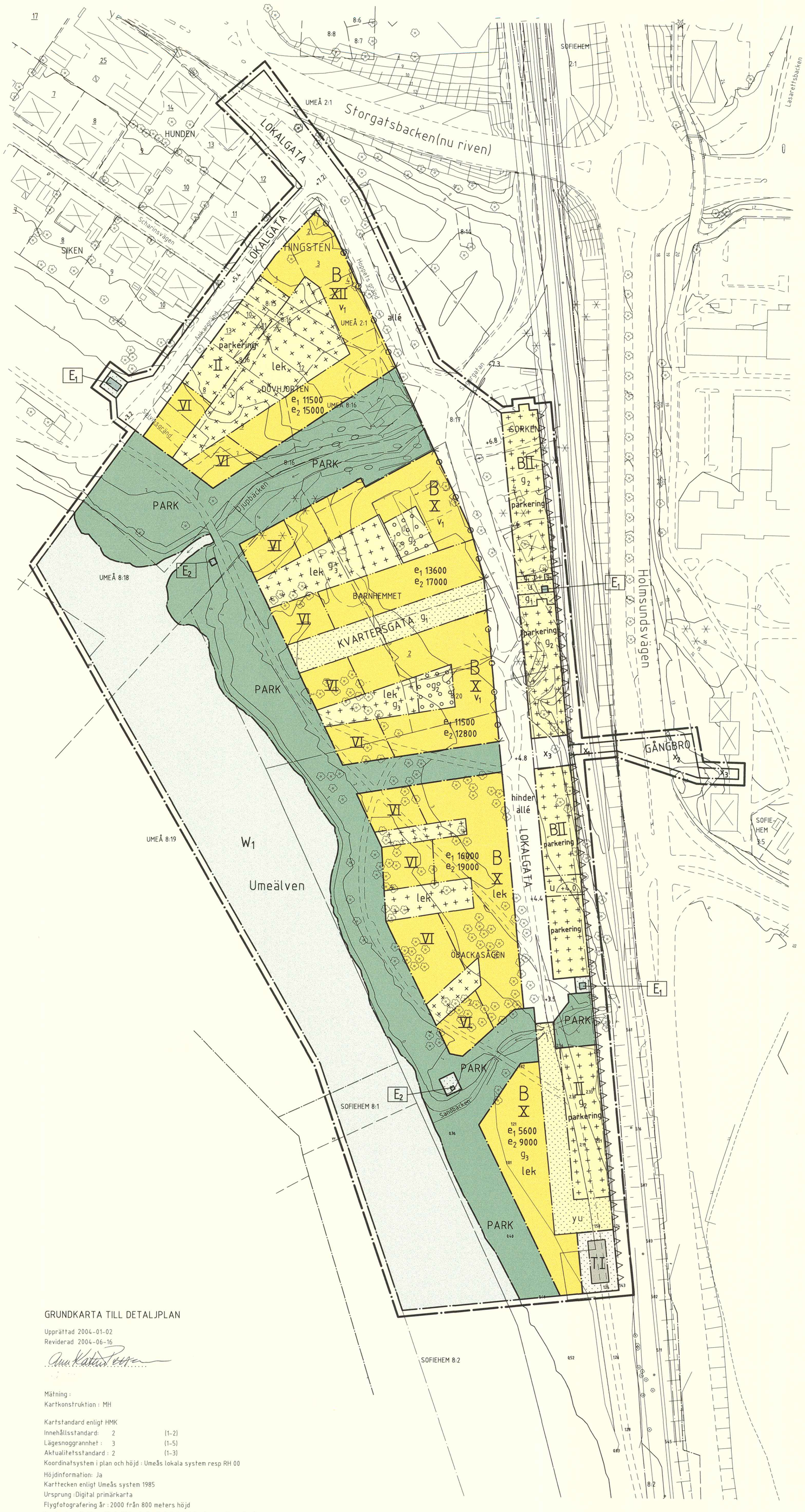


PLANBESTÄMMELSER

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 respektive 7 meter utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- LOKALGATA — Lokaltrafik med högsta hastighet 30 km/tim
- PARK — Anlagd park. Mindre byggnad kan efter särskild prövning uppföras.

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- B — Bostäder,flerbostadshus. Mot lokalgata får handel eller annan kommersiell verksamhet anordnas i bottenvåning
- E_1 — Nätstation
- E_2 — Pumpstation
- T — Järnväg

VATTENOMRÅDEN

- W1 — Öppet vattenområde där småbåtshamn och bryggor får anläggas

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- +000.0 — Föreskriven höjd över nollplanet
- allé — Planterade träd på båda sidor av körbanan
- hinder — Gatan skall hastighetssäkras

UTNYTTJANDEGRAD

- e_1 0000 ,e_2 0000 — Minsta resp. största bruttoarea (BTA) i m^2 ovan mark

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- Marken får endast bebyggas med förråd eller annat mindre bostadskomplement
- parkering — Marken får endast bebyggas med p-däck, garage etc.
- Marken får byggas över med bjälklag som planteras
- g_1, g_2, g_3 — Marken skall vara tillgänglig för gemensam gata, parkering resp. gård
- u — Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- x_1 — Marken får med fri höjd över räls om 6,65 m överbyggas med gång- och cykelbro. Brostöd och trappor till bro får anläggas.
- x_2 — Marken får med fri höjd om 4,70 m över körbana överbyggas med gång- och cykelbro.
- x_3 — Marken får överbyggas med gång- och cykelbro
- y — Marken skall vara tillgänglig för in- och utfart till/från angränsande fastighet

MARKENS ANORDNANDE

- lek — Lekplats skall finnas
- Körbar utfart får inte anordnas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- Bostadskvarter ska utformas så att byggnadernas våningsantal succesivt ökar från älvsnära lägen till lägen vid lokalgatan
- Kvarteren skall bebyggas så att vind- och insynsskyddade gårdar skapas
- Mot gata skall flerbostadshus placeras i fastighetsgräns
- Balkong, loftgång eller annan utskjutande byggnadsdel får ej finnas lägre än 3,5 meter över gata eller 2,7 meter över park.
- Trapphus i anslutning till p-däck ska utföras genomsiktliga

- X — Högsta antal våningar
- v_1 — Suterrängvåning tillåten utöver angivet våningsantal

Byggnadsteknik

- +4.0 — Lägsta tillåtna grundläggningsdjup för ovanpåliggande byggnad

Släntstabilitetsproblem föreligger inom området närmast söder om Djupbäcken. Innan bygglov kan lämnas skall släntstabilitetsutredning klarlägga att erforderlig säkerhet mot skred erhålles.

RISK- OCH STÖRNINGSSKYDD

- Bullerskärm skall uppföras till högst 3,5 meter över rälsöverkant.

Bostadshus skall med avseende på väg- och tågtrafikbuller placeras och utformas så att:
- den dygnsekvivalenta ljudnivån inomhus i bostadrum (ej kök) inte överstiger 30 dB(A),
- den maximala ljudnivån inomhus i bostadsrum (ej kök) inte överstiger 45 dB(A) mer än tre ggr 22.00 - 06.00,
- en tyst sida med dygnsekvivalent ljudnivå om högst 45 dB(A) vid fasad skall eftersträvas och en ljuddämpad sida, 45-50 dB(A), skall klaras.
- den dygnsekvivalenta ljudnivån i fasad utanför minst hälften av bostadsrummen (ej kök) i varje lägenhet inte överstiger 50 dB(A),
- den maximala ljudnivån vid uteplatser och på minst en balkong per lägenhet inte överstiger 70 dB(A).

Bostadshus skall med avseende på helikopterbuller utformas så att:
- den maximala ljudnivån inomhus i bostadsrum (ej kök) inte överstiger 45 dB(A) mer än tre ggr 22.00-06.00,
- den maximala ljudnivån inte överstiger 50 dB(A) i sovrum, 55 dB(A) i vardagsrum samt 60 dB(A) i kök.

Uppföljning och kontroll av de bullerdämpande åtgärderna ska regleras i kontrollplanen

Bostadshus skall utformas och utföras så att översvämmande vatten upp till nivån +2,5 meter (höjdsystem RH 00) inte skadar byggnaden.

Byggnader inom 30 meter från järnvägsspår skall utföras i brandteknisk klass EI 30 och med obrännbara fasader och takytor.

Bostadshus skall förses med nödstopp för ventilation.

Utrymning från bostadshus skall kunna ske mot älvssidan.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast tio år efter laga kraft
- Tomtindelning för Hjorten 1-13, Barnhemmet 1-2, Sorken 1-5 samt Öbackasågen 2 upphör att gälla.

ANTAGANDEHANDLING

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

BESLUT

Antagen KF 2007-03-26
Laga kraft 2007-12-06
Vidimeras

Länsstyrelsens beslut 2007-06-21
Regeringens beslut 2007-12-06

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 2004-01-02
Reviderad 2004-06-16

Mätning :
Kartkonstruktion : MH

Kartstandard enligt HMK
Innehållsstandard: 2 (1-2)
Lägesnoggrannhet : 3 (1-5)
Aktualitetsstandard : 2 (1-3)
Koordinatsystem i plan och höjd : Umeås lokala system resp RH 00
Höjdinformation: Ja
Karttecken enligt Umeås system 1985
Ursprung :Digital primärkarta
Flygfotografering år : 2000 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

PLANKARTA

Detaljplan för fastigheten HINGSTEN 1 m fl
(ÖBACKA STRAND) inom ÖST PÅ STAN
i UMEÅ KOMMUN, Västerbottens län

Samhällsbyggnadskontoret i december 2006

Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Patrik Forsberg
Planarkitekt

2480K-P08/31

02-58

3

UMEÅ KOMMUN

LAGAKRAFTBEVIS

2007-12-18 DNR PLA 02-58

REGERINGSRÄTTEN
Ink. 2008 -01- 18
Mål nr: 7783-07:75
Aktbil.:

Detaljplan för fastigheten **Hingsten 1 m fl** (Obacka strand) inom Ost på stan
Umeå kommun

Planen har antagits av kommunfullmäktige 2007-03-26, § 43

Beslutet har överklagats till länsstyrelsen. Länsstyrelsen har beslutat avslå överklagandena 2007-06-21.

Beslutet har överklagats till Regeringen miljödepartementet. Regeringen avslår överklagandena 2007-12-06.

Antagandebeslutet har vunnit laga kraft, d.v.s giltigt
från och med **2007-12-06.**

Samhällsbyggnadskontoret
detaljplanering

I. Lindforss

Ingrid Lindforss

Kopia till:
Länsstyrelsen, samhällsplanering
Stadsledningskontoret
Sökanden

Samhällsbyggnadskontoret:
Geografisk information
Bygglov
Fastighetsbildning

2480K - P08/31

071218140827234

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

5

REGERINGSRÄTTENS DOM

Mål nr
7783-07

meddelad i Stockholm den 27 maj 2008

SÖKANDE
Andreas Grahn
Gluntens väg 1
907 37 Umeå

KLANDRAT AVGÖRANDE
Regeringens (Miljödepartementet) beslut den 6 december 2007, M2007/3563/F/P, angående överklagande i fråga om detaljplan för fastigheten Hingsten 1 m.fl. (Öbacka strand) inom Öst på stan, Umeå kommun (bilaga)

SAKEN
Rättsprövning

YRKANDEN M.M.

Andreas Grahn ansöker om rättsprövning av regeringens beslut och yrkar att beslutet upphävs. Han yrkar också att beslutet tills vidare inte ska gälla. Till stöd för sin talan hänvisar han till vad han tidigare anfört hos regeringen och tillägger bl.a. följande. Regeringen har godtagit ett godtyckligt och bristfälligt länsstyrelsebeslut och frånsäger sig därmed i realiteten allt ansvar för tillämpningen av de viktiga bestämmelserna i 12 kap. 1 § plan- och bygglagen (1987:10), PBL, rörande riksintressen, boendes och övrigas hälsa samt behovet av skydd mot olyckshändelser. Även om det i första hand är länsstyrelsen som ska bevaka dessa intressen för statens räkning så kan det

Postadress
Box 2293
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls torg 5

Expeditionstid
09:00-12:00
13:00-15:00

Telefon
08-561 676 00
Telefax
08-561 678 20

landshövdingen, på grund av sin mångåriga vänskapsrelation med kommunalrådet i Umeå kommun, personligen drev igenom beslutet att länsstyrelsen inte på nytt skulle upphäva kommunens beslut enligt 12 kap. PBL. I praktiken avgjorde landshövdingen därmed även länsstyrelsens prövning enligt 13 kap. PBL. Det finns flera starka skäl som talar för att regeringen borde ha gjort en egen utredning och i samband med det inhämtat yttrande i buller- och riksintressefrågan från Boverket. Regeringens bristande handläggning visar sig även i prövningen av vad som anförts gällande enskilda intressen. Det är märkligt att regeringen – liksom länsstyrelsen och kommunen – inte tycks behöva något som helst underlag för att ta ställning till hur utsikten för de boende på Ålidbacken försämras, eller hur ljus- och skuggförhållandena förändras med föreslagen bebyggelse.

SKÄLEN FÖR REGERINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Av 1 § lagen (2006:304) om rättsprövning av vissa regeringsbeslut framgår att en enskild får ansöka om rättsprövning av sådana beslut av regeringen som innefattar en prövning av den enskildes civila rättigheter eller skyldigheter i den mening som avses i artikel 6.1 i Europakonventionen. Enligt 7 § ska Regeringsrätten upphäva regeringens beslut om det strider mot någon rättsregel på det sätt som sökanden har angett eller som klart framgår av omständigheterna. Detta gäller dock inte om det är uppenbart att felet saknar betydelse för avgörandet.

Rättsprövningen innefattar, förutom ren lagtolkning, även sådana frågor som faktabedömning och bevisvärdering samt frågan om beslutet strider mot kraven på saklighet, opartiskhet och allas likhet inför lagen. Prövningen omfattar också fel i förfarandet som kan ha påverkat utgången i ärendet. Om de tillämpade rättsreglerna är så utformade att det föreligger en viss handlingsfrihet vid beslutsfattandet, omfattar rättsprövningen frågan om beslutet ryms inom handlingsfriheten.

Andreas Grahn har till stöd för sin talan bl.a. åberopat att regeringen, med hänvisning till att länsstyrelsen inte funnit anledning att pröva kommunens antagandebeslut enligt bestämmelserna i 12 kap. PBL, inte gjort en prövning av om planen kunde motverka ett riksintresse.

Regeringsrätten gör följande bedömning.

Enligt 12 kap. 1 § PBL ska länsstyrelsen pröva ett kommunalt beslut att anta en detaljplan om det bl.a. kan befaras att beslutet innebär att ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses. Länsstyrelsen i Västerbottens län beslutade den 19 april 2007 att inte pröva kommunens planbeslut. Som anmärks i regeringens nu klandrade avgörande kan länsstyrelsens ställningstagande i detta hänseende inte överklagas och således inte heller bli föremål för regeringens överprövning i särskild ordning.

För det fall kommunens planbeslut överklagas föreligger dock i och för sig inget hinder mot att regeringen – förutom att ta ställning till de invändningar som görs med avseende på olika motstående enskilda intressen – även tar ställning till frågan om planen riskerar att motverka ett riksintresse trots att länsstyrelsen i ett ej överklagbart beslut funnit att så inte är fallet (jfr Didon m.fl. Plan- och bygglagen, supplement 12 s. 13:48).

Som nämns i regeringens beslut bygger emellertid PBL på principen om decentralisering av beslutsfattandet och kommunal självbestämmanderätt i frågor som rör bl.a. riktlinjerna för markanvändningen inom kommunen. En konsekvens av detta är att den statliga kontroll som besvärsprövningen innefattar i många fall bör stanna vid en prövning av om ett överklagat kommunalt beslut ligger inom ramen för det handlingsutrymme som de materiella reglerna ger kommunen. Vad särskilt gäller frågan om beaktande av det som utgör riksintresse enligt miljöbalken förutsätter PBL att den statliga tillsynen och kontrollen i första hand utövas av länsstyrelsen under samrådsförfarandet (4 kap.5 § och 5 kap. 22 § PBL) och vid prövning eller beslut enligt bestämmelserna i 12 kap. PBL. Det nu sagda kan, som även anmärkts i regeringens beslut, föranleda en väsentlig begränsning av den materiella prövning som ska göras vid överprövning av ett planärende och leda till att prövningen i realiteten blir mycket begränsad (jfr RÅ 1994 ref. 39).

Regeringen har i detta fall sammanfattningsvis funnit att i planärendet gjorda avvägningar inte utgör skäl för att regeringen att upphäva planen. Detta ställningstagande får även anses innefatta den bedömningen att vad Andreas Grahn anfört ifråga om länsstyrelsens ansvar enligt 12 kap. PBL när det gäller att bevaka de riksintressen som planen skulle kunna motverka inte utgör skäl för att ändra länsstyrelsens beslut. Regeringens ställningstagande i detta avseende kan inte anse oförenligt med de ovan angivna principerna för inriktningen och avgränsningen av den prövning

regeringen har att göra i ett planärende. Vad Andreas Grahn anfört om att regeringens prövning i visst avseende skulle ha varit alltför begränsad utgör därför inte skäl att upphäva regeringens beslut.

I målet har inte heller i övrigt framkommit att det vid handläggningen av detaljplaneärendet förekommit något fel som kan ha påverkat utgången i ärendet eller att regeringen vid beslutsfattandet skulle ha felbedömt fakta eller överskridit gränserna för det handlingsutrymme som föreligger i planärenden. Regeringens beslut kan därför inte anses strida mot någon rättsregel på det sätt som Andreas Grahn angett. Det framgår inte heller klart av omständigheterna i målet att beslutet på annat sätt strider mot någon rättsregel. Regeringens beslut ska därför stå fast.

Vid denna utgång faller frågan om inhibition.

REGERINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Regeringsrätten förklarar att regeringens beslut ska stå fast.

Lars Wennerström

Eskil Nord

Carina Stävberg

Carl Gustav Fernlund

Henrik Jermsten

Björn Liljeros
Föredragande regeringsrätts-
sekreterare

Avd. II
Föredraget 2008-04-22

REGERINGEN

Miljödepartementet

Regeringsbeslut 24

2007-12-06 M2007/3563/F/P

Umeå kommun

901 84 UMEÅ

Överklagande i fråga om detaljplan för fastigheten Hingsten 1 m.fl. (Öbacka strand) inom Öst på stan, Umeå kommun

1 bilaga

Regeringens beslut

Regeringen avslår överklagandena.

Ärendet

Kommunfullmäktige i Umeå kommun beslutade den 26 mars 2007 att anta detaljplan för fastigheten Hingsten 1 m.fl. (Öbacka strand) inom Öst på stan i kommunen.

Sedan beslutet överklagats beslutade Länsstyrelsen i Västerbottens län den 21 juni 2007 att avslå överklagandena, se *bilagan*.

Erika Rasmuson och Johan Hansson samt Andreas Grahn har överklagat länsstyrelsens beslut.

Erika Rasmuson och Johan Hansson hänvisar till vad de tidigare framfört och anför bl.a. följande. Deras särintressen har inte blivit beaktade och tillgodosedda. Byggandet av bostadsområdet Hingsten kommer att påtagligt förändra deras bostadsmiljö och närliggande omgivning till det sämre. Beslutsgången i detta ärende är märklig. Länsstyrelsen har tidigare varit mycket kritisk till föregående detaljplan, som är nästan identisk med den aktuella detaljplanen, men nu har man plötsligt svängt.

Andreas Grahn åberopar vad han tidigare framfört och redogör för den hantering av planen som förevarit hos kommunen och länsstyrelsen. Han anför bl.a. följande. Länsstyrelsen har inte fullföljt sitt ansvar enligt 12 kap. plan- och bygglagen (1987:10), PBL. Riksintressen och hälso- och säkerhetsaspekter har därför inte tillgodosetts varken av kommunen eller av länsstyrelsen. Hans överklagande har behandlats på ett felaktigt sätt och han upplever inte att hans argument har bemötts på ett opartiskt

Postadress 103 33 Stockholm
Telefonväxel 08-405 10 00
E-post registrator@environment.ministry.se
Besöksadress Tegelbacken 2
Telefax 08 24 15 29
Telex 154 99 MTHEN S

och seriöst sätt. Kommunen har inte redovisat i bild hur utsikten skulle förändras för boende på Ålidbacken. Kommunen kan därför knappast ha beaktat detta starka enskilda intresse. Avsaknaden av utredningar och redovisningar av den försämrade utsikten torde ha medfört att det inte varit möjligt att göra de intresseavvägningar som det ställs krav på enligt bestämmelserna i 1 kap. 5 § PBL. Inte heller länsstyrelsen har gjort en riktig och rättvis bedömning av hur utsikten från Ålidbacken påverkas av höghus på Öbacka strand. Hundratals boende och tusentals som passerar Ålidbacken kommer att förlora en av stadens bästa utsikter mot Umeälven. Regeringen bör göra en egen bedömning av den förändrade utsikten, helst efter syn på plats en solig dag. Kommunen har inte heller presenterat någon skuggstudie eller ens bemött synpunkterna på skuggproblematiken som har framförts av klaganden och andra under planprocessen. Förlusten av parken som rekreationsområde berör inte bara de tre klagandena utan tusentals boende i angränsande bostadsområden, som behöver Öbackaparken för sin närrekreation. Regeringen bör granska de allmänna intressen som föreligger i detta ärende och bedöma om kommunen har gjort en riktig avvägning mellan vad som bör få företräde. Regeringen bör även pröva om de enskilda intressena har beaktats enligt 1 kap. 5 § PBL eftersom varken kommunen eller länsstyrelsen har hanterat dem på ett riktigt sätt. Han har pekat på ett flertal formaliafel som kommunen gjort under planprocessen, bl.a. sakägarfrågan och hur markfördelningen gick till. Han hoppas få ett svar från regeringen i denna fråga, antingen i samband med regeringens beslut eller i någon annan form, t.ex. en ny offentlig utredning kring kommunernas markfördelning. Han anhåller om att regeringen ingriper och upphäver detaljplanen eftersom kommunen i flera avseenden har genomfört planprocessen på ett inkorrekt sätt, inte har beaktat allmänna intressen, riksintressen eller hälso- och säkerhetsaspekter på ett ansvarsfullt sätt och inte på ett seriöst sätt har beaktat enskilda intressen. Han förutsätter även att yttrande från Boverket inhämtas. Länsstyrelsen har inte heller agerat på ett rättssäkert och riktigt sätt i prövningen enligt 12 och 13 kap. PBL. Prövningen av hans överklagande ter sig varken opartiskt eller grundat på tillförlitligt underlagsmaterial, utan är på förhand avgjort efter landshövdingens personliga ställningstagande. Det är nödvändigt att regeringen upphäver planen för att tillgodose att statens viktigaste infrastruktursatsning i Norrland under modern tid inte slarvas bort genom politiskt spel på lokal nivå.

Skälen för regeringens beslut

Regeringen finner att planärendet kan tas upp till slutlig prövning utan ytterligare utredning.

PBL bygger på principen om decentralisering av beslutsfattande och kommunal självbestämmanderätt i frågor som rör bl.a. riktlinjerna för markanvändningen inom kommunen. En konsekvens av detta är att den statliga kontroll som prövningen innefattar i många fall bör stanna vid en

prövning av om ett överklagat beslut ligger inom ramen för det handlingsutrymme som de materiella reglerna ger kommunen. Vad särskilt gäller frågan om beaktande av områden av riksintresse enligt miljöbalken förutsätter PBL att den statliga tillsynen och kontrollen i första hand utövas av länsstyrelsen under samrådsförfarandet och vid prövningen enligt bestämmelserna i 12 kap. PBL. Även det senast sagda kan föranleda en väsentlig begränsning av den materiella prövning som regeringen ska göra i ett överklagat ärende.

Regeringen konstaterar att länsstyrelsen i beslut den 19 april 2007 inte funnit skäl att pröva kommunens antagandebeslut enligt bestämmelserna i 12 kap. PBL, vilket innebär att länsstyrelsen funnit att exploateringen enligt detaljplanen går att förena med bl.a. en från allmän synpunkt lämplig användning enligt bestämmelserna i 3 kap. miljöbalken och med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa samt till behovet av skydd mot olyckshändelser. Detta beslut får enligt 13 kap. 4 § PBL inte överklagas. Det saknas därmed möjlighet för regeringen att ingripa i denna prövning.

Av handlingarna framgår att i gällande detaljplan från 1958 är norra delen av aktuellt planområde avsatt för bostäder och park och den södra delen för småindustri.

Regeringen finner att de olägenheter i form av bl.a. försämrad utsikt och påverkade ljusförhållanden, som detaljplanen kan medföra för klagandena, inte kan vara så betydande att planen av det skälet inte kan godtas. Vad de anfört om vald markanvändning, bevarandet av befintliga grönområden och om gjorda avvägningar utgör inte skäl för att regeringen med anledning av deras överklaganden ska upphäva beslutet att anta planen. Regeringen finner inte heller att vad de anfört om kommunens och länsstyrelsens handläggning eller deras invändningar i övrigt utgör skäl att ändra länsstyrelsens beslut. Överklagandena bör därför avslås.

På regeringens vägnar

Andreas Carlgren

Andreas Carlgren

Lena Källberg

Lena Källberg

Kopia till

Boverket
länsstyrelsen (handlingar återsänds)
Erika Rasmuson och Johan Hansson, Gluntens väg 3, 907 37 UMEÅ
Andreas Grahn, Gluntens väg 1, 907 37 UMEÅ

Länsstyrelsen
Västerbotten

Beslut
Datum
2007-06-21

Rek + mb

Ärendebeteckning
403-6532-2007
m.fl. enligt nedan
Arkivbeteckning

Enligt sändlista

Överklagande av beslut att anta detaljplan för fastigheten Hingsten 1 m.fl. (Öbacka strand), Umeå kommun
(1 bilaga)

Länsstyrelsens beslut
Länsstyrelsen avslår överklagandena. Kommunens beslut skall därmed stå fast.

Skälen för beslutet

Försämrad utsikt
Samtliga klagande har åberopat att bebyggelse enligt planen kommer att försämra utsikten för dem själva och för boende på Ålidbacken. Utsikten har också åberopats som ett intresse att slå vakt om ur allmän synpunkt.

Den nu antagna planen innebär bl a att flera av de högsta husen har sänkts i jämförelse med den av Länsstyrelsen tidigare prövade planen. Förändringen kan således sägas i någon mån tillmötesgå synpunkter rörande bevarande av utsikten. Kraven för att en förändrad utsikt ska anses vara en betydande olägenhet har i andra sammanhang ställts mycket högt. Endast en i stort sett total förlust av utsikt har ansetts vara sådan olägenhet. Till detta kommer att man i stadsmiljö måste räkna med förändringar i form av förtätning och förnyelse av kringliggande bebyggelse som påverkar den visuella miljön. Klagandenas olägenheter av de förändringar som planen innebär för dem i fråga om utsikten är inte större än att de får tålas. Att planen påverkar utsikten sett som ett allmänintresse, ligger inom ramen för vad kommunen äger att besluta om.

Skuggning
Klagandena bor högre än planområdet och ett par hundra meter därifrån. Vad som nyss sagts beträffande husöjder och bebyggelse i stadsmiljö har också giltighet i fråga om skuggning. Planens effekter ligger även i detta avseende inom ramen för vad som får tålas.

Förlust av rekreationsområde, område för lek mm
Länsstyrelsen har i yttrande över planen också lyft fram de kvaliteer som den hittillsvarande användningen av området har inneburit. Den förändring som planen i detta avseende innebär för klagandenas enskilda intressen är

inte av sådant slag att det kan tas till intäkt för ett upphävande. Även med hänsyn till vad Länsstyrelsen i övrigt har att bevaka ligger förändringen inom ramen för vad kommunen äger besluta om.

Buller, hänsyn till riksintresse, hälsa och säkerhet
Länsstyrelsen har haft anledning överväga dessa frågor i flera skeden av denna planprocess. 2007-04-19 har Länsstyrelsen beslutat enligt 12 kap 2 § PBL att inte pröva kommmunens beslut att anta planen. Länsstyrelsens beslut innebär att Länsstyrelsen som ett slutligt ställningstagande har funnit att planen får godtas med avseende på de boendes hälsa och säkerhet samt dess inverkan på riksintresset Botniabanan. Vad klagandena anfört om buller från vägtrafik, järnvägstrafik och helikoptertrafik samt planens inverkan på riksintresset Botniabanan ger inte nu anledning till någon annan bedömning. Länsstyrelsen finner således inte skäl upphäva planen med anledning av vad som anförts i dessa delar.

Övriga grunder
Vad klagandena i övrigt anfört är enligt Länsstyrelsens mening inte heller av sådan beskaffenhet eller betydelse att de ger anledning till ett upphävande av planen.

Kommunens beslut ska därmed stå fast.

Redogörelse för ärendet

Bakgrund

I syfte att skapa planmässiga förutsättningar för ett älvsnära bostadsområde med 600 lägenheter har ett förslag till detaljplan för fastigheten Hingsten 1 m.fl. (Öbacka strand) efter en programfas varit föremål för samråd under våren 2005. Planen ställdes ut under hösten 2005 och antogs av kommunfullmäktige den 27 februari 2006, § 32. Länsstyrelsen beslutade den 28 mars 2006 att kalla in detaljplanen för prövning enligt 12 kap. 1 § p 1 och 4 PBL då Länsstyrelsen befarade att antagandebeslutet inte kan tillgodose riksintressen enligt 3 kap. 8 § miljöbalken och att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till boendes och övrigas hälsa. Länsstyrelsen upphävde den antagna planen i beslut den 25 september 2006.

Planen har därefter reviderats bl a på så sätt att bebyggelsen närmast järnvägen har minskats från tidigare tolv och femton våningar till tio våningar. Planen har varit utställd från den 18 december 2006 till den 15 januari 2007 och underrättelse om utställningen har gjorts genom kungörelse på kommunens anslagstavla och ortstidningarna den 18 december 2006. Förutom enskilda personer har Banverket, Luftfartsstyrelsen, Länsstyrelsen, Umeva och Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Umeå kommun kommit in med synpunkter efter utställningen. Samhällsbyggnadskontoret underrättade den 26 februari de som inte fått sina synpunkter tillgodosedda i samrådsskedet och efter utställningen och meddelade att materialet fanns tillgängligt hos Sam-

hällsbyggnadskontoret. Vidare meddelade kontoret när kommunfullmäktige beräknades att anta förslaget.

Kommunfullmäktige beslutade den 26 mars 2007 att anta detaljplanen. Beslutet justerades den 2 april och sattes upp på kommunens anslagstavla den 3 april. Samhällsbyggnadskontoret skickade underrättelse till Västerbottens läns landsting den 4 april om att planen hade antagits och med besvärshänvisning.

Länsstyrelsen beslutade den 19 april 2007 enligt 12 kap. 2 § PBL att inte pröva kommunfullmäktiges antagandebeslut. Mot beslutet anmälde tf länsarkitekt avvikande mening och uppgav bl.a. att antagandet av planen innebär att riksintressen enligt 3 kap. 8 § miljöbalken inte kan tillgodoses och att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Överklagandena

Andreas Grahn, Erika Rasmusson, Johan Hansson och Inger Lindberg har överklagat kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen och samtliga yrkar, som det får förstås, att Länsstyrelsen ska upphäva planen. Överklagandena har kommit in i rätt tid och har översänts till Länsstyrelsen för handläggning. Till stöd för sina överklagande uppger de i huvudsak följande.

Andreas Grahn (Gluntens väg 1)

Älvsutsikten från Ålidbacken mot Öbackaparken och Umeälven kommer att förstöras. Det saknas beskrivning i planprogrammet, planbeskrivningen eller åtminstone i miljökonsekvensbeskrivningen hur utsikten kommer att beröras för boende på Ålidbacken eller för personer som går och cyklar i området. Det enda som finns är en flygbild som visar hur Öbacka strand kommer att se ut för bl.a. flygtrafik. Älvsutsikten kommer att försvinna för de allra flesta genom de planerade tio- och tolvvåningshusen. Till stöd för sitt resonemang har han bifogat ett fotografi över utsikten samt bild från kommunens eget visualiseringsprogram. Förutom det enskilda intresset för de boende om utsikt så är det ett allmänt intresse för alla de som passerar området som cyklister eller gående. Proportionalitetsprincipen har inte beaktats och kommunen har inte heller tagit hänsyn till bestämmelserna i 3 kap. 2 § PBL om betydande olägenhet för omgivningen. Det kan ifrågasättas om planen är i linje med miljömålet God bebyggd miljö.

Förutom att 10-12 våningar höga hus skulle skymma älvsutsikten från Ålidbacken så skulle de också kunna skymma solen. Skuggproblematiken är inte berörd i upprättande av MKB och detaljplan. Under en stor del av året står solen lågt i Umeå. Husen på Ålidbacken är dessutom orienterade så att en stor del av solinstrålningen i lägenheterna kommer under eftermiddagen och

kvällen från väst. Bygger man planerade hus innebär det förmodligen att många på Ålidbacken hamnar i skugga.

Rekreationsmöjligheterna i närliggande Öbackapark försvinner. Parken är stans bästa och kanske flitigast utnyttjade brukspark eftersom den är den enda parken av den storleken som ligger nära älven. Det allmänna intresset att bevara denna kvalitet och säkerställa alla umebors rätt till älven torde väga mycket tyngre än att bygga bostäder där. Enligt 2 kap. 4 § PBL ska kommunen beakta det allmänna intresset att bebyggelsemiljön utformas med hänsyn till behovet av parker och grönområden. Det framstår som uppenbart att varken 2 kap. PBL, miljömålet God bebyggd miljö eller ens den egna gröna visionen i kommunens översiktsplan, ÖPL 98, har beaktats av kommunen vid planläggningen av Öbacka strand. Förutom ett allmänt intresse är det även ett enskilt intresse att från sin egen bostad ha nära till ändamålsenliga friytor, parker och grönområden. Öbackaparken kompenserar en del av bristen på parker och friytor i närliggande bostadsområdena Öbacka, Ålidbacken, Öst på stan m.fl. Planen klarar inte heller gällande norm för friytor.

Andreas Grahn framhåller hur marken bör användas som park och utvecklas och att kommunen genom denna användning skulle kunna understödja riksintresset Botniabanan och då skulle kommunen dessutom klara bullerkraven för nybyggnation. Det finns en uppenbar risk att de boende på Öbacka strand ideligen kommer att få sin sömn störd pga. buller från tåg och helikopter dag som natt. Inte ens vid tillämpning av "tyst sida" klarar man bullerkraven eftersom helikoptertrafiken bullrar högt över riktvärdena även på den sidan. Han menar vidare att detaljplanen har stöd i äldre planer som ÖPL 98 och fördjupningar av denna.

Kommunen har fördelat mark och utlovat viss exploatering långt innan planprocessen haft sin demokratiska gång och därmed har allmänhetens, myndigheters och andra remissinstansers möjligheter att påverka planen minskat. Det tycks bli allt vanligare att kommuner fördelar mark utan konkurrens och på oklara grunder samtidigt som politikerna utlovar en viss exploateringsgrad innan det ens prövats lämpligt. Det ska prövas juridiskt av högre instans om lagstiftningen och svensk konkurrenspolitik medger detta

En olämplig tid har valts för utställningen, 18 december – 15 januari dvs. mitt under julledigheten. De som överklagade planen första gången och då bedömdes som sakägare av kommunen underrättades inte om att planen var utställd igen. Kommunfullmäktiges antagandebeslut skickades inte till Anderas Grahn och andra privatpersoner som överklagade förra gången eftersom de inte längre betraktades som sakägare. Inte heller har Luftfartsstyrelsen fått besvärshänvisning eftersom de inte betraktas som sakägare av kommunen. Kommunen har även brustit i den formella hanteringen då kommunen inte redovisat och bemött synpunkter om skuggproblematik.

Sammanfattningsvis har Andreas Grahn uppgett att kommunen i flera avseenden har genomfört planeringsprocessen på ett inkorrekt sätt, att de inte har beaktat allmänna intressen, riksintressen eller hälso- och säkerhetsaspekter på ett ansvarsfullt sätt och att de inte på ett seriöst sätt har beaktat enskilda intressen enligt 1 kap. 5 § PBL.

Erika Rasmusson och Johan Hansson (Gluntens väg 3)

Planerade byggnationer skulle medföra att älvsutsikten från Tunnelbacken både minskar och förfulas. Utsikten är Tunnelbackens främsta attraktion och viktig för välbefinnandet för de som bor där och för de tusentals människor som passerar området varje dag. Byggandet av Öbacka strand skulle förstöra en av Umeå mycket få vackra parker som ger möjlighet till rekreation och fritidsintressen. De befarar att höghuskomplexen kan skymma och därmed ytterligare begränsa solljuset för de boende på Tunnelbacken.

Inger Lindberg (Sofiehemsvägen 2 F och enligt uppgift som ombud för kvartersrådet Gjuteriet, Sofiehemsvägen 2-8)

Området är inte lämpligt som bostadsområde med tanke på närheten till Holmsundsvägen, Botniabanan och det buller och avgaser som förekommer i dess närhet samt bullret från helikoptertrafiken. Hur ska barnen få plats med sina lekar bland höghusen? Barn behöver gott om plats. Öbacka strand är ett ovärderligt rekreationsområde dels med tanke på närheten till älven dels med tanke på att parken ligger nära intill bostäder. Området nyttjas flitigt som friluftsområde och bör vara tillgängligt för alla innevånare som rekreations- och parkområde. De planerade höghusen kommer också att kraftigt att försämra utsikten för boende vid Sofiehemsvägen, Klintvägen och Tunnelbacken. Utsikten över älven och staden och närheten till vattnet ska inte enbart vara förunnade ett fåtal kommuninnevånare utan vara en självklar tillgång för alla.

Aktuella bestämmelser

Av 1 kap. 1 § plan- och bygglagen (1987:10), PBL, framgår bl. a. att bestämmelserna i PBL syftar till att främja en samhällsutveckling med en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

I 1 kap. 5 § anges att vid prövning av frågor enligt plan- och bygglagen ska både allmänna och enskilda intressen beaktas om inte annat är särskilt föreskrivet.

Enligt 2 kap 1 § PBL skall mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Vidare anges att vid planläggning skall bestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken tillämpas.

I 2 kap 2 § PBL sägs att planläggning skall, med beaktande av natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bl.a. bebyggelse. Även en från social synpunkt god livsmiljö, goda miljöförhållanden i övrigt samt en långsiktigt god hushållning med mark och vatten och med energi och råvaror ska främjas.

Av 2 kap 3 § PBL framgår bl. a. att bebyggelse skall lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa, jord-, berg- och vattenförhållandena och möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

2 kap 4 § PBL anger bl. a. att inom områden med sammanhållen bebyggelse skall bebyggelsemiljön utformas med hänsyn till behovet av skydd mot uppkomst och spridning av brand samt mot trafikolyckor och andra olyckshändelser.

Enligt 3 kap 8 § miljöbalken (1998:808) ska kommunikationsanläggningar som är av riksintresse skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Enligt 3 kap. 1 och 2 §§ PBL skall byggnader placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Byggnader skall ha en yttre form och färg som är estetiskt tilltalande, lämplig för byggnaderna som sådana och som ger en god helhetsverkan. Byggnader skall placeras och utformas så att de eller deras avsedda användning bl.a. inte medför betydande olägenheter för omgivningen.

I 5 kap. 27 § PBL sägs att efter utställningstiden skall kommunen efter utställningstiden sammanställa de synpunkter som senast under utställningstiden har framförts skriftligen och redovisa sina förslag med anledning av dem i ett utlåtande som skall fogas till handlingarna i ärendet. Utlåtandet eller ett meddelande om var utlåtandet hålls tillgängligt skall för kännedom snarast möjligt i brev sändas till dem som inte fått sina synpunkter tillgodosedda. Om ett stort antal personer skall underrättas, får underrättelse i stället ske genom kungörande på det sätt som anges i 24 §, eller genom en kungörelse som anslås på kommunens anslagstavla, informationsblad om kungörelsen som sprids till de boende som berörs av förslaget till detaljplan och brev till sakägare och sådan organisation eller förening som avses i 25 § första stycket 2 och som inte fått sina synpunkter tillgodosedda. Om förslaget ändras väsentligt efter utställningen, skall ny utställning ske.

Enligt 5 kap. 30 § PBL skall senast dagen efter det att justeringen av protokollet med beslut om antagande av detaljplanen har tillkännagetts på kommunens anslagstavla meddelande om tillkännagivandet, protokollsutdrag med beslutet samt uppgift om vad den som vill överklaga beslutet har att iaktta sändas i brev till 1. länsstyrelsen samt regionplaneorgan och kommuner som berörs av planen. 2. sakägare, bostadsrättshavare, hyresgäster och

boende samt sådan organisation eller förening som avses i 25 § första stycket 2, om de senast under utställningstiden eller under den i 28 § andra stycket angivna tiden skriftligen har lämnat synpunkter i ärendet som inte har blivit tillgodosedda eller om de har rätt att överklaga på grund av bestämmelsen i 13 kap. 5 § andra stycket första meningen. Om ett stort antal personer skall underrättas enligt första stycket 2, och det skulle innebära större kostnad och besvär att sända underrättelsen till var och en av dem än som är försvarligt med hänsyn till ändamålet med underrättelsen, får underrättelse i stället ske antingen genom kungörande på det sätt som anges i 24 § eller genom en kungörelse som anslås på kommunens anslagstavla, informationsblad om kungörelsen som sprids till de boende som berörs av beslutet och brev till sådana sakägare och sådan organisation eller förening som avses i första stycket 2. Ägare av sådan mark eller sådant utrymme och innehavare av sådan särskild rätt till mark eller annat utrymme som kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 17-19 §§ skall dock alltid underrättas enligt första stycket. Detsamma gäller den som har meddelats ett föreläggande enligt 28 a §. Av kungörelse som avses i andra stycket skall framgå vad beslutet avser, tidpunkten för beslutets tillkännagivande på kommunens anslagstavla och vad den som vill överklaga beslutet har att iaktta. Om kungörelsen införs i ortstidningen, skall detta ske samma dag som beslutet tillkännages på anslagstavlan.

Av 13 kap. 5 § PBL följer att beslut att bl.a. anta detaljplan får överklagas endast av den som senast under utställningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte blivit tillgodosedda.

I detta ärende har beslut fattats av landshövding Lorentz Andersson med avdelningschef Håkan Törnström som föredragande.

Detta beslut kan överklagas, se bilaga.

Lorentz Andersson

Håkan Törnström

Bilaga
Hur man överklagar till regeringen

Sändlista
Andreas Grahn, Gluntens väg 1, 907 37 Umeå
Erika Rasmusson och Johan Hansson, Gluntens väg 3, 907 37 Umeå
Inger Lindberg, Sofiehemsvägen 2F, 907 38 Umeå

31

Länsstyrelsen
Västerbotten

Beslut
Datum
2007-06-21

Ärendebeteckning
403-6532-2007

S

Diarienummer: 403–6532-2007, 403-6533-2007, 403-6536-2007

33

0258

ANSÖKAN OM RÄTTSPRÖVNING
2007-12-18

Regeringsrätten
Box 2293
103 17 Stockholm

Ansökan om rättsprövning och inhibition av regeringens beslut M2007/3563/F/P att avslå överklagandet i fråga om detaljplan för fastigheten Hingsten 1 m.fl. (Öbacka strand) inom Öst på stan, Umeå kommun

Regeringen har 2007-12-06 i regeringsbeslut 24, M2007/3563/F/P, beslutat att avslå mitt överklagande av Länsstyrelsens i Västerbotten beslut angående ovan rubricerad detaljplan. Regeringen anför att de finner att ärendet kan tas upp till slutlig prövning utan ytterligare utredning. Att miljödepartementet inte har utrett detta ärende visar sig också mycket riktigt av regeringens motivering till beslutet, som ter sig mycket illa underbyggt.

Regeringen motiverar sitt beslut att avslå mitt överklagande bl.a. med att det saknas möjlighet för regeringen att ingripa i prövningen om ett riksintresse enligt 3 kap miljöbalken påtagligt skadas, eftersom Länsstyrelsen i beslut den 19 april 2007 inte har funnit skäl att ingripa med stöd av 12 kap PBL, och eftersom detta beslut enligt 13 kap 4 § PBL inte får överklagas.

Regeringen ger därmed uttryck för en annan uppfattning än vad som kommit till uttryck i tidigare beslut av Regeringsrätten. I kommentarerna över plan- och bygglagen skriver Lars Uno Didón m.fl. att regeringen och Regeringsrätten i ett ärende enligt 13 kapitlet PBL *på talan av enskilda* kan ta upp frågan om planen motverkar ett riksintresse, *trots att Länsstyrelsen enligt 12 kapitlet har funnit att planen inte motverkar detta riksintresse*. Om regeringen finner att riksintresset motverkas, kan regeringen upphäva planen och bestämma vilket innehåll planbeslutet ska ha för att riksintresset ska bli tillgodosett.[1]

Ändå framhåller regeringen att de saknar möjlighet att ingripa i denna prövning.

