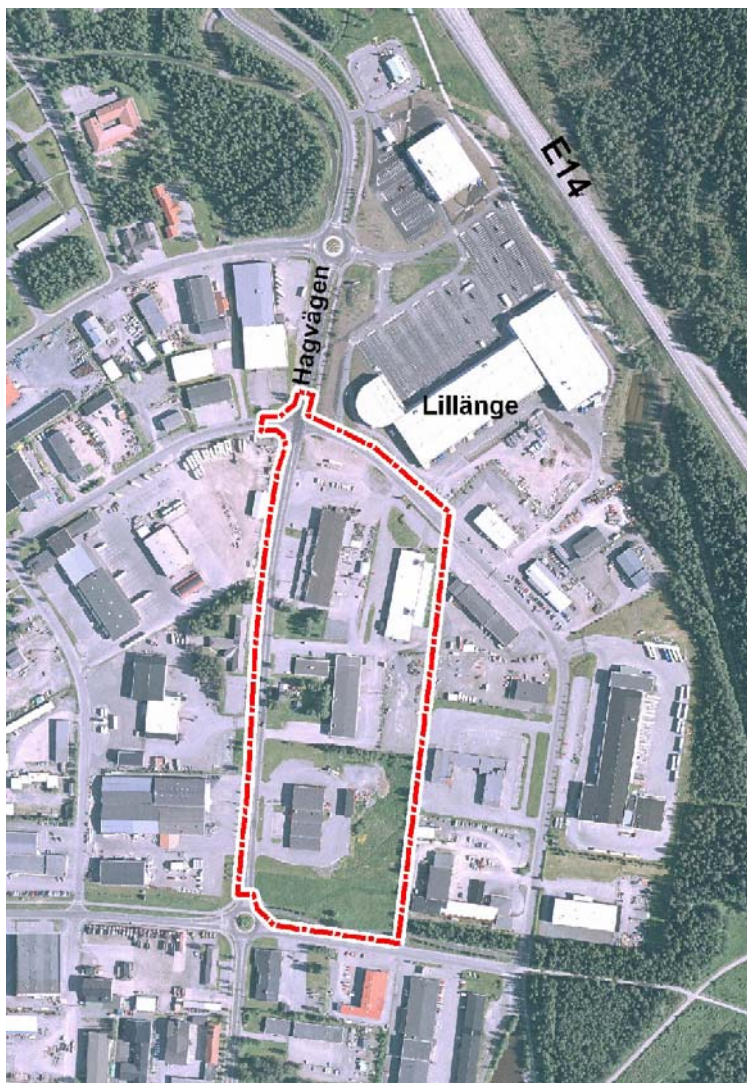




Detaljplan för **HANDEL I ODENSKOG**

Släpvagnen 1,2,7,8,9 m fl
Östersunds kommun

Dnr Ädh	900/2009
Dnr planmodul:	P 09/0018



ANTAGANDEHANDLING

Planhandlingarna består av:

- Plankarta med planbestämmelser
- Illustrationskarta
- Plan- och genomförandebeskrivningar
- Utlåtande

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Upprättad av Samhällsbyggnad 15 december 2010

Godkänd och reviderad av miljö- och samhällsnämnden den 23 februari 2011

Antagen av kommunfullmäktige den 17 mars 2011

Laga kraft den 13 april 2012

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANBESKRIVNING	3
SYFTE OCH HUVUDDRAG	3
PLANDATA	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	5
Översiktliga planer	5
Handelspolicy	5
Program för nya detaljplaner	5
Tillväxtprogram för Östersund	5
Gällande detaljplaner	6
Miljökonsekvensbeskrivning / Behov av miljöbedömning	6
Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i Miljöbalken	6
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	7
Naturmiljö	7
Bebyggelse	8
Friytor	12
Rekreation	12
Gator och Trafik	12
Hälsa och Säkerhet	15
Jämställdhet	17
Inverkan på miljön	17
Teknisk försörjning	17
Administrativa frågor	19
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	19



Detaljplan för HANDEL I ODENSKOG Släpvagnen 1,2,7,8,9 m fl Östersunds kommun

PLANBESKRIVNING

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en omvandling av Lillänge/Odenskog från industri- till handelsområde. Handel ska kunna ske med sällanköpsvaror och dagligvaruhandel. Detaljplanen tillåter även kontor och en mindre del icke störande småindustri. Förbättringar i trafikmiljön föreslås genom nya gång- och cykelvägar.

Detaljplanen säkerställer befintlig allmän parkmark. Eftersom parkmarken ingår i ett sammanhängande grönstråk från söder till den stadsnära skogen är det viktigt att inga avvikelser medges som kan påverka parkmarken.

Detaljplanen anger att minst 10% av kvartersmarken ska vara gröna miljöer. Det är viktigt att detta upprätthålls och att ytorna gärna koncentreras till några större ytor hellre än att de fragmenteras.

Detaljplanen innehåller ett antal utformningsbestämmelser med syfte att skapa fasader som kan upplevas som varierande och intressanta.

Eftersom detaljplanen medger handel i stor koncentration, vilket kan medföra många besökare, innehåller även detaljplanen bestämmelser som syftar till att skapa en miljö som kan upplevas som trygg och tillgänglig av alla.

Särskilda frågor för bygglovet

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

Kollektivtrafik
Tillgänglighet inom- och utomhus
Trygghet
Förerenad mark
Belysning utomhus (Gestaltning)

