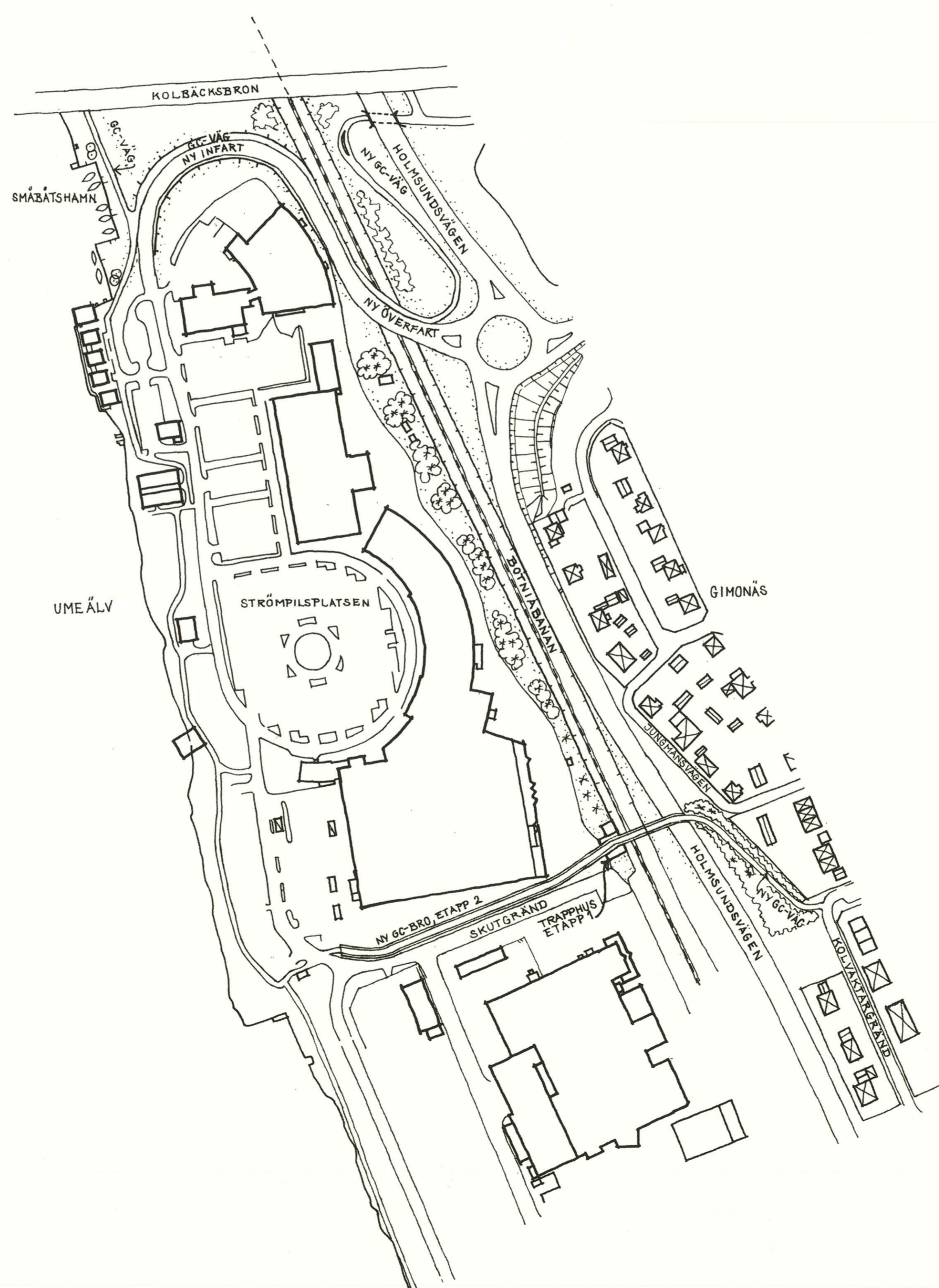


ILLUSTRATION



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 meter utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

- Almänna platser
- PARK Parkmark med plats för gc-väg
 - HUVUDGATA Trafik mellan områden

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- HK Lokaler för handel, kontor, utbildning hantverk/småindustri samt kultur/fritid
- Y Järnvägsområde, Botniabanan
- E Tekniska anläggningar

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

- +0,0 Föreskriven höjd över nollplanet

BEGRENSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- x₁ Marken skall vara tillgänglig för allmän körtrafik och gång- och cykeltrafik på vägbro med frihöjden 6,5 meter över järnväg.
- x₂ Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik på gc-bro med fri höjd 4,7 meter över gata och 6,5 meter över järnväg.
- x₃ Marken skall hållas allmänt tillgänglig för gång och cykeltrafik. Strandområdet skall även i övrigt hållas tillgängligt. Inom området får dock kompletteringsbyggnader medges efter särskild prövning.
- y Marken skall vara tillgänglig för allmän körtrafik med separat gång- och cykelbana
- n₁ Området skall hållas planterat med skyddsvegetation

MARKENS ANORDNANDE

- Stängset skall finnas

ILLUSTRATIONER

- Illustrationlinje

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast tio år efter laga kraft
- Kommunen är huvudman för allmän plats

ANTAGANDEHANDLING

- Till planen hör:
 - plankarta med bestämmelser
 - planbeskrivning
 - genomförandebeskrivning

BESLUT

Antagen BN 2005-05-23
Laga kraft 2005-06-22
Vidimeras *T.S.*

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 2004-10-01
Reviderad

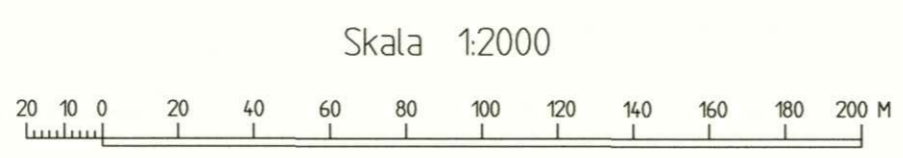
Ulf Sondell

Mätning: JAN
Kartkonstruktion: MH

Kartstandard enligt HMK
Innehållsstandard: 2 (1-2)
Lägesnoggrannhet: 4 (1-5)
Aktualitetsstandard: 1 (1-3)

