

Datum

1991-07-25

Dnr

BO89/594-597,

718/P1

BO91/902/P



Anna-Lena Fagerberg
Blomstervägen 37
752 52 UPPSALA

Överklagande i fråga om ett förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för del av Frösön i Östersunds kommun avseende bl.a. tillfart till Vallsundsbro vid Frösö sjukhus, Mariedal m.m. samt ansökan om tillstånd till expropriation av delar av stadsägorna 490 och 491 i Frösö, Östersunds kommun

./.
Länsstyrelsen i Jämtlands län fattade den 19 januari 1989 det beslut som framgår av bilaga 1.

Anna-Lena Fagerberg och Björn Hejderdal, Ann och Ove Palmqvist, Margareta Fryklund och Ulf Alexandersson samt Gruppen för Önets bevarande genom Bo Svartholm har överklagat beslutet.

Länsstyrelsen har den 23 februari 1989 yttrat sig över överklagandet av Gruppen för Önets bevarande.

Boverket har, efter samråd med riksantikvarieämbetet, statens naturvårdsverk och vägverket, den 9 oktober 1989 yttrat sig i ärendet. Till yttrandet har fogats ett yttrande den 11 september 1989 från riksantikvarieämbetet.

Östersunds kommun, Anna-Lena Fagerberg och Björn Hejderdal, Margareta Fryklund och Ulf Alexandersson, Reidun och Kjell Åkerström samt Rakel Eriksson har därefter kommit in med skrivelser.

Vallsundsbrons förening har kommit in med skrivelser i stadsplaneärendet.

Östersunds kommun har genom skrivelse den 16 april 1991 ansökt om tillstånd att för tätbebyggelse eller därmed sammanhängande anordning med äganderätt få expropriera ca 2 500 kvm av stadsägorna 490 och ca 2 600 kvm av stadsägorna 491 i Frösö, Östersunds kommun. Områdena har närmare angivits på en till ansökningsen hörande karta.

Björn Hejderdal och Gruppen för Önets bevarande har därefter kommit in med skrivelser rörande ansökan om tillstånd till expropriation.

Enligt övergångsbestämmelserna till plan- och bygglagen (1987:10), som trädde i kraft den 1 juli 1987, skall äldre bestämmelser tillämpas vid prövningen av stadsplaneärendet.

De som har överklagat länsstyrelsens beslut vidhåller i huvudsak vad de tidigare anfört. Överklagandena avser såväl beslutet att fastställa stadsplanen som förordnandet att strandskyddet skall upphöra att gälla inom planområdet. Dessutom framförs anmärkning mot länsstyrelsens handläggning av ärendet.

Boverket anför i sitt yttrande i planärendet bl.a. att planförslaget innebär betydande ingrepp och är förenat med olägenheter för de lokalt boende. Boverkets bedömning är dock att de trafikmässiga vinsterna motiverar tillkomsten av en fast broförbindelse över Vallsundet och att de ingrepp i riksintressena för friluftsliv och kulturminnesvård, som planförslaget innebär, inte är större än att det kan genomföras. Boverket anser inte heller i övrigt att det finns tillräckliga skäl för att ompröva beslutet att fastställa planen och avstyrker därmed bifall till överklagandena.

Östersunds kommun har i sin ansökan om tillstånd till expropriation åberopat bl.a. det stadsplaneförslag, som nu är föremål för regeringens prövning. Kommunens ansökan avser de delar av stadsägorna 490 och 491 som är belägna närmast den planerade trafikleden och som där utlagts som mark för odlingslotter eller som mark som inte får bebyggas. Enligt gällande stadsplan från år 1964 är stadsägorna 490 och 491 utlagda som område för småhusbebyggelse. Förhandlingar om förvärv av markområdena har inte lett till att någon överenskommelse kunnat träffas. Stadsägorna 491 belastas av tre inskrivna servitut för avloppsledningar m.m. Kommunen medger att dessa servitut får kvarstå orubbade.

Ägarna till stg 490, Björn Hejderdal m.fl., anför i expropriationsärendet bl.a. att de är intresserade av att diskutera ersättningsfrågor m.m. med kommunen i det fall regeringen skulle avslå deras överklagande över stadsplaneförslaget och planen skulle vinna laga kraft. De anser vidare att ett eventuellt tillstånd enbart skall gälla under förutsättning av att det nuvarande broförslaget skall genomföras.

Regeringen, som finner att länsstyrelsen handlagt stadsplanen på ett godtagbart sätt, gör i övrigt följande bedömning.

Enligt 2 kap. 9 § första stycket byggnadsstadgan (1959:612) skall planläggning ske så att den bl.a. främjar en ur allmän synpunkt lämplig utveckling. Vid planläggning skall också enskilda intressen tillbörligen beaktas. Regeringen delar boverkets uppfattning att det finns motiv för en fast förbindelse över Vallsundet och att en sådan förbindelse medför betydande ingrepp och är förenad med olägenheter för de lokalt boende. Regeringen finner i likhet med boverket att de ingrepp i riksintressena för friluftsliv och kulturminnesvård eller i de allmänna intressena i övrigt som den nu aktuella stadsplanen innebär inte är större än att planen kan godtas.

Planförslaget innebär dock beträffande de östra delarna av stadsägorna 490 och 491 en sådan förändring av markanvändningen jämfört med gällande stadsplan att ändringen skäligen inte utan vidare kan godtas. Planförslaget skall därför inte fastställas med mindre än att berörda delar av stadsägorna blir inlösta av kommunen.

Regeringen finner att vad som i övrigt anförts av de som överklagat länsstyrelsens beslut inte skall föranleda någon ändring av fastställelsebeslutet.

Regeringen finner vidare att det finns särskilda skäl för att planområdet inte skall omfattas av strandskydd.

Vad beträffar kommunens ansökan om tillstånd till expropriation finner regeringen att kommunen visat att de delar av stadsägorna 490 och 491, som omfattas av ansökningsområdet, krävs för tätbebyggelse eller därmed sammanhängande anordning. Regeringen finner vidare att de i 2 kap. 1 § tredje stycket expropriationslagen (1972:719) angivna förutsättningarna för expropriation inom tätbyggt område är för handen. Hinder mot expropriation föreligger inte heller enligt 2 kap. 12 § samma lag.

Regeringen ändrar länsstyrelsens beslut och fastställer planförslaget med villkor att expropriation med äganderätt kommer till stånd inom ett år från denna dag av de delar av stadsägorna 490 och 491 som närmare redovisas på bifogad kopia av den karta som hör till kommunens ansökan om tillstånd till expropriation, bilaga 2.

Regeringen avslår överklagandena i övrigt.

Regeringen ger Östersunds kommun tillstånd att med äganderätt expropriera ca 2 500 kvm av stadsägorna 490 och ca 2 600 kvm av stadsägorna 491 i Frösö, Östersunds kommun. Områdena har närmare angivits på ansökningskartan som försetts med bevis om att den

tillhör detta beslut. Områdena redovisas också på ovan nämnd bilaga till detta beslut.

Regeringen förordnar att de i stadsägan 491 inskrivna servituten skall lämnas orubbade av tillståndet till expropriation.

På regeringens vägnar


Ulf Lönnqvist


Ivar Frostenson

Kopia till

kommunikationsdepartementet
utbildningsdepartementet
miljödepartementet
vägverket
riksantikvarieämbetet (5360/89)
boverket (413-2350/89)
länsstyrelsen (+ handlingar återsänds)
statens naturvårdsverk
Östersunds kommun, Fastighetskontoret,
831 82 ÖSTERSUND
byggnadsnämnden
~~fastighetsbildningsmyndigheten~~
fastighetsregistermyndigheten
Björn Hejderdal, Auroragatan 13, 753 34 UPPSALA
Ann och Ove Palmqvist, Mälltorpsgatan 2,
832 00 FRÖSÖN
Margareta Fryklund och Ulf Alexandersson, Mariedal,
832 00 FRÖSÖN
Gruppen för Önets bevarande, c/o Bo Svartholm,
Önevägen 15, 832 00 FRÖSÖN
Reidun och Kjell Åkerström, Mariedalsvägen 1,
832 00 FRÖSÖN
Rakel Eriksson, Mariedal, 832 00 FRÖSÖN
Vallsundsbrons förening, Norderön 5155,
831 94 ÖSTERSUND
Ann-Christine Hejderdal, Bleikerfaret 35,
N 1370 ASKER, NORGE
Kerstin Svedell, Råsundavägen 70 3 tr, 171 52 SOLNA
Karl Lennart Ivar Åkerström, Lingonvägen 2,
830 05 JÄRPEN
Hans Åkerström, Myrgränd 70, 829 00 SVEG
Karin Maria Ström, Björnkärrsvägen 104, 183 41 TÄBY
Kerstin Ingrid Maria Wistmar, Lingonbacken 2,
125 31 ÄLVSJÖ
Ante Åkerström, Robert Almströmsgatan 9 A 1 tr,
113 36 STOCKHOLM

Kopians överensstämmelse
med originalet bestyrkes.



Östersunds kommun
831 82 ÖSTERSUND

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Frösön i Östersunds kommun avseende bl a tillfart till Vallsundsbro vid Frösö sjukhus, Mariedal m m

I september 1985 överlämnade kommunfullmäktige planförslaget till länsstyrelsen för fastställelseprövning. Den 27 februari 1986 beslutade fullmäktige att prövningen skulle avvakta en utredning av ett alternativt brolägg, Valla-Knytta. Förslaget togs åter upp vid sammanträde den 28 april 1988 då kommunfullmäktige beslutade att begära att planförslaget skulle fastställas.

Förslaget, som består av stadsplanekarta, bestämmelser, beskrivning och illustrationskarta, har upprättats den 7 maj 1985 av planarkitekt Kjell-Ove Eskilsson och arkitekt Harry Westermarck, Östersund.

Förslaget ställdes ut under våren 1985. Anmärkningar och synpunkter kom då in från vägverket som påpekade att kostnadsfördelningen mellan vägverket och kommunen inte var löst avseende vissa arbeten utanför vägområdet. Vägverket ansåg också att gång- och cykelvägen på västra sidan av tillfartsvägen skulle ges en rakare sträckning förbi Frösö sjukhus.

Jämtlandskraft AB förutsatte att väghållaren skall stå för kostnaderna för eventuell flyttning eller andra skyddsåtgärder för befintlig kabel.

Kjell och Reidun Åkerström delägare i Aspnäs 3 och ägare till stadsägorna 490 A och 491 A gillade inte att förslaget innehåller två bostadstomter på stg 491. De ansåg att området skall utnyttjas som odlingslotter. De hade också kritiska synpunkter på broläget och den därmed förstörda strandmiljön.

Ulf Alexandersson och Margareta Fryklund ägare till Mariedal 6 hade mycket kritiska synpunkter på broläget Önet-Knytta och dess påverkan på strandmiljön.

Karl Andersson, stg 485, ansåg att man utplånar den sista orörda strandremsan och att påfarter till Vallaleden kommer att medföra buller och störningar på ett mera markant sätt än om man valt att placera bron vid Härke.

Anna-Lena Fagerberg och Bo Hejderdal, stg 490, förlorar byggrätter och ställde ekonomiska och även andra anspråk som har med genomförandet av planen att göra. De ansåg att det naturliga broläget är det vid Härke-Målsta och att det i planen föreslagna läget är olyckligt. De krävde vidare att planen skall redovisa åtgärder som dämpar befintliga störningar från Vallaleden och blivande från brotrafiken

Tord Palmqvist, stg 477, ansåg att alternativet Härke-Målsta är det miljömässigt och ekonomiskt mest acceptabla broläget. Han ansåg även att vägbanan bör sänkas till en nivå som mer naturligt följer stranden så att de störande effekterna minskar för dem som bor efter Strandvägen.

Ann Palmqvist och Ove Olsson, stg 477 A, ansåg att en bro i föreslaget läge kommer att förstöra den sista naturliga strandremsan inom Östersunds centrala delar och att det läget hårdast kommer att drabba patienter och personal vid Frösöklinikerna och flera förskolor.

Kerstin och Jörgen Danielsson, stg 484, ansåg att det skulle bli ytterligare försämringar för deras fastighet både när det gäller buller och avgaser, problem som redan idag är märkbara. De ansåg också att det kommer att bli problem med ljuset från bilstrålkastarna vid avfarten ut på Vallaleden.

Nio näringsidkare på Frösön ansåg det lämpligt utifrån sina verksamheter att broläget Härke-Målsta utreds ytterligare.

Gruppen för Önets bevarande ville behålla parken som rekreatjonsområde, de ansåg också att Öneudden har sådant kulturhistoriskt värde att den bör bevaras för framtiden. De påpekade även att det saknas undersökningar för hur kommunens vattentäkt kommer att påverkas av en bro i föreslaget läge.

Kommunfullmäktige avvisade framförda anmärkningar och antog planförslaget den 29 augusti 1985.

De som anmärkte mot förslaget har fått del av kommunens bemötande och de flesta har kommit in med nya skrivelser. Ytterligare några affärsidkare på Frösön har anmärkt mot broläget och framfört att Härke-Målsta bör utredas vidare.

Vallsundsbrons förening har vid olika tillfällen skrivit till länsstyrelsen och begärt att planförslaget skall fastställas. De har också framhållit Knytta-Önet som det bästa läget för en bro och då särskilt med tanke på dem som dagligen pendlar över sundet.

Strandskyddet gäller för den del av planområdet som inte tidigare planlagts. I beskrivningen föreslås att strandskyddet skall upphöra att gälla inom hela planområdet. Frågan har dock inte kommenterats vid kommunens handläggning.

Länsstyrelsen har tidigare accepterat broläget. De inkomna nya synpunkterna föranleder ingen ändring av detta ställningstagande.

De anmärkningar som kommit in till länsstyrelsen har tidigare bemötts av kommunen. Länsstyrelsen delar kommunen bedömning av anmärkningarna.

Länsstyrelsen fastställer planförslaget.

Samtidigt förordnar länsstyrelsen med stöd av 15 § tredje stycket naturvårdslagen att strandskyddet skall upphöra att gälla inom planområdet.

Länsstyrelsens olika beslut enligt ovan kan överklagas till regeringen.

./.
Beslutet om fastställelse kan överklagas endast av den som tidigare framfört anmärkningar mot förslaget, se bilaga B.