PLANDATA

Lägesbestämning

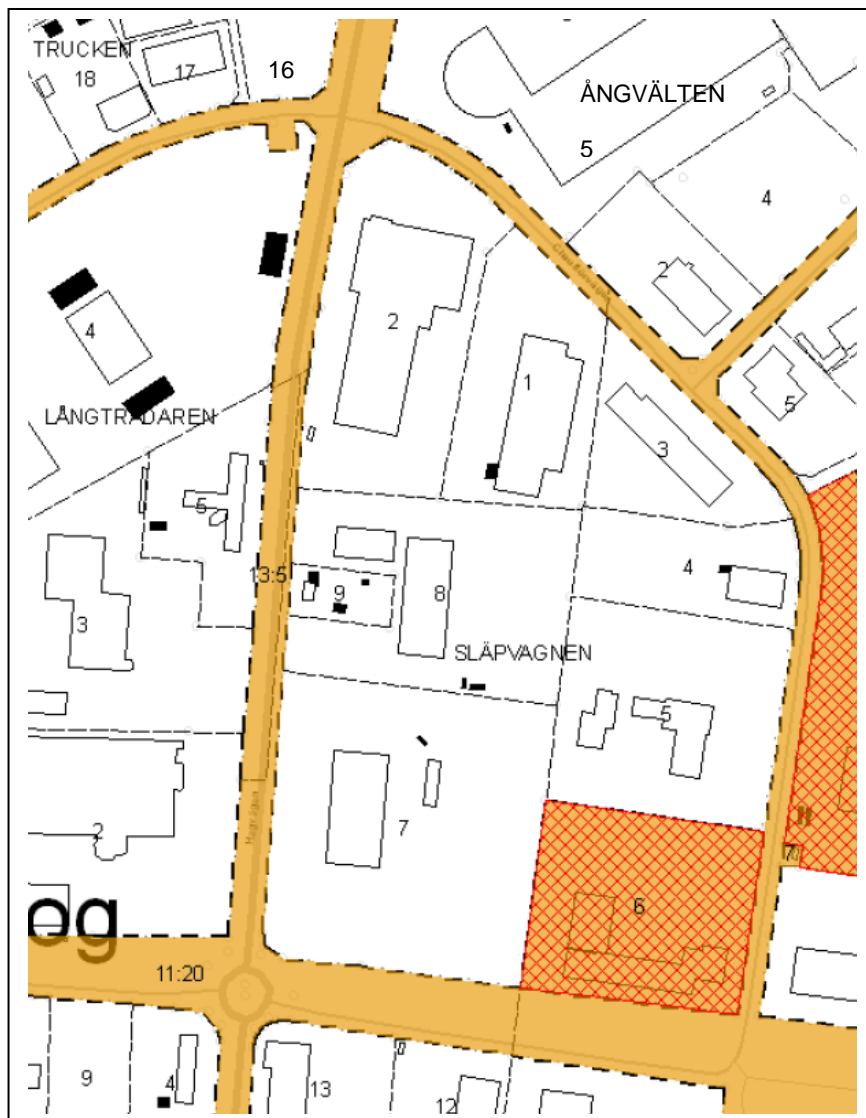
Planområdet är beläget i östra delen av Östersund i stadsdelen Odenskog, söder om Lillänge handelsplats. Planområdet gränsar i söder mot Fagerbacken, i väster mot Hagvägen, i norr mot Chaufförsvägen och i öster mot fastigheterna Släpvagnen 3, 4, 5 och 6.

Areal

Planområdets areal är ungefär 7,8 ha, varav ca 6,2 ha är kvartersmark.

Markägförhållanden

Huvuddelen av fastigheterna inom planområdet ägs av handel- och industriföretaget NHP Östersund AB (Släpvagnen 1, 2, 7 och 8). Östersunds kommun äger huvuddelen av gatu- och parkmarken. Långtradaren 4 (Schenker) ägs av Långtradaren i Jämtland AB. Trucken 16 ägs av Eltrucken i Östersund AB. Ångvälden 5 ägs av Lillänge Södra volymhandels KB. Släpvagnen 9 ägs av privata fastighetsägare.



TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

I översiktsplanen för Östersund, antagen 1991, ingår Odenskog i delområde 10.8, centrala Östersund. Ett av planeringsmålen framhåller en utveckling av Lillänge för kontorsarbetsplatser och handel, i huvudsak med skrymmande varor.

Handelspolicy

Hösten 2004 antogs en handelspolicy för Östersund av kommunfullmäktige. Kommunstyrelsen beslutade sedan att handelspolicyn skulle ses över och den 28 juni 2007 godkändes översynen av kommunfullmäktige.

Handelspolicyn innehåller bland annat rekommendationer för Lillänge handelsplats och närliggande Odenskog. Handelsområdet skall kunna utökas med fler handelsetableringar och att utbudet utvidgas från nuvarande begränsning (enbart skrymmande handel) till att omfatta all slags handel med sällanköpsvaror. Handel med dagligvaror ska prövas från fall till fall.

Program för nya detaljplaner

Ett program för nya detaljplaner, ”Utökad detaljhandel i Odenskog”, godkändes av kommunfullmäktige den 24 april 2008 (se bilaga).

Inom område H2 (där kvarteret Släpvagnen ingår) kan handel och kontor medges. Programmet behandlar frågor som trafik, parkering, godstransporter, tydlig exponering, gestaltningsfrågor samt miljökonsekvenser.

Tillväxtprogram för Östersund

Östersunds kommun har ett tillväxtprogram för perioden 2009-2013. Det är ett övergripande strategiskt dokument som är vägledande för kommunens arbete för utveckling och tillväxt. Programmet pekar ut några utvecklingsområden som ska skapa tillväxt de närmaste åren.

- Befolkningen skall öka
- Antalet arbetstillfällen skall öka
- Fler besökare

Utvecklingsområden

Turism och besöksnäringen är viktig för Östersund och skall utvecklas. Den har en stor samhällsekonomisk betydelse som skapar direkta och indirekta arbetstillfällen. Turister och andra besökare är potentiella nya invånare som bidrar till utveckling av bland annat handeln genom sin konsumtion.

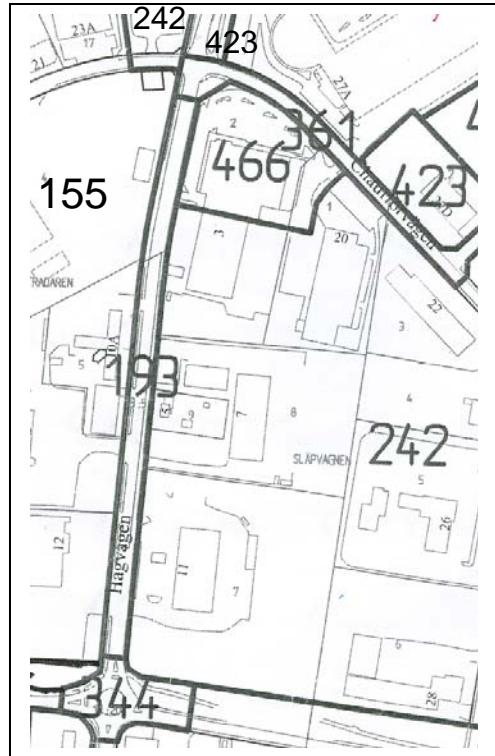
För att kunna locka fler besökare, invånare och företag till Östersund krävs att Östersund upplevs som utmanande, spännande och attraktivt som utvecklingsområde.