Koordinatsystem i plan och höjd: Umeås lokala system resp RH 00

Höjdförskjutning: Ja
Karttecken enligt Umeås system 1985
Ursprung: Digital primärkart
Flygfotografering år: 1968 från 800 meters höjd, 2001 från 2300 meters höjd
Kartan kompletterad beträffande fastighetsindelning, byggnader och vägar
Under jordiska ledningar redovisas ej på grundkartan
Plangränser, -bestämmelser redovisas ej på grundkartan
Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning
Upphovs rätt: Umeå kommun



Detaljplan för del av fastigheten
STRÖMPILEN 1, SOFIEHEM 2:1 och SOFIEHEM 2:3 m fl (DEL AV BOTNIABANAN)
i UMEÅ KOMMUN Västerbottens län
Samhällsbyggnadskontoret i november 2004

Olle Forsgren
Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Tomas Strömberg
Tomas Strömberg
Arkitekt INFRAPLAN AB



LAGAKRAFTBEVIS

2005-06-23

DNR PLA 02-56

Detaljplan för del av fastigheterna **Strömpilen 1, Sofiehem 2:1 och Sofiehem 2:3 m fl** (del av Botniabanan) i Umeå kommun

Planen har antagits av byggnadsnämnden 2005-05-23, § 106

Kommunens beslut har inte överklagats till Länsstyrelsen.

Kommunens antagandebeslut har vunnit laga kraft **2005-06-22**.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Detaljplanering

I. Lindfors

Ingrid Lindfors

Kopia till:

Länsstyrelsen, Samhällsplanering
Stadsledningskontoret
Sökanden


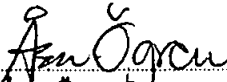
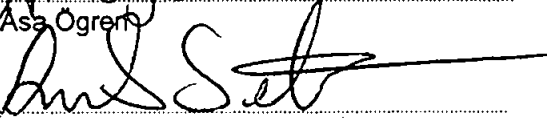
Samhällsbyggnadskontoret:

Geografisk information
Bygglov
Fastighetsbildning

050623111022671

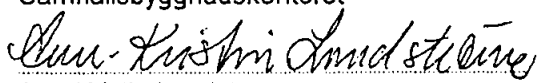
2480K-P05/151

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Bankgiro	e-post
Samhällsbyggnadskontoret	Stadshuset	090-16 14 15 (planexp)	090-16 14 22	759-8899	samhallsbyggnadskontoret@umea.se
Detaljplanering	Skolgatan 31 A	090-16 10 00 (vx)	Postgiro	Org nummer	
901 84 UMEÅ			62000-5	212000-2627	

Plats och tid	Byggnadsnämndens sammanträdesrum, kl 13.15-16.10	
Beslutande	Åsa Ögren (s), ordförande Anders Sellström (kd), vice ordförande Patrick Nygren (s) Karin Svedlert (s) Ingemar Jangvad (s) Hans Lindberg (s) Farrokh Farrokhi (fp) Cecilia Bergström (c) Ulrik Berg (m) Per Olov Ljung (v) Örjan Mikaelsson (v)	
Ersättare	Maria Vängbo (s) Roger Behrendtz (s) Stig Lundström (s), ej närvid §§ 95, 101 Lennart Degerliden (fp) Ingemar Dalgård (m)	
Övriga deltagande	Margaretha Alfredsson, förvaltningschef Olle Forsgren, stadsarkitekt Håkan Sjögren, ekonomichef Anders Lidman, mättningsingenjör Stina Fahlgren, arkitekt Peder Seidegård, arkitekt	
Utses att justera	Anders Sellström	
Justeringens plats och tid	Samhällsbyggnadskontoret 2005-05-31	
Underskrifter	 Ann-Kristin Lundström	Paragrafer 91-126
	Sekreterare	
	 Åsa Ögren	
	Ordförande	
	 Anders Sellström	
	Justerare	

BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Byggnadsnämnden	
Sammanträdesdatum	2005-05-23	
Datum för anslags uppsättande	2005-06-01	Datum för anslags nedtagande 2005-06-22
Förvaringsplats för protokollet	Samhällsbyggnadskontoret	
Underskrift	 Ann-Kristin Lundström	



7
BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL
Beslutsdatum
2005-05-23 § 106

Dnr PLA 2002-56

Justerarnas sign:

Fastighetsbeteckning: del av fastigheterna
Strömpilen 1, Sofiehem 2:1, 3:1, Sofiehem 2:3

Sökande: Stadsledningskontorets utvecklingsavdelning

Ärendet avser: Detaljplan, antagande

TJÄNSTEUTLÅTANDE: Handläggare: Olle Forsgren/Tomas Strömberg, Infraplan AB Sign:

Detaljplanens syfte är att skapa förutsättningar för att anlägga Botniabanan genom Umeå samt därav föranledda ändringar av trafiklösningar för bil-, gång- och cykeltrafik över järnvägen.

Detaljplanen har varit utställd för granskning under tiden 2-23 december 2004.

Underrättelse om utställning har skett genom kungörelse på kommunens anslagstavla samt i Västerbottens Folkblad och Västerbottens Kuriren den 25 november 2004. Sakägare och andra som vi bedömt ha väsentligt intresse av planen har informerats om utställningen genom brev postade den 24 november 2004. Till berörda remissinstanser har utskick skett den 1 december 2004.

