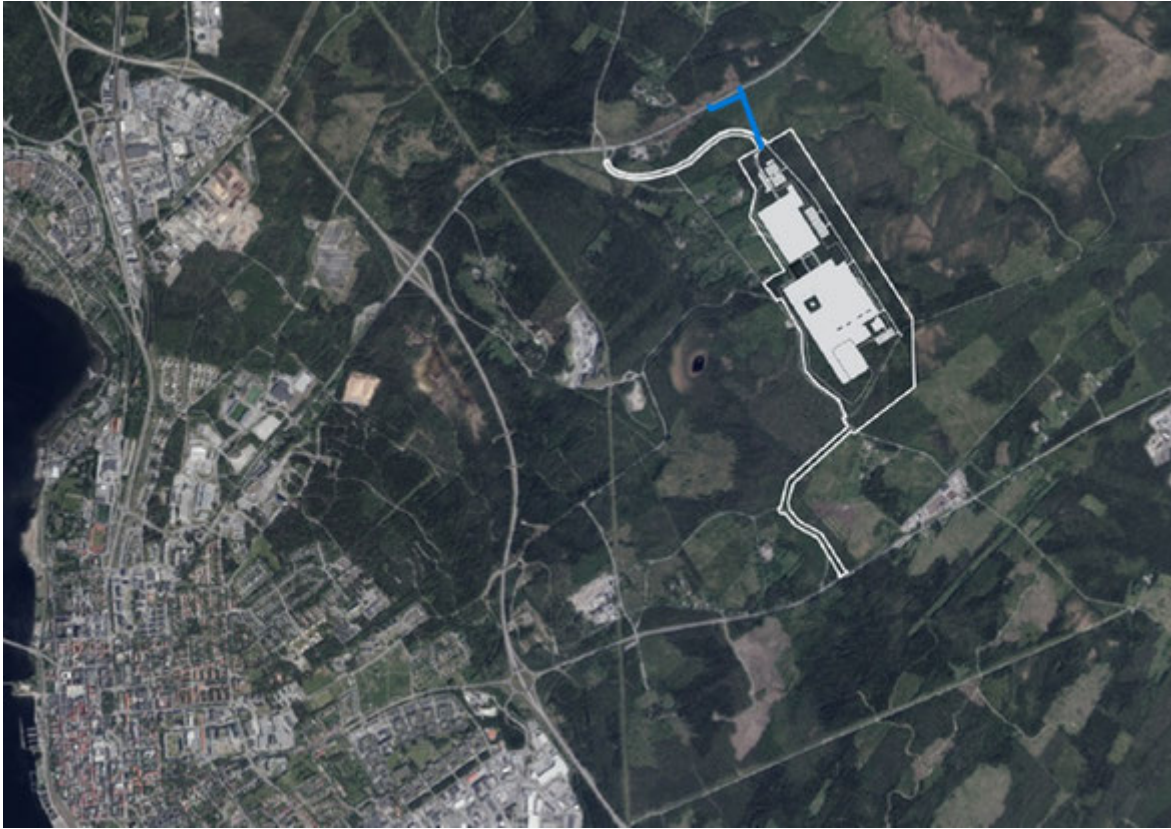
Det borde byggas en infart för byggtrafik på E45, se Figur 1.

Den bör anslutas med en avkörnings fil på krönet av E45 det finns en befintlig skogsväg. Det skulle räcka med enkelriktad då en utfart blir lite problematisk med stigningsfältet.

Det skulle innebära en väsentlig skillnad på buller under byggtiden för byborna samt på det stora hela. Det blir även en lättnad för lastbilarna som slipper den tunga stigningen från bron och upp. Det skulle innebära mindre slitage på fordonen samt en mindre bränsleförbrukning vilket är positivt ur både ekonomiskt perspektiv samt för miljön och klimatet. Mindre stigningar och inbromsningar/farttagningar innebär mindre utsläpp.

Dessutom slipper dom som bor ca 80m från er planerade väg, stora delar av transporterna så nära inpå tomten.

Att skilja byggtrafiken från övrig trafik bör ha en väsentligt stor positiv påverkan på trafiksäkerheten jämfört med den ursprungliga planen ni presenterade under samrådsmötena. Med tanke på hur mycket trafikflödet kommer öka under byggtiden kommer risken för olyckor annars att öka drastiskt om inte några andra åtgärder vidtas då den befintliga av- och påfarten från E45 redan är väldigt trafikfarlig med tanke på den dåliga sikten för att ge ett exempel.



Figur 1: Bilden visar ett förslag på bygginfart med avkörningsfält. Avkörningsfältet gör det möjligt för byggtrafiken att störa övrig trafik i så liten utsträckning som möjligt.

Samrad om detaljplan for del av Karlslund 2:2 m fl REGEMENTSOMRADE Ostersunds kommun

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Buller och Damm under byggtiden.

Det kommer att bli mycket buller. Hur säkerställs att vi som boende kan uthärda det under hela byggtiden. Etapp1 beräknas ta 5 år, hur länge kommer etapp2 ta?

Går det att styra bygget till vardagar och dagtid?

Damm under byggtiden. Det borde ställas krav på entreprenörerna att ha bevattnings- och dammbindning på daglig basis.

Samrad om detaljplan for del av Karlslund 2:2 m fl REGEMENTSOMRADE Ostersunds kommun



Huvud entren blir rakt ovanför vårt hus

Det skulle inte göra nåt om man flytta den in mot området

samt flytta värnplikts parkeringarna på ovensidan området då det säkerligen är mycket rörelse runt dom på kvällar och helger.

Samrad om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl REGELEMENTSOMRADE Östersunds kommun