Kommunen skall underlätta etableringen av nya handelsrelationer och nyetablering av företag. Företagen i kommunen kan och måste utvecklas. Det skapar tillväxt och tillsammans kan de öka möjligheterna till nya handelsrelationer och nya marknader. Kommunen skall aktivt delta i detta arbete.

Gällande detaljplaner

Hela planområdet är planlagt sedan tidigare. De gällande detaljplanerna är:

- Nr 155 fastställd den 24 juni 1965 industriändamål
- Nr 193 fastställd den 20 oktober 1971 gatumark
- Nr 242 fastställd den 29 juni 1979 industriändamål
- Nr 344 laga kraft den 10 oktober 1994 gatumark
- Nr 361 laga kraft den 13 juni 1996 gatumark
- Nr 423 laga kraft den 5 december 2002 gatumark
- Nr 466 laga kraft 19 maj 2008 handel, ej livsmedel



Miljökonsekvensbeskrivning / Behov av miljöbedömning

I programmet Utökad detaljhandel i Odenskog ingår en översiktlig konsekvensbeskrivning som behandlar ekologiska, sociala och ekonomiska faktorer. Innehållet ligger till grund för detaljplanens konsekvensbeskrivning.

Miljö- och samhällsnämnden beslutade den 22 juni 2010, § 206, att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) måste upprättas. Detta eftersom detaljplanens genomförande bedöms medföra betydande miljöpåverkan. MKB biläggs planförslaget.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i Miljöbalken

Planområdet berörs inte av några riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet Miljöbalken.

Miljö kvalitetsnormer, 5 kap

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

Utomhusluft

Trafiken är den största orsaken till luftföroreningar i det aktuella planområdet. Trafikprognosen för Lillänge/Odenskog år 2020 beräknar ge

en trafikökning från dagens 14 000 fordon per årsmedelvardagsdygn (ÅMVD) till 22 000 fordon (ÅMVD) vid Hagvägen vid Mc Donalds.

Extern handelsetablering kan leda till ökad bilanvändning. Förändringen medför dock inte så stora miljöeffekter eftersom utsläppen av kväveoxider och partiklar beräknas minska under de kommande åren. Trots att trafikarbetet ökar med några procent per år inom kommunen så minskar uppmätta bakgrundshalter av olika luftföroreningar. Det beror bland annat på fordonsmotorer blir effektivare och har bättre rening samt ökad användning av alternativa bränslen. Även utbyggnaden av fjärrvärmesystemet inom kommunen har betydelse eftersom det medför att befolkningen till exempel inte behöver elda med olja. Dessutom ligger området väl ventilerat på grund av dess öppna läge.

Mot bakgrund av ovanstående och de bakgrundsmätningar som görs i Östersund bedöms miljö kvalitetsnormen för utomhusluft inte överskridas vid ett genomförande av detaljplanen.

Fisk- och musselvatten

I Östersunds kommun berörs Storsjön. Planområdet ligger inte i anslutning till Storsjön och samhällsbyggnad gör därför bedömningen att detaljplanens genomförande inte påverkar miljö kvalitetsnormen.

Omgivningsbuller

Miljö kvalitetsnormen berör i dagsläget endast kommuner med mer än 250 000 invånare.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Naturmiljö

Mark och vegetation

Mer än hälften av området består av hårdgjorda ytor och byggnader, resten består av gräsytor med enstaka träd och buskar samt några trädgångar.

Detaljplanen föreslår att kvartersmarken skall innehålla minst 10 % gröna miljöer vilket blir en minskning med 2/3 till ca 6 000 kvm mot dagens ytor 18 000 kvm. Ytorna får gärna koncentreras till några större miljöer hellre än att de fragmenteras. Vid nyskapade av grönytor finns det möjlighet att få en kvalitativt sett bättre grönmiljö vilket är positivt. De gröna miljöerna är inte begränsade till att enbart lokaliseras till marknivå utan kan likväl utgöras av träd, gröna tak eller andra innovativa lösningar. Grönytor är viktigt – de skapar inte enbart en trevligare stadsmiljö utan även luften blir renare. Vid beräkning av de gröna miljöerna ska dokumentet *Grönytefaktor för Bo01* kompletterat av förtydligande om stamomfång från samma dokument år 2005 användas.

Längs fastighetsgränserna mot Hagvägen och Chaufförsvägen skall träd planteras inne på kvartersmark. Längs Hagvägen skall även träd planteras

längs skiljeremsan mellan körbana och gång- och cykelväg. På så sätt bildas en allé kring gång- och cykelvägen.

Längs med Fagerbacken finns ett sammanhängande grönstråk som är ett viktigt spridningsstråk för växter och djur från den stadsnära skogen in till staden. Grönstråket får behålla sitt skydd i detaljplanen i form av allmän parkmark. Standarden på parkmarken är gräs med träd i dungar. Antalet utfarter över parkmarken är begränsat till två.

Geotekniska förhållanden

Inom eller i anslutning till planområdet finns fyra geotekniska undersökningar gjorda (OSD 1 från 1967 och 1983, OSD 2 från 1971 och OSD 123 från 1975). Sammanfattningsvis kan anges att marken består av moränlera. Vissa områden har fyllnader ovanpå grunden i form av lermorän om en mäktighet på ca 2 meter. Ytskiktet består av organiska jordar t ex torv eller dytorv. Hela området är tjälfarligt. Det finns risk för sättningar i ytskiktet. Grundvattennivån varierar mellan 0,5 till 2 meter under marken. Området bedöms som lämpligt att exploatera. Detaljerad geoteknisk undersökning måste klargöra lämplig grundläggningsmetod. Radonförekomsten är inte undersökt vilket bör ske i samband med den detaljerade geotekniska undersökningen.