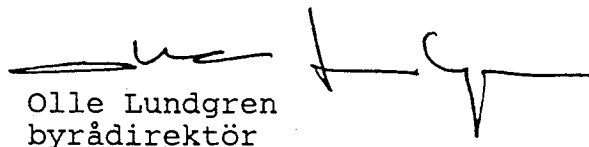
./.
Överklagande av beslutet att upphäva strandskyddet görs enligt bilaga A.

I detta beslut har även vägdirektören Åke Rudolfs-

son, avdelningsdirektörerna Lennart Sundström och Ragnar Lindström, miljövårdsdirektören Mats Deltin, bitr överlantmätaren Arne Nordberg, länsantikvarien Jan Raihle och förste länsassessorn Erik Berglund deltagit.

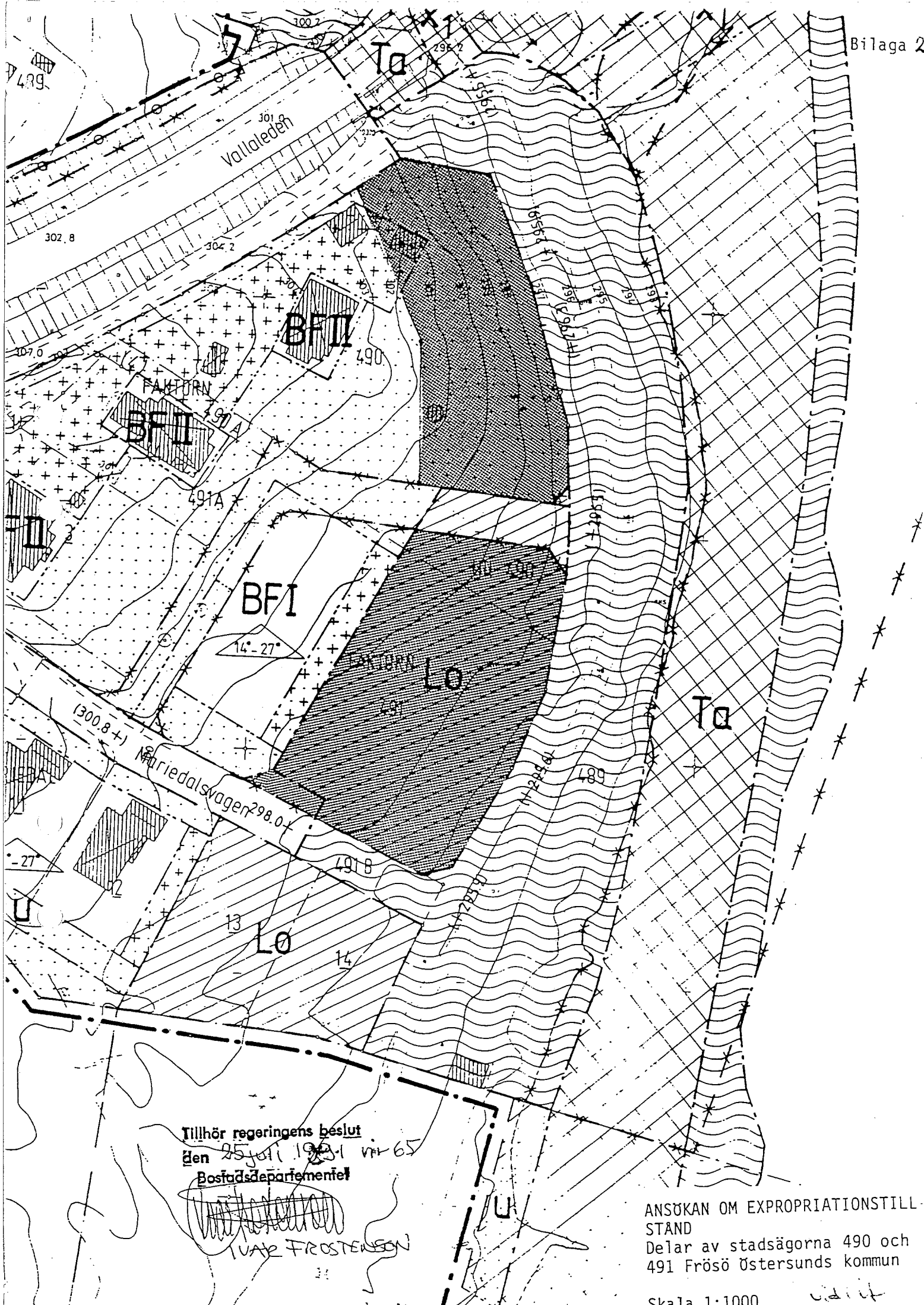


Lars Nilsson
länsarkitekt



Olle Lundgren
byrådirektör

V. d. f. l. l. l.



Tillhör regeringens beslut
 den 25 juli 1951 nr 65
 Bostadsdepartementet

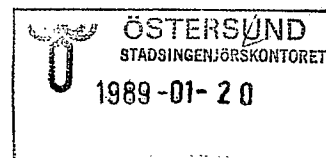
[Handwritten signature]
 IVAR FROSTENSON

ANSÖKAN OM EXPROPRIATIONSTILL-
 STAND
 Delar av stadsägorna 490 och
 491 Frösö Östersunds kommun

Skala 1:1000

[Handwritten mark]

Östersunds kommun
831 82 ÖSTERSUND



Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Frösön i Östersunds kommun avseende bl a tillfart till Vallsundsbro vid Frösö sjukhus, Mariedal m m

I september 1985 överlämnade kommunfullmäktige planförslaget till länsstyrelsen för fastställelseprövning. Den 27 februari 1986 beslutade fullmäktige att prövningen skulle avvakta en utredning av ett alternativt brolägg, Valla-Knytta. Förslaget togs åter upp vid sammanträde den 28 april 1988 då kommunfullmäktige beslutade att begära att planförslaget skulle fastställas.

Förslaget, som består av stadsplanekarta, bestämmelser, beskrivning och illustrationskarta, har upprättats den 7 maj 1985 av planarkitekt Kjell-Ove Eskilsson och arkitekt Harry Westermarck, Östersund.

Förslaget ställdes ut under våren 1985. Anmärkningar och synpunkter kom då in från vägverket som påpekade att kostnadsfördelningen mellan vägverket och kommunen inte var löst avseende vissa arbeten utanför vägområdet. Vägverket ansåg också att gång- och cykelvägen på västra sidan av tillfartsvägen skulle ges en rakare sträckning förbi Frösö sjukhus.

Jämtlandskraft AB förutsatte att väghållaren skall stå för kostnaderna för eventuell flyttning eller andra skyddsåtgärder för befintlig kabel.

Kjell och Reidun Åkerström delägare i Aspnäs 3 och ägare till stadsägorna 490 A och 491 A gillade inte att förslaget innehåller två bostadstomter på stg 491. De ansåg att området skall utnyttjas som odlingslotter. De hade också kritiska synpunkter på broläget och den därmed förstörda strandmiljön.

Ulf Alexandersson och Margareta Fryklund ägare till Mariedal 6 hade mycket kritiska synpunkter på broläget Önet-Knytta och dess påverkan på strandmiljön.

FBM

Karl Andersson, stg 485, ansåg att man utplånar den sista orörda strandremsan och att påfarter till Vallaleden kommer att medföra buller och störningar på ett mera markant sätt än om man valt att placera bron vid Härke.

Anna-Lena Fagerberg och Bo Hejderdal, stg 490, förlorar byggrätter och ställde ekonomiska och även andra anspråk som har med genomförandet av planen att göra. De ansåg att det naturliga broläget är det vid Härke-Målsta och att det i planen föreslagna läget är olyckligt. De krävde vidare att planen skall redovisa åtgärder som dämpar befintliga störningar från Vallaleden och blivande från brotrafiken

Tord Palmqvist, stg 477, ansåg att alternativet Härke-Målsta är det miljömässigt och ekonomiskt mest acceptabla broläget. Han ansåg även att vägbanan bör sänkas till en nivå som mer naturligt följer stranden så att de störande effekterna minskar för dem som bor efter Strandvägen.

Ann Palmqvist och Ove Olsson, stg 477 A, ansåg att en bro i föreslaget läge kommer att förstöra den sista naturliga strandremsan inom Östersunds centrala delar och att det läget hårdast kommer att drabba patienter och personal vid Frösöklinikerna och flera förskolor.

Kerstin och Jörgen Danielsson, stg 484, ansåg att det skulle bli ytterligare försämringar för deras fastighet både när det gäller buller och avgaser, problem som redan idag är märkbara. De ansåg också att det kommer att bli problem med ljuset från bilstrålkastarna vid avfarten ut på Vallaleden.

Nio näringsidkare på Frösön ansåg det lämpligt utifrån sina verksamheter att broläget Härke-Målsta utreds ytterligare.

Gruppen för Önets bevarande ville behålla parken som rekreativsområde, de ansåg också att Öneudden har sådant kulturhistoriskt värde att den bör bevaras för framtiden. De påpekade även att det saknas undersökningar för hur kommunens vattentäkt kommer att påverkas av en bro i föreslaget läge.

Kommunfullmäktige avvisade framförda anmärkningar och antog planförslaget den 29 augusti 1985.

De som anmärkte mot förslaget har fått del av kommunens bemötande och de flesta har kommit in med nya skrivelser. Ytterligare några affärsidkare på Frösön har anmärkt mot broläget och framfört att Härke-Målsta bör utredas vidare.

Vallsundsbrons förening har vid olika tillfällen skrivit till länsstyrelsen och begärt att planförslaget skall fastställas. De har också framhållit Knytta-Önet som det bästa läget för en bro och då särskilt med tanke på dem som dagligen pendlar över sundet.

Strandskyddet gäller för den del av planområdet som inte tidigare planlagts. I beskrivningen föreslås att strandskyddet skall upphöra att gälla inom hela planområdet. Frågan har dock inte kommenterats vid kommunens handläggning.

Länsstyrelsen har tidigare accepterat broläget. De inkomna nya synpunkterna föranleder ingen ändring av detta ställningstagande.

De anmärkningar som kommit in till länsstyrelsen har tidigare bemötts av kommunen. Länsstyrelsen delar kommunen bedömning av anmärkningarna.

Länsstyrelsen fastställer planförslaget.

Samtidigt förordnar länsstyrelsen med stöd av 15 § tredje stycket naturvårdslagen att strandskyddet skall upphöra att gälla inom planområdet.

Länsstyrelsens olika beslut enligt ovan kan överklagas till regeringen.

./. Beslutet om fastställelse kan överklagas endast av den som tidigare framfört anmärkningar mot förslaget, se bilaga B.

./. Överklagande av beslutet att upphäva strandskyddet görs enligt bilaga A.

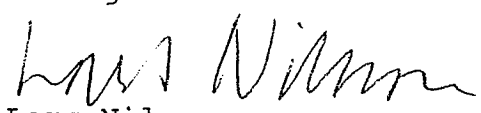
I detta beslut har även vägdirektören Åke Rudolfs-

LÄNSSTYRELSEN
Jämtlands län

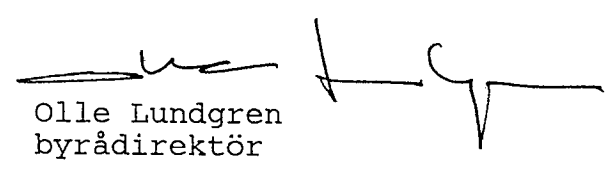
BESLUT
1989-01-19

11.082-2454-85
2009-489/89

son, avdelningsdirektörerna Lennart Sundström och Ragnar Lindström, miljövarddirektören Mats Deltin, bitr överlantmätaren Arne Nordberg, länsantikvarien Jan Raihle och förste länsassessorn Erik Berglund deltagit.