Det kan inte vara förenligt med lagstiftarens mening att regeringen på sätt som skett i detta fall, genom att okritiskt luta sig mot ett godtyckligt och bristfälligt länsstyrelsebeslut, i realiteten frånsäger sig allt ansvar för tillämpningen rörande de viktiga bestämmelserna i 12 kap 1 § PBL rörande riksintressen, boendes och övrigas hälsa eller behovet av skydd mot olyckshändelser.

[1] Lars Uno Didón m.fl. Plan och bygglagen. Supplement 12. Oktober 2006. Del 2 sid 13:48, samt sid 12:18f. Se även RÅ 1994 ref 39 och RÅ 1998 not 101.

Även om det i första hand är länsstyrelsen som ska bevaka dessa intressen för statens räkning, så kan det knappast innebära att regeringen är förhindrad att ingripa. Särskilt när omständigheterna var sådana att landshövdingen, på grund av sin mångåriga vänskapsrelation med kommunalrådet i Umeå kommun, personligen drev igenom beslutet att Länsstyrelsen inte på nytt skulle upphäva kommunens beslut enligt 12 kap PBL. I praktiken avgjorde landshövdingen därmed även Länsstyrelsens prövning enligt 13 kap PBL av mitt överklagande. Det finns således flera starka skäl som talar för att regeringen borde göra en egen utredning och prövning, och att i samband med det inhämta ett yttrande i buller- och riksintressefrågan från Boverket. Här är några av dessa skäl:

- Landshövdingens beslut att inte ta in planen för överprövning fattades inte på sakliga grunder, och genomfördes på ett rättstridigt sätt.[2]

- Såväl Räddningsverket som Luftfartsstyrelsen hade starka invändningar mot detaljplanen och även Banverket konstaterade att riksintresset Botniabanan inte till fullo var tillgodosett i den aktuella detaljplanen.

- Länsstyrelsen underkände i princip även den nya detaljplanen för Öbacka strand i sitt upphävandebeslut över den "gamla" planen 2006-09-25.

- I sitt utställningsyttrande 2007-01-15 förtydligar Länsstyrelsen att den föreliggande detaljplanen inte tillgodoser riksintresset Botniabanan.

- Länsstyrelsens sakkunniga experter hävdar fortfarande idag att "antagandet av planen innebär att riksintressen enligt 3 kap 8 § miljöbalken inte tillgodoses och att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och till behovet av skydd mot olyckshändelser." Två sakområdesansvariga länsarkitekter har oberoende av varandra hävdat detta, varav den senare reserverade sig mot landshövdingens beslut att inte överpröva planen, med ovan citerade motivering.

- Boverket har inte beretts möjlighet att yttra sig, trots att en knäckfråga för den befarade påverkan på riksintresset Botniabanan, är hur mycket buller bostäderna kan utsättas för, och det tvivelaktiga sätt som Umeå kommun har använt sig av Boverkets begrepp "kompletteringsbebyggelse" och undantagsreglerna om "tyst sida" för bullerutsatta bostäder. Regeringens avgörande riskerar att bli prejudicerande för kommunens planering i detta avseende och innebära att flertalet nyproducerade bostäder hädanefter blir bullerutsatta över gällande riktlinjer, vilket både kan innebära risk för människors hälsa och att miljömålet om God bebyggd miljö inte kan uppnås.

- Ytterligare skäl som talar för ett ingripande av regeringen är att förutsättningarna har förändrats efter Länsstyrelsens beslut att inte överpröva ärendet. Länsstyrelsen lämnade den 20 april 2007 tillstånd till utökad helikoptertrafik vid Norrlands universitetssjukhus, vilket innebär

[2] Utförligt beskrivet i mitt överklagande till regeringen.

37

02.58

att bullret kommer att öka avsevärt jämfört med de dimensionerande värden som kommunen har räknat med i detaljplanen för Öbacka strand.

Regeringens bristande handläggning visar sig även i regeringens prövning i sak av mitt överklagande gällande enskilda intressen. Det är märkligt att regeringen – likaväl som kommunen och länsstyrelsen – inte tycks behöva något som helst underlag för att (i det här fallet från Stockholm) ta ställning till hur utsikten för oss på Ålidbacken försämras, eller hur ljus-/skuggförhållandena förändras, med föreslagen bebyggelse på Öbacka strand.

Jag anhåller om att Regeringsrätten ska ta upp detta ärende till prövning, eftersom Sverige annars riskerar att få en otydlig rättspraxis och oönskade prejudikat, där regeringens beslut tydligen inte behöver följa vare sig lagen eller tidigare ställningstaganden från Regeringsrätten, och där riksintressen enligt miljöbalken inte kan försvaras om en landshövding råkar vara kompis med ett kommunalråd, dvs. där vänskapskorruption går före värnandet av riksintressen och människors hälsa och säkerhet.

Jag yrkar således att Regeringsrätten ska upphäva regeringens beslut angående Öbacka strand och återförvisa ärendet till regeringen för förnyad handläggning och prövning, denna gång även av riksintressefrågan, hälsa- och säkerhet, utsikt och skuggning på Ålidbacken, samt länsstyrelsens handläggning enligt 12 och 13 kap PBL. Jag yrkar samtidigt att Regeringsrätten beslutar om inhibition, så att inga byggnationer som äventyrar såväl riksintresset som mitt enskilda intresse kan påbörjas så länge ärendet prövas av Regeringsrätten. Som stöd för mitt yrkande åberopar jag också vad jag anfört i mitt överklagande till regeringen (daterat 2007-08-14).

Umeå den 18 december 2007

Andreas Grahn

Andreas Grahn
Gluntens väg 1
907 37 UMEÅ

tfn: 090-19 83 34

39

Antagandehandling

PLANBESKRIVNING

DNR pla 02-58

Detaljplan för fastigheten **Hingsten 1 m fl (Öbacka strand)** inom Öst på stan i Umeå kommun, Västerbottens län

HANDLINGAR

Planhandlingarna består av plankarta med bestämmelser, planillustration, denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning och utlåtande (inkl. bilagor).

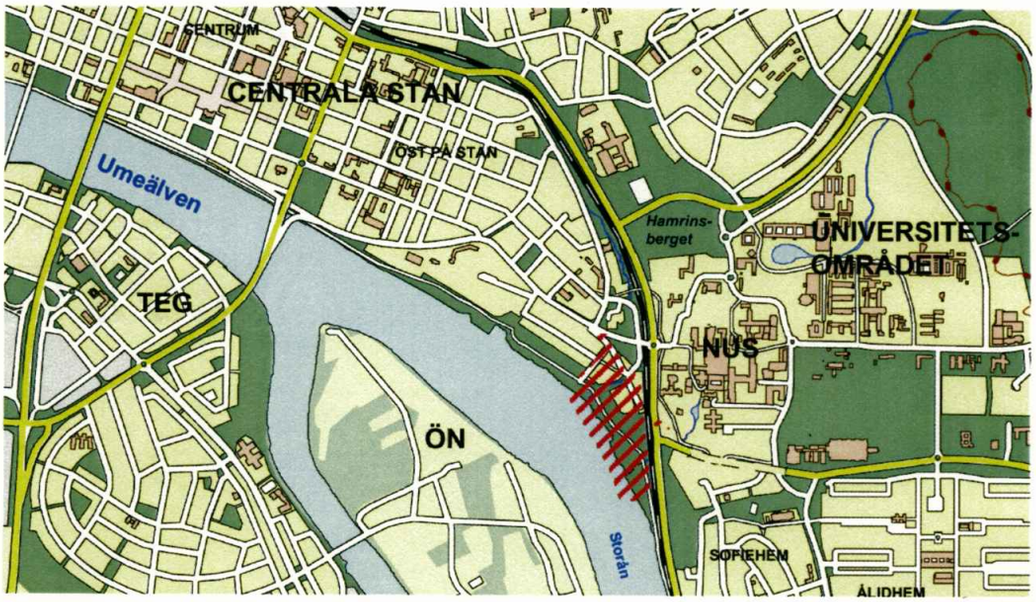
SYFTE

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ett vackert, älvsnära bostadsområde. Detaljplanen ska medge minst 600 lägenheter i kringbyggda kvarter med väl solbelysta gårdar och från lokalgatan successivt avtagande byggnadshöjd mot maximalt sex våningar närmast Umeälven. Planen ska också säkerställa de offentliga rummens stadsmässiga kvaliteter med byggnader i kvartersgränser samt vind- och insynsskyddade gårdar.

Planen ska med avseende på buller också säkerställa godtagbara inom- och utomhusmiljöer.

AVGRÄNSNING

Det aktuella planområdet omfattar huvudsakligen området mellan Holmsundsvägen, Ankargränd och Hoppets gränd, men även mindre delar av sjukhusområdet och Umeälven. Totalt utgör hela planområdet cirka 9,3 ha.



MARKÄGANDE

Umeå kommun äger all mark inom planområdet med undantag för landstingets sjukhusmark och Banverkets järnvägsområde.

RIKSINTRESSEN

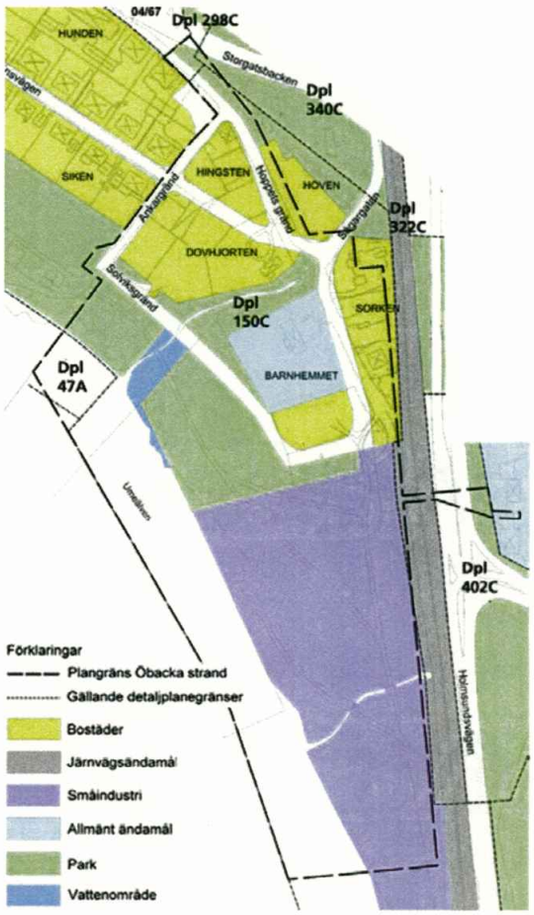
Inom planområdet finns inga riksintressen men den befintliga direkt anslutande järnvägen utgör, liksom den blivande Botniabanan, riksintressen. Dessa skall enligt Miljöbalken 3 § 8 kap skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Genom att anpassa detaljplanen till järnvägsplanen och genom avtal med Banverket om tillfällig nyttjanderätt och med Botniabanan AB om bullerskydd har kommunen säkrat detta.

REGIONAL UTVECKLING

Planläggningen av Öbacka strand är en del av en mer omfattande kommunal satsning på utveckling av det centrumnära området i direkt anslutning till Botniabanan och resecentrum Umeå Östra. De planerade bostäderna inom Öbacka strand kommer att få ett väderstrecksmässigt välorienterat läge och vattenkontakt, men också en exceptionell närhet till såväl kommunikationer som det stora arbetsplatsområde som sjukhuset och universiteten utgör.

Det stora antalet bostäder inom Öbacka strand avses balanseras av verksamheter i ett strategiskt läge i direkt anslutning till det blivande resecentret. Verksamheternas karaktär och omfattning är oklar, men kommer att prövas i en detaljplan som även ska inkludera själva resecentret med dess direktkoppling till universitets- och sjukhusområdet.

De regionala samverkanseffekterna av Botniabanan, resecentret, bostäderna och verksamheterna samt övriga investeringar kring resecentret Umeå Östra, kan inte underskattas. Det pågående arbetet med sjukhusplanen och fördjupningen för universitets- och sjukhusområdena (KRUT), den genomförda försäljningen av fastigheter direkt öster om Östermalmsleden och redovisade idéer om Hamrinsbergets utveckling, kommer att skapa goda förutsättningar för såväl den lokala som regionala utvecklingen.



Gällande detaljplaner.

GÄLLANDE PLANER ETC

Området är i översiktsplanerna *ÖPL98, Fördjupning för Centrala Stan* och *Översiktsplan för universitets- och sjukhusområdena m m, KRUT* (antagna av kommunfullmäktige 1998-05-25) redovisat som utrednings- och förtätningsområde; Öbacka strand som tänkbart område för kompletteringsbyggande. En något mer detaljerad redovisning finns i *Fördjupning för Botniabanan* (antagen av kommunfullmäktige 1999-04-06).

Områdets omvandling berör huvudsakligen en stadsplan upprättad 1958, *Förslag till stadsplan för Lasarettsområdet jämte Öbacka och Ålidbacken* (150C), men även mindre delar av andra planer (47A, 298C, 322C, 340C och 402 C). I Umeå kommuns *Långsiktig strategi för den framtida bostadsförsörjningen* (antagen KF 2000-12-18) beräknas projektet omfatta 400–600 lägenheter.

Byggnadsnämnden har vid sammanträde i september 2004 namngivit det aktuella området till *Öbacka strand.* Vid sammanträde i juni 2005 har gatorna och kvarteren namngivits.

Järnvägsplanen (JP74) för Botniabanan på den aktuella sträckan förväntas vinna laga kraft under andra kvartalet 2007. Överensstämmelse råder mellan järnvägsplanen och förslaget till detaljplan.

STRANDSKYDD

Gällande stadsplan (150C) fastställdes innan 1975 och angav markanvändningen för älvstranden till småindustri och park. Fastställelsen innebar att eventuellt strandskydd upphörde och inget senare beslut har ändrat detta förhållande. Området omfattas således idag inte av strandskydd.

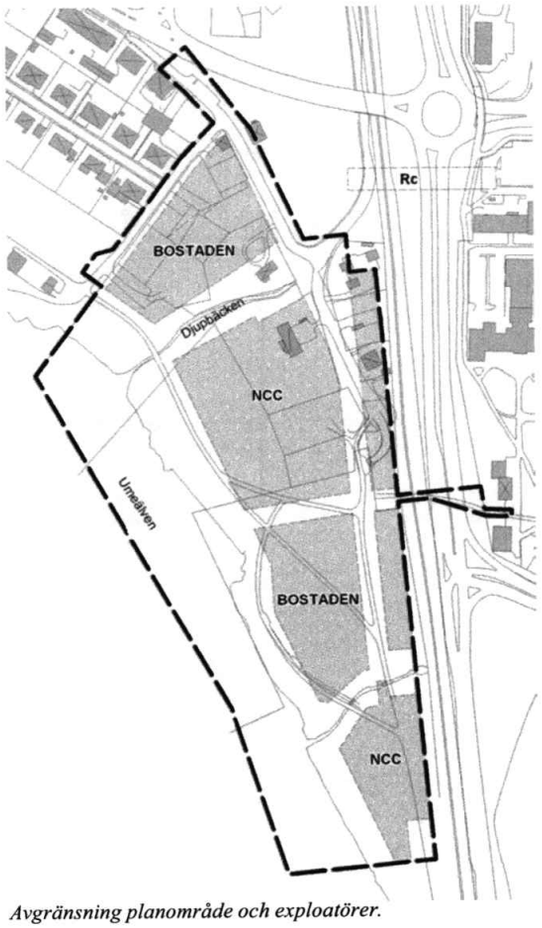
DETALJPLANEPROGRAM

Ett detaljplaneprogram för både Öbacka strand (då Öbacka II) och resecentret Umeå Östra upprättades av Samhällsbyggnadskontoret i februari 2004. Efter samråd godkändes programmet och samrådsredogörelsen av Byggnadsnämnden (BN 2004-05-26) som grund för upprättandet av detaljplan. Kommunstyrelsens planeringsutskott har den 21 september 2004 beslutat "att tillstyrka detaljplaneprogrammet med kommentarer enligt stadsledningskontorets utlåtande med särskild betoning på att bostadsbebyggelsen ska ses som en kompletteringsbebyggelse i redan bebyggd stadsmiljö".

Förslaget till detaljplan överensstämmer i huvudsak med programmet och ger med generöst utformade byggrätter, men bibehållandet av de viktigaste grönstråken, möjlighet att uppföra ett med programmets ambitioner överensstämmande bostadsområde.

Detaljplaneförslaget avviker från programmet genom att inte begränsa antal hus över fem våningar eller antalet punkthus. Planen säkerställer inte heller de höga husens slankhet, en gradvis nedtrappning av bebyggelsen mot kvarteren Siken och Hunden, bostadsentréer mot gator, ljusa fasadkulörer eller en inom de enskilda gårdarna sammanhållen arkitektur som varierar mellan hela områdets gårdar.

Avvikelser från programmet förekommer också vad gäller normen för antalet parkeringar som reducerats från 9 platser till 7 platser/1000 m^2. Avvikelsen innebär ett avsteg från översiktsplanen och att den parkeringsnorm som används vid lovprövning måste reduceras.



Avgränsning planområde och exploatörer.

PLANPROCESS

Det aktuella detaljplaneförslaget har framtagits i samarbete med NCC och AB Bostaden som också är ansvariga för dispositionen av kvartersmarken i planillustrationen.

Detaljplanen handlägges med så kallat normalt planförfarande och kan efter antagande i kommunfullmäktige tidigast vinna laga kraft under första kvartalet 2007.

Planen har under 2006 antagits av kommunfullmäktige men upphävts av Länsstyrelsen. Enligt beslutet har Länsstyrelsen uppfattningen, att förändringsbehovet sammantaget är av sådan omfattning att planen efter förnyad utställning bör prövas av kommunfullmäktige och inte vid en överprövning av Länsstyrelsen.

För resecentret Umeå Östra pågår upprättandet av en separat detaljplan.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Detaljplanen har bedömts medge en användning av den aktuella marken som innebär en betydande påverkan på miljö, hälsa och hushållning med mark och vatten och en miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättats.

BARNKONSEKVENSUTREDNING

Då manual saknas har någon egentlig utredning av konsekvenser för barn inte genomförts. Det kan dock konstateras att detaljplanen medger uppförande av bostäder i ett attraktivt läge nära kollektivtrafik, förskola och grundskola. I nära anslutning till området finns stora grönytor, lekplatser kommer att anordnas inom kvarteret och de tydligt avgränsade kvarteren/gårdarna medger en luftig utemiljö och kan begränsa ett oönskat närmande till älven.

Tillgänglighet till järnvägsspåren medges inte på annat sätt än via resecentrumområdet.

Umeå kommun har efter utredning visat att inget behov av lokaler för förskola finns inom området. Behovet kan tillgodoses i anslutning till Östermalmsskolan.

BEBYGGELSESKYDD

Området är ur bevarandeaspekt inte redovisat i översiktsplanens *Fördjupning för Centrala Stan.*

I *Kulturhistorisk beskrivning av bebyggelsen i Umeå centrala del* (1974) är endast det nu rivna gårdshuset Hjorten 11 (nuvarande Umeå 8:16) föreslaget som skyddsvärt klass II.

GENOMFÖRANDE

På uppdrag av planeringsutskottet godkände tekniska nämnden 2000-12-13, § 247, ett övergripande reservationsavtal som innebar att marken inom Öbacka strand fördelades lika mellan det kommunala bostadsbolaget AB Bostaden och entreprenören NCC. Markanvisningen kommer att preciseras närmare i exploateringsavtal som upprättas parallellt med detaljplanearbetet.

AB Bostaden bygger och förvaltar endast hyresrätter medan NCC avser bygga bostadsrätter. Avgränsningen mellan exploatörerna framgår av kartan på sidan 4.

Aktuella tidplaner pekar på en faktisk byggstart av bostäderna hösten 2007, det vill säga innan Botniabanan och resecentret är byggda. Bostadsbyggandet kommer enligt aktuella uppgifter från exploatörerna att starta i områdets mittre del i anslutning till Djupbäcken och färdigställas etappvis under en tioårsperiod.

En ny fordonsbro mellan Storgatan och Östermalmsleden invigdes under september 2005 och storgatsbacken har därefter rivits.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

HISTORIK

Området öster om det tidigare hamnspåret (nuvarande Järnvägsgatan), d v s järnvägen till den centralt belägna hamnen i Umeå, inkorporerades med staden i omgångar mellan 1913 och 1925. En stadsplan för området som kallades Öbacka fastställdes 1938 men bebyggelse fanns där långt tidigare. En rad mindre gårdar hade byggts efter stadsbranden 1888, då mindre bemedlade på grund av höga markpriser tvingats lämna centrala stan.

I den del av gamla Öbacka som nu är aktuell för exploatering finns ett fåtal byggnader och gatusträckningar kvar från tidigt 1900-tal. Hoppets gränd, som tidigare utgjorde en förlängning av Storgatan, är dock en del av en sen efterföljare till den kustlandsväg som ursprungligen var äldre än själva staden. Innan storgatsbacken byggdes på 1950-talet passerades järnvägen i plan i Hoppets gränds östra del i direkt anslutning till Ålidbacken (nuvarande Tunnelbacken).

Järnvägen anlades redan 1898 med bro till Storsandskär, men revs på 1910-talet. Den nuvarande järnvägsträckningen till Holmsund öppnades inte förrän 1922. Den kom med tiden att få karaktären av en stadsbana med inte mindre än tio hållplatser, däribland Öbacka rakt nedanför de tidigaste sjukhusbyggnaderna.

Den älvnära marken var länge industrimark med bl a Umeå Träsliperi närmare stadskärnan (nuvarande Konsthögskolan). I Ålidbackens förlängning, vid älven, låg Öbacka Sågverk vars verksamhet avslutades 1974.

BESKRIVNING

Inom området är efter sommaren 2005 de flesta fastigheter avrivna. Även storgatsbacken, som tidigare delat av området, har rivits.

Inom planområdet finns av de tidiga 1900-talsbyggnaderna endast en ursprunglig byggnad kvar, det gamla barnhemmet i kvarteret Barnhemmet. Byggnaden har fram tills nyligen nyttjats som behandlingshem under namnet Öbackagården.

Trots avsaknaden av många byggnader är det ursprungliga bebyggelsemönstret vid Hoppets gränd ännu avläsbart då höga träd, huvudsakligen björkar, markerar fastighetsgränser och gatusträckningar. Under den synliga bäcköverfarten i Hoppets gränd finns fortfarande den gamla stenvalvsbron över Djupbäcken kvar. Djupbäcken, vars kulvertering här upphör, delar med en djup fåra av området söder om Hoppets gränd för att därefter mynna i Umeälven. Djupbäcken är med sitt delvis vinteröppna vatten viktig för övervintrande fåglar.

Det älvnära området, Öbackaparken och älvsstråket, som avgränsas av höga träddungar och buskar, har välansad parkkaraktär med stora öppna gräsytor, gång- och cykelstråk, bänkar och grillplatser. Björkar är dominerande men här finns även häggar, rönnar, lönnar, cembratallar, granar och enstaka lärkträd. I söder rinner Sandbäcken efter en kort öppen sträckning ut i Umeälven. Öbackaparken med älvstråk ingår i en av två gröna korridorer inom tätorten och nyttjas flitigt av umeborna för rekreation i olika former.

SERVICE

Närmaste dagligvarubutik och drivmedelsförsäljning finns i korsningen Öbackavägen/Båtgränd på 500 meters avstånd från Öbacka strand. En viss service finns även i sjukhusets huvudbyggnad: bankomat, kiosk, café, blommor m m.

Katolska kyrkan är etablerad i egen byggnad i kvarteret Renen norr om gång- och cykelbron Svingen. I angränsande kvarteret Uven huserar Östermalmsskolan med grundskola och fritidshem. Kvarteret Vipan innehåller huvudsakligen småindustrier men även kontorsbyggnader och en restaurang.

TRAFIK

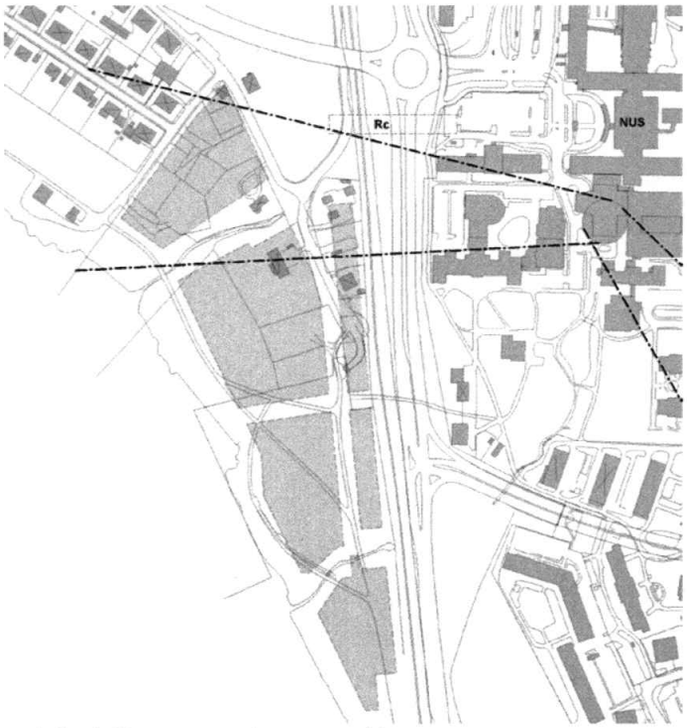
Bil och buss

Den nya fordonsbron mellan Storgatan och Östermalmsleden invigdes i september 2005. En omläggning av kollektivtrafikens stomlinje till Fabriksgatan–Storgatan är genomförd men diskussion om alternativ sträckning pågår. Nya hållplatser för lokalbussar är anordnade vid Storgatan i anslutning till kvarteren Vipan och Hunden.

Tåg

Den idag enspåriga järnvägen i anslutning till planområdet trafikeras endast av godståg till/från Holmsund med 10–15 tågrörelser/dygn.

Förberedande arbeten för anläggning av Botniabanan har startat under sommaren 2005. Idag har ny räls, ledningsstolpar och teknikbodar anlagts.



Ambulanshelikoptrarnas inflygningsområde.

STÖRNINGAR

Buller från vägtrafik

Trafikbullret från Holmsundsvägen uppgår idag till 60 dB(A) vid tänkta husfasader.

Buller från tåg

De godståg som idag trafikerar järnvägen alstrar vid 60 km/tim maxvärden om 70 dB(A) på ett avstånd av 50 meter från spåret.

Buller från flyg

År 1995 inkom en anmälan av enskild flygplats för helikopterverksamhet med 100–150 landningar och starter per år från Landstinget till Umeå kommun respektive från Luftfartsverket till Länsstyrelsen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömde att lokaliseringen var olämplig ur bullersynpunkt, men utifrån den ringa omfattningen kunde placeringen godtas med tillägget, att vid kraftig expansion kan störningen bli så omfattande att annan placering är motiverad. I Länsstyrelsens svar till Luftfartsverket gjordes samma reservation om flygverksamheten framöver kommer att "öka väsentligt".

År 2002 utfördes 1030 flygrörelser. Samma år inkom anmälan till Miljö- och hälsoskyddsnämnden om utökad verksamhet med 1200 flygrörelser årligen d v s 600 landningar och 600 starter per år. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade då bland annat att möjligheterna till landning på Umeå flygplats för vidare transport till sjukhuset skulle utredas. Beslutet överklagades till Länsstyrelsen som delade Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut om att möjligheterna till landning vid Umeå flygplats skulle utredas och redovisas.

Samrådsprocessen rörande tillstånd enligt Miljöbalken inleddes augusti 2004 och ansökan om tillstånd omfattar 1000 landningar per år, d v s 2000 flygrörelser. Beslut i ärendet väntas första kvartalet 2007.

Det aktuella inflygningsområdet framgår av ovanstående karta. Bullret utomhus på 10 meters höjd över marken, har sommaren 2004 uppmätts till att ligga under 95 $dB(A)_{max.}$

Vibrationer

Uppgifter från Banverket tyder på mycket små vibrationer från de godståg som idag trafikerar järnvägen.

Markföroreningar

I ett markområde i anslutning till den tidigare sågverksanläggningen *Öbacka sågverk* har utredningar påvisat halter av dioxin överstigande gällande riktvärden.

TEKNIK

VA-ledningar finns i befintliga bostadsgator inom området. I förlängningen av Scharinsvägen och östra delen av Hoppets gränd passerar omfattande VA-stråk mot Sofiehem och i Sågargatan är Djupbäcken kulverterad.

Närmaste *fjärrvärme* ansluter västerifrån till kvarteren Hunden.

Elledningar om 10 kV passerar längs Hoppets gränd.

Telekablar finns längs befintlig järnväg och i Hoppets gränd.

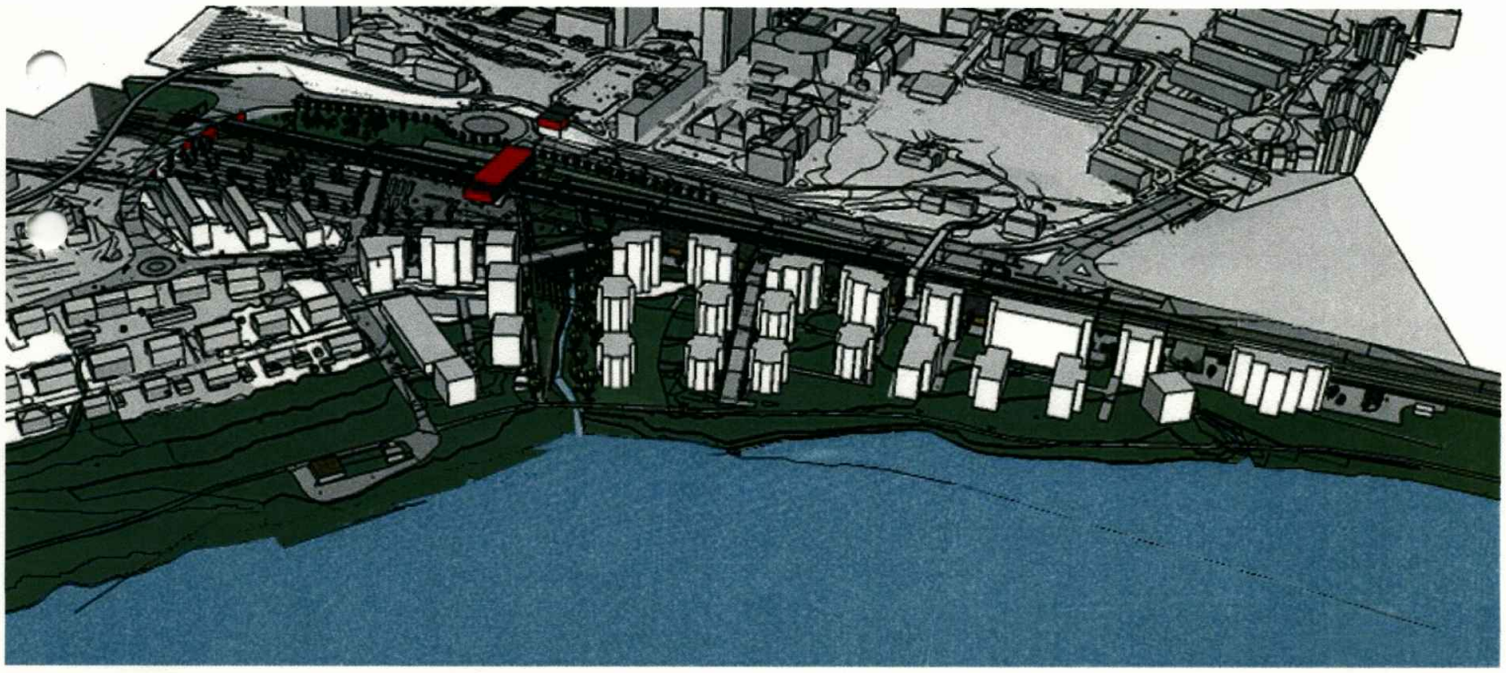
Teleoptokablar finns i anslutning till gång- och cykelstråket längs Umeälven.

En *kylvattenledning* till sjukhuset följer Sandbäckens norra sida med pumpstation vid Sandbäckens utlopp.

Geoteknik. Geoteknisk utredning finns för området söder om den befintliga storgatsbacken (Scandiaconsult AB 1980-08-14). I denna anges att området cirka 100 meter närmast älven huvudsakligen utgörs av fyllning. Norr därom antas nybebyggelse medföra påldjup om 10–15 meter eller något mindre närmare Holmsundsvägen.

Ett geotekniskt utlåtande finns också över grundförhållandena för vägbron över järnvägen (Bjurströms tekniska byrå 1955).

En översiktlig stabilitetsberäkning har utförts under sommaren 2005 (WSP 2005-08-08). En detaljerad stabilitetsutredning har utförts under 2006 (WSP 2006-06-30).



Fågelvy från sydväst. *Illustration: Landskapslaget AB.*

Fasader mot kvartersgatan. *Illustration: Sweco/FFNS.*

PLANERAD BEBYGGELSE

Förslaget till detaljplan medger inom kvartersmark minst 58 200 m² och maximalt 72 800 m² bruttoarea (BTA) bostäder. Detta inkluderar eventuell handel eller annan kommersiell markanvändning längs lokalgatan. Därutöver medges ett antal parkeringsdäck i två plan alternativt markparkering.

Utöver dessa huvudändamål anvisar planen mark för tre transformatorstationer, en pumpstation och en mindre byggnad för järnvägsändamål.

Vattenområdet har medtagits för att möjliggöra anläggandet av småbåtshamn, bryggor etc.

Mark för allmän plats betecknas som *park* eller *lokalgata*. Inom parkmark kan vissa mindre byggnader uppföras efter särskild prövning.

PLANSTRUKTUR

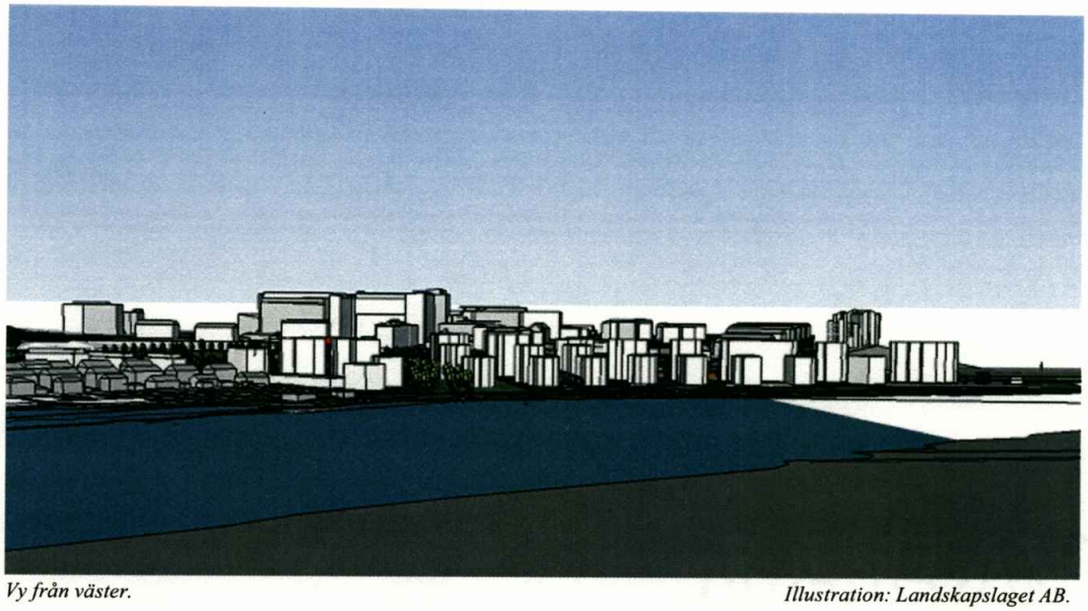
Befintliga byggnader vid Scharinsvägen, gator, järnväg och älv inramar idag området och utgör tillsammans med de båda bäckarna, befintlig vegetation, den mot Umeälven fallande topografin och i mark befintlig kanalisering, kablage och kulvertering, de fysiska förutsättningarna för den nya bebyggelsen.

Anläggandet av Botniabanan beräknas ge en buller- och säkerhetssituation som omöjliggör bostadsbyggande närmast järnvägen och behovet av väl fungerande gång- och cykelstråk samt allmänna rekreationsytor motiverar ett grönt stråk längs älven och genom området.

Inom dessa ramar föreslås området utformas med fyra bostadskvarter med bebyggelse mellan sex och tio våningar, samt ett kvarter med mellan sex och tolv våningar. Tre av dessa kvarter avses bebyggas med hus i fastighetsgräns runt en gård medan det fjärde *kan* rymma två gårdar, men kräver för angöring fordonskörning inom kvarteret. Det femte och sydligaste belägna kvarteret avviker från kvartersformen.

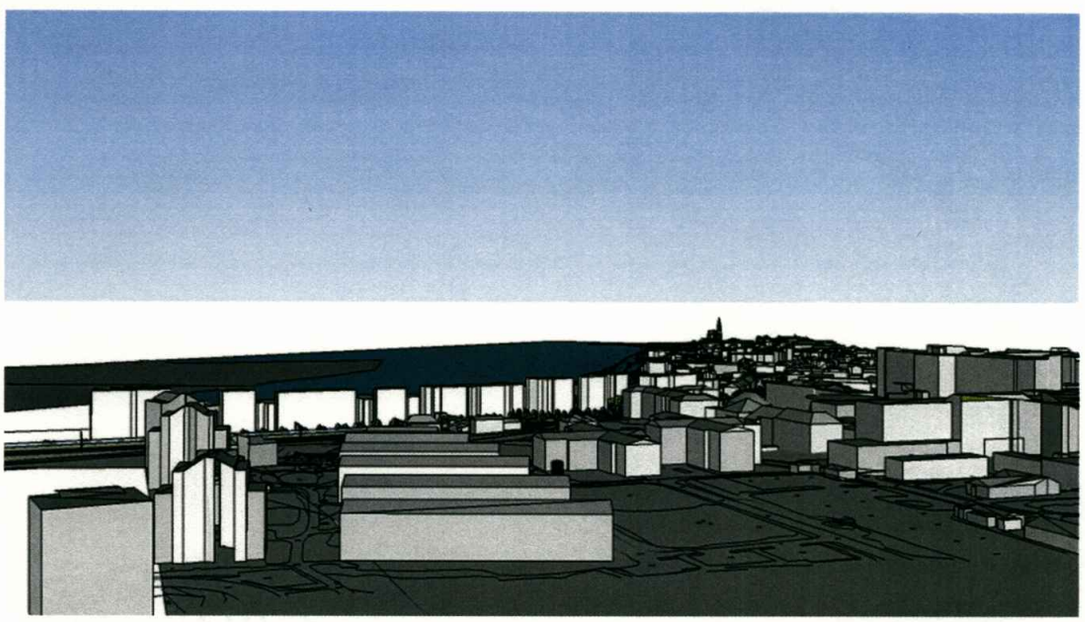
Byggnadernas höjder regleras genom angivna våningsantal, sex till tolv våningar, där vindsinredning tillåts generellt och suterrängvåningar medges i vissa kvarter. Avsikten med planbestämmelsen om successivt ökande byggnadshöjd mot lokalgatan är att minimera skuggeffekter, medge utblickar för så många som möjligt samt att åstadkomma en samordnad volymsgestaltning inom området.

Byggnadernas placering inom kvarteren regleras huvudsakligen genom en bestämmelse om placering i fastighetsgräns mot gata. I det inre av kvarteren kan förråd etc placeras.



Vy från väster. *Illustration: Landskapslaget AB.*

För trevnadens skull bör strukturen inom området tydliggöras med klart urskiljbara privata, halvprivata och offentliga zoner. Gränserna däremellan bör markeras med byggnader, staket, låga murar, vegetation eller förhöjningar av annan typ. Mot stora offentliga stråk som gång- och cykelstråket längs älven, är en tydlig fysisk avgränsning särskilt angelägen. En bestämmelse om insyns- och vindskyddade gårdar reglerar i viss mån dessa förhållanden.



Vy från Ålidbacken. *Illustration: Landskapslaget AB.*

GESTALTNING

Utformning av byggnaderna påverkas av en bestämmelse om fri höjd över mark för utskjutande byggnadsdelar, men gestaltningen i övrigt, husdjup, fasadmaterial eller -kulörer, regleras inte i planen, som således medger såväl kringbyggda slutna kvarter som den illustrerade punkthusbebyggelsen.

De offentliga rummen, bl a gaturummen, älvsstråket och Djupbäckens närmiljö, bör ges en ambitiös och stadsmässig utformning. Vid utformning av älvsstråket måste särskild hänsyn tas till Umeälvens vattennivåer, men också till risken för en mer omfattande översvämning.

Älvsutsikt längs kvartersgatorna är, utöver en trevnadsfaktor, viktig även för orienterbarheten inom området.

FRIYTOR

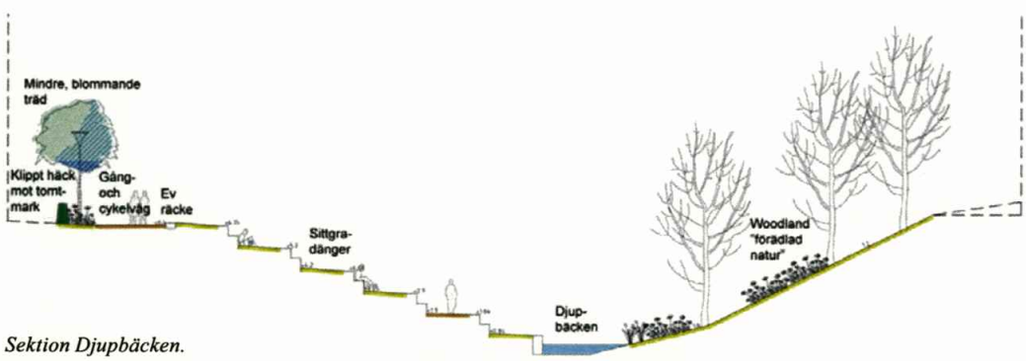
Inom bostadskvarteren ska enligt gällande norm friytor för de boende anordnas om 1/3 av bostadshusens totala yta (BTA). Med illustrerad gles men relativt hög bebyggelse och minimiexploatering (e_1), uppfylls friytekravet inte fullt ut i kvarteren tre och fyra (från norr räknat). Samma bebyggelsetyp men med maximal exploatering (e_2) innebär otillräcklig friyta för samtliga kvarter.

En viss kompensation för de otillräckliga friytorna utgörs av områdets närhet till de älvsnära grönstråken inom och utanför planområdet.

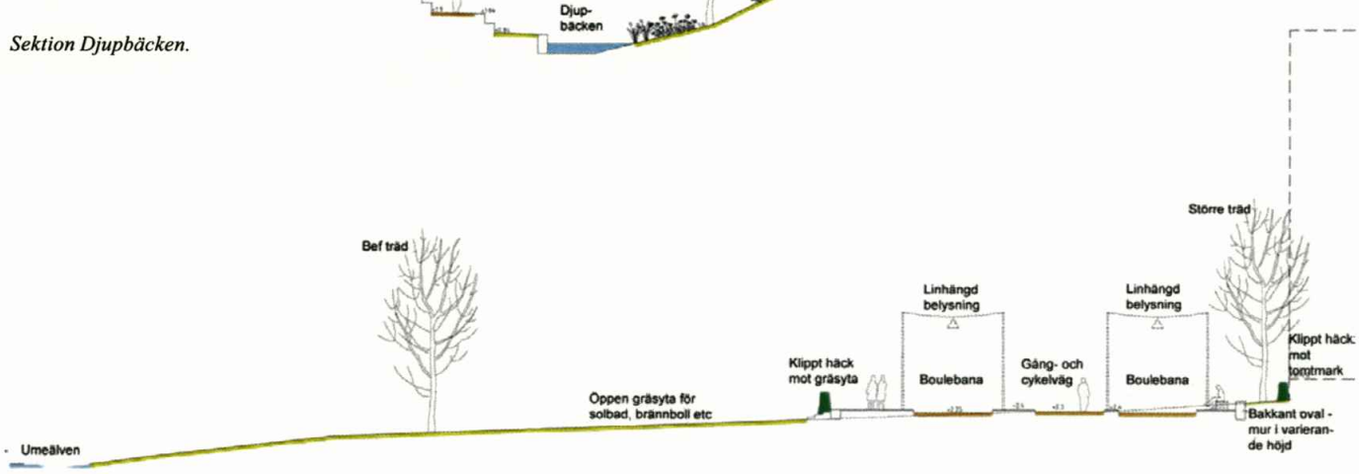
GRÖNOMRÅDEN

Avsikten är att områdets offentliga zoner på sikt ska innehålla rikligt med träd, längs gator och längs älvsstråket, det senare på plankartan angivet som parkmark.

