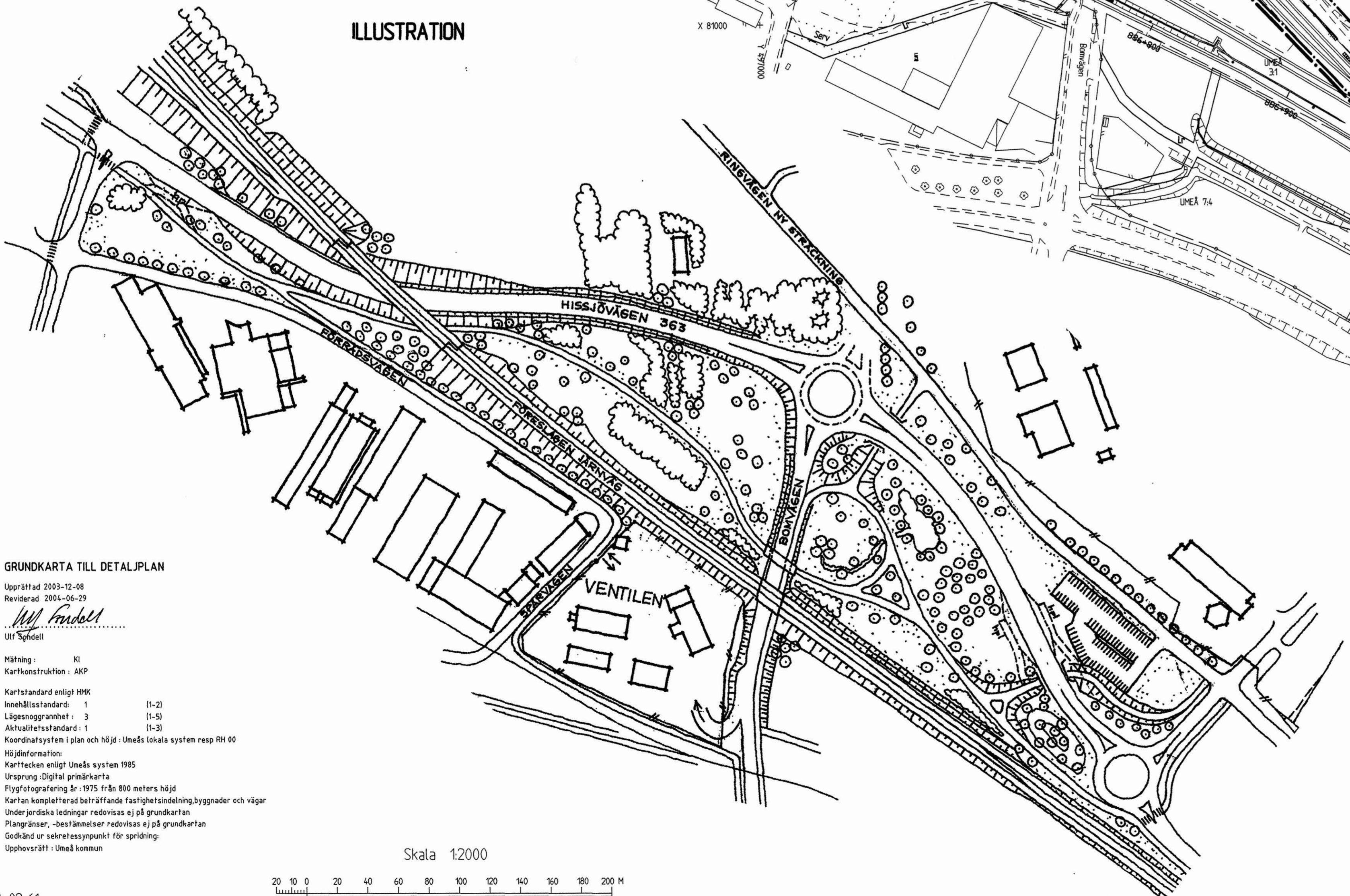


X 81400 +
005967 A

ILLUSTRATION



GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 2003-12-08
Reviderad 2004-06-29

Ulf Spindell
Ulf Spindell

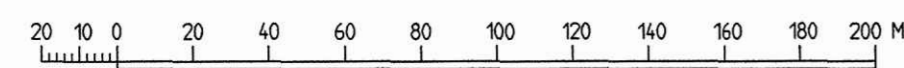
Målning: KI
Kartkonstruktion: AKP

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

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

Höjdförklaring:
Karttecken enligt Umeås system 1985
Ursprung: Digital primärkarta
Flygfotografering år: 1975 från 800 meters höjd
Kartan kompletterad beträffande fastighetsindelning, byggnader och vägar
Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkartan
Plangränser, -bestämmelser redovisas ej på grundkartan
Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning
Upphovsrätt: Umeå kommun

Skala 1:2000



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 ALLMÄN PLATS

- HUVUDGATA Trafik mellan områden
- INDUSTRIGATA Industritrafik
- GÅG-VÄG Gång, cykel- och mopedväg

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- J Industri
- T₁ Järnvägsområde
- T₂ Genomfartstrafik
- T₃ Gång- o cykeltrafik, terrängmodellering

BEGRENSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- z Marken får byggas över med bro för järnvägstrafik på en fri höjd ovan mark av minst 4,70 meter

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- III Högsta antal våningar

MARKENS ANORDNANDE

- gc-tunnel Gång- och cykeltunnel med fri höjd minst 2,5 meter
- K Körbar utfart får inte anordnas

UTFORMNING

- 10 Högsta byggnadshöjd i meter
- 6 Största taklutning i grader

Planområdet ska utformas i huvudsak enligt illustration

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast tio år efter laga kraft

Huvudmannaskap

- Kommunen är inte huvudman för väg 363 (Hissjövägen)

ANTAGANDEHANDLING

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

BESLUT

Antagen BN 2004-11-15
Laga kraft 2004-12-14
Vidimeras *S.L.*

Detaljplan för del av BOTNIABANAN, samt delar av BOMVÄGEN och HISSJÖVÄGEN m m inom VÄSTERSLÄTT i UMEÅ KOMMUN, Västerbottens län

Samhällsbyggnadskontoret i juni 2004
Reviderad i september 2004

Olle Forsgrén
Olle Forsgrén
Stadsarkitekt

Benny Sandberg
Benny Sandberg
Planingenjör



LAGAKRAFTBEVIS

2004-12-21

DNR PLA 02-61

Detaljplan för del av **Botniabanan**, samt delar av **Bomvägen** och **Hissjövägen**
mm inom Västerslätt i Umeå kommun

Planen har antagits av byggnadsnämnden 2004-11-15 , § 162

Kommunens beslut har inte överklagats till Länsstyrelsen.