Bebyggelse

Handel – dagligvaror/livsmedel

Handel är en del av staden och har i alla tider påverkat hur staden utvecklats. De senaste 50 åren har omvandlingen av handelstrukturen, främst för dagligvaror, påverkat staden. Utvecklingen har gått från olika specialistbutiker på gångavstånd från bostaden till externt lokaliserade stormarknader. Under 1990-talet lades 45 butiker ner i Jämtland.

Detaljplanen föreslår att en ny dagligvarubutik får etableras inom området Lillänge/Odenskog. Största bruttoarea som tillåts uppgår till 4250 kvm.

Handelns utredningsinstitut (HUI) har gjort en konsekvensanalys november 2010 av vad effekterna skulle bli om en ny dagligvarubutik på 4000 kvm bruttoarea (= 3000 kvm säljyta) lokaliseras i Lillänge/Odenskog. Utredningen beskriver de sammantagna konsekvenserna av en ny etablering i Lillänge/Odenskog och ICA Maxi i stadsdel Norr.

Ica Maxi och en ny dagligvarubutik i Lillänge/Odenskog bedöms tillsammans behöva en omsättning om totalt 360 miljoner kronor, 130 miljoner kronor mer än det förväntade tillväxtutrymmet fram till år 2015, enligt HUI. Butikerna kommer att behöva ta en stor del av sin omsättning från befintlig handel i kommunen, men större delen från liknande butiker, av stormarknadskaraktär. Närliggande butiker drabbas hårdare än mer perifera. De butiker som bedöms drabbas hårdast kan förväntas tappa mer än 10 procent av omsättningen. Mindre butiker i närområdet kan tappa omsättning så pass mycket att de slås ut. Större butiker kan bära den ökade konkurrensen. Enligt HUI:s bedömning berörs dock främst butiker i områden som idag har mer än en butik. Man anger

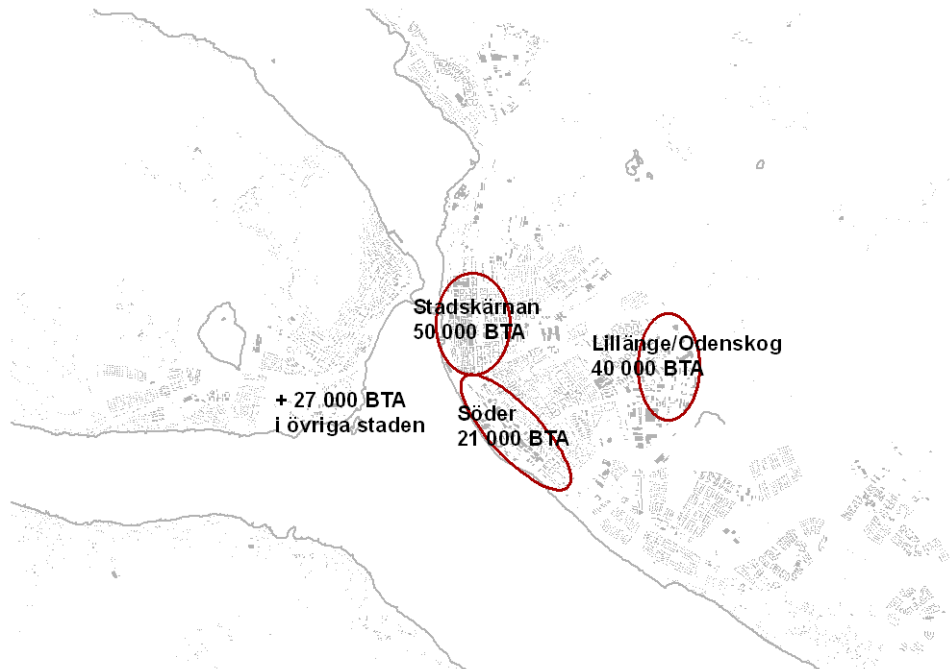
dock att det är oklart hur mindre bostadsnära butiker som i Odenslund och Torvalla skulle klara en förändring.

De negativa konsekvenserna i form av potentiellt minskad tillgänglighet skall vägas mot de positiva effekterna av en ökad konkurrens. Övriga butiker tvingas vässa sina erbjudanden, prispresen ökar mm, vilket kommer konsumenterna till godo. Livsmedelshandel drar även till sig andra aktörer.

Handel - sällanköpsvaror

När det gäller sällanköpshandeln har även den utretts av HUI. Deras slutsatser är att det varken idag eller i framtiden finns något "naturligt" expansionsutrymme i Östersund inom handeln med sällanköpsvaror. Utflödet av köpkraft från Jämtland (t ex till Sundsvall och Birsta) uppgår idag till cirka 500 miljoner kronor. En förstärkning av handeln i Östersund kan bidra till att hämta hem delar av detta utflöde. De uppskattar emellertid att det inte är möjligt att hämta hem allt utflöde, utan uppskattningsvis 150-200 miljoner kronor. Det motsvarar mellan 7 500-15 000 kvm försäljningsyta (= 10 000-20 000 kvm bruttoarea, BTA) beroende på typ av handel.

I dagsläget är handeln i Östersund fördelad på i stort tre platser. Befintlig handelsyta uppgår totalt sett till cirka 138 000 kvm BTA. Handelsytan är fördelad på stadskärnan (50 000 kvm BTA), Söder (21 000 kvm BTA) och Lillänge/Odenskog (40 000 kvm BTA). Utöver dessa tre områden finns totalt cirka 27 000 kvm BTA handel inom staden.



Befintlig sällanköpshandel i Östersund

Utifrån kända förfrågningar på detaljplaneändringar samt uppskattad möjlighet till omvandling skulle Lillänge/Odenskog ytmässigt kunna uppnå en fördubbling av befintlig handelsyta och en fördubbling av ovan

uppskattat expansionsutrymme. Det skulle eventuellt kunna få negativa konsekvenser för stadskärnans handel.

Detaljplanen medger handel för Släpvagnen 1, 2, 7 och 8 om sammanlagt 19 400 kvm BTA varav 4250 kvm BTA reserveras för dagligvaruhandel. Det inkluderar befintliga verksamheter inom planområdet såsom Jula, Mekonomen, MECA samt ett antal mindre aktörer.