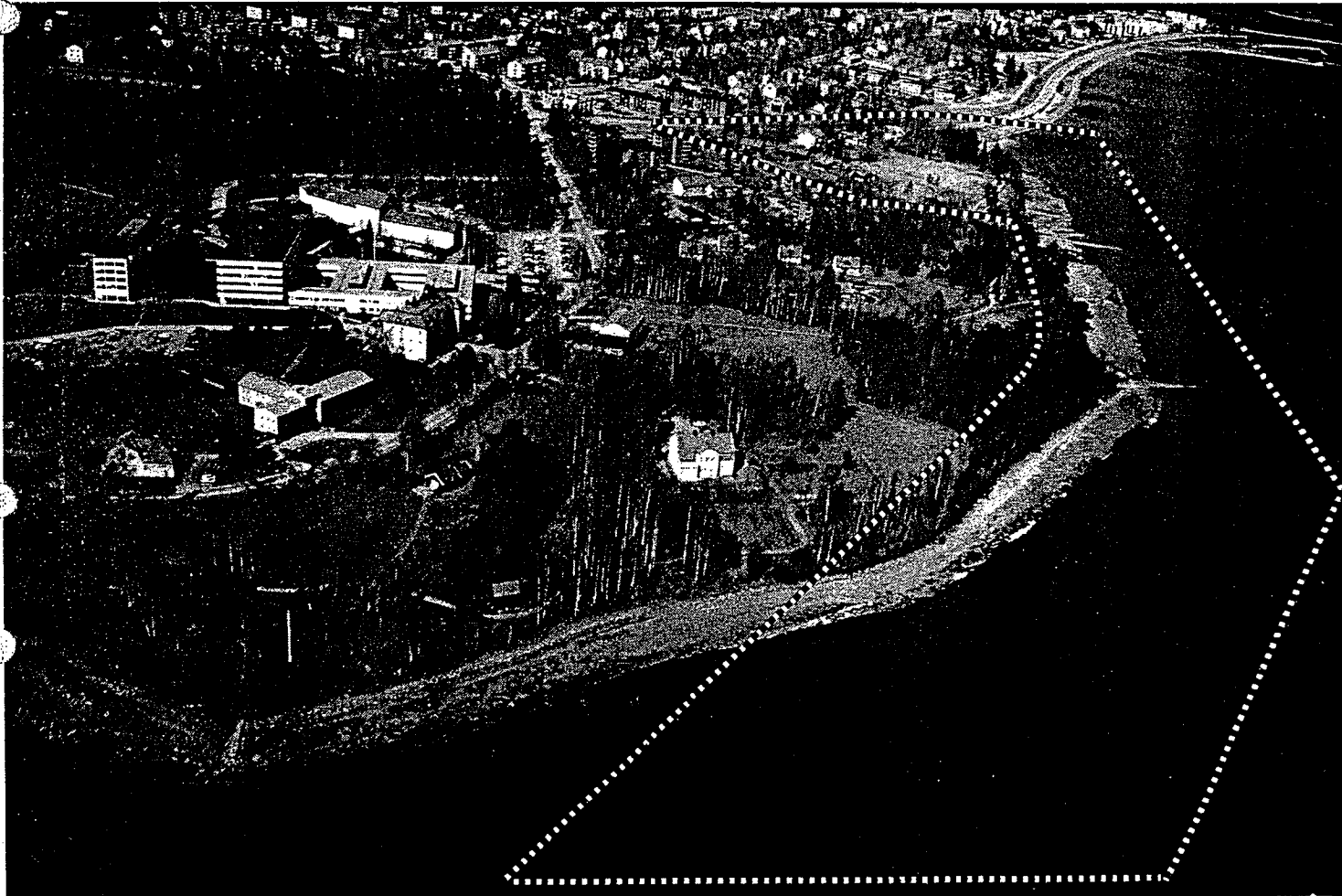


Lars Nilsson
länsarkitekt



Olle Lundgren
byrådirektör

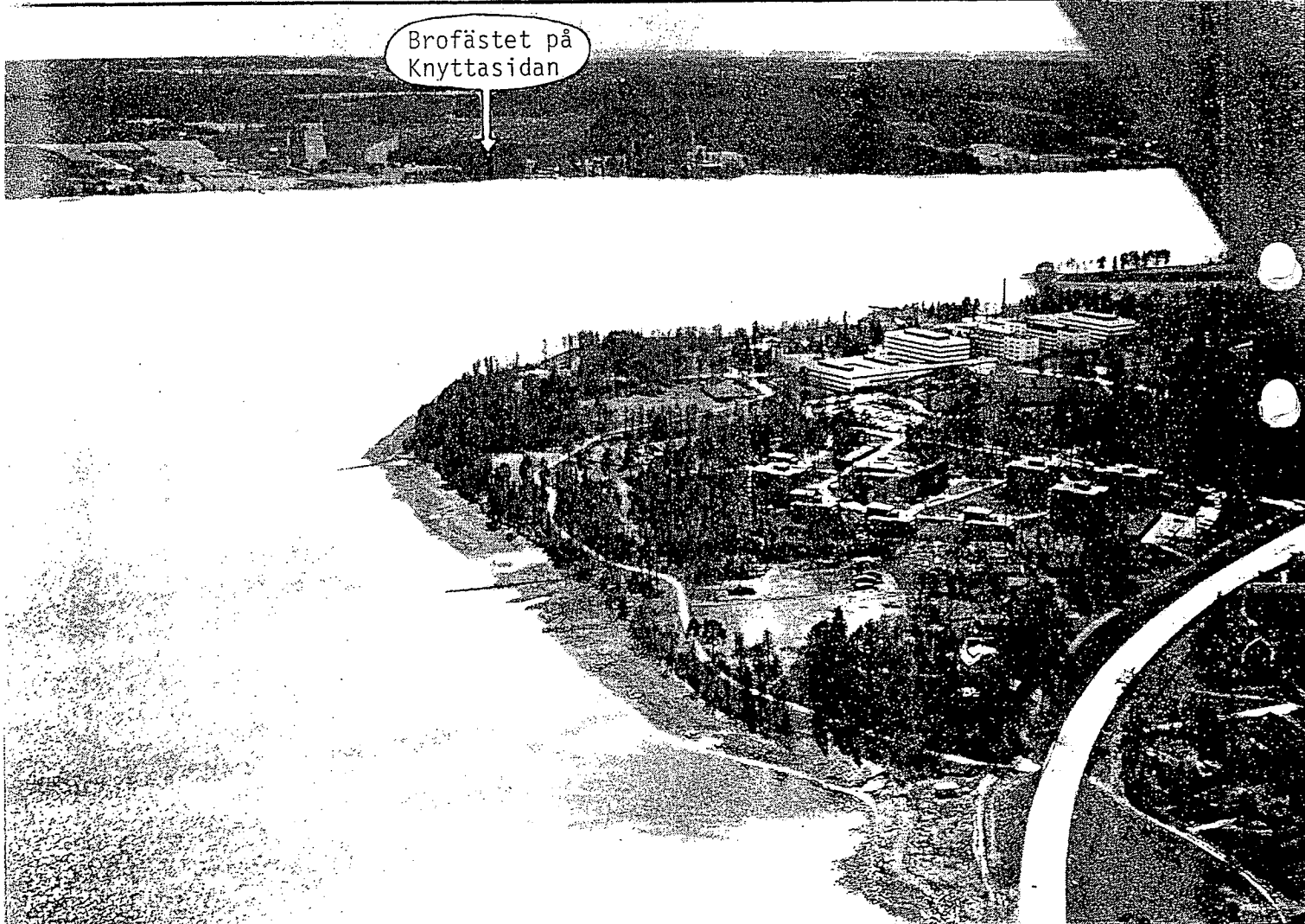
Förslag till ändring och utvidgning
av stadsplanen för del av
FRÖSÖN i ÖSTERSUNDS
KOMMUN
avseende bl a tillfart till
VALLSUNDSBRO vid FRÖSÖ
SJUKHUS, MARIEDAL m.m.



Planområdet sett från söder



Brofästet på
Knyttasidan



Öneudden sedd från norr

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BESTÄMMELSER 3

BESKRIVNING 7

HANDLINGAR

PLANDATA

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR 8

Befintliga planer

Kommunala ställningstaganden

Befintliga förhållanden

PLANFÖRSLAG 17

PLANGENOMFÖRANDE 24

SAMRÅD 25

BILAGOR

SAMMANFATTNING Se omslagets baksida

STADSPLANEKARTA och

ILLUSTRATIONSKARTA

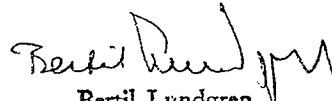
- Originalkartorna är i skala 1:1000
och kan beställas från plankontoret

Samtliga flygbilder tagna
vid lågvatten i maj 1984
av Harry Westermark

Förslag till ändring och utvidgning
av stadsplanen för del av
FRÖSÖN i ÖSTERSUNDS
KOMMUN
avseende bl a tillfart till
VALLSUNDSBRO vid FRÖSÖ
SJUKHUS, MARIEDAL m.m.

Tillhör Kommunfullmäktiges i Östersund
beslut den 29/8 19.86 § 153 betygar

BESTÄMMELSER


Bertil Lundgren
Kommunfullmäktiges sekreterare

1 § PLANOMRÅDETS ANVÄNDNING

1 mom Byggnadskvarter

- a) Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.
- b) Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.

2 mom Specialområden

- a) Med Ta betecknat område får användas endast för gatutrafik och därmed samhörigt ändamål.
- b) Med Rn betecknat område skall bevaras som naturpark. Ny bebyggelse får ej uppföras. Utan hinder härav kan byggnadsnämnden medge viss begränsad ny bebyggelse som med hänsyn till områdets allmänna kulturhistoriska karaktär prövas lämplig.

c) Med Lo betecknat område får användas endast för odlingslottändamål. Bebyggelse får ej uppföras. Utan hinder härav kan byggnadsnämnden medge uppförande av ett mindre uthus om detta erfordras för skötseln av odlingslotterna.

d) Med Vb betecknat område skall utgöra vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för bryggor och dylikt.

2 § MARK SOM ICKE ELLER I ENDAST MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS

1 mom Med punktprickning betecknad mark får inte bebyggas.

2 mom Med punkt- och korsprickning betecknad mark får inte bebyggas. Utan hinder härav får uthus, garage och dylika mindre gårdsbyggnader uppföras om detta för varje särskilt fall prövas vara förenligt med ett prydligt och ändamålsenligt bebyggande av kvarteret.

3 § SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR ALLMÄN TRAFIK OCH FÖR ALLMÄNNA LEDNINGAR

1 mom Inom med x betecknad del av trafikområde får icke vidtas anordningar som hindrar att området används för allmän gång- och cykeltrafik.

2 mom Med x_1 betecknad del av trafikområde skall hållas tillgänglig för gång- och cykeltrafik i tunnel under gatuplanet.

3 mom På med u betecknad mark får inte vidtas anordningar som hindrar framdragande och underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

4 § BYGGNADSSÄTT

På med F betecknat område skall huvudbyggnader uppföras fristående.

5 § EXPLOATERING AV TOMT

- 1 mom På tomt som omfattar med FI betecknat område får huvudbyggnad inte uppta större byggnadsyta än 150 m². Uthus och andra gårdsbyggnader får ej uppta en större sammanlagd yta än 60 m².
- 2 mom På tomt som omfattar med FII betecknat område får huvudbyggnad inte uppta större byggnadsyta än 220 m². Uthus och andra gårdsbyggnader får ej uppta en större sammanlagd yta än 110 m².
- 3 mom På med FI betecknat område får huvudbyggnad inte inrymma mera än en bostadslägenhet.
- 4 mom På med FII betecknat område får huvudbyggnad inte inrymma mera än tre bostadslägenheter.
- 5 mom I gårdsbyggnader får bostadslägenheter inte inredas.


6 § BYGGNADS UTFORMNING

- 1 mom På med romersk siffra betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffran anger. Härutöver får, där terrängens lutning så medger, sluttningsvåning anordnas. Vind får ej inredas.
- 2 mom På med I eller II betecknat område får huvudbyggnad inte uppföras till större höjd än respektive 4,4 och 7,4 meter och uthus eller annan gårdsbyggnad inte till större höjd än 3,0 meter.
- 3 mom På med siffror i triangel betecknat område skall huvudbyggnads tak ges en lutning mot horisontalplanet motsvarande ett gradtal i intervallet mellan de siffror som anges. Särskild del av huvudbyggnad innehållande garage, förråd och dylikt omfattas ej av bestämmelsen.

7 § UTFARTSFÖRBUD

Utfart får inte anordnas över områdesgräns som betecknats med ofyllda cirklar. —

Östersund den 7 maj 1985



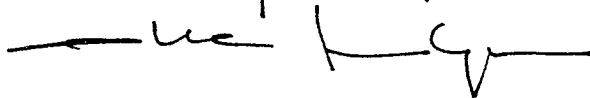
Kjell-Ove Eskilsson
Planarkitekt



Harry Westermark
Arkitekt

...stiftad genom länsstyrelsens
beslut denna dag, bebygg.

Östersund ...19... 1989



Förslag till ändring och utvidgning
av stadsplanen för del av
**FRÖSÖN i ÖSTERSUNDS
KOMMUN**
avseende bl.a tillfart till
**VALLSUNDSBRO vid FRÖSÖ
SJUKHUS, MARIEDAL m.m.**

Tillhör kommunfullmäktiges i Östersund
beslut den 29/8 19.85. §153 betygar

BESKRIVNING

Bertil Lundgren
Bertil Lundgren
Kommunfullmäktiges sekreterare

HANDLINGAR

Förslagshandlingarna utgöres av stadsplanekarta i skala 1:1000 med bestämmelser, beskrivning och illustrationskarta. Remisskedet omfattade två alternativa planskisser. "Tunnelalternativet" respektive "Strandalternativet". I separat bilaga redovisas vägverkets och VBB:s beskrivning av miljökonsekvenser för de alternativa vägsträckningarna.

PLANDATA

Läge

Planområdet är beläget på Frösöns sydöstra udde (Öneudden) och gränisar i väster till Frösö sjukhus samt förskolan och bebyggelsen i Mariedal och Kv Faktorn. Vid Vallaleden gränisar planområdet till äldre stadsplaner.

Areal

Planområdet omfattar ca 8 ha mark och 12 ha vattenområde.

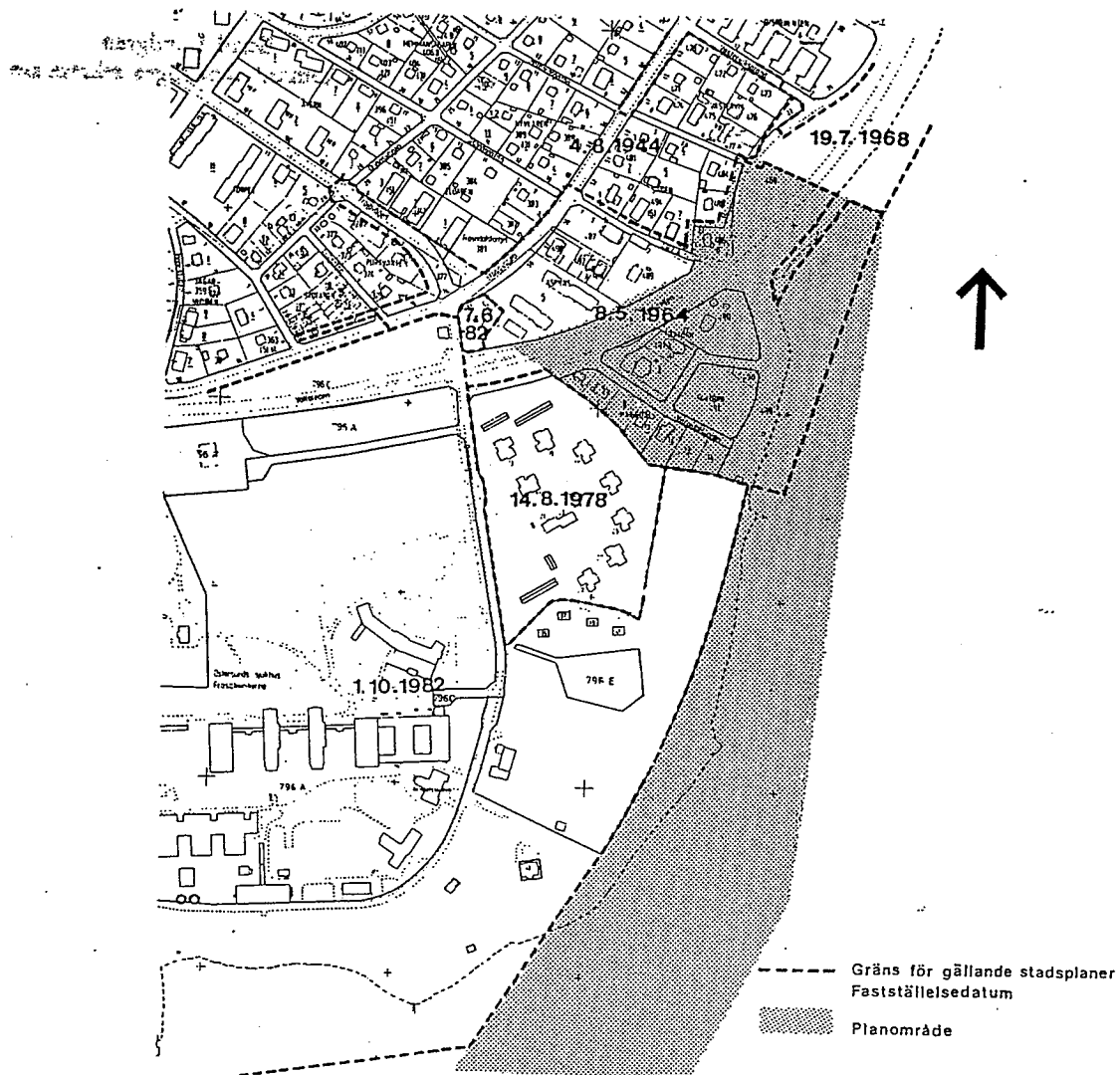
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Befintliga
planer

En brotillfart enligt strandalternativet ingår i områdesplanen för Vallsundet, antagen av kommunfullmäktige den 24 juni 1982.