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

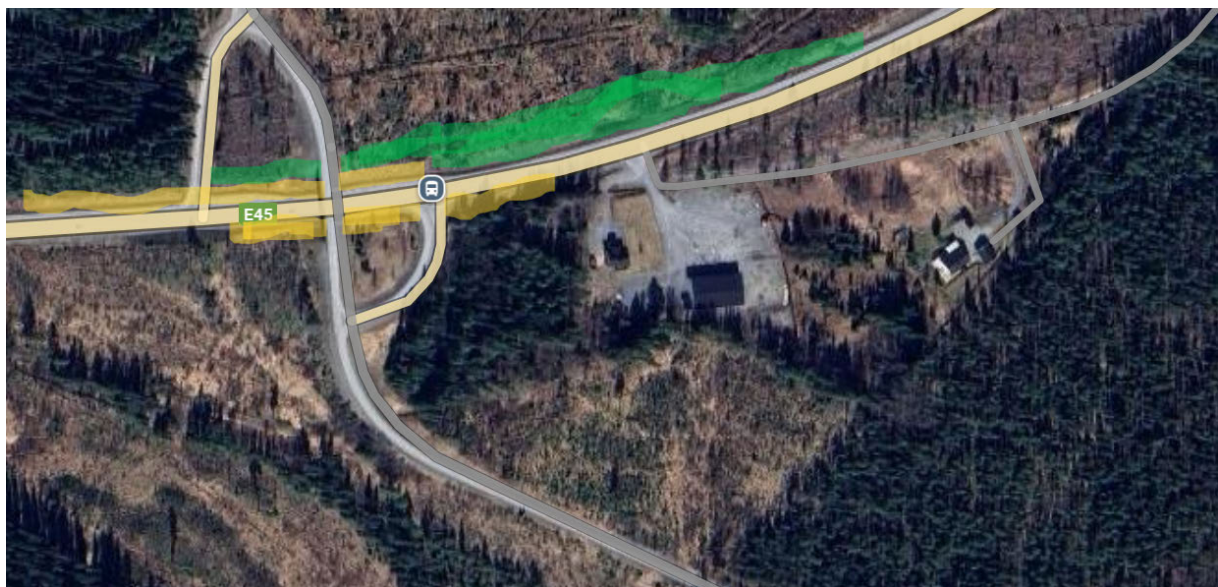
[REDACTED]

korsning E45-Torråsvägen.

Den behöver verkligen byggas om (kanske det farligaste korsningen i stan) speciellt om det blir mycket mer trafik i den.

Det behövs både av och påfarts filer i båda riktningarna det borde rymmas i bron.

Skulle inte skada att schakta för bättre sikt i innerkurvan upp mot Lit.



Figur 1: Bilden visar förslag på förbättring av Torråsens trafikplats vilket skulle vara nödvändigt då trafikflödet kommer öka och trafiksäkerheten måste bli bättre. De gula markeringarna visar på- och avkörningsfiler som kan byggas till medan det grönmärkade visar mark som kan schaktas bort för att väsentligt förbättra sikten i trafikplatsen.

Samrad om detaljplan for del av Karlslund 2:2 m fl REGEMENTSOMRADE Ostersunds kommun



Ljusförorening

Om man har master som är 60 meter och riktar ljuset inåt borde det ändå bli ganska påtagligt kan ni beskriva hur det kommer att påverka?

Samrad om detaljplan for del av Karlslund 2:2 m fl

REGEMENTSOMRADE

Ostersunds kommun

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

SKOTER SPÅR

Som det är nu så har vi i Torråsen och Ranåsen ett skoterspår som går upp mot skoterleden från Lit. Den går basvägen som går förbi där eran huvudentre kommer att bli. När det blir planområde blir det då skoterförbud då?

Synpunkter på planförslag

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

REGEMENTSOMRÅDE

Östersunds kommun



Synpunkt:

I bullerutredningen framgår det att etableringen inte kommer förändra bullernivån på bedömningsskalan jämfört med nollalternativet (måttlig negativ påverkan i båda fallen). Detta känns orimligt. Bullermodellen i utredningen har inte tagit hänsyn till acceleration i uppforsbackar. Detta anser jag är ett av de högre och mer störande ljudnivåerna som jag som boende i området upplever från redan befintligt trafikbuller. Vid farttagning och acceleration i uppforsbacke med tunga fordon och tungt släp går motorerna på högvarv vilket skapar högt och störande buller. Att detta inte tas hänsyn till i utredningen anser jag är bemärkningsvärt. Särskilt under vinterhalvåret då stora snöfall och halkigt väglag är vanligt i området så ökar sannolikheten ytterligare för buller från den backe till området som kommer bli.

Under samrådsmötet togs det upp att bullerutredningen måste skilja på olika källor vilket är rimligt. Dock är det den totala mängden buller som är det som faktiskt kommer påverka de boende och det bör därför också utredas. Om det sammantagna bullret skulle överskrida hälsofarliga nivåer så är det ett faktum och måste då åtgärdas. Eftersom redan befintligt trafikbuller inte bedömts ha någon större påverkan på hälsan så skulle ökade bullernivåer i framtiden direkt kunna kopplas till det då nybyggda regementet samt den ökade aktiviteten på Dagsådalens skjutfält som ni förväntar er. Att det inte är den sammanlagda bullernivån som måste beaktas känns absurt.

Sedermera nämndes det på samrådsmötet att buller under byggtiden inte tas hänsyn till då undantag görs för buller under byggtid även om detta buller skulle nå högre nivåer. Att buller under byggtid är högre än när etablering är färdig är rimligt. Dock kommer detta bygge pågå i flera flera år och det känns därmed orimligt att åtgärder inte kommer vidtas

för de boende i området om det skulle visa sig att bullret uppnår hälsoskadliga nivåer under så pass lång tid. Det känns inte alls orimligt att bullret kommer att bli skadligt högt och ihållande med tanke på de extrema mängder bergkross som kommer behöva dumpas frekvent för att förstärka det stora planerade området.

Om det visar sig att bullret uppnår skadliga nivåer under byggtiden, hur kommer det då hanteras? Kommer arbetet blåsas av medan åtgärder som exempelvis bullervallar upprättas? Hur mycket kommer inte detta kosta extra, inte bara kostnader för byggnationen av dessa bullervallar utan även de extrema kostnader som uppstår av att pausa ett arbete av denna skala?

Synpunkter på planförslag

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

REGEMENTSOMRÅDE

Östersunds kommun



Synpunkt:

Av miljökonsekvensanalysen (MKA) framgår att regementet i Torråsen kommer påverka många olika skyddade arter såsom violett guldvinge, knärot, guckusko, grönsångare, hornuggla, järpe, spillkråka, talltita, tretåig hackspett, videsparv, orre, pärluggla, sparvuggla, tjäder, trana, lavskrika och fladdermöss (varav en fladdermusart, trollpipistrell, noterats som ett av de första fynden i Jämtland).

Det framgår även att vissa åtgärder kommer tas för att försöka minska påverkan i några av fallen, med långt ifrån alla. Att bygga nytt kommer självklart medföra negativa konsekvenser för miljön då man stör de naturliga ekosystemen genom att förändra landskapet. Att man då försöker göra åtgärder för att främja skyddade arter vid etableringen känns då som en självklarhet. Det jag ifrågasätter är om det över huvud taget är nödvändigt att bygga där man stör så många skyddade arter?