Industri

Inom planområdet medges även småindustri som inte är störande för omgivningen. Idag finns Poståkeriet och lokalen bakom Mekonomen, vilket motsvarar ca 3200 kvm BTA

Boende

Fastigheten Släpvagnen 9 används idag för bostadsändamål. I gällande detaljplan är det område för industriändamål men ”byggnader får dock inredas till bostäder i den omfattning som erfordras för tillsyn och bevakning”. Det är en ålderdomlig bestämmelse i förhållande till vad som gäller i området idag. Föreslagen detaljplan kommer därför inte att medge byggrätt för bostäder. Fastigheten får dock nyttjas för boende så länge fastighetsägaren önskar. Samma användning föreslås som för övriga fastigheter inom planområdet, dvs handel, kontor och småindustri som inte medför störningar. Högst 40% av fastigheten får bebyggas i gällande detaljplan. Samma exploatering föreslås i den nya detaljplanen.

Tillgänglighet

Dagens miljö är inte nämnvärt anpassad för personer med nedsatt rörelseförmåga eller andra fysiska handikapp. Vid ett genomförande av detaljplanen ska tillgänglighetsfrågorna beaktas både inomhus och utomhus så att dessa personer själva kan ta sig fram inom området. Det kan handla om materialval för markbeläggning, färgsättning som underlättar för synskadade, möjlighet till vila på bänkar, separering från fordonstrafik, skyltning med gena och tydliga vägar. Belysningens utformning till exempel så att den inte är bländande och att den är rätt utformad så att en synsvag person kan orientera sig, se och läsa, och att den hörselskadade eller döve kan läsa teckenspråk. Tillgänglighetsfrågan måste följas upp i bygglovprövningen.

Gestaltning

Högsta byggnadshöjd som tillåts är 8 meter (som i gällande detaljplan) men med möjlighet till markerade entrépartier upp till 12 meter. Entrépartierna får innehålla tekniska installationer. Det är viktigt att stora volymer bryts upp och gestaltas så att de får en mänsklig skala. Långa enformiga fasader får inte förekomma. Fasaderna som vänder sig ut mot de publika ytorna ska ha fönster med dagsljus för att skapa liv och intresse. Det är välkänt att fasadens utformning påverkar människans vilja att vistas i miljön. En fasad som är detaljrik och intressant drar betraktaren till sig och inbjuder till uppehåll medan en enformig och sluten fasad medför att betraktaren enbart skyndar förbi.

Fasadmaterialen ska vara varierade likväl som färgsättningen. Organiska material som till exempel trä ger ett mjukare intryck. Entréerna är tänkta att markeras med högre utskjutande partier. De får gärna fungera som skärmtak där man kan vänta vid dåligt väder. Skyltar till butikerna ska samordnas för att få en gemensam utformning. Skyltarna ska inte dominera fasaderna.



Inom ett handelsområde är belysningen en viktig del i upplevelsen. All belysning utomhus inklusive fasadbelysning ska det sökas bygglov för. Se även under rubrikerna *Trygghet* och *Tillgänglighet*.

Förutsatt att byggnaderna får en omsorgsfull utformning kommer stadsbilden att förändras till det bättre i och med att det blir en övergång från industriområde till stadsmiljö.



Friytor

I anslutning till entréerna ska ett antal torgplatser skapas. Dessa fungerar som samlingsplatser som kan stimulera till spontana och planerade möten mellan människor. Här ska också finnas möjlighet att sätta sig ner och vila vilket speciellt är viktigt för äldre och funktionshindrade.

Rekreation

De som kommer att arbeta inom planområdet har möjlighet till återhämtning under till exempel lunchrasten runt Lillsjön eller vid Spikbodarna där det finns elljusspår för både vinter- och sommarbruk.

Gator och Trafik

Trafikutvecklingen

Trafiken har ökat mellan 10-80 % inom Lillänge/Odenskog under de senaste tio åren (beroende på vilka platser man studerar) i takt med att flera handelsetableringar gjorts. Störst ökning är det på Hagvägen vid McDonalds. Söder om Jula på Hagvägen har en 40% ökning skett. Ser man till den generella trafikökningen i Östersund har den under samma tid varit ungefär 1 % per år.

Enligt den trafikprognos som gjorts för år 2020 har underlaget varit befintlig handel som utökats med 20 000 BTA, det vill säga motsvarigheten vad föreslagen detaljplan tillåter. Skulle ytterligare handel tillkomma inom tidsperioden ökar troligen trafiken ytterligare. Trafikprognosen ger en ökning i Lillänge/Odenskog med 4 % i snitt per år. Nedbrutet på fem platser ger det trafikmängder enligt följande i årsmedelvardagsdygn (ÅMVD):

Trafikmängder	år 2005	prognos år 2020
Stuguvägen vid betongstationen	9 800	16 000
Hagvägen vid Mc Donalds	14 700	22 000
Hagvägen söder om Jula	9 500	14 000
Fagerbacken vid Fresks	5 750	7 500
Fagerbacken vid Travet	9 700	13 000

Gator och in-/utfarter

De två huvudvägarna som leder till planområdet är Hagvägen från E14 och Fagerbacken från Krandikesvägen. De är klassade som huvudgator. Chaufförvägen är klassad som lokalgata.

Redan idag påtalar aktörer inom Lillänge/Odenskog att trafikbelastningen stundtals är ett problem. Med en förväntad trafikmängd på Hagvägen med 14 000 fordon är det viktigt att ha så få in-/utfarter som möjligt. Idag har respektive verksamhet egen in-/utfart mot Hagvägen (förutom Mekonomen som har in-/utfart mot Chaufförvägen).

Detaljplanen föreslår att antalet in-/utfarter mot Hagvägen begränsas till tre stycken, varav en in-/utfart enbart för Släpvagnen 9, för att framkomligheten ska bli så god som möjligt. Gatumarken utanför in-/utfarterna till handelsområdet måste utformas med vänstersvängfält. Det behövs för att

inte köbildning skall uppstå för trafik som kommer norrifrån som skall svänga in mot kvarteret Släpvagnen. Om Släpvagnen 9 skulle upphöra som egen fastighet i framtiden måste all trafik omdirigeras till utfarten i områdets södra del.

På sikt planeras ytterligare en cirkulationsplats längs Hagvägen mitt för handelsområdet för att samordna in-/utfarterna från både västra och östra sidan om Hagvägen. Då måste all trafik från Hagvägen till handelsområdet omdirigeras till den nya cirkulationsplatsen.