Kommunens antagandebeslut har vunnit laga kraft **2004-12-14**.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Detaljplanering

Ingrid Lindfors

Kopia till:

Länsstyrelsen, Samhällsplanering

Stadsledningskontoret

Sökanden

Samhällsbyggnadskontoret:

Geografisk information

Bygglov

Fastighetsbildning

041221115214968

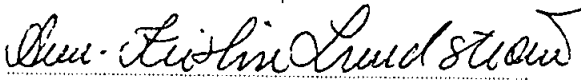
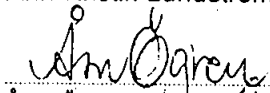
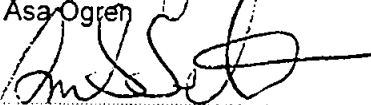
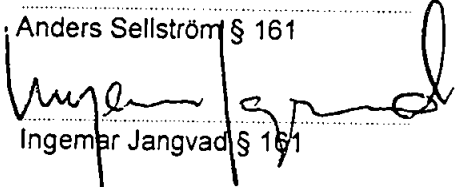
2480K-P05/18

2004-12-21 13:07

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	

Byggnadsnämnden

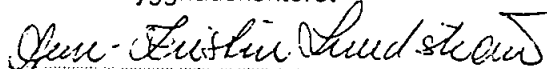
Sammanträdesdatum
 2004-11-15

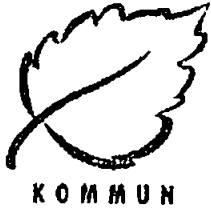
Plats och tid	Byggnadsnämndens sammanträdesrum, kl 13.30-16.30	
Beslutande	Åsa Ögren (s), ordförande, deltog ej i beslut § 161 Anders Sellström (kd), vice ordförande Patrick Nygren (s), till kl 15.30 § 160 Ingemar Jangvad (s) Hans Lindberg (s) Kurt Bergström (s) Farrokh Farrokhi (fp) Cecilia Bergström (c) Ingemar Dalgård (m) Örjan Mikaelsson (v) Gunilla Jönsson (v)	
Ersättare	Ann-Marie Andersson (s), tjänstgör från § 161 Karin Svedlert (s) Maria Jonsson (kd) Elisabet Marklund (mp) Lennart Degerliden (fp)	
Övriga deltagande	Margaretha Alfredsson, förvaltningschef Börje Nordström, lantmätare Olle Forsgren, stadsarkitekt Ulf Sondell, stadsingenjör Bertil Lidén, WSP Arkitektur § 163d	
Utses att justera	Hans Lindberg	
Justeringens plats och tid	Samhällsbyggnadskontoret 2004-11-22	
Underskrifter	Sekreterare	 Ann-Kristin Lundström
	Ordförande	 Åsa Ögren
	Justerare	 Anders Sellström § 161  Ingemar Jangvad § 161

Paragrafer 156-172

BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Byggnadsnämnden	
Sammanträdesdatum	2004-11-15	
Datum för anslags uppsättande	2004-11-23	Datum för anslags nedtagande 2004-12-14
Förvaringsplats för protokollet	Samhällsbyggnadskontoret	
Underskrift	 Ann-Kristin Lundström	



7
BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Beslutsdatum
2004-11-15 § 162

Dnr PLA 2002-61

Justerarnas sign:

Fastighetsbeteckning: Del av Botniabanan, samt delar av Bomvägen och Hissjövägen
Sökande: Banverket
Ärendet avser: Detaljplan, antagande

TJÄNSTEUTLÅTANDE: Handläggare: Benny Sandberg

Sign:

Byggnadsnämnden beslöt 2004-09-20 § 126 att anta detaljplanen vid ett senare tillfälle.

Detaljplanens syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för att anlägga Botniabanan genom berörd del av Umeå stad. Omläggning av Hissjövägen och förlängning av Bomvägen med planskilda korsningar av järnvägen ingår också i detaljplanen, samt förändringar i gång- och cykelvägssystemet.

BESLUT: Byggnadsnämnden beslutar
att anta detaljplanen, (se protokoll 2004-09-20 § 126).

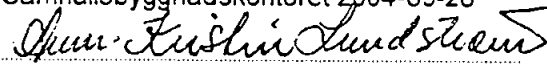
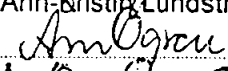
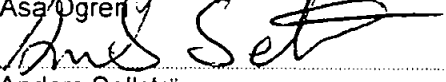
UPPLYSNINGAR:

Hur man överklagar, se bilaga *UNDERRÄTTELSE*.

Byggnadsnämnden

Sammanträdesdatum

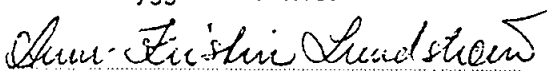
2004-09-20

Plats och tid	Byggnadsnämndens sammanträdesrum, kl 09.30-12.00, 13.00-16.10	
Beslutande	Åsa Ögren (s), ordförande Anders Sellström (kd), vice ordförande Kurt Bergström (s) Ingemar Jangvad (s), till kl 15.00 § 129 Hans Lindberg (s) Ann-Marie Andersson (s) Farrokh Farrokhi (fp) Cecilia Bergström (c), till kl 15.00 § 129 Ulrik Berg (m) Per Olov Ljung (v) Gunilla Jönsson (v)	
Ersättare	Karin Svedlert (s), beslutande från kl 15.00 § 130 Örjan Mikaelsson (v) Maria Jonsson (kd) Ingemar Dalgård (m), beslutande från kl 15.00 § 130	
Övriga deltagande	Margaretha Alfredsson, förvaltningschef Börje Nordström, lantmätare Anders Berg, vice stadsarkitekt Håkan Sjögren, ekonomichef Johan Gammelgård, kvalitetschef	
Utses att justera	Anders Sellström	
Justeringens plats och tid	Samhällsbyggnadskontoret 2004-09-28	
Underskrifter	Sekreterare	 Ann-Kristin Lundström
	Ordförande	 Åsa Ögren
	Justera	 Anders Sellström

Paragrafer 124-141

BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Byggnadsnämnden		
Sammanträdesdatum	2004-09-20		
Datum för anslags uppsättande	2004-09-29	Datum för anslags nedtagande	2004-10-20
Förvaringsplats för protokollet	Samhällsbyggnadskontoret		
Underskrift	 Ann-Kristin Lundström		



BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Beslutsdatum
2004-09-20 § 126

Dnr PLA 2002-61

Justerarnas sign:

Fastighetsbeteckning: Del av Botniabanan, samt delar av Bomvägen och Hissjövägen
Sökande: Banverket
Ärendet avser: Detaljplan, antagande

TJÄNSTEUTLÅTANDE: Handläggare: Benny Sandberg

Sign:

Detaljplanens syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för att anlägga Botniabanan genom berörd del av Umeå stad. Omläggning av Hissjövägen och förlängning av Bomvägen med planskilda korsningar av järnvägen ingår också i detaljplanen, samt förändringar i gång- och cykelvägsystemet.

Detaljplanen är upprättad av Samhällsbyggnadskontoret i juni 2004. Den har varit utställd för granskning under tiden 2 juli–6 augusti 2004. Underrättelse om utställningen har skett genom kungörelse på kommunens anslagstavla samt i Västerbottens Folkblad och Västerbottens Kuriren den 2 juli 2004. Sakägare och andra som vi bedömt ha ett väsentligt intresse av planen har informerats om utställningen genom brev postade den 1 juli 2004. Till berörda remissinstanser har utskick skett den 2 juli 2004.

Länsstyrelsens yttrande i sin helhet: "Planområdet berör tre olika planeringsprocesser genom detaljplan, vägarbetsplan och järnvägsplan. Miljökonsekvenserna till följd av järnvägsdragningen har behandlats i planprocessen för järnvägen och avses enligt Vägverket även behandlas i arbetsplanen för omläggningen av väg 363. Vid detaljplanering är det kommunen som i första hand avgör när en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas för detaljplanen. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att någon särskild MKB för detaljplanen i detta fall inte är nödvändig.

Länsstyrelsen är tveksam till den nu föreslagna infarten från Bomvägen till kv Ventilen. Av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl bör in- och utfartsförbud råda från kvarteret mot Bomvägen. Länsstyrelsen, liksom Försvarmakten, anser att Ringvägens funktion och anslutning till Garnisonens huvudentré bör förtydligas i planillustrationen."