Vad jag förstått görs MKA först när planbeskrivningen av detta specifika område görs. Hur kan det komma sig att man bara behöver göra en MKA för ett område? Varför måste inte MKA göras för flera olika områden innan man tar beslut för vilket område där etableringen ska planeras. Då skulle potentiella områden jämföras med varandra med miljön i åtanke och där utefter kan en slutsats dras kring vilket område som skulle skadas minst av en regementesetablering. Vad är annars syftet med MKA om man bara konstaterar att arter kommer skadas utan att försöka hitta alternativa lösningar där arter inte skadas i lika stor utsträckning?

Synpunkter på planförslag

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

REGELEMENTSOMRÅDE

Östersunds kommun



Synpunkt:

En punkt som togs upp under samrådsmöte var varför Torråsen valts som etableringsplats. Ett av argumenten till detta var tillgång till befintlig infrastruktur. Vilken infrastruktur syftar man på då? Det framgår att det är mycket infrastruktur som kommer behöva byggas så som vatten och avlopp. För att ansluta till kommunens VA-nät kommer detta att behöva dras långt vilket kommer innebära stora kostnader. Hur väger Torråsen upp med sin ”befintliga infrastruktur” mot andra potentiella etableringsplatser där exempelvis anslutningen till VA skulle kunna ske mycket smidigare och till en mycket lägre kostnad?

Vid mötet nämndes ett område i Lugnviks industriområde upp mot Nifsåsen. Detta område bör redan inneha en stor mängd infrastruktur som INTE Torråsen har; såsom VA, avfallshantering, el, järnväg och annan väl utbyggd väginfrastruktur. Detta område är liksom Torråsen nära centrum samt nära Dagsådalens övningsområde (med befintliga militärbroar över E14) vilket under mötet togs upp som anledning till att Torråsen valts.

Området i Lugnvik har, i motsats till Torråsen, ingen större höjdskillnad i jämförelse med staden vilket skulle gynna de som vill gå eller cykla till och från regementet. Detta skulle även göra att de frågetecken och svårigheter ni hade kring gång- och cykelvägar till Torråsen inte längre skulle behöva begrundas då befintliga gång- och cykelvägar till Lugnvik redan finns. Bussanslutningar till detta område är också redan befintligt.

Utöver detta finns det i Lugnvik nära tillgång till fjärrvärme vilket är en stor fördel jämfört med Torråsen som inte har någon befintlig infrastruktur för uppvärmning av en anläggning i denna skala.

Området i Lugnvik upptas till stor del av timmercentraler. Dessa borde vara lätta att flytta till andra platser som exempelvis Brunflo-Haxäng, där det skulle vara enkelt att bygga en ny kombiterminal för företagen.

I och med detta vill jag betona mitt ifrågasättande av den ”befintliga infrastruktur” ni anser finns i Torråsen. Det kommer behöva byggas mycket ny infrastruktur till Torråsen för att kunna etablera detta regemente. Detta anser jag är väldigt onödiga kostnader sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv då det finns mycket redan befintlig infrastruktur på andra områden kring Östersund där Lugnviks industriområde är ett exempel. Att använda sig av redan befintlig infrastruktur är inte bara positivt för ekonomin utan det är även bra ur ett hållbarhetsperspektiv då nybyggnation är dåligt ur både miljö och klimatperspektiv. Att värna om vår planet är något som bör värderas högt vid alla typer av byggen och om det finns miljövänligare alternativ som dessutom verkar inneha flera andra positiva aspekter som ni värderat högt med Torråsen så borde detta definitivt ses över och övervägas.

Synpunkter på planförslag

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

REGEMENTSOMRÅDE

Östersunds kommun



Synpunkt:

Hur har kommunen tänkt kring stadens långsiktiga expansion? Genom att placera ett regemente i Torråsen stängs stora möjligheter till stadens framtida tillväxt.

Försvarsmakten kommer då i princip att sträcka sig som ett band från

Dagsådalen/Kännåsen via Torråsen och sedan vidare bort till Grytan. Eftersom inga nybyggen får se inom områden kring etableringen så innebär det att staden inte kommer kunna växa åt detta håll i framtiden. Om etableringen inte hade skett här ser jag det annars som en möjlig väg som staden kommer kunna expandera. Staden sträcker sig redan ända mot Krokoms kommun vid Brittsbo (Östersunds kommun) som ligger kloss i kloss med Sånghusvallen (Krokoms kommun). Åt andra hållet sträcker sig staden redan hela vägen till Brunflo. Alternativet som verkar vara på tapeten är "Annersia" vilket känns som ett ohållbart alternativ för etablering av stora bostadsområden då Frösöbron redan är väldigt hårt belastad. I sådant fall skulle nästan en ny bro behövas för att klara av de stora trafikflödena som kommer uppstå. En mycket naturligare utveckling för staden känns som att det borde vara åt Torråsen-hållet eftersom det endast ligger ett stenkast från centrum med goda möjligheter till att exempelvis cykla in till centrum vilket staden främjar för invånarna.

SYNPUNKTER PÅ PLANFÖRSLAG

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

REGELEMENTSOMRÅDE

Östersunds kommun

Förnamn: _____ Efternamn: _____

E-post: _____

Gatuadress: _____

Postnummer: _____ Postort: _____

Synpunkt: Placering av regementet tycker jag är fel och
och unikt i flera avseenden försvarsmakten har redan
andra alternativ bör utredas, området är rikt på naturvärden

mycket mark att tillgå och som de redan smutsat ned

De bör inte få förstöra mer orörd mark utan förhålla sig till
mark som redan är störd.

Då det finns ytor som kan fungera med deras närhetsönskan
till övnings och skjutfält.

SYNPUNKTER PÅ PLANFÖRSLAG

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

REGELEMENTSOMRÅDE

Östersunds kommun

Förnamn: _____ Efternamn: _____

E-post: _____

Gatuadress: _____

Postnummer: _____ 1 II II Postort: _____

planen behöver ses över gällande detta och kanske utredas
synpunkt: Bullernivå, efter att ha lyssnat under informationsmöten
så verkar bullernivåer bara vara delvis utredda och efter modeller

mer faktisk bullerpåverkan, både byggtid och sedan när
det är i drift, en egen infart längre upp efter E45 skulle lösa
en hel del av dessa problem.