Handelsområdet kommer även att ha matning från Fagerbacken och Chaufförvägen.

Varumottagning ska ske via lastgatan som detaljplanen föreslår i kvarterets bakkant. Lastgatan skall utgöra en gemensamhetsanläggning för samtliga fastigheter inom kvarteret Släpvagnen. Om det skulle bli aktuellt med annan användning på Släpvagnen 5 och 6 skall in- och utfart ske via den nya lastgatan. Ev kan det då även bli aktuellt med en breddning av lastgatan med marktillägg från angränsande fastigheter.

Gång- och cykeltrafik

Längs med Hagvägens västra sida finns idag en gång- och cykelbana likaså längs med Fagerbacken, separerade från biltrafiken. Detaljplanen föreslår i linje med programmet att en gång- och cykelbana, skiljd från körbanan med en 3,5 meter bred trädremsa, anläggs på Hagvägens östra sida. Bredden på gång- och cykelbanan är 3 meter. Vid Släpvagnen 9 finns inget utrymme för en trädremsa som skiljer gång- och cykelvägen från körbanan.

Chaufförvägen har på båda sidor gång- och cykelfält i samma plan som körbanan. Längs med Chaufförvägen finns inte tillräckligt med utrymme för en grön skiljeremsa utan här föreslås kantstensupphöjda gång- och cykelbanor på båda sidor. Programmet föreslår därför att trädrader planteras på tomtmark, strax innanför kvartersgränsen. Det regleras i planbestämmelserna. Beläggning på samtliga gång- och cykelbanor är asfalt.

Inom kvartersmarken ska gångtrafikanter och cyklister tryggt, gent och säkert kunna ta sig från gatumarken till butikernas entréer samt röra sig mellan entréerna. Det ska ske skiljt från fordonstrafiken. Det är väsentligt att rörelsezonerna längs med butiksfasaderna inte är för smala. Den ska inte upplevas som enbart en trottoar utan istället som en sammanhängande vistelseyta.

I de fall gång- och cykelbanor korsas av fordonstrafik ska de oskyddade trafikanterna ges företräde vilket tydligt ska framgå av den fysiska utformningen av gatumiljön till exempel genom att fordonstrafiken måste åka över gång- och cykelbanan.

Kollektivtrafik

Idag trafikeras området av stadsbussarnas linje 1 och linje 9 som byter nummer vid Bilprovningen längs Chaufförvägen. (se blå linje på karta).

Hållplatslägena är vid Mekonomen, Bilprovningen och Granliden längs Fagerbacken. Även om dessa busshållplatser gör att planområdet har kortare avstånd än 400 meter till hållplatslägen borde en handelsetablering i den här storleken ha bättre tillgänglighet till busstrafiken. Programmets miljökonsekvensbeskrivning anger som en åtgärd för att minska den negativa miljöpåverkan att busstrafiken till området ska ordnas för bästa tillgänglighet, så att den kan fungera som ett konkurrenskraftigt alternativ till privat bilresande. Hållplatslägen, förslagsvis två stycken, bör anordnas längs Hagvägen. Förslag till lägen tas fram under projekteringskedet.

I dagsläget anger Stadsbussarna att det inte är möjligt att lägga om linje 1/9 eftersom de vid hållplatsen Bilprovningen även har sitt garage där förarbyten sker. Istället ser de ett scenario där linje 4 från Fagerbacken fortsätter via Hagvägen för att sedan svänga in på Inspektörsvägen och tillbaka längs Odenskogsvägen (orange linje på karta). Det skulle medföra två nya hållplatser längs Hagvägen, en ganska nära rondellen Fagerbacken/Hagvägen och en söder om Jula. Att förlägga hållplatser inne i själva handelsområdet nära entréerna är inte möjligt enligt den erfarenhet Stadsbussarna har. De kommer till exempel att flytta ut hållplatsen vid Lillänge handelsplats eftersom de inte kommer fram med bussarna.



Blå linje = Linje 1/9. Orange linje = ny sträckning på Linje 4 inkl nya hållplatslägen. Hållplatslägena ska samordnas med separerad gång- och cykelväg till entréerna.

I bygglovprövningen måste lokalisering av hållplatser samspelas med placeringen av de fordonsseparerade gång- och cykelvägarna fram till entréerna.

Dagens turtäthet är i högtrafik var 20:e minut. Efter klockan 18.00 går tätheten ner till i princip 1-timmestrafik. Även turtätheten måste diskuteras. Tillgänglighet med buss måste vara hög även under kvällar eftersom det oftast är då, efter arbetet eller senare, som man handlar. Eftersom

detaljplanen medger en livsmedelsbutik kan det i sin tur leda till nedläggning av andra butiker (*se avsnittet om Handel – dagligvaror/livsmedel*) vilket i sin tur också ställer krav på högre turtäthet.

Parkering

Planområdet ligger inom zon 3 när det gäller kommunens riktlinjer för parkeringstal. Parkeringsplatsbehovet redovisas i nedan tabell:

Lokaltyp	BTA	Platsbehov	Summa
Handel – stormarknad	4 250 m ²	60 p / 1000 m ²	255
Handel övrigt	15 150 m ²	40 p / 1000 m ²	606
Industri	3 200 m ²	10 p / 1000 m ²	32
Summa	22 600		= 893

För varje påbörjat 30-tal bilplatser skall minst en plats ges en utformning och placering som lämpar sig för personer med nedsatt rörelseförmåga. Bilplatsen skall vara minst 4,2 meter bred och markeras att den är avsedd för funktionshindrade. Gångavståndet till målpunkt / entré bör inte överstiga 25 meter.

Kommunen har även tagit fram riktlinjer för cykelparkering. För planområdet behövs sammanlagt 295 cykelparkeringsplatser. Dessa ska placeras nära entréerna, helst inte mer än 25 meter därifrån. Är de placerade längre bort finns det stor risk att cyklisterna ändå parkerar framför entréerna och då försämras framkomligheten, framförallt för personer med nedsatt syn. För utformning av cykelparkeringarna ska rekommendationerna i *Parkeringstal för Östersunds kommun* användas.