Kommentar: Frågan om att tillåta infart till kvarteret Ventilen från Bomvägen har noggrant studerats av Banverkets konsult och kommunens Samhällsbyggnadskontor i samarbete. Samhällsbyggnadskontoret delar i princip Länsstyrelsens uppfattning att in- och utfartsförbud bör råda. Med tanke på de stora konsekvenser för Vianor AB detta skulle innebära och kanske en påtvingad inlösen av hela verksamheten har, i samråd med Vianor AB, en kompromisslösning utkristalliserats, som kan accepteras av alla parter. Detta innebär att en medlöpande infart kan medges.

Detaljplanens illustration har förtydligats angående Ringvägens bredd och anslutning till Garnisonens huvudentré.



**BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL**

Beslutsdatum
2004-09-20 § 126

Dnr PLA 2002-61

Justerarnas sign:

Banverket I utställelsehandlingen har ändringar i planförslaget skett utifrån lämnade synpunkter i samrådet december 2003 och i övrigt har Banverket ingen erinran.

Vägverket har ingen erinran mot att planen antas i föreliggande skick.

Försvarsmakten förutsätter att följande beaktas vid fortsatt planarbete: En samlad miljökonsekvensbeskrivning för genomförandefasen saknas för planområdet. En sådan kan belysa möjligheten att samordna aktiviteterna på ett säkert sätt. Inom området finns bl a järnvägar, vägar, omlastningsterminal, VA-ledningar och elförsörjning. Många viktiga infrastrukturer för samhället och påverkas och därför många intressenter. Damm, buller och störningar i infrastrukturen kan uppstå under byggnationen. Många delprojekt i nära anslutning till Garnisonen skall samordnas för att Försvarsmakten skall kunna bedriva verksamheten på ett säkert sätt.

Försvarsmakten föreslår att parkeringsplan (norra) vid Ringvägens utfart byts mot (södra). Detta byte bör regleras mellan parterna Fortifikationsverket och Umeå kommun.

Ringvägens anslutning till Garnisonens huvudentré bör förtydligas på detaljplanen. Det uppfattas som en gång-, cykel- och mopedväg som ansluts. Vägbredd och korsningar anpassas till fordonens längd.

Det är Fortifikationsverket som är ägare av marken, som nyttjas av Försvarsmakten, inom berört område av detaljplanen.

Kommentar: En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är upprättad och ingår i Järnvägsplan 75. Länsstyrelsen har 2000-03-14 beslutat att vägåtgärderna inte kräver någon MKB. Frågan om behov av åtgärder under byggnadstiden belyses i detaljplanens genomförandebeskrivning.

Försvarsmakten föreslår i sitt yttrande att kvarvarande del av parkeringsplatsen väster om Vaktvägen övergår i kommunal ägo för bl a friluftslivets behov. Det parkeringsbehov som tillgodoses där idag, för bl a Skyddsskolan, flyttas över till befintlig parkeringsplats öster om Vaktvägen, ägd av Umestan (Hörnefors Företagscentrum AB). Samhällsbyggnadskontoret anser att denna fråga får lösas i avtal mellan berörda intressenter i genomförandefasen av detaljplanen.

Detaljplanens illustration har förtydligats angående Ringvägens bredd och anslutning till Garnisonens huvudentré.

VianorAB ägare till fastigheterna Ventilen 2 och 3 accepterar planförslaget efter att kompensationsåtgärder har inarbetats jämfört med samrådsversionen. Enligt genomförandebeskrivningen ska Banverket betala ersättning för inlösen, intrång och annan skada som uppkommer på grund av Botniabanan samt svara för att åtkomst säkerställs genom fastighetsbildning, att erforderliga servitut bildas etc.



**BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL**

Beslutsdatum
2004-09-20 § 126

Dnr PLA 2002-61

Justeramas sign:

Vianor AB förutsätter därför, att man inte drabbas av kostnader i samband med genomförandet av planen såsom markbyten, fastighetsreglering, ändring av in- och utfart, vägvisning, flyttning av staket och andra åtgärder för den praktiska verksamheten och att man kompenseras för eventuella framtida skador på byggnader och planer till följd av ändrade grundvattenförhållanden. En gemensam besiktning föreslås innan arbetena påbörjas.

Kommentar: Genomförandefrågor regleras i genomförandebeskrivningen.

Västerbottens-Kuriren AB (VK), ägare till fastigheten **Kylaren 11** saknar information om vad som kommer att hända med industrispåren på Västerslätt. VK får idag största delen av sitt tidningspapper med järnväg från Sundsvall. Det är ett praktiskt och miljövänligt sätt att transportera papper på och man önskar att den möjligheten även kommer att finnas i framtiden. Kommer det att förekomma pålning för järnvägen i närheten av VK:s tryckeri-byggnad? Med de grundförhållande som råder på Västerslätt skulle en pålning som kan innebära s k hävning vara en stor risk för att tidningspressen skulle kunna ändra läge.

Kommentar: Detaljplanen påverkar inte befintliga industrispår på Västerslätt. Samtliga spår, utom stickspåret närmast kvarteret Ventilen, kommer att vara kvar tills vidare. Om pålning ska utföras eller ej är en genomförandefråga, som inte regleras i detaljplanen.

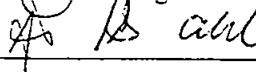
Umeå Energi AB förutsätter att Banverket/Botniabanan AB svarar för alla kostnader som rör omläggning av befintliga kablar.

Samhällsbyggnadskontoret Gator och Trafik och Park och Natur har ingen erinran. **Avdelningen för Samhällsbetalda resor** vill ha ett förtydligande var busshållplatserna ska lokaliseras. Två hållplatser bör läggas vid korsningen Hissjövägen/Timotejvägen och två i korsningen Hissjövägen/infart Umestan vid planerad gång- och cykeltunnel under Hissjövägen.

Kommentar: Detaljplanens illustration har kompletterats med tänkbara lägen för busshållplatser längs Hissjövägen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget.

Övrigt Detaljplanens illustration har underhand justerats till överensstämmelse med plankartan vad gäller järnvägsbankens utsträckning längs kvarteret Ventilen.



SAMMANFATTNING

Frågan om behov av ytterligare miljökonsekvensbeskrivning för genomförandefasen får lösas i genomförandeskedet. En medlöpande infart till kvarteret Ventilen från Bomvägen medges. Den militära Ringvägens funktion och anslutning till Garnisonens huvudentré har förtydligats på detaljplanens illustration och tänkbara lägen för busshållplatser har illustrerats. Frågan om hur befintliga parkeringsplatser vid Vaktvägen utanför detaljplaneområdet ska disponeras får lösas genom avtal med berörda parter. Genomförandefrågor i övrigt behandlas i genomförandebeskrivningen.

Byggnadsnämnden föreslår besluta

att revidera detaljplanen enligt ovan samt
att anta den reviderade detaljplanen

Under den efterföljande diskussionen föreslår ordföranden att beslut att anta detaljplanen fattas vid ett senare tillfälle.

Byggnadsnämnden biträder förslaget.

BESLUT: Byggnadsnämnden beslutar

att revidera detaljplanen enligt ovan samt

att beslut att anta detaljplanen fattas vid ett senare tillfälle.