SYNPUNKTER PÅ PLANFÖRSLAG

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

REGELEMENTSOMRÅDE

Östersunds kommun

Förnamn: _____ Efternamn: _____

E _____

Gatuadress: _____

Postnumm: _____ Postort: _____

Synpunkt: Gällande anslutande väg i detaljplanen som exkluderar
negativt, även som utredningsförslag föreslås om pusssignaler
befintlig byväg och påverkar fastigheten kånkbacken 1:2 väldigt

på överfart (e45) blir en dålig lösning för alla inblandade, föreslår en
ny överfart längre upp efter E45 så får försvaret en egen infart och det
blir bättre för tunga transporter. försvaret få dessutom en egen
överfart till övningsområde, närmare och de kan stänga in sig
mindre störning för boende i området

SYNPUNKTER PÅ PLANFÖRSLAG

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

REGELEMENTSOMRÅDE

Östersunds kommun

Förnamn: _____ Efternamn: _____

E-post: _____

Gatuadress: _____

Postnummer: _____ Postort: _____

Synpunkt: Närövningsområdet, bullernivåer vid övningarna?

Kommer det att användas lös ammunition? det smäller lika

Då FM tidigare haft övningar med lös ammunition i samma område så är vi i byn medvetna om hur det påverkar och det låter

SYNPUNKTER PÅ PLANFÖRSLAG

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

REGELEMENTSOMRÅDE

Östersunds kommun

Förnamn: _____ Efternamn: _____

E-post: _____

Gatuadress: _____

Postnummer: _____ || Postort: _____

Synpunkt: Vid en etablering i Torråsen så kommer användningen
av skjutfältet att öka avsevärt och då ge mer störning, buller

det även planeras mer bostäder i skjutfältets närhet

så bör det ses över, nytt miljötillstånd för grytans skjutfält

kanske kan vara en lösning och en etablering i grytan istället

Från: [REDACTED]
Skickat: 2025-09-02 22:49:27
Till: "samhallsbyggnad" <samhallsbyggnad@ostersund.se>
Ämne: Samrådsyttrande Torråsen

Hej, här kommer mina synpunkter

För mig som bor här i Torråsen är beslutet om att bygga regemente i byn såklart förkrossande. Att bo mitt ute på landet men samtidigt så nära stadskärnan är en dröm för många! Jag är otroligt tacksam över att ha växt upp i denna dröm och skulle gärna vilja föra detta vidare till mina barn. Att regementet ska byggas i byn stör inte mig som individ särskilt mycket just nu, då jag snart går ut gymnasiet och ska starta ett eget liv. Förmodligen kommer jag inom ett fåtal år att flytta ifrån byn och staden. Men när jag studerat klart och ska starta mitt liv på riktigt så ser jag min framtid i Östersund. Men finns det verkligen en framtid för oss unga i denna kommun?

För att staden ska fortsätta vara levande och växa kommer fler bostäder och mer infrastruktur att behöva byggas. Frågan är bara var. Jag undrar hur ni som kommun ser på denna fråga. I en av era rapporter skriver ni "Kommunens mål är att landsbygden ska fortsätta vara ett attraktivt alternativ för småhusbyggen och inflyttning." I och med detta citat ifrågasätter jag starkt de beslut som ni tar. Att bygga ett regemente i Torråsen skulle skapa en stor propp. Redan som det är idag med skyttecentrum nekas många bygglov runt området. I och med regementet skulle ni blockera er själva då expanderingen av landsbygden skulle bromsas kraftigt. Denna propp som skapas av regementet kommer sitta kvar i årtal.

Som jag ser på det finns det i princip endast en rimligt riktning dit staden kan expandera och växa. Åt väst är det fullt av bostadsområden som går ända mot kommungränsen. Lika så är det bebyggt åt öst. Det skulle absolut vara möjligt att klämma in några enstaka hus men inga större bostadsområden. Söderut har vi ett annat problem än tätbebyggelse. Jag tror att det skulle bli en stor kostnad för kommunen att bygga på Annersia. Större befolkning kommer leda till mer trafik då folk kommer behöva pendla in till skola och arbete inne i stadskärnan. Frösöbron är redan hårt belastad och det är alltid köer. Detta innebär att en till bro kommer behöva byggas. För ja, folk kommer att åka bil då avståndet till stan inte är cykelvänligt. Vilket det skulle vara ifall man skulle välja att satsa på kommunens norra delar. För mig tar det inte mer än 15 minuter att ta mig till skolan på cykel. Att åka bil går ännu snabbare. I många fall tar jag mig in till stadskärnan snabbare än mina vänner som bor i någon av kommunens tätbebyggda områden.

Med detta vill jag bara vädja er som kommun att tänka till. Hur vill ni att staden ska se ut om 30 år. Idag kanske regementet ligger en bit utanför stadskärnan men kolla bara på I5. Man byggde det då utanför stadskärnan men idag är det inbakat i centrum. Vill vi verkligen att det ska bli så igen? Eller är det ens en fråga då alla bygglov kommer nekas.

En 18 tjej med sina framtidsplaner i Östersund ber nu er som kommun att verkligen tänka till. Är detta verkligen det bästa beslutet i längden eller är det kanske ett beslut man tar i panik på grund av dagens världsläge?

[REDACTED]

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl REGELEMENTSOMRÅDE Östersunds kommun

Dnr P2022-42

Synpunkter till detaljplane förslag från:



Närövningsområdets storlek och buller, påverkan o tider:

Ni har under samråden fått frågor kring storleken och vad för slags verksamhet som kommer bedrivas på närövningsområdet öster om regementet.

Det har framställts som att närövningsområdets yta bara ska användas till lite lättare grupp- och körövningar. Storleken på närövningsområdet skulle vara Fortifikationsverkets egna mark i anslutning till regementet samt i princip hela den övriga kommunala marken i östlig, nordostlig anslutning till regementet, rätt eller fel?

Vill minnas att regementschefen sa att det rycker in värnpliktiga vid tre olika tillfällen över året, och att det är i samband med det, som närövningsområdet ska användas.

Vad innebär det i praktiken?

Är det totalt 9 veckor eller kan det vara 6 månader för tre grupper?

Kan det vara så att Försvarsmakten önskar bestämma över denna idag kommunalt ägda yta, eller att de köper den?

Kan detta då vara orsaken till att de lovade skidspåren, i dagsläget inte är med i detaljplane förslaget, och där de idag finns i arbetsmaterial till stor del är skissade på privat mark?

Har det gjorts någon bullerberäkning på närövningsområdet gentemot frilufts- och skidområdet?

Skarp ammunition får inte användas i närövningsområde, men lösplugg smäller högt det också.

Det tydliggjorde försvarsmakten här i byn under övningen Aurora, där mycket lösplugg avlossades, och tomhylsor lämnades kvar lite överallt. På ett ställe avlossades kraftig lösplugg i direkt anslutning till bostäder. Detta helt utan förvarning.

Är detta något som kommer kunna hända igen?



Detonerad, lämnad lösplugg i anslutning till bostadshus. Märke på tändhatt: 07 BF 97

Tändhattsdiameter, ca 20 mm.