Hälsa och Säkerhet

Skyddsrum

Skyddsrumsbeked skall sökas hos Myndigheten för samhällsskydd och beredskap vid nybyggnad eller tillbyggnad. Mera information kan fås hos Samhällsbyggnad.

Räddningstjänst

Insattstiden för räddningstjänsten är maximalt 10 minuter. Brandposter finns mitt emot Mekonomen (Chaufförvägen), söder om Jula (Hagvägen), vid Bilprovningen (Chaufförvägen) samt vid Schenker (Chaufförvägen). För den exploatering som detaljplanen medger behövs ytterligare en brandpost. Den behöver placeras efter Fagerbacken 20-40 meter öster om Hagvägen. Exploatören står för kostnaderna och Vatten Östersund upprättar och ansluter brandposten.

Förorenad mark

Planområdet har använts för industriändamål under lång tid. Enligt länsstyrelsens inventering och riskklassning av förorenade områden återfinns tre punkter inom planområdet, MIFO F2380-0256, F2380-0464, F2380-0019. Det finns även två händelsenoteringar i Östersund kommun, miljö & hälsas diarie (2003-1694, 2009-881). Utifrån den kunskapen samt områdets historik är en riktad miljöteknisk markundersökning genomförd.

De eventuella föroreningskällorna är i flera fall lokaliserade i byggnader. Av undersökningen framgår att inga halter över aktuella riktvärden (mindre känslig markanvändning) har uppmätts. Dessa resultat indikerar att det inte har skett någon betydande spridning av föroreningar från de misstänkta verksamheterna som har orsakat en föroreningsplym som sträcker sig utanför aktuell byggnad. Dock kan det inte uteslutas att föroreningar finns direkt under byggnaderna, till exempel i anslutning till avloppsbrunnar/-ledningar. Då området sedan lång tid tillbaka har utnyttjats för diverse industriverksamhet kan det inte heller uteslutas att viss förorening förekommer på andra platser än de som undersökningen riktas mot, orsakat av till exempel spill och mindre läckage. Eventuell kommande schaktning bör därför utföras med försiktighet, särskilt i anslutning till t ex cisterner, oljeavskiljare och VA-ledningar.

Enligt föreslagen skiss för planområdet kommer södra delen av byggnaden inom Släpvagnen 2 samt hela byggnaden inom Släpvagnen 7 att rivras. Marken under dessa byggnader bör undersökas, antingen före eller efter det att byggnaden rivits. För övriga yta inom planområdet bedöms inte ytterligare provtagningar som nödvändiga. Detaljplanen föreslår att bygglov först kan ges efter det att behövliga undersökningar och eventuell sanering är utförd.

Störningar

Trafiken är beräknad att öka enligt den prognos som är gjord för år 2020 på i princip samtliga vägar i närheten av planområdet. Utifrån dessa prognoser har beräkningar av trafikbuller gjorts. Utifrån 2005-års trafikmängdsiffror jämfört med prognossiffrorna för 2020 sker en ökning av trafikbullret på 1-2 dB (A) i ekvivalentnivå. I samtliga punkter är maxvärdet cirka 82 dB (A) och det påverkas inte av trafikökningen. Bullertillskottet blir alltså marginellt med prognostiserad trafikmängd på beräknade punkter.

Bullernivåer - ekvivalentnivå	år 2005	prognos år 2020
Stuguvägen vid betongstationen	69 dB (A)	72 dB (A)
Hagvägen vid Mc Donalds	67 dB (A)	69 dB (A)
Hagvägen söder om Jula	65 dB (A)	67 dB (A)
Fagerbacken vid Fresks	63 dB (A)	64 dB (A)
Fagerbacken vid Travet	65 dB (A)	67 dB (A)

Trygghet

I ett handelsområde handlar trygghet mycket om hur man utformar miljöerna som de oskyddade trafikanterna, det vill säga gående, cyklister och kollektivresenärer vistas i. Belysningen ska vara god varför det är väsentligt att ha med ett mörkerperspektiv i planeringen av området. Belysningen ska ha bra färgåtergivning (minst 65 Ra) så att man kan tydligt urskilja ansikten och färger. En mänsklig skala på belysningen alltså ljuspunktshöjder på max 5 meter ger en ljusbild som upplevs som mer trygg. Skyltning underlättar orienteringen och kan ge möjlighet till olika vägval vilket påverkar trygghetskänslan positivt. Väl planerade kommunikationsstråk för de oskyddade trafikanterna medför att de flesta använder dem, vilket ökar den sociala kontrollen. De i detaljplanen

föreslagna torgplatserna gör att naturliga samlingsplatser för människor skapas vilket ger en mänsklig närvaro med social kontroll som också är positivt. Lokaliseringen och utformningen av såväl hållplatser som dess närmiljö är en fråga som påverkar trygghetskänslan.

I förslaget är en del av parkeringsbehovet tänkt att lösas i ett underjordiskt garage. Utformningen av rörelseytor, hissar, trappor och entréer är mycket viktigt för hur trygg miljön upplevs. Genomsiktliga material, belysning och skyltar är frågor som behöver studeras. Ett gott exempel på välplanerat parkeringsgarage ur trygghetsperspektiv finns i Umeås kommunala parkeringsgarage Nanna.

Jämställdhet

Detaljplanen lyfter ett antal aspekter som bör beaktas för att både utom- och inomhusmiljön ska upplevas så trygg som möjligt. Förutsatt att dessa aspekter beaktas på ett bra sätt främjar lösningen jämställdheten.

Om mindre bostadsnära butiker försvinner som en följd av detaljplanens genomförande kan det innebära en försämring för möjligheten till jämställdhet i samhället. Tillgången till en bostadsnära butik har betydelse för möjligheten att dela på ansvaret för hemarbetet. Då avstånden ökar till livsmedelsbutikerna kan cyklande eller promenerande upplevas som för jobbigt. Det medför att antingen behöver hushållet två bilar eller också försvåras de vardagliga sysslorna. Oftast är det mannen som har tillgång till hushållets bil, men att det är kvinnan som genomför en stor del av de vardagliga sysslorna. Ökade avstånd till livsmedelsbutik får konsekvenser för jämställdheten.