PLANBESKRIVNING

I (5)

Dnr PLA 02-61

Detaljplan för del av Botniabanan, samt delar av Bomvägen och Hissjövägen m m inom Västerslätt i Umeå kommun

HANDLINGAR

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

PLANENS SYFTE

Detaljplanens huvudsyfte är att skapa planmässiga förutsättningar för att anlägga Botniabanan genom berörd del av Umeå stad. Erforderlig mark, som idag utgörs av allmänplatsmark, kvartersmark och icke detaljplanelagd mark, omvandlas till mark för järnvägsändamål. Omläggning av Hissjövägen och förlängning av Bomvägen med plan-skilda korsningar av järnvägen ingår också i detaljplanen, samt förändringar i gång- och cykelvägsystemet.

PLANDATA

Planen omfattar ett cirka 900 meter långt område längs nuvarande Hissjövägen vid Västerslättis industriområdes sydöstra del och är beläget cirka 1,5 km nord-väst Umeå centrum. Planområdets areal är cirka 10 ha. Berörd mark ägs av Umeå kommun, Umeå företagscentra, Fortifikationsverket. Två bebyggda fastigheter är privatägda. Hissjövägen är upplåten till Vägverket med vägrätt.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Planområdet innefattas i Översiktsplan för Umeå kommun antagen 1998. Planerad sträckning av Botniabanan är i överensstämmelse med översiktsplanen och dess fördjupning för Botniabanan antagen av kommunfullmäktige april 1999. För järnvägen pågår arbete, parallellt med denna detaljplan, på detta avsnitt med Banverkets järnvägsplan 75 (JP75) och för Hissjövägen/Bomvägen Vägverkets Förstudie "Bomvägen Umeå" daterad september 2002.

Gällande stadsplaner är fastställda åren 1957, 1964, 1975 och 1985. Inom planområdet finns också icke planlagd mark.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Allmänt

Botniabanan är en planerad kustnära järnväg från Nyland på Ådalsbanan via Örn-sköldsvik 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.

Botniabanan blir cirka 19 mil lång och ingår i det nationella nätet av stamjärnvägar i Sverige. Järnvägen, som beräknas kunna tas i drift år 2010, knyter ihop orterna längs Norrlandskusten. I kombination med den befintliga stambanan, Ostkustbanan och Ådalsbanan tillskapas därmed en dubbelspårslösning på sträckan Sundsvall-Umeå.

Regeringen meddelade den 12 juni 2003 tillåtlighet för Botniabanans huvudsakliga sträckning inom Umeå kommun. Den nya järnvägen är av riksintresse.

Anläggandet av Botniabanan innebär att ett tillräckligt markutrymme måste säkerställas för anläggande och drift av banan.

Botniabanans detaljsträckning prövas i en järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg. Järnvägsplanen upprättas och fastställs av Banverket. Innan en järnvägsplan fastställs har Banverket samråd med berörda. Utställelse av förslag till järnvägsplan sker parallellt med detta detaljplanearbete. För frågor och synpunkter på järnvägsplanen hänvisas till Banverkets planeringsprocess.

Järnvägen får inte byggas i strid mot kommunens detaljplaner. Där järnvägsplanen berör gamla detaljplaner, som anger annan markanvändning än järnväg, krävs att kommunen ändrar eller upphäver äldre detaljplaner. Där enbart spårsträckningen är huvudfrågan upphävs planerna. Där även andra frågor än själva spårsträckningen behöver regleras utarbetas en ny detaljplan. Detaljplanen berör bl a Försvaret, som har riksintressen att bevaka.

Föreliggande förslag innebär att detaljplan upprättas för ny sträckning av järnvägen samt på grund av denna erforderliga omläggningar av Hissjövägen, Bomvägen och primära gång- och cykelstråk, med nya planskilda korsningar med Botniabanan.

Förstudie och arbetsplan för Bomvägen/Hissjövägen upprättas av Vägverket. Frågor rörande vägutformning hänvisas till Vägverket Region Norr.



Flygbild över området med planerad järnväg och omläggning av vägar.

Natur

Allmänt

Marken inom planområdet sluttar svagt mot söder. Marken utgörs förutom av vägmärk och industrimärk även av odlingsmark, ett industrivarter, två bostadsfastigheter och mark tillhörig Fortifikationsverket. Både öppen mark och skogsbestånd finns inom området.

Idag utgörs området av ett relativt öppet landskapsrum, som domineras av det befintliga järnvägsområdet samt väg 363, Hissjövägen, som löper parallellt med järnvägen. Landskapsbilden inom planområdet kommer att domineras av den höga järnvägsbanken och vägtrafikanordningar. Gestaltningen av i planområdet ingående anlägg-

ningar och markområden ska göras omsorgsfullt. Beslutsunderlag finns framtaget av Vägverket.

Invid den befintliga militära Ringvägen, som idag leder genom planområdet finns en minnesplats för en omkommen soldat. Minnesplatsen får ett nytt läge inom planområdet. Utformning görs i enlighet med Vägverkets gestaltningsprogram för vägomläggningen.

Tavelsjöleden, en vandringsled i terrängen mellan Umeå och Tavelsjö, flyttas utanför planområdet.



Broutformning – Bomvägen/föreslagen järnväg.

Landskapsbild/stadsbild

Området är en entré till staden Umeå för både biltrafiken längs Hissjövägen och för järnvägens framtida resenärer. Detta gör att stor omsorg ska läggas vid gestaltningen av landskapet runt väg och järnväg. Broar och portar kommer att krävas för passager av väg och järnväg. Dessa konstbyggnader är exponerade delar av landskapet och bör därför gestaltas på ett så tilltalande sätt som möjligt. Banverket har i samråd med kommunen och Vägverket tagit fram ett estetiskt beslutsunderlag som behandlar landskapets gestaltning inom området. Detta beslutsunderlag ska i princip följas.

Landskapet mellan väg och järnväg, samt på de delar norr om Hissjövägen som berörs, ska modulleras mjukt och planteras med grupper av träd, så mycket som möjligt av den befintliga vegetationen ska sparas. Området ges en karaktär av ängsmark med glest ställda träd och trädgrupper. Gestaltningen ska vara medveten och göras med utgångspunkten att området är en övergångszon mellan stad och land. Ängsmarken anläggs med mager jordmån så att den blir möjlig att sköta med årlig slåtter samt att en vacker flora kan erhållas. Gång- och cykelvägen mellan järnväg och väg anpassas till landskapsformationerna så att den känns naturlig och lätt att färdas efter. För att uppnå en säker och trygg miljö ska gång- och cykelvägen åtminstone delvis vara synlig för biltrafiken.

Stor omsorg om estetisk utformning med detaljer, materialval etc ska läggas vid konstbyggnader. Konstbyggnaderna ska göras så ljusa och öppna som möjligt. Vid den planskilda korsningen mellan järnvägen och Bomvägen erfordras en tråglösning, vilket gör att extra omsorg krävs för att denna passage inte ska upplevas som trång



Broutformning – Hissjövägen/föreslagen järnväg.

och mörk. Snedställda stödmurar med neddragna kanter kan troligen vara bättre än en konventionell lösning (se skiss). Vid järnvägens korsning med Hissjövägen görs två parallella öppna broar med fyra spann. Här behöver extra omsorg läggas vid detaljer och brofästen.

Geoteknik

Längs med Bomvägen mellan väg E12 och väg 363 finns ca 2 till 10 meter sediment på morän där djupet till moränen minskar mot väg 363. Sedimenten består under ytliga fyllningar och en ytlig torrskorpa av lös sulfidhaltig silt eller lerig silt s k svartmokka. Markförhållandena norr om Hissjövägen är likartade, dock avtar sedimenttjockleken mot norr. Grundvattenytan ligger högt, normalt 1–2 meter under markytan. Artesiskt grundvatten förekommer. Föreslagna vägprofiler innebär schakt 2–3 meter under grundvattenytan. Ytterligare upplysningar finns i geoteknisk utredning upprättad av KM Anläggningsteknik 1997-12-01. Dessa frågor behandlas närmare i projekteringen.