Den idag större sammanhängande grönytan mellan älven och järnvägen, *"Öbackaparken"* (ej planlagd som park), kommer liksom grönstråket längs älven att till ytan kraftigt reduceras. Avsikten är att omvandla området till ett offentligt, minst 20 meter brett stråk med gång- och cykelväg, belysning, bänkar, grillplatser m m längs älven.



Sektion Djupbäcken.



Sektion Älvsstråket.

Illustration: Landskapslaget AB.

Befintlig vegetation bör i möjligaste mån sparas och vid behov kompletteras med nyplanteringar. I den västra delen av strandområdet kan möjlighet finnas att anlägga en strandvolleybollplan.

För områdets trevnad bibehålls de båda bäckarna öppna i den utsträckning de har idag. Djupbäcken och den omgivande miljön ges en stadsmässig och för allmänt bruk lämplig gestaltning. En ny allmän gång- och cykelväg skall anläggs där mellan älvsstråket och Hoppets gränd. En sådan gång- och cykelväg måste placeras och utformas med stor hänsyn till de direkt anslutande bostadhusen.

För områdets trevnad ger planen genom bestämmelsen W_1 möjlighet att anlägga en småbåtshamn vid Djupbäckens mynning eller på annan plats längs älvsstråket. Ett café eller en restaurang i anslutning till en sådan hamn skulle, liksom ett älvsbad, också kunna bli en trevlig träffpunkt.

Umeå kommun kommer även fortsättningsvis att vara huvudman för området.

TRAFIK

Bilar

Den huvudsakliga trafikmatningen till Öbacka strand sker via en ny cirkulationsplats i Storgatan. Från förlängningen av Storgatan, en ombyggd Hoppets gränd, matas kvarteren av Ankargränd och en ny kvartersgata. Ankargränd och den nya lokalgatan avses även framledes vara kommunala gator, medan den nya kvartersgatan utgörs av kvartersmark.

Den nya lokalgatan skall vid resecentret utföras med en för Umeå traditionell långgatusektion om 18 meter med möjlighet till datumparkering, dubbelsidiga trädplanteringar (allé) och trottoarer. Inom Öbacka strand minskas lokalgatans sektion till 16 meter, men utförs i övrigt lika. En bestämmelse om *hinder* innebär att hastighetsnedsättande åtgärder ska utföras.

Kvartersgatan bör utföras med likartad utformning som långgatorna men med 15 meters sektion och parkering mellan träd, medan Ankargränd ges en 13,5 meter sektion med enkelsidig parkering.

På detta sätt möjliggörs cirka 60 parkeringsplatser på gatorna. Övriga fordon avses parkera i tvåplans däck eller på mark längs järnvägen och i det norra kvarteret. För att ordna infarter utan besvärande in- och utfartsramper förutsätts att några av dessa däck byggs med svagt lutande bjälklag.

För att inte motverka siktmöjligheter mellan parkeringsdäcken, skall eventuella utskjutande trapphus utföras genomsiktliga.

Inom vissa kvarter medger detaljplanen sk gårdsbjälklag, dvs parkeringar under några av gårdarna.

Minimiexploatering av det sydligaste kvarteret medför att tillräckligt antal parkeringsplatser kan anläggas som markparkering inom kvarteret.

För de bostadsrätter som planeras beräknas fordonsparkering om en plats per lägenhet anordnas. Då lägenheternas genomsnittsstorlek beräknas bli stor kan antalet bilplatser komma att underskrida 9 platser per 1000 m² BTA, d v s underskrida översiktsplanens rekommendation.

För hyresrätterna skall minst 7 bilplatser/1000 m² BTA anordnas, för eventuell handel och kontor 25 respektive 12 platser/1000 m² BTA.

Kollektivtrafik
Närmaste hållplats för lokal busstrafik avses anläggas väster om den nya cirkulationsplatsen på Storgatan, helt nära den norra delen av Öbacka strand, men cirka 600 meter från det sydligaste bostadskvarteret.

Gång- och cykeltrafik
Detaljplanen medger att gång- och cykeltrafikanter längs älvsstråket och Storgatan enkelt ska kunna nå bostadsområdet och resecentret. En separat allmän gång- och cykelväg skall därför anläggas från älvsstråket längs Djupbäcken mot resecentret. Från Storgatan avses också särskilda gång- och cykelvägar anläggas mot lokalgatan och resecentret.

Detaljplanen medger också en framtida gångbro och gång- och cykelväg som kan sammanbinda stråket längs älven med gång- och cykelstråket längs Ålidbacken. Denna gångbro i södra delen av Öbackaområdet kan med koppling till framtida tågperronger vara av stor vikt för resecentrets funktion. Bron kan också ge cyklister bättre framkomlighet över Holmsundsvägen, men kräver för bekväm cykelnedfart en orimligt lång ramp längs parkeringshusen i riktning mot resecentret.

KULTURMILJÖ

Förslaget till detaljplan innebär att en del av Hoppets gränd bibehålls som gatusträckning och att de båda öppna bäckarna förblir öppna.

Av kulturmiljöskäl ska den befintliga stenvalvsbron över Djupbäcken bibehållas, kanske som separat gångbro.

STÖRNINGAR

Buller allmänt
I den så kallade infrastrukturpropositionen har riksdagen i mars 1997 lagt fast följande riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostäder:

30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats i anslutning till bostad

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.
Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Enligt regeringen bör en utgångspunkt vara att dessa riktvärden skall klaras vid nybebyggelse av bostäder. Vid komplettering av befintlig bebyggelse kan dock anledning finnas att avvika från riktvärdena.

I Boverkets rapport *Planera för god ljudmiljö* anges att riktvärdena alltid skall uppnås vid nybyggnad på tidigare oexploaterad mark. Avkall från riktvärdena kan komma ifråga, men skälen skall vara starka och innebära stor samhällsnytta. Bland de

faktorer som kan påverka bedömningen nämns bl.a. unika naturvärden eller centrala kollektivtrafiknära lägen inne i städer, som ger påtagliga eller långsiktiga energivinster i transportsystemet. Därutöver anges också att en beskrivning av andra kvaliteter, t.ex. en storslagen utsikt, kan vara betydelsefull.

Bedömningsgrunderna kan alltså sägas vara komplexa och avvägningarna bör ske i ett mer samlat perspektiv än en ren ekonomisk–teknisk bedömning. Här bör även beaktas vilken boendemiljö som är rimlig och godtagbar att planlägga och erbjuda medborgarna i ett folkhälsoperspektiv.

Området för Öbacka strand har fram till idag varit bebyggt med bostäder och har sedan länge varit planerat för ytterligare sådana. De äldre bostäderna har rivits i avvaktan på planläggning. Gällande detaljplan visar bostadsändamål såväl som småindustrier. Sedan 1998 har området i kommunala dokument som översiktsplanen, *ÖPL98*, och fördjupningarna *Centrala stan* (båda antagna KF 980525) och *Långsiktig strategi för den framtida bostadsförsörjningen* (antagen KF 001218) angivits som ett område tänkt för bostäder.

Området är mycket centralt beläget inom Öst på stan, dvs inom Umeås stadskärna (Centrala Stan), i direkt anslutning till Norrlands största arbetsplatsområde, universitets- och sjukhusområdet, och gränsar till det blivande resecentret Umeå Östra, Botniabanans viktigaste resecentrum. Öbacka strand får ett exceptionellt lättillgängligt och väderstrecksmässigt välorienterat sydvästläge vid Umeälvens norra strand. Området kommer att ligga på gångavstånd till Umeå centrumkärna med dess mångfald av service och arbetsplatser.

Området ska betraktas som kompletteringsbebyggelse till den befintliga omgivande stadsstrukturen, dvs en komplettering av befintlig bebyggd miljö. Området är ett tydligt exempel på den typ av kompletteringsbyggande som avses i översiktsplanen: minst 50 procent av kommunens tillkommande bostadsbebyggelse bör ske i sådana lägen. Syftet är att sträva mot en långsiktigt hållbar utveckling där befintlig infrastruktur nyttjas och onödigt alstrande av biltrafik undviks. Detta har koppling till bl a kravet att klara miljökvalitetsnormerna för luft. Ett förslag till nytt bullersaneringsprogram kommer troligen att antas av tekniska nämnden i januari 2007.

De avvikelser från riktvärdena för buller som innefattas av planhandlingarna kan motiveras av det exceptionellt tilltalande västerläget vid Umeälven med ypperliga utblickar, som görs tillgängligt för ett stort antal boende, närheten till Botniabanan och dess resecentrum samt närheten till Norrlands största arbetsplatsområde, universiteten och universitetssjukhuset och den ena av stadens två bussterminaler med såväl lokal som regional kollektivtrafik.

Öbacka strand kommer inte att ha någon som helst genomfartstrafik, men direktkontakt med grönstråket och gång- och cykelförbindelsen längs älven. En framtida gångbro över spår- och vägområdet kan också bidra till en förbättrad standard för gång- och cykeltrafikanter.

Området har således ur boendesynpunkt många och synnerligen höga kvaliteer. Att lokalisera bostäder till detta område är i ett helhetsperspektiv en del i en långsiktigt hållbar utveckling av Umeå såväl ekologiskt, socialt som ekonomiskt.

Området kommer emellertid att vara utsatt för visst buller. Det gäller dels trafikbuller från Holmsundsvägen och järnvägen, dels de ganska glest förekommande men höga ljud som alstras när sjuktransporter anländer med helikopter till universitetssjukhuset.

Planförslaget visar – och föreskriver – att ljudnivåerna inomhus i allt väsentligt uppfyller de riktlinjer som riksdagen anvisat. Utomhus kommer dock vissa överskridanden av riktvärdena för momentana (kortvariga) nivåer sannolikt att ske när helikoptern passerar för landning och start vid sjukhuset. Vissa husfasader närmast järnvägen kan också bli utsatta för ljud från tåg som är högre än riktlinjerna, dock inte på uteplats eller balkong. För att garantera god inomhusmiljö ur ljudsynpunkt ställer därför planbestämmelserna mycket höga krav på att husen byggs med tillräcklig ljuddämpning i fasader och fönster. Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska ha fönster mot en "tyst" eller ljuddämpad sida.

Buller från väg och järnväg

Enligt utförda beräkningar kommer vägtrafikbullret från Holmsundsvägen inte att överskrida riktvärdena om ljudnivån 55 $dB(A)_{ekv}$ vid någon husfasad eller 70 $dB(A)_{max}$ på någon uteplats.

Högre bullernivåer beräknas istället komma ifrån godstågen på Botniabanans huvudspår, d v s på det planerade östra genomgående spåret. Beräkningarna visar att ljudnivåer därifrån överstiger 57 $dB(A)_{ekv}$ och når upp till 88 $dB(A)_{max}$ i husfasader på 40 meters avstånd. En viss dämpning av bl a planerade parkeringsdäck har då medräknats.

För att dämpa det beräknade bullret från järnvägen måste skärmning ske högst 18 meter från det genomgående spårets mitt. Detaljplanen kräver att en sådan bullerskärm med högst 3,5 meters höjd över rälsöverkant anläggs som komplement till parkeringsdäckens östliga fasader eller fristående närmare järnvägsspåren. Med rätt utförande, bl a med en massa om minst 15 kg/m^2, innebär en sådan åtgärd en dämpning av de sammanlagda ljudnivåerna från väg och järnväg till mellan 53 och 65 $dB(A)_{ekv}$ i de närbelägna bostadshusens fasader. Den långa lokalgatan och någon gård beräknas dock trots skärmen utsättas för ljudnivåer över 70 $dB(A)_{max}$, medan de flesta av gårdarna kan erhålla godtagbara ljudnivåer. För att möjliggöra utsikt från järnvägen och Holmsundsvägen skall bullerskärmar mellan parkeringsdäck utföras genomsiktliga.

Det av riksdagen antagna riktvärdet om 55 $dB(A)_{ekv}$ vid fasad kan således enligt beräkningarna inte helt uppfyllas. För att möjligheten till bostadsfönster mot järnvägen inte helt ska uteslutas, medger planen en avvikelse från riktvärdet genom att godta ljudnivåer över 55 $dB(A)_{ekv}$ utanför bostadsfönster. Enligt Boverket måste som kompensation betydligt lägre bullernivåer åstadkommas på en "tyst" sida av bostadshusen, helst 45 $dB(A)_{ekv}$ och inte över 50 dB(A). Därutöver måste minst hälften av bostadsrummen i varje aktuell lägenhet (bostadsrum = vistelserum exklusive kök / kök med matplats) ha fönster mot den "tysta" sidan.

De beräkningar av ljudnivåer som gjorts för den illustrerade bebyggelsen (se MKB:n!) visar att byggnaderna närmast järnvägen inte på något våningsplan i något hus kommer att utsättas för ljudnivåer överstigande 65 $dB(A)_{ekv}$. För samtliga dessa lägenheter överstiger ljudnivån på den "tysta sidan" inte 45 $dB(A)_{ekv}$.

I det fåtal fall där beräkningarna visar att ljudnivån på den "tysta sidan" överstiger 45 $dB(A)_{ekv}$ uppgår ljudnivån på övriga sidor av huset inte till 55 $dB(A)_{ekv}$. För samtliga dessa lägenheter uppfylls alltså riktvärdet 55 $dB(A)_{ekv}$ i fasad.

I samtliga hus där momentana ljudnivåer beräknats överstiga 70 $dB(A)_{max}$ på våningsplanen, beräknas den "tysta sidans" ljudnivåer bli 60–66 $dB(A)_{max}$, dvs klart under riktvärdet för uteplats.

Således visar beräkningarna att ljudnivån inom huvuddelen av bebyggelsen inte kommer att överstiga riktvärdet 55 $dB(A)_{ekv}$ utan i regel understiga 45 $dB(A)_{ekv}$. Där riktvärdet inte uppfylls, kan en "tyst sida" med högst 45 $dB(A)_{ekv}$ uppnås på samtliga våningsplan. Det är också möjligt att till samtliga lägenheter anlägga balkong eller uteplats där en ljudnivå om högst 70 $dB(A)_{max}$ kan uppnås.

Beräkningarna är gjorda med utgångspunkt i att Botniabanan trafikeras enligt trafikeringsplanen med den högre hastigheten för godståg om 90 km/tim. Inledningsvis kommer dock banan att trafikeras endast i 70 km/tim.

För bostadskvarteret mellan Djupbäcken och Ankargränd kommer likartade bullerförhållanden att gälla. Med stora öppna ytor i anslutning till resecentret kommer bulleravskärmning inom eller i anslutning till järnvägsområdet att vara nödvändig. Detta skall beaktas i den kommande detaljplanen för resecentret Umeå Östra.

Buller från helikopter

För den typ av bullerkälla som ambulanshelikoptrarna utgör är endast momentana riktvärden, d v s maximalvärden, aktuella. Bullret, som inom det aktuella området uppmätts till drygt 90 $dB(A)_{max}$ i marknivå, kan i dagsläget inte reduceras vid källan utan måste med tanke på bostädernas innemiljö dämpas av byggnadernas väggar, tak, fönster etc.

Riktvärdet för inomhusbuller 45 $dB(A)_{max}$ gäller nattetid 22.00–06.00 och får överskridas högst tre gånger/natt. Enstaka nattliga överflygningar kommer således inte att strida mot riktvärdet och sannolikheten att överflygningar ska ske mer än tre gånger/natt bedöms som ytterst liten.

Trots att inget övre värde för överskridande anges i riktlinjerna har, för att så långt som möjligt tillgodose en god inomhusmiljö, övre värden om 50, 55 respektive 60 $dB(A)_{max}$ angivits i detaljplanen. Värdet 50 dB(A) för sovrum kräver antingen fönster med dubbla karmar eller en fönsterarea begränsad till 20 procent av väggytan.

Utomhus på uteplatser i direkt anslutning till bostad (även balkonger) gäller att riktvärdet 70 $dB(A)_{max}$ inte får överskridas. En överflygning av en helikopter på normal inflygningsnivå till sjukhuset medför således att riktvärdet riskerar att överskridas.

Då antalet överflygningar idag i genomsnitt är mindre än en per dygn och toleransen för dessa akuta sjuktransporter erfarenhetsmässigt är mycket stor, bedöms eventuella överskridanden av utomhusriktvärdet som acceptabla. Planbestämmelserna innefattar därför inte detta riktvärde med avseende på buller från ambulanshelikoptern.

Vibrationer

Botniabanan skall anläggas med maximala krav på vibrationsskydd. Denna nybyggnadsstandard kommer, i kombination med nödvändig pålning för den tänkta bebyggelsen, att minimera risken för vibrationer.

SÄKERHET

Botniabanan AB har i sitt utredningsarbete med järnvägsplaner för Botniabanan genomfört riskanalyser och redovisat övergripande säkerhetsåtgärder för bansträckningen. Botniabanan byggs med högsta säkerhet såväl vad gäller utformning som säkerhetssystem.

En olycka på Botniabanan kan med tanke på så kallat farligt gods innebära oönskade utsläpp, brand m m. Planläggningen av bostäder nära järnvägen måste därför också innebära att olika former av skyddsåtgärder vidtas.

Parkeringsdäcken längs järnvägsområdet skall därför byggas som ett visst fysiskt skydd mot avåkning med icke brännbara fasad- och takmaterial som kan motverka brandspridning. Byggnadsdelar närmast järnvägen skall utföras utan skarpa hörn. Avvisningsdiken inom järnvägsområdet kan begränsa skadeverkningar av läckande farliga vätskor medan skador från utsläpp av gaser skall begränsas av ett ventilationssystem, som enkelt kan stängas av de boende.

Tillfarten till en stor del av området kan normalt bara ske via lokalgatan. För räddningsfordon krävs därför även en tillfartsmöjlighet via älvsstråkets gång- och cykelväg som, inklusive broar, måste anläggas med tillräcklig hållbarhet.

Åtgärder för att säkra tillkomsten av Botniabanan samt skydda bebyggelse, miljö och boende skall vidtas i anslutning till järnvägsområdet. Detaljplanen reglerar därför med planbestämmelser ett visst skydd mot översvämning, (upp till (+2,5 RH00), skydd mot brand- och gasspridning samt möjlighet till utrymning mot älvsidan. Åtgärder som inte kan regleras i detaljplanen behandlas i exploateringsavtalet.

I anslutning till den södra växeln vid Umeå Östra byggs inget parkeringsdäck mellan järnvägen och planerat bostadshus. Bostadshuset uppförs ca 70 meter från växeln. I samråd med Banverket har bedömningen gjorts att några särskilda säkerhetshöjande åtgärder inte erfordras i anslutning till den södra växeln.

Släntstabilitetsproblem har konstaterats inom området söder om Djupbäcken. För att bygglov ska kunna ges, ska en stabilitetsutredning klarlägga att erforderlig säkerhet mot skred erhålles. Den stabilitetsutredning som gjorts under 2006 har visat att erforderlig säkerhet kan erhållas.

MARKFÖRORENINGAR

En förutsättning för att bygga bostäder inom de förorenade delarna av planområdet är sanering av jord och grundvatten. I samarbete med den tidigare verksamhetsutövaren och Länsstyrelsen har en huvudstudie som godkänts framtagits. Umeå kommun kommer som markägare att i samarbete med tidigare verksamhetsutövare genomföra saneringen. Omfattningen av saneringen är beroende av vilka åtgärdsmål som kommer att gälla, men också av vilken markanvändning som tillåts, d v s beroende av en antagen detaljplan.

TEKNIK

Huvudstråk för VA, el, fjärrvärme och tele blir Ankargränd och Hoppets gränd/ lokalgatan. Befintligt spillvattenstråk genom kvarteret Dovhjorten avses utgå och ersättas av ledningar längs Djupbäcken. Det större teknikstråket från Tunnelbacken har

samordnats till en passage under ett parkeringsdäck; det markeras som *u-område* på plankartan. Lägsta tillåtna grundläggningsdjup för ovanpåliggande byggnader +4,0 anges likaså.

Djupbäcken föreslås, oavsett läge för eventuell omkulvertering, även fortsättningsvis mynna ut i befintligt läge.

Med beteckningen E_1 anvisas i planen lägen för två nya transformatorstationer i anslutning till lokalgatan och en station vid Ankargränd.

En ny pumpstation med beteckningen E_2 planeras i älvsnära läge vid Djupbäcken.

För teleteknisk service av Öbacka strand är en mindre byggnad nödvändig. En möjlig placering av denna är i anslutning till Hoppets gränd men utanför aktuell detaljplan.

För järnvägsanknuten teknik anvisas en separat yta markerad T längst i söder. I anslutning till denna byggnad skall framkomlighet för spårkran finnas. Tillgängligheten, och möjligheten till el-matning, säkerställs genom ett kombinerat *u-* och *y-område*.

Behovet av mer detaljerade geotekniska undersökningar klarläggs i byggsamrådet.

ADMINISTRATIVA FÖRESKRIFTER

Frågor av administrativ karaktär behandlas i genomförandebeskrivningen.

MEDVERKANDE KONSULTER, TJÄNSTEMÄN M FL

NCC:s Roger Ekman och Patrik Lindgren har biträtts av arkitekt Göran Stiberg, Sweco FFNS, Umeå. Rolf Thomasson och Hans Olofsson har representerat AB Bostaden.

Miljökonsekvensbeskrivningen har framtagits av WSP Samhällsbyggnad, Umeå, genom Anders Glassel och Daniel Johnson; bullerberäkningar är utförda av Ingemansson Technology AB, Umeå, genom Melker Johansson; Landskapslaget AB, Stockholm, genom Thomas Saxgård och Fredrik Toller har föreslagit utformning av bullerskydd, av älvsstråket och av Djupbäcksområdet.

Från Stadsledningskontoret har Staffan Sjöström och Lars-Göran Boström deltagit i planens framväxt liksom Isabella Forsgren, Annika Söderlund, Gunnar Teglund, Carl Arnö och undertecknade från Samhällsbyggnadskontoret. Eva Andersson har ritat plankartan, Lena Nordlund övriga kartor. Gunilla Viksten har svarat för text- och bildbearbetning.

Umeva har representerats av Kurt Knutsson och Umeå Energi av Staffan Söderlund.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå, december 2006
Detaljplanering

Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Patrik Forsberg
Planarkitekt

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 02-58

Detaljplan för fastigheten **Hingsten 1 m fl (Öbacka strand)** inom Öst på stan i Umeå kommun, Västerbottens län

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen kan sättas att utgå vid närmast följande årsskifte, tio år efter det att planen vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning

Fastighetsägaren svarar för åtgärder inom kvartersmark.

Kommunen är huvudman för allmän plats.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Syftet med planen är bl a att skapa planmässiga förutsättningar för ett vackert, älvsnära bostadsområde.

Planen möjliggör byggande av minst 600 lägenheter vilka avses att upplåtas med ungefär hälften som hyresrätt och hälften som bostadsrätt. Området kommer att byggas ut i etapper under planens genomförandetid.

Sofiehem 3:1 ägs av Västerbottens Läns Landstingskommun.
Umeå 3:1 ägs av Staten Banverket.
Övriga fastigheter, inklusive berörda vattenområden inom planområdet, ägs av Umeå kommun.

Planområdet omfattas inte av strandskydd.

Genom fastighetsreglering får fastigheterna inom kvartersmark ombildas till lämpliga fastigheter beroende på upplåtelseform för bostäderna.

Markområden som kommer att utgöra allmän plats, såsom lokalgata och park, bör genom fastighetsreglering överföras till kommunens gatumarksfastighet, Umeå 2:1. Planen möjliggör en gångbro över spår- och vägområdet som kommer att angöras från den planerade lokalgatan i förlängningen av Hoppets Gränd. Gångbron kan säkerställas genom servitut eller överföras till Umeå 2:1 som ett 3D-utrymme eftersom den kommer att betraktas som allmän plats trots att den i den östra änden angörs samt däremellan huvudsakligen sträcker sig över kvartersmark.

T-området i planens södra del utgör ett område för järnvägsanknuten teknik som bör överföras till Banverkets fastighet, Umeå 3:1. För befintliga och tillkommande områden för nätstationer (E1) bör egna fastigheter bildas. Pumpstationen (E2) i planens södra del tillhör Landstingets fastighet Sofiehem 3:4 och är säkerställd genom ett avtalsservitut. Tillkommande pumpstation (E2) i planens norra del kommer att tillhöra det kommunala VA-ledningsnätet.

Inom de kvarter som kommer att upplåtas med bostadsrätt bör gemensamhetsanläggningar bildas för kvartersgata, p-däck och gårdsytor.

Ledningar inom U-område bör säkerställas genom servitut eller ledningsrätt. Under det parkeringsdäck som placerats i Ålidbackens förlängning sträcker sig kulverterade va-ledningar vars tillgänglighet, förutom ledningsrätt eller servitut, även måste säkerställas genom lämplig byggnadsteknisk lösning.

Servitut bör bildas för att säkerställa åtkomst av Umeå 3:1 vid reparation och underhåll av den östra sidan av bullerskärmen och p-däcksfasaderna mot spårområdet.

TEKNISKA FRÅGOR

Grundförhållanden m m

En geoteknisk utredning är utförd av Scandiaconsult AB 1980-08-14 för området söder om Storgatsbacken. För ny bebyggelse bör grundläggning föregås av pålning ner till 10-15 meters djup.

En detaljerad stabilitetsutredning har utförts 2006-06-30 av WSP. Mer detaljerade undersökningar kommer att utföras vid byggande och uppfyllnadsarbeten inom parkområdet och intill Djupbäcken.

Teknisk försörjning

VA-ledningar finns i gatorna inom området. Ett omfattande VA-stråk sträcker sig från Sofiehem över Hoppets gränd i planområdets norra del.

Längs Hoppets gränd sträcker sig 10 kV elkablar.

Anslutning till fjärrvärme kan ske från kvarteret Hunden i nordväst.

Trafik och parkering

Området angörs från Storgatan via Hoppets gränd som förlängs söderut samt via Ankargränd. Parkering kan anordnas dels genom ett antal p-däck längs den östra sidan av Hoppets gränd och dels med p-däck i anslutning till Ankargränd och inom nuvarande kvarteret Barnhemmet.

Tillfart till Banverkets anläggning i planens sydöstra hörn säkerställs genom servitut.

Planen möjliggör en gångbro över Holmsundsvägen och spårområdet som förbinder Öbacka strand med sjukhusområdet.

Gång- och cykelvägar som ansluter till Djup- och Sandbäcken samt broarna över bäckarna skall utformas så att framkomligheten för räddningsfordon kan säkerställas.

Miljö

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har utförts för planområdet av WSP. Inom det området som tidigare utgjort sågverksindustri, Öbacka sågverk, förekommer dioxinföroreningar i marken.

Erforderliga marksaneringsåtgärder kommer att vidtas av markägaren, Umeå kommun, i samverkan med tidigare verksamhetsutövare innan marken överlåts till kommande exploatör.

Planområdet kommer att vara exponerat för buller från Botniabanan, helikoptertrafik från sjukhusets patienttransporter och närmast resecentrat även av ökad biltrafik. Bostadshusen skall placeras och utformas så att planbestämmelserna avseende ljudnivåer för väg-och tågtrafikbuller respektive helikopterbuller ej överskrids. Bulleravskärmande åtgärder måste i erforderlig omfattning även vidtas mot spårområdet. Byggherren skall redovisa i bygganmälan vilka åtgärder som vidtas för att de angivna bullernivåbestämmelserna inte skall överskridas. Uppföljning och kontroll av de bullerdämpande åtgäderna skall regleras särskilt i kontrollplanen så att de i planen angivna gränsvärden för såväl inom-, som utomhusbuller inte överskrids.

I avtal med Botniabanan AB regleras även uppförande av bullerplank inom spårområdet.

Med godståg kommer ca 6000 ton farligt gods per år att transporteras förbi området. Med hänsyn till säkerheten vid en eventuell olycka måste lämpliga skyddsåtgärder vidtas m a p utrymningsvägar, ventilationssystem, säkerhetsavstånd och avskärmning mot spårområdet, se planbestämmelser. Erforderliga skyddsåtgärder som ej reglerats genom planbestämmelser kommer att regleras i avtal mellan kommunen och exploatören.

Vegetation

Området närmast älven samt Djupbäckens närområde utgör viktiga grönstråk och rekreationsområden. Ett ca 20 meter brett stråk närmast älven bör utformas med gång- och cykelbanor, bänkar och grillplats. Utformningen skall ske med hänsyn till Umeälvens vattennivåer.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Kommunen svarar för alla planläggningskostnader samt de exploateringskostnader som uppkommer genom om- och nybyggnad av lokalgator och anläggande av parkmark inom allmän plats.

Tillträdande exploatörer svarar för exploateringskostnader inom kvartersmark.

Marksaneringskostnader kommer att fördelas mellan markägaren och tidigare verksamhetsutövare.

Planavtal kommer att tecknas med SLK, Mark & Exploatering.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå december 2006
Fastighetsbildning

Carina Björö
Lantmätare

UMEÅ KOMMUN

Arbetshandling
Antagandehandling

UTLÅTANDE

Detaljplan för fastigheten **Hingsten 1 m fl (Öbacka strand)** inom Öst på stan i Umeå kommun, Västerbottens län

Efter en programfas har förslaget till detaljplan varit föremål för samråd från den 16 februari t.o.m. den 12 mars 2005. Efter utställning hösten 2005 och antagande av kommunfullmäktige februari 2006 upphävde Länsstyrelsen planen i september 2006.

En reviderad plan har därefter varit utställd på stadshuset och på stadsbiblioteket från den 18 december 2006 t.o.m. den 15 januari 2007. Underrättelse om utställningen har skett genom kungörelse på kommunens anslagstavla samt i Västerbottens Folkblad och Västerbottens Kuriren den 18 december 2006.

Berörda sakägare, kommunala och statliga instanser, föreningar m fl har givits tillfälle att yttra sig. Inkomna skriftliga synpunkter sammanfattas nedan och kommenteras därefter. Länsstyrelsens yttrande med bilagor bifogas.

Inkomna synpunkter

Banverket konstaterar att i förhållande till tidigare förslag har antalet boende som utsätts för buller minskat. Risken har emellertid inte uteslutits att järnvägen i framtiden kan drabbas negativt.

Banverket anser trots detta att planen kan accepteras, men vill understryka att det är viktigt att i den fortsatta processen söka möjligheter att ytterligare reducera risken för upplevda störningar.

Banverket menar att en 600 meter lång inglasning av järnvägen erfordras för att reducera bullret i de närmaste bostadshusens fasader till maximalt 55 $dB(A)_{ekv}$. Banverket förutsätter att kommunen delar ansvaret för ett sådant genomförande.

Banverket anser inte att några ytterligare säkerhetsåtgärder är nödvändiga.

Luftfartsstyrelsen anser att planen inte förändrar förutsättningarna för helikopterflygplatsen utan vidhåller tidigare yttrande (dvs avstyrker planen).

Luftfartsverket har inget att erinra.

Länsstyrelsen anser att "För att undvika överprövning samt i perspektiv av de nationella målen för God bebyggd miljö, Hållbar utveckling och Regional utveckling finner Länsstyrelsen det angeläget att planförslaget justeras innan antagandet." Man hänvisar till det tidigare yttrandet med bilagor som också bifogas.

Umeva menar, liksom i tidigare yttrande, att det bör vara ett skyddsavstånd om 50 meter mellan bostadshusen och befintlig pumpstation. Vad gäller avfall och återvinning vill man förtydliga det tidigare yttrandet med att placering av ut-

rymmen för sortering och lagring vid bilparkeringen ger trafiksäkrare boendemiljö och minskar störningar vid hämtningsarbetet.

Umeå kommun, Miljö- och Hälsoskyddsnämnden, gör bedömningen att planen inte har ändrats nämnvärt utan hänvisar till tidigare yttrande (§ 78-2005).

Andreas Grahn konstaterar att då planen i det närmaste är identisk med den som Länsstyrelsen tidigare upphävt är hans yttrande också till stora delar detsamma som yttrandet över den gamla planen. Således kommenterar Grahn, nu med vissa tillägg, ianspråktagandet av "parkmarken", älvsutsikten från Ålidbacken, bostadsområdets bristande kvaliteter, beslutsunderlaget, marktilldelningen och behovet av bostäder. Han anser att planarbetet ska avbrytas.

Kvartersrådet Gjuteriet, gm Inger Lindberg, menar att området pga buller och avgaser inte är lämpligt som bostadsområde. Man undrar vart barnen ska få plats att leka och menar att parkområdet bör vara tillgängligt för kommunens alla invånare och även i framtiden få tjäna som rekreationsområde. Slutligen menar man att utsikten för de boende på Tunnelbacken, Ålidbacken och Sofiehemsvägen försämras, en utsikt som ALLA ska ha tillgång till.

David Gunnarsson menar att området kan utnyttjas för mycket bättre ändamål än det förslagna. Ett socialt liv kan skapas med restauranger, butiker etc. Området bör ges en mer parklik karaktär. Bostäder kan uppföras på andra ställen än vid älvsstranden t ex på Hamrinsberget.

Erika Rasmusson och Johan Hansson, boende på Tunnelbacken, anser att älvsutsikten för de boende minskas och förfulas, man befarar att huskomplexen kommer att skymma och begränsa solljuset och att planen skulle förstöra en av Umeås få vattennära vackra parker.

John Zakrisson påpekar att godstågen är oerhört mycket bullrigare än vägtrafiken, att de dimensionerar dämpningen av utomhusbullret och att vägtrafiken inte nödvändiggör någon dämpning alls. Han menar att den bullerskärm som skall byggas vid den södra växeln blir extremt störande i stadsbilden och att kompletterande skärmar behövs mellan husen.

Zakrisson sammanfattar sig med att de 20 godstågen, som kommer att trafikera området, kräver extrema bullerskyddsåtgärder. Kommunen bör därför verka för en annan sträckning av Botniabanan t ex ett västligt alternativ, som skulle innebära att bara mindre bullriga godståg passerar Öbacka. Den vid en västlig sträckning omdiskuterade spetsvändningen vid stationen anser han överdriven: moderna tåg har två lok som föraren alternerar mellan.

Kommentarer

Buller

Samhällsbyggnadskontoret konstaterar att den part som skulle kunna drabbas av klagomål på ett störande buller, Banverket, accepterar planen, medan Länsstyrelsen, trots den reducering av antal bullerutsatta lägenheter som gjorts, inte godtar den.

De övergripande åtgärder som Länsstyrelsen föreslår, dvs annan typ av exploatering och bibehållande av "parkområdet", överensstämmer inte med kommunens gällande översiktsplaner (*ÖPL98* och *Centrala stan* båda antagna 1998-05-25).

De åtgärder som Länsstyrelsen föreslår för att medge markanvändningen bostadsändamål är i princip desamma som tidigare framförts. De klargöranden och kompletteringar som begärts har redovisats i samrådsredogörelsen och har i vissa delar även införts i planbeskrivningen.

Samhällsbyggnadskontoret delar synpunkten från både Banverket och Länsstyrelsen att en inbyggnad av järnvägsområdet, en "uppglasad överbyggnad", skulle reducera bullret inom bostadsområdet. Kontoret menar att en sådan åtgärd skulle vara i överensstämmelse med detaljplanens intentioner, men ställer sig något tveksamt till realismen i ett genomförande.

De inglasade uteliknande miljöer som Länsstyrelsen menar kan anläggas på hustak och bostadsgårdar för att reducera helikopterbuller framstår dock för Samhällsbyggnadskontoret som ytterst tveksamma.

Säkerhet

Banverket menar i sitt yttrande att Botniabanan byggs med en mycket hög standard ur säkerhetssynpunkt och att ytterligare åtgärder utöver vad Banverket kommer att utföra inte är nödvändiga. Eftersom järnvägen byggs med modernt signalsystem bedömer man risken för att boende ska skadas av ett urspårat tåg som ytterst liten. Samhällsbyggnadskontoret delar Banverkets synpunkter.

De principiella effekterna av en urspårning har tidigare redovisats i MKB:n (Bilaga 4: Riskutredning).

Stabilitet

Planområdets stabilitet har på uppdrag av Umeå kommun undersökts i två utredningar (WSP 2005-08-08 samt 2006-06-30) i vilka vissa stabilitetsproblem vid Djupbäcken konstaterats och några olika alternativa lösningar föreslagits. Länsstyrelsens önskan att typ av åtgärder ska säkras i detaljplanen förutsätter i princip en tidig detaljprojektering och att nödvändiga åtgärder regleras som bestämmelser i detaljplanen. Samtidigt konstaterar man, med hänvisning till PBL 5 kap 8 §, att den bestämmelse som på Länsstyrelsens begäran infördes i planbestämmelserna, inte har lagstöd.

För de markuppfyllnader etc som är tänkta att utföras inom det aktuella området krävs enligt PBL 8 kap 9 § marklov. Med de kända stabilitetsproblemenen följer att ansökan om marklov även måste innefatta lämpliga förslag till grundläggningsåtgärder.

Plan- och bygglagen ger således byggnadsnämnden i sin myndighetsroll en inte bara kontrollerande utan också villkorande möjlighet vad gäller markåtgärder. Samhällsbyggnadskontoret ser därför inte något egentligt skäl till ytterligare förändringar av detaljplanen.

Övrigt

Övriga synpunkter, som framförallt inkommit från privatpersoner, gäller bl a områdets nyttjande som park och för rekreation, utsikten från Ålidbacken / Tunnelbacken, brister i planprocessen samt ifrågasättande av den kommunala marktilldelningen, har redan framkommit tidigare i processen och även kommenterats i samrådsredogörelserna. En kompletterande kommentar kan vara att

den nu aktuella detaljplanen inte medger de tidigare hushöjderna och därmed möjliggör en förbättrad utsikt från t ex Tunnelbacken.

Umevas och Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt om skyddsavstånd från pumpstationen har också kommenterats tidigare. Samhällsbyggnadskontoret anser att det aktuella avståndet är godtagbart.

Sammanfattning

Samhällsbyggnadskontoret anser att förslaget till detaljplan uppfyller Boverkets riktlinjer för trafikbuller. Kontoret anser också, med stöd av Banverkets yttrande, att ytterligare planbestämmelser vad gäller säkerhetsåtgärder inte är nödvändiga. Detsamma gäller också reglering av åtgärder för markens stabilitet, vilka kommunen oavsett bestämmelser i planen råder över.

Samhällsbyggnadskontoret ser, förutom några redaktionella ändringar, inget behov av revidering av planen utan föreslår byggnadsnämnden att besluta godkänna förslaget till detaljplan samt överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

Kvarstående synpunkter

Kvarstående synpunkter som inte kunnat tillgodoses har i samrådsskedet framförts av följande sakägare: Västerbottens läns landsting

Från följande icke-sakägare / samrådsskedet finns kvarvarande synpunkter som inte kunnat tillgodoses: Västerbottens museum, Carl-Erik Cederholm, Erik Johansson, Linda Nordström, Rebecka Möller och Tobias Sundqvist.

Dessutom finns från följande icke-sakägare / utställningsskedet kvarvarande synpunkter som inte kunnat tillgodoses: Länsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Umeå kommun/Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Umeå Vatten och Avfall AB (UMEVA), Andreas Grahn, David Gunnarsson, Erika Rasmusson / Johan Hansson, John Zakrisson samt kvartersrådet Gjuteriet genom Inger Lindberg.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i februari 2007
Detaljplanering

Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Patrik Forsberg
Planarkitekt

Bilagor: Länsstyrelsens yttrande (2007-01-15), PM (2006-09-25) och beslut (2006-09-25).

UMEÅ KOMMUN

ARBETSHANDLING

Dnr PLA 00-40

SAMRÅDSREDOGÖRELSE DEL 1

Detaljplaneprogram för Resecentrum Umeå Östra och Öbacka II

Detaljplaneprogrammet för Resecentrum Umeå Östra och Öbacka II har varit föremål för samråd från den 9 februari t.o.m. den 12 mars 2004. Ett offentligt samråd har hållits på Folkets Hus Idun i Umeå den 18 februari.

Följande skriftliga synpunkter har inkommit under samrådet:

Akademiska Hus i Norr AB instämmer i programmets förhoppningar om Umeå Östra som en viktig förutsättning för utvecklingen i området och tillstyrker fortsatt planarbete enligt programmets principer. Samtidigt anser man att den flyttning söderut av resecentret som gjorts under utredningstiden är beklaglig. Om en flyttning norrut inte är möjlig anser Akademiska Hus att en genomgripande omstudering av resecentrets landningsplats på den östra sidan är nödvändig i syfte att skapa ett kraftfullt offentligt rum med god anknytning till hela stadsdelen.

Banverket anser generellt att för lite uppmärksamhet ägnas tillgänglighetsfrågorna, som är viktiga att betrakta med ett helhetsgrepp vid upprättandet av separata detaljplaner. Man efterlyser ett separat avsnitt om *Anknytande trafiksystem* samt påpekar att anslutningarna i norr och söder till perrongändarna har stor betydelse för resecentrums möjligheter att betjäna ett större geografiskt område. Särskilt angeläget anser man vara att Umeå kommun fullföljer sin del av *Huvudavtal den 27 november 1997 om byggande av Botniabanan*, där kommunen tar ansvar för erforderliga planskilda plattformsförbindelser och bygger gc-bron vid den södra perrongänden.

Banverket anser vidare att gång- och cykeltrafiken bör betonas bättre och att kopplingen mellan resecentret och universitetet är diffust redovisad.

Man anser också att det angivna nationellt intressanta verksamhetsområdet ställer särskilda krav på tillgänglighet, överblickbarhet mm.

Banverkets egna åtaganden beträffande buller, vibrationer och säkerhet menar man framgår av Järnvägsplan 74.

Botniabanan AB framhåller att byggandet av både resecentret och Öbacka II måste samordnas med Botniabanans utförandetider, etablerings- och arbetsområden mm. Konkreta frågor som t.ex. anslutningar och kanalisation måste lösas för pågående detaljprojektering. Detta gäller också en eventuell gc-bro vid Ålidbacken.

BBAB påpekar att normalfallet för fri höjd över spåret är 7,30 meter och att Umeå kommun måste beakta ytorna mellan järnvägsområdet och Holmsundsvägen.

Slutligen anser man att möjligheten att skapa ett av landets vackraste stationslägen med öppna ytor över ett parkområde ned till älven bör tas tillvara så mycket som möjligt.

Gimonäs-Carlshems socialdemokratiska förening anser att bostadsområdet för att bli trivsamt ska innehålla blandade upplåtelseformer. Man anser också att området, med tanke på larmrapporter om barns minskade rörlighet, bör innehålla fler ytor för lek och idrott. Slutligen tycker man att närheten till älven skall tillvaratas utan att avkall skall göras på det rörliga friluftslivet.

Länsstyrelsens yttrande bifogas i sin helhet som bilaga till denna samrådsredogörelse. Yttrandets samlade bedömning är (förkortad) att:
-Riksintresset Botniabanan ska skyddas mot försvårandet av tillkomsten och nyttjandet,
-den regionala utvecklingen gynnas av god tillgänglighet och markanvändning för företagande nära resecentret där möjligheten till verksamhetsetableringar bör lyftas fram,
-resecentrets funktion och tillgänglighet ur resandesynpunkt fordrar fördjupade studier,
-samråd med Banverket och Landstinget bör ske för att balansera kommunala intressen mot bullereffekter och för att minimera hindren för järnvägsbygget,
-intrångseffekterna på älvslandskapet och parkmarken bör ytterligare visualiseras och konsekvensbeskrivas och behovet av kompensationsåtgärder bör övervägas för att skapa en väl gestaltad strandmiljö och passage förbi bostadsområdet,
-en MKB bör bör behandla intrångseffekterna, eventuellt behov av marksanering och konsekvenser under byggandet av Botniabanan. Miljökonsekvenserna bör minimeras så att en *God bebyggd miljö* kan uppnås,
-jämställdhetsaspekter samt barnperspektivet bör lyftas fram.

Svensk Handel - Umeå har inget att erinra mot den föreslagna detaljplanen. Man utgår ifrån att där det finns folk finns det handel och tolkar skrivningarna som att viss handel kan komma ifråga. Denna handel tror man är av småskalig karaktär och lokaliserad till frekventerade stråk.

UMEVA pekar på att va-frågorna pga de stora kostnaderna för ledningsomläggningar särskilt måste beaktas. Ledningarnas lägen måste säkerställas med u-områden i detaljplanen. Djupbäckens kulvertering måste med stor sannolikhet flyttas medan det befintliga stigschaktet från den stora avloppsledningen under resecentrumet inte är rimligt att flytta. Man anser att kostnaderna bör tas ut vid exploateringen eller ingå i kostnaderna för resecentret.