När ni lovat att skidspår ska bli kvar och bli bättre, kom då ihåg att spåren här uppe är flacka, lugna tysta spår som används av bla. föräldrar med 1-åringar nerbäddade i pulkor.

Så har ni tagit hänsyn till det och gjort bullerutredning utifrån det?

Eller ska friluftsmänniskor och bybor höra skrikande officerare, värnpliktiga som skjuter lösplugg och bandvagnar och andra fordon som övar i närområdet, just för att det är ett kombinerat allmänt natur- OCH militärt närövningsområde?

Under lång tid har flera politiker och tjänstemän tydliggjort i media att skidspåren kommer att bli kvar, och förmodligen bara bli bättre. I det detaljplaneförslag som presenteras så finns det inga spår kvar av det. För de som använder friluftsyterna och blivit lovade att det bara kommer bli bättre, för dem vore det fint att ni presenterar ett mer konkret förslag istället för att säga att allt blir bara bättre. Det finns en naturlig oro bland många som rör sig i detta område, dels för att ytan på närövningsområdet inte presenterats mer exakt, samt att detaljplanområdet har vuxit från kommunstyrelsens beslut om 70 hektar till 105 hektar. Detta trots att Dauson i media i April sa att områdets storlek är detsamma och att det bara var byggnaderna som blivit fler.

Har det tagits nya beslut som inte kommunicerats ut ,
om att regementsområdet ska växa mer till ytan också?

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl REGEMENTSOMRÅDE Östersunds kommun

Dnr P2022-42

Synpunkter till detaljplaneförslag från:



Trafik:

Se över hur ni tänkt in- och utfart från regementsområdet mot E45.

Byggnadsskede:

Föreslår att ni skapar en in- utfart för byggtrafiken på toppen av stigningen, Sigridstorp se röd markering i bild. Där finns en liten instickare idag, enligt bilden.

Överblicken där är i dag bättre för vänstersväng med lastbil tillbaka mot Östersund, än den befintliga utfarten med högersväng västerut mot Östersund.

Under vintertid har jag haft kunder med lastbil, där jag stått på den östra utfarten och tittat mot Lit, samtidigt haft kunden i lastbilen i telefon, och på så vis kunnat guida kunden så att den kommit ut på E45 västerut mot Östersund utan att den behövt köra stopp alternativt tappa fart och då bli en trafikfara.

Så dålig är den befintliga trafikplatsen idag.



Befintliga avfarten mot Torråsen är inte heller särskilt bra för tung trafik på något sätt.

Särskilt inte om man väger 60-70 ton och är 24 meter lång, vilket kommer vara vanligt under byggtiden.

Du har inte utrymme för att svänga av och få med dig släp om det samtidigt står någon på väg ut på E45, riktning öster ut, mot Lit. Sen får du, inte helt orimligt, starta om från 0 km/h när du ska svänga vänster upp mot Torråsen/Regementsområdet.

Det skapar onödigt slitage på bilar, onödig bränsleförbrukning och onödigt buller under lång tid då regementsområdet är under uppbyggnad. Helt enkelt dåligt ur alla typer av miljösynpunkter.

Lägg därtill vintervägsförhållanden som skapar ytterligare utmaningar.

Plogning av E45 innebär att plogbilarna skickar stora mängder snö på av- påfarterna, snö som inte alltid tas reda på i direkt närtid. Jag har exempel där både kunder och anställda kört fast i dessa snömassor på väg hit eller härifrån.

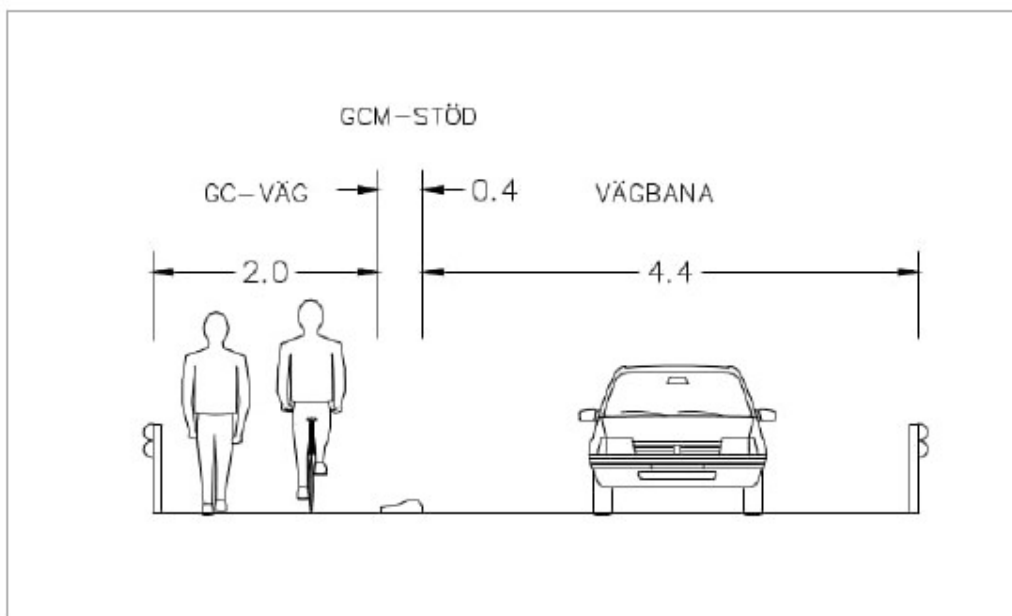
Exempelvis så blir det också väldigt fort glashal beläggning på däck, när saltbelagda däck går ut på

osaltad vinterväg, och om någon behöver stanna för att släppa fram en kollega/medtrafikanter endast en liten stund, kan det räcka för att skapa ett totalstopp när varma däck sedan spinner fast på vinterväg. Detta i samma stund skapar en trafikfarlig situation för den lokala befolkningen i byn, alla friluftsmänniskor och skidåkare som fortsättningsvis ska använda skidspåren och skidparkeringen i Torråsen, samt för min personal, kunder och godstransporter som ska till och från mitt företag.

Med en infart uppe på plattan vid Sigridstorp efter stigningarna på E45, så kommer ni undan dessa problem, och kan med enkelhet komma in på regementsområdet även i framtiden, med transporter som kräver lite mer utrymme. Fordonstypen tungdragare som nämns i trafikutredningen, är en kombination som ofta kräver än mer manöverutrymme jämfört med en traditionell bil & släp kombination, även om den totala längden är 24 meter på de båda.

Med en sådan infart skulle det kanske också bli lite enklare att bygga den tänkta vägen (gulmarkerad) ner mot Torråsenbron också, uppifrån och ner, istället för nerifrån och upp?