Bebyggelse

Detaljplanen medför ett intrång och en utökning av industrikvarteret Ventilen och berör godsbangårdsområdet öster om Bomvägen. De två befintliga bostadshusen vid Hissjövägen inom planområdet inlöses genom Banverkets försorg. Befintlig in/utfart till kvarteret Ventilen ersätts med en medlöpande infart från Bomvägen.

Järnväg

Detaljplanen medger en sträckning av ny dubbelspårig järnväg, på en bank som är upp till tre meter hög, korsande nuvarande Bomvägen och Hissjövägen.

Gator och trafik

Hissjövägen (länsväg 363) har både lokal och regional funktion. Bomvägen ingår i stadens huvudvägnät och är en viktig förbindelse mellan vägarna E12 och 363. Hissjövägen har en trafikmängd på cirka 8000 fordon/dygn och Bomvägen cirka 5000 fordon/dygn.

Planskilda korsningar planeras för Bomvägen och Hissjövägen vid passage av den nya järnvägen. Detaljplanen medger att Bomvägen sänks och leds under järnvägen samt förlängs mot nordost till en ny cirkulationsplats på Hissjövägen. Hissjövägen läggs om på en cirka 800 meter lång sträcka och leds under en ny viadukt för järnvägen. I den nya cirkulationsplatsen finns förutsättningar att ansluta framtida nybebyggelse på I 20-området. Den nuvarande militära Ringvägen ges en ny sträckning inom Försvarets mark och ansluts utanför grinden vid Garnisonens nuvarande entré vid Vaktvägen. Föreslagen gång- och cykelväg längs Bomvägen med tunnel under Hissjövägen ansluts till den nya Ringvägen.

Gång- och cykeltrafik

Inom planområdet berörs två av kommunens huvudcykelstråk, det längs Hissjövägens södra sida och det längs Bomvägens östra sida. Planförslaget innebär att dessa funktionellt ligger kvar men leds om och anpassas i landskapet. En separat gång- och cykelbro byggs över Bomvägen på järnvägens nordöstra sida. Två gång- och cykeltunnlar anläggs under nysträckningen av Hissjövägen mellan Bomvägen och Vaktvägen, för att skapa god förbindelse med rekreationsområdet och Regementsområdet (Umestan).

Teknisk försörjning

Inom planområdet finns befintliga ledningar för fjärrvärme, vatten och avlopp, elkablar och telekablar. Läget av dessa framgår av järnvägsplanen (JP 75). Erforderliga reservat (u-områden) för befintliga ledningar och för erforderliga omläggningar av dessa framgår av plankartan. Dessa u-områden har lagts in på plankartan i samråd med respektive huvudman med hänsyn tagen till planerade gång- och cykeltunnlar och försänkta vägbanor. För avvattnings av vägnas djupt liggande passager under järnvägen fordras särskilda pumpstationer.

Konsekvenser

Miljökonsekvensbeskrivning är upprättad för Järnvägsplan 75. För Botniabanans påverkan på miljön hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen i Järnvägsplan 75, godkänd av Länsstyrelsen den 16 december 2003.

Vägomläggningen bedöms inte kräva någon motsvarande bedömning. Länsstyrelsen har 2000-03-14 beslutat att vägåtgärderna inte innebär sådan betydande miljöpåverkan att en särskild miljökonsekvensbeskrivning skulle krävas. Någon bulleravskärmning har bedömts inte vara erforderlig inom det område som berörs av denna detaljplan. Konsekvenserna för landskapsbilden är markant dominerande trafikelement. Landskapsanpassning och terrängmodellering är därför nödvändig för ett acceptabelt slutresultat. Höga krav ställs på utformning av området mellan vägar och järnvägen.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

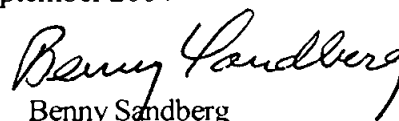
Frågor som rör plangenomförandet redovisas i genomförandebeskrivningen.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 2004

Detaljplanering

Rev september 2004

Olle Forsgren
Stadsarkitekt


Benny Sandberg
Planingenjör



GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 02-61

Detaljplan för del av **BOTNIABANAN** samt delar av **BOMVÄGEN** och **HISSJÖVÄGEN** mm inom Västerslätt 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 skall ansvara för att Botniabanan byggs ut inom området. Vägverket är huvudman för Hissjövägen – väg 363 med tillhörande gc-väg.

Kommunen skall vara huvudman för Bomvägen och andra allmänna platser.

Den aktuella sträckningen utgör en väsentlig del av Botniabanas systemlösning genom centrala delar av Umeå. Åtgärder inom planområdet som är föranledda av järnvägens utbyggnad för att upprätthålla befintliga funktioner i trafikapparaten mm utförs och bekostas av Banverket.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Syftet med planen är att skapa planmässiga förutsättningar för att inom planområdet bygga Botniabanan och anpassa förhållandena för vägtrafiken.

Järnvägen kommer att passera området på bank och broar. Bomvägen kommer att breddas förbi kvarteret Ventilen och passera under järnvägen fram till Hissjövägen. Hissjövägen flyttas till ett läge norr om nuvarande väg och förläggas i en båge på vad som idag är del av regementsområdet.

Till den befintliga järnvägsfastigheten Umeå 3:1 skall mark föras genom fastighetsreglering. Där banan byggs på bro skall servitut upplåtas till förmån för järnvägsfastigheten.

Mark som skall utgöra allmän plats skall föras till den av kommunen ägda gatumarksfastigheten Umeå 4:1, bl a från den av Fortifikationsverket ägda fastigheten Regimentet 2:1.

Markbyte genom fastighetsreglering skall i erforderlig utsträckning ske med Ventilen 2 och 3.

Mark som skall utgöra allmän väg upplåts med vägrätt enligt Väglagen.

Utrymme för allmänna underjordiska ledningar för vatten, elektrisk kraft etc, bör säkerställas genom upplåtelse av servitut eller ledningsrätt.

TEKNISKA FRÅGOR

Järnvägens utbyggnad behandlas i järnvägsplan – JP 75.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 02-61

I området råder komplicerade grundvattenförhållanden. Eftersom den planerade Bomvägen föreslås förläggas under nuvarande grundvattennivå krävs särskilda åtgärder. Stor försiktighet skall iakttas vid grundläggning så att skador inte uppkommer på angränsande eller närbelägna fastigheter.

Trafik mm

Planförslaget får stora återverkningar på trafikföringen i området. En ny cirkulationsplats anläggs på regementsområdet vilket bl a medför att den för försvaret behövliga Ringvägen måste flyttas till ett läge ovanför planområdet.

På Ventilen 2 och 3 bedriver Vianor AB däckverkstad mm. Infartsmöjligheterna till fastigheterna påverkas av detaljplaneförslaget. En medlöpande enskild infart till Ventilen 3 anläggs från Bomvägen i riktning söderut.

Cykelvägen till och från Forslundagymnasiet som idag – sett från väster – går på södra sidan om Hissjövägen läggs om till ett läge norr om järnvägen, leds över Bomvägen på särskild gc-bro och sedan ner under järnvägen utmed Bomvägen och vidare mot staden. Anslutningar till Regementsområdet anläggs i två gc-tunnlar under Hissjövägens nya sträckning.