Från **Umeå kommun, Kommunstyrelsens planeringsutskott** saknas yttrande!

Umeå kommun, Socialtjänsten, ser olägenheter med den "kulvert" under Holmsundsvägen som redovisas i programmet; man befarar att den blir ett tillhåll, att tryggheten åsidosätts och att det blir väl stora nivåskillnader för äldre och funktionshindrade. Man efterlyser en undersökning av möjligheten att passera Holmsundsvägen i nivå med området vid NUS. Om detta inte är möjligt understryker man att rulltrottoarer bör väljas istället för rulltrappor, ljusa och öppna ytor bör skapas och trånga och mörka passager bör undvikas.

Kreativa lösningar av området mellan resecentret och NUS krävs liksom ansträngningar för att korta de angivna avstånden för parkering för rörelsehindrade och taxi.

Socialtjänsten anser också, särskilt med tanke på den tillkommande öbackabebyggelsen, att det är angeläget med en välsorterad livsmedelsbutik i området.

Då lägenheterna troligtvis kommer att attrahera äldre ser man gärna att de kommer att ha väl tilltagna hygienutrymmen, ljusa och öppna planlösningar, löstagbara trösklar, god utsikt mm.

I samarbete med AB Bostaden vill man reservera en huskropp med cirka 48 lägenheter för äldreboende.

Socialtjänsten anser också att de huskroppar som placeras närmast älven bör dras tillbaka från älvstranden.

Vidare anser man att den obehagliga doft som reningsverket vid Ankargränd sprider bör minskas, alternativt helt försvinna.

Slutligen anser socialtjänsten att det är en brist att inte en MKB upprättats.

Umeå kommun, Jämställdhetsutskottet, ställer frågor kring det faktum att fler kvinnor än män nyttjar kollektivtrafik och att en majoritet av arbetskraften inom sjukhus- och universitetsområdet är kvinnor. Man undrar hur ansvaret för genusperspektivet tagits i projektet och menar att planeringen måste ske med ett jämställdhetsperspektiv, där fokus ställs på trygghet och tillgänglighet.

Vidare framhåller man vikten av överblickbarhet och trygghet på perronger, i parkeringshus och i passager och pekar på att belysningen kan vara en viktig faktor.

Vad gäller Öbacka II anser man att det är mycket bra att lägga entréer mot gatan eftersom det ger liv och rörelse. Man undrar också över de offentliga stråkens utformning och har i övrigt många frågor kring den färdigbyggda miljön.

Utskottet föreslår slutligen:

- att trygghets- och tillgänglighetsperspektivet tydliggörs;
- att en signalreglerad korsning är bättre än en tunnel i Holmsundsvägen;
- att Öbacka II ges en mer ??? struktur;
- att placeringen av entréer sker mot ytor där folk rör sig;
- att cykelparkeringar görs väl tilltagna;
- att biltrafiken inom Öbacka II begränsas till förmån för barns spontana lek.

Umeå kommun, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, anser att en markundersökning bör utföras, att gc-vägen längs älvsstråket ska bibehålla sitt läge, att bullerberäkningar bör göras för de aktuella hushöjderna och att lägenheterna bör vara genomgående med sovrum på den tysta sidan. Nämndens uppfattning är också att bullernivåerna skall uppfylla gällande normer och att detta ska säkerställas av kommunen och Landstinget.

Umeå kommun, Umeå Fritid, har inga erinringar förutom påpekandet att med den planerade bebyggelsen följer ett naturligt behov av aktivitetsytor. Om dessa inte kan skapas inom planområdet bör en redovisning ske hur detta kan lösas i angränsande områden.

TeliaSonera redovisar behovet av samordning med övriga ledningsägare och att ta del av kommande detaljplaner. Man annonserar också behovet av ett mindre teknikrum inom området.

Umeå Universitet har få invändningar mot programmet, som man anser präglas av "ambition och välvilja", och konstaterar att man, då Umeå Universitet inte till någon del innefattas i planområdet, enbart är indirekt berörda.

Man saknar en mer tydlig skrivning om vikten av resecentrets koppling till Umeå Universitet, som kan förmodas vara den största enskilda målpunkten längs Botniabanan.

Man instämmer i att området kan komma att bli norra Sveriges attraktivaste expansionsområde men vill tillägga att universitetets framtida behov av lokaler, särskilt avknoppningar, kan förändra behovet.

På Hamrinsberget målar man upp en spännande vy med en italiensk bergsstad och en lärdomens katedral synlig från staden.

Man vill lyfta fram åtgärder som synliggör Umeå Universitet, dvs vikten av ett antal väl genomtänkta överfarter till universitetsområdet för olika trafikslag och överfarternas standard. Man önskar goda förbindelser mellan resecentrumet, men inte ökad genomfartstrafik inom området. Följaktligen ser man positivt på idén att omvandla Holmsundsvägen till en lågfartsgata.

Utsikten mot älven och vattenkontakten anses värdefull och resecentrum och bostäderna får inte skära av denna. Höga och slanka hus på lagomt avstånd varvade med lägre hus tryggar genomsikten genom området. Enstaka hus kan bli utropstecken.

I kommande detaljplaner bör ett eventuellt ökat framtida behov av bil- och cykelparkering beaktas.

Västerbottens Läns Landsting anser att den nu valda placeringen ger goda förutsättningar för att skapa ett attraktivt resecentrum och en synnerligen god angöring till sjukhuset. Man anser med tanke på utryckningsfordon också att planskildheten vid Holmsundsvägen är en fördel i denna etapp, men att det är väsentligt att inte omöjliggöra en plankorsning i en framtid.

Då den östra entrén kan komma att bli hårt belastad av cykelparkering bedömer man möjligheten att angöra perrongerna via Svingen och en ny gc-bro vid Ålidbacken som angelägna.

Landstinget vill också understryka vikten av en hög ambition i gestaltningen av hela planområdet och inte minst av Öbacka II, som kommer att utgöra botniaresenärernas entré till Umeå.

Slutligen nämner man att lokalplaneringen för onkologiska kliniken påbörjas under året och att arbetet med en sjukhusplan kommer att återupptas.

Vägverket har inget att invända.

En privatperson, **Åke Sandström,** har synpunkter på den eventuella gc-bron vid Ålidbacken, som han anser bör ligga närmare lasarettet. Dessutom anser han att ytterligare en ny bro bör skapas längre söderut som kopplas till Öberget.

Sandström anser vidare att Sandbäcken med kringområde bör bevaras öppen och småbåtshamn anläggas. Slutligen att plåthusen inom kv Vipan bör ersättas

av vackra bostadshus, eventuellt efter modell Östermalm (kv Duvan) eller Öbacka (kv Laxen).

KOMMENTARER

Processen

Länsstyrelsen anser det anmärkningsvärt att marken för bostäder har anvisats innan lämplighetsprövning skett, dvs innan detaljplan upprättats. Markanvisningen har inte heller varit förmål för prövning i kommunfullmäktige.

Nyttjandet av den aktuella marken till bostäder följer intentionerna i Umeå kommuns översiktsplan, *öpl 98*, och även i *Fördjupning för centrala stan*. Markanvisningen i sig har skett av Tekniska nämnden på Kommunstyrelsens rekommendation (protokoll Ks-plu 2000-10-24).

Det genusperspektiv som Länsstyrelsen och Jämställdhetsutskottet efterlyser, har, framför allt vad gäller frågor om tillgänglighet och trygghet, följt projektet genom åren. Som ett av få aktuella projekt har Umeå Ö/Öbacka II-handläggningen inkluderat en separat referensgrupp sammansatt av enbart kvinnor.

Resecentrets läge

Läget för resecentret har prövats i bl a två parallella uppdrag med slutsatsen att ett läge relativt centriskt på perrongerna är att föredra framför ett läge längre norrut. Det nu aktuella läget, och en "flyttning" av den befintliga storgatsbacken, gör en godtagbar infart till resecentret och Öbacka II möjlig. Ett annat argument för det föreslagna läget är också möjligheten att, som BBAB menar, åstadkomma ett av landets vackraste stationslägen med fri sikt genom ett parkområde inom Öbacka II.

Idén om en ny backe/bro är politiskt förankrad i ett beslut i kommunstyrelsens planeringsutskott och står våren 2004 inför ett genomförande. En förändring av denna planeringsinriktning är inte aktuell, men fortsatt utredning av området öster om resecentret är, som Akademiska hus begär, viktig.

Verksamheter

En etablering av verksamheter av skiftande slag i resecentrets närhet är en väsentlig del av tanken kring den nya stationen; ytor och volymer för detta ändamål kommer generöst att medges i detaljplanen. Då intressenterna i denna del av området för dagen är okända, bör den detaljplan som upprättas medge såväl kontor, butiker och bostäder mm.

Vad gäller Öbacka-området är de tilltänkta exploatörerna ej intresserade av verksamheter och en sådan planläggning är alltså inte meningsfull.

Om intresse finns kan ny separat detaljplan upprättas för kv Vipan.

Kulturmiljö

Den föreslagna planstrukturen med avsaknad av befintliga byggnader illustrerar vissa ställningstaganden i kulturmiljöfrågan bl a att ingen befintlig byggnad har bedömts bevarandevärd. Planstrukturen medger dock ett bibehållande av Hoppets gränds historiska sträckning och de båda befintliga öppna bäckarna, nog så väsentliga delar av kulturmiljön.

Buller, vibrationer och säkerhet

Med syfte på den i programmet angivna bullerutbredningen från tåg och helikoptrar hävdar Länsstyrelsen att lokaliseringen av en del av lägenheterna kan innebära en hälsorisk och inte ge en god boendemiljö. Länsstyrelsen är också kritisk till kommunens antydan om att riksintresset Botniabanan ensidigt står för järnvägsbullret.

För synpunkter på buller etc hänvisar Banverket till *Järnvägsplan JP74*.

Umeå kommuns syn på buller, vibrationer mm inom området har redovisats i remissvar på utställelsen av *Järnvägsplan 74* (Stadsledningskontoret dnr KS000130 / 2004).

De utredningar som hittills gjorts har visat att med spårnära bullerskydd och med rätt utförande av fasader, kan bullret från godstrafiken reduceras till godtagbara nivåer.

Avsikten är att gränser för godtagbara bullernivåer inom- och utomhus skall finnas i detaljplanerna, som däremot inte kommer att reglera åtgärder inom järnvägsområdet. En rimlig tolkning av beslutade nivåer för buller gör enkelsidiga lägenheter mot järnvägen omöjliga, vilket också finns möjlighet att säkerställa i planerna.

För att klargöra bullersituationen för boende på samtliga våningar pågår kompletterande bullerutredningar som även inkluderar störningar från ambulanshelikoptrarna.

Kommande detaljplaner kan svårligen reglera vibrationer; dessa regleras istället i Byggnadsverkslagen (BVL) och hanteras i bygglovskedet.

Säkerheten inom järnvägsområdet kan inte heller regleras i kommande detaljplaner, men förslaget till utformning av Öbacka II med p-däck närmast järnvägen, kan ses som en säkerhetsbuffert, dvs som ett fysiskt skydd mot urspårande tåg. En eventuell lång västlig perrong kan också medverka till att reducera följderna av en eventuell urspårning.

Tillgänglighet

Flera utredningar har underhand framtagits vad gäller tillgänglighets- och trafikfrågorna vilket möjligtvis inte synliggjorts tillräckligt i programmet.

I samband med prövningen av detaljplanen för den nya backen mellan Storgatan och Östermalmsleden framtogs utredningar av konsekvenser för kollektivtrafiken Öst på stan (Trivector: *Busstrafikstråk Öst på stan, Rapport 2002:39*). I tidigare skeden har framkomlighetsutredningar inom NUS-området gjorts (KM Trafik: *Trafikanalys Nytt resecentrum Umeå Östra 2000-08-28*) liksom en utredning om möjligheten att angöra planområdet från Holmsundsvägen (Umeå kommun/CLS *Nus-en expansion mot väster?*, 2001-08-24). I senare skeden har Banverket upphandlat utredningar om just tillgänglighet (Infraplan: *Tillgänglighetsanalys avseende gång- och cykeltrafik*, mars 2003; *Analys av färdmedelsval*, sept 2003).

Holmsundsvägen

Den föreslagna passagen av Holmsundsvägen under mark kommenteras av såväl Socialtjänsten som Jämlikhetsutskottet, som ser risker av trygghetskarak-

tär. Samhällsbyggnadskontoret delar uppfattningen att ett gott utförande av den föreslagna passagen förutsätter en god utformning, dvs rymlighet, god belysning, dagsljus och helst verksamheter i direkt anslutning.

Den förbindelse över Holmsundsvägen som föreslås av Socialtjänsten, kommer inte att innebära mindre höjdskillnad, tvärtom kommer denna att öka då den totala nivåskillnaden ökar. Rulltrottoarer är tänkbara för den horisontala förflyttningen, möjligtvis med en viss lutning, men hissar, trappor och rulltrappor är de möjligheter som finns för effektiv vertikal förflyttning.

För framtida åtgärder är det intressant att notera att Umeå Universitet ställer sig positivt till Holmsundsvägen som en lågfartsgata och att Jämställdhetsutskottet hellre ser trafiksignaler än tunnel.

Koppling till universiteten

Det exempel på utformning av området mellan resecentret och NUS som programmet innehåller är ett förslag som kan genomföras i en första etapp. De brister som finns i kopplingen till universiteten, vilket Banverket och Umeå Universitet påtalar, bör utredas inom ramen för kommande planarbete.

Gc-förbindelser till perronger

Länsstyrelsen, Landstinget och Banverket anser det angeläget att en gc-bro mellan Ålidbacken och Öbacka II kommer till stånd i anslutning till Botniabanan och att denna bro ansluts till perrongerna. Banverket hänvisar till huvudavtalet för Botniabanan.

Av tillgänglighetsskäl är det också SHBK:s förhoppning att denna gc-bro kan komma till stånd. Någon ytterligare gc-bro utöver denna förfaller dock vara uteslutet.

Trafik, parkeringar

Detaljutformingen av angöringar och parkeringsplatser bör göras på ett sätt som gynnar de mest utsatta grupperna trafikanter dvs rörelsehindrade. Denna detaljutformning blir delvis aktuell som underlag till detaljplanerna men blir aktuell först i genomförandefasen.

SHBK ser liksom Jämställdhetsutskottet gärna att fordonstrafiken begränsas inom bostadsområdet, vilket är en del av avsikten med ett planmönster med garage i bakkanten av området, kringbyggda kvarter och byggnader med entréer mot gatorna.

Utformning av Öbacka II

Upplåtelseformer

Detaljplanen i sig kommer inte att reglera upplåtelseformerna. Öbacka II är i planeringsdokumenten avsatt för flerbostadshus som, med nu aktuella exploatörer, kommer att uppföras med jämn fördelning mellan hyres- och bostadsrätter.

Socialtjänstens önskan om ett äldreboende kan ur plansynpunkt ingå i den markanvändning som avser sedvanliga bostäder.

Gestaltning

SHBK delar Umeå Universitets åsikt att genomsikt genom området ned mot Umeälven kan åstadkommas genom slanka byggnader och husplaceringar som

inte blockerar genomsikten. Landstingets påpekande om vikten av hög ambitionsnivå vad gäller utformningen av hela planområdet och inte minst av Öbacka II, är också uttryck för en hållning som kontoret delar, liksom Jämställdhetsutskottets bedömning att bostadsentréer mot angöringsgatorna är viktiga.

Älvsnärhet
Illustrationer i programmet visar en bebyggelse som till vissa delar är placerad mycket nära älven. Den kritik som några remissinstanser (Länsstyrelsen, Socialtjänsten, Miljö och hälsoskyddsnämnden och Umeå Fritid) riktar mot ianspråktagandet av så omfattande grönyta kan anses berättigad, men är dessto svårare att tillmötesgå då en omfattande byggnadsvolym enligt politiska beslut skall fördelas inom området. Det är Samhällsbyggnadskontorets förhoppning att det återstående gc-stråket längs älvskanten som "kompensation" kan ges en mer stadsmässig och trivsam utformning.

Lek och fritid
Umeå Fritid och G-C:s socialdemokratiska förening efterlyser aktivitets- och lekytor. Detaljplanen kommer att innehålla krav på lekytor inom bostadskvarteren, men större ytor som t ex bollplaner kan inte inrymmas inom området.

Service
SHBK delar Socialtjänstens och Jämställdhetsutskottets önskan om en livsmedelsbutik inom planområdet och kommer att föreslå en detaljplan som medger detta.

Teknik
Lednings- och kulverteringsproblematiken är genom UMEVA:s deltagande i planeringsprocessen väl förberedd och en första etapp genomförs i samband med den nya brons/backens byggande och storgatsbackens rivning.
Pumpstationen vid Ankargränd, vars doft Socialtjänsten och säkert många fler ogillar, är en av de viktigaste pumpstationerna i centrala stan och kommer vad Samhällsbyggnadskontoret erfar med all sannolikhet att finnas kvar inom överblickbar tid. Den betydligt mindre pumpstationen för kylvatten vid Sandbäcken tillhör landstinget.

Samordning
Umeå kommun delar BBAB:s åsikt att samordningen av utförandefrågor är väsentlig för ett smidigt genomförande av projektet.

Miljökonsekvensbeskrivning
En miljökonsekvensbeskrivning har påbörjats och kommer att bifogas kommande detaljplaner. I denna kommer resultatet av en separat markföroreningsundersökning att redovisas, konsekvenser av ianspråktagandet av den älvsnära marken, konsekvenser under byggtiden mm.

SAMMANFATTNING

Samhällsbyggnadskontorets avsikt är att synpunkter från programsamrådet i så stor omfattning som möjligt ska tillgodoses i påföljande detaljplaner. Kommande planbeskrivningar ska också redovisa de eventuella ändringar som gjorts i förhållande till programmet.

Vissa frågor behöver utredas vidare, t ex omfattningen av buller ifrån tåg och ambulanshelikoptrar, förekomsten av markföroreningar efter sågverksepoken, nyttan av en eventuell gång- och cykelbro vid Ålidbacken och ianspråktagandet av den älvsnära marken. Till viss del kommer detta att göras inom ramen för en redan påbörjad miljökonsekvensbeskrivning.

Andra av de i samrådet föreslagna åtgärderna, t ex en återgång till ett resecentrum placerat längre norrut (och ett bibehållande av den befintliga storgatsbacken) är ett osannolikt scenario, liksom *två* nya gc-broar vid Ålidbacken.

Vissa synpunkter på utformningen av Öbacka II, t ex värdet av slanka byggnader, förbud mot enkelsidiga lägenheter mot järnvägen, entréer mot gator mm, kräver en detaljeringsgrad som Samhällsbyggnadskontoret inte självklart medges reglera i planbestämmelserna.

Andra synpunkter, som t ex anordnandet av gc-stråk mellan resecentret och universiteten, kräver åtgärder som inte självklart ryms inom den egentliga detaljplaneprocessen.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i maj 2004
Detaljplanering

Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Patrik Forsberg
Arkitekt

Bilaga: Länsstyrelsens samrådsyttrande (2004-03-12, 402-1588-2004).

Dnr PLA 02-58

SAMRÅDSREDOGÖRELSE DEL 2

Detaljplan för fastigheten **Hingsten 1 m fl (Öbacka strand)** inom Öst på stan i Umeå kommun, Västerbottens län

Förslaget till detaljplan för Öbacka strand har varit föremål för samråd från den 16 februari t.o.m. den 12 mars 2005. Berörda sakägare, Länsstyrelsen och andra statliga och kommunala instanser samt föreningar m fl har givits möjlighet att yttra sig över handlingarna och förslaget har också funnits tillgängligt på Stadshuset. Några remissinstanser har begärt och erhållit förlängd remisstid t.o.m. den 18 mars. Luftfartsstyrelsen har yttrat sig efter särskild begäran. De inkomna skriftliga synpunkterna förtecknas nedan och kommenteras därefter ämnesvis.

Efter den formella samrådstiden har vid tre tillfällen muntliga samråd hållits med Länsstyrelsen där även representanter för Banverket och Botniabanan AB deltagit.

INKOMNA SYNPUNKTER

Banverket har synpunkter på buller- och säkerhetsfrågorna och anser att de bör redovisas utförligare i såväl MKB:n som planbeskrivning. Man menar att man anlägger bullerskydd utifrån befintlig situation, dvs innan aktuellt detaljplaneförslag, och med de riktlinjer regeringen beslutat ska gälla för Botniabanan.

Banverket ställer en rad frågor om de föreslagna bullernivåerna och beräknade bullernivåer på uteplatser, på olika våningsplan mm.

Banverket ställer också frågor om åtgärder ur grundläggningssynpunkt för att undvika vibrationer.

Man saknar en riskanalys och menar att då Botniabanan byggs med mycket hög säkerhetsstandard är ytterligare åtgärder inom järnvägsområdet inte nödvändiga. Man rekommenderar vissa säkerhetsavstånd mellan spår och t ex parkeringsytor.

Planbeteckningen B anses fel vad gäller p-däcken.

Banverket anser att planhandlingarna ska visa hur riksintresset Botniabanan ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Man anser också att handlingarna ska behandla intrångseffekterna under byggtiden.

Barnkonsekvensutredning bör göras liksom klargörande vad gäller resultatet av projektets kvinnliga referensgrupp.

Slutligen påpekar man att man betraktar de planerade byggnationerna som nyexploateringar och att Banverkets behov av ett temporärt nyttjande av mark måste klarläggas.

Botniabanan AB tillstyrker detaljplanen under förutsättning att exploatören åläggs vidta åtgärder för att klara buller- och säkerhetskrav mot befintlig och planerad järnväg. Samtidigt anser man att planen ej tar tillräcklig hänsyn till

närheten till riksintresset Botniabanan och att buller och säkerhetsfrågorna bör redovisas utförligare.

BBAB menar också att planförslaget, vad gäller området för tillfälligt nyttjande, strider mot järnvägsplanen och kan utgöra ett hinder för fastställelse.

BBAB konstaterar att bostadshusens våningsantal avviker från programmets och menar att det inte framgår hur de olika våningsplanen påverkas av buller. BBAB ser en risk för att framtida klagomål från boende ska medföra inskränkningar i järnvägstrafiken och på helikopterflygningarna. Man oroar sig också för buller etc under byggtiden och klargör att man inte avser bygga annan bullerskärm än vad som anges i järnvägsplanen (höjd 0,8 meter).

Vad gäller säkerhet anser BBAB att det är angeläget att p-däckens utformning beaktas. BBAB kommer att utföra de säkerhetsåtgärder Banverket angivit i JP74. Områden för eventuella skyddsdiken saknas i planen.

Barnkonsekvensutredning bör göras.

Brf Krickan menar att det är angeläget med en noggrann trafikplanering och önskar en trafikmiljökonsekvensutredning av Storgatan Öst på stan och att den tunga trafiken under byggtiden hänvisas till Östermalmsleden.

Hyresgästföreningen Södra Västerbotten är generellt positiva till ökat bostadsbyggande men vill också värna om god bebyggd miljö. Man bedömer att det planerade bostadsområdet minskar tillgängligheten till större parkområden och till älven. Man vill helst inte förlora Öbackaparken!

Föreningen oroar sig för att gc-vägen längs älven ska försämra framkomligheten då det blir smalt men med fler trafikanter.

Vidare bedömer man förslaget innehålla "en kraftig överexploatering" och menar att det finns andra tänkbara förtätningsområden i de östra stadsdelarna. Med tanke på säkerhetsrisker tycker föreningen att det är märkligt att ett bostadsområde byggs intill Botniabanan och man efterlyser vibrationsmätningar i befintlig miljö.

Slutligen anser man att sanering bör utföras och att luktolägenheterna från pumpstationen skall åtgärdas.

Luftfartsstyrelsen menar att planbestämmelserna sannolikt kan medföra att tillstånd för utökad helikopterverksamhet inte får meddelas enligt Miljöbalken. Man anser att med gällande riktvärdestillämpning är den föreslagna bebyggelsen inte förenlig med helikopterverksamheten och avstyrker detaljplanen.

Länsstyrelsen har i ett yttrande samt ett PM redovisat synpunkter med koppling till:

- *2 och 3 kap PBL* (avsteg från programmet, exploateringsgrad, friyta, p-norm, verksamheter, lukt, barnkonsekvenser, jämställdhet),
- *nationella perspektivens genomslag i kommunal planering* (God bebyggd miljö, regionalutveckling, buller, samhällsnytta),
- *riksintressenas behandling* (järnvägsplanens tillfälliga nyttjanderätt, buller, vibrationer),
- *hälsa och säkerhet* (översvämning, stabilitet, förorenad mark, farligt gods).

I PM:et utvecklas synen på marksaneringsfrågan. Båda handlingarna bifogas.

TeliaSonera AB redovisar ett behov av mark för en teknikbod. Denna bör ligga i anslutning till Hoppets gränd minst 50 meter från järnvägsspåren.

UMEVA menar att utrymme för eventuell ledning längs Djupbäcken måste finnas. Man önskar också plats för en återvinningsstation och att utrymmen för hushållsavfall placeras nära lokalgatan.

Umeå Energi önskar ett mindre område för en transformatorstation i anslutning till Ankargränds vändplats.

Umeå kommun
Kommunstyrelsens planeringsutskott, PLU, tillstyrker planförslaget med vissa synpunkter. Man bifogar också ett yttrande från *SHBK, Brandförsvar och Säkerhet*, och menar att dessa frågor bör belysas närmare i det fortsatta planarbetet.

Planbeskrivningen bör kompletteras med varför området trots kraftigt buller är lämpligt för bebyggelse. Konsekvenserna för barnomsorg och skola bör redovisas liksom en barnkonsekvensanalys.

Skrivningarna om marksanering bör justeras vad gäller genomförandet.

Skrivningar om genomförandeavtal bör korrigeras.

Gångbron ska ses som en möjlighet.

Avvikelser från programmet, t ex bedömningen att friytorna inte är tillräckliga vid full exploatering, bör motiveras.

Slutligen ifrågasätts MKB:s bedömning av kulturmiljön samt påverkan på stadsbilden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att de miljöproblem som är förknippade med planen går att komma till rätta med på ett acceptabelt sätt under förutsättning att vissa krav uppfylls. Dessa är att bullerkraven inomhus uppfylls och tillgången till en "tyst sida" säkerställs, att bullerskydden mot järnvägen byggs ut i den första etappen, att bullerskärmen tillåts bli högre än 3,5 meter, att ett skyddsavstånd om 50 meter mellan befintlig pumpstation och bostäder beaktas, att transformatorstationer utformas så att elektromagnetiska fält inte överstiger 0,2 µT där människor stadigvarande vistas och att saneringen som målsättning har att uppfylla riktvärdet 10 ng/kg som utesluter markanvändningsrestriktioner. Ifall detta värde inte kan uppnås bör det i planen framgå hur framtida odling skall uteslutas.

Beslutet innehåller också tilläget att "Det ska särskilt beaktas att avståndet mellan älven och bebyggelsen inte får understiga de i planbeskrivningen angivna avstånden. Aktivitetsytor ska utformas och förläggas så att störningar inte uppstår för de boende".

Skolkontoret menar att 2-3 nya förskoleavdelningar behövs när området är fullt utbyggt.

Vägverket har inga invändningar.

Västerbottens läns landsting anser genom verksamhetschefen VL Fastighet att avstegen från programmet vad gäller hushöjder, husens slankhet och brist på genomsikt är oacceptabla då det förhindrar möjligheten att uppnå det över-

gripande målet att skapa en attraktiv entré till Umeå och stationsläget. Den visuella kontakten mellan sjukhus- och universitetsområdet är väsentlig för att utsikt och rymd vid resecentret och byggnadernas höjd vid Djupbäcken bör begränsas. Man anser också att utformningen av p-däcken som bullervägg är väsentlig för resenärernas upplevelse av stadens entré och påpekar att det även i tidigare yttrande framhölls vikten av hög ambitionsnivå.

VLL anser vidare att den ökade exploateringen förefaller utgöra ett hot mot helikoptertrafiken och att utökade hushöjder innebär en säkerhetsrisk. Man uttrycker också en rädsla för klagomål på buller och anser att acceptansen av 50 $dB(A)_{max}$ inomhus bör utredas. Slutligen anses man också att Luftfartsstyrelsen bör kunna yttra sig.

Västerbottens museum kommenterar i huvudsak områdets kommande karaktär, historiska spår, värdefull bebyggelse, avvikelser från programmet samt utblickar. Museet har förhoppningen att planen ska revideras så att befintlig miljö respekteras och att området ska ges ett uttryck som utstrålar släktskap med omgivningen.

Museet anser att det är viktigt att området får en utformning som anknyter till övriga staden samt lyfter fram älven och dess betydelse för staden.

Man anser att stenvalvsbron och den gamla kustlandsvägen är historiska spår som bör finnas kvar. Namnsättning av gator med historiska namn, återanvändning av befintlig smågatsten och kantsten (kullersten) är andra sätt att markera tidigare skeenden.

Vad gäller värdefull bebyggelse anser man att tidigare samrådsyttrande till ÖPL98 ska beaktas och menar att de kvarvarande fem ursprungliga byggnaderna inom området är bevaransvärda.

De avvikelser från detaljplaneprogrammet som gäller hus över fem våningar, byggnadernas slankhet, arkitektonisk sammanhållning, ljusa fasader, nedtrappning mot kv Siken och Hunden anser man måste regleras.

Slutligen anser museet att husplaceringen ej får blockera genomsikten genom området och anger som viktiga siktlinjer vyerna från Sjukhusparken, Tunnelbacken och södra infarten via Holmsundsvägen.

Privatpersoner

Carl-Erik Cederholm protesterar mot den överetablering som planeras av Öbackaparken. Han invänder mot den höga exploateringen och ser en av stadens lungor försvinna och förvandlas till vad som kommer att bli ett oläkbart sår i den älvsnära naturen. Cederholm anser att ett större område för friluftslivet bör lämnas fritt vid älven och jämför med det tidigare Öbackaområdet som byggts med hänsyn till det älvsnära området.

Andreas Grahn har i ett flersidigt yttrande kommenterat ianspråktagandet av Öbackaparken, älvsutsikten från Ålidbacken, bostadsområdets bristande kvaliteter, beslutsunderlaget och stadens behov av fler bostäder.

Grahn beskriver målande områdets många kvaliteter som rekreationsplats sommar som vinter för många umebor. Han menar att avsaknaden av grönområden i flera av de kringliggande befolkningstäta områdena, älvens tillgänglighet och avsaknaden av närliggande privata bostäder är mycket uppskattade egenskaper. Området är så stort att många aktiviteter samtidigt kan pågå, såväl

brännboll som stilla filosoferande vid älvskantaen. Grahn menar, att det vore ett grovt brott att ta området från umeborna och inte heller det bästa sätt att beakta de allmänna intressena enligt PBL-lagstiftningen.

Grahn menar vidare att om Öbacka strand byggs enligt planerna kommer utsikten inte bara för de boende på Ålidbacken utan också för alla som passerar Ålidbacken via gc-vägen förstöras. Ålidbackens stora kvaliteter som bostadsområde går därmed förlorade.

Grahn menar att exploateringen är för tät och att p-norm och friytor inte klaras. Därtill kommer skuggorna att täcka gårdarna större delen av dagen. Bullret i olika former, farligt gods och dioxin i marken talar också emot planen och Grahn undrar om det är så här Umeå kommun uppfyller sitt övergripande mål "en långsiktigt hållbar livsmiljö, socialt, miljömässigt och ekonomiskt". Han menar att detta är fel väg och att en del av framgångsreceptet istället är att satsa på parker och kulturmiljöer.

Grahn pekar också på brister i beslutsunderlaget t ex vad gäller kommentaren att inget riksintresse berörs. MKB:n menar han är under all kritik som inte redovisar konsekvenserna för Ålidbackens utsikt och solförhållanden. Han menar också att MKB:n saknar ställningstagande till miljökvalitetsnormerna och miljömålen samt felaktigt påstår att allmänna intressen enligt PBL beaktas.

Grahn utvecklar slutligen hur han anser att Umeå skall utvecklas bl a genom att inte utnyttja parker till bostäder, genom att följa ambitioner i översiktsplanen. Han pekar också på positiva insatser som t ex kompletteringarna på Ålidhems p-platser. Grahn menar också att ÖPL98 inte tar ställning till bebyggelse av Öbackaparken och undrar om politikerna vill bli ihågkomna för de som utplånade Umeås bästa brukspark och menar att det ännu finns tid att avbryta planarbetet och bevara parken.

Erik Johansson anser att en grön oas försvinner om Öbackaparken bebyggs.

Eva Lindberg och **Linda Nordström** har yttrat sig i identiska men separata skrivelser. De anser att kommunen inte ska planera bostäder så nära älven som förslaget visar. Bostäderna bör istället ligga på samma avstånd från älven som det befintliga öbackaområdet. Behovet av grönområdet till idrott och andra uteaktiviteter är uppenbart och detta bör styra kommunens prioriteringar. "Det är mycket viktigare än att ett fåtal boende får uteplats mot älven."

Vidare hänvisar Lindberg/Nordström till en av Livsmedelsverket och Folkhälsoinstitutet författad rapport vad gäller matvanor och ökad fysisk aktivitet och citerar hur lämpliga markytor för aktiviteter alltmer försvinner från tätorterna och att medvetna satsningar måste till för att t ex bibehålla och främja breddidrott. Slutsatsen av planens tankar på grillplatser och bänkar är, menar Lindberg/Nordström, att i Umeå kommun ska man "inte springa omkring och spela brännboll och ta plats, i Umeå ska man sitta stilla och äta grillmat". Slutligen påpekar man översvämningsrisken.

Rebecka Möller anser att det är "oerhört tråkigt att kommunen inte inser värdet av det vackra område som älven och älvsstranden utgör". Hon menar att den lummiga känslan utmed strandpromenaden kommer att förstöras och picnic, kubbspel etc omöjliggöras. Möller anser att Öbacka II i sitt befintliuga skick ger "ovärderligt utrymme för avkoppling i en vacker och för många

stadsbor lättillgänglig del av staden.", lockar till cykling och promenader istället för bilåkning och ger en positiv bild av Umeå.

Tobias Sundqvist anser att det är förkastligt att förstöra de sista gräsytorna som finns längs älven och menar att kommunen bör behålla lika mycket mellan bostäder och älv som man gjort på det äldre öbackaområdet. Han tycker att kommunen ska skrota eller göra om byggplanerna för Öbacka strand och även göra enkäter eller olika arkitektförslag så att umeborna får tycka till.

KOMMENTARER

Avvikelser från programmet

Planförslaget är liksom detaljplaneprogrammet ett resultat av diskussioner mellan Umeå kommun och de båda medverkande bostadsproducenterna. Avsikten har varit, att med beaktande av synpunkter från samrådet, så långt som möjligt genomföra programmets intentioner. Detta har i de flesta, men inte alla, avseenden varit möjligt. Till det som inte reglerats i detalj hör de tänkta byggnadernas mer exakta placering och dess utformning.

För att åstadkomma önskad flexibilitet har byggrätterna ritats sammanhängande, 20 meter djupa och med möjliga höjder mellan sex och tolv våningar. Planen tillåter nu ett stort antal byggnader över fem våningar och möjligheten till fri utformning och placering av dessa, att t ex variera mellan lamellhus och punkthus, har skapats.

Möjligheten att uppföra relativt höga och sammanhängande byggnadskroppar medför en risk att genomsiktligheten, bl a från sjukhusområdet, genom kvarteren reduceras. Planens huvudstruktur innebär dock att öppna siktlinjer kvarstår längs tvärgatorna och bäckstråken, inte minst längs det breda området längs Djupbäcken.

Programmets skrivningar om sammanhållen arkitektur med ljusa och slanka byggnader har inte kunnat regleras, liksom inte heller tvingande bestämmelser om entréer mot gator eller en nedtrappning av den nya bebyggelsen mot befintliga kvarter.

Med tanke på bl a områdets storlek och den långa genomförandetiden har således planförslaget givits en relativt öppen utformning där endast huvuddragen regleras. Planen innehåller dock fortfarande möjligheten att utforma både bebyggelse och privata och offentliga uterum med hög ambition, men reglerar inte detta.

Den enligt programmet och översiktsplanefördjupningen *Centrala stan* gällande parkeringsnormen om 9 p-platser per 1000 m^2 BTA har ifrågasatts av byggherrarna. NCC har till sina bostadsrätter önskat en p-plats per lägenhet, dvs cirka 300 platser, medan AB Bostaden hävdat, att det för boende i hyresrätter räcker med färre platser än vad kommunen normalt kräver. Detaljplanen uppfyller primärt dessa önskemål, men ger också möjligheten till ytterligare p-platser i gårdsbjälklag. Sammantaget innebär detta att detaljplanen ger exploatörerna möjlighet att uppfylla gällande p-norm.

Utformningen av de p-däck som vetter mot järnvägen är viktig för resenärernas upplevelse av ankomsten till Umeå. De säkerhetskrav bl a i form av obrännbara byggmaterial, som ställs på väggar och anslutande bullerskydd, ska

förhoppningsvis inte resultera i en mindre bra gestaltning.

Barnkonsekvensutredning
Umeå kommun saknar i dagsläget manual för barnkonsekvensutredningar i detaljplaner. Vissa tillägg kan ändå göras i planbeskrivningen.

- Planbeskrivningen kompletteras under *Barnkonsekvensutredning*.

Buller
I den sk infrastrukturpropositionen har riksdagen i mars 1997 lagt fast följande riktvärden för trafikbuller som normalt inte skall överskridas vid nybyggnation av bostäder:

30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats i anslutning till bostad

Enligt regeringen bör en utgångspunkt vara att dessa riktvärden skall klaras vid nybebyggelse av bostäder. Vid komplettering av befintlig bebyggelse kan dock anledning finnas att avvika från riktvärdena.

I Boverkets rapport *Planera för god ljudmiljö* anges att riktvärdena alltid skall uppnås vid nybyggnad på tidigare oexploaterad mark. Avkall från riktvärdena kan komma ifråga, men skälen skall vara starka och innebära stor samhällsnytta. Bland de faktorer som kan påverka bedömningen nämns bl.a. unika naturvärden eller centrala kollektivtrafiknära lägen inne i städer, som ger påtagliga eller långsiktiga energivinster i transportsystemet. Därutöver anges också att en beskrivning av andra kvaliteter, t.ex. en storslagen utsikt, kan vara betydelsefull.

Bedömningsgrunderna kan alltså sägas vara komplexa och avvägningarna bör ske i ett mer samlat perspektiv än en ren ekonomisk teknisk bedömning. Här bör även beaktas vilken boendemiljö som är rimlig och godtagbar att planlägga och erbjuda medborgarna i ett folkhälsoperspektiv.

Området för Öbacka strand är idag bebyggt med bostäder och har sedan länge varit planerat för ytterligare sådana. Gällande detaljplan visar att bostadsändamålet dominerar området, medan en mindre del är avsatt för småindustrier. Området har sedan 1998 i kommunala dokument som översiktsplanen, *ÖPL98*, och fördjupningarna *Centrala stan* (båda antagna KF 980525) och *Långsiktig strategi för den framtida bostadsförsörjningen* (antagen KF 001218) angivits som ett område tänkt för bostäder.

Området är beläget i direkt anslutning till Norrlands största arbetsområde, universitets- och sjukhusområdet och gränsar till det blivande resecentret Umeå Östra, Botniabanans viktigaste resecentrum. Öbacka strand får ett exceptionellt lättillgängligt och väderstrecksmässigt välorienterat sydvästläge vid Umeälvens norra strand.

Det är Samhällsbyggnadskontorets uppfattning att bebyggelse av området bör betraktas som en komplettering av befintlig bebyggd miljö. De avvikelser från riktvärdena för buller som innefattas av planhandlingarna kan motiveras av det exceptionellt tilltalande läget vid Umeälven som görs tillgängligt för ett stort antal boende, närheten till Botniabanan och dess resecentrum samt närheten till

universiteten och universitetssjukhuset och den ena av stadens två busstermi-naler.

Det är också Samhällsbyggnadskontoret/Detaljplanerings uppfattning, att de eventuella överskridandena av den rekommenderade ljudnivån utomhus som härrör från ambulanshelikoptrarna, kan accepteras.

Eventuella framtida klagomål på buller från tåg eller helikoptrar är inte möjligt att utesluta, men ett ambitiöst byggande och en noggrann kontroll under genomförandet ska reducera riskerna för framtida problem.

Väg- och tågtrafik

Ekvivalenta ljudnivåer

De skyddsnivåer för buller som föreslås i detaljplanen överensstämmer vad gäller väg- och tågtrafikbuller med de rekommendationer som Boverket redovisar i sin rapport *Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder* (nov 2004). Då den dygnsekvivalenta bullernivån i några av fasaderna inte kan skärmas till mindre än 60 dB(A) har den möjlighet till avvikelse Boverket ger blivit nödvändig och begreppet "tyst sida", med tillämpningen "Minst hälften av boningsrummen i alla lägenheter är vända mot en bullerskyddad sida", använts.

Boverket menar att nya bostäder i undantagsfall kan accepteras "...där den dygnsekvivalenta ljudnivån i fasad överstiger 60 dB(A) och då under en förutsättning att en tyst sida med högst 45 dB(A) vid fasad ska eftersträvas...", men att högst 50 dB(A) ska åstadkommas. Boverket anger att avsteg från riktlinjerna kan komma ifråga "...i samband med komplettering av befintlig bebyggelse i centrala delar av städer (...) och tätare bebyggelse vid knutpunkter längs kollektivtrafikstråken."

Inom planområdet visar beräkningarna (Ingemansson 2005-05-09) att med 3,5 meter bullerskärm når den dygnsekvivalenta ljudnivån i husfasad vid två meters höjd (vån 1) närmast järnvägen inte upp till 60 dB(A). På 7,5 meters höjd (vån 3) överskrids 55 dB(A), men på 13 meters höjd (vån 5) överskrids 60 dB(A). En "tyst sida" (45 dB(A)) måste således eftersträvas och minst en ljuddämpad sida (45-50 dB(A) vid fasad) måste åstadkommas.

Beräkningarna visar att nivåer om 45 dB(A) kan klaras även på de mest utsatta bostadshusens gårdsfasader, medan gavlarna kan komma att utsättas för ljudnivåer upp till 50 dB(A). Boverkets rekommendationer, vilka skall framgå av planbestämmelserna, kan alltså uppfyllas.

Maximala ljudnivåer

Beräkningar av maximala ljudnivåer (Ingemansson 2005-06-28) visar att det med planillustrationens byggnader är möjligt att åstadkomma tillräckligt låga bullernivåer på de sydvästra fasaderna, dvs de som i första hand avses förses med balkonger och uteplatser. Ljudnivåerna där beräknas variera mellan 60 dB(A) och 70 dB(A).

I fasaderna närmast järnvägen (punkterna 23-26), men också i öppningarna mellan husen, i de illustrerade husens gavlar, visar beräkningarna nivåer överstigande 70 dB(A).

Utan särskilda åtgärder kan således en lägenhet inte enbart förses med balkong i fasader närmast järnvägen eller i gavelläge. I detaljplanen regleras detta

av en planbestämmelse om maximal ljudnivå om 70 dB(A) vid uteplatser och på minst en balkong per lägenhet.

Ambulanshelikoptrar
Riktlinjen om 45 $dB(A)_{max}$ inomhus innehåller också reservationen att värdet inte får överskridas mer än tre gånger/natt. Sannolikheten att överflygning av Öbacka strand kommer att ske mer än tre gånger/natt (22.00-06.00) bedöms som ytterst liten och enstaka nattliga överflygningnar strider således inte mot riktvärdet.

Trots att inget övre värde för överskridande anges i riktlinjerna har, för att så långt som möjligt tillgodose en god inomhusmiljö, övre värden om 50, 55 respektive 60 $dB(A)_{max}$ angivits i detaljplanen. Värdet 50 dB(A) för sovrum kräver antingen fönster med dubbla karmar eller en fönsterarea begränsad till 20% av väggytan.

Helikopterbullret *utomhus* kan inte reduceras med några enkla medel av typ plank e.d. och riktlinjen om 70 $dB(A)_{max}$ kan således inte garanteras. Antalet överflygningar idag är i genomsnitt mindre än en per dygn, men kan komma att öka. Upplevelsen av störningar är erfarenhetsmässigt kopplade till bullernivå och typ av verksamhet. Toleransen för just den samhällsnyttiga sjuktransportverksamheten bedöms av Samhällsbyggnadskontoret som större än andra bullerkällor. För det talar t ex att klagomål som gäller buller under dagtid saknas.

Bullerplank
Mot järnvägsområdet skärmande bullerplank är en förutsättning för en godtagbar ljudmiljö inom bostadsområdet. De i samrådet föreslagna planbestämmelserna ger möjlighet, men ställer inte krav på att plank uppförs.