Planområdet berör även stadsplaner för följande delar av Frösön.

- * (del av stg 796 A, Frösö sjukhus m m) fastställd 1982-10-01. Omfattar hela sjukhusområdet och berörs i den östra delen.
- * (Frösö sjukhusområde, stg 796 m fl) fastställd 1978-08-14. Omfattar landstingets personalbostäder. Gränisar till planförslaget.



* (Kv Aspnäs och Mariedal m fl) fastställd 1964-05-08. Huvuddelen av planområdet söder om Vallaleden omfattas av nybyggnadsförbud t o m 1985-12-31.

* (Kv Disponenten m fl) fastställd 1968-07-19. Smal parkmarksremsa utanför Vallaleden berörs.

Strandområdet i övrigt är vägreservat enligt områdesplanen för Vallsundet men ingår ej i någon tidigare stadsplan. Där gäller i stället utomplansbestämmelser fastställda av länsstyrelsen den 13 nov 1963. Strandskydd enligt 15 § NVL råder dessutom in till 100 m från Storsjön.

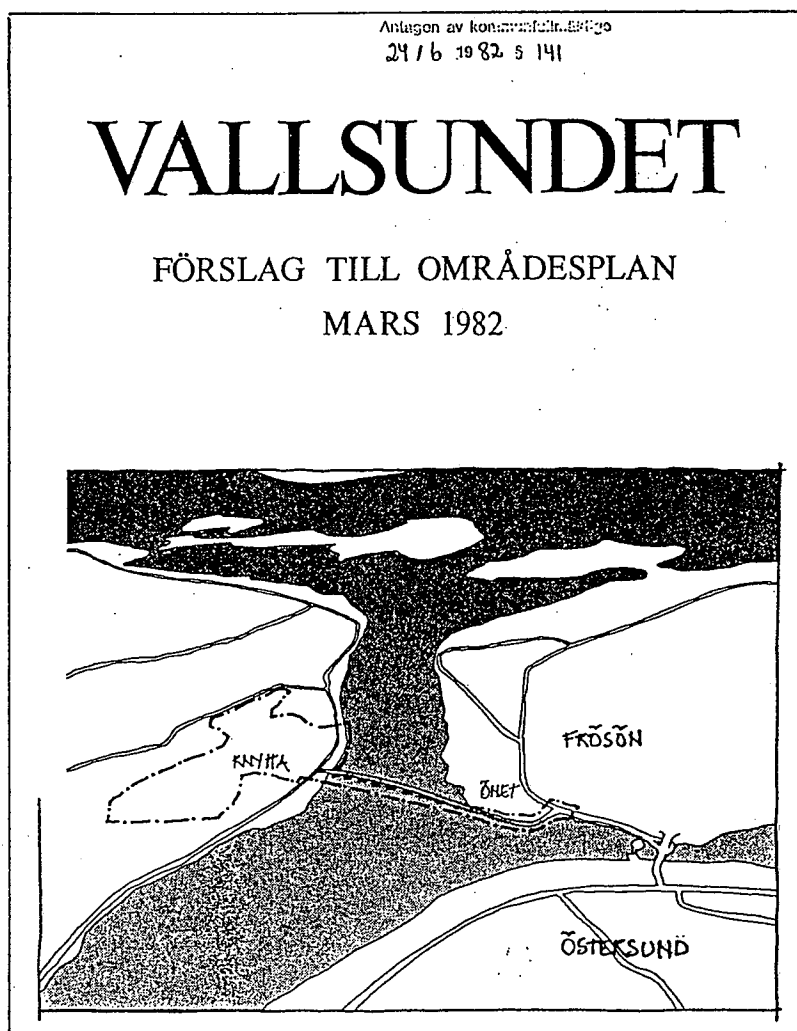
Kommunala
ställnings-
taganden

Frågan om bro över Vallsundet har behandlats av kommunen i flera olika sammanhang. Bl a har kommunstyrelsen i olika yttranden och vid uppvaktningar hos kommunikationsministern mellan 1976 och 1982 uttalat sig för tillkomsten av en Vallsundsbro. Kommunstyrelsen har bl a uttalat att särskilda anslag måste tillföras för brobyggets finansiering och att vägverket snarast bör påbörja en projektering.

En områdesplan för Vallsundsbron har antagits 1982. Hänsyn till Vallsundsbron har även tagits i stadsplanen för Frösö sjukhus och genom att delar av området vid Mariedal har belagts med nybyggnadsförbud.

När områdesplanen för Vallsundet upprättades konstaterades att båda de då aktuella alternativen Önet - Knytta respektive Härke - Målsta medförde stora vinster för trafikanterna men nackdelar för miljön. Mot bakgrund av remissbehandling, offentlig debatt och planutredningar valde kommunen alternativet Önet - Knytta. Fördelarna var främst trafikmässiga. Nackdelarna var påverkan på landskapsbilden och strandområdet vid Frösö sjukhus och Mariedal. Förordet för Önet - Knytta lämnades dock under förutsättning att den negativa miljöpåverkan så långt möjligt begränsas. Kommunfullmäktiges antagande av områdesplanen innebar därför att vissa viktiga krav kopplades till förordet för Önet - Knytta. Villkoret var att dessa krav skulle vara underlag för det fortsatta arbetet med arbetsplan, stadsplan och brokalkyl.

Kraven gäller bl a att strandområdet utanför Vallaleden och broanslutningen skall göras tillgängligt för fotgängare och småbåtar samt göras attraktivt med hjälp av utfyllnader, vegetation, bryggor m m. Vidare skall stor omsorg ägnas detaljutformningen av bron så att hänsyn tas till parkmiljön vid Frösö sjukhus och landskapsbilden. Övriga krav gäller gång- och cykelbana på bron samt förbättringar av vägen på andra sidan sundet.



Vid remissbehandlingen av Vägverkets utredningsplan från september 1984 yttrade sig kommunen till förmån för det så kallade tunnelalternativet, vilket avviker från områdesplanen genom att brofästet på Frösösidan är förskjutet ca 100 meter västerut och att tillfartsvägen berör det planlagda sjukhusområdet.

Fördelarna med den nya idén - hänsynen till landskapsbilden och bevarande av strandområdet vid udden - ansåg kommunen överväga nackdelarna av intrånget i Frösö sjukhusområde.

Remissbehandlingen av vägverkets utredningsplan för tunnelalternativet visade dock att en jämförelse med områdesplanens strandalternativ borde ske. Vägverket och VBB upprättade därför en beskrivning kallad "Miljökonsekvenser av alternativa sträckningar", vilken utgör bilaga till planförslaget.

Parallellt med vägverkets arbete, upprättade byggnadsnämnden i Östersunds kommun två alternativa planförslag, vilka remissbehandlades mars-april 1985.

Utformningen av brotillfarterna var lika i vägverkets utredning och kommunens alternativa planförslag. Båda alternativen hade förbättrats jämfört med tidigare skisser. En redovisning av synpunkter som framkom vid remissen redovisas under kapitlet "samråd" längre fram i planförslaget.

Efter remissen beslöt byggnadsnämnden att utställa ett planförslag enligt strandalternativet. Nedan följer ett utdrag ur protokollet från byggnadsnämndens sammanträde den 7 maj 1985:

"Ordföranden yrkar att nämnden skall besluta enligt följande: Byggnadsnämnden finner att båda förslagen efter genomförande kommer att fungera bra som trafikleder. Förslagen är i huvudsak jämbördiga. Byggnadsnämnden anser dock, i överensstämmelse med de flesta remissvaren, att tunnelalternativet utgör ett större ingrepp i närmiljön i sjukhusparken.

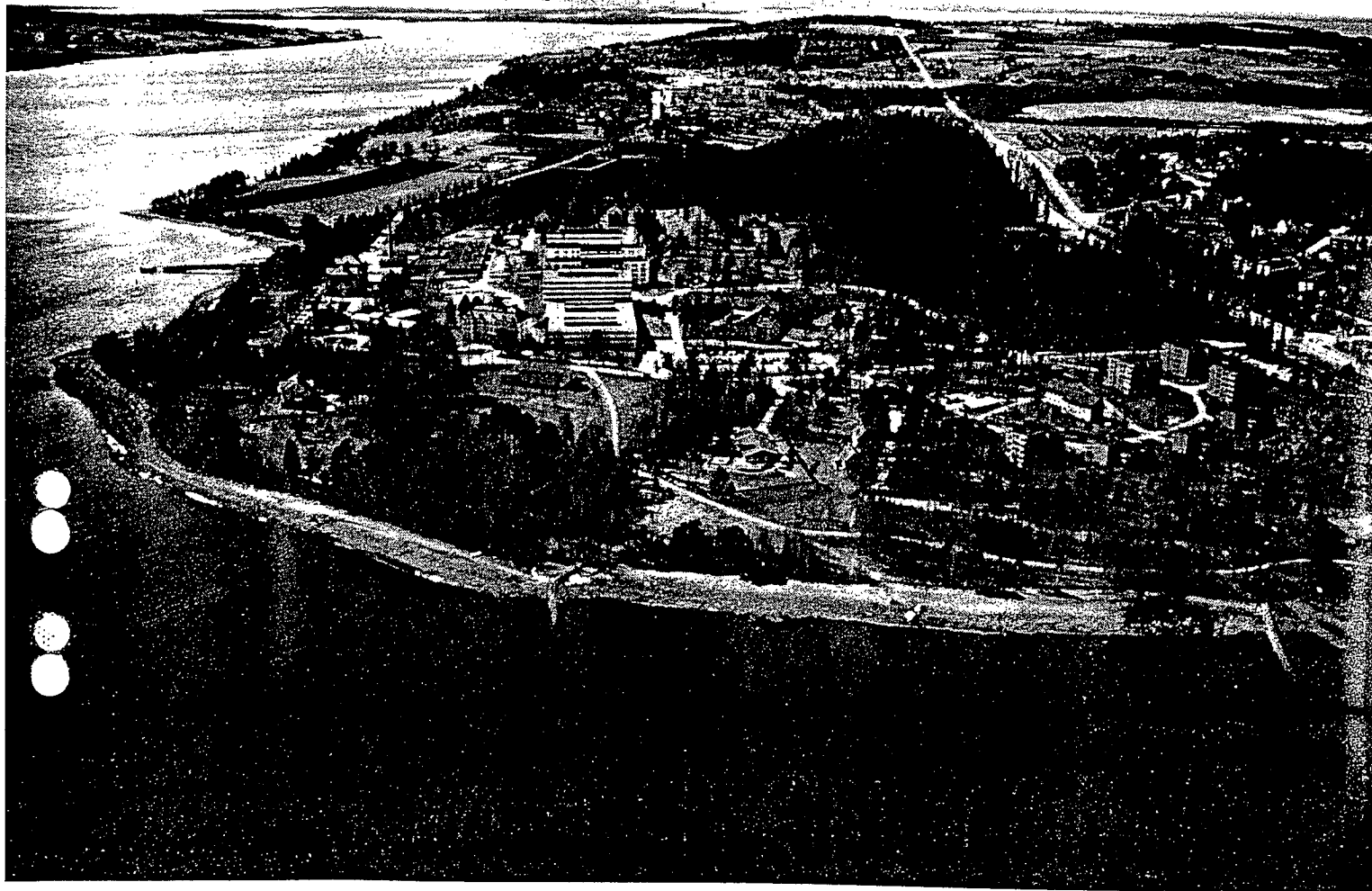
Ordföranden yrkar vidare att nämnden beslutar att stadsplaneförslag skall upprättas enligt strandalternativet och att i laga ordning låta utställa planförslaget. I stadsplaneförslaget skall klart redovisas de landskapsvårdande åtgärder som krävs för att stranden skall bli tillgänglig och få en så naturlig utformning som möjligt. Läget för småbåtshamn och gång- och cykelvägar redovisas, vidare skall kommunen verka för att väg 604 upprustas till godtagbar standard i samband med brons tillkomst.

Ledamoten Lennart Wiman yrkar att nämnden beslutar att upprätta stadsplaneförslag enligt tunnelalternativet samt att i laga ordning låta utställa planförslaget. Vidare skall kommunen verka för att väg 604 upprustas till godtagbar standard i samband med

brons tillkomst.

Ordföranden ställer proposition på de båda yrkandena och finner att nämnden beslutar enligt ordförandens förslag".

"Ledamöterna Lennart Wiman och Ewa Guander reserverar sig mot beslutet".