Inkomna yttranden avseende utställningen	Inkom
1 Per Levander	2004-12-08
2 Stadsledningskontoret, Umeå kommun	2004-12-08
3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Umeå kommun	2004-12-10
4 Kenneth och Lucia Nilsson	2004-12-22
5 Umeå Energi	2004-12-23
6 Länsstyrelsen Samhällsplanering	2004-12-23
7 Håkan Johansson	2004-12-27

1 **Per Levander**, fastigheten Linbanan 2, har inkommit med ett yttrande där han framhåller vikten av att så många som möjligt kan nå Strömpilen utan att nyttja bil. Han menar att planförslaget tillfredsställer detta. Han föreslår att vald lösning bör kompletteras med en trappa mellan brofästet och Jungmansvägen. En sådan trappa har tidigare funnits med i planeringen. Trappan skulle förstärka, det som förslagsställaren kallar "det naturliga gångstråket" via Jungmansvägen för gångtrafikanter till/från Gimonäs, Carlshem och Carlshöjd. Fastighetsägaren föreslår även att en spiralformad uppfart från Jungmansvägen till gång- och cykelbron, vilken skulle skona trädningen och fungera som bullerskydd.

Kommentar: Som Per Levander riktigt påpekar har en trappa från Jungmansvägen funnits med i ett tidigare skede av planeringen. Denna togs bort med hänsyn till bl a underhåll och säkerhet. Planen utgör dock inget hinder att komplettera med en trappa i ett senare skede. Vi anser att föreslagen lösning mycket väl tillfredsställer gång- och cykeltrafiken till/från ovan nämnda områ-



9

BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Beslutsdatum
2005-05-23 § 106

Dnr PLA 2002-56

Justerarnas sign:

den på ett naturligt sätt. En spiralformad lösning hade ej varit möjlig med hänsyn till tillgänglig markyta. Yttrandet föranleder ingen förändring av detaljplanen.

2 Stadsledningskontoret, Umeå kommun, påpekar i sitt yttrande att kommunstyrelsens arbetsutskott har med några kommentarer lämnat tillstyrkan i sitt yttrande under samrådsskedet, bl a att detaljplanen får antas av byggnadsnämnden enligt delegation, men inte förrän ett avtal träffats med Banverket rörande genomförandefrågor för Järnvägsplan 74. Stadsledningskontorets utvecklingsavdelning har nu under utställningstiden inga ytterligare synpunkter.

3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt.

4 Kenneth och Lucia Nilsson, fastigheten Kolaren 5, ifrågasätter behovet av gång- och cykelöverfarten vid Skutgränd och menar att de som nyttjar nuvarande "genväg" är få, främst ungdomar och yngre män. De undrar vilka belägg Umeå kommun har för att överfarten kommer att nyttjas. De undrar också om kommunen ställt kostnaderna för gång- och cykelöverfarten mot andra behov. De anser att de som nyttjar genvägen mycket väl kan ta de andra gång- och cykelvägarna och säkerheten vid genvägen klaras av med ett rejält högt bullerplank. De menar att kommunen inte på ett tillfredsställande sätt kan förklara vinsten med att bygga bron i etapper och bygga den som ramp.

Fastighetsägarna menar att om bron skall byggas bör den byggas med trappa och hiss i bägge ändar för att undvika onödiga investeringar. Om en ramp trots allt byggs, påpekar fastighetsägarna att, den måste kombineras med ett effektivt bullerskydd lämpligen med fyllnadsmassor. En ramp på pelare kommer att ge oönskade eko-effekter befarar fastighetsägarna, och kommer att försämra boendemiljön. Rampens höjd kommer att medföra att passerande får fri insyn till fastigheternas gårdar. Därför måste rampen ovillkorligen förses med ett fullständigt insynsskydd och den nedhuggna skogen ersättas med snabbväxande buskar och träd.

Fastighetsägarna anser att kommunen bör ompröva förslaget och utföra illustrationer på hur bron kommer att gestalta sig ur fastighetsägarnas perspektiv. De anser även att kommunen underlåtit underrätta en sakägare.

***Kommentar:** Planens syfte är bl a att förbättra tillgängligheten från Gimonäs- och Carlshemsområdena till Umeälven och Strömpilenområdet för gång- och cykeltrafikanter. Läget vid Skutgränd har bedömts vara det som har bäst förutsättningar att bli nyttjad för gång- och cykeltrafik till/från Gimonäs, Carlshem och Carlshöjd. En gen gång- och cykelväg är det bästa sättet att få fler att ta sig till Umeälven och Strömpilen utan att nyttja bil.*



BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Beslutsdatum
2005-05-23 § 106

Dnr PLA 2002-56

Justerarnas sign:

Detaljplanen är utformad så att bygget kan utföras i etapper. Det är dock nödvändigt att första etappen med bro över väg och järnväg måste utföras när Botniabanan ännu inte tagits i drift. Ett bygge vid ett senare skede är både farligare och dyrare. En ny gång- och cykelbro måste vara utformad för rörelsehindrade. En hisslösning i bägge ändar är inte aktuell då vald lösning anses vara bättre med hänsyn till tillgänglighet, kostnader och underhåll. Förutsättningarna att skapa ett fullgott insynsskydd kommer att studeras under kommande projektering. Ett fullständig insynsskydd kan dock inte garanteras.

Yttrandet föranleder ingen förändring av detaljplanen.

5 Umeå Energi har ingen erinran mot detaljplaneförslaget.

6 Länsstyrelsen Samhällsplanering har avgett samrådsyttrande den 1 juli och har inga ytterligare synpunkter på detaljplanen.

7 Håkan Johansson lämnar förslag på alternativa lösningar på gång- och cykellösning vid Kolbäckbron då han menar att den föreslagna är lång och onödigt krånglig. Han framhåller vikten av att inte gång- och cykeltrafikanterna behöver korsa bilvägen vid Strömpilen.

***Kommentar:** Vald lösning är den lämpligaste lösningen med hänsyn till befintlig infrastruktur, tillgänglighet och säkerhet. Yttrandet föranleder ingen förändring av detaljplanen.*

KVARSTÅENDE SYNPUNKTER

Kvarstående synpunkter som inte kunnat tillgodoses har framförts av Ulf och Riitta Segerström, Per Levander samt Kenneth och Lucia Nilsson.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att någon ytterligare handläggning inte fordras av detaljplanen.