Inverkan på miljön

Det är tveksamt om kommunens miljömål 2010 om minskade koldioxidutsläpp kan uppnås. Ett genomförande av denna detaljplan är dock endast en av flera orsaker till att detta mål inte tros uppnås. Från 2011 är målet att utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser skall minska, varvid växthusgaserna ska minska med 60 procent till år 2020 jämfört med 1990.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Kommunalt vatten och avlopp ska nyttjas inom hela planområdet.

Dagvatten är regn- och smältvatten som rinner av från hårdgjorda ytor som till exempel gator, vägar och takytor. Föroreningshalterna i dagvattnet beror till stor del av vilken verksamhet som finns inom det avvattnade området. Dagvatten från ett industriområde eller starkt trafikerade vägar har högre föroreningshalter än dagvatten från bostadsbebyggelse.

Idag avvattnas aktuellt område till befintlig dagvattendamm öster om kvarteret Bandsågen innan vidare avrinning till Lillsjön. För kontroll av dammarna finns ett fastställt kontrollprogram för provtagning som sköts av

Vatten Östersund. Dammen fungerar även som en typ av oljeavskiljare med länsar. Det finns även en omställningsmöjlighet att skicka vattnet direkt till Storsjön istället för till Lillsjön. Någon ytterligare lokal hantering av dagvattnet inom planområdet bedöms inte behövas med föreslagen ändring. Samhällsbyggnad anser inte heller att det behöver vara genomsläpplig asfalt i området eftersom ett syfte med miljödammarna är att hjälpa till med vattentillförsel till Lillsjön och senare även till Odensalabäcken. Eftersom befintliga dammar samlar ihop dagvattnet för området bedömer Samhällsbyggnad att det inte behöver vidtas några särskilda åtgärder för släckvatten. Skulle dagvattnet befaras innehålla skadliga ämnen finns här en möjlighet att agera. För miljödammarna finns även en rutin för åtgärder vid olyckstillbud. Detaljplanen reglerar genom bestämmelse att dagvatten som uppkommer inom planområdet ska ledas till det befintliga systemet med miljödammarna.

Värme och kyla

Idag är nästan alla byggnader inom planområdet anslutna till fjärrvärme. Det är en uppvärmningsform som även är lämplig för de nya byggnaderna. Jämtkraft har en fjärrvärmekabel tvärs över planområdet i öst-västlig riktning strax söder om fastighetsgränsen mellan Släpvagnen 7 och 8. För ledningen finns inga inskrivna rättigheter enligt fastighetsregistret. Jämtkraft och fastighetsägaren har gjort en överenskommelse där avsikten är att ledningen tillåts vara kvar i nuvarande sträckning. Hur förläggningen av ledningen utformas är beroende på den nya byggnadens utformning. Det innebär att olika konstruktionsalternativ kan förekomma exempelvis förläggning inomhus eller i konventionell markförläggning. Fastighetsägaren och Jämtkraft har även en överenskommelse om kostnadsfördelningen. Området är markerat som u-område på plankartan, dvs att marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.

Om det finns behov av kylanläggning i kommande byggnader bör andra alternativ än klimatanläggningar till exempel bergkyla övervägas för att minska miljöpåverkan.

El

Idag finns en befintlig nätstation söder om Jula intill Hagvägen. Den betjänar både planområdet och fastigheterna väster om Hagvägen. Vid ett genomförande av detaljplanen räcker inte befintlig effekt utan ytterligare en nätstation behövs i den södra delen av planområdet. Den optimala placeringen är öster om livsmedelsbutiken, men eftersom utrymmet är för smalt för att både rymma lastgata och nätstation kan ett alternativ vara söder om istället, så långt åt öster som möjligt. Ett annat alternativ är om fastighetsägaren vill vara högspänningsabonnent för då kan en integrering av nätstationen ske i byggnadskroppen. Jämtkraft bygger inga inomhusanläggningar på grund av personsäkerhet och tillgänglighet. Detaljplanen föreslår att nätstationer får uppföras inom byggrätten för HKJ₁. Den nya nätstationen samt eventuell flytt av befintliga kablar (både mellanspänningskablar och lågspänningskablar) bekostas av exploatören.

Beroende på hur ytan framför entréfasad struktureras för internkommunikation, parkering och grönytor kan eventuellt den befintliga nätstationen vid Hagvägen flyttas. Om så sker måste den ersättas med två nya nätstationer. Varav den ena förslagsvis placeras mellan Julia och Mekonomen och den andra placeras på andra sidan Hagvägen (utanför detaljplan) för kraftförsörjning till fastigheterna på västra sidan av Hagvägen. Även en sådan här lösning bekostas av exploitören. I dagsläget är en flytt inte aktuell.

Jämkraft har en matarledning med servitut över kvarteret i väst-ostlig riktning i södra delen av fastigheterna Släpvagnen 1 och 2. Detaljplanen reglerar ledningsrätten med ett u-område, dvs att marken ska vara tillgänglig för underjordisk ledning.

Avfall

Källsortering ska ske inom planområdet i samarbete med kommunen. Eventuellt farligt avfall ska tas om hand på lämpligt sätt. Behov finns även av en återvinningsstation i anslutning till livsmedelsbutiken.

Administrativa frågor

Bygglov kan ges först efter att behövliga miljötekniska markundersökningar och eventuell sanering är utförd inom Släpvagnen 2 och 7. Bygglov krävs för all utomhusbelysning för att få en belysning som tillgodoser tillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet och estetik. Bygglov får inte ges på Släpvagnen 1, 2, 7 och 8 förrän fastigheterna är sammanförda genom lantmäteriförrättning. Detaljplanen kan antas först då exploateringsavtal har träffats mellan exploitören och Östersund kommun.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I planarbetet har Gunilla Bergström, Johan Persson och Hans Lewholt Miljö & Hälsa deltagit när det gäller förorenad mark samt bedömda miljöeffekter från detaljplanen. Bertil Danielsson och Björn Gunnarsson Trafik & Park samt Krister Frykberg och Jenny Jernström Plan & Bygg har deltagit när det gäller trafikfrågor och stadsmiljö. WSP AB har tagit fram trafikanalysen. Ramböll AB har tagit fram den miljötekniska markundersökningen.

Östersund den 15 december 2010

Reviderad den 23 februari 2011

Siv Reuterswärd
Stadsarkitekt

Carina Andersson
Planingenjör