Öneudden sedd från öster

Befintliga
förhållan-
den

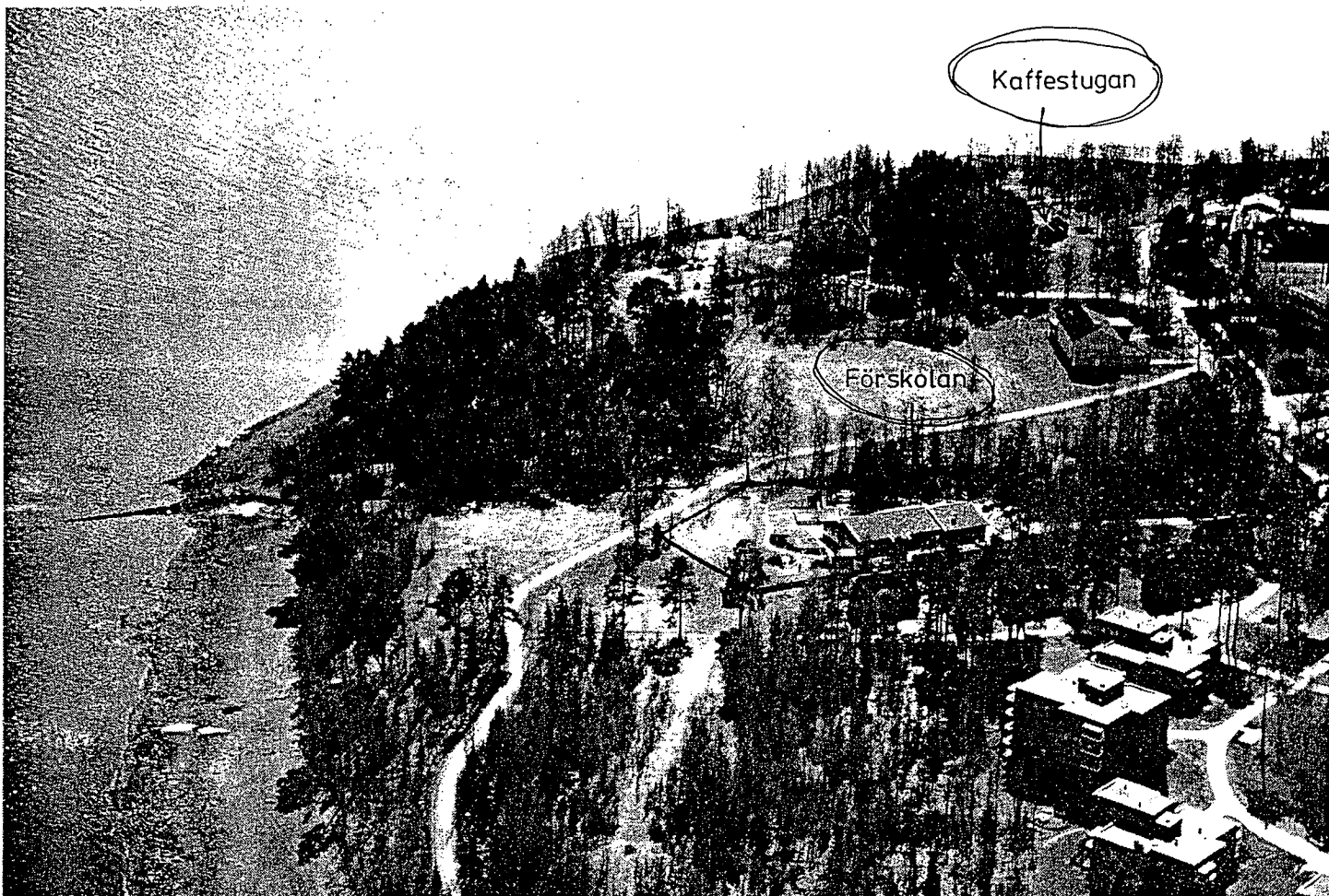
Strand och naturmark

Från Öneudden sträcker sig ett strandområde med natur- och parkkvaliteter ca 700 meter fram till Vallaleden. Stranden är lättillgänglig genom nyligen förbättrade gång- och cykelvägar och spontant upptrampade stigar. Gång- och cykelvägnätet sträcker sig vidare till Frösöbron ca 1 km längre norrut. Gångstigen längs Vallaledens sjöside förbättras för närvarande genom ytterligare utfyllnader och planteringar.

Naturmarken och stranden ute vid Öneudden har sålunda fått ett allt större värde som rekreationsområde för stadsbefolkningen. Det är det enda kvarvarande "naturliga" strandområde på Frösön som vetter mot Östersunds stadsbebyggelse. Stranden har även ett värde för båtsporten, främst kanoting och lokalbefolkningens småbåtar.

Området kring sjukhuset har karaktär av äldre park. Genomsiktligheten är stor under ett bestånd av äldre barr- och lövträd. Parken har stort värde för vistelse och som strövområde för patienter, personal, förskolebarn och de närboende. Den är också av stor

betydelse för områdets skönhet. Naturparken söder om kaffestugan är i dag den värdefullaste och mest utnyttjade delen. Här finns även flera gravhögar, vilka dokumenterats i samband med planläggningen av Frösö sjukhusområde.



Geotekniska förhållanden

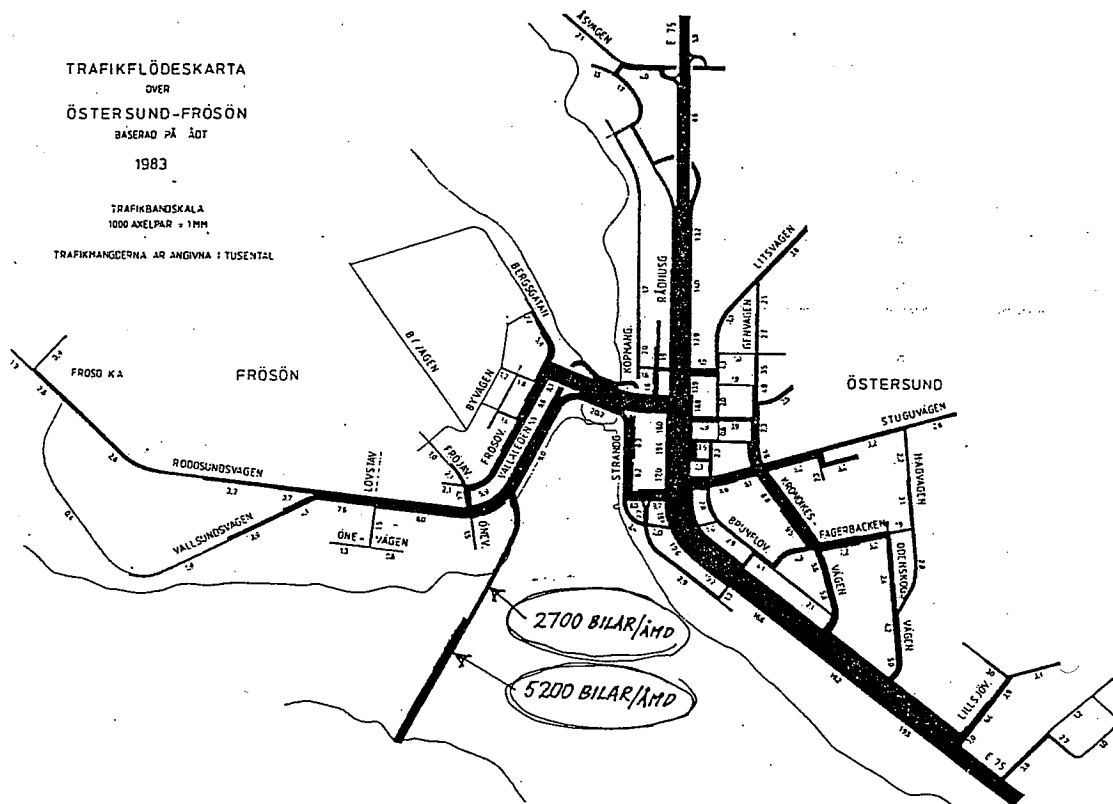
Grundundersökningar för brotillfarten har utförts av vägverket. Allmänt gäller att jordlagren på sjöbotten nära stranden består av morän på berg. Moränen är grusig i de övre delarna och något finkornigare med inslag av lera, mo och sand på större djup. Moränen är tjälfarlig. Grundvattennivån ute vid Öneudden var i juni 1984 + 293,5 vilket är ungefär lika med Storsjöns vattennivå. Någon särskild geoteknisk undersökning har ej utförts vid Mariedal.

Bebyggelse

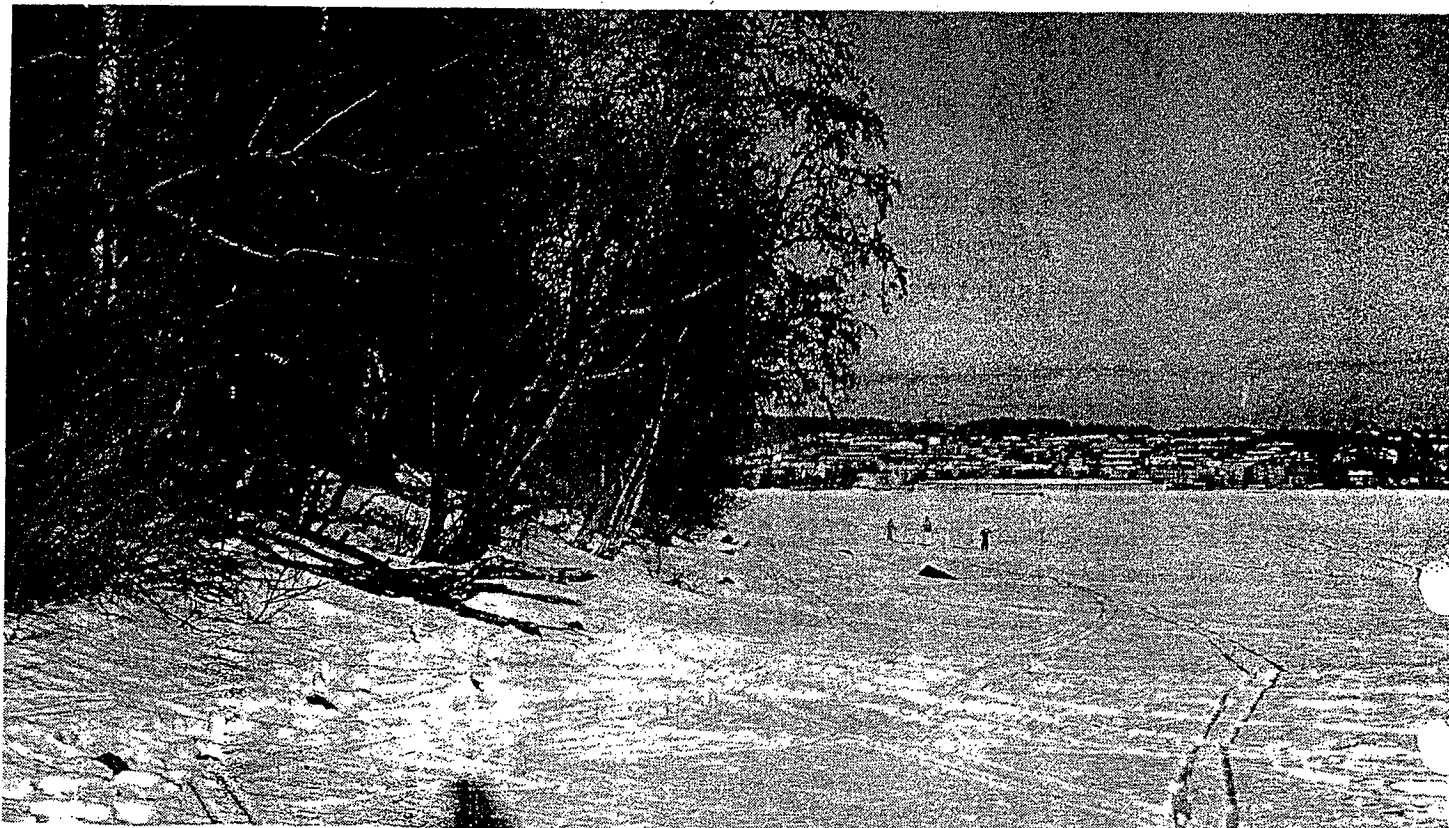
I anslutning till planområdet närmast Vallaleden finns småhusbebyggelse, åtföljd av flerbostadshus, en förskola och därefter landstingets byggnader längst ut mot udden.

Vägar och trafik

Planområdet ansluter till Vallaleden som 1983 hade en årsmedeldygnstrafik på 9000 fordon. Enligt områdesplanens (1982) bedömning skulle Vallsundsbron trafikeras med 2700 bilar per årsmedeldygn. Efter eventuell utbyggnad av en ny stadsdel i Knytta (långt in på 2000-talet) bedöms trafiken stiga till 5.200 fordon per årsmedeldygn.



Trafikbullret kring Vallaleden och brotillfarten beskrivs närmare under Planförslag.



Yttersta udden sedd mot Östersund

Ledningssystem

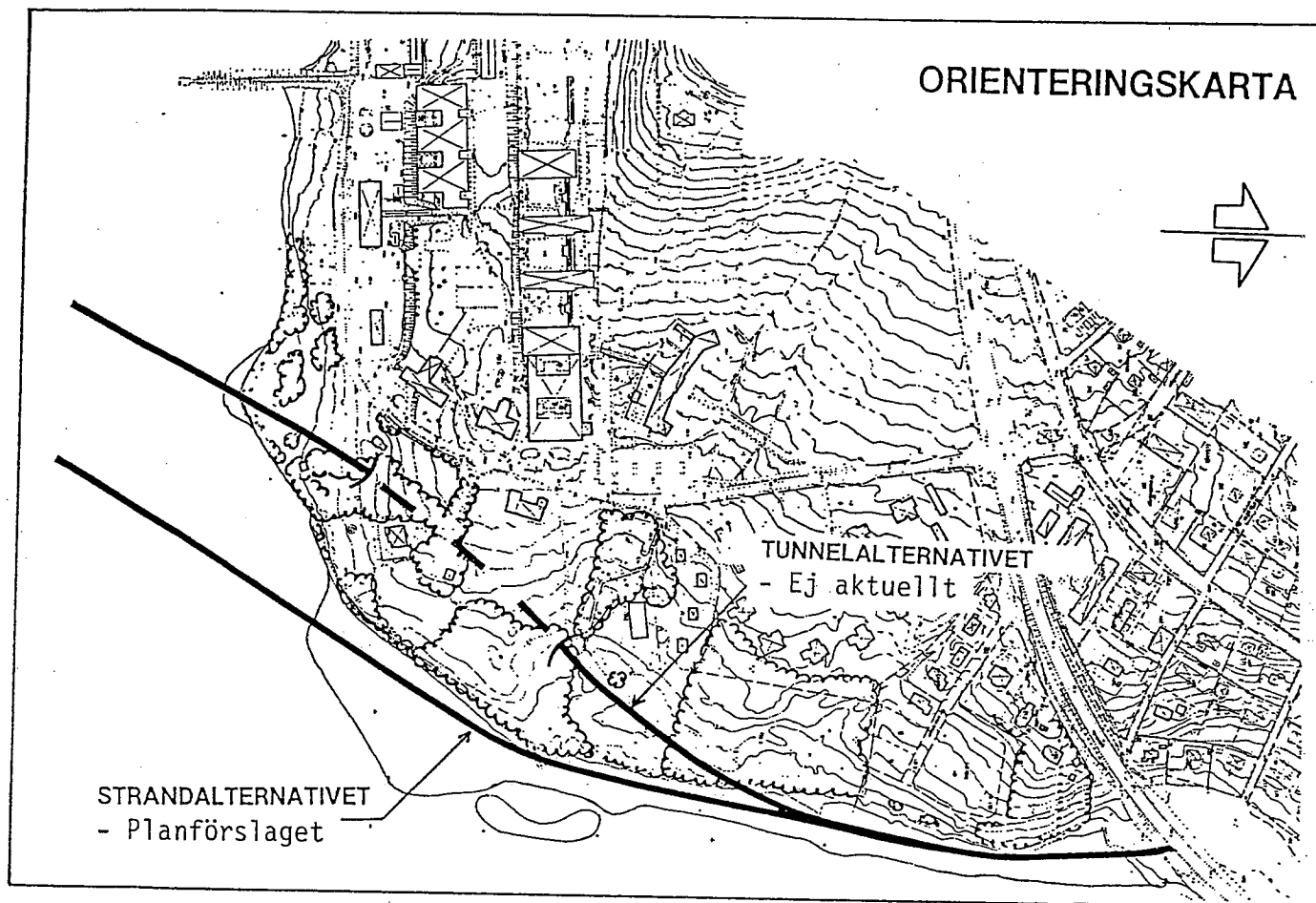
Planområdet korsas i Mariedal av kommunala VA-ledningar och en 20 Kv elkabel som är dragna på sjöbotten från Östersund. Ledningarna når stranden strax norr om diket mellan småhusbyggelsen och flerbostadshusen i Mariedal och sträcker sig vidare västerut.