Att komma österifrån, från Lits-hållet, är också helt knasigt att med lastbil med släp ta höger och runt tillbaka upp mot Torråsen. Med en infart uppe på plattan får man betydligt mindre risk för fastkörningar och driftstörningar, jämfört med befintlig trafiksituationslösning vid bron.



Att ni sedan föreslår en avsmalning, enfilig överfart för bilar över bron, för att främja gång och cykeltrafik till skyttecentrum, Dagsådal och busshållplats är inte heller särskilt bra.

Bron blir redan extra smal som den är under vintertid, då plogvallar byggs upp och smalnar av vägbanan, längs med broräckena.

Hur har ni tänkt plogningen då med åtskild gång-cykelväg?

Kan man inte bygga en gång-cykelväg som "hänger" på befintliga bronns östra sida, mot Lit?

Bron byggdes ju för att klara tunga transporter under garnisonens tid, så med modern teknik och kompetens kanske man kan "hänga på" en gång-cykelöverfart. För kommer det ett gäng med marscherande soldater, så behöver de bara korsa EN väg på deras tripp till och från skyttecentrum etc. om gång-cykelvägen är på den östra sidan, mot LIT.

Det borde vara den minst störande och minst trafikfarliga lösningen.

Det enda som skulle kunna bli knasigt är väl om någon transport kommer österifrån och är för hög, och då smular gång- cykelbron, om den är för klen byggd.

Vi har i närtid haft timmerbil som körde tvärstopp i bron, då kranen var för hög.

Så gör en in- utfart till det tänkta regementsområdet uppe på platten, för trafiksäkerhet, miljö, tidsbesparing, samt livsmiljön för de boende och de friluftsmänniskor som rör sig i området. Allt detta som ni värnar om.



Röd linje= Förslag på väg med egen broöverfart mellan regemente och Skyttecentrum/Dagsådal

Det absolut bästa anser jag vara att ni bygger en trafikplats med bro för Försvarsmaktens eget bruk över E45.

Ni har ju kraft att bestämma över hur era anläggningar ska vara utformade och placerade.

Med tanke på miljardsatsningen på ett nytt regemente i Torråsen, närövningsområden mm, så bör den extra kostnaden med en egen mycket säkrare trafikplats med bro kunna räknas hem över tid.

Varje miljömässiga besparing blir ju en vinst från dag ett. Då inräknat naturmiljö, arbetsmiljö och trafiksäkerhet. Det torde bli en hel del bränsletransporter till regementet också, att förebygga olycksrisker för dessa transporter ligger säkert i allas intresse.

Alternativt kanske det går att skapa en STOR cirkulationsplats uppe på toppen som kan lösa situationen, och då samtidigt sänker ni tillåten högsta hastighet ner mot Östersund. Det skulle nog öka säkerheten vid Torråsenbron också.

Det framkom under samråden, att kollektivtrafik inte är något kommunen kan svara för, då regementsområdet ligger utanför stadsbussarnas driftområde och tillhör istället Länstrafiken. Oavsett så skulle det vara en fin samhällsservice att låta stadsbussar gå in uppe via E45 infarten, förbi regementet och ner tillbaka genom byn, och sedan tillbaka ut på 45:an tillbaka till staden. Då skulle folk kunna ta bussen till rekreationsområdet i Torråsen, både sommar och vinter. Jag skulle kunna ha personal och praktikanter som kan åka buss hit. Det är idag ingen som vill åka buss och kliva av vid 45:an för att ta sig hit. Höjdskillnaden mellan byn och busshållplatsen vid 45:an tilltalar inte de flesta.....

Skidspårsparkeringen ska bli kvar, och då skulle det vara positivt om kommunen skapar ett ärende att sänka hastigheten genom byn. Kommunen tog bort de gamla hastighetsskyltarna och ersatte med en liten blå skylt med rekommenderad hastighet 50km/h. Kommunen avisade också mitt förslag att sätta upp en varningsskylt för korsande skidspår, där spåret idag går över vägen mitt på raksträckan. Då var beskedet att det behövdes tillstånd och det gick inte sätta upp skyltar hur som helst, med exempel som olagliga loppis- och sommarkaféskyltar.och tipset jag fick var att skapa ett eget ärende hos Trafikverket. Jag trodde inte att omtanken över skidåkares säkerhet i anslutning till vägövergångar, skulle ensamt ligga på privatpersoner. Så då är det väl bättre att nån inte får stopp på sina skidor och draghundar, samtidigt som det kommer en stackare i 70 km/h på rakan, helt ovetande, att inom nån sekund gör den sig olycklig för alltid.

Ska man tolka ert svar i minnesanteckningarna från samrådsmötet 19/8, att kommunen fortfarande inte anser sig ha någon del eller lust att engagera sig i hastigheten genom Torråsen?

Kommunens svar i minnesanteckningarna:

Det är länsstyrelsen som fattar beslut om hastighetsbegränsning på enskild väg som ligger utanför tätbebyggt område. Om man vill att hastigheten på vägen genom Torråsen ska ses över kan man vända sig till länsstyrelsen med en begäran om omprövning.

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl REGELEMENTSOMRÅDE Östersunds kommun

Dnr P2022-42

Synpunkter till detaljplaneförslag från:



VA, Dagvatten & Grundvatten

Fler kritiska faktorer och mer undersökningar måste utföras, enl.VA- utredning utförd av Sweco
Vad innebär det i praktiken?
Kan det komma att påverka tidsplanen?

Detta kan man läsa i Dagvattenutredningen utförd av Sweco:

-Under byggprocessen är en effektiv och tekniskt korrekt hantering av dagvatten avgörande för att skydda miljön, recipienter, omkringliggande områden och bebyggelse samt för att undvika översvämningar.

Vad innebär det i praktiken?

Vilka är åtgärderna?

Vad gör man för kontroller och i vilken frekvens för att se att hanteringen är korrekt?

Frågan ställs utifrån oron att det ska kunna påverka min egna grävda brunn, som endast är 12 meter djup från markytan. Den har fungerat och varit tjänlig i ca 100 år, och skulle den fallera nu, så är det svårt att inte dra slutsatsen att det beror på markarbeten för regementet.

Om min färskvattenbrunn havererar, sinar eller på annat sätt blir påverkad, i anslutning till att markarbeten börjar och regementet byggs, var vänder jag mig då?

Har ni något färdigt åtgärdsschema?

Är ni mottaglig för att hjälpa mig, eller måste jag själv starta utredning och bära bevisbördan?