BESLUT: Byggnadsnämnden beslutar att anta detaljplanen.

UPPLYSNINGAR: Hur man överklagar, se bilaga **UNDERRÄTTELSE**.



PLANBESKRIVNING

för del av fastigheten **Strömpilen 1, Sofiehem 2:1 och Sofiehem 2:3 m fl (del av Botniabanan)** i Umeå kommun, Västerbottens län.

HANDLINGAR

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser och illustration, planbeskrivning och genomförandebeskrivning.

PLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att skapa förutsättningar för att anlägga Botniabanan genom Umeå samt därav föranledda ändringar av trafiklösningar för bil- och gång- och cykeltrafik över järnvägen.

PLANDATA

Planområdet är beläget längs nuvarande järnväg utmed köpcentret Strömpilen i sydöstra delen av Umeå. Berörda fastigheter är Sofiehem 2:1, Sofiehem 2:3, Sofiehem 3:3 samt Strömpilen 1. Detaljplanen omfattar även delar av Holmsundsvägen och Gimonäs.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Planområdet omfattas av Översiktsplan för Umeå kommun antagen 1998 samt Fördjupning avseende övergripande vägnät, 2002-05-27. Med anledning av Botniabanan har Umeå kommun parallellt med järnvägsutredningen upprättat "Översiktsplan för Umeå kommun – Fördjupning, för Botniabanan" antagen 1999-04-06.

Gällande detaljplaner är

- 2480K-P97/100 "Detaljplan för del av fastigheten Strömpilen 1 mm inom Sofiehem, laga kraft 1997-11-21". Senaste tillägg i planbeskrivningen erhöll laga kraft 2002-04-11.
- ändringsplanerna 2480K-P00/13 och 2480K-P00/236, fastställda 1997-10-20.
- 2480K-P97/95 "Detaljplan för bro över Ume älv – Kolbäcksbron", fastställd 1997-10-02
- 2480K-P16/1965 "Stadsplan för Holmsundsvägen", fastställd 1964-11-28.
- 2480K-P112/1956 "Stadsplan för Ålidbacken, Sofiehem och Gimonäs, fastställd 1956-08-20.
- Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för södra delen av Gimonäs mm i Umeå kommun, laga kraft 1976 02 06.

antagen 990823
antagen 001120

Banverkets Järnvägsplan 74 (JP74) har varit utställd t o m 5 mars 2004, men ännu inte fastställd.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Botniabanan är en planerad kustnära järnväg från Nyland på Ådalsbanan via Örnsköldsvik upp till Umeå. Botniabanan har varit föremål för utredningar och diskussioner sedan slutet av 80-talet vilka kulminerade i ett regeringsbeslut 1997 om byggande av Botniabanan. 1997 slöts ett s.k. Huvudavtal, mellan staten å den ena sidan och berörda kommuner och landsting å den andra sidan, vilket reglerar förutsättningarna för planering, finansiering och byggande av Botniabanan.

Botniabanan blir ca 19 mil lång och ingår i det nationella nätet av stamjärnvägar i Sverige. Järnvägen, som beräknas kunna tas i drift år 2009, knyter ihop orterna längs Norrlandskusten och ansluter i söder mot Ådalsbanan vilken i sin tur ansluter till Ostkustbanan i Sundsvall. För Ådalsbanan planeras en kraftig upprustning. Tillsammans utgör dessa banor en kustjärnväg vilken i kombination med stambanan tillskapar en dubbelspårslösning genom övre Norrland med hög kapacitet och standard.

Byggandet av Botniabanan kommer att göras med stöd av Banverkets järnvägsplaner. Längs de bansträckor som omfattas av kommunala detaljplaner krävs att järnvägsplaner och detaljplaner är synkroniserade. Det gäller bansträckningen genom Umeå stad samt järnvägens passage av Hörnefors. Ett antal detaljplaner inom Umeå kommun kommer därför att ändras eller upphävas. Föreliggande förslag till detaljplan utgör en av dem.

Nuläge

Planområdet gränsar till köpcentret på Strömpilen samt södra delen av Gimonäs. Den aktuella trafikplatsen byggdes i samband med att köpcentret på Strömpilen etablerades. Trafikplatsen är utformad som en rondell med 4 anslutningar. Tre av dessa kan anses fungera som huvudgator medan infarten till Strömpilen kan anses fungera som en lokalgata. Under Holmsundsvägen passerar en GC-tunnel mellan Sofiehem och Strömpilenområdet. Gång- och cykelvägen liksom lokalgatan passerar järnvägen i plan.



*Holmsundsvägen samt rondellen och infart till Strömpilen.
I bakgrunden en skogsridå mellan handelscentrat och järnvägen.*

Tillgänglighet

Handelsområdet har för närvarande god tillgänglighet för både bil- och gång- och cykeltrafik. Tillgängligheten liksom säkerheten skulle allvarligt försämrats om nuvarande passage av järnvägen även fortsättningsvis skulle ske i plan. I Järnvägsplanen JP 74 förutsätts passagen vara planskild.

Busshållplatser för trafiken till/från Holmsund kommer att upprättas utanför planområdet. Lämplig lokalisering kan vara i närheten till befintlig gång- och cykelport under Holmsundsvägen. Detaljplanens utformning utgör inget hinder för en gångvägsanslutning mellan planerad gång- och cykelväg till/från en busshållplats.



Foto på befintlig gång- och cykelunderfart under Holmsundsvägen. Underfarten skall även fortsättningsvis nyttjas till/från Strömpilenområdet.

Mark och vegetation

Planområdet består till huvudsak av trafik- och sk impedimentytor med begränsad vegetation. Vegetationen består huvudsakligen av grässlåtar samt mindre skogspartier av tall. Inom Strömpilen finns en smal skogsridå mellan handelscentrat och järnvägen.