Det är inte möjligt att genom planbestämmelser villkora eller garantera ett uppförande av bullerskydd innan bostäderna tas i bruk. För att ändå säkra tillkomsten av nödvändiga bullerdämpande väggar och plank avser Umeå kommun träffa ett särskilt avtal med Botniabanan AB. Avtalets innebörd blir att ett 3,5 meter högt plank skall uppföras inom ett område 18 meter från huvudspåret. Skärmarna kommer på långa sträckor att vara sammanbyggda med p-däcken, men kan också placeras närmare järnvägsspåren och kan då vara lägre.

Planbestämmelsen om bullerskärm skärps till att det *ska* uppföras men *högst* 3,5 meter.

Med tanke på utsikt mot älven från tåg, bilar och boende m fl kan högre plank än 3,5 meter över rälsöverkant (rälsöverkant +8.25, planköverkant +11,75) inte anses rimligt. Angränsande lokalgata ligger som lägst 7,35 meter lägre (+4,4) än plankets överkant.

En hög ambition i utformningen av bullerskydden är väsentlig för resenärernas upplevelse av ankomsten till Umeå. I Banverkets gestaltningsprogram har en ambition tydliggjorts och kan förhoppningsvis, trots erforderliga säkerhetskrav, bestå.

Kompletteringar av detaljplanen:

- Planbeskrivningen kompletteras och ändras.
- I planbestämmelsen om bullerskärm ändras *får* uppföras till *skall* uppföras. Skärmens höjd begränsas till *högst* 3,5 meter.
- Planbestämmelserna om väg- och tågtrafikbuller kompletteras med bestämmelse om ljudnivåer på den "tysta sidan".

- Planbestämmelsen om helikopterbuller kompletteras med riktvärdet 45 dB(A) för maximal ljudnivå.
- Ny planbestämmelse om att uppföljning och kontroll av de bullerdämpande åtgärderna ska regleras i kontrollplanen införs. Genomförandebeskrivningen kompletteras med anvisningar om hur detta skall ske.

Friytor

Som omnämns i planbeskrivningen medför redan minimiexploateringen (e_1) att friytekravet enligt gällande norm inte kan uppfyllas. Plan- och bygglagens krav på "tillräckligt stor friyta" har för Umeå kommuns tillämpning inneburit krav på friytor om 1/3 av totala BTA. Siffran, som härrör från översiktsplanefördjupningen *Centrala Stan*, är en riktlinje som visat sig svår att tillämpa i centrala staden.

De "avsteg" som förslaget till detaljplan medger inom Öbacka strand kan anses kompenseras av anslutande gröna friytor längs älven.

Grönområdet, rekreation

Som nämns i planbeskrivningen kommer befintliga grönytor att kraftigt reduceras och en stor del av vad som idag allmänt betraktas som parkmark kommer att försvinna. Ianspråktagandet av denna mark är sedan lång tid förberett genom att området, då kallat Öbacka II, finns medtaget i både *ÖPL98* och *Centrala stan* som föreslaget kompletteringsområde för bostäder respektive utrednings- och förtätningsområde.

Bostadsbyggande i Umeås centrala delar är ett stort allmänintresse, men möjligheterna till större exploateringar liknande den aktuella få. Särskilt är möjligheterna till vattennära byggande ytterst begränsat.

Förslaget till detaljplan visar ett bibehållet offentligt område längs älven, som i enlighet med detaljplaneprogrammet till största delen är 20 meter brett, men som vid Ankargränd når hela 55 meter. Intentionerna är att både strandområdet och området längs Djupbäcken ska ges en tilltalande och attraktiv utformning.

I anslutning till det äldre öbackaområdet, byggt under 1980-talets första hälft, finns mellan bostäderna och älven ett populärt grönområde. Detta tillkom dock inte med tanke på rekreation utan som ett reservat för en tänkt bilväg mellan Kyrkbron och Holmsundsvägen.

Samhällsbyggnadskontoret konstaterar, att detaljplaneförslagets reducering av grönområdet är förankrat i översiktsplaner och är av rimlig omfattning då tillgången till stranden kvarstår och stora grönytor finns i anslutning till älven norr om planområdet. Byggandet av Öbacka strand är också av stor betydelse för bostadsproduktionen i centrala Umeå och bidrar till att ett stort antal boende ges ett förstklassigt bostadsläge.

Gångbro

Då tillgänglighetsutredningar tydligt pekat på, att det för god tillgänglighet till Botniabanans perronger är nödvändigt med en förbindelse i dess södra delar, inehåller förslaget till detaljplan en möjlighet till anläggande av en gångbro över Holmsundsvägen. Bron avses primärt betjäna Botniabanan, men kan också med fördel kopplas ihop med gång- och cykelstråken längs älven och Ålidbacken.

Detaljplanen ger dock självfallet bara *möjligheten* att anlägga en sådan bro.

Järnvägsplanen
Enligt §5 i *Lag om byggande av järnväg (1995:1649)* får en järnväg inte *byggas* i strid mot gällande detaljplan. Järnvägsplanen för sträckan vid Öbacka strand, JP74, förväntas fastställas under det andra kvartalet 2006 och överensstämmelse råder mellan denna och det aktuella förslaget till detaljplan.

För byggande av järnvägen redovisas i järnvägsplanen områden för tillfällig nyttjanderätt. När detaljplanen genomförs skall dessa tas i anspråk för garage till bostadsbebyggelsen. Umeå kommun har därför i avtal med Banverket och Botniabanan AB (BBAB) reglerat under vilka tider som områdena skall stå till BBABs förfogande.

Buller under byggtiden bedöms inte bli något problem eftersom de arbeten som alstrar högst buller kommer att vara avslutade innan inflyttning kan ske. Störningar från den befintliga tågtrafiken under en etappvis utbyggnad av bostadsområdet avses regleras mellan kommunen och exploatörerna i samband med markförsäljningen.

Avtal, som reglerar ansvar för bullerskyddsåtgärder när Botniabanan är i drift, är under upprättande. Enligt detta avtal skall BBAB inom spårområdet bygga ett bullerplank 3,5 m över rälsöverkant på sträckan 890+313 – 890+600, dvs den södra delen av Öbacka strand. Kommun och kommande exploatörer svarar för övriga erforderliga bullerskyddsåtgärder.

Komplettering av detaljplanen:

- Planbeskrivningen kompletteras under *Gällande planer.*

Kulturmiljö
Efter sommaren 2005 återstår av byggnaderna längs Hoppets gränd endast två trähus, Öbackagården (Barnhemmet 1) och bostadshuset vid Djupbäcken (Dovhjorten 11). Någon uttalad avsikt från kommunen eller bostadsproducenterna att bevara dessa byggnader finns inte.

SHBK/Detaljplanering delar museets uppfattning om värdet av reminiscenser av förfluten tid och har bl.a. därför använt Hoppets gränds läge (fd kustlandsvägen) och sträckning som utgångspunkt för områdets kvartersindelning. Kontoret har också för avsikt att återanvända befintlig smågatsten och rullsten i någon del av Hoppets gränd.

Avsikten är även att den gamla stenvalvsbron ska bibehållas och om möjligt bör den synliggöras. Den i juni 2005 av Byggnadsnämnden beslutade namnsättningen av kvarter och gator har självfallet också tagit sin utgångspunkt i den lokala historien.

Komplettering av detaljplanen:

- Planbeskrivningens och MKB:s texter under rubriken *Kulturmiljö* anpassas till de faktiska förhållandena.

Lukt
SHBK/Detaljplanering delar synpunkterna att åtgärder mot den dåliga lukten från *pumpstationen* vid Ankargränd bör vidtas, men anser att de föreslagna byggrätterna på cirka 35 meters avstånd kan godtas. Eventuella åtgärder på pumpstationen kan inte regleras i detaljplanen.

Markföroreningar
Umeå kommun delar uppfattningen att saneringen av marken skall genomföras så att inga restriktioner för framtida användning blir nödvändig. Markunder-

sökningar i syfte att avgränsa det förorenade området pågår fortfarande. Arbetet med avgränsning och förslag till åtgärdsmål sker i nära samarbete mellan kommunen, tidigare verksamhetsutövare, Länsstyrelsen och anlitad konsult. Så snart som åtgärdsmålen, efter anmälan till Länsstyrelsen, fastlagts, avser kommunen i samarbete med tidigare verksamhetsutövare genomföra saneringen.

Det är inte aktuellt att låta blivande exploatörer svara för saneringen. Kommunen äger all mark inom planområdet och någon försäljning av mark som är förorenad kommer inte att ske innan saneringen är genomförd.

Saneringskostnaden och fördelningen av denna mellan kommunen och tidigare verksamhetsutövare beror givetvis på vilka åtgärdsmål som kommer att gälla. Detta är i sin tur beroende av vad den framtida markanvändningen tillåter. Innan saneringen kan genomföras, måste det därför stå klart vilken den framtida markanvändningen blir. Kommunen delar därför inte Länsstyrelsen uppfattning, att saneringen måste genomföras innan detaljplanen kan antas. Kommunen förutsätter därför att det nära samarbetet med Länsstyrelsen, och det faktum att kommunen garanterar ett genomförande av saneringen innan bostadsbyggandet påbörjas, som tillräckligt för att detaljplanen skall kunna antas.

Kompletteringar av detaljplanen:

- Avsnitten om markföroreningar i plan- och genomförandebeskrivningarna samt i MKB:n revideras.

Parkeringsdäcken

Symbolen *B* skall enligt Boverkets anvisningar användas för den mark som avses användas för bostadsändamål. Då de aktuella byggrätterna för parkeringsdäck uteslutande avses nyttjas, och delvis ägas, av de boende, skall de betecknas som bostadsändamål. Avsikten att markera p-däcken som bostadskomplement kan dock förtydligas.

På NCC:s begäran utvidgas byggrätterna för p-däcken för att rymma trapphus. För att inte motverka sikt mellan byggnaderna skall trapphusen utföras genomsiktliga.

Kompletteringar av detaljplanen:

- Plankartans ytor för p-däck förtydligas genom kryssmarkering och utvidgas för att rymma genomsiktliga trapphus. Planbestämmelserna kompletteras på motsvarande sätt.

Referensgrupp

Den arbetsgrupp som genom åren arbetat med planeringen av Botniabanans resecentrum Umeå Östra och Öbacka II kompletterades under en period med en referensgrupp bestående av kvinnor med praktisk eller teoretisk erfarenhet av resenärsanslutna problemställningar. De frågor som kom att hanteras gällde dock i huvudsak det blivande resecentret, Umeå Östra, och faller utanför den aktuella detaljplanen.

Riksintressen

Planområdet i sig innehåller inga riksintressen, men gränsar och påverkas starkt av både den befintliga järnvägen och den blivande Botniabanan, båda riksintressen. Planhandlingarna innehåller otydligheter i detta hänseende.

Komplettering av detaljplanen:

- Planbeskrivningen och MKB:n kompletteras med tydliggörande av riksintressena.

Service
Skolkontoret redovisar ett underlag för förskolan till 170 barn varav 30 utgör nytillkommande från ett fullt utbyggt Öbacka strand. Man gör bedömningen att tre nya avdelningar behövs för förskolebarn, varav en utgör ersättning för Uven/Vingen som inte uppfyller hygien- och tillgänglighetskrav.

Platser för grundskoleelever kan tillgodoses av Östermalmsskolan som idag har väl små klasser.

SHBK konstaterar att förskolebehoven inte kan tillgodoses inom Öbacka strand.

Säkerhet
Efter samrådet har SHBK/Brandförsvaret utrett riskproblematiken och redovisar detta i ett PM. Stabilitetsförhållandena har undersökts av konsult (WSP 2005-08-08). Följande slutsatser redovisas:

Farligt gods
Enligt Banverket kommer Botniabanan att byggas med högsta möjliga säkerhetskrav. För att ändå begränsa följderna av en eventuell olycka bör parkeringsdäckens baksidor utföras stabila och avvisande mot järnvägsvagnar, men inte förses med skarpa hörn.

Inga byggnader skall finnas närmare spår än 15 meter. För att avleda eventuell utläckt vätska skall diken anordnas nära spåren.

För att vid ett läckage minimera spridning av gas till bostadshusens lägenheter bör ventilationssystemen vara lokalt reglerbara.

För att motverka brandspridning bör byggnaderna 15-30 meter från spår ej innehålla bostäder och utföras i icke-brännbart material.

Utrymningsvägar från bostadshusen skall ej vara vända mot järnvägen utan mot älven.

Lämpliga vägar och uppställningsplatser för räddningsfordon samt brandposter skall anordnas.

Stabilitet
Efter samrådet har en stabilitetsutredning utförts som visar att "sluntstabiliteten översiktligt är tillfredsställande..." och att "...inga särskilda förstärkningsåtgärder ur stabilitetssynpunkt behöver vidtas". Men i detaljskedet, vid byggande och uppfyllnad inom parkområdet, om större uppfyllnader görs och vid byggande nära Djupbäcken, skall mer detaljerade undersökningar göras.

Översvämning
Det högsta dimensionerande flödet genom Stornorrfors kraftverk medför vattennivåer om drygt +1,8 i Umeå centrum och längre söderut. För att motverka skador på byggnader vid en eventuell översvämning bör byggnaderna inom Öbacka strand inte uppföras lägre än +2,5 (system RH00).

Kompletteringar av detaljplanen:

- Texter om översvämningsrisken, p-däckens och bullerskärmarnas utförande samt bostadshusens ventilation införs i planhandlingarna. Planbestämmelserna kompletteras under *Risk- och skyddsbestämmelser.*

- Plan- och genomförandebeskrivningarna kompletteras också med text om räddningsfordonens framkomlighet.

Teknisk försörjning

De *nätstationer* som är tänkta för Öbacka strand är av typen "plåtkiosk" dvs strålningskällan är skärmad av ett metallhölje. Magnetfältet avtar därmed snabbt med avståndet från stationen: redan på två meters håll är strålningen med stängd dörr bara 0,2 µT, med öppen dörr något högre. De båda föreslagna stationerna är placerade cirka 30 meter från närmaste miljö där människor stadigvarande vistas, dvs från bostadshusen, och uppfyller således med råge aktuellt avståndskrav. Detta gäller även den tillkommande byggrätten för en transformatorstation vid Ankargränd.

Pga av önskemål om trapphus från p-däcken ändras läget på transformatorstationen mellan de norra p-däcken. Då stationen omges av kvartersmark införs också ett nödvändigt u-område för allmänna ledningar.

Redovisat markområde, dvs allmän mark, för *vatten- och avlopp* vid Djupbäcken har i omfattning godtagits av Umeva. Samordning av idéer för utformning av marken och VA-dragningarna är dock av yttersta vikt.

Endast en *pumpstation* är nödvändig. Angivet läge ändras till ett läge vid Djupbäcken väster om befintligt gc-stråk.

Önskemålet om en *återvinningsstation* inom området kan inte tillgodoses på mark som utgör allmän plats. Möjligheten till en placering av en station utanför planområdet bör bevakas av Umeva.

Placeringen av utrymmen för *hushållsavfall* skall ske inom kvartersmark och regleras inte i detaljplanen.

TeliaSoneras önskemål om en *teknikbod* bör beaktas i samband med pågående upprättande av detaljplanen för resecentret Umeå Östra.

Kompletteringar av detaljplanen:

- Möjlighet för anläggande av en ny transformatorstation vid Ankargränd medtages i planhandlingarna.
- På plankartan ändras läget för transformatorstationen mellan p-däcken och ett anslutande u-område införs.
- Planhandlingarna ändras till att innehålla endast *en* ny pumpstation med placering vid Djupbäcken.

Trafik

Samhällsbyggnadskontoret är medvetet om att den aktuella utbyggnaden med bostäder kommer att medföra en viss trafikökning i närområdet och hänsyn till detta har tagits när området planerats. Konsekvenserna har dock inte bedömts vara så omfattande att ytterligare omfattande utredningar är nödvändiga.

Under byggtiden kommer trafiken att hänvisas till sådana gator att störningar för närboende begränsas.

Verksamheter

Genom att i förslaget till detaljplan ge möjlighet till handel eller annan verksamhet i de byggnader som uppförs vid lokalgatorna kan ett visst behov verksamheter tillgodoses. Lokalisering av mer omfattande ytor för verksamheter som förstärkning av den knutpunkt det angränsande resecentret kommer att

utgöra, kan åstadkommas i området norr och väster om resecentret. Detta bör beaktas i den pågående planläggningen av resecentrumområdet.

Vad gäller etablering av verksamheter kan också pågående förändringar av fastighetsinnehav inom sjukhusområdet vara nödvändigt att beakta.

En mindre verksamhet, som t ex ett kafé, bör som planbeskrivningen nämner vara möjlig att etablera längs den offentliga älvsstranden.

Komplettering av detaljplanen:

- Under *Användning av allmän plats, PARK*, kompletteras planbestämmelserna med text om möjligheten att uppföra mindre byggnad (-er). Även planbeskrivningen kompletteras.

Vibrationer

Enligt Banverkets policy skall Botniabanan i hela sin sträckning anläggas med det striktaste möjliga riktvärdet på tillåtna vibrationer, dvs högst 0,4 mm/s. Denna nybyggnadsstandard kombinerad med den pålning som är nödvändig för grundläggning av den tänkta bebyggelsen, minimerar risken för vibrationsstörningar.

Komplettering av detaljplanen:

- Texterna i planbeskrivningen och i MKB:n ändras.

SAMMANFATTNING

De huvudsakliga förändringarna av planhandlingarna framgår av ovan punktmarkerade och understrukna åtgärder. I övrigt anpassas planhandlingarnas texter till de faktiska förändringar som underhand skett inom och i anslutning till planområdet. Utöver detta har också en översyn av fastighetsförteckningen gjorts.

Byggnadsnämnden beslöt vid sammanträde den 19 september att öka den maximala exploateringen. Detta har resulterat i att den maximala bruttoarean i de tre mittersta kvarteren ökats med totalt 5000 m^2. Plankartan och planbeskrivningen har ändrats i detta avseende.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET 1 oktober 2005
Detaljplanering

Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Patrik Forsberg
Arkitekt

Bilagor: -Samrådsyttranden Länsstyrelsen 2005-03-17
-Dito PM 2005-03-17

139

UMEÅ KOMMUN

Utställningshandling oktober 2005

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

ENLIGT PLAN OCH BYGGLAGEN (PBL)

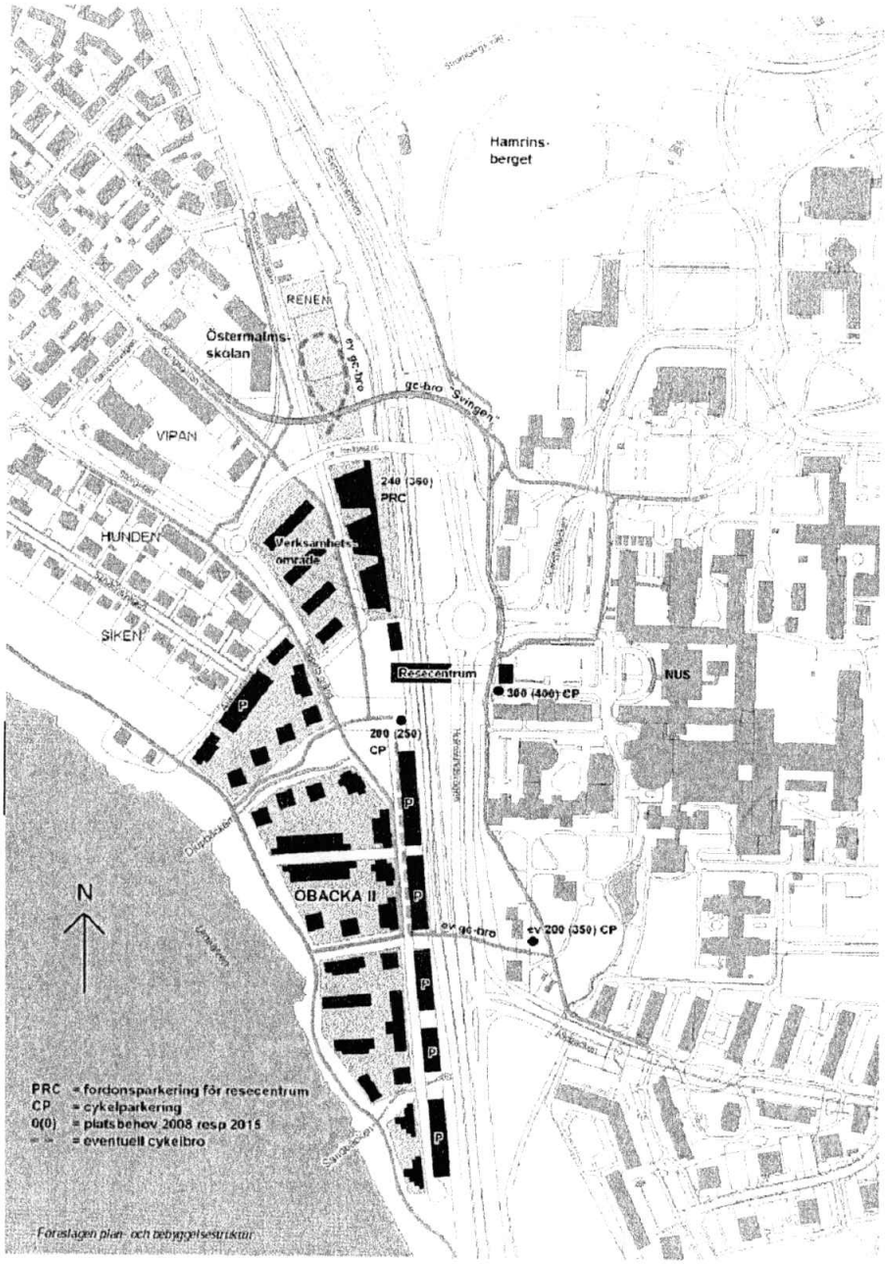
Detaljplan för Hingsten 1 m fl (Öbacka strand) inom Öst på stan, Umeå kommun, Västerbottens län

UMEÅ KOMMUN
2005-09-26

WSP

Innehåll

Översiktskarta



Översiktskarta. Bostadsområdet Öbacka Strand på bilden kallat Öbacka II. På översiktskartan syns även planerat Resecentrum med tillhörande verksamhetsområde.

Sammanfattning

Som en del i planeringen med att förbereda för byggandet av resecentrum Umeå Östra och bostadsområdet Öbacka Strand kommer Umeå kommun att upprätta två detaljplaner för området. Detaljplaneärendet har ansetts kräva en miljökonsekvensbeskrivning, MKB. På uppdrag av Umeå kommun har WSP upprättat föreliggande MKB.

Bostadsområdet Öbacka Strand planeras fullt utbyggt att inrymma minst 600 lägenheter.

Miljöpåverkan i aktuellt projekt bedöms främst bestå av buller från tågtrafik och ambulanshelikoptrar. Beräkningar visar att tågtrafiken kommer att vara dimensionerande för utomhusmiljön. För inomhusmiljön kommer helikoptertrafiken vara dimensionerande.

Vid markundersökningar i området har dioxin påträffats inom betydande del av detaljplaneområdet, de högsta halterna finns framför allt vid tidigare sågverksbyggnaden. Halterna i mark och grundvatten medför att ett utläckage av pentaklorfenol/dioxin förekommer till Ume Älv. Vid en exploatering av området finns behov av sanering så att det förorenade området inte utgör en hälsorisk för de boende. Detta medför sanering till en större mängd massor än vad som är motiverat av den nuvarande markanvändningen. Mängden dioxin i det undersökta området beräknas överslagsmässigt uppgå till 2 – 10 g.

Studerade miljöaspekter redovisas och summeras i nedanstående tabell.

Intressen	Påverkan		Anmärkning
	Ja	Nej	
Riksintressen	x		Befintlig järnväg mellan Umeå C och Holmsund liksom den planerade Botniabanan är av riksintresse för kommunikationer.
Stadsbild	x		Området blir väl synligt från Holmsundsvägen och järnvägen. Bostadsområdet ges en medveten utformning.
Naturmiljö	x		Djupbäcken lyfts fram som en del i områdets gestaltning. Kan påverkas negativt under byggskedet.
Kulturmiljö	x		Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer berörs. Inga kända fornlämningar påverkas.
Rekreation och friluftsliv	x		Stora delar av befintligt grönområde bebyggs.
Buller, vibrationer och luftföroreningar	x		Bullerdämpande åtgärder krävs för att innehålla gällande riktvärden. Vibrationsdämpande åtgärder vidtas vid bygget av järnvägen. Visst lokalt tillskott av emissioner dock under gällande och känt kommande miljökvalitetsnorm.
Hälsa och säkerhet	x		Ökad mängd gods på planerad järnväg som angränsar till Öbacka Strand jämfört med dagens förhållanden. Förorenat område kommer att saneras.

1 Orientering

1.1 Bakgrund

Umeå kommun avser att upprätta detaljplan för ett nytt resecentrum och bostadsområdet Öbacka Strand. Planområdet avseende Öbacka strand redovisas på bild 1 nedan. Avgränsningen av detaljplan fastställs i planprocessen.

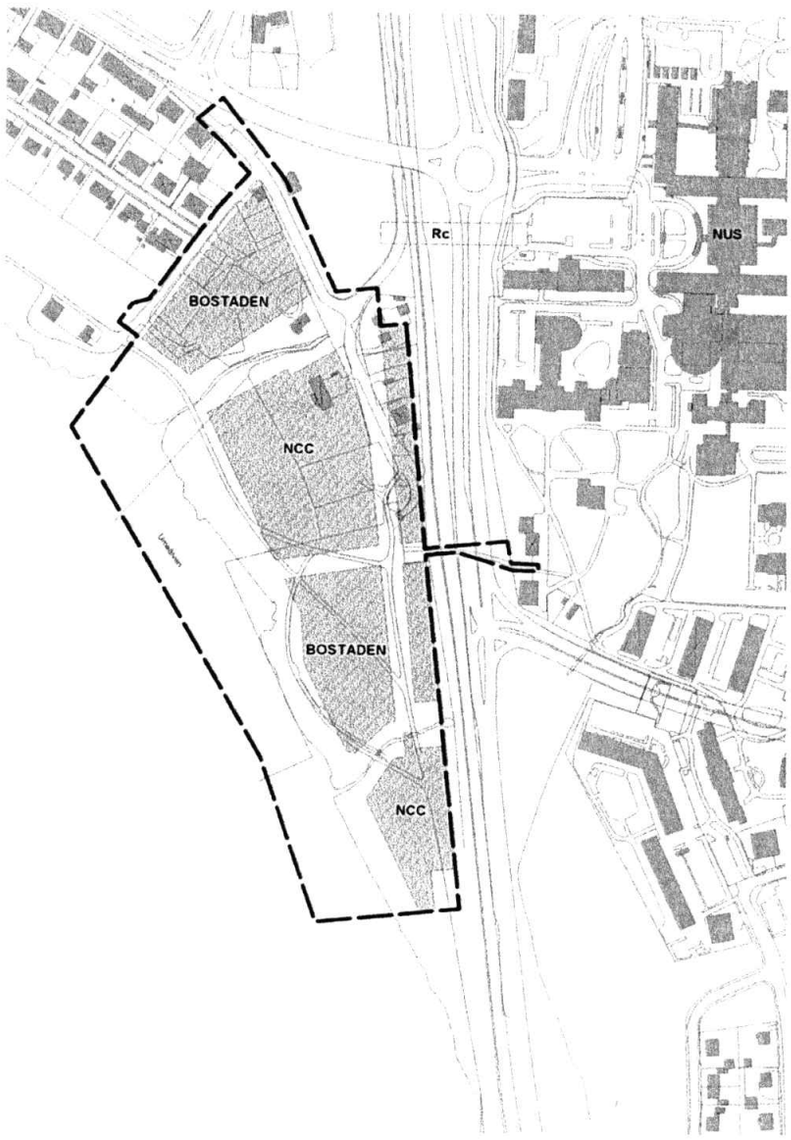


Bild 1. Avgränsning av planområdet avseende Öbacka Strand.

Denna miljökonsekvensbeskrivning, MKB, utgör en del i handläggningen av planärendet och ska redovisa konsekvenserna av att området byggs. MKB:n har upprättats av WSP. Underlag för MKB:n har utgjorts av olika utredningar tillhandahållna av Umeå kommun.

2 Planer för området

2.1 Öpl-98.

Aktuellt område omfattas av ett flertal detalj- och stadsplaner. Dessa kommer att ersättas av två nya detaljplaner.

I Umeå kommuns översiktsplan, ÖPL-98, föreslås Öbacka strand (i ÖPL-98 benämnt Öbacka II) som ett större kompletteringsområde för bostäder.

3 Avgränsningar

MKB:n beskriver den miljöpåverkan som antas uppstå som en direkt konsekvens av aktiviteter inom eller i direkt anslutning till bostadsområdet Öbacka strand.

De miljöaspekter som beskrivs i MKB:n har efter kontakter med kommunen bedömts vara relevanta i detta ärende. Underlag för MKB:n har utgjorts av olika utredningar tillhandahållna av Umeå kommun, se källor och underlag sid 32-34.

I övrigt följer denna MKB strukturen i de anvisningar Umeå kommun upprättat för MKB:er för detaljplaner.

4 Samråd och kontakter

Under avsnitt källor och kontakter sid 32-34 återges bland annat de kontakter som tagits med myndigheter. Under arbetets gång har avstämningsmöten hållits med företrädare för Umeå kommun, Samhällsbyggnadskontoret, detaljplanering.

5 Miljökvalitetsnormer och miljömål

I miljöbalken redovisas de miljökvalitetsnormer som gäller i Sverige, bland annat tillåtna halter av partiklar, NO_x och SO_2.

Vidare har riksdagen antagit 15 miljömål för Sverige. Dessa utgör bland annat grunden för de lokala miljömål som fastställts av Umeå kommunfullmäktige. För miljömål gällande god bebyggd miljö har Umeå kommun följande inriktningsmål *"Umeå ska utvecklas mot en god, jämställd och långsiktigt uthållig livsmiljö för människors bosättning och näringslivets utveckling"*.

Inkomna synpunkter under planprocessen skall beaktas.

5.1 Hänsynsregler

I miljöbalkens 2:a kapitel redovisas de allmänna hänsynsreglerna (MB 2 kap). Föreliggande miljökonsekvensbeskrivning bedöms ge underlag för bedömning av hur de allmänna hänsynsreglerna har och kommer att beaktats.

5.2 Plan- och bygglagen

Enligt plan- och bygglagen, PBL, andra kap. skall allmänna intressen beaktas vid planläggning och lokalisering av bebyggelse. I andra och tredje kap regleras bland annat krav på byggnader. Nedan redovisas delar av nämnda kapitel.

PBL 2:2 - Planläggning skall, med beaktande av natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Även en från social synpunkt god livsmiljö, goda miljöförhållanden i övrigt samt en långsiktigt god hushållning med mark och vatten samt med energi och råvaror skall främjas.

Hur dessa krav har beaktats framgår av planhandlingarna.

PBL 3:1 - Byggnader skall placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Byggnader skall ha en yttre form och färg som är estetiskt tilltalande, lämplig för byggnaderna som sådana och som ger en god helhetsverkan.

Hur dessa krav har beaktats framgår av planhandlingarna.

6 Planeringsförutsättningar

Som nollalternativ har antagits att Resecentrat och verksamhetsområdet byggs men att inga bostäder byggs inom Öbacka strand. Gällande detaljplan för området medger förutom bostäder även småindustrier varför nollalternativet även kan innebära att verksamheter etableras inom ramen för befintlig detaljplan. Alternativet innebär att planerade bostäder måste lokaliseras någon annanstans.

6.1 Fordonstrafik

Planeringsförutsättningarna med avseende på fordonstrafik ges i Planprogrammet där valda delar citeras nedan.

"Den huvudsakliga trafikmatningen till Öbacka II sker via en ny cirkulationsplats i Storgatan. Från förlängningen av Storgatan, Hoppets gränd, matas de olika kvarteren av ett antal lokala kvartersgator varav befintlig Ankargränd är en. Ankargränd och Hoppets gränd avses även framledes vara kommunala gator, medan kvartersgatorna planeras ingå i byggherrarnas kvartersmark".

"Hoppets gränd skall utföras med en för Umeå traditionell långgatusektion om 18 meter med möjlighet till datumparkering, dubbelsidiga trädplanteringar och trottoarer. Inom Öbacka II kan eventuellt gatusektionen utföras smalare. Kvartersgatorna skall utföras med likartad utformning som långgatorna men med 15 meters sektion och parkering mellan träd".

"Gång- och cykeltrafikanter ska enkelt kunna nå Öbackaområdet från älvsstråket, Storgatan och Kungsgatan. En separat allmän gång- och cykelväg anläggs därför från älvsstråket längs Djupbäcken mot resecentret. Från Kungsgatan och Storgatan förbättras situationen med särskilda gång- och cykelvägar. En ny bro i södra delen av Öbackaområdet med koppling till tågperrongerna är enligt Banverket av stor vikt för resecentrets funktion. Bron kan också ge gående och cyklister bättre framkomlighet över Holmsundsvägen, men kräver en ramp längs parkeringshusen i riktning mot resecentret".

6.2 Bostäder

Även planeringsförutsättningarna för bostäderna anges i Planprogrammet där valda delar citeras nedan.

"Befintliga byggnader, gator, järnväg och älv inramar området och utgör tillsammans med de båda bäckarna, befintlig vegetation, den mot Umeälven fallande topografin och i mark befintlig kanalisering, kablage och kulvertering, de fysiska förutsättningarna för bebyggelsen".

"Ny bebyggelse skall liksom de privata och offentliga uterummen inom området utformas med hög ambition. Det är viktigt att området fysiskt integreras med närliggande kvarter Öst på Stan och framför allt med närområdet kring resecentret. Det är också viktigt att avgränsningar mellan privata gårdar och offentliga grönstråk tydligt markeras t ex genom vegetation eller nivåskillnader".

"De offentliga rummen, bl a gaturummen och älvsstråket, skall ges en ambitiös och stadsmässig utformning. Vid utformning av älvsstråket måste särskild Umeälvens vattennivåer, bland annat till den högsta uppmätta nivån 1,20 meter (HHW) beaktas".

"Bebyggelsen bör utformas sammanhållen inom men varierad mellan gårdarna".

"För att motverka upplevelsen av ett högexploaterat område med tunga huskroppar bör byggnadskropparna utformas smäckra utan alltför stort husdjup och utan alltför många lägenheter per trapphusplan".

"Material och kulörer bör hållas ljusa för att gynna ljusreflektion även under den mörka årstiden. Arkitekturen kan med fördel vara välartikulerad och icgonenfallande, gärna djärv och nyskapande. Med ett begränsat antal hus över fem våningar kommer passerande längs Holmsundsvägen, genom resecentret eller inom NUS-området, möjlighet att ha god sikt

mellan husen mot Umeälven. Älvsutsikt längs kvartersgatorna är, utöver en trevnadsfaktor, viktig även för orienterbarheten inom området".

7 Miljökonsekvenser

I följande kapitel beskrivs miljöpåverkan av respektive miljöaspekt. Miljöpåverkan redovisas för både bygg- och driftstid.

7.1 Riksintressen

Befintlig järnväg förbi planområdet är av riksintresse för kommunikationer. Även den planerade Botniabanan är av riksintresse för kommunikationer och omfattas därmed av miljöbalken kap 3 §8. Denna paragraf lyder enligt följande:

"Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.
Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna".

Järnvägens riksintresse måste beaktas i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

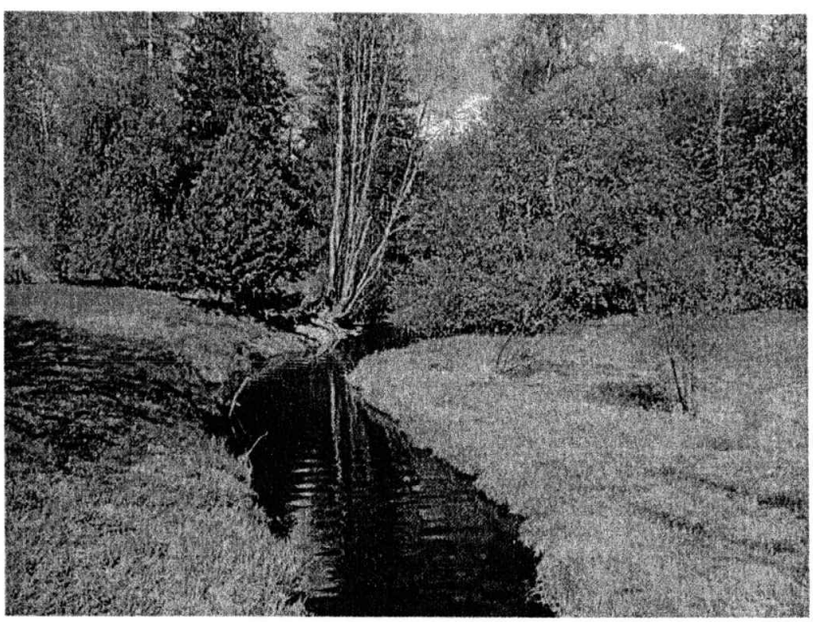
7.2 Stadsbild

Förutsättningar

Aktuellt planområde avgränsas i öster av järnvägen, i väster av kvarteret Hunden och kvarteret Siken, och i söder av Umeälven.

Ett äldre trähus finns kvar längs Hoppets gränd. Ett äldre trädbestånd finns längs gränden och inom fastigheten. Det älvnära området Öbackaparken har välansad parkkaraktär med stora öppna gräsytor, gång- och cykelvägar, bänkar och grillplatser. Björk dominerar i parken. Mot kvarteret Barnhemmet växer en lövträdsridå. Mellan kvarteren Dovhjorten och Barnhemmet rinner Djupbäcken. Djupbäcken är omgiven av högvuxna barr- och lövträd. I den södra delen av parken rinner Sandbäcken.

Vy mot söder. Öbackaparken.



Djupbäcken.

Sandbäcken.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Den framtida Botniabanan kommer att påverka aktuellt områdes stadsbild liksom eventuell etablering av verksamheter.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Öbacka strand

Den befintliga småskaliga och låga bebyggelsen ersätts med storskalig bebyggelse. Föreslagna maximala hushöjder varierar mellan sex till femton våningar.

Den större sammanhängande grönytan mellan Umeälven och järnvägen, Öbackaparken (ej planlagd som park), kommer liksom grönstråket längs älven att till ytan kraftigt reduceras och omvandlas till ett offentligt, mellan 15 och 30 meter brett stråk med gång- och cykelväg med belysning, bänkar, grillplatser mm. En inventering av områdets vegetation bör utföras för att kunna spara värdefull vegetation. Den befintliga vegetationen längs Djupbäcken bör sparas.

Konsekvenserna för stadsbilden bedöms som stora. Den framtida Botniabanan och resecentrum Umeå Östra kommer också att påverka aktuellt områdes stadsbild.

7.3 Naturmiljö

Förutsättningar

Öbackaparkens trädbestånd domineras av björk. Andra träd som växer i området är hägg, rönn, lönn cembratall, gran och lärk. Kvarteret Barnhemmet avgränsas av en hög lövträdsridå mot Öbackaparken. Björk, gråal, hägg, lönn och sälg växer i trädskiktet. Hägg dominerar. Buskskiktet består av bland annat enstaka buskar av sibirisk ärtbuske och fläder. I den södra delen av kvarteret växer stora exemplar av lönn, cembratall och syren. Ett antal större äppelträd finns inom kvarteren Dovhjorten och Barnhemmet. Äldre lönnar växer bland annat i kvarteret Hoven och Barnhemmet.

Häggdunge väster om kvarteret Barnhemmet.

Djupbäcken och Sandbäcken rinner igenom aktuellt planområde. Djupbäcken är kulverterad mellan Sågargatan och Hoppets gränd. Mellan kvarteren Dovhjorten och Barnhemmet rinner Djupbäcken i en djup fåra. Marken i denna del av planområdet består av finkorniga sediment. Stora barr- och lövträd växer längs Djupbäcken fram till Öbackaparkens öppna gräsytor. Bland lövträden dominerar hägg. Djupbäcken är med sitt delvis vinteröppna vatten viktig för övervintrande fåglar. Sandbäcken är mindre än Djupbäcken och har en mindre djup fåra. Några få lövträd växer längs Sandbäcken.

Fågelinventering inom planområdet har ej utförts.

Under år 2003 genomfördes en mindre undersökning av Djupbäckens vatten avseende i vatten lösta polyklorerade bifenyler (PCB_7), ett antal metaller och toxicitet. Resultatet av denna undersökning sammanfattas enligt följande. Två grenar av bäcken undersöktes väster om väg E4 och båda antogs ha förbindelse med en nedlagd deponi på Ersmarksberget. Provtagningspunkter placerades också i Hagaparken och nära utloppet.

Undersökningen visade att PCB_7 ökade nedströms i Djupbäcken. Detsamma hände med toxiciteten. Metallhalterna sjönk dock nedströms i Djupbäcken. Tyvärr stals provtagaren för PCB och toxicitet i Hagaparken varför trender var mycket svåra att tyda. Under provtagningsperioden regnade det mycket litet, varför eventuella markbaserade föroreningar troligen ej kom ut via dagvattnet och avrinningen till Djupbäcken. Undersökningen redovisade att halterna var låga och toxicitet var låg.

Undersökning utförd sommaren år 2003 kompletterades med en ny undersökning under sommaren år 2004. Resultatet av den senaste undersökningen kan sammanfattas med att det generellt sett uppmättes lägre koncentrationer av analyserade ämnen jämfört med 2003 års resultat. Detta bedöms vara orsakat av en utspädningseffekt till följd av ökad mängd nederbörd sommaren år 2004. Vidare konstaterades låga halter av PCB i alla provpunkter dock med en antydan om påslag av lågklorerad eller färsk PCB i mätpunkt 6 som ligger nedströms Katolska kyrkan.

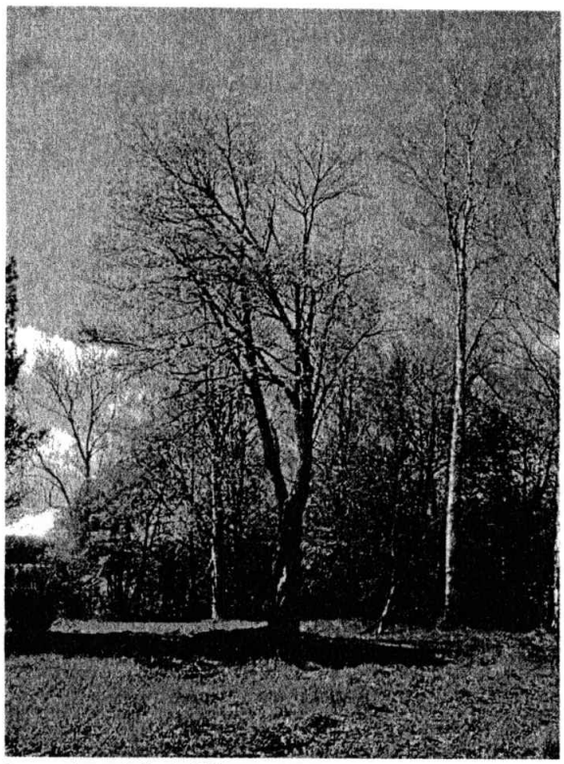
Umeälven, mynningen – Vännäs en sträcka av 30 km, omfattas i egenskap av laxfiskvatten av förordning om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten (SFS 2001:554). I bilaga 1 till förordningen listas de ämnen vars angivna riktvärden inte får över- eller underskridas annat än om vattnet tillförts ämnena på naturlig väg från omgivande mark.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

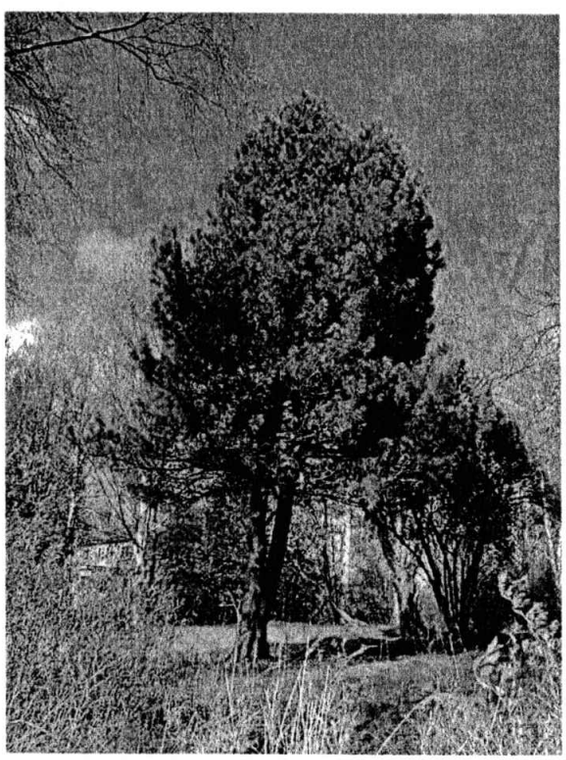
Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Öbacka strand

Den större sammanhängande grönytan mellan Umeälven och järnvägen, Öbackaparken, kommer liksom grönstråket längs älven att till ytan kraftigt reduceras och omvandlas till ett offentligt, mellan 15 och 30 meter brett, stråk med gång- och cykelväg med belysning, bänkar, grillplatser mm. En inventering av områdets vegetation bör utföras för att kunna spara värdefulla träd och buskar som till exempel lönn, cembratall, häggdungar, äppleträd och större syrenbuskage. Befintlig vegetation längs Djupbäcken bör sparas som viltkorridor och öka den biologiska mångfalden i området.