Det framgår inte i minnesanteckningarna som skickades ut efter samrådsmöte 18/8, där det står:

- Om det ändå skulle uppstå en gäller huvudprincipen att den som orsakat skadan också ansvarar för att bekosta återställandet.

Från: [REDACTED]
Skickat: 2025-08-31 07:23:17
Till: "samhallsbyggnad" <samhallsbyggnad@ostersund.se>
Ämne: Yttrande från Rannåsen samfällighetsföreningen, detaljplan Torråsen

Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl, Regementsområde Synpunkter från Rannåsens samfällighetsförening

Rannåsens samfällighetsförening vill framhålla att gång- och cykelväg enligt planbeskrivningens alternativ 2 är att föredra.

Samfällighetsföreningen har ett flertal gånger genom åren påpekat vikten av att en gång- och cykelväg byggs från trafikplats Rannåsen till Östersunds Arena.

Planbeskrivningen för del av Karlslund 2:2 anger två olika alternativ för gång- och cykelväg. Dels en standardhöjning av befintlig grusväg (alternativ 1) som korsar E14 strax norr om trafikplats Odenskog och dels en gång- och cykelväg som byggs parallellt med E45 (alternativ 2). I planbeskrivningen föreslås att cykelväg enligt alternativ 1 genomförs i samband med regementsområdets utbyggnad, etapp 1. Det anges också att vilket alternativ som är det mest lämpliga i ett senare skede, när regementsområdet är fullt utbyggt och underlaget för cykelresor ökar, ska utredas vidare inför detaljplanens granskningsskede.

I planbeskrivningen framgår, att för att vägen enligt alternativ 2 ska vara funktionell och trafiksäker för cykelpendling kan åtgärder såsom förbättring av vägunderlaget och installation av belysning krävas. **Detta innebär stora kostnader för den föreslagna gemensamhetsanläggningen.**

Samtidigt konstaterar Rannåsens samfällighetsförening att kommunen, enligt *Förslag till planprogram för del av Stadsdel Norr*, har planer på ny gång- och cykelväg längs Litsvägen som föreslås knyta an till befintlig gång- och cykelväg vid Östersunds Arena för att sedan fortsätta i två sträckningar, dels längs med ny infartsväg från Litsvägen, dels vidare norrut, mot E14. Detta utgör den största del av planbeskrivningens andra alternativ 2.

Rannåsens Samfällighetsförening förordar därför gång- och cykelväg enligt alternativ 2. Detta eftersom kommunen redan genom planprogrammet för del av Stadsdel Norr och kommunens planer på fortsatt utbyggnad av stadens norra delar har planer att bygga en gång- och cykelväg längs med Litsvägen till trafikplats Rannåsen. Det torde därför vara mest kostnadseffektivt att anlägga gång- och cykelväg enligt planbeskrivningens alternativ 2, i stället för att vid utbyggnad av etapp 1 endast göra den standardhöjning av grusvägen som utgör alternativ 1 och sedan uppföra en gång- och cykelväg längs Litsvägen vid ett senare tillfälle.

Rannåsens samfällighetsförening vill också framhålla att sträckan mellan trafikplats Rannåsen och Östersunds Arena är väldigt smal och otrygg för dem som cyklar och går. Vi värnar våra bybors säkerhet och tycker att det är oacceptabelt att vi ska behöva välja att skjutsa våra barn och välja bil som färdmedel för den korta resan till staden.

Utbyggnaden av gång- och cykelväg längs Litsvägen går också väl i linje med kommunens ambitioner att minska resandet med bil och höja luftens kvalitet i centrum. Det underlättar

gång- och cykeltrafik inte bara från byarna Rannåsen, Torråsen, Kläppe med flera utan gör det även mer attraktivt för boende i Litsområdet att cykelpendla.

För styrelsen,

A black rectangular redaction box covering the signature of the board.



**LANTBRUKARNAS
RIKSFÖRBUND**

LRF Östersund

REMISSYTTRANDE

Dnr KS 577-2022

Dnr ByggR: P 2022-42

25-09-02

Östersunds kommun

Samhällsbyggnad

831 82 ÖSTERSUND

samhallsbyggnad@ostersund.se

Yttrande gällande samråd om detaljplan för del av fastigheten Karlslund 2:2 m fl, Regementsområde, Östersunds kommun.

LRF Östersund inkommer här med synpunkter i rubricerat ärende.

Allmänt om LRF

LRF är en av Sveriges största folkrörelser och även landets största företagarorganisation. Vi finns representerade nationellt, regionalt och lokalt i hela landet. LRFs kommunavdelningar är ett samarbetsorgan för de medlemmar som bor och verkar i kommunen. Uppdraget för våra kommunavdelningar är att bevaka och påverka i frågor där kommunen har beslutanderätt och som är viktiga för LRFs medlemmar. I Östersund företräder LRF över 400 företagare inom det gröna näringslivet. Med rätt förutsättningar finns stor möjlighet för de gröna näringarna att växa vilket skapar såväl arbetstillfällen som skatteintäkter och bidrar till en cirkulär och biobaserad samhällsekonomi.

Övergripande synpunkter

Livsmedelproduktion är en samhällsviktig verksamhet och att öka den regionalt är en central del i såväl den nationella livsmedelsstrategin som i den regionala utvecklingsstrategin. En genomtänkt och välgrundad nationell strategi för livsmedelsförsörjning är viktig och avgörande för vår nations framtid. Jordbruksmark är en grundförutsättning för detta och bör därför i alla avseenden visas den hänsyn som förväntas i enlighet med i MB 3 kap. §4:

”Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.”

Med detta som bakgrund är vår utgångspunkt att all jordbruksmark i kommunen ska undantas från bebyggelse i största möjliga utsträckning eftersom jordbruksmark som bebyggs inte kan återskapas.

Postadress

LRF Jämtland
Armégränd 6
831 32 ÖSTERSUND

Besöksadress

Armégränd 6
831 32 ÖSTERSUND

Telefon, växel

010-184 40 00

E-post

nord@lrf.se

Hemsida

www.lrf.se



Specifika synpunkter

När LRFs kommunavdelningar ges tillfälle att yttra sig i sådana här ärenden görs alltid en individuell bedömning utifrån en rad faktorer som exempelvis aktuell marks beskaffenhet för odling/bete, möjliga alternativa placeringar av det/de objekt som ärendet gäller, mark- ägares och/eller brukarens inställning till bebyggelseplanerna samt bebyggelsen utifrån ett perspektiv av landsbygdsutveckling. Detta diskuteras sedan i kommunavdelningen och sätts ihop till en sammanvägd bedömning i det enskilda ärendet.