Foto taget från Kolvaktargränd. Den nya gång- och cykelvägen och gång- och cykelbron till Strömpilsområdet avses börja här.

Förändringar

Detaljplanen avser att skapa förutsättningar för att bygga Botniabanan samt en planskild korsning mellan Botniabanan och infartstrafiken till Strömpilen för buss, bil- och gång- och cykeltrafik.

Botniabanan sänks med närmare 7 m från befintlig rälsnivå i höjd med cirkulationsplatsen på Holmsundsvägen och skapar därmed förutsättningar för bil- och gång- och cykeltrafiken att passera planskilt över Botniabanan. Biltrafiken nyttjar befintlig rondell och avfart från Holmsundsvägen och passerar järnvägen på bro tillsammans med en gång- och cykelbana. Gång- och cykeltrafiken nyttjar befintlig gång- och cykeltunnel under Holmsundsvägen, varefter den leds i en båge upp mot den nya vägbron. Efter bron svänger vägen tillsammans med gång- och cykelbanan i en u-kurva för att nå nuvarande marknivå vid infarten till El-Giganten. Lutningen för väg- och cykelväg sker med maximalt 4,4 %.

Speciell hänsyn bör ägnas anslutningen av befintlig cykelbana till Strömpilsplatsen, så att gång- och cykeltrafikanterna erhåller en trafiksäker och funktionell väg till såväl köpcenter som arbetsplatser.

Detaljplanen möjliggör också en gång- och cykelbro, från Gimonäs och Kolvaktargränd, över Holmsundsvägen och Botniabanan. Gång- och cykelbron går invid Skutgränd, som fungerar som infart till köpcentrets lastintag, och avses nå marknivå vid änden av Skutgränd för att där ansluta till befintlig gång- och cykelväg längs älven.



Illustration av ny gång- och cykelbro över Holmsundsvägen och Botniabanan från Gimonäs till Skutgränd.

*Illustration: Inger Berglund
WSP Samhällsbyggnad*

Bilden är något beskuren

Tillgänglighet

Planen skapar förutsättningar för att förbättra tillgängligheten och säkerheten för såväl biltrafikanter som gång- och cykeltrafikanter från Holmsundsvägen, Gimonäs, Carlshem och Carlshöjd till Strömpilen och Gimonäs industriområde. Tillgängligheten för rörelsehindrade till Strömpilen skapas främst via gång- och cykelvägen invid infartsvägen. Vid Skutgränd avser Banverket uppföra en gång- och cykelbro över Holmsundsvägen och Botniabanan från Gimonäs. Gång- och cykelbron avslutas på västra sidan av järnvägen av trappor. Tillgängligheten blir därmed mycket begränsad för bland annat rörelsehindrade och cyklister.

Säkerhet

Gång- och cykelvägen mellan Botniabanan och befintlig gång- och cykelport under Holmsundsvägen utformas så att god synbart och säkerhet skapas för cyklister och gångtrafikanter. Detta sker genom breddning av gång- och cykelvägen samt att gång- och cykelvägen dras närmare järnvägen. För att möjliggöra detta kan järnvägen behöva utformas med stödmurar.

Räcken skall finnas utmed stödmurar och branta slänter. Räck alternativt annan tydlig avskiljning skall finnas mellan gång- och cykelvägen och vägbanan.

Gestaltning

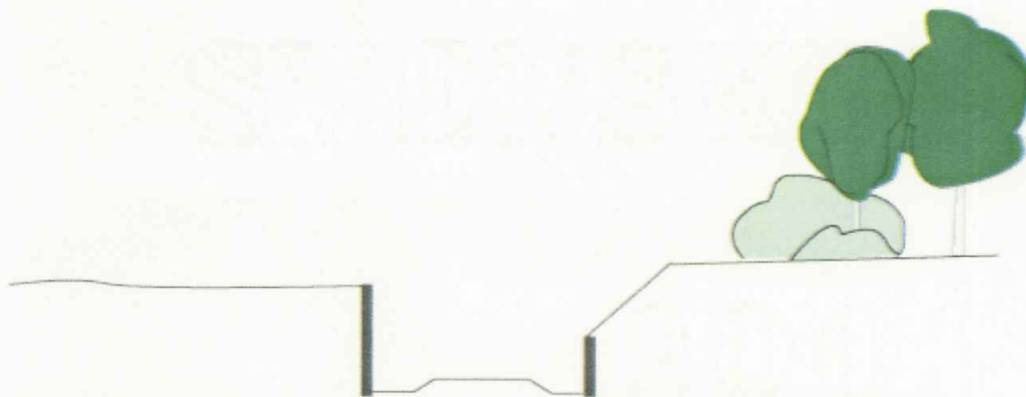
Då broar och bankar kommer att vara väl synliga i stadsbilden är utformning och estetisk gestaltning betydelsefull. För att hålla en hög kvalitet på utformning av de allmänna platserna, bör utformningen ske i huvudsak enligt det gestaltungsprogram som tas fram för bansträckan av Botniabanan AB.



Förslag till gestaltning enligt Järnvägsplanen. Illustration över rondell och ny planskild korning mellan Botniabanan och infarten till Strömpilsområdet.

Illustration: Inger Berglund. WSP Samhällsbyggnad.

Bilden är något bearbetad och beskuren.



Nedsänkningen av järnvägen medför behov av slanter. I möjligaste mån bör höjdskillnaden helt eller delvis tas upp med stödmurar.

Mark och vegetation

Återställande av ytor inom planområdet bör utformas i huvudsak enligt framtiget gestaltungsprogram. Av vikt är att naturområdet mellan handelscentrat och järnvägen utformas så att det bildar en tydlig växtrida mot järnvägen.

Teknisk försörjning

Planerad gång- och cykelbro vid Skutgränd går över ett område tillgängligt för underjordiska ledningar. Brons fundament bör utformas så att inte befintliga ledningar skadas eller ny ledningsdragnings försvåras. Ett u-område skapas i passagen av Botniabanan vid Skutgränd och ansluts mot Kolvaktargränd.