Markägförhållanden

Landstinget är markägare för området vid Öneudden och stranden upp till Mariedal i norr. Kommunen äger den mark som direkt berörs av brotillfarten vid Mariedal och Vallaleden (Mariedal 13 och 14 samt stadsäga 469, 486, 489, 491 B och 796 E). Övriga fastigheter vid Mariedal och Faktorn är privatägda.

PLANFÖRSLAG

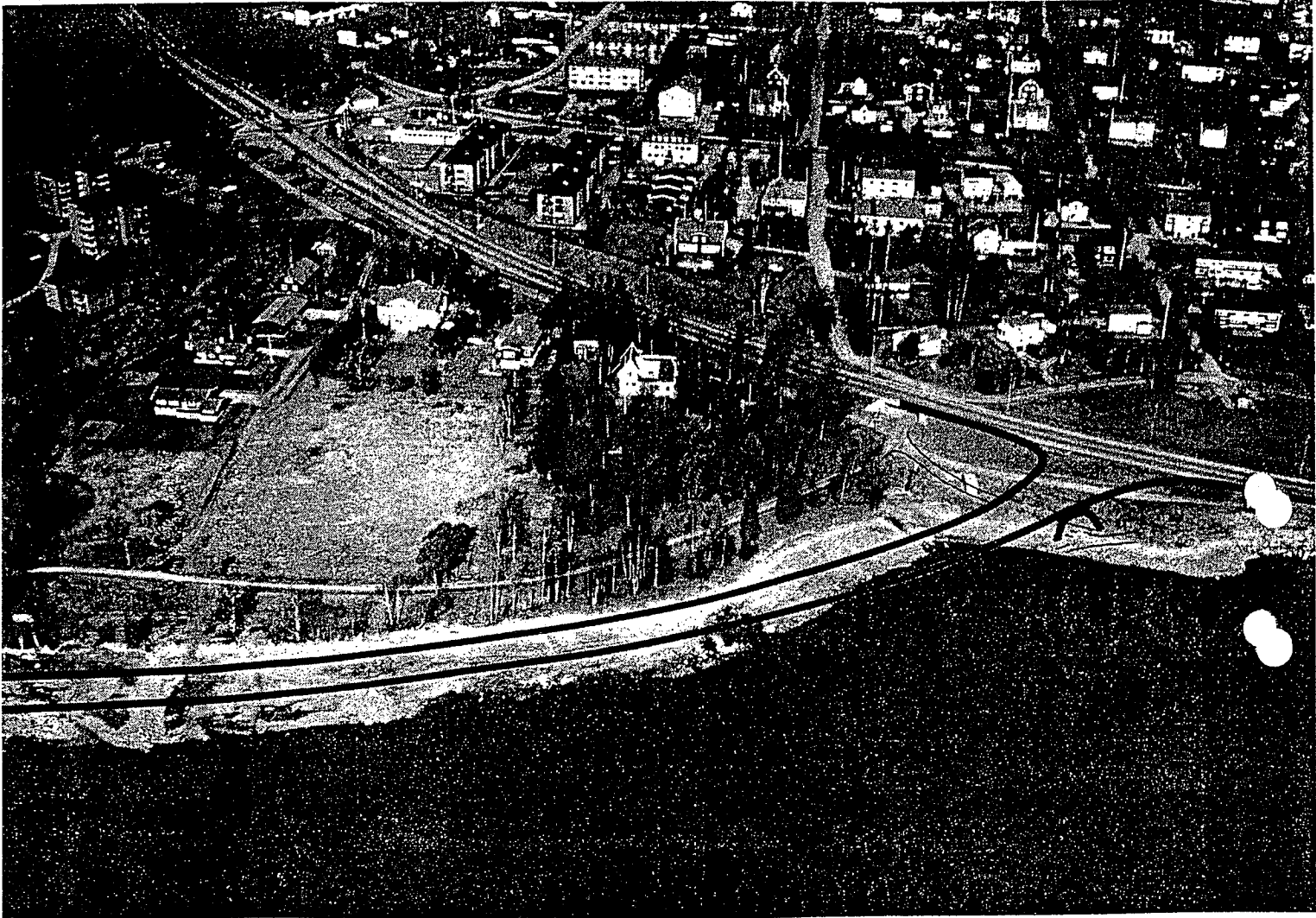
Planens syfte är att medge en broförbindelse över Vallsundet från Öneudden till Knytta i enlighet med de planeringsmål som anges i områdesplanen för Vallsundet 1982. Planområdet har dock utvidgats i norr så att de inaktuella delarna av den äldre stadsplanen för kv Mariedal, Faktorn m fl samtidigt kan ändras. Detta område påverkas indirekt av brotillfarten.



Orienteringskartan har klippts ur Vägverkets och VBB:s beskrivning av miljökonsekvenser. Beskrivningen utgör bilaga till kommunens planförslag.

Bebyggelseområden

Stadsplanen för Mariedalsområdet tillkom på 60-talet då man förutsatte att södra strandvägen skulle sammanbindas med Mariedalsvägen och att bebyggelsen i Mariedal och Faktorn skulle utökas. Någon gatuutbyggnad enligt planen har dock ej skett. Södra strandvägen har utförts som gång- och cykelväg från korsningen till Mälltorpsgatan norr om Vallaleden,



Mariedalsområdet från öster

under vägporten och vidare söderut mot Öneudden. Nybyggnadsförbud för del av området förordnades av länsstyrelsen 1976, vilket succesivt har förlängts fram till utgången av år 1985.

Anslutningen av brotillfarten föreslås ske öster om gångtunneln och den nya vägbanan föreslås byggas på en utfyllnad öster om strandlinjen vid högvattenivå. Bebyggelsen i Mariedal och Faktorn kommer att ligga i en kil mellan två vägar. Bullerutbredningen från brotillfarten (gränsen 55 dBA) kan i en framtid störa delar av den bebyggelse som skulle ha kunnat tillkomma efter 1964 års plan.

Brotillfarten kommer att avskära stranden från gång- och cykelvägen varför de fria ytorna, vegetationen och den äldre bebyggelsen i området får ökad betydelse som miljökvantiteter för allmänheten.

Såväl risken för störningar från trafiken som miljövärdena motiverar att bebyggelsen inom Mariedal och Faktorn inte utökas med fler än två nya småhus. I stället föreslås att delar av området upplåts till odlingslotter för de närboende bl a i flerbostadshusen. Speciell omsorg måste ägnas utformningen av tillkommande bebyggelse så att bullerstörningarna från trafiken hålles på en låg nivå inomhus och vid uteplatser. Förslaget innebär bl a behov av kommunala markförvärv, utförande av vändplan på Mariedalsvägen samt framdragande av sommarvattenledning till området.

Planen från 1964 föreslås ändras i enlighet med ovanstående, vilket innebär att delar av områden för gatumark och kvartersmark för bebyggelse övergår till parkmark, område för odlingslotter och mark som ej får bebyggas. För att avskärma bebyggelsen mot odlingslotterna och brotillfarten föreslås att uthus får byggas invid tomtgräns.



Mariedalsområdet från norr

Friytor

Brotillfarten och utfyllnaderna vid anslutningen till Vallaleden har inte utformats i enlighet med områdesplanens idéskiss 1982, eller kommunstyrelsens yttrande 1984.

Kommunen hade i tidigare skisser förutsatt att kompensationsåtgärderna för miljön (genom en skyddad vik för småbåtar, resp extra utfyllnader för holmar) förläggs just vid anslutningen till Vallaleden.

Senare studier har dock visat att utfyllnaderna skulle göra större nytta längre ut mot udden i söder, där vattendjupet är mindre. Enligt planförslaget skall därför väglinjen flyttas närmare land, dock inte så att strandvegetationen påverkas nämnvärt. Utanför vägen föreslås liksom tidigare en gångväg som ansluter till befintliga gångvägar utanför Vallaleden och innanför Vallaleden via en gångtunnel. Alla extra utfyllnader och den skyddade båtviken läggs längre ut mot udden. (Se vidare illustrationer i Vägverkets och VBB:s miljöbeskrivning).

Strandskyddet föreslås upphävas inom planområdet.

Vägar och trafik

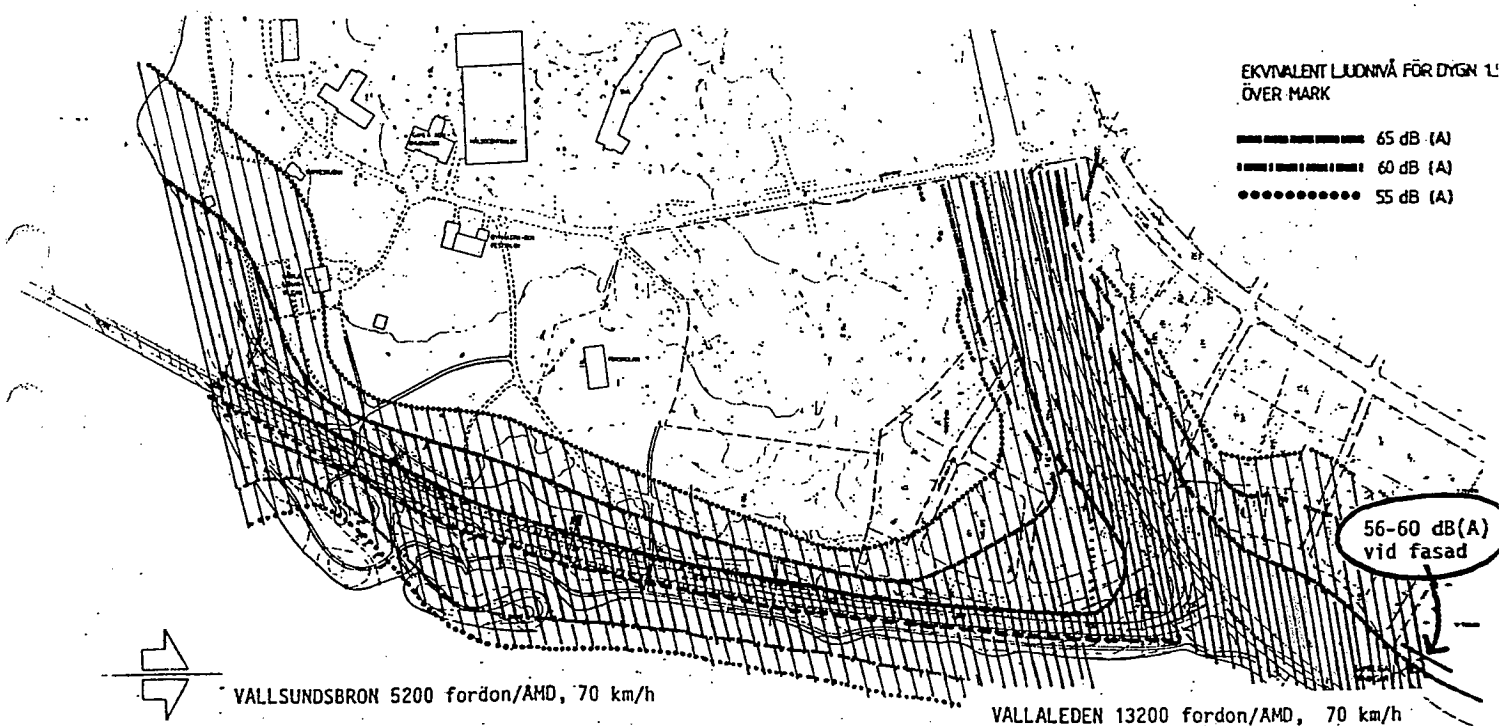
Tillfarterna till fastigheterna i Mariedal föreslås ske på samma sätt som idag. Det innebär att planen från 1964 ändras i anslutning till Vallaleden och vid Mariedalsvägen, som avslutas med en vändplan vid området för odlingslotter. De tillkommande småhusen föreslås få en anslutning direkt till Mariedalsvägen eller via en gemensamhetsanläggning. Tillfarten till Vallsundsbron föreslås byggas på en utfyllnad strax utanför strandlinjen.