En kompletterande gc-väg från Förrådsvägen anläggs i ny sträckning runt Ventilen 2 och 3.

De två gc-tunnlar som förläggs under Hissjövägens nya sträckning skall byggas av Banverket men Vägverket skall vara huvudman för dessa efter färdigställandet.

Markarbeten och vegetation

Området som berörs av detaljplanen är idag förhållandevis plant. De nivåskillnader som tillskapas genom byggande av bank, broar och tunnlar ger upphov till en omfattande terrängmodulering vilket i detaljplanen är särskilt redovisat som T₃. Den genom moduleringen omformade marken skall ges en omsorgsfull utformning och i huvudsak hållas gräsbevuxen och planterad. Plantering skall ske i samråd med SHBK Park och Natur.

Särskilda miljöhänsyn

Inför framtagande av järnvägsplanen (JP 75) togs en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) fram. Det är kontorets bedömning att en särskild MKB därmed inte behöver tas fram för detaljplanen. En uppfattning som delas av länsstyrelsen. Det är dock uppenbart att de åtgärder som vidtas sammantaget kommer få stor påverkan på miljön i området inte minst under byggtiden.

Det är därför av stor betydelse att sådana åtgärder vidtas så att påverkan på omkringliggande verksamheter blir så liten som möjligt under byggtiden. Det gäller såväl olägenheter som skador på intilliggande fastigheter till följd av byggnadsarbetena. Särskilda åtgärder måste också vidtas för att säkerställa tillgängligheten till berörda fastigheter under den tid som bygget pågår.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 02-61

PLANEKONOMISKA FRÅGOR*Inlösen, intrång mm*

Banverket skall lösa in mark inom planområdet som behövs för järnvägens utbyggnad och trafiksystemets omläggning oavsett ägare till marken. Inom planområdet finns två bebyggda bostadsfastigheter som även de måste inlösas. Banverket skall betala ersättning för inlösen, intrång och annan skada som uppkommer på grund av Botniabanan samt svara för att åtkomst säkerställs genom fastighetsbildning, att erforderliga servitut bildas etc.

Enligt bestämmelserna i 6 kap 17 § och 14 kap 1 § plan- och bygglagen (PBL) har kommunen rätt att lösa in mark som enligt detaljplan skall utgöra allmän plats. I praktiken saknar det betydelse för detta planärende eftersom Banverket skall lösa in all mark som behövs för omlägningsarbetena.

Den mark som löses in eller som redan blivit inlöst av Banverket och inte skall ingå i järnvägsfastigheten förutsätts överlätas till kommunen utan kostnad.

Banverket skall även svara för övriga genomförandekostnader.

Planekonomi

Utbyggnaden av JP 75 – sträckan mellan Umeå C och Klockarbäcken omfattas inte av huvudavtalet för utbyggnad av Botniabanan.

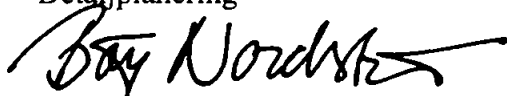
Särskilt genomförandeavtal – som bl a omfattar marköverföring – skall vara träffat mellan Banverket och Umeå kommun innan planen kan antas.

Planavtal avses tecknas med Banverket.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 2004

Detaljplanering

rev september 2004



Börje Nordström
lantmätare



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för del av Botniabanan samt delar av Bomvägen och Hissjövägen m m inom Västerslätt i Umeå kommun

Detaljplanens huvudsyfte är att skapa planmässiga förutsättningar för att anlägga Botniabanan genom berörd del av Umeå stad. Erforderlig mark omvandlas till mark för järnvägsändamål. Omläggning av Hissjövägen och förlängning av Bomvägen med planskilda korsningar av järnvägen ingår också i detaljplanen, samt förändringar i gång- och cykelvägsystemet.

Samråd av planförslaget har skett med Länsstyrelsen, sakägare, kommunala förvaltningar och bolag, Banverket, Vägverket och Telia AB under tiden 30 december 2003 – 23 januari 2004. Sakägare har underrättats om detaljplaneförslaget genom brev postade den 2 januari 2004.

Länsstyrelsen

Planen berör tre statliga verksamhetsområden – Banverkets, Vägverkets och Försvarets – samtliga har intresse av att planförslaget blir förenligt med pågående verksamhet och planerade förändringar inom respektive verksamhetsområde. Fortsatt arbete bör bedrivas i nära samarbete med respektive myndighet. Banverket och Försvaret har riksintressen att bevaka i sammanhanget. Planområdet omfattar inte alla illustrerade markanvändningsförändringar till följd av föreslagen vägomläggning. Området bör utvidgas att omfatta även området mellan väg 363 och regementsområdet från befintlig cirkulationsplats till föreslagen cirkulationsplats vid Bomvägen.

Försvaret påpekar vikten av att förbindelsen mellan regementsområdet och övningsområdet via Ringvägen kan upprätthållas utan att behöva nyttja allmän väg. Länsstyrelsen delar denna ståndpunkt. Planförslaget bör justeras så att denna förbindelse säkerställs. På lång sikt ser Länsstyrelsen behov av en infart till I20-området från cirkulationsplatsen vid Bomvägen och efterlyser en övergripande planering för regementsområdets framtida utveckling med det behov av vägförbindelser som detta kan medföra. En framtida länk in i I20-området ska inte hindra sambanden mellan regementsområdet och övningsområdet.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det fördel om förbindelsen redan i ett inledande skede kan hållas skild från gång- och cykelvägen till Ringvägen mellan väg 363 och regementsområdet. Detta bör studeras vidare. Kommande beslut i försvarsberedningen bör uppmärksammas i det övergripande plansammanhanget.

Detaljplanens bestämmelser bör samordnas med järnvägsplanen. I järnvägsplanen föreslås järnvägspassager över Bomvägen och Hissjövägen som servitutsområden. Rimligen bör markanvändningen syfta på den markbundna funktionen och nyttjanderätten ovanför säkras på annat sätt.

Hur u-områden har synkroniserats med föreslagna gång- och cykeltunnlar och områden med försänkta vägbanor bör förtydligas. Även förhållandena med ledningsstråk under järnväg bör förtydligas. Tillgängligheten till ledningar

under järnväg kan säkras på annat sätt genom servitutsrätt eller civilrättsliga avtal. Detta bör utredas vidare i det fortsatta arbetet.

Gång- och cykelvägen längs väg 363 har nyligen etablerats ut till ridanläggningen vi lantbruksgymnasiet och är en viktig länk i stadens cykelledssystem. Gång- och cykelvägens passage genom planområdet bör ges en så gen och tydlig sträckning som möjligt. Det bör klarläggas hur gång- och cykelvägens fortsättning mot staden sydost om den befintliga cirkulationsplatsen ska lokaliseras. Då utrymmet för gång- och cykelpassage mellan befintlig cirkulationsplats och järnväg är knappt bör förutsättningarna för detta eller alternativa sträckningar bearbetas vidare i samråd med Banverket och Vägverket.

Kommentar: Järnvägen är ett riksintresse, och även Försvaret har riksintressen att bevaka. Planbeskrivningen har kompletterats på denna punkt. Delar av den befintliga militära Ringvägen hamnar i föreslaget trafikområde. Ny sträckning av denna väg anläggs på Försvarets mark, på bekostnad av Banverket, i samband med flyttning av Hissjövägen (enligt planförslaget) och behöver därför inte ha stöd i detaljplan. En möjlig ny sträckning av Ringvägen redovisas på planillustrationen. Den omlagda Ringvägen kan också användas för bl a gång- och cykeltrafik mot skjutbanorna. (Se även kommentar till Försvarets yttrande).