Lönn i trädgård tillhörande Barnhemmet 2.



Cembratall i trädgård tillhörande Barnhemmet 2.

Påverkan på fågellivet går ej att bedöma då ingen fågelinventering inom planområdet har utförts.

Vid planeringen av områdets dagvattenhantering samt övriga markingrepp inom planområdet ska miljökvalitetsnormen för fisk- och musselvatten beaktas.

Djupbäcken och Sandbäcken kan påverkas negativt i samband med schakt.

7.4 Kulturmiljö

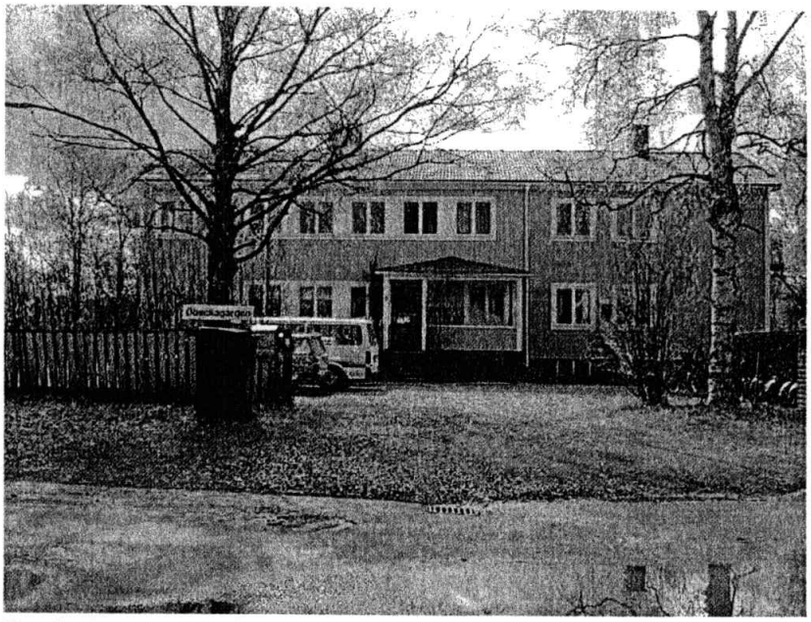
Förutsättningar

Öbacka utom Herrgärdan och några inägor under Umeå stad tillhörde byarna Teg och Öhn. Först 1913 och 1925 inkorporerades området med staden. Den första stadsplanen fastställdes 1938, men innan dess hade stora delar bebyggts efter olika planförslag och gällande utomplansbestämmelser. Öbacka var länge mycket glest bebyggt. Efter branden 1888 skedde en utflyttning från stadskärnan av mindre bemedlade, som inte såg någon möjlighet att bebygga de nya tomterna på brandområdet. Också på Öbacka växte då en rad små gårdar upp.

Då Öbacka planlades på 1910-20-talen tog man hänsyn till gamla gränser och rättade gatornas sträckningar efter dem.

Kvarvarande äldre trähus på Öbackaområdet i nuvarande kvarteret Barnhemmet har ett kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen har vuxit upp kring stadens östra utfart. Huset ligger inbäddade i lummig grönska och har fått behålla sitt ursprungliga utseende genom åren.

Följande byggnader, utom Barnhemmet 1, inom planområdet finns redovisade i samrådsyttrande från Västerbottens museum oktober 1996. Byggnaderna redovisas på bild på sidorna 16-18. Av dessa har följande byggnader rivits under sommaren 2005, Sorken 3, Hoven 5B, Dovhjorten samt Hingsten.



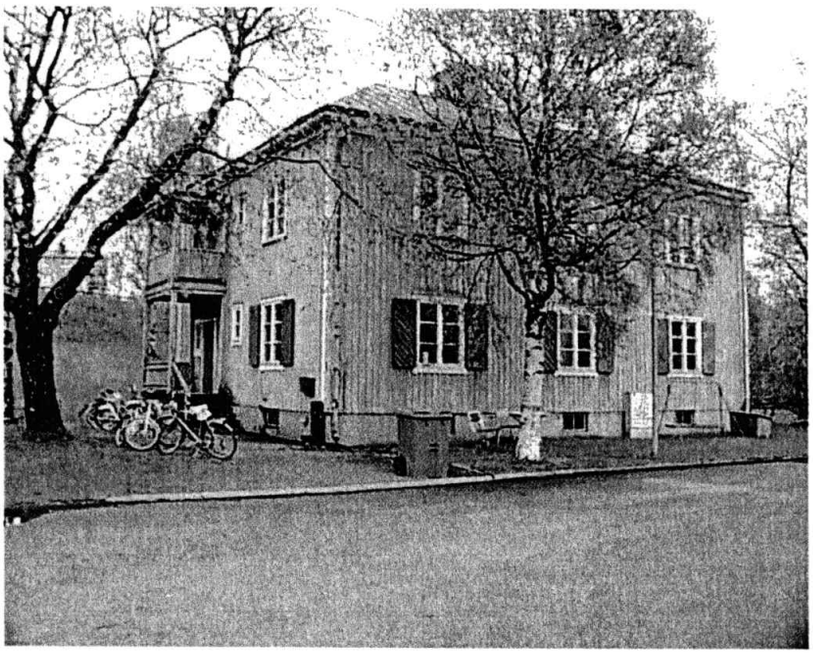
Barnhemmet 1. Gammalt barnhem som byggdes 1937. Tillbyggt 1946. Arkitekt Denis Sundberg. Nyttjas idag som behandlingshem under namnet Öbackagården. Byggnaden har ett kulturhistoriskt värde.

Barnhemmet 2. Byggnaden är riven men trädgården med stora träd och buskar finns kvar.

Sorken 3. Bostadshus i trä, 1933. Trädgård. Rivet år 2005.

Dovhjorten 11. F d bagarstuga och bostadshus, i trä. Ålder okänd. Beläget i lummig miljö intill bäckravin. Rest av äldre bebyggelse längs stadens östra utfart. Rivet år 2005.

Hingsten (fd Hästen stg 808). Litet tvåvånings bostadshus i trä. Ca 1920. Gårdshus med bostäder och förråd, i trä. Ca 1920. Liten gård. Rivna år 2005.



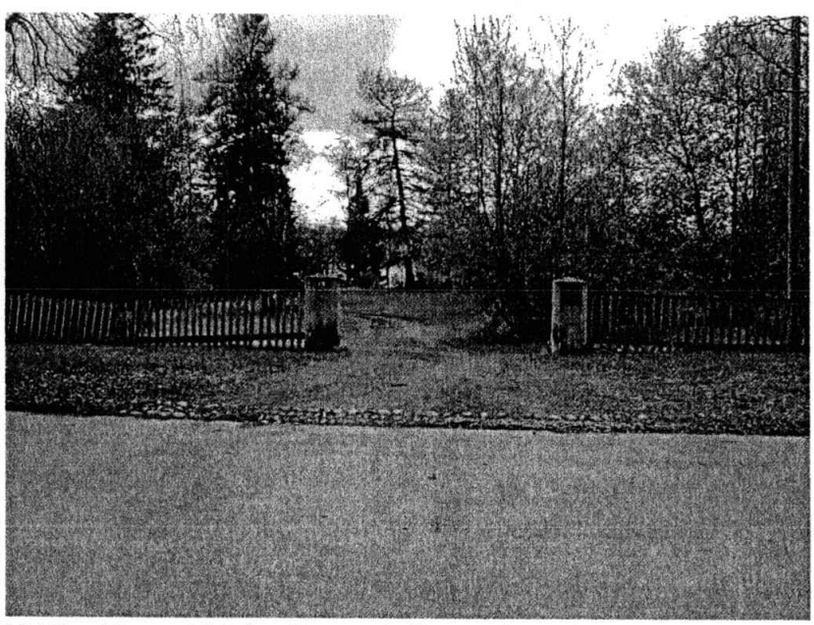
Hoven 5B. Bostadshus i trä. 1930. Oförvanskad 30-talsarkitektur. Lummig trädgård. Rivet år 2005.

Hoppets gränd var tidigare en del av Kustlandsvägen 1900 (ev tidigare) och har ett kulturhistoriskt värde. Gränden var belagd med smågatsten innan den asfalterades. Kullersten och granitkantstöd finns på några ställen mellan köryta och intilliggande fastigheter.

Under den synliga betongbron i Hoppets gränd finns fortfarande den gamla stenvalvbron över Djupbäcken kvar.

Björkallé längs Hoppets gränd.

Hoppets gränd. Under asfaltytan ligger smågatsten.



Vid Dovhjorten 11 infart finns en kullerstenskant något som är typiskt för Umeås gamla gator.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Öbacka strand

Aktuellt område har ett kulturhistoriskt värde. Värdet består i den gamla vägdragningen igenom området, det vill säga Kustlandsvägen, stenvalvbron över Djupbäcken och intilliggande kvarvarande äldre trähus (Barnhemmet 1). Den gamla vägsträckningen och stenvalvbron utgör betydande värden som några av de äldsta kvarvarande spåren i Umeås historia.

En inventering av områdets vegetation bör utföras för att kunna spara värdefull vegetation. Den tidigare delen av Kustlandsvägen, Hoppets gränd, skulle kunna behållas och återfå sin tidigare sträckning vid passagen över Djupbäcken. Grändens allé bör behållas och kompletteras. Smågatsten, kullersten och granitkantstöd bör återanvändas.

Den befintliga småskaliga och låga bebyggelsen med större grönområden ersätts med storskalig bebyggelse. Grönområdena i området kommer att kraftigt reduceras. Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms som stora.

7.5 Rekreation och friluftsliv

Förutsättningar

Öbackaparken, är ett populärt rekreations- och friluftsområde. Området är dock inte prioriterat i kommunens planer för stadens grönstruktur (Umeå grönstruktur) med anledning av att området avses att bebyggas.

Längs älven löper en gång- och cykelbana som utgör en del av Umeleden, en cykelled som sträcker sig från Holmsund till Sörfors. Umeleden utgör en del av Sverigeleden, ett nationellt nätverk av cykelleder.

Det älvnära området har välansad parkkaraktär med stora öppna gräsytor, bänkar och grillplatser.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Öbacka strand

Öbackaparken kommer liksom grönstråket längs älven att till ytan kraftigt reduceras och omvandlas till ett offentligt, mellan 15 och 30 meter brett stråk (lokala avvikelser kan förekomma) med gång- och cykelväg, belysning och bänkar. Stråket utformas med en tydlig avgränsning mot bostadsområdet.

Möjligheter till rekreations- och friluftslivsaktiviteter knutna till större öppna gräsytor försvinner.

Begränsad framkomlighet längs gång- och cykelväg kan råda under byggnadstiden. Ombyggnaden bedöms inte innebära några negativa konsekvenser för befintliga cykelleder.

7.6 Säkerhet och Hälsa

Förutsättningar

Ca 6000 ton så kallat farligt gods beräknas passera området årligen på Botniabanan.

Några fastställda skyddsavstånd vid etablering av verksamheter vid befintliga bostadsområden eller vid nyetablering av bostäder vid befintlig verksamhet finns ej i gällande lagstiftning. I Plan- och Bygglagen 3 kap 3§ sägs att bebyggelse ska lokaliseras till lämplig mark bland annat med hänsyn till möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar.

Boverket har tillsammans med Naturvårdsverket, Räddningsverket och Socialstyrelsen tagit fram allmänna råd Bättre plats för arbete (Boverket 1995:5). I dessa anges exempel på skyddsavstånd till bostäder för olika verksamheter. Bostadsområdet Öbacka Strand ligger inte i anslutning till någon av de verksamheter som beskrivs i de allmänna råden Bättre plats för arbete (Boverket 1995:5).

Umeå kommun har i fördjupad översiktsplan för Botniabanan refererat till fördjupad översiktsplan i Göteborg som kan tjäna som viss vägledning beträffande skyddsavstånd till närliggande verksamhet från järnvägar. De riktlinjer som denna utmynnat i anger att inom 30 meter från järnväg bör ingen bebyggelse etableras och inom 80 meter från järnväg bör inte bostäder och samlingslokaler lokaliseras.

Umeå Brandförsvar har utfört en riskutredning avseende transport av farligt gods längs planerad Botniabana förbi Öbacka strand. I utredningen, vilken redovisas i bilaga 4, beskrivs 3 olycksscenarier samt förslag till åtgärder. Dels olycka med utsläpp av giftig kondenserad gas, brännbar gas samt brandfarlig vätska. Utredningen behandlar även risk för översvämning av Umeälven.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ett färre antal människor bedöms komma att påverkas av en eventuell olycka.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Öbacka strand

Konsekvenserna av en eventuell olycka längs järnvägen förbi området är bland annat beroende av vilken typ av material/ämnen som omfattas av en eventuell olycka. Vidare har de meteorlogiska förhållandena samt den topografi som råder vid en olycksplats avgörande betydelse för hur stort påverkansområdet blir. Detta innebär att konsekvenserna

är svåra att bedöma. Ett utsläpp av en vätska kan möjligen begränsas till olyckans absoluta närhet men om vätskan är brandfarlig och/eller explosiv kan ett större område kring olycksplatsen beröras. Ett gasutsläpp eller utsläpp av ämne som bildar gaser kan påverka ett område större än planerat bostadsområde.

Sannolikheten för utsläpp vid transport av brandfarlig vätska är större jämfört med transport av kondenserade och brandfarliga gaser. Detta på grund av att brandfarlig vätska transporteras i vagnar med tunnare väggar jämfört med vagnarna för kondenserade och brandfarliga gaser.

Möjliga skyddsåtgärder för bostäder vid utsläpp av flyktiga ämnen eller gaser är ventilationsanordningar som anordnas så att de som bor/vistas i husen kan stänga av ventilationen vid nödläge. Vid en eventuell brand längs järnvägen är det viktigt att strålningsvärmen förhindras att antända angränsande byggnader. Andra viktiga aspekter att beakta vid exploateringen av området är erforderliga utrymningsvägar i händelse av nödläge, att området närmast järnvägen, 15 meter, anordnas utan hårda eller vassa föremål och att området närmast banvallen utformas så att brännbar vätska inte rinner mot bostäderna. Generellt är det ur risksynpunkt bättre ju längre från en riskkälla som bostäder och arbetsplatser placeras.

Riktlinjerna avseende skyddsavstånd (30 respektive 80 meter) är i första hand avsedda att skydda mot en mekanisk skada samt strålningsvärme från en eventuell brand. Om bebyggelse planeras inom dessa avstånd bör det särskilt redovisas hur säkerhetsaspekterna vid en farligt godsolycka skall hanteras.

I Brandförsvarets utredning av riskerna till följd av transport av kondenserade och brännbara gaser konstateras att sannolikheten för utsläpp är relativt liten. Sammantaget konstateras att med i utredningen föreslagna riksreducerande åtgärder bör kvarstående risk för utsläpp kunna accepteras.

För att minimera risken för översvämning inom området bör anläggningar och byggnader placeras på minst +2,5 (höjdsystem RH00).

7.7 Markföroreningar

Förutsättningar

Inom Öbackaområdet har ett sågverk varit beläget där bl a impregnering av virke har skett med pentaklorfenolhaltiga preparat. Med start under 1960-talet besprutades det sågade virket med pentaklorfenol via ett antal dysor. Vätskan blandades i ett kar som stod intill anläggningen. Under 1972 uppgick förbrukningen av KY 5 (impregneringsmedlet) till 2 ton/år. I det använda preparatet förekom dioxiner som förorening. Verksamheten upphörde under 1975 och samtliga byggnader är rivna.

Marken inom det tidigare sågverksområdet är utfylld och har ett visst innehåll av organiskt material, såsom bark, sågspån, virkesrester mm. Det organiska materialet härrör från sågverksamheten och är heterogent fördelat. Inom området närmast älven finns omfattande utfyllningar med bark.

Under fyllningen, vilken har en mäktighet av 0,5-2,5 meter, återfinns naturlig silt eller lera. Fyllningens mäktighet är störst inom delområdet mot älven samt söder om Sandbäcken. Dagvatten infiltrerar i den permeabla fyllningen och bildar ett ytligt rörligt grundvatten ovanpå den täta underliggande jorden. Strömningsriktningen är sydvästlig mot älven.

Umeå kommun har uppdragit åt WSP att i flera etapper genomföra undersökningar av föroreningssituationen i mark och grundvatten vid sågverksområdet inom exploateringsområdet Öbacka strand (Umeå kommun, Öbacka 2, Fördjupad miljögeoteknisk undersökning, etapp 1 och 2, 2004-08-18). Uppdraget har genomförts utifrån de riktlinjer som tagits fram av Länsstyrelsen i Västerbottens län och lämnats av Umeå kommun och syftade till att för sågverksområdet:

- kartlägga ev föroreningsförekomst av dioxin i jord och dess utbredning
- kartlägga ev föroreningsförekomst av pentaklorfenol i grundvatten
- bedöma risker för hälsa och miljö utifrån den planerade markanvändningen
- bedöma kostnader för ev framtida sanering

Dioxin har analyserats i 107 jordprov. Den haltmässiga fördelningen av proven redovisas i diagram nedan.

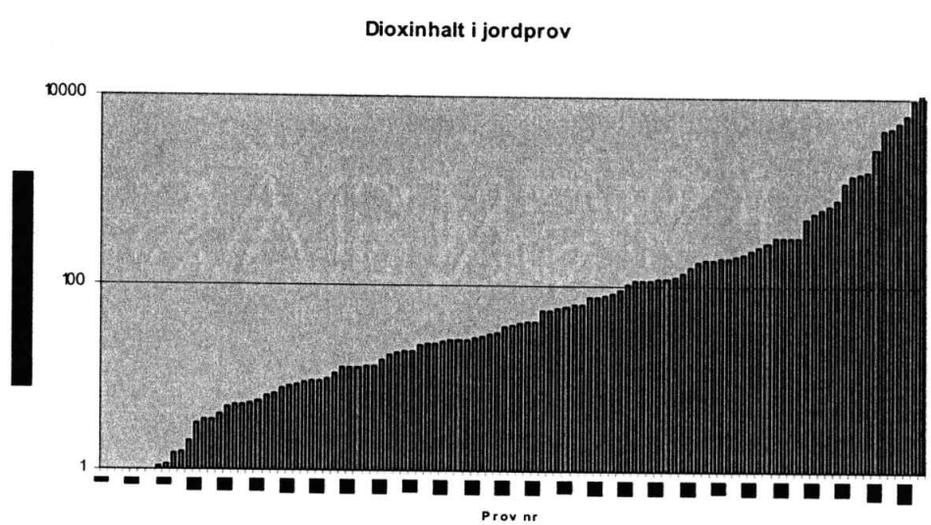


Diagram 1. Fördelningen av resultaten med avseende på dioxinhalt (WHO-TEQ). Notera att skalan är logaritmisk.

Det område som har föroreningshalter överstigande 50 ng/kg TS uppgår till minst 8 000 m^2. Den jordvolym som är förorenad över denna halt uppgår till drygt 16 000 m^3, motsvarande ca 20 000 ton. Av denna jordvolym uppvisar ca 700 m^3, motsvarande ca 1 050 ton halter över 250 ng/kg TS.

Mängden dioxin i de förorenade massorna inom undersökt område kan överslagsmässigt beräknas till 2-10 g.

Figur 1. Det förorenade områdets utbredning.

De prov som tagits ut i den övriga delen av sågverksområdet representerar bakgrundshalter för den typ av markanvändning som området har haft. Dessa halter understiger 50 ng/kg TS och ligger ofta i nivå med det nuvarande riktvärdet för känslig markanvändning (KM), d v s 10 ng/kgTS. Någon avgränsning av det område som uppvisar halter överstigande 10 ng/kg TS har inte gjorts i de genomförda undersökningarna.

Kompletterande undersökningar görs under slutet av september 2005 i syfte att avgränsa det förorenade områdets utbredning.

Generella riktvärden för förorenad mark har utarbetats av Naturvårdsverket och återfinns i NV rapport 4638.

Riktvärdena är framtagna för olika slag av markanvändning, som industrimark för bostadsändamål med egen odling. De nuvarande riktvärdena är publicerade 1996 och förslag till nya riktvärden har tagits fram i en remissversion. Som underlag för de nya

riktvärden finns samma exponeringsmodell som för de nu gällande riktvärdena, dock har vissa data uppdaterats. Föreslagna riktvärden med avseende på dioxin, visar att exponering via intag av grönsaker och rotfrukter är av underordnad betydelse, för boende på området. Detta beror på att grönsaker och rotfrukter tar upp mindre mängd dioxin än vad som antagits tidigare.

För känslig markanvändning, vilket innebär att marken kan användas utan begräsningar, är riktvärdet 10 ng/kg TS. Det nuvarande riktvärdet styrs av intag av grönsaker och rotfrukter. I exponeringsmodellen antas vidare att 30 % av de konsumerade grönsakerna och rotfrukterna kommer från platsen. Denna mängd bedöms inte vara möjlig att odla i ett bostadsområde bestående av flerbostadshus även om odling av grönsaker och rotfrukter skulle äga rum.

Det föreslagna riktvärdet för känslig markanvändning, 25 ng/kg TS, styrs av intag av jord och hudkontakt, där de exponerade grupperna framför allt är små barn.

Det nuvarande riktvärdet vid användning som industrimark, mindre känslig markanvändning, är 250 ng/kg TS, styrs av påverkan i markmiljön. I förslaget till nya riktvärden har detta värde justerats till 200 ng/kg TS.

Av WSPs utredningar framgår att två alternativ för saneringen bedöms vara möjliga. Dels sanering till en nivå som motsvarar den nuvarande planlagda markanvändningen som industrimark, dels sanering till en nivå som tillåter byggande av flerbostadshus. Att sanera marken till en nivå (10 ng/kg TS) som tillåter multifunktionalitet dvs. obegränsad markanvändning bedöms inte vara ekonomiskt rimligt inte heller miljömässigt motiverat med hänsyn till den planerade framtida markanvändningen.

Någon geoteknisk undersökning med syfte att klargöra omfattningen av sulfidhaltig jord, så kallad svartmocka, inom planområdet har inte gjorts. Vid den miljögeotekniska undersökningen identifierades ingen svartmocka.

För fakta om dioxiner hänvisas till bilaga 1.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden.

Föroreningen bedöms inte utgöra någon risk för personer som vistas på fastigheten, då den efter avslutad sågverksamhet påförda matjorden är fri från dioxiner.

Det begränsande utflödet av föroreningar till recipienten där en kraftig spädning sker bedöms ge marginell miljöpåverkan. Dock innebär varje bidrag av föroreningar som inte kan brytas ned en miljöbelastning. Den kommer med tiden att klinga av allt eftersom föroreningar läggs fast i sedimentationsprocesser.

En uttransport av föroreningen via grundvatten kan ge en ackumulation av föroreningar i sediment i Ume älv där förutsättningar för sådan ackumulation föreligger.

Någon uttransport av föroreningar via dagvatten bedöms ej ske från Öbackaområdet. Dioxin uppvisar endast mycket långsam nedbrytning i miljön och kommer genom upptag i djur och växlighet att bidra till en bakgrundsexponering.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Öbacka strand

Det övergripande målet med den föreslagna saneringen är att området skall vara möjligt att använda för avsett ändamål utan att de boende eller personer som tillfälligtvis vistas på området exponeras för ett högre dagligt intag med avseende på dioxin än vad förutsätts i Naturvårdsverkets generella riktvärden. Utläckaget av föroreningar till Ume älv skall ha upphört.

För den framtida markanvändningen av området har en platsspecifik modell tagits fram för att bedöma hälsorisken för de grupper som kan komma att exponeras för föroreningsförekomsten. Möjliga exponeringsvägar för dioxin inom Öbackaområdet vid den framtida markanvändningen bedöms vara direktintag av jord, hudkontakt, intag av grönsaker och inandning av damm.

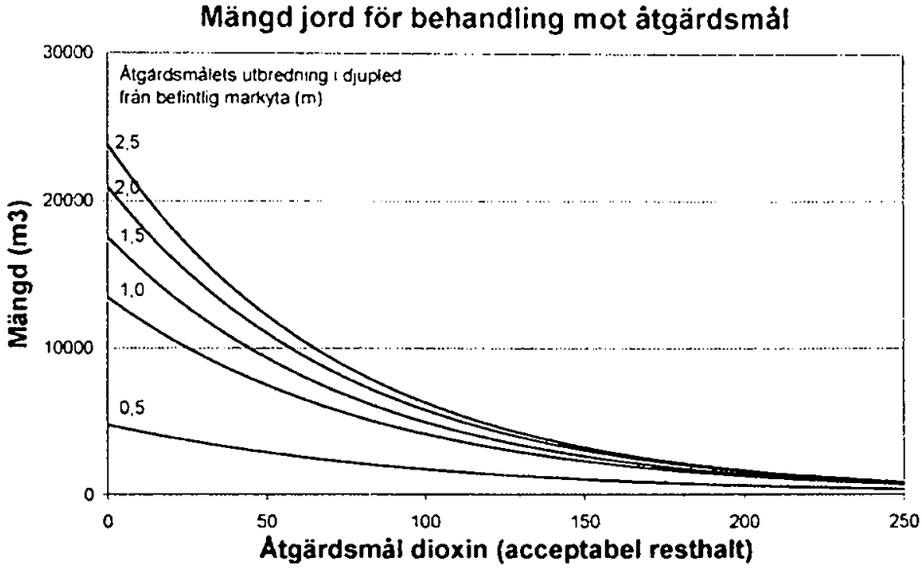
Den platsspecifika modellen har antagit att viss odling av grönsaker och rotfrukter sker inom Öbacka strand. Dock kommer inte uttag av grundvatten att ske för konsumtionsändamål.

Med hjälp av den platsspecifika modellen baserad på det av EU rekommenderade tolerabla dagliga intaget av dioxin, beräknas ett platsspecifikt riktvärde för dioxin. Riktvärdet styrs av intag av jord via munnen och hudkontakt och har justerats utifrån bakgrundsexponering. Risk för exponering minskar med ökat djup under markytan och därför görs en uppdelning av åtgärdsmålet för jorden inom bostadsområdet i två olika djupnivåer. För den djupare nivån kan ett högre riktvärde accepteras.

En sanering av jorden till det föreslagna platsspecifika riktvärdet innebär att allt ytligt belägen jord kommer att skiftas ut och att dioxinfri jord används för återfyllning.

All fyllning i anslutning till det tidigare såghuset ned till den tätande leran schaktas upp och behandlas. Vidare görs en sanering av grundvattnet i anslutning till såghuset.

Mängden fyllning som kommer att behövas grävas ur inom området är exponentiell mot det åtgärdsmål som ansätts, dvs starkt beroende av vilken acceptabel resthalt som tillåts med hänsyn till miljö och hälsa.

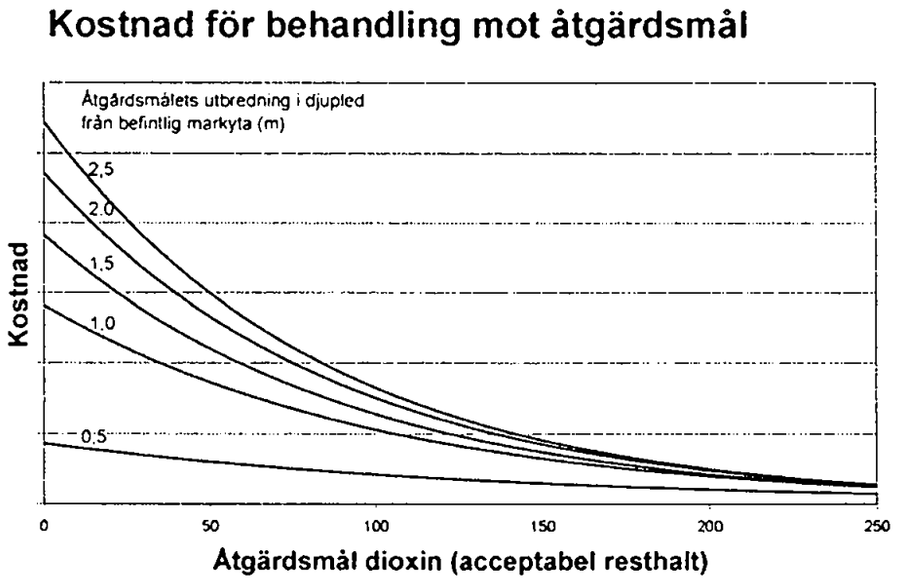


Sanering för användning till industrimark innebär, som tidigare nämnts, att jordmassor med ett dioxininnehåll överstigande 250 ng/kg TS schaktas och behandlas.

Sanering för byggande av flerbostadshus, innebär att jordmassor med ett dioxininnehåll överstigande ett platsspecifikt riktvärde schaktas bort och behandlas. Samtidigt som jorden schaktas upp görs en sanering av det förorenade grundvattnet i bägge alternativen.

Kostnaden för det första behandlingsalternativet, sanering för användning som industrimark, uppgår till 3-5 MSEK.

Vid en sanering för byggande av flerbostadshus är kostnaden för sanering direkt beroende av den mängd massor som ska behandlas, dvs kostnaden är också exponentiell mot det åtgärdsmål som ansätts.



För de boende på Öbacka strand bedöms den kvarvarande föroreningsförekomsten inte innebära någon ökad hälsorisk. Någon risk för miljöeffekter i recipienten bedöms inte heller finnas.

Parallellt med upprättande av detaljplanen pågår en studie (huvudstudie enligt Naturvårdsverkets benämning) i vilken olika behandlingsalternativ belyses och dess riskreduktion, liksom de ekonomiska konsekvenserna av dessa alternativ.

Huvudstudien kommer att sändas till miljökontoret vid Umeå kommun samt remissas till länsstyrelsen i Västerbottens län och tillsammans med anmälan enligt § 28 enligt förordningen om hälso- och miljöskydd att ligga till grund för de framtida åtgärderna.

Enligt Boverkets tolkning av plan och bygglagen kan en ny detaljplan antas endast om marken är sanerad för den planerade markanvändningen. Samtidigt måste ansvarsfrågan för efterbehandlingen klarläggas. Under den tid som miljöskyddslagstiftningen varit i kraft kan tidigare verksamhetsutövare hållas ansvarig. Verksamhetsutövarens ansvar kan enligt rättpraxis även omfatta den verksamhet som har bedrivits före 1/7 1969. Vid bedömning av ansvaret skall tas till den tid som har förslutit sedan skadan uppstod. I inget fall har verksamhetsutövaren ansvar för att sanera marken till en mer kvalificerad markanvändning än vad som gällde vid tiden för verksamhetens bedrivande. I andra hand har markägaren ett saneringsansvar.

Vid exploatering av förorenad mark som innebär en höjning av markens värde kan saneringskostnaden inrymmas i exploatörens kostnader. Därutöver finns Naturvårdsverkets rambidrag för förorenade områden, vilket är avsett för sanering av förorenad mark där ingen ansvarig finns. Det kan även användas som delfinansiering tillsammans med en eller flera verksamhetsutövare.

I det pågående arbetet med huvudstudien belyses även ansvarsfrågorna.

För att klargöra omfattningen av eventuella schakt i sulfidhaltig jord måste en noggrann geoteknisk undersökning göras.

7.8 Buller och vibrationer

Förutsättningar

Bullerutredningar har genomförts (Ingemanssons *2004-09-08*) där ekvivalenta och maximala ljudnivåer har beräknats för väg- och tågtrafik samt helikoptertrafik utifrån ett antal olika scenarier. Vidare redovisas i undersökningen förslag till bullerdämpande åtgärder. Förslagen kompletteras i Ingemanssons rapport Öbacka 2, Umeå, Bullerskärm för tåg (*2004-12-08*). Utöver dessa utredningar har bullernivåerna vid fasad för respektive hus och våning beräknats (Ingemanssons 2005-08-25).

De helikoptrar som har målpunkt vid sjukhuset är för sin inflygning beroende av vindförhållandena och har därför små möjligheter att välja flygväg.

Beträffande helikoptertrafiken avser landstinget att begära tillstånd för att trafikera med upp till 2000 helikopterrörelser per år. Ca 50 % av dessa antas flyga över Öbacka Strand vilket motsvarar ca 3 passager per dygn.

För övriga förutsättningar avseende buller hänvisas till bilaga 2.

Banverkets vibrationspolicy "Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik, BVPÅ 724.001" kommer att tillämpas vid byggnationen av Botniabanan. I vibrationspolicyn anges åtgärdsnivåer vid 3 olika planeringsfall. För Botniabanan ska det striktaste planeringsfallet, nybyggnad, gälla för hela sträckan.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Visst förhöjd bullernivå inom området närmast resecentrat kan förväntas till följd av ökad väg- och spårtrafik.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Öbacka strand

Beräkningarna avseende väg- och tågtrafik visar att vid bostädernas uteplatser inom Öbacka Strand blir bullret från tågtrafiken dimensionerande. Helikopterbullret blir

dimensionerande för inomhusmiljön. Det bedöms ej vara möjligt att riktvärdet på högst 70 dBA vid uteplatser kan uppfyllas avseende buller genererat från helikoptertrafiken.

I Ingemanssons utredning (*2004-12*-08) redovisas förslag till bullerdämpande skärm med syfte att nå en nivå om högst 70 dBA, orsakat av väg- och tågtrafik, vid uteplatser mot älven. Skärmens höjd föreslås vara lägst 3,5 meter över räl (räls överkant) och placeras på ett avstånd från genomgående spårmitt om högst 18 meter. Vidare måste skärmen utföras av ett material med ytvikt av minst 15 kg/m^2. I den senaste bullerutredningen (Ingemanssons 2005-06-28) redovisas att den ekvivalenta ljudnivån vid fasad för samtliga våningsplan ligger inom riktvärdet om 55 dB(A) för samtliga hus förutom 4 st. För dessa 4 hus klaras inte riktvärdena för de högre våningsplanen (från våningarna 4-5 och uppåt) De hus som inte klarar riktvärdet avser husen vid mätpunkterna 23-26, för mätpunkternas läge se bilaga 5.

Riktvärdet för maximala ljudnivåer vid uteplatser är 70 dB(A).Beräkningarna visar att 70 dB(A) klaras i alla hus och våningsplan utom husen vid mätpunkterna 23-26. För husen vid mätpunkterna 24-26 är det också de högre våningsplanen som inte klarar 70 dB(A) (från våningarna 2-3 och uppåt) För huset vid mätpunkt 23 (15-våningshus enligt detaljplan) klaras inte 70 dB(A) för något våningsplan. Bullerberäkningarna utgår från ovan beskriven bullerskyddsskärm och mätpunkternas placering enligt bilaga 5. Riktvärdet 70 dB(A) vid balkonger och uteplatser kommer dock att klaras genom att dessa lokaliseras där ljudnivåerna beräknas understiga 70 dB(A).

För att klara projektmålet (50 dB(A)) inomhus i sovrum nattetid orsakad av normal helikoptertrafik krävs fönster med Rw-värde (ljudisoleringsvärde) ≥ 55 dB. För detta ändamål finns dock inga ljudklassade fönster på marknaden. Om fönsterarean begränsas till högst 20 % av ytterväggens area kan fönster med Rw ≥ 52 dB vara tillräckligt. Denna ljudisolering kan erhållas med öppningsbara fönster och med enkel karm.

Målet vid byggnationen av Botniabanan är att kunna innehålla riktvärdet avseende vibrationer från järnvägstrafik om högst 0,4 mm/s vilket är den gräns under vilket ytterst få människor anser vibrationer som störande.

7.9 Luftföroreningar

Förutsättningar

Mätningar har inte genomförts inom aktuellt planområde eller dess närmaste angränsande omgivning. För övriga förutsättningar avseende luftföroreningars egenskaper samt gällande och kända kommande miljökvalitetsnormer hänvisas till bilaga 3.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

En ökad trafik till och från resecentrats västra entré leder till ökade emissioner för närboende. Gällande och känt kommande miljökvalitetsnormer bedöms dock inte överskridas.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Öbacka strand

Trots en förväntad trafikökning bedöms inte gällande eller kända kommande miljökvalitetsnormer överskridas.

7.10 Summering av påverkan under byggtiden

Största störningarna under byggtiden förväntas bestå av främst buller, eventuell damning för närboende samt störningar i trafiken under det att nya anslutningsvägar byggs. Under denna byggtid kommer framkomligheten längs berörda vägar att vara begränsad.

Då området avses att byggas ut i etapper bedöms konsekvenserna bli störst för boende i de hus som färdigställs först.

Vidare kan Djupbäcken och Sandbäcken påverkas negativt av grumling i samband med schakt. Arbeten inom planområdet kan även påverka Umeälven som i egenskap av laxfiskvatten omfattas av förordning om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten (SFS 2001:554).

8 Uppföljning och kontroll

Arbeten med kontroll och uppföljning sker successivt av beställaren under entreprenadtiden.

Byggherren skall redovisa i bygg-anmälan vilka åtgärder som vidtas för att de angivna bullernivåbestämmelserna inte skall överskridas. Uppföljning och kontroll av de bullerdämpande åtgäderna skall regleras särskilt i kontrollplanen så att de i planen angivna gränsvärden för såväl inom-, som utomhusbuller inte överskrids.

9 Övrigt

Umeå kommuns vatten och avfallsbolag, UMEVA, har många vitala huvudledningar inom hela planområdet vilket gör ingrepp tekniskt komplicerade.

Schakt i svartmocka kan förväntas bli nödvändig.

Källor och underlag

Miljöbokslut 2002, Umeå kommun.

205

Översiktsplan för Umeå kommun, ÖPL 1998.

Umeå Grönstruktur 1999, Umeå kommun.

Översiktlig naturinventering i Umeå kommun.

Järnvägsplan 74, Stöcke-centrala Umeå.

Öbacka 2,Umeå – Trafikbuller – sammanfattning av rapport A och rapport B. Ingemanssons, 2004-09-08.

Öbacka 2,Umeå – Väg och tågtrafikbuller, rapport A. Ingemanssons, 2004-09-08.

Öbacka 2,Umeå – Buller från helikopter, rapport B. Ingemanssons, 2004-09-08.

Öbacka 2,Umeå – Bullerskärm för tåg. Ingemanssons, 2004-12-08.

Umeå Östra, Tågtrafikbuller efter åtgärder. Ingemansson, 2005-08-25.

UÅÖ – Umeå Östra & Öbacka II, Resecentrum som länk, parallellskiss av ARKEN Arkitekter AB, 2002-11-05.

Resecentrum Umeå Östra och Öbacka II, Sweco FFNS Arkitekter, 2002-22-05.

Resecentrum Umeå Ö/Öbacka 2, parallellt uppdrag, White, november 2002.

Parallellt uppdrag Umeå Östra + Öbacka II, Wingårdh Arkitektkontor AB, 2002-11-05.

Översiktplan för Umeå fördjupningsdel centrala stan. Samrådsyttrande från Västerbottens museum sammanställt av Maria Löfgren och Lena Tengnér okt –96.

Resecentrum Umeå Östra och Öbacka II, Detaljplaneprogram – samrådshandling, Samhällsbyggnadskontoret, februari 2004.

Undersökning av Djupbäcken, Umeå kommun sommaren 2003 avseende PCB, metaller och toxicitet, ExposMeter, 2003-09-21.

Studie av i vatten lösta miljögifter i Djupbäcken, Umeå kommun 2004. ExposMeter, 2004-10-01.

Botniabanan genom Umeå, Gestaltningsprogram JP 74, Banverket, WSP, förhandskopia 2004-03-02.

Bättre plats för arbete. Allmänna råd 1995:5, Boverket.

Rapport, Umeå kommun, Öbacka 2, Fördjupad miljögeoteknisk undersökning, etapp 1 och 2 2004-08-18.

PM, Umeå kommun, Öbacka Strand - Beräkning av platsspecifika riktvärden, 2005-06-21.

Rapport, Umeå kommun, Strand, Underlag för anmälan enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd,- Etapp 1 anläggande av ledningsstråk 2005-06-21.

Umeå kommun, Öbacka strand, Översiktlig stabilitetsutredning, WSP 2005-08-08.

Riskutredning avseende detaljplan för fastigheten Hingsten 1 mfl (Öbacka strand), Umeå Brandförsvar 2005-08-26.

Inkomna samrådsyttranden.

Kontakter

Bo Berge Katarina Jonsson Jan Sundström	Miljö- och planavdelningen, Länsstyrelsen.
Carl Arnö Patrik Forsberg Fredrik Forsell Ulla Hermansson Annika Johansson Stellan Jonsson Hanna Malm Mats Nebaeus Annika Söderlund Royne Söderström Lars Tapani Gunnar Teglund Henrik Östlund	Samhällsbyggnadskontoret, Umeå kommun.
Maria Löfgren Lena Tengnér	Västerbottens museum
Kurt Knutsson,	UMEVA.

Umeå 2005-09-26

WSP Samhällsbyggnad

Anders Glassel
Uppdragsansvarig

Daniel Johnson
Handläggande ingenjör

Bilaga 1

Fakta om dioxiner

Dioxiner bildas oavsiktligt som biprodukt vid tillverkning av klorföreningar som klorfenoler, fenoxysyror och polyklorerade bifenyler (PCB). Dioxiner bildas också vid förbränningsprocesser där klorinnehållande ämnen förekommer, t ex vid sopförbränning och produktion av järn och stål. Tidigare var även bilavgaser och klorblekning av papper betydande källor enligt IMM.

Dioxin används som ett samlingsnamn för PCDD (polyklorerade dibenso-p-dioxiner) och PCDF (polyklorerade dibensofuraner). Dessa två grupper av föreningar har likartade kemiska och toxiska egenskaper. Det finns även andra föreningar som till struktur och toxicitet liknar dioxiner, bl a plana PCB.

Människor exponeras för dioxin via feta animaliska livsmedel som fisk, mjölk och kött, samt bröstmjölk. Halterna av dioxin i fisk och modersmjölk har sjunkit sedan 1970-talet. Det genomsnittliga dagliga dioxinintaget beräknas idag vara cirka 2 pg TEQ/kg kroppsvikt för vuxna och betydligt högre för ammade barn.

TCDD är den förening som bedöms vara mest toxisk. De övrigas toxicitet normeras till TCDD och den samlade toxiciteten mäts i toxiska ekvivalenter (TEQ).

Cancer, försämrat immunförsvar samt reproduktions- och utvecklingsstörningar uppträder hos flera djurarter vid lång tids exponering för låga doser av TCDD. Djurstudier visar att TCDD är en mycket potent tumörpromotor och 1997 klassade IARC TCDD som cancerframkallande även hos människa. De reproduktionsstörande effekterna drabbar både honors och hanars fertilitet samt utvecklingen av foster och ungar. Olika typer av studier visar att foster är särskilt känsliga och att påverkan under fostertiden kan ge utslag även i vuxen ålder.
En arbetsgrupp under WHO har nyligen utfärdat ett tolerabelt dagligt intag (TDI) på 1-4 pg TEQ/kg kroppsvikt (van Leeuwen & Younes, 2000) och EU:s Scientific Committée for Food har vid sina beräkningar hamnat på motsvarande 2 pg TEQ/kg kroppsvikt (SCF 2001). Observera att beräknade TDI förutom PCDD och PCDF inkluderar även dioxinlika PCB.

Bilaga 2

Förutsättningar buller

Buller från fordonstrafik beskrivs på två sätt: *ekvivalent ljudnivå* som är ett vägt medelvärde för hela dygnet och *maximal ljudnivå* som är den högsta förekommande ljudnivån när ett fordon passerar. Den maximala ljudnivån bestäms oftast av enstaka särskilt bullrande fordon, exempelvis lastbilar. I propositionen "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", 1996/97:53, som antogs av riksdagen den 20 mars 1997, anges riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus

45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)

70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Med riktvärde avses ett sådant värde som om det överskrids förorsakar en skyldighet för verksamhetsutövaren att vidta åtgärder för att värdet skall hållas. Om åtgärder inte vidtas kan ansvar inträda enligt miljöbalken. Vid tillämpning av riktvärdena bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Riktvärden representerar en kvalitetsnivå för störningsupplevelsen. Det kan finnas skäl att sträva efter lägre ljudnivåer än de riktvärdena anger då störningskänsligheten är större än normalt. Till exempel på områden där bostäder saknar en tyst sida eller i områden där lugnet och tystnaden idag är en särskild tillgång. För att en miljö ska kunna anses ha god ljudkvalitet räcker det inte med frihet från störande ljud (buller). Det måste även finnas och höras ljud som är önskvärda, som passar in i miljön och tillför värden, ljud som kan vara naturliga och kulturbetingade.