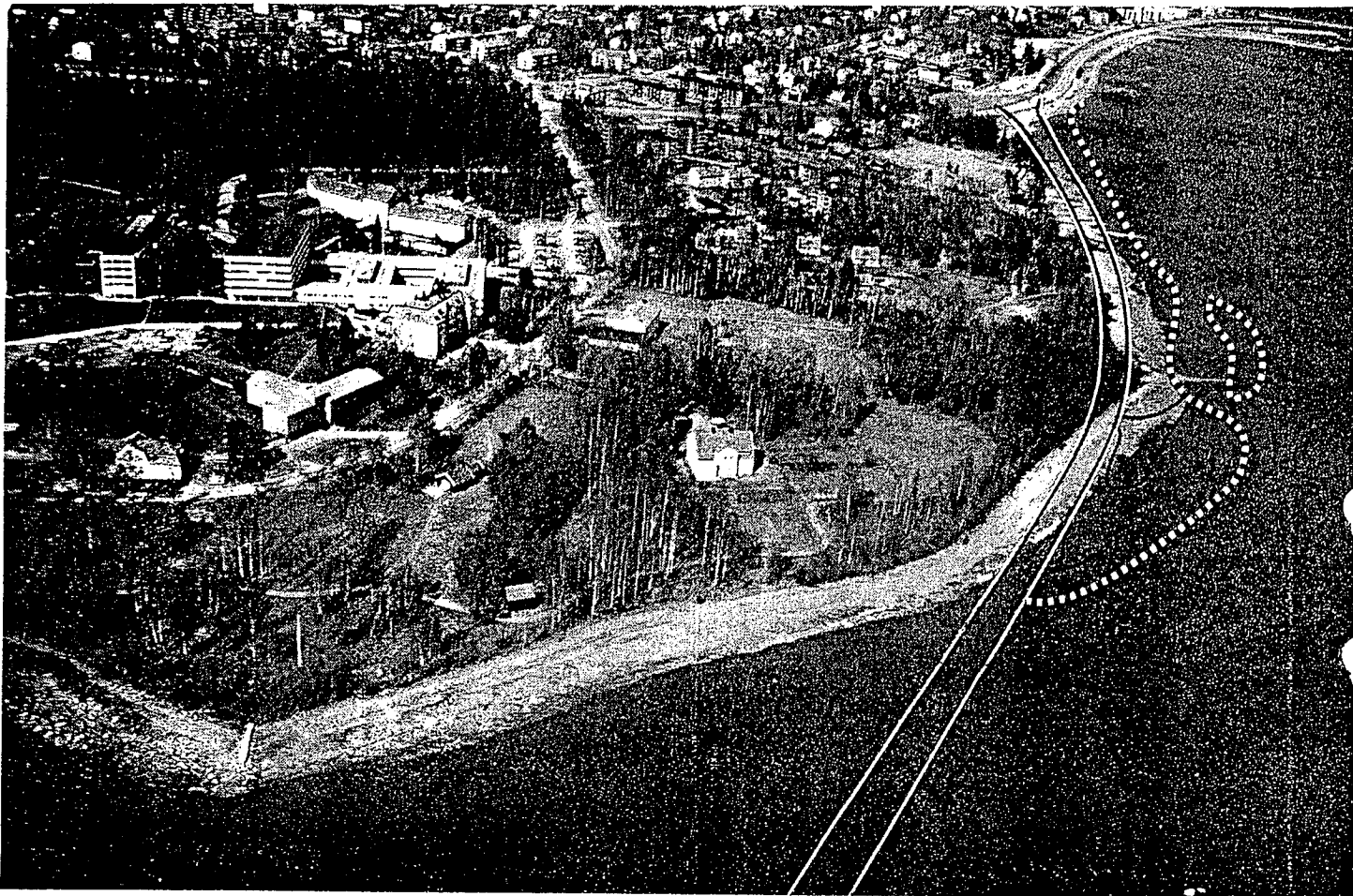
Figuren nedan har hämtats från Vägverkets och VBB:s beskrivning av miljökonsekvenser. Bullerberäkningarna utgår från en trafik som är nästan dubbelt så stor som den förväntade (beräkningarna baseras på utbyggd stadsdel i Knyttå). Beräkningarna utgår också från hastigheten 70 km/h. Störningarna kan minskas om hastigheten begränsas till 50 km/h. Länsstyrelsen beslutar i frågan.

Av de två föreslagna tillkommande småhusfastigheterna kan den norra få en bullerstörd uteplats > 55 dB(A). Särskild omsorg måste därför ägnas byggnadernas utformning och placering av dessa så att en tillräcklig skärmverkan erhålles.

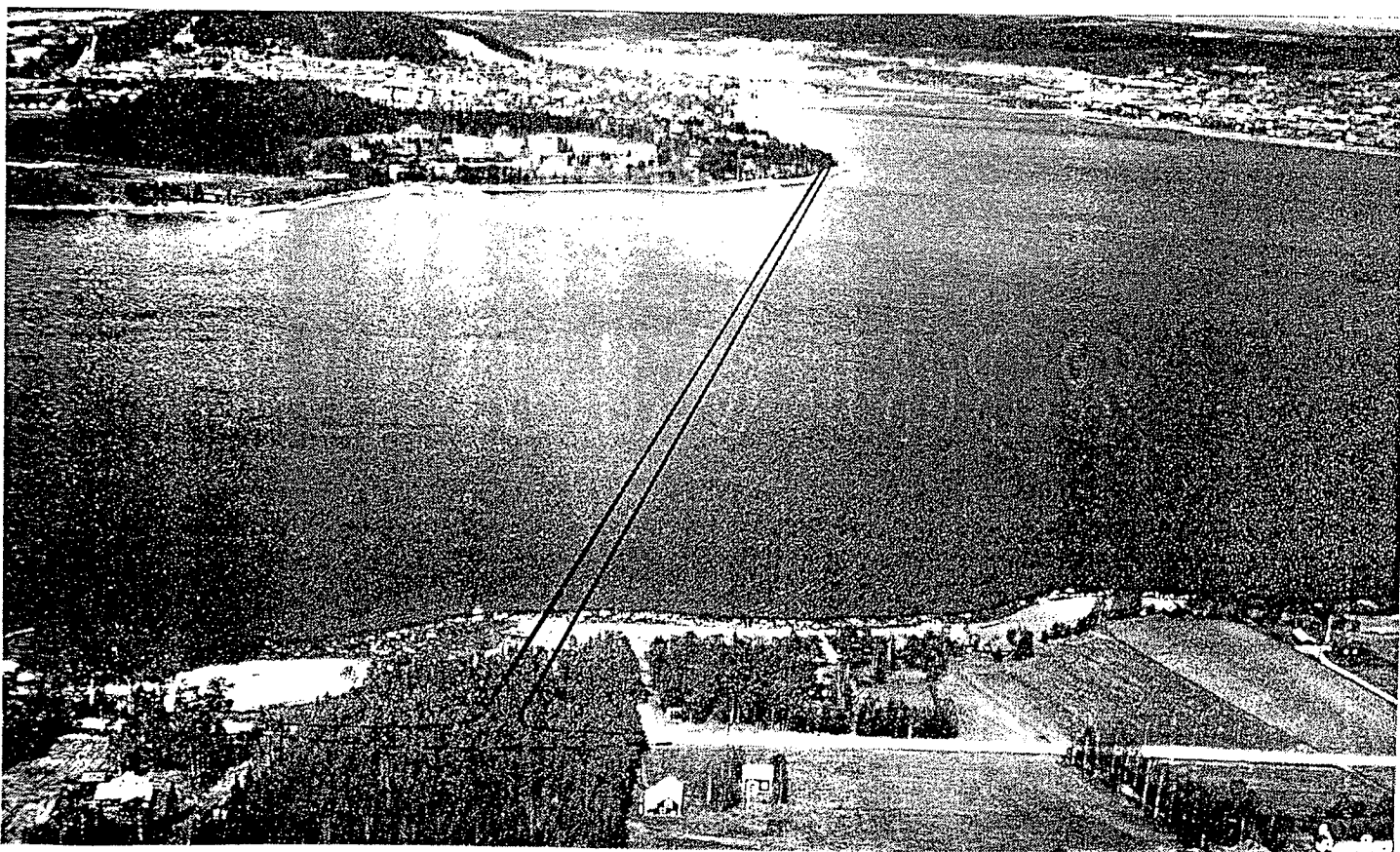
Vid anslutningen till Vallaleden på ledens norra sida, föreslås att skyddande planteringar utförs så att störningarna från trafiken mildras. Det gäller bl a med hänsyn till strålkastarljus från fordon som svänger ut på Vallaleden.

VÄGTRAFIKBULLER





Jneudder mot norr



Brons sträckning Knytta-Öneudden

Strandalternativet är en vidareutveckling av vägverkets förslag från 1979, och idéskissen i kommunens områdesplan från 1982. Förändringarna jämfört med områdesplanen grundar sig bl a på de nya erfarenheter som vunnits vid arbetet med tunnelidén. Väglinjen har flyttats så nära stranden som möjligt med hänsyn till vegetationen och utfyllnaderna har omfördelats till området vid udden där vattendjupet är litet och värdet för naturmiljön är störst. Även den skyddade viken för jollar, roddbåtar och kanoter har flyttats till udden och kombinerats med en parkeringsficka och rastplats.

Anläggandet av en gångväg mellan vägen och vattnet och miljöåtgärderna skall ingå i broprojektet enligt den antagna områdesplanen. Det var ett villkor för kommunens val av broläge Önet-Knytta.

Från Mariedal löper brotillfarten på en ca 800 meter lång utfyllnad fram till brofästet. En sträcka av ca 100 meter (nära udden) skär vägen över mark och påverkar skogsbrynet. I övrigt ligger vägbanan helt på utfyllnadsmassorna. Som trafikområde har utlagts endast den mark som direkt krävs för trafikleden med slänter och rastplats. Utanför trafikleden har utfyllnadsområdena betecknats som park. Utfyllnaderna för parkmarken skall dock ske vid vägbygget och användas som arbetsområde. Efter färdigställande av bron och utfyllnadsområdena samt landskapsvård enligt illustrationsplanen till broprojektet, föreslås kommunen åta sig den framtida parkskötseln.

Punktinsatser i form av flyttade träd kan illusoriskt ge stranden ett färdigt utseende redan från början (jämför sparandet av fröträd på hyggen). Lokalklimatet vid stranden är ogynnsamt på våren då det kalla vattnet kan ha en hämmande effekt på vegetationens utveckling. Effekten kompenseras å andra sidan av inverkan från Storsjöns varma vatten under hösten varvid vegetationssäsongen blir längre än på fastlandet.

Fördelarna med strandalternativet är främst att Öneuddens landområde och naturpark berörs så lite som möjligt. Byggnadsarbetena kan helt ske på utfyllnadsmassorna utanför strandlinjen. Strandalternativet kan sannolikt också av trafikanterna upplevas som en naturlig trafikled mellan Vallaleden och Vallsundsbron.

De största nackdelarna för miljön med strandalternativet är att hela strandområdet mot Östersund blir stört. Även vid den del av Öneudden som vetter mot Vallsundet kommer bron att hindra de fria utblickarna mot staden och Brunfloviken. Den nya strandmiljö som enligt planförslaget skall skapas utanför trafikleden kommer helt att bestå av utfyllnadsmassor.

Teknisk försörjning

Mariedalsområdet försörjs i enlighet med tidigare planer. Vissa kompletteringar återstår för Va-systemet.

PLANGENOMFÖRANDE

Genomförandet av broprojektet med utförande av tillfartsväg, markarbeten, landskapsvård och övriga följdarbeten skall utföras av Vägverket. Kommunen svarar (mot ersättning) för marklösenfrågan och övertar den framtida driften och underhållet av parkmarken med gång- och cykelvägar, båtbygggor, planteringar etc. Vägverket har dock påtagit sig skötselansvaret för den genomgående gång- och cykelvägen mellan bron och Vallaleden. Skötselansvaret för Frösö sjukhusparken (naturparken med tillhörande gångvägar och anläggningar) åvilar landstinget.

Anläggningskostnaderna för broprojektet har beräknats till 116 Mkr. Anläggnings- och driftskostnaderna täckes av Vägverket, som är väghållare. Vägverket har dock krävt att kommunen skall betala vissa kostnader för arbeten utanför vägområdet. Någon uppgörelse i frågan har ej träffats.

I Mariedal tillkommer kostnader för inköp av del av privatägd mark, vilken i gällande stadsplan är tomtmark. Syftet är att - om intresse finns - kommunen skall upplåta mark för odlingslotter. Skälen är bl a att delar av området kommer att störas av brotillfarten och att odlingslotterna skulle utgöra en viss miljökompensation för förlusten av strandområdet.

De två småhus som kan tillkomma enligt planförslaget är belägna på privatägd mark (Faktorn 491). Den norra småhusfastigheten föreslås få sin utfart till Mariedalsvägen via ett skaft. Alternativt kan en gemensamhetsanläggning bildas så att de nybildade fastigheterna kan nyttja samma utfart.

Mariedalsvägen och tillfarten parallellt med Vallaleden är gatumark i planförslaget. Gatans utformning bestäms inte av planförslaget. Förändringar av gatans nuvarande standard skall inte ske utan samråd med fastighetsägarna i samband med att en gatukostnadsutredning genomförs.

BILAGOR

Beskrivningen av planförslaget har skett relativt summariskt. Skälet är att alla remissinstanser och sakägare har erhållit en bilaga kallad "Miljökonsekvenser av alternativa sträckningar". Bilagan har utförts av Vägverket och VBB.

SAMRÅD

Planarbetet har skett i nära samråd med Vägförvaltningen i Jämtlands län. Vägförvaltningen och företrädare för kommunen har deltagit i samråd och information lokalt vid Frösö sjukhus. Planförfattaren har dessutom haft underhandskontakter med kommunala förvaltningar och sakägare i Mariedal.

Remissen från den 12 mars till den 23 april 1985 har formellt utgjort förhandssamråd enligt byggnadslagstiftningen och har kompletterats med informationsutställningar och informationsmöten.

Remiss -Två alternativ, mars 1985

Nedan följer en kortfattad sammanställning av inkomna remiss-svar. Efter dessa följer en redovisning av vilka synpunkter som har föranlett särskilda kommentarer eller väsentliga åtgärder.

Synpunkter har inkommit från 25 remissinstanser. Dessutom har 243 synpunkter insänts under remisstiden, huvudsakligen från privatpersoner. En sammanställning av dessa synpunkter, samt kopior av remissvaren har översänts till byggnadsnämndens ledamöter i separat bilaga.

Av remissvaren framgår bl a att remissinstanser med särskilt ansvar för plan- och trafikfrågor (länsstyrelsen, vägverket och tekniska kontoret) bedömer att både "Strandalternativet" och "Tunnelalternativet" är möjliga att genomföra.

Bland övriga remissinstanser och allmänheten är det betydligt fler som förordar strandalternativet än tunnelalternativet. Det får anses klarlagt, bl a genom landstingets yttrande, att landstingets nuvarande verksamhet störs mer i tunnelalternativet än i strandalternativet.

Huvuddelen av yttrandena innehåller endast önskemål om ändrat broläge och innebär inget ställningstagande till strand- eller tunnelalternativet.