I ett längre perspektiv finns behov av en infart till I20-området från planerad cirkulationsplats Hissjövägen/Bomvägen. En eventuell framtida ytterligare omläggning av Ringvägen på Regementssidan av den framtida infarten mot I20- området från cirkulationsplatsen Hissjövägen/Bomvägen får lösas då detta blir aktuellt.

Detaljplanen har ändrats så att där järnvägspassager föreslås över Bomvägen och Hissjövägen redovisar planbestämmelserna den markbundna funktionen. Nyttjanderätten över passagerna säkras på annat sätt. Redovisningen av u-områdena ligger fast. De har lagts ut i samråd med respektive huvudman. Tillgängligheten avses säkerställas med ledningsrätt. Plankartan har kompletterats med läget av planerade gång- och cykel-tunnlar.

Gång- och cykelvägen längs Hissjövägens södra sida ingår som en viktig länk i stadens cykelledsnät. Dess tänkta sträckning framgår av planens illustration. Gång- och cykelvägen ska fortsätta längs Hissjövägens södra sida in mot staden. Enligt överenskommelse mellan Banverket, Vägverket och kommunen har Banverket justerat järnvägsplanen för att ge tillräckligt utrymme för gång- och cykelvägen.

Ägaren till fastigheterna Ventilen 2 och 3 (Vianor AB , tidigare ägare Norrlands Ringcentral AB) anför följande: Företagets verksamhet kräver ett mycket trafikorienterat läge. Att stänga Förrådsvägen vid Bomvägen innebär en mycket stark försämring av tillgängligheten, vilken är mycket avgörande för lönsamhet och kundservice och påverkar yttre och inre logistik. Kunderna tvingas vid en stängning att köra ända till Västerbottens Kuriren och tillbaka. I konkurrens med andra däckverkstäder är den goda tillgängligheten ovärderlig för både tunga fordon och privatbilar.

Den extra utfartsmöjlighet som finns idag mot Förrådsvägen för lastbilar med släp som inte kan vända på gårdsplanen förhindras genom planförslaget. Detta utesluter denna verkstad för många kunder. Ungefär 60 % av omsättningen är på lastbilar.

Vianor AB inser att Botniabanan, ny godsbangård och andra järnvägsinvesteringar är viktiga för Umeå och regionen. Man utgår från att olägenheterna minimeras i detaljprojekteringen och att kvarstående olägenheter kompenseras. Verksamheten har bedömts ha stor utvecklingspotential. Nuvarande utfart borde kunna ersättas med en ny infart mot nuvarande järnväg vid Bomvägen. Vianor AB vill följa detaljprojekteringen. Förhandlingar om kompensation för olägenheterna orsakade av planförslaget föreslås. Till Vianors yttrande bifogas en skiss utvisande in- och utfartsförhållanden.

Kommentar: Botniabanan är ett riksintresse av mycket stor vikt för regionen. Banans höga standardkrav får verkningar på sin omgivning. I vissa fall drabbas enskilda fastighetsägare/näringsidkare.

Bomvägen är en huvudgata i stadens trafiknät. Den lutar i planförslaget norrifrån uppåt mot korsande industrispår. Att tillåta direkt ut-/infart till fastigheten är inte acceptabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Fördjupade studier har visat att en medlöpande infart kan medges. Därmed skapas en godtagbar tillgänglighet till verksamheten på fastigheten. För att möjliggöra manövrering av långa fordon inom fastigheten utökas denna några meter norrut. Föreslagen allmän gång- och cykelväg längs kvarterets norra och östra sida utgår och ersätts på kvarterets västra och södra sida. Ett mindre intrång krävs därvid på fastigheten längs Spårvägens östra sida. Ett industrispår utgår på kvarterets södra sida och fastigheten utökas mot söder. Kvarteret Ventilen infogas i detaljplanen. Föreslagna åtgärder enligt ovan har arbetats fram i samarbete mellan Banverket, kommunen och fastighetsägaren.

Banverket. *Planbeskrivning: Bebyggelse.* Inlösen av befintliga bostadshus inom planområdet kan komma att ske inom VV-projektet men bekostas av Banverket.

Genomförandebeskrivning : Planekonomiska frågor. Beskrivningen hänvisar helt riktigt till huvudavtalet. Inför genomförandet finns skäl att berörda parter närmare klarar ut hur avtalet skall tolkas och tillämpas vad gäller avgränsningar och annat av intresse för fördelning av genomförandekostnaderna.

Utformning av vägportar: Korsningarna mellan järnvägen och Bomvägen/Hissjövägen. Banverket emotser besked om vilka fria höjder som skall gälla för dessa vägportar.

Kommentar: Detaljplanens genomförandebeskrivning förtydligas angående inlösen av befintliga bostadshus. Huvudavtalet omfattar inte denna del av järnvägen, se även kommentar till yttrande från kommunstyrelsens planeringsutskott. Banverket avses svara för alla kostnader för genomförandet. Vägportarna under järnvägen vid Bomvägen och Hissjövägen ska ges en fri höjd av minst 4,70 meter. Banverket har fått besked om detta.

Vägverket har i stort inte något att invända mot planförslaget. Det hade varit önskvärt att utrymmet mellan järnvägsområdet och den befintliga cirkulationsplatsen väg 363/Vaktvägen varit bredare. Vägverket förutsätter att utrymmet medger plats för gång- och cykelvägen. I planbeskrivningen anges att det inte erfordras någon miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för vägåtgärderna. Vägverkets uppfattning är att en MKB erfordras för omläggningen av väg 363, som är en statlig väg.

Kommentar: Det trånga utrymmet mellan järnvägsområdet och Hissjövägen invid cirkulationsplatsen vid Vaktvägen har särskilt studerats i samarbete mellan Samhällsbyggnadskontoret, Vägverket och Banverket. Genom en justering av järnvägsområdets bredd i Järnvägsplanen och på detaljplaneförslaget medges nu plats för gång- och cykelvägen längs Hissjövägen. Länsstyrelsen har 2000-03-14 beslutat att vägåtgärderna inte kommer att medföra betydande miljöpåverkan. Någon MKB har därför inte bedömts nödvändig. Järnvägens miljöpåverkan redovisas i järnvägsplanen.

Försvarsmakten förutsätter följande: Ringvägen, som förbinder kasernområdet med norra övnings- och skjutfält, planeras så att den löper mellan Garnisonens stängsel och väg 363, samt ansluter mot befintlig väg som förbinder skjutbanorna vid norra övnings- och skjutfältet (se en till yttrandet bifogad karta). Denna utformning undanröjer trafiksäkerhetsproblemen att leda ut militär trafik från väg 363.

Planerad nordlig entré till Garnisonen, kan då tas bort i rondellen vid Bomvägen. Nuvarande entré till Garnisonen bibehålls. Nya Ringvägen ansluts utanför grinden och förläggs där planerad gång- och cykelväg är redovisad. Ringvägen blir då tillgänglig för allmänheten hela dygnet. Eventuella gång- och cykeltrafikanter mot övnings- och skjutfältet hänvisas till denna väg, som också kan nyttjas av Vägverket för arrende vid Nejudden och för civila skytteföreningar mot skjutbanorna på helger.

Parkeringen väster om huvudinfarten kan ersättas med utbyggnad av två till tre befintliga parkeringsplatser inom garnisonsområdet. Återstående del av parkeringsplatsen vid huvudtillfarten kan då förslagsvis användas av kommunmedborgare som skall nyttja friluftsspåret mot Hamptjärnstugan.