I Sverige utgör olika trafikslag den vanligaste orsaken till bullerstörningar. Störningarna som trafikbuller orsakar kan vara både fysiska och psykologiska och kan ha både fysiska som psykosociala effekter. Att uppfatta och förstå tal påverkas negativt av bullriga miljöer. Särskilt känsliga är personer med hörselnedsättning, gamla människor, barn som håller på att lära sig språk och att läsa samt personer som försöker förstå främmande språk. Förutom tal kan buller även maskera andra viktiga ljud som brandlarm, telefonsignal mm.

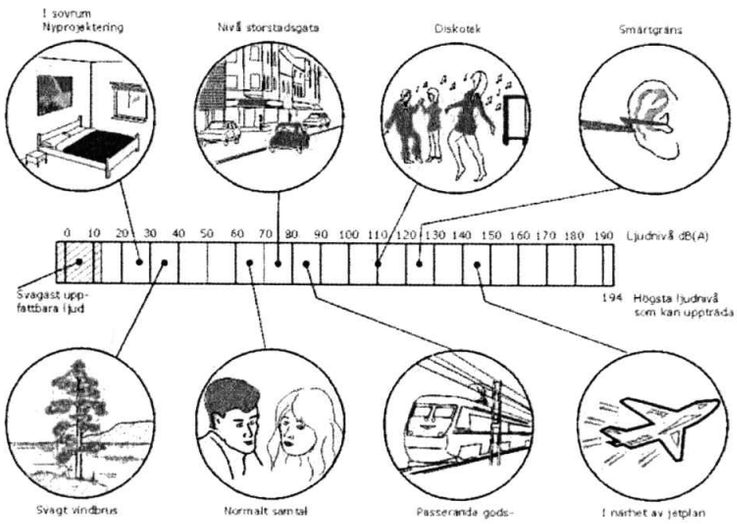
Decibelbegreppet är ett logaritmiskt begrepp. Detta innebär bland annat att vid addition av buller från två lika starka bullerkällor så ökar ljudnivån med 3 dB. På

samma sätt ger en fördubbling/ halvering av trafikmängden 3 dB högre/lägre ekvivalent ljudnivå. När det gäller upplevelsen av skillnader i bullernivå kan följande anges:

3 dB upplevs som en knapp hörbar förändring

8 - 10 dB förändring upplevs som en fördubbling/halvering av ljudet.

För att skydda människor mot olika typer av störningar av oregelbundet buller under insomning och sömn bör den maximala ljudnivån vid en bullerhändelse inte överskrida 45 dB(A) inomhus i sovrum. Bullerdämpning mellan källa och mottagare beror på vägens geometri, avståndet till mottagarpunkten, mottagarpunktens höjd, terrängens beskaffenhet samt förekommande skärmar. Dämpningen påverkas även av väder och vind. Inomhus är ljudnivån beroende av fönster och fasaders bullerdämpande förmåga. Normala fasader isolerar 25-30 dB(A), högisolerande fasader fönster isolerar 40-45 dB(A).



Figur 1. Illustration av bullernivåer från olika bulleralstrande källor.

Bilaga 3

Luftföroreningar

Med luftföroreningar menas ämnen och föreningar som är skadliga för hälsa, klimat samt natur- och kulturmiljö. Koldioxid (CO_2) har betydelse för växthuseffekten, kväveoxider (NO_X) har främst betydelse för övergödning av skogs- och ängsmarker men verkar även försurande, svaveldioxid (SO_2) har betydelse för försurning av mark och vatten samt flyktiga kolväten (VOC) har betydelse för bildning av marknära ozon. Även damm och stoftpartiklar kan vara skadliga för hälsan.

Luftföroreningar från vägtrafik medför problem på olika nivåer.

Lokalt påverkas människors hälsa av ett stort antal komponenter i bilavgaserna. Däribland kan kväveoxider ge besvär med andningsvägarna och partiklar kan öka risken för cancer.

Genom ändring av förordningen om miljökvalitetsnormer för utomhusluft (SFS 2001:527) har Sverige inarbetat EU:s ramdirektiv för luftkvalitet (dir 96/62/EG) med tillhörande dotterdirektiv.

I figur 1 redovisas gällande och känt kommande miljökvalitetsnormer avseende emissioner till luft enligt förordningen om miljökvalitetsnormer för utomhusluft (SFS 2001:527).

Svaveldioxid *till skydd för människors hälsa*
20 µg/m³ som års- och vinterhalvårsmedelvärde*
100 µg/m³ som dygnsmedelvärde**
200 µg/m³ som timmedelvärde**

Kvävedioxid och kväveoxider *till skydd för människors hälsa*
40 µg/m³ som årsmedelvärde
60 µg/m³ som dygnsmedelvärde**
90 µg/m³ som timmedelvärde**

Kväveoxider storstad* *till skydd för människors hälsa*
30 µg/m³ som årsmedelvärde

Kolmonoxid *till skydd för människors hälsa*
10 mg/m³ dygnsmedelvärde

Partiklar PM10 *till skydd för människors hälsa*
40 µg/m³ som årsmedelvärde***
50 µg/m³ som dygnsmedelvärde***

Bly *till skydd för människors hälsa*
0,5 µg/m³ som årsmedelvärde

Bensen *till skydd för människors hälsa*
5 µg/m³ som årsmedelvärde

Ozon *till skydd för växtlighet*
18 mg mellan 1 januari år 2010 och 31 december år 2019 beräknat enligt exponeringsindex AOT 40.

6 mg efter år 2019 beräknat enligt exponeringsindex AOT 40.

Figur 1. Gällande och kommande miljökvalitetsnormer för luft i tätorter.

*) I områden där det är minst 20 kilometer till närmaste storstad eller 5 kilometer till annat bebyggt område, industriell anläggning eller motorväg. Avseende svaveldioxid menas med vinterhalvårsmedelvärde tiden mellan 31 oktober t.o.m. 31 mars.
** 98-percentil
*** 90-percentil

Norm för kvävedioxid skall vara uppfylld 1 januari 2006
Normen för PM10 och kolmonoxid skall vara uppfylld senast 1 januari 2005
Normen för bensen ska vara uppfylld senast den 1 januari 2010.
Övriga normer skall vara uppfyllda fr.om. 1 januari 1999

Enligt förordning om miljökvalitetsnormer för utomhusluft (SFS 2001:527) definieras storstad som område med en befolkningskoncentration med mer än 250 000 invånare, eller, om befolkningskoncentrationen är högst 250 000 invånare, område med en sådan befolkningstäthet per kvadratkilometer att det är motiverat att utvärdera och säkerställa luftkvaliteten.

Befolkningens exponering
Befolkningen i en tätort exponeras för luftföroreningar i olika situationer – i bostaden, på arbetsplatsen, i trafiken etc. Dosen påverkas bl.a. av haltnivån och exponeringstiden. Haltnivån som enskilda personer exponeras för är sammansatt av en bakgrundshalt och ett lokalt bidrag exempelvis från trafiken på en närliggande gata. Bakgrundshalten är sammansatt av bidrag från andra gator och från andra källor.

Exponeringsgraden påverkas därför av var utsläppen sker. Vidare har vindriktningen betydelse för i vilken omfattning befolkningen exponeras. Den förhärskande vindriktningen i Umeå är generellt sett nordlig under vinterhalvåret och sydlig under sommarhalvåret.

Utanför Umeå centrum kommer aldrig eller nästan aldrig halter upp i nivåer i närheten av gränsvärden för respektive ämne.

I Umeå har luftkvaliteten övervakats under ett antal år. År 2001 visade mätningarna att bakgrundshalten av kvävedioxid ovanför Umeå centrum låg på ca 24 $\mu g/m^3$.

SMHI skattar medelvärdet för NO_2 till ca 10 $\mu g/m^3$ (årsmedel) för tätort så kallad urban bakgrundshalt vilket kan sägas vara relevant för det aktuella området som ligger inom tätorten men inte i den centrala delen.

Kvävedioxid
Halten kvävedioxid har under senare år minskat till följd av ökad andel katalysatorbilar. Kvävedioxidmålen har dock varit svår att klara i centrala Umeå. På landsbygden där bakgrundsnivåerna är lägre och meteorologiska förhållanden är mera gynnsamma ligger dock halterna kvävedioxid betydligt under redovisade gränsvärden.

Partiklar och bly
För Umeå gäller generellt att halter av partiklar (PM10) och bly ligger under kommande miljökvalitetsnorm. De största tillskotten av bly till luften kommer idag från industriella källor.

223

UMEÅ KOMMUN

Brandingenjör
Lars Tapani
090-162215.

Datum	Diarienummer
2005-08-26	210.2005.00261/17450
Ert datum	Er referens

Delges:

Detaljplan för fastigheten Hingsten 1 m.fl. (Öbacka strand)

Detaljplanen för ovan rubricerat område har varit utsänd för samråd varvid Länsstyrelsen i Västerbotten inkommit med synpunkter om att frågor beträffande översvämningsriskerna och riskerna i samband med järnvägsolyckor skall utredas vidare.

1 Översvämningsrisker

SMHI har på uppdrag av Statens Räddningsverk utfört en översiktlig översvämningskartering längs Umeälven för berört område. Resultatet av karteringen redovisas i ett antal översvämningskartor vilket visar att inom aktuellt strandområde finns risk för översvämning enligt "Beräknat högsta flöde enligt Flödeskommitténs riktlinjer för dammdimensionering".

I rapporten tydliggörs att den översiktliga karteringen enbart är avsedd för övergripande planering av räddningstjänstens arbete och som underlag för kommunens översiktsplaner. För detaljplanering krävs dock bättre och detaljerade beräkningar av vattenstånd och mer noggrann beskrivning av topografin i området.

Erfarenheter från höga flöden under somrarna -93 och -95 samt vägverkets beräkningar enligt vattendom för Kolbäcksbron 1998-02-20 redovisar mer i detalj högsta vattennivåer. Översvämningssomrarna 1993 och 1995 visar på vattennivåer om cirka + 1,8 meter vid kajen mellan kyrkbron och E4-bron (nuvarande nivå på kajen är +2,04 vid mätplatsen). Beräkningar i vattendom för Kolbäcksbron visar på vattennivåer på +1,84 meter vid Kolbäcksbron. Dessa erfarenheter och beräkningar bygger på vattenflöden genom Stornorrfors kraftverk på cirka 2 500-2 800 m^3/s.

Enligt Vattenregleringsföretagen för Umeälven är högsta möjliga flöde genom Stornorrfors 4 460 m^3/s. Högsta uppmätta flöden uppgår till cirka 2 850 m^3/s vilken mättes somrarna 1938, 1993 och 1995 vilket även kan bedömas som dimensionerande högsta flöden enligt kontakter med Vattenfall Vattenkraft. Om flöden högre än 2 850 m^3/s släpps genom Stornorrfors sänks damnivån under gällande vattendom och det sker enbart på order av antingen kommunal räddningsledare eller länsstyrelsens räddningsledare.

2 Järnvägsolycka med farligt gods

Botniabanan AB har i sitt utredningsarbete med järnvägsplaner för Botniabanan genomfört riskanalyser och redovisat övergripande säkerhetsåtgärder för bansträckningen.

I denna redovisning framgår att sannolikheten för olycka är väldigt låg men om en olycka ändå sker kan konsekvenserna bli stora för omgivningen. Vid den fortsatta planeringen av områden intill järnvägen bör därför särskilt beaktas följderna av olyckor.

Umeå kommun har i fördjupad översiktsplan för Botniabanan refererat till fördjupad översiktsplan i Göteborg som kan tjäna som viss vägledning beträffande skyddsavstånd till närliggande verksamhet från järnvägar. De riktlinjer som denna utmynnat i anger att inom 30 meter från järnväg bör ingen bebyggelse etableras och inom 80 meter från järnväg bör inte bostäder och samlingslokaler lokaliseras. Om bebyggelse planeras inom dessa avstånd bör det särskilt redovisas hur säkerhetsaspekterna vid en farligt godsolycka skall hanteras.

2.1 Val av dimensionerande olyckor

Teknisk rapport Botnia 2000:004, Riskanalys – Farligt Gods på Botniabanan, Etapp 1 /1/ upprättad av Det Norske Veritas AB (DNV) anger att farligt gods kan komma att transporteras på Botniabanan. Samtliga klasser (1-9) är representerade i analysen.

Följande ämnesgrupper pekas särskilt ut i rapporten som olyckor med så stora konsekvenser att de bör utredas vidare i samband med etablering även om sannolikheten för olyckor bedöms som låg.

- Giftiga kondenserade gaser (klass 2) – svåra konsekvenser, men liten sannolikhet för utsläpp.
- Brännbara gaser (klass 2) – svåra konsekvenser, men liten sannolikhet för utsläpp.
- Oxiderande ämnen (klass 5) – medelsvåra konsekvenser och något högre sannolikhet för utsläpp.
- Brännbara vätskor (klass 3) – medelsvåra konsekvenser och något högre sannolikhet för utsläpp.

Räddningsverket anger i skriften "Framtidens beredskap för kemikalieolyckor" att varje kommun minst bör ha en grundberedskap för att hantera konsekvenser av olyckor med giftiga kondenserade gaser, brännbara gaser och brännbara vätskor om dessa finns med i kommunens riskbild.

Svåra konsekvenser av olyckor med oxiderande (massexplosion) ämnen liknar till karaktären konsekvenser av explosion till följd av utsläpp av brännbar gas med gasmolnsexplosion och/eller BLEVE som följd. Båda ger upphov till tryckvåg, splitterskador, värmestrålning, brand och möjlighet till raserade byggnader.

Mot denna bakgrund kommer följande typolyckor studeras för passage förbi Öbacka II.

- Olycka med utsläpp av giftig kondenserad gas. (kap. 2.1.1)
- Olycka med utsläpp av brännbar gas. (kap. 2.1.2)
- Olycka med utsläpp av brännbar vätska. (kap. 2.1.3)

2.1.1 Olycka med Giftig kondenserad gas

Giftiga kondenserade gaser fraktas i tjockväggiga tankvagnar vilket medför att sannolikheten för utsläpp är relativt liten enligt /1/. Trots detta kan en olycka ändå inträffa.

En tankvagn med tryckkondenserad svaveldioxid välter varvid ett mindre hål (4 cm^2) uppstår och svaveldioxid strömmar ut i vätskefas. Försvarets forskningsinstitut har tillsammans med Umeå brandförsvar utrett motsvarande utsläpp från en tankbil /2/. Utredningen visar att konsekvenserna varierar kraftigt utifrån vädrets stabilitetsklass, vindstyrka och temperatur.

Vid ett större utsläpp (hålets area 50 cm^2) blir riskavstånden naturligtvis längre. En kortfattad redovisning av riskavstånd finns i tabell 1.

Skadepåverkan under 30 minuter	**Litet hål (4 cm^2)**	**Stort hål (50 cm^2)**
Utomhus		
Dödliga skador	90 – 260 meter	300 – 1100 meter
Svåra (irreversibla) skador	170 – 600 meter	600 – 2400 meter
Inomhus		
Dödliga skador	15 – 60 meter	30 – 150 meter
Svåra (irreversibla) skador	50 – 180 meter	170 – 600 meter

Tabell 1. *Riskavstånd för skador på människor varierar med källstyrka, väder, vind och temperatur.*

Lindriga skador såväl inomhus som utomhus varierar från 240-6 000 meter beroende på väder, vind och temperatur.

Umeå Brandförsvar har en insatsplan för gasolyckor med målsättning att begränsa utflöde av giftig kondenserad gas genom impaktering inom 15 minuter från framkomst till olycksplatsen. Impaktering innebär att en strut träs över utsläppet och den impakterade vätskan samlas upp. Alternativt täcks hela vagnen med en presenning men ingen uppsamling av vätska sker. En fullständig impaktering minskar som mest riskområdet med ca 80% medan en enkel impaktering med enbart presenning minskar riskområdet med ca 50%.

Planen vid gasolycka innefattar även varning genom tyfoner och "Viktigt Meddelande till Allmänheten (VMA)" via radio med informationen: *Stanna inne, stäng fönster och dörrar och ventilation samt fortsätt att lyssna på radio!.*

För att ett VMA med ovanstående innehåll skall få erforderlig effekt krävs att bostäder och andra byggnader där människor vistas mer än tillfälligt inom Öbacka 2 är konstruerade så att gas inte kan tränga in i byggnaden. Detta kan anordnas t ex genom att ventilationsanordningar i byggnader utformas så att de som bor/vistas i husen kan stänga av ventilationen vid nödläge.

Det är även viktigt att banvallen och dess omgivning konstrueras så att inga vassa föremål finns som kan skada en vagn som spårar ur. Enligt /Botniabanan/ är en mjuk obebyggd zon om 15 meter tillräcklig för att vagnar inte skall skadas vid en urspårning.

2.1.2 Olycka med utsläpp av brännbar gas

Precis som giftiga kondenserade gaser fraktas brännbara gaser i tjockväggiga tankvagnar. Detta tillsammans med ett mjukt avkörningsområde enligt punkt 2.1 medför att sannolikheten för utsläpp är relativt liten. Trots dessa försiktighetsåtgärder kan en olycka med följande konsekvenser inträffa:

En tankvagn med gasol springer läck. Propan strömmar ut och när 10 m^3 gasol har läckt ut antänds molnet av en bil som kör in i detsamma. En gasmolnsexplosion uppstår.

Gasmolnsexplosionen omfattar ett stort område och det mesta av allt brännbart material såväl inomhus, nära fönster, som utomhus antänds inom 100 meter från den läckande vagnen /3/.

Branden fortsätter i form av en jetflamma vars längd uppgår till mellan 10-30 meter /3/. Jetflamman värmer en intilliggande vagn med gasol. Efter ca 30 minuter uppstår en BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion).

Vid utsläpp av brännbar gas är brandförsvarets målsättning att minska risken för en gasmolnsexplosion. Detta kan ske genom vattenbegjutning mot utsläppshålet så att turbulens och vatteninblandning medför att gasmolnet snabbare späds ut och att högre tändenergier krävs för att tända molnet /Gasakuten/. På motsvarande sätt kan BLEVE förhindras om tillräcklig vattenbegjutning kan ske av en värmepåverkad vagn. Faktorer som påverkar möjligheten till lyckad insats är tidig alarmering, tillräcklig kapacitet med släckvatten samt möjlighet att påföra släckvattnet direkt på uppvärmd yta.

Om gasmolnsexplosion eller BLEVE uppstår kommer det att få väldigt stora konsekvenser på människoliv och egendom. Om skyddsavstånd skall tillämpas för att minska konsekvenserna vid en sådan olycka innebär det att områden upp till 500 meter från järnvägen inte kan bebyggas . Det är dock inte rimligt att införa skyddsavstånd i storleksordningen 500 meter varför andra åtgärder måste vidtas.

För att minska risken för antändning och påverkan på människor och byggnader inom Öbacka 2 erfordras därför att bostäder och andra byggnader där människor vistas mer än tillfälligt är konstruerade så att gas inte kan tränga in i byggnaden. Detta kan anordnas t ex genom att ventilationsanordningar i byggnader utformas så att de som bor/vistas i husen kan stänga av ventilationen vid nödläge.

Det är även viktigt att banvallen och dess omgivning konstrueras så att inga vassa föremål finns som kan skada en vagn som spårar ur. Enligt /Botniabanan/ är en mjuk obebyggd zon om 15 meter tillräcklig för att vagnar inte skall skadas vid en urspårning.

2.1.3 Olycka med brännbar vätska
Bensin fraktas i tunnväggiga vagnar vilket medför ökad risk för läckage vid urspårning jämfört med tidigare scenarion som innefattar tjockväggiga vagnar. Ett tänkbart scenario med brandfarlig vätska är:

> En tankvagn lastad med bensin välter och ett läckage uppstår. Bensinen rinner ner i diket nedanför banvallen och en brand uppstår. Värmestrålningen är kraftig och allt brännbart material inom ett avstånd på 15 meter från brandens centrum antänds spontant. På 25 meter avstånd antänds brännbara material inom 5 minuter från brandstart. På ett avstånd av 50 meter från branden krävs inga särskilda skyddsåtgärder. Uppgifterna är hämtade från en rapport upprättad av Stockholms Brandförsvar /4/.

Vid Öbacka 2 planeras garagebyggnader på ett avstånd av 15 meter från banvallen. Dessa kommer vid en brand att påverkas kraftigt av värmestrålning och bör därför anordnas så att brand försvåras att uppstå i garagen till följd av denna värmestrålning. Garagen fungerar sedan som flamskärm för övriga byggnader och förlänger tid till antändning för övriga byggnader som planeras som närmast på 45 meter från banvallen.

Brandförsvarets insatsplanering innefattar möjlighet att förhindra antändning av utsläppt bensin eller släckning av vätskebrand och vidare begränsning av utflöde. Insatstiden för insats med skum mot vätskebrand på Öbacka 2 är 10 minuter. Brandförsvarets insats kommer i det aktuella scenariot att fokuseras på släckning av vätskebrand eftersom risk för BLEVE annars är uppenbar. Konsekvenserna av en BLEVE från en bensinvagn är endast marginellt lindrigare än den som redovisas för gasol under punkt 2.1.2 ovan.

Eftersom ingen insats kommer att kunna göras för att direkt skydda byggnader inom området bör dessa därför placeras eller konstrueras så att de kan motstå värmestrålning i minst 15 minuter.

3 SLUTSATSER

3.1 Skydd mot översvämning
För att minska risken för översvämning inom området bör anläggningar och byggnader placeras på minst +2,5 (system RH00.

3.2 Skydd mot gasspridning
Såväl giftiga kondenserade gaser som brännbara gaser fraktas i tjockväggiga tankvagnar vilket medför att sannolikheten för utsläpp är relativt liten. Sammantaget med följande riskreducerande åtgärder bör därför kvarstående risk för utsläpp av gaser kunna accepteras.

3.2.1 Område närmast järnväg
Konsekvenser till följd av utsläpp av giftig kondenserad gas eller brännbar gas kan bli mycket svåra inom Öbacka 2. Därför skall sannolikheten för ett sådant utsläpp minimeras. Detta åstadkoms genom att området närmast järnvägen, 15 meter, anordnas mjukt utan hårda eller vassa föremål. Detta innebär att inga byggnader får uppföras inom 15 meter från närmaste spårets ytterkant.

3.2.2 Ventilation
För att minska konsekvenserna av ett läckage skall samtliga bostadshus och andra byggnader där människor vistas mer än tillfälligt inom Öbacka 2 konstrueras så att gas inte kan tränga in i byggnaderna, t ex genom att ventilationsanordningar i byggnader anordnas så att de som bor/vistas i husen kan stänga av ventilationen vid nödläge.

3.3 Skydd mot värmestrålning till följd av brand i brännbar vätska
Brännbar vätska fraktas inte i tjockväggiga vagnar vilket medför att sannolikhet för utsläpp vid urspårning är högre än för gaser.

3.3.1 Avledning av vätska
För att minska risken för brandspridning vid ett utsläpp av brännbar vätska skall området närmast banvallen utformas så att brännbar vätska inte rinner mot bostäderna.

3.3.2 Begränsa strålning från brand
För att skydda människor och byggnader inom området mot brandspridning skall olika åtgärder vidtas för olika avstånd från närmaste järnvägsspårets ytterkant.

Inga byggnader skall uppföras intill 15 meter från spår. Byggnader på avstånd av 15-30 meter skall utföras med obrännbara fasader och takytor och skall inte innehålla bostäder. Till bostadshus inom 30-50 meter från spåret skall strålningsnivån begränsas tex genom komplementbyggnader, garage eller andra skärmar med en höjd av cirka 4 meter.

3.3.3 Utrymning från bostäder
För att personer skall kunna utrymma tryggt från bostadshusen skall utgångar/utrymningsvägar från byggnaderna inte vetta mot spåret utan mot älvsidan.

3.3.4 Angreppsvägar
För att brandförsvaret skall ha möjlighet att vidta räddningsåtgärder inom området vid olycka erfordras alternativa räddningsvägar.

Räddningsvägar skall anordnas till området så att en brand inte blockerar brandförsvarets möjlighet att komma in i området. Förslag till räddningsvägar är markerade med röda pilar i Bild 1 nedan

Eventuella räddningsvägar och uppställningsplatser för brandförsvarets höjdfordon som behöver anordnas inom området skall ha tillräcklig bärighet och bredd samt vara utförda så att släckfordon och höjdfordon kan framföras till byggnaderna och ställas upp på erforderligt sätt.

3.3.5 Brandposter
Två utvändig vägg- eller brandposter skall anordnas på strategiska platser inom området så att det aldrig är längre än 100 meter (fågelvägen) till närmsta brandpost

Avstånd	Skyddsåtgärder
0-15 meter	Inga byggnader. Mjuk terräng utan hårda eller vassa föremål. Diken eller motsvarande som samlar upp eller leder bort utläckt vätska från bostadsområdet.
15-30 meter	Planerade garage och liknande byggnader utförs med obrännbar taktäckning och obrännbar fasad (utan fönster eller öppningar) mot järnvägen.
30-50 meter	Planerade bostadshus förses med flamskärmar. Dessa kan utgöras av planerade garagebyggnader eller andra skärmar med en höjd av ca 4 meter. Utrymningsvägar från husen skall anordnas så att möjlighet till utrymning alltid finns på den sida av huset som vetter mot älven (på andra sidan huset från järnvägen sett).
50-80 meter	Utrymningsvägar skall anordnas från husen så att möjlighet till utrymning alltid finns på sida som ej vetter mot järnvägen.
>80 meter	Inga särskilda brandskyddsåtgärder

Tabell 2. Skyddsåtgärder vid olika avstånd från byggnad till närmsta järnvägsspårets ytterkant.

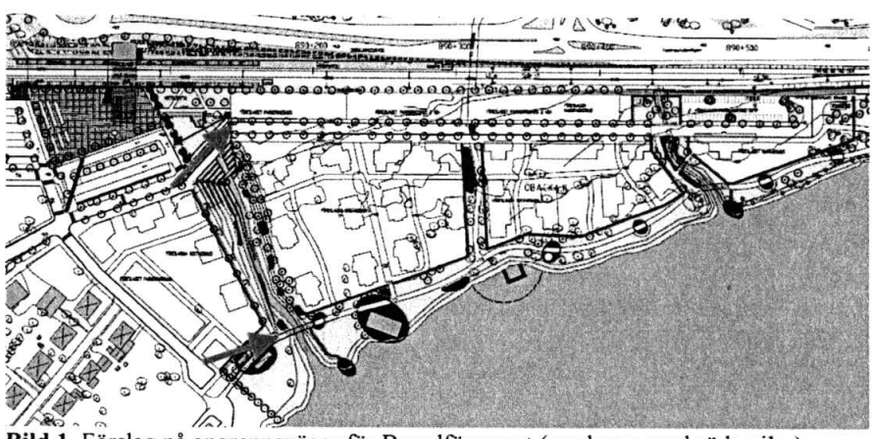


Bild 1. Förslag på angreppsvägar för Brandförsvaret (markeras med röda pilar).

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET
Brandförsvaret

Lars Tapani

3.3.6 REFERENSER

/1/ Teknisk rapport Botnia 200:004
Riskanalys – Farligt Gods på Botniabana, Etapp 1
Det Norske Veritas AB, 2000

/2/ Insatsplan för olycka med svaveldioxid i Umeå
Totalförsvarets Forskningsinstitut, Räddningsverket och
Umeå Brandförsvar 2002

/3/ Rapport: Etapp 1, Umeåprojektet 2
Kvalitativ riskanalys avseende transport av farligt god
WSP, Vägverket 2005

/4/ Konsekvenser vid tankbilsolycka med bensin i Stockholms innerstad
Stockholms Brandförsvar 1998

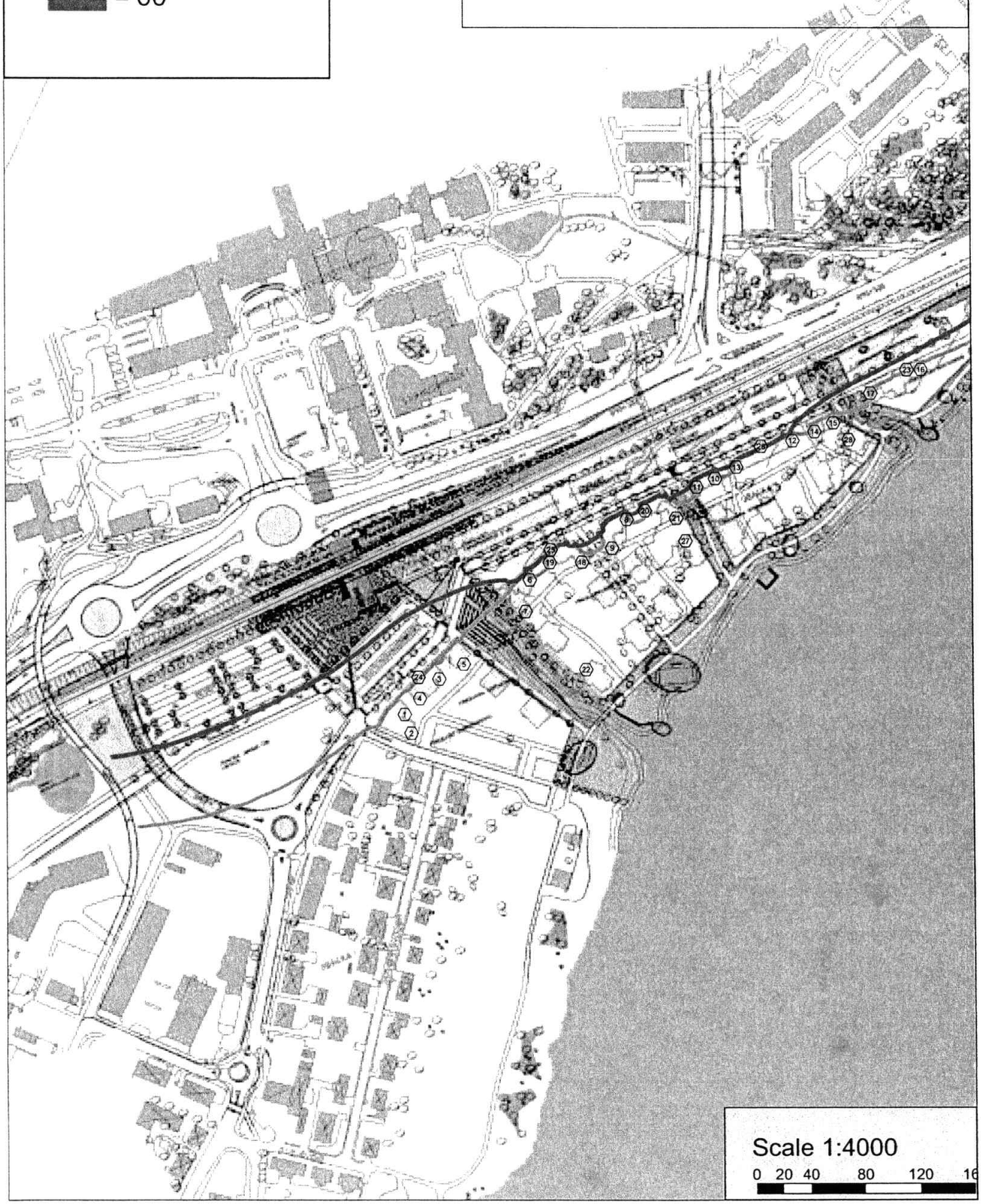
Ekvivalent ljudnivå

Mottagarhöjd 13 m
dB(A)

= 55
= 60

INGEMANSSON

Umeå Östra
Tågtrafikbuller
3,5 m plank, högst 18 m från spårmitt
Godståg 90 km/h
MSS-2005-08-25
34-00430-B02



Ekvivalent ljudnivå

Mottagarhöjd 13 m
dB(A)

= 55
= 60

INGEMANSSON

Umeå Östra
Tågtrafikbuller
3,5 m plank, högst 18 m från spårmitt
Godståg 90 km/h
MSS-2005-08-25
34-00430-B04

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	41	41	41	40	40	40	40	40	39	39	39	40
2	42	42	42	42	42	42	39	39	39	39	39	39
3	42	42	42	42	42	42	41	40	40	39	39	39
4	41	41	41	41	41	41	41	41	40	40	40	40
5	43	43	43	43	43	43	41	41	40	40	40	40
6	44	44	44	44	44	44	44	44	43	43	43	43
7	42	42	42	42	41	42	40	40	40	40	40	40
8	45	45	45	45	45	45	44	44	44	43	43	43
9	43	42	42	42	42	42	43	41	41	41	40	40
10	45	45	45	45	45	44	44	44	44	43	43	42
11	45	46	46	46	45	45	45	45	45	45	45	45
12	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
13	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
14	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
15	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
16	45	45	45	45	45	44	44	44	44	44	44	44
17	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
18	45	45	45	45	45	45	44	44	44	44	44	44
19	45	45	45	45	45	45	44	44	44	44	44	44
20	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
21	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
22	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
23	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
24	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
25	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
26	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
27	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
28	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
29	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
30	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
31	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
32	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
33	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
34	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
35	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
36	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
37	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
38	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
39	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
40	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
41	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
42	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
43	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
46	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
47	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
48	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
49	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
50	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45

Maximal ljudnivå

Mottagarhöjd 13 m

dB(A)

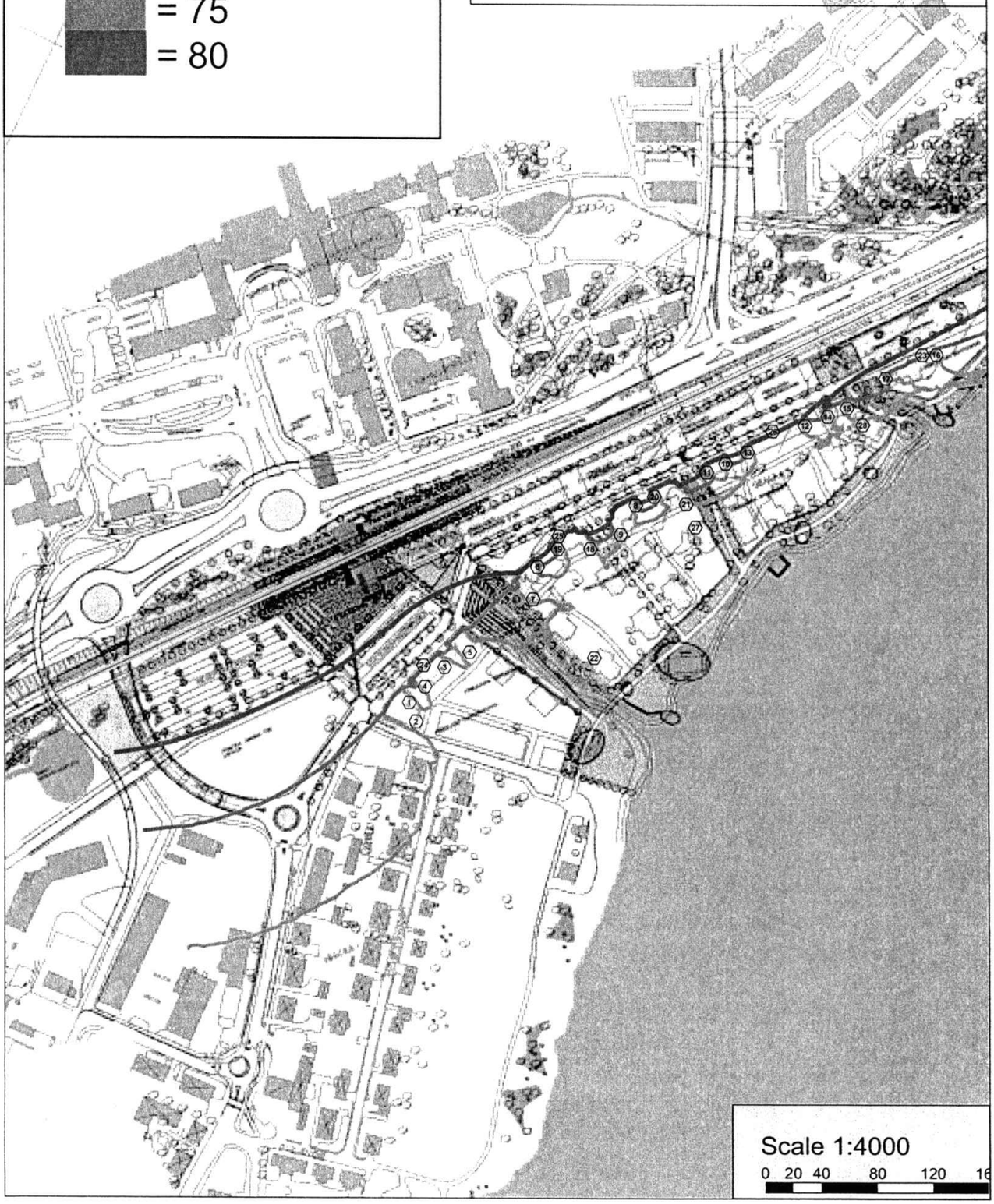
= 70

= 75

= 80

INGEMANSSON

Umeå Östra
Tågtrafikbuller
3,5 m plank, högst 18 m från spårmitt
Godståg 90 km/h
MSS-2005-08-25
34-00430-B01



Maximal ljudnivå

Mottagarhöjd 13 m

dB(A)

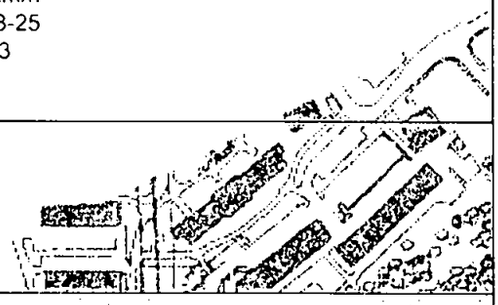
= 70

= 75

= 80

INGEMANSSON

Umeå Östra
Tågtrafikbuller
3,5 m plank, högst 18 m från spårmitt
Godståg 90 km/h
MSS-2005-08-25
34-00430-B03



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	61	61	61	61	61	61	61	60	60	60	60	60
2	62	63	63	63	63	63	60	60	60	59	59	59
3	63	63	63	63	62	63	61	61	60	60	60	60
4	62	62	62	62	62	62	61	61	61	61	60	60
5	63	63	63	63	63	63	62	61	61	61	61	61
6	65	65	65	65	65	65	65	64	64	63	63	63
7	63	63	63	63	62	61	61	61	61	61	61	61
8	66	66	66	66	66	65	65	64	64	64	64	63
9	63	63	63	63	63	63	64	62	61	61	61	61
10	65	65	65	65	65	65	65	64	64	63	63	63
14	66	65	65	65	65	65	65	64	64	64	63	63
12	66	66	66	66	66	66	65	65	64	64	63	63
13	66	66	65	65	65	65	65	65	64	64	63	63
14	66	65	65	65	65	65	65	64	64	64	63	63
15	66	66	65	65	65	65	65	64	64	64	63	63
16	65	65	65	65	65	65	65	64	64	63	63	63
17	66	66	66	66	65	65	65	65	64	64	64	64
18	64	64	64	64	64	65	65	64	64	64	64	64
19	66	66	66	65	65	65	65	65	64	64	64	64
20	66	66	66	66	66	65	65	65	65	64	64	64
21	62	62	62	62	62	63	60	60	60	59	59	
22	64	67	67	68	68	68						
23	72	74	75	77	77	78	80	83	84	84	83	83	82	82	82
24	67	75	76	76	77	77	78	78	78	79	79	80
25	67	70	73	75	78	82	84	84	84	84	84	84
26	69	73	74	76	78	81	83	84	84	84	84	84
27	65	67	67	68	68							
28	69	69	69	70	70	70						

247

UMEÅ KOMMUN

Resecentrum UMEÅ ÖSTRA och ÖBACKA II

Detaljplaneprogram

Samrådshandling

Dnr PLA 00.46

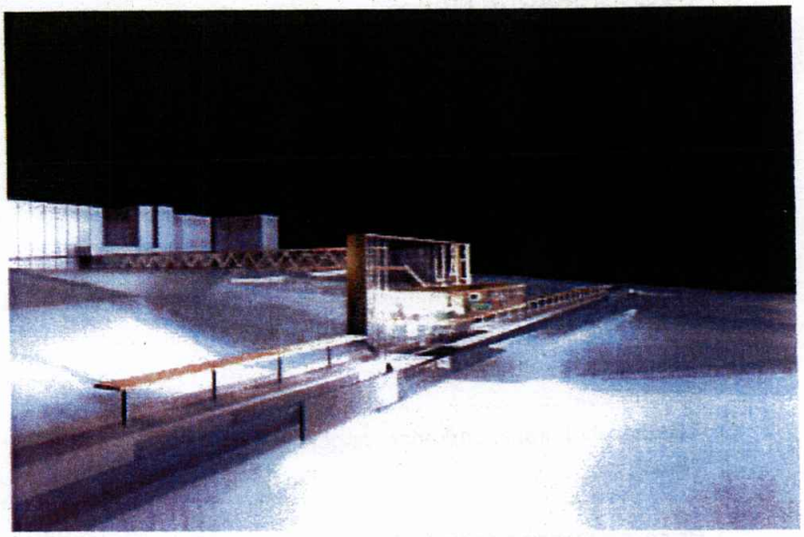
Samhällsbyggnadskontoret, februari 2004

249

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

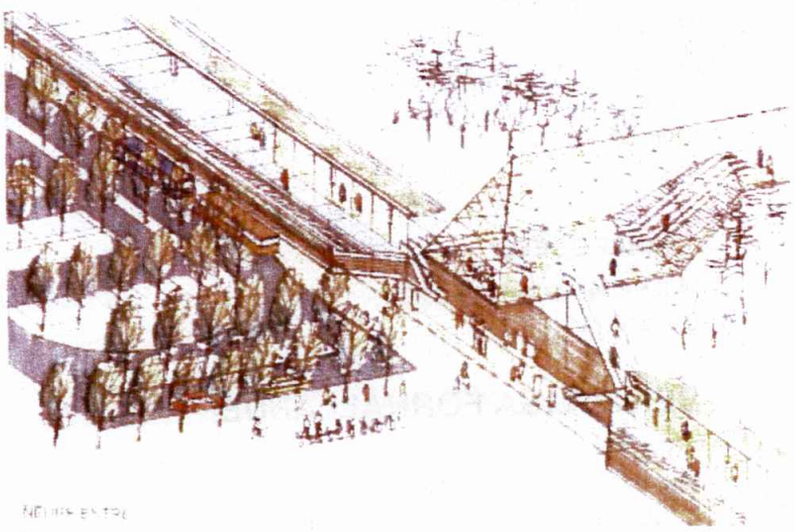
INLEDNING

Anläggandet av Botniabanan, kustjärnvägen från Nyland till Umeå, medför en radikalt förändrad kommunikationssituation med möjlighet till korta restider och därmed goda förutsättningar för arbetspendling med regional tågtrafik. Vid Norrlands största arbetsplatsområde, sjukhus- och universitetsområdet i Umeå, ska Botniabanans viktigaste resecentrum byggas, den knutpunkt som beräknas få de största resandeströmmarna.



Tidig idé till resecentrum av Wingårdh Arkitektkontor AB.

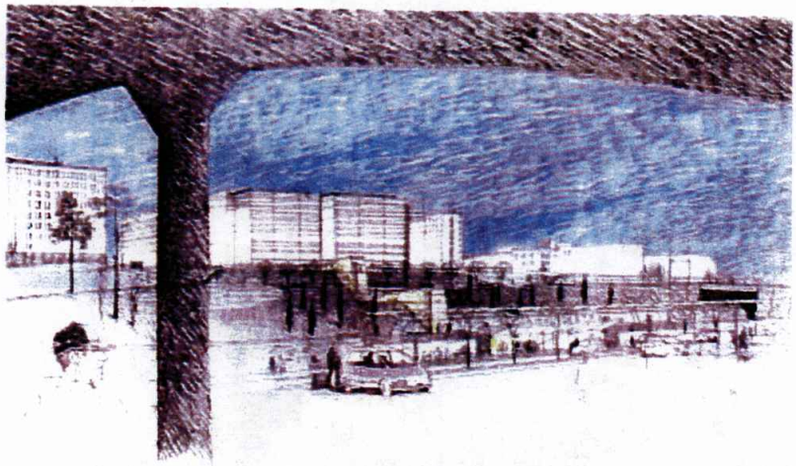
Umeå kommun har parallellt med det övergripande botniabanearbetet bedrivit ett omfattande planeringsarbete för resecentret Umeå Östra. Många idéer om områdets disposition och resecentrets utformning har väckts sedan planeringsstarten: placeringen av centret, perrongtyper och alternativa möjligheter att passera Östermalmsgatan/Holmsundsvägen har varit centrala frågor. Genom det förlösande greppet att riva den befintliga storgatsbacken och bygga en ny bro längre norrut kan nu ett väl sammanhållet område med god placering av resecentret och tydlig infart till Öbacka II åstadkommas.