Remissvar	Synpunkter:
1. Vägförvaltningen i Jämtlands län	Jämbördiga alternativ. Kommunen bör dock stå för vissa arbeten utanför vägområdet: Tunnelalt. ca 0,5 - 1 milj. kronor Strandalt. ca 4 - 5 "-
2. Tekniska kontoret	Ungefär likvärdiga alternativ. De ekonomiska konsekvenserna är dock oklara.
3. Stadsingenjörskontoret	Inga kommentarer ang broalternativ.
4. Landstinget	Förordar <u>strandalternativet</u> .
5. Fiskenämden	Förordar <u>tunnelalternativet</u> vilket ger minst grumling.
6. Landsantikvarien	Förordar <u>strandalternativet</u> vilket berör färre fornlämningar och påverkar Önets gård i mindre utsträckning.
7. Z-trafik	<u>Tunnelalternativet</u> upplevs som något bättre ur miljösynpunkt.
8. Hyresgästföreningen	<u>Strandalternativet</u> är att föredra med hänsyn till den mest frekventerade delen av parken.
9. Sveriges pensionärsförbund	Bron bör byggas vid Önet - Knyttå snarast.

10. Handikapporganisationernas centralkommitté
11. Konsumentnämnden
12. Socialbyrån
13. Länsstyrelsen
14. Vallsundsbrons förening
15. Gruppen för Önets bevarande
16. Anders Akerström, Faktorn nr 1 och 2
17. Ulf Alexandersson, Mariedal 6
18. Kjell Akerström, Aspås 3
19. Tord Palmqvist
Ann Palmqvist
Stadsåga 477, 477 A
20. Fritjof Hejderdal,
Anna-Lisa Hejderdal,
Stadsåga 490
21. Personalen vid
Arnljotskolan, Frösön
22. Jämtlands flyg & fiske
23. Göran Håkansson
Litsvägen 31 C
(blivande Frösöbo)

Strandalternativet förordas. Bevarar, till viss del, parkens mest frekventerade område.

Ur barnsäkerhetssynpunkt (buller och avgaser) förordas strandalternativet.

Båda alternativen innebär avsevärda ingrepp i parkområdet respektive strandremsan. Ur förskolans synpunkt är strandalternativet att föredra.

Under förutsättning att redovisade anläggningsarbeten (utfyllnader, planteringar, bullerskydd etc) utförs finns inga miljöeffekter som i teknisk mening direkt talar mot en planfastställelse av någondera alternativet.

Föreningen accepterar såväl tunnel- som strandalternativet.

Så stora olägenheter fås med broanslutning mot Önnet, även om strandalternativet ger färre sådana, att det finns all anledning att ompröva 1982 års områdesplan med dess olika huvudalternativ.

Avser ej klaga om ersättning utbetalas för fyra byggbara tomter.

Ompröva broläget. Om bron ändå placeras enligt områdesplanen förordas strandalternativet. De landskapsvårdande åtgärderna måste komma till utförande - annars inträffar en ny beslutssituation.

Se yttrande 17 ovan.

Ompröva 1982 års områdesplan. Brolägg Härke - Målsta är mest naturligt. Om omprövningen resulterar till brolägg Önnet - Knytta förordas strandalternativet med hänsyn till de som vistas mest i parken.

Förordar icke något av broalternativen. Läget bör vara Härke - Målsta med direkt anslutning till befintligt vägnät och lägre kostnad.

Strandalternativet påverkar negativt. Tunnelalternativet helt oacceptabelt. Utred Härke - Målsta igen.

Bro Önnet - Knytta är direkt olämplig ur flygsäkerhetssynpunkt (start och landning med utgångspunkt från hamnen i Östersund). En bro vid Härke skulle inte ge dessa nackdelar.

En broplacering i närheten av färjan är mer naturlig. Om sträckningen skall gå över Önnet är tunnelalternativet att föredra.

- | | |
|--|---|
| 24. Jörgen och Kerstin Danielsson, Stg 484 Mälltorpsgatan 1 | Trafikbullret från Vallaleden bör dämpas vid tillfarten till bron. |
| 25. Karin Eriksson Östbergsvägen 13 A | Föredrar Härke - Målsta.
De båda andra alternativen är ej godtagbara. |
| 26. Wikström Broth Trång | Broanslutningen till Knytta kan ej godtagas på trafikmiljömässiga grunder. Ompröva bro-läget Härke - Målsta. |
| 27. Elisabeth Wikström | Bro Önet - Knytta skulle förstöra den enda naturliga stranden inom stans synhåll. Fram för Härke - Målsta. |
| 28. Bodil, 12 år | Vill att bron byggs vid färjan och avskyr förslaget om bron vid Västervik.
"När man går där på stranden glömmar man bort allt ont i världen. Man hör fåglarna kvittrar, vågorna (på sommaren) som kluckar. Om den som läser det här brevet ville förstå vad det innebär när ni tar bort den enda fria och fina stranden på Frösön, så skulle jag och jag tror många håller med bli väldigt glada". |
| 29. Edvard Ahlén, Fugelsta | Stöder <u>strandalternativet</u> . Inte så roligt köra genom tunnel. (telefonmeddelande 17.4.1985). |
| 30. Fastighetskontoret | <u>Strandalternativet</u> förordas på grund av att detta medför minsta intrång för befintlig bebyggelse i området.

Inom kvarteret Faktorn bör gällande byggnadsrätter i möjligaste mån bibehållas, med den inskränkning-av bebyggelsen som erfordras på grund av den nya tillfarten till Vallsundsbron. |
| 31. Kungl. Byggnadsstyrelsen (Stg 796, vattenområdet utanför Öneudden) | Ingen erinran mot stadsplanen (telefonmeddelande 1.4.1985 Kerstin Steinek) |
| 32. Fritidskontoret | Förordar <u>strandalternativet</u> |
| 33. Trafiksäkerhetskommittén | Inget förord. Korsningen med Vallaleden bör ges tillräckligt utrymme. |
| 34. Centerns fullmäktige-grupp | Förordar <u>strandalternativet</u> . |

Dessutom har 23 synpunkter lämnats i kommunens brevlåda vid utställningen i Rådhuset från den 18 mars till den 15 april 1985. 4 förord lämnades för tunnelalternativet och 6 förordade strandalternativet. De flesta övriga ville ha annat bro-läge.

195 synpunkter har nedtecknats på blanketter som i huvudsak distribuerats av gruppen för Önets bevarande. 5 förord lämnades för tunnelalternativet och 45 förordade strandalternativet. De flesta övriga ville ha annat bro-läge. (Det är anmärkningsvärt att de allra flesta inte brytt sig om att ange förord för tunnel- eller strandalternativet utan endast påpekat att bron bör ha annat läge).

16 blanketter av annan typ har insänts. Ett förord lämnades för tunnelalternativet och 14 förordade strandalternativet.

Synpunkter som har föranlett särskilda kommentarer eller väsentliga åtgärder.

Remissvar/Synpunkter	Kommentar/åtgärd
Vägverket anser att kommunen bör bekosta åtgärder för 4-5 miljoner kronor utanför vägområdet i strandalternativet.	Samtliga miljöåtgärder utanför brotillfarten skall enligt antagen områdesplan ingå i broprojektet. De redovisade kostnaderna är oklara och ger inte tillräckligt underlag för förhandlingar om ev kommunala insatser. Frågan bör utredas vidare.
Z-trafik, Hyresgästföreningen och trafik-säkerhetskommittén anser att korsningen med Vallaleden kan ge problem för vänster-svängande större fordon och bli en trafikfara.	Trafikområdet vid Vallaleden har utökats för att ge ytterligare plats åt en rymlig trevägskorsning (vilka normalt är trafik-säkra). Om behov uppstår kan ljussignaler uppsättas.
Fastighetsägare boende norr om Vallaleden och blivande korsning önskar att en ljud- och ljusdämpande mur, vall eller plantering uppförs längs en del av Vallaledens norra sida.	Förutsättningarna att skapa en lite kulle och/eller skyddande planteringar vid Vallaledens norra sida skall utredas av tekniska kontoret. Planförslaget utgör inge hinder för sådana åtgärder.
Stadsingenjörskontoret framför detaljsynpunkter.	Planavgränsningen vid Vallaledens västra del har anpassats till fastighetsgränser. Övergångsställen har markerats på plankartan.
Gruppen för Önets bevarande betvivlar att man vill odla på kolonilotter nära trafikled.	De föreslagna odlingslotterna kommer att ligga mellan tre och fyra meter högre än Vallsundsbrons tillfartsväg och avskiljd från vägbanan av ett 30-40 meter brett parkstråk. Trafikintensiteten blir låg (jmf Frösövögen vid Frösö kyrka). Det saknas odlingslotter på Frösön, men om intresse ej skulle finnas för lotter i Mariedal kan området nyttjas som park.
Fastighetskontoret önskar att gällande byggnadsrätter i kvarteret Faktorn (Mariedal) så lång möjligt bibehållas.	En omarbetning av planförslaget har skett så att två nya småhustomter kan skapas inom kvarteret. Området för odlingslotter omdisponeras så att antalet lotter blir ungefär de samma.
Av de 263 yttranden ger 77 förord för strandalternativet och 13 förord för tunnelalternativet. Bland motiven märks främst att strandalternativet skulle ge minst skador i sjukhusparkens mest utnyttjade delar.	Plankontoret har tidigare liksom andra kommunala förvaltningar förordat "tunnelalternativet" som det bättre på lång sikt. Det ger en bättre brosträckning i landskapet och lämnar en del av den naturliga stranden mot Frösön ostörd. Bedömningen har inte ändrats i stort, men fördelarna framstår som mindre än tidigare, bl a mot bakgrund av synpunkter som framförts vid remissen.

En majoritet av remissynpunkterna (ca 180 av 268) omfattar önskemål om annat brolägg, främst Härke-Målsta. Motiven för Härke-Målsta och mot Önet-Knytta är många och skiftande. Ett tiotal remissvar ifrågasätter värdet av en bro över huvudtaget.

Byggnadsnämnden anser i överensstämmelse med de flesta remissvaren, att tunnelalternativet utgör ett större ingrepp i närmiljön i sjukhusparken.

Motiveringarna för en bro beskrivs bl a i områdesplanen samt i tidigare yttranden av kommunstyrelsen. Det kan sammanfattas i att bron motiveras av trafikproblem för enskilda trafikanter, att det varit en stark opinion för en bro under många år, och att kommunen därefter verkat för ett brobygge.

Valet av läge - Önet/Knytta - skedde efter omfattande alternativutredningar, bred allmän diskussion och en serie utställningar, remisser och opinionsyttringar. I utredningsmaterialet konstaterades att inget läge var invändningsfritt. Miljöskäl talade för läget Härke/Målsta, trafikskäl samt remiss- och opinionsyttringar för Önet/Knytta. Kommunfullmäktige antog 1982 enhälligt områdesplanen som slog fast läget Önet/Knytta för Vallsundsbron. Detta beslut ifrågasätts nu av ett stort antal personer som haft synpunkter på stadsplaneremissen. I denna diskussion har knappast framkommit något nytt beträffande nackdelarna med Önet, Knytta och fördelarna med Härke/Målsta. Däremot har de kritiska synpunkterna på Härke/Målsta - som 1982 var många och starka - inte redovisats denna gång. Detta är i och för sig naturligt eftersom frågan nu inte gällde bro vid Härke/Målsta. De som är kritiska till detta läge har knappast haft anledning att yttra sig denna gång. Det bör dock påpekas att det nu är betydligt mer kritik mot Önet/Knytta än när områdesplanen behandlats, dels från de som redan då var kritiska, dels från många som inte yttrade sig då samt kanske från någon som bytt åsikt. Argumenten och sakuppgifterna är i stort sett desamma som 1979 och 1982. (Störningar av flygverksamheten från Östersunds hamn samt höga kvicksilverhalter i bottensedimenten är "nya" frågor som införts mot broläget. Andra frågor, t ex kontakten med Valla Centrum och skillnaden i brokostnaderna har betonats starkare än tidigare).

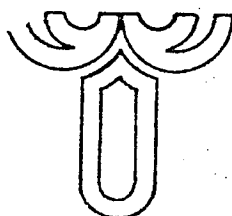
SAMMANFATTNING

Planförslaget visar hur en bro över Vallsundet kan få sin tillfart från Vallaleden på Frösön. Remissen i mars 1985 omfattade två alternativa planförslag "Tunnelalternativet" och "Strandalternativet". I överensstämmelse med de flesta remissvaren har byggnadsnämnden ansett att tunnelalternativet skulle utgöra ett större ingrepp i närmiljön i Frösö sjukhuspark. Det utställda planförslaget har därför upprättats enligt strandalternativet.

STRANDALTERNATIVETS idé är att skapa en bro över sundet som så lite som möjligt berör Frösön och Öneuddens landområde. Hela tillfartsvägen förläggs på utfyllnader utanför stranden likt Vallaleden. Sjukhusparken lämnas helt ostörd av byggnadsarbetena.

Nackdelarna är främst att hela strandområdet mot Östersund blir stört och att extra utfyllnader krävs för vägbygget. I planförslaget (och bilagan) redovisas de landskapsvårdande åtgärder som krävs för att stranden skall bli tillgänglig och få en så naturlig utformning som möjligt. Bl a föreslås en liten udde med rastplats och en skyddad vik för småbåtar nära brofästet. En gång- och cykelled sträcker sig över sjukhusparken. Längs den nya stranden föreslås en gångväg från Vallaleden ut till udden. Vid Mariedal föreslås odlingslotter och en begränsad komplettering av bebyggelsen.

Under remissen har frågan om broläget debatterats livligt och de flesta synpunkter som insänts gäller önskemål om annat broläge. Vallsundsbronns läge i sundet har dock bestämts redan 1982 mot bakgrund av utredningar om trafik och miljö och en omfattande remiss med starka opinionsyttringar för det valda läget. Trafikfrågorna var avgörande för valet som dock skedde med förbehåll att särskilda åtgärder skulle vidtagas för miljön.




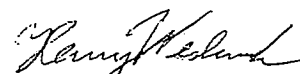
ÖSTERSUNDS
KOMMUN

PLANKONTORET

Östersunds kommun
Plankontoret
831 82 Östersund
Telefon 063-14 39 35

Östersund den 7 maj 1985


Kjell-Ove Eskilsson
Planarkitekt


Harry Westermark
Arkitekt

Östersunds kommun för utredningens
beslut denna dag, Esby

Östersund 19. maj 1985