Kommentar: Delar av den befintliga Ringvägen hamnar i föreslaget trafikområde. Ny sträckning av Ringvägen, vilken förbinder kasernområdet med övnings- och skjutfält, lokaliseras mellan Garnisonens stängsel och väg 363. En möjlig sträckning illustreras i detaljplanen. Vägen ansluts utanför grinden vid Garnisonens nuvarande entré vid Vaktvägen. Den nya Ringvägen är då tillgänglig för allmänheten hela dygnet. Planbeskrivningen har förtydligats på denna punkt. Se även kommentar till Länsstyrelsens yttrande. En ny infart från cirkulationsplatsen vid Bomvägen kommer inte att utföras nu. I ett längre perspektiv finns behov av en infart till I20-området från denna cirkulationsplats, vilket också Länsstyrelsen framför i sitt samrådsyttrande över detaljplanen. Föreslagen gång- och cykelväg, med tunnel under Hissjövägen, ansluts till den nya Ringvägen strax nordost om denna cirkulationsplats. Hissjövägens nya sträckning med ny gång- och cykel-tunnel inkräktar på befintlig parkeringsplats invid cirkulationsplatsen Hissjövägen/Vaktvägen.

Överenskommelse om anläggning av nya parkeringsplatser inom Regementsområdet får träffas mellan Regementet och Banverket.

Kommunstyrelsens planeringsutskott tillstyrker planförslaget med komplettering/ändring av planhandlingarna enligt stadsledningskontorets påpekanden.

Stadsledningskontoret anför i skrivelse 2004-01-26 till planeringsutskottet: Planförslaget är i överensstämmelse med översiktsplanen. Samtliga åtgärder i området är föranledda av järnvägens nya sträckning. Även om kommunen är formell huvudman för allmän plats och Vägverket är väghållare för allmän väg så är det Banverket som ytterst svarar för och bekostar samtliga åtgärder. Denna del av järnvägen är i funktionell mening en ytterst väsentlig del av Botniabanans systemlösning genom Umeå, men omfattas inte av huvudavtalet för Botniabanen. Därför gäller inte heller förutsättningarna för markupplåtelse, inlösen och plankostnader på det sätt som redovisas i genomförandebeskrivningen. Planavtal bör tecknas med Banverket. Botniabanen AB har ingen roll i denna del av järnvägens byggande.

Planbestämmelsen "gc-tunnel" återfinns inte på plankartan.

Planhandlingarna bör kompletteras/ändras i dessa avseenden.

Kommentar: Denna del av järnvägen genom Umeå omfattas inte av huvudavtalet för Botniabanen. Planavtal tecknas mellan kommunen och Banverket. Genomförandebeskrivningen revideras angående huvudavtalet och kostnaderna för genomförandet. Plankartan kompletteras med bestämmelsen "gc-tunnel".

Umeå Fritid har ingen erinran mot planförslaget

Umeå Lokaltrafik AB (ULTRA) Den nya järnvägssträckningen inklusive stängningen av Förrådsvägen påverkar den regionala kollektivtrafiken. Stängningen skapar ett behov av omlokalisering av befintliga hållplatser på Förrådsvägen öster om Timotejvägen. Dessa bör istället lokaliseras på Hissjövägen.

Hissjövägens ny dragning påverkar även befintliga hållplatser vid den västliga infarten till Regementsområdet. Flyttning av dessa hållplatser måste ingå i omlokaliseringen av Hissjövägen. Lämplig placering bedöms vara i nära anslutning till planerad gång- och cykeltunnel strax väster om infarten till Regementsområdet.

Kommentar: Samhällsbyggnadskontoret delar ULTRA:s synpunkter och har framfört dessa till Vägverket för hantering i vägarbetsplanen. Tänkbart läge för hållplatserna redovisas på detaljplanens illustration.

Umeå Vatten och Avfall AB (UMEVA) Enligt järnvägsplanen kommer huvudvattenledningarna att flyttas på södra sidan av nuvarande Hissjövägen. U-område för korsning av järnvägen är redovisat i ett annat läge än vad järnvägsplanen redovisar. Planerat läge är redovisat på en till yttrandet bifogad karta. Det förutsätts att Banverket/Botniabanen AB svarar för alla kostnader som rör ledningsomläggningar.

Kommentar: Plankartan har kompletterats med ett u-område som korsar T2-området.

Telia Sonera Av en till yttrandet bifogad lägeskarta framgår var teleanläggningarna finns, det är optokablar, kopparkablar och kanalisation. Telia förutsätter att kontakt tas med dem i god tid innan arbetena påbörjas. Fördelningen av den kostnad som Telia åsamkas får regleras när projektet kommit i ett skede när detta går att bedöma.

Kommentar: Telia Sonera meddelar underhand att deras planering av erforderliga ledningsomläggningar inte påbörjats. Nysträckning av ledningar ska ske i samråd mellan exploatören och Telia Sonera.

Samhällsbyggnadskontoret internt

Brandförsvaret och **Miljöenheten** har ingen erinran mot detaljplanen.


Gata/Park (Trafik) föreslår att gång- och cykelvägen an knyter till Timotejvägen norr om planerad sträckning för att få ett genare och tillgängligare alternativ för cyklister som färdas mot t ex Naturbruksgymnasiet (trolig målpunkt). Svårt att utläsa vad höjderna på plankartan avser t ex + 9,4 på Bomvägen.


Kommentar: Detaljplanen ändras i enlighet med trafiksektionens önskemål. Synpunkten vidarebefordras också till Vägverket för att beaktas i vägarbetsplanen. Gatuhöjdsangivelser på plankartan har tagits bort. Dessa framgår av vägarbetsplanen.

SAMMANFATTNING

Planhandlingarna har kompletterats med att järnvägen är ett riksintresse. En ny sträckning av den militära Ringvägen redovisas på planens illustration. Planbestämmelsen rörande järnvägspassager över Bomvägen och Hissjövägen har ändrats. Plankartan har kompletterats med föreslagna gång- och cykeltunnlar och med ett ytterligare u-område och illustrationen med gång- och cykelväg längs Hissjövägens södra sida mot stadens centrum. En ny sträckning av redovisad gång- och cykelväg föreslås närmast Timotejvägen. Kvarteret Ventilen har infogats i detaljplanen och erhållit en medlöpande infart från Bomvägen, ett mindre intrång mot Spårvägen och en utökning mot söder. En allmän gång- och cykelväg har flyttas invid detta kvarter. Genomförandebeskrivningen har förtydligats angående inlösen av bostadshus och reviderats angående huvudavtalet och kostnaderna för genomförandet.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 2004
Detaljplanering


Olle Forsgren
Stadsarkitekt


Benny Sandberg
Planingenjör

Handläggare:

Barbro Holmgren

Regdatum: 2005-02-04

Registrering av åtgärder:

Bottniabanan, del av Bomvägen och Hissjövägen.

Information:

Registerkarta: 485.

Berörda fastigheter:

REGEMENTET 2:1

STADSLIDEN 2:1

STADSLIDEN 3:10

UMEÅ 3:1

UMEÅ 4:1

UMEÅ 4:3

UMEÅ 4:5-6

VENTILEN 2-3

HÄNDELSER I ÄRENDET

2004-11-15	BD	Beslutsdatum
2004-12-14	LK	Laga kraft
2014-12-31	GT	Genomförandetid t o m
2005-01-31	PB	Inlagd i ACM