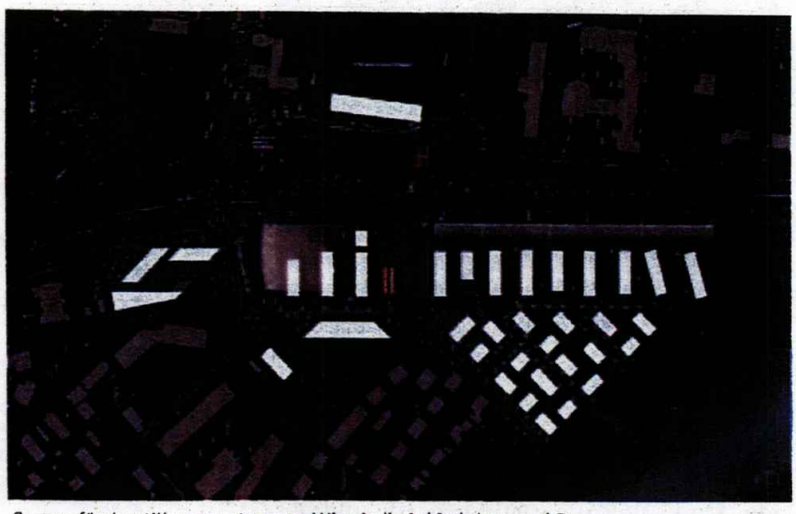
Tidig idé till resecentrum av White Arkitekter AB.

Ännu längre tillbaka än den egentliga planeringen för Botniabanan hade det gamla och glest bebyggda området vid Hoppets gränd avsatts för nybyggnad av bostäder under arbetsnamnet Öbacka II.

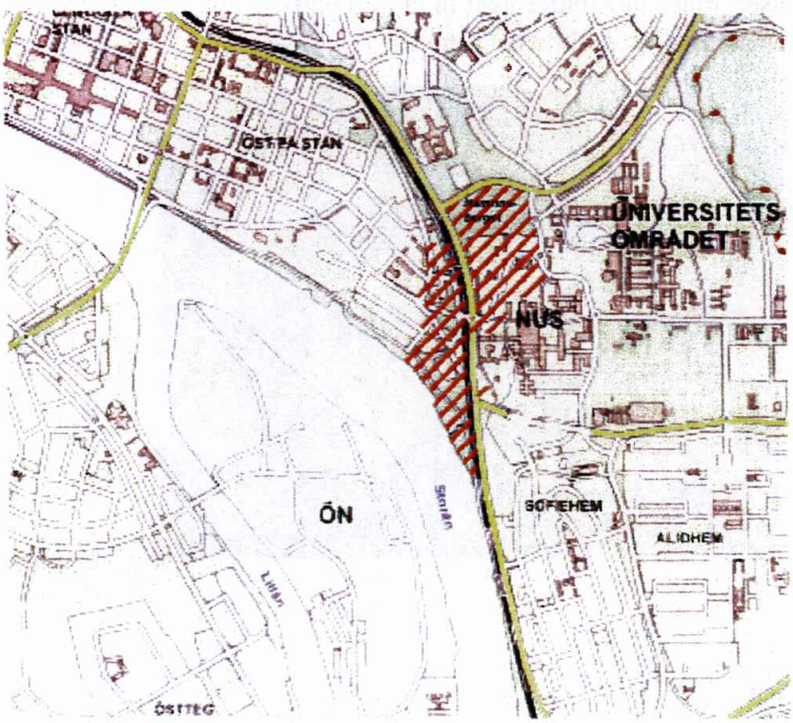
Genom parallella uppdrag till två arkitektkontor under år 2001 belystes utformning och placering av resecentret. I en andra omgång med fyra deltagande arkitektkontor under vintern 2002–03 kunde även öbackaområdets disposition medtas. Delar av resultatet, framförallt idéer från Arken Arkitekter i Stockholm och White Arkitekter i Umeå, kan spåras i detta detaljplaneprogram.



Senare förslag till resecentrum av FFNS Arkitekter.



Senare förslag till resecentrum av Wingårdh Arkitektkontor AB.



Plan- och influensområdets läge i Umeå.

ÖVERGRIPANDE MÅL

En övergripande målsättning är att resecentret Umeå Östra, verksamhetslokalerna inom det nuvarande sjukhusområdet och bostadskvarteren inom Öbacka II skall bli en attraktiv, funktionell och omsorgsfullt gestaltad del av centrala Umeå. Möjligheten att genom nybyggnation integrera det nya området med den befintliga stadsstrukturen, liksom att förbättra den fysiska kontakten mellan staden och sjukhus- och universitetsområdet, skall tas tillvara.

Trafiklösningar skall åstadkommas så att god säkerhet, tillgänglighet och framkomlighet uppnås. Hänsyn bör särskilt tas till gång-, cykel- och kollektivtrafikens och funktionshindrades behov. Vid val mellan olika åtgärder är det viktigt att beakta att gällande trafiksäkerhetsmål, krav på tillgänglighet för funktionshindrade samt gällande miljökvalitetsnormer uppfylls.

Såväl offentliga som privata miljöer ska utformas utifrån ett jämställdhets-, tillgänglighets- och trygghetsperspektiv.

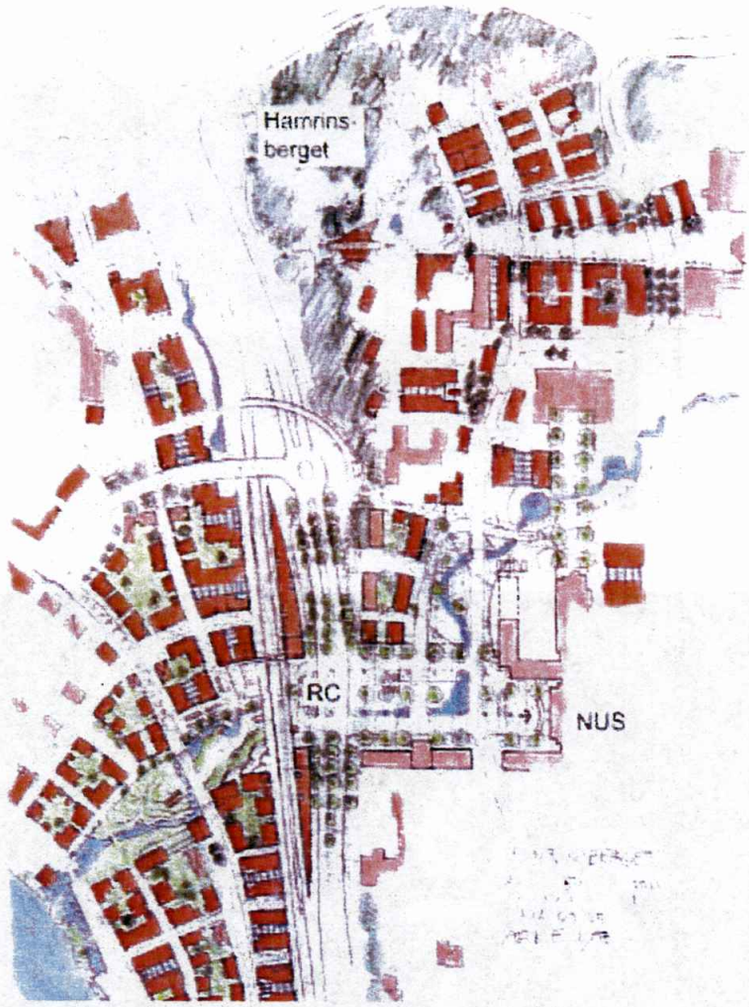
Området bör bebyggas enligt principer för en långsiktigt hållbar utveckling. Kretslopp bör så långt som möjligt slutas på lokal nivå, naturresursförbrukningen bör minimeras liksom energi- och renvattenförbrukningen. Byggnadsmaterial bör vara förnyelsebara eller kunna återvinnas, samt ha lågt innehåll av hälso- och miljöfarliga ämnen. Uppvärmning ska ske via fjärrvärmenätet, men kompletterande energikällor bör vara möjliga.

PLANERAD BEBYGGELSE

Den planerade bebyggelsen inom planområdet kan med avseende på huvudfunktioner uppdelas i tre områden: resecentrum, verksamheter och bostäder.

Utanför planområdet kan möjligheter till framtida exploateringar finnas inom sjukhus- och universitetsområdet, men även på idag helt orörd mark som t ex Hamrinsberget. Ytterligare byggnation och förtätning av kvarteret Vipan är inte heller osannolik. Framtida byggande på Ön kan gynnas av en gång- och cykelbro från området.

På föregående sida visar en karta hela områdets utbredning.

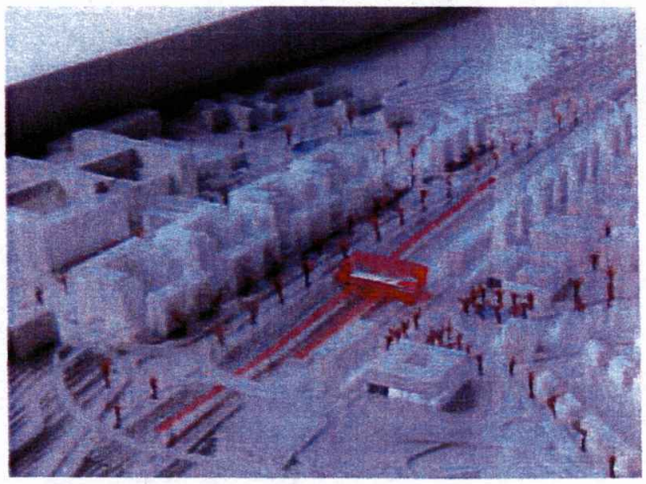


Idé till bebyggelse vid Hamrinsberget.

SJUKHUS- OCH UNIVERSITETSOMRÅDET

Anläggandet av Botniabanan medför att resecentrum Umeå Ö och universitets- och sjukhusområdet kommer att utgöra norra Sveriges attraktivaste expansionsområde. De kollektiva restiderna till städerna längs kusten söderut halveras i det närmaste, marknadsunderlaget ökar och bättre förutsättningar för rekrytering och samverkan mellan sjukhusen uppnås.

Sannolikt bör näringslivet med intresse se på möjligheten att utveckla kontakten med universitetet samt forskning och utveckling. Detta intresse sammanfaller med sjukhusets intentioner att successivt växa österut, vilket efterhand ger möjligheter att upplåta äldre byggnader i sjukhusets västra delar för externa intressenter. Ett framtida scenario kan också vara att upplåta mark i de västra delarna av sjukhusområdet för nybyggnation. Idéer till sådana exploateringar har bl a framkommit i de parallella uppdrag Umeå kommun inbjudit till under senare år.



Idé till resecentrum och exploateringar inom NUS-området.

Idé till bebyggelse vid Hamrinsberget – vy från väster.

Hamrinsberget

Ny bebyggelse på Hamrinsbergets södra och östra sluttningar skulle visuellt kunna knyta ihop universitetsområdet med Umeås centrala delar. Utgående från lärarutbildningshuset skulle ett bebyggt stråk kunna avslutas med en symbolbyggnad på västsluttningen av berget: väl synlig med möjlighet till en strålande utsikt över det centrala Umeå.

RESECENTRUM

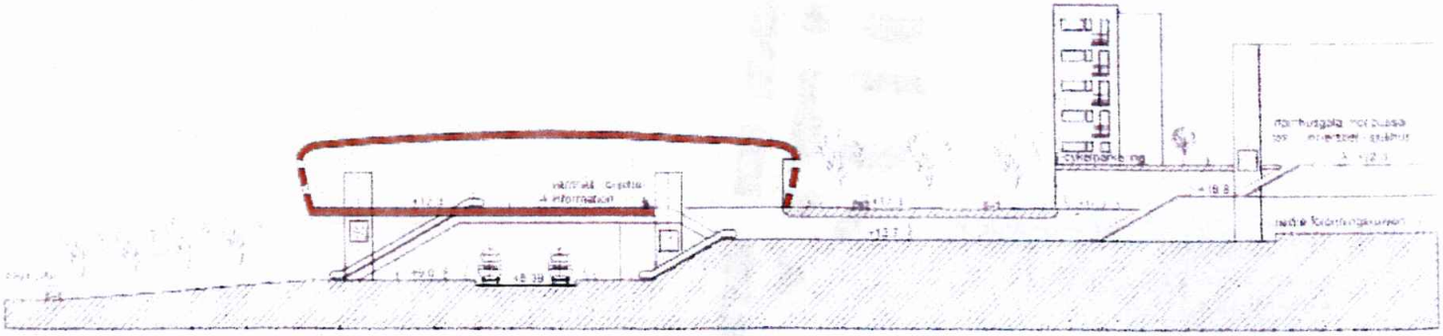
Läge och funktion

Resecentrets primära funktion är att vara en rationell knutpunkt för resande med tåg och andra färdmedel. De resande skall enkelt, bekvämt och helst klimatskyddat, kunna ta sig mellan perronger och sjukhus- och universitetsområdet eller vidare till andra stadsdelar.

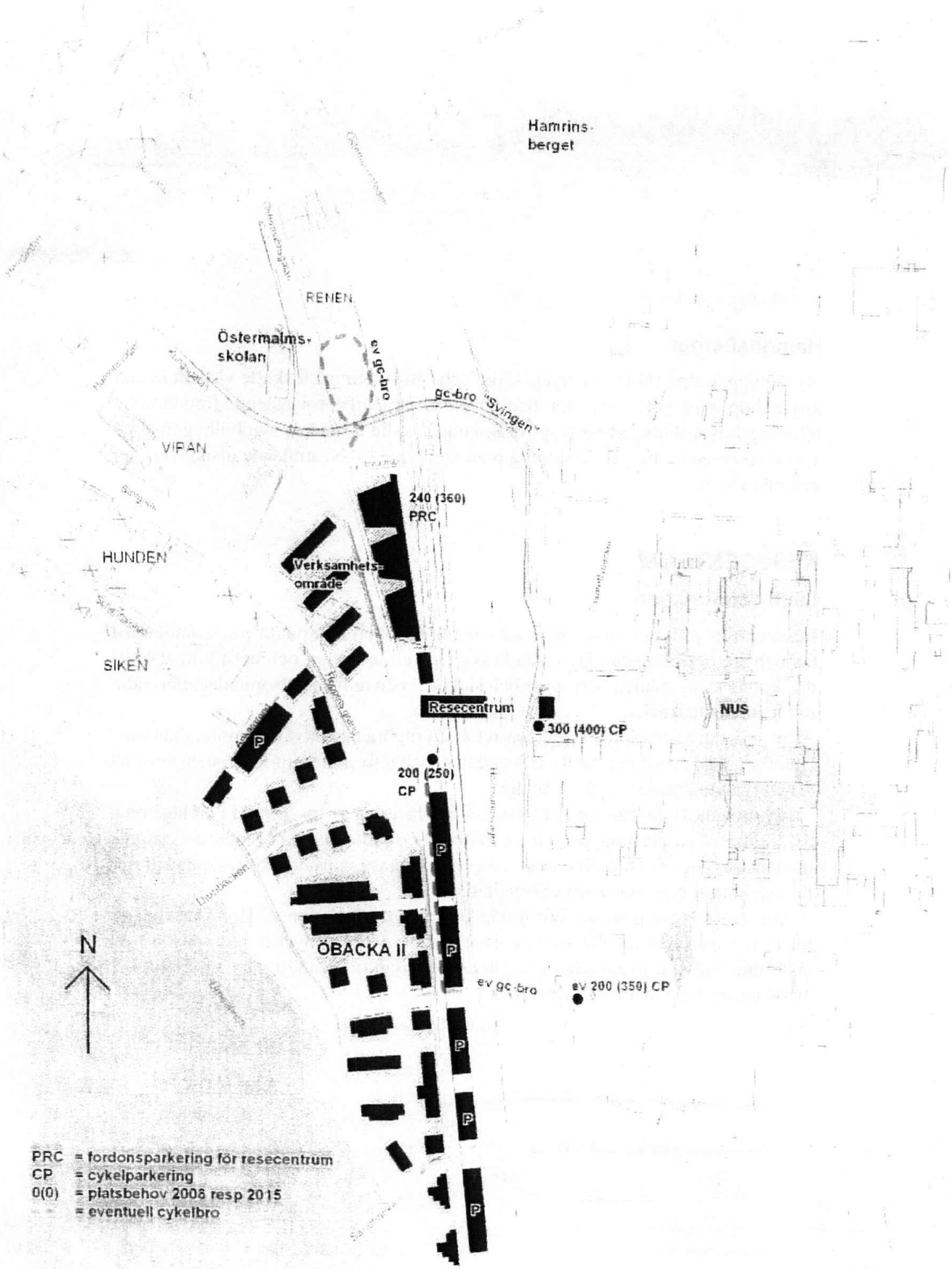
En sekundär funktion för resecentret är att utgöra en bekväm kommunikationslänk för gående mellan Öbacka och sjukhus- och universitetsområdet, men även att visuellt knyta områdena till varandra.

Flyttningen av Storgatsbacken medger en placering av resecentret i ett läge relativt centriskt på perrongerna vilket möjliggör goda och enkla kommunikationer mellan perronger och målpunkter. Läget är ytterst gynnsamt för resande till och från sjukhuset men också till universiteten.

Resecentret med passager bör förläggas i plan med eller under Holmsundsvägen men över spårområdet. Denna placering ger resenärerna mycket god uppsikt över ankommande och avgående tågtrafik och ger samtidigt möjlighet till enkel och självklar passage mellan perrongerna.



Sektion genom resecentret.



Föreslagen plan- och bebyggelsestruktur.

Inom universitets- och sjukhusområdet är ett väl fungerande samband mellan resecentret, NUS och universiteten av yttersta vikt och möjligheten till förbättringar av detta samband måste tas till vara.

Resecentret bör utöver kommunikationsytor även inrymma uppehållsytor för resenärer, försäljning av biljetter, kiosk m m och kanske ett café och några mindre butiker. Möjligheten till utsikt mot Umeälven längs ett grönstråk vid Djupbäcken bör tas tillvara.

Platsen för det nya resecentret.

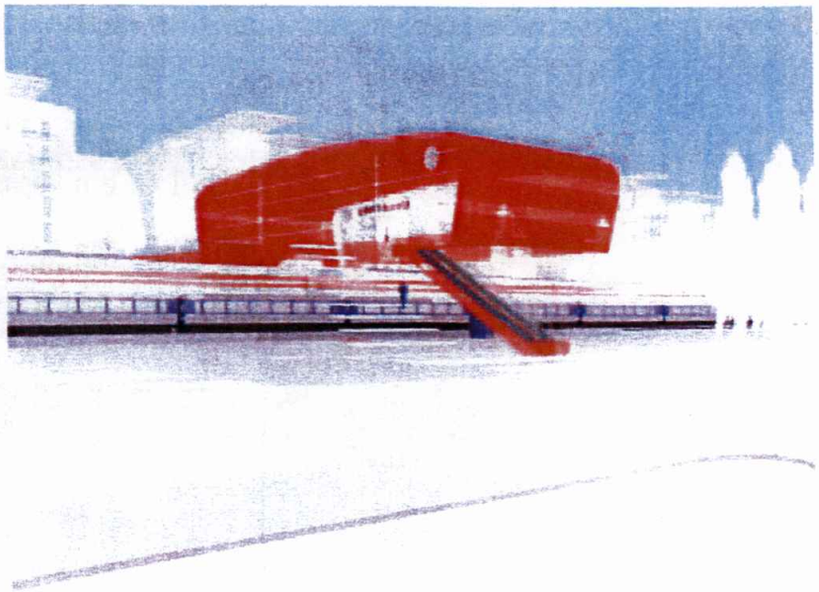
Stadsbild

Resecentret bör som regionens viktigaste kommunikationscentrum ges en väl synlig och lätt identifierbar gestalt i stadsbilden. Den valda platsen med de stora nivåskillnaderna mellan Öst på stan och sjukhusområdet samt sjukhusets/tandläkarhögskolans stora volym och höjd, gör det önskvärt med en kraftfull ny byggnad, en byggnad med god arkitektur signalerande framåtskridande och utveckling.

Torget

För upplevelsen av Umeå Östras status som det viktigaste resecentret längs Botniabanan bör platsen och centret tydligt markeras i stadsbilden. Det kan ske genom att byggnaden i sig ges en framskjutande utformning, men det bör också ske genom en markering av en öppen yta framför entrén, ett torg eller en plats för kommunikation, passage, väntan, en plats värdigt och behagligt utformad, med ambitiös markbehandling kanske med vatten eller fontäner, träd och buskar. Torget bör omgärdas av byggnader som markerar dess avgränsning och som skapar ett tydligt torgrum. Byggnadernas bottenvåningar är i detta läge särskilt lämpade för centrumskapande verksamhet.

Den huvudsakliga personbilstrafiken kommer att angöra denna västliga entré och där skall



Idé till utformning av resecentrumbyggnad.

också finnas tillräckligt utrymme för övriga trafikslags angöring: taxi, buss, cyklister etc.

Torget skall också fungera som ett attraktivt stadsdelstorg med älvskontakt, en öppen yta som ger möjlighet till fri sikt mot ett grönstråk längs Djupbäcken genom Öbacka II och vidare mot Umeälven.

För att den östra entrén ska kunna fungera som avsett måste dess närområde omgestaltas (se idéskiss nedan!).

Spårområdet

Umeå Östra planeras för två spår med nationell och regional persontågtrafik samt genomgående godstågtrafik. Antalet persontåg som stannar vid Umeå Ö beräknas till 28 st/dygn medan passerande godståg kan bli 20 st/dygn. Botniabanan kommer att vid Umeå Ö medge passage av persontåg i 150 km/tim och godståg i 90 km/tim.

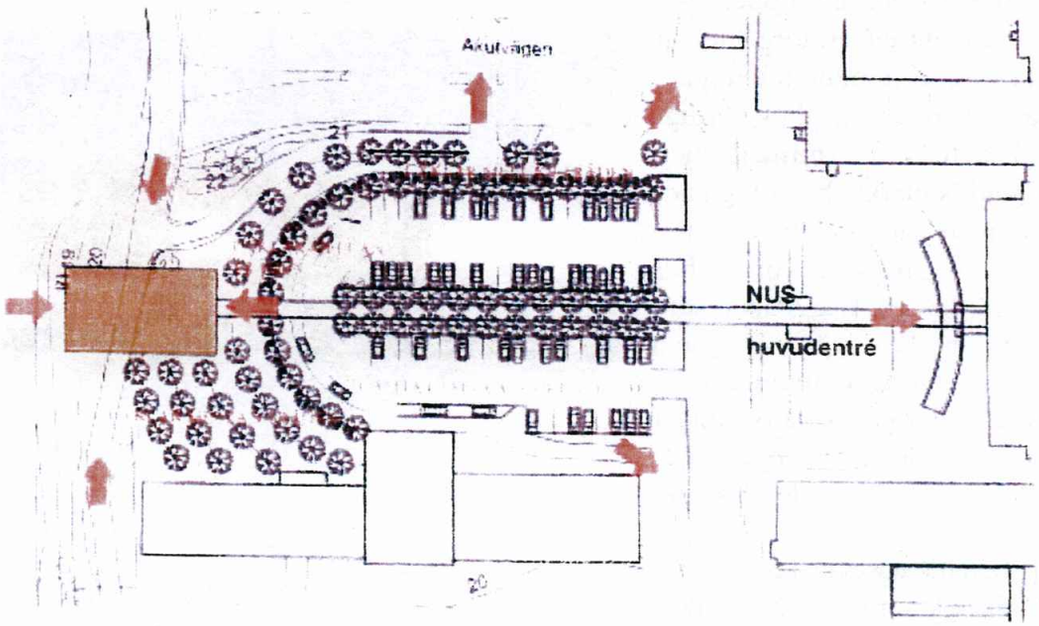
Spårområdet ska rymma två 455 meter långa sidoperronger. Passage mellan plattformarna kommer att kunna ske genom reseçentrumbyggnaden via trappor, rulltrappor och hissar. På liknande sätt skall resecentret anslutas till NUS-området och ge möjlighet till passage mellan Öst på stan och sjukhusområdet (se bild sid 6!).

De långa perrongerna bör anslutas med trappor till en eventuell gång- och cykelbro vid Ålidbacken och möjligtvis även till "Svingen".

Spåren beräknas anläggas på en nivå cirka 0,7 meter lägre än befintliga spår. Fri höjd över spåren (rälsöverkant) måste vara minst 6,65 meter.

Perrongerna ska förses med klimatskydd som eventuellt också kan fungera bullerdämpande. Perrongområdet ska som helhet ges en attraktiv, stadsmässig utformning.

Passage av spårområdet för Banverkets servicefordon skall anordnas i perrongändarna. Vid växellägen skall utrymme avsättas för tekniska byggnader.



Idé till utformning av området vid den östra entren.

Tillgänglighet, trafik, parkering, angöring

Gångtrafikanter och cyklister kommer att kunna nå resecentrets östra entré via befintliga gång- och cykelstråk inom sjukhus- och universitetsområdet. Med en passage i plan med eller under Holmsundsvägen och en entrébyggnad strax öster därom, blir en anpassning av entréns närområde nödvändig. På föregående sida visas ett exempel på utformning av detta område. Hänsyn har tagits till sjukhusets anläggningar under mark och behovet av smidig fordonsangöring. På högst 35 meters avstånd från denna entré bör 300 cykelplatser med klimatskydd och låsmöjligheter anordnas.

En västlig entré kan nås av gång- och cykeltrafik från flera separata gång- och cykelstråk och gator. Cykelparkeringsbehovet vid denna entré bedöms vara 200 platser, som också bör klimatskyddas.

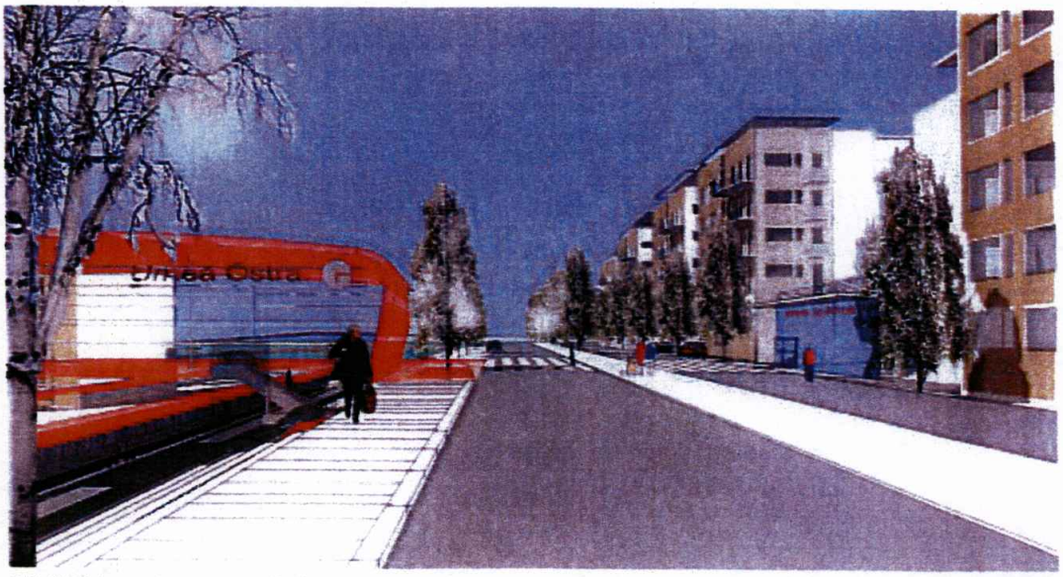
Mot bakgrund av att Holmsundsvägen även fortsättningsvis kommer vara en viktig huvudgata för lokal bil-/busstrafik samt för utryckningstrafik i öst-västlig riktning, bör konflikter med korsande gång- och cykeltrafik undvikas. Gång- och cykelpassager i plan över Holmsundsvägen kan därför inte medges i en första etapp. För att gynna en enkel entrésituation till resecentret kan dock på sikt omvandling av Holmsundsvägen till lågfartsgata med stadsmässig karaktär eftersträvas (se bild nedan!).

Befintlig gång- och cykelbro, "Svingen", och framför allt en eventuell gång- och cykelbro vid Ålidbacken, bör kompletteras med trappor till de långa perrongerna. Vid den senare brons östra tillfart bör 200 klimatskyddade cykelparkeringsplatser anordnas. Utöver gång- och cykelbroarna kan hiss, trappor och rulltrappor i resecentret användas för förflyttning mellan universitets- och sjukhusområdet och Öst på stan.

Om det blir möjligt för tågresenärer att medta cyklar måste aktuella passager inom resecentret medge cykeltransport.

Angöring för taxi bör anordnas vid centrets båda entréer.

Turistbussar avses kunna korttidsparkera på stadssidan. Övrig busstrafik inklusive flygbussar kommer huvudsakligen att trafikera den befintliga bussterminalen



Idé till Holmsundsvägen som lågfartsgata.

vid sjukhuset, men kan även angöra den västliga entrén. En så smidig koppling som möjligt mellan sjukhusets bussterminal och Botniabanans tågperronger är viktig.

För biltrafik skall huvudsaklig angöring och parkering anordnas vid resecentrets västra entré. Bilplatsbehovet år 2008 har bedömts till 240 platser inklusive taxi och hyrbilar (se plan sid 7!), som i en första etapp tillgodoses på mark inom anslutande kvartersmark. I senare etapper, när dessa kvarter bebyggs, kan parkeringsutrymme säkras genom parkeringshus eller parkeringsdäck. Den östra entrén planeras endast för angöring. Samtliga bilplatser vid Umeå Ö, utom korttidsparkeringar, bör förses med motorvärmare. Parkering för rörelsehindrade bör finnas på ett avstånd om högst 25 meter från respektive entré, medan korttidsparkering och taxiangöring bör finnas inom 45 meter.

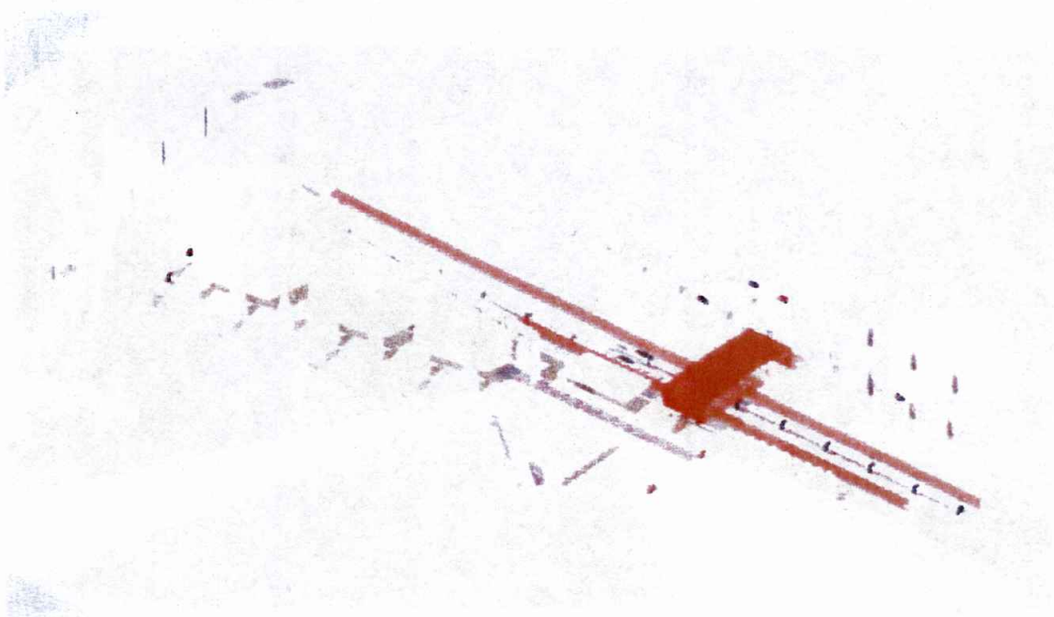
Teknik

I samband med anläggning av den nya Storgatsbacken kommer omläggning av befintligt VA, fjärrvärme, el och tele att utföras, liksom omkulvertering av Djupbäcken. Denna omläggning kommer huvudsakligen att samordnas i den förlängda Östermalmsgatan–Ankargränd–Hoppets gränd.

Resecentrumbyggnaden måste gestaltas och konstrueras med hänsyn till att den kulvert som på stort djup passerar under den befintliga cirkulationsplatsen även framledes kommer att avluftas i läget för byggnadens västra entré.

VERKSAMHETSOMRÅDET

Norr om resecentret ska marken närmast spårområdet reserveras för resecentrumanknuten fordonsparkering. I en framtid kan överbyggnader med annan verksamhet, kontor etc, eventuellt medges. Av buller- och säkerhetsskäl bör dock inte bostäder byggas närmare järnvägen än 30 meter.



Idé till bebyggelse inom resecentrum- och verksamhetsområdet.

Inom Öst på stan finns idag få butiker och i övriga kvarter, där inte resecentrum-anknuten parkering krävs, bör därför bl a centrumskapande verksamheter prioriteras i bottenvåningarna. I byggnaderna i övrigt kan såväl bostäder som kontor eller annan verksamhet inrymmas.

Verksamhetsområdet kan betraktas som nationellt intressant och bör medge generösa exploateringsmöjligheter. Utformningen av området skall vara stadsmässig liksom anpassningen mot den "nya storgatsbron". Programmet innehåller ingen bedömning av tillåtna hushöjder inom området och volym- och skuggstudier bör göras innan detaljplanen upprättas. Bilden på föregående sida visar ett exempel på exploatering av området.

För de exploateringar som görs inom området skall parkeringar anordnas med ett antal platser överensstämmande med kommunal parkeringsnorm för aktuell markanvändning.

Östermalmsgatan ges ny sträckning och anläggs med ett 15 meter brett gaturum med datumparkering, trottoarer, trädplanteringar och en separat cykelbana. Tvärgator kan ges en mindre sektion utan planteringar. Genom en viss sänkning av Östermalmsgatan kommer den fria höjden under den nya backen att bli 4,70 meter.

ÖBACKA II

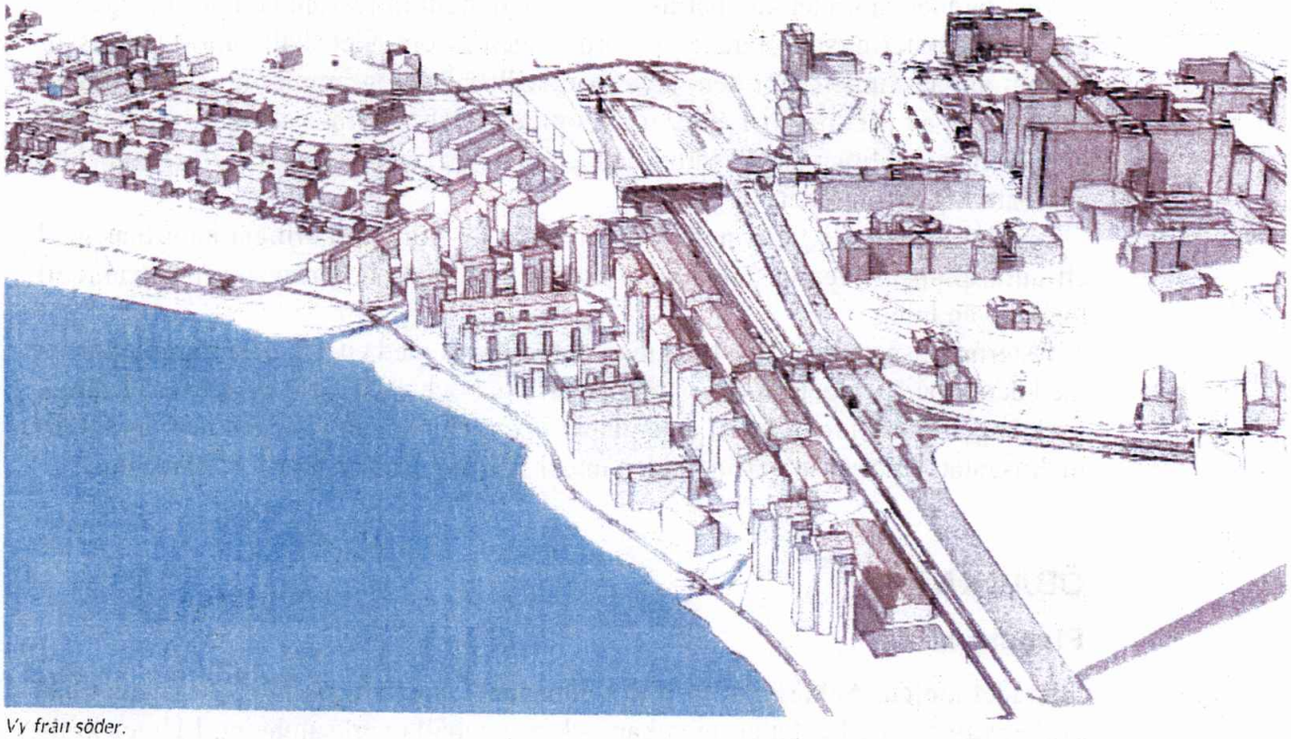
Planstruktur

Området mellan Ankargränd och Botniabanan, Öbacka II, är huvudsakligen tänkt att bebyggas med bostäder, men kan också innehålla verksamheter. I Umeå kommuns *Långsiktig strategi för den framtida bostadsförsörjningen* beräknas projektet omfatta 400–600 lägenheter; programmet medger minst 600 lägenheter eller 60 000 m²BTA, d v s ett exploateringstal om 1,4 (exploateringstal = byggnaders bruttoarea/markareal). Som jämförelse kan det befintliga området Öbacka nämnas: cirka 300 lägenheter och exploateringstalet 0,75.

Befintliga byggnader, gator, järnväg och älv inramar området och utgör tillsammans med de båda bäckarna, befintlig vegetation, den mot Umeälven fallande topografin och i mark befintlig kanalisering, kablage och kulvertering, de fysiska förutsättningarna för bebyggelsen. Den förväntade bullersituationen och säkerhetsaspekter förhindrar bostadsbyggande närmast järnvägen och behovet av väl fungerande gång- och cykelstråk motiverar friytor längs älven och möjlighet till allmänna gång- och cykelstråk genom området.

Inom dessa ramar föreslås området utformas med mellan 50 och 120 meter breda kvarter. För att ge stadga åt gatorna och medge tillräckligt solbelysta gårdar samt älvsutsikt för alla boende, skall byggnaderna placeras i kvarterens yttre delar. Av samma skäl bör gårdarna orienteras mot sydväst och älven; bebyggelsen i kvarterens södra delar bör också i höjd anpassas till gårdarnas storlek.

Nivåskillnaderna mellan Hoppets gränd och älvsstråket tas upp i mark och bostadshusen kan därför till stor del placeras fristående med för Umeås bebyggelse karaktäristiska möjligheter till inblickar i kvarteren och möjligheter till trädplanteringar i tomtgränserna. För trevnadens skull bör strukturen inom ett högt exploaterat område som Öbacka II tydliggöras med klart urskiljbara privata, halvprivata

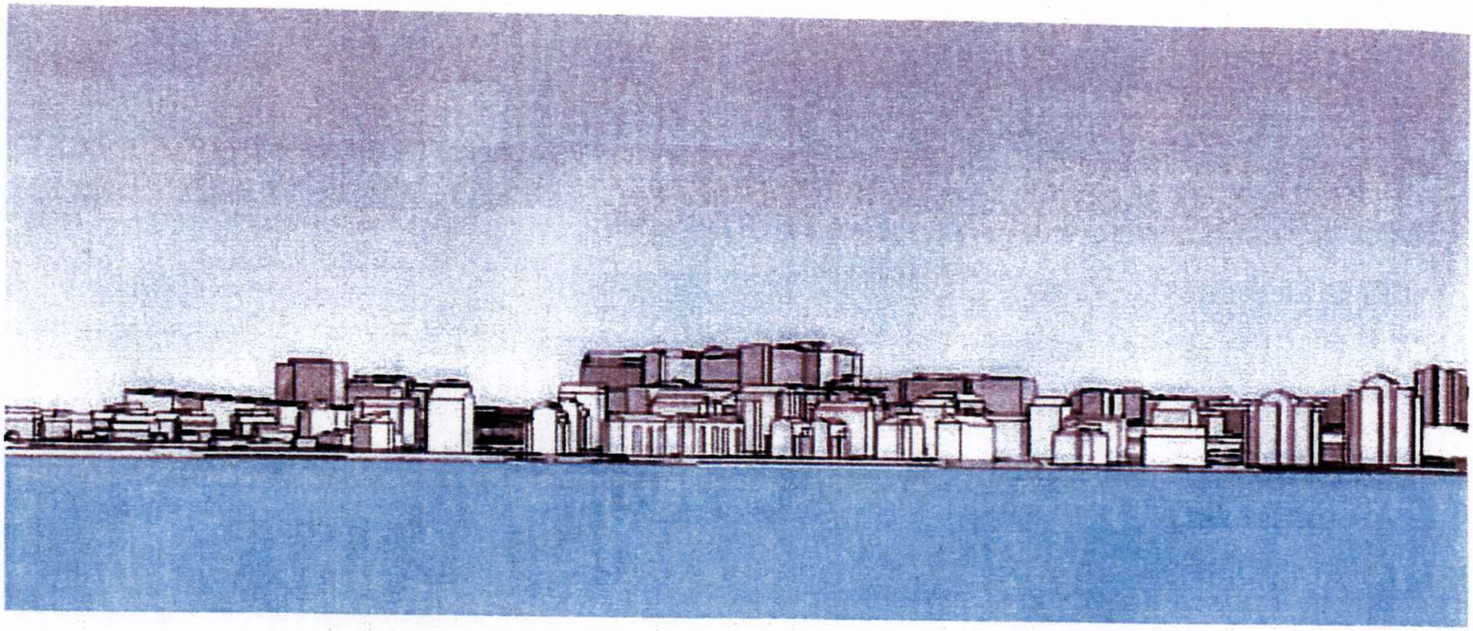


Vy från söder.

och offentliga zoner. Gårdar med uteplatser utgör privata och halvprivata zoner medan allmänna gator och gång- och cykelstråk är offentliga zoner. Gränserna däremellan kan markeras med byggnader, staket, låga murar eller förhöjningar av annan typ. Mot stora stråk som gång- och cykelstråket längs älven, är en tydlig fysisk avgränsning särskilt angelägen.

Mot kvartersgatorna och huvudgatan bör bostadshusen av insynsskäl utföras förhöjda. Kvartersgatorna planeras med bilplatser och trädplanteringar, men bör för trevnads skull berikas med ytterligare funktioner. Entréer mot gatorna skapar liv och rörelse, men också anledning till cykelparkering på trottoarer, bänkar för väntande och bilfria gårdar.

För att åstadkomma den önskade exploateringen utan att genomgående bygga alltför högt kan vissa byggnader utföras som höga punkthus. För att dessa inte skall uppfattas som klumpiga bör de utformas slanka. Punkthusen kan, som i t ex kvarteret Duvan Öst på stan, med fördel kopplas till intilliggande lamellhus, vilket skapar en mer stadsmässig bebyggelse än det helt fristående punkthuset. Byggnadssättet skapar också en större slutenhet mot järnvägen, väl behövlig av bullerskäl. Möjlighet till älvsutblickar och minimering av skuggeffekter uppnås av att de högsta byggnaderna placeras mot Hoppets gränd och att hushöjden i övrigt reduceras mot älven i likhet med utformningen av öbackaområdet vid Konsthögskolan. En gradvis nedtrappning av hushöjd bör även göras mot befintliga fastigheter i kvarteren Siken och Hunden.



Vy från väster.

Gestaltning

Ny bebyggelse skall liksom de privata och offentliga uterummen inom området utformas med hög ambition. Det är viktigt att området fysiskt integreras med närliggande kvarter Öst på Stan och framför allt med närområdet kring resecentret. Det är också viktigt att avgränsningar mellan privata gårdar och offentliga grönstråk tydligt markeras t ex genom vegetation eller nivåskillnader. Planidén ger möjlighet till generösa privata uteplatser i sydvästlägen mot Umeälven. Gående, cyklande, lekande etc på gång- och cykelstråket kan dock upplevas störande och ett rimligt avstånd från, och en viss avgränsning mot, det offentliga stråket är därför angeläget.