Ledningar som går i befintligt u-område öster om Strömpilsplatsen och passerar Holmsundsvägen, läggs om och förläggs i ett nytt läge utanför planens gränser.

Ett nytt u-område skapas för el-kablar i anslutning till järnvägen. Ledningarna passerar järnvägen i läge mellan Kolbäcksbron och befintlig gång- och cykel-tunnel. U-området förläggs därefter nära El-Gigantens baksida för att sedan vika av österut och följa järnvägsområdet söderut. Två E-områden tillskapas för transformatorstationer.

KONSEKVENSER

Någon miljökonsekvensbeskrivning har, av Samhällsbyggnadskontoret inte ansetts erforderlig och har därför inte upprättats. Banverkets Järnvägsplan JP74 innehåller miljökonsekvensbeskrivning för järnvägssträckan.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Frågor som rör plangenomförandet redovisas i genomförandebeskrivningen.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå november 2004
Detaljplanering

Infraplan AB

Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Tomas Strömberg
Arkitekt SAR/MSA Infraplan AB



GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 02-56

Detaljplan för del av fastigheten **STRÖMPILEN 1, SOFIEHEM 2:1 och 2:3 m fl (del av BOTNIABANAN)** i Umeå kommun, Västerbottens län

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen kan sättas att utgå årsskiftet som följer tio år efter det att planen vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning

Banverket ansvarar för att Botniabanan byggs ut inom området.

Ägare till övriga fastigheter inom kvartersmark svarar för åtgärder inom kvartersmarken i den mån åtgärderna inte skall utföras av Banverket.

Kommunen är huvudman för allmän plats.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Syftet med planen är att skapa planmässiga förutsättningar för att inom planområdet bygga Botniabanan och anpassa förhållandena för väg- och gc-trafik.

Mark som behövs för järnvägens utbyggnad med tillhörande anordningar kommer att tillföras den nuvarande järnvägsfastigheten Umeå 3:1 genom fastighetsreglering.

Allmänna underjordiska ledningar inom planområdet för vatten och avlopp, elektrisk kraft etc, skall säkerställas genom upplåtelse av servitut eller ledningsrätt.

Mark som skall utgöra allmän plats skall föras till av kommunen ägd gatemarksfastighet, t ex Sofiehem 2:1.

Särskilda fastigheter bör avstyckas för transformatorstationsändamål.

TEKNISKA FRÅGOR

Järnvägens utbyggnad är behandlad i järnvägsplan – JP 74.

Järnvägen kommer att passera området i kraftig skärning. Den befintliga cirkulationsplatsen som förbinder Kolbäcksvägen med Holmsundsvägen och handelsområdet Strömpilen kommer att kunna bevaras. En ny väg med bro över den sänkta järnvägen anläggs som tillfart till Strömpilenområdet.

Gång- och cykelvägen strax söder om Kolbäckbron, som leder ned från Sofiehem ges en ändrad sträckning direkt efter tunneln under Holmsundsvägen där en backe leder cykelvägen upp till samma nivå som bilvägen där den passerar över järnvägen på samma bro som biltrafiken.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 02-56

Planen medger utbyggnad av en gång- och cykelbro från Skutgränd över järnväg och Holmsundsvägen för anslutning till Kolvaktargränd. I ett första skede kan bron komma att avslutas med en trappförbindelse på Strömpilssidan.

Trafik

I området råder mycket komplicerade trafikförhållanden. Alla anslutningar till nya och befintliga gator eller vägavsnitt måste utformas med stor hänsyn till trafiksäkerheten. Under byggtiden anläggs en provisorisk väg från Holmsundsvägen vid Verkmästargränd fram till Strömpilen.

Vegetation

En vegetationsskärm skall bibehållas mellan handelsområdet och järnvägen.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR*Inlösen, intrång mm*

Inom detaljplaneområdet finns kommunägd mark som kommunen enligt det s k huvudavtalet om Botniabanan kostnadsfritt skall ställa till förfogande för järnvägens byggande.

Banverket skall betala ersättning för inlösen, intrång och annan skada som uppkommer på enskilt ägda fastigheter på grund av Botniabanan. Banverket svarar för att åtkomst säkerställes genom fastighetsbildning, att erforderliga servitut bildas etc.

Banverket tillsammans med Botniabanan AB skall även svara för övriga genomförandekostnader i enlighet med planen.

Planekonomi

Kommunen svarar för planläggningskostnaderna. Planavtal har tecknats med Stadsledningskontorets Utvecklingsavdelning.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå november 2004

Detaljplanering



Börje Nordström
lantmätare



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för del av fastigheten **Strömpilen 1 och Sofiehem 2:1 och 3:1 och Sofiehem 2:3** i Umeå kommun, Västerbottens län

BAKGRUND

Detaljplanens syfte är att skapa förutsättningar för att anlägga Botniabanan genom Umeå samt därav föranledda ändringar av trafiklösningar för bil- och gång- och cykeltrafik över järnvägen.

Inkomna samrådsyttranden	Inkom
1 Länstyrelsen Samhällsplanering	2004-07-02
2 Ulf och Riitta Segerström	2004-07-02
3 Kenneth och Lucia Nilsson	2004-06-30
4 Jens och Linda Nyström	2004-07-02
5 Banverket Norra banregionen	2004-06-30
6 Umeva	2004-06-28
7 Vägverket	2004-06-28
8 Umeå Energi	2004-06-24
9 Balticgruppen	2004-06-22
10 TeliaSonera	2004-06-17
11 Planeringsutskottet Umeå kommun (PLU)	2004-08-19

Därutöver har ett samrådsmöte genomförts 2004-06-14 där planförfattaren och tjänstemän från Umeå kommuns samhällsbyggnadskontor träffade Balticgruppen genom Roy Andersson.