LRF Östersund vill lämna följande synpunkter och inspel i aktuellt ärende med utgångspunkt i ovanstående resonemang om livsmedelsproduktion som samhällsviktig verksamhet och det självklara att grundförutsättningen för produktion av livsmedel är att det finns jordbruksmark att använda. Att anlägga byggnader och/eller enskilda vägar på åkermark eller nära åkerkanter skapar, i de allra flesta fall, dåliga förutsättningar för klokt brukande av marken och hållbar livsmedelsproduktion ur flera aspekter.

Vad gäller den aktuella ansökan är vår inställning att trots dess samhällsviktiga funktion så ska inte mer jordbruksmark, än vad det som redan nyttjats, tas i anspråk. Vi anser även att vägar och dränering ska vara intakta.

Vi vill passa på att tacka för möjligheten att inkomma med synpunkter. Det är värdefullt för oss som organisation och för våra medlemmar.

Med vänlig hälsning

LRF Östersund

Synpunkter från Vänsterpartiet

Detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl

Vänsterpartiet har ett antal betänkligheter kring planförslaget. Vi är medvetna om att exploateringen i Torråsen är av nationellt intresse och med vissa förbättringar kan etableringen bli acceptabel. Vi har därför valt att samla våra ståndpunkter kring planförslaget nedan.

Motorbanan

Det framgår inte om dialog har förts med de som nyttjar befintlig motorbana. Vänsterpartiet förutsätter att de verksamheter som påverkas får komma till tals, så att bortfallet på bästa sätt kan kompenseras.

Cykelväg

De två alternativ som förespråkas har sina för- och nackdelar. Eftersom alternativ 1 är kortare leder det alternativet troligen till större andel cykelpendlare.

I dagsläget saknas emellertid cykelväg från norra delen av Östersund till Rannåsen. Cyklister tvingas korsa trafikplats Rannåsen tillsammans med biltrafiken. Av den anledningen förespråkar vi alternativ 2, trots den längre sträckningen.

Kommunen kommer utan etableringen inte ha ett behov av en sådan stor investering som gång- och cykelbanan skulle leda till, åtminstone inte delen från Rannåsen till Torråsen. En förutsättning för alternativ två är därför att Fortifikationsverket är med och hel- eller delfinansierar gång- och cykelbanan.

Om hela investeringen ska bäras av kommunen bör det billigare alternativ 1 väljas, med tillägg för att även eventuella åtgärder för att förenkla för cykling från Rannåsen bör beaktas.

Parkering och cykelparkering

Kommunen har ett mål om en färdmedelsfördelning på 40 % bil, 20 % kollektivtrafik och 40 % aktiva transporter. Beräkningar på cykel- och bilparkering bör därför göras om så att den närmare liknar den målsättning kommunen har. Logistiskt effektiva transporter till området bör uppmuntras. Med mindre omfattande ytor för parkering frigörs en del av marken för natur- eller andra beaktansvärda ändamål.

Ekonomiska frågor

Att exploatören ska bära kostnader kopplade till regementsområdet är en god utgångspunkt. Eftersom exakta kostnader och ansvarsfördelning ännu inte är fastställda är det viktigt att denna utgångspunkt ligger fast inför framtida avtal.

Vänsterpartiet anser att staten mer eller mindre har tvingat in Östersund i denna etablering. Kommunen tvingas bära investeringar som annars inte skulle behövas. Om kommunen tvingas bekosta någon betydande del av etableringen riskerar det att bli mycket dyrt. De skatteintäkter som nya jobb skulle innebära kommer inte att täcka upp för så pass stora investeringar.

Drift, vatten och avlopp

Här står att exploatören behöver ansöka om att bli avtalskund hos det kommunala bolaget. Något bolag finns inte i dag, vilket ger ett spekulativt intryck. Vi anser att kommunen i stället för "det kommunala bolaget" bör kommunicera om "den kommunala VA-huvudmannen".



Rennäringen

Vänsterpartiet förutsätter att en dialog redan upprättats med samiska företrädare. Området utgör vinterbetesmarker för renskötseln. Även om det inte rör sig om riksintresseområde bör kommunen agera för att hålla goda relationer och skapa förståelse mellan kommunen, Försvarmakten, Fortifikationsverket och samebyar. Det är också viktigt att politiken får en korrekt bild av vad konsekvenserna för eventuellt berörda samebyar blir i och med ianspråktagandet av delar av vinterbetesområdet.

Kollektivtrafik

Dialog med regionen behövs så att ändamålsenlig busstrafik kan ordnas till området. Vänsterpartiet uppfattar planen som att det ska till en busshållplats i anslutning till infarten och parkeringsytan. Det är i princip ett måste om någon ska överväga att ta bussen. Det är en lång sträcka att gå till eller från någon av de befintliga närmsta hållplatserna.

Busstrafik bör ordnas redan under etapp 1. På så vis kan vanor skapas direkt och även anställda kan redan från start undvika att bilpendla till arbetet.

Naturvärden

Det är bra att ordentliga naturvärdesinventeringar är gjorda. Stor hänsyn behöver tas till identifierade naturvärden så att gröna värden bevaras. Tillkommande buller, ljusföroreningar och förändrad markanvändning får inte riskera att störa och försvåra tillvaron för skyddsvärda arter.

Det framgår inte hur stor areal jordbruksmark som försvinner i och med planens genomförande. Det är därför svårt att ta ställning till om förlusten är acceptabel.

Rekreation och friluftsliv

Tillsammans med eventuell etablering i Verksmon/Spikbodarna blir ingreppet i det stadsnära friluftslivet påtagligt. De planer som finns för att dra om skidspåren i området bygger delvis på privata markägares goda vilja. Det är otillräckligt som lösning på de irreversibla förluster i stadsnära friluftsområde som planen leder till. Det krävs en långsiktig lösning som på sikt kan erbjuda invånarna rekreation och friluftsliv på.

/Vänsterpartiet i Östersunds kommun, [REDACTED]





Östersunds kommun
Samhällsbyggnad
831 82 Östersund

samhallsbyggnad@ostersund.se

Östersund 2025-09-03

**Samråd om detaljplan för del av Karlslund 2:2 m fl, Regementsområde,
Östersunds socken, Östersunds kommun (Ert Dnr KS 577–2022, ByggR: P 2022–
42).**

Jamtli har givits tillfälle att inkomma med synpunkter i rubricerat ärende och har i
nuläget inget att erinra ur kulturhistorisk synvinkel.

Jamtli återkommer under granskningsomgången om det finns något mer att tillägga eller
erinra.

Med vänlig hälsning

JAMTLI

██████████

1:e antikvarie
Certifierad sakkunnig kulturvärden