1. **Länstyrelsen Samhällsplanering** har tagit del av rubricerad handling och lämnar följande detaljsynpunkter:

Detaljplanegränsen överstämmer ej med järnvägsplanens gräns enligt förslag till fastställelsehandling (2004-04-23) vid cirkulationsplatsen till Strömpilen där ytterligare mark skall tillföras järnvägsområde, Botniabanan, från planbestämelse för huvudgata, samt att parkmark i norr skall justeras i överensstämmelse med gräns för järnvägsmark enligt järnvägsplanen.

I planbeskrivningen för detaljplan för del av fastigheten Strömpilen 1 m m inom Sofiehem bör laga kraft datumet ändras till 1997-11-21 och senaste tillägget till planbestämmelserna laga kraft 2004-04-11.

Ytterligare detaljplan som gäller för planområdet är förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för södra delen av Gimonäs mm i Umeå kommun, laga kraft vunnit 1976-02-06. Den föreslagna detaljplanen berör gällande detaljplan vid Kolvaktargränd.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas genom ändring och komplettering av detaljplanen.

2. Ulf och Riitta Segerström, fastigheten Kolaren 5, har inkommit med ett yttrande där man bedömer de troliga konsekvenser som uppstår av detaljplaneförslaget. Därutöver lämnar de förslag på åtgärder gällande planen för att lösa uppkomna konflikter för de boende.

Ulf och Riitta Segerström menar att:

- Skogsdungen/trädskärmen kommer att skövlas och ersättas av en betongkonstruktion. De upplever att de kommer att erhålla påtagligt ökade störningar av såväl buller som föroreningar från både landsväg och järnväg.
- Brons vägbana misstänks ligga så högt ovan mark, att gående på bron kommer att ha fri och rak insyn till uteplatser och vardagsrum. Den tidigare gårdsfriden kommer att gå förlorad.
- Det naturliga bullerskyddet som träden utgjort kommer att försvinna. Bullernivåerna kommer att öka.
- Brokonstruktionen kommer att dominera deras utsikt.
- Nedskräpningen kommer att öka.
- Fastighetens värde kommer att påverkas negativt.

Fastighetsägarna ställer sig frågande till behovet av gång- och cykelbron. De menar att de som idag plankar över spåren utgör en minoritet och att genom effektivare skyddsåtgärder kommer man att kunna ändra på detta beteende. Avståndet till närmsta passage är kort och bör därför bör det räcka med denna.

Om en bro skall byggas bör den göras så liten och enkel som möjligt utan lång och sluttande ramp på Gimonässidan. Bron västra sida skall av allt att döma avslutas med någon form av trapp/hiss och sannolikt nyttjas av ett fåtal personer. Därför blir konstruktionen orimlig i förhållande till behovet. Det är då rimligare med en gångbro som har trappa/hiss på bägge sidor av järnvägen.

Om en anpassad ramp för både cyklister och rörelsehindrade skall byggas bör det finnas ramp på bägge sidor. Då bör rampen på Gimonässidan bestå av en jordvall tills den svänger ut på Holmsundsvägen. En sådan lösning skulle ge de boende viss kompensation via ökat damm- och bullerskydd. Därmed kommer vi på sikt få en bevuxen sluttning. Fastighetsägarna vill också eliminera insyn till sina fastigheter. De anser därför att rampen ovillkorligen bör förses med ett fullständigt insynsskydd österut.

Kommentar: I detaljplanen vägs de allmänna intressena mot de enskilda. Detaljplanen reglerar också både hur marken kan nyttjas och eventuella anläggningar skall detaljutföras. En ny gång- och cykelväg från Gimonäs till Strömpilenområdet kan både innebära olägenheter för de närboende och förbättringar för andra genom förbättrad tillgänglighet. Kommunen har dock bedömt att det finns ett stort allmänintresse och behov av planskilda passager över Holmsundsvägen och järnvägen i detta läge. Gång- och cykelbron har genom avtal med Banverket fått en avslutning med en hiss- och trappanläggning på södra sidan. Kommunens avsikt är dock att rampen skall fortsätta ned mot äl-

ven. Utformningen av broramper samt brofundament kan regleras i detaljplanen men sker dock oftast under projekteringsfasen. Strävan är att genom utformning, vegetation och insynsskydd eliminera olägenheter.

3. Kenneth och Lucia Nilsson, Kolaren 5, menar att de kommer att erhålla ökade störningar som buller och föroreningar från landsvägen då skogsdungen ersätts med en betongbro. De påtalar också att rampen till bron medför att bron medför att insynen till deras gård ökar och blir störande. Brons ekoeffekter kommer också att öka, brom kommer att dominera deras utsikt och den avskärmande effekt skogsdungen har kommer att försvinna. De tror också att nedskräpningen på deras garageplan kommer att öka och exemplifierar med nedskräpningen nedanför Svingen. Slutligen anser de att bron kommer att påverka deras fastighetsvärde negativt.

Kenneth och Lucia Nilsson ställer sig frågande till det verkliga behovet av gång- och cykelbron då de anser att den mesta gångtrafiken är personer som plankar över järnvägen på ett förbjudet sätt. Detta kan åtgärdas med ett bättre stängsel. De menar att det finns tillräckligt många överfarter som täcker gång- och cykeltrafikanternas behov. Kenneth och Lucia lämnar dock förslag på förändringar t ex att ersätta bron med tunnel under Holmsundsvägen och järnvägen eller kort bro med trappa/hiss på bägge sidor. Om en övergång skall byggas bör rampen på Gimonässidan vara en jordvall hela vägen till brofästet. Då erhålls ett bättre damm- och bullerskydd för de närboende och en grässlänt är ett bättre blickfång an en betongbro, menar Kenneth och Lucia. Slutligen vill de att rampen skall byggas med ett fullständigt insynsskydd från bron så att insynen till deras fastighet kan elimineras.

***Kommentar:** Planens syfte är bl a att förbättra tillgängligheten till Strömpilenområdet för gång- och cykeltrafikanter. Läget har bedömts vara det som erbjuder bäst förutsättningar. Naturligtvis skall förutsättningarna att erbjuda ett fullgott insynsskydd studeras. I en stadsmiljö är insyn till olika fastigheters gårdsmiljöer vanlig och fullständig insynsskydd kan inte garanteras. I övrigt, se kommentarer till Ulf och Riitta Segerströms yttrande.*

4. Jens och Linda Nyström, fastigheten Klingan 2, menar i sitt yttrande att de bör vara sakägare men har inte blivit underrättade på det sätt som avses i 5 kap 25 § Plan och bygglagen (1987:10). De menar att gång- och cykelbron mellan Kolvaktargränd och Skutgränd innebär stora försämringar för deras boendemiljö.

- Den befintliga träddungen, som är ett trevligt inslag i miljön och dämpar ljudet från Holmsundsvägen, försvinner.
- Den nya bron bli så hög att de som kommer att befinna sig på bron får fri sikt in på tomten. Bron kommer också att förfula utsikten som de har idag.
- Det finns en risk att brom kommer att återkasta buller från vägen i riktning mot deras fastighet.

Fastighetsägarna ifrågasätter nyttan och behovet av bron. Det är endast ett fåtal som smiter över Holmsundsvägen och järnvägen idag. Dessa kan man hindra med bättre plank och stängel. De anser att en bättre lösning är att utforma passagen som en gång- och cykeltunnel. Ett annat alternativ är en kombinerad under-

fart under vägen och överfart över järnvägen. Slutligen bestrider Jens och Linda Nyström detaljplanen och undrar varför en miljökonsekvensbeskrivning inte utförts.

Kommentar: Den bedömning som gjorts är att de som har fastigheter i det kvarter som direkt berörs av planen är sakägare. Detaljplanen är knuten till genomförandet av Botniabanan och den MKB som tagit fram avseende järnvägsplanen. I övrigt, se kommentarer till yttrande från Ulf och Riitta Segerström samt Kenneth och Lucia Nilsson.

5. Banverket Norra banregionen påpekar att detaljplanegränsen inte överensstämmer med järnvägplanens gräns vid infarten till Strömpilsplatsen. Planförslaget bör justeras i enlighet med Järnvägsplanens gräns. Vidare behöver ett tekniskhus/elcentraler byggas inom prickmark i anslutning till järnvägen. Planen bör lämna möjlighet för detta.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

6. Umeva, vill att u-området över järnvägsspåret i Skutgränds förlängning skall utökas.

Kommentar: Om behov föreligger kommer U-området att utökas norrut enligt synpunkterna

7. Vägverket skriver i sitt yttrande att förhandlingar avseende ett överlämnande av väghållningen av väg 531 (gamla E12) sker mellan Vägverket och Umeå kommun. Därmed kommer Umeå kommun att bli väghållare under hösten 2004 och Vägverket kommer därmed inte att bli berörd vid genomförandet av planen. Vägverket har i övrigt ingen erinrar över planförslaget.

Kommentar: Yttrandet föranleder ingen förändring av detaljplanen.

8. Umeå Energi, påpekar att det finns ett antal kablar och transformatorstationer som berörs av planen. För att projektera flyttningar och omläggningar av kablar och transformatorstationer behövs ytterligare samråd med Botniabanan AB. U-området vid Skutgränd behöver anpassas med hänsyn till pågående projektering av VA- och fjärrvärmeledning korsande Botniabanan.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Ytterligare kontakt med Botniabanan AB kommer att genomföras.

9. Balticgruppen meddelar att ändringar vad gäller begränsning av markens bebyggande (Z och X3) i planområdets norra del närmast Kolbäcksbron inte accepteras.

Kommentar: Planens syfte är bl a att säkerställa tillgängligheten till markområdet norr om Kolbäcksbron samt skapa tillgänglighet till strandområdet norr om befintliga sjöbodar. Beteckningen X3 nyttjas för att ersätta tidigare bestämmelser i "Detaljplan för del av fastigheten Strömpilen 1 m m", laga kraft 1997-

11-21. Planen kommer att justeras med hänsyn till Balticgruppens synpunkter. Z-beteckningen tas bort och prickmarkens omfattning i planens norra del justeras. X3-bestämmelsen kompletteras med ett tillägg avseende möjlighet till mindre kompletteringsbyggnader.

10. TeliaSonera lämnar en karta över deras kablar och kanalisationer. TeliaSonera meddelar att de åtgärder som bör vidtas diskuteras fortlöpande i Botniaprojektet där TeliaSonera ingå och deltar.

Kommentarer: Yttrandet föranleder inget behov av att ändra planen.

11. Umeå kommuns planeringsutskott (PLU) beslöt att tillstyrka detaljplanen. Planen bör dock ej antas förrän genomförandeavtal för järnvägsplan JP 74 träffas. PLU skriver i sitt protokoll att vissa detaljsynpunkter har lämnats underhand till planförfattaren för justering. PLU anser att antagande bör ur kunna prövas av byggnadsnämnden enligt delegation.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå november 2004
Detaljplanering

Infraplan AB



Olle Forsgren
Stadsarkitekt



Tomas Strömberg
Arkitekt SAR/MSA Infraplan AB

Handläggare:

Barbro Holmgren

Regdatum: 2005-09-12

Registrering av åtgärder:

STRÖMPILEN 1, SOFIEHEM 2:1, 2:3 m fl, Detaljplan

Information:

Registerkarta: 449

Berörda fastigheter:

SOFIEHEM 2:1

SOFIEHEM 2:3

STRÖMPILEN 1

UMEÅ 3:1

HÄNDELSER I ÄRENDET

2005-05-23	BD	Beslutsdatum
2005-06-22	LK	Laga kraft
2015-12-31	GT	Genomförandetid t o m
2005-09-12	PB	Inlagd i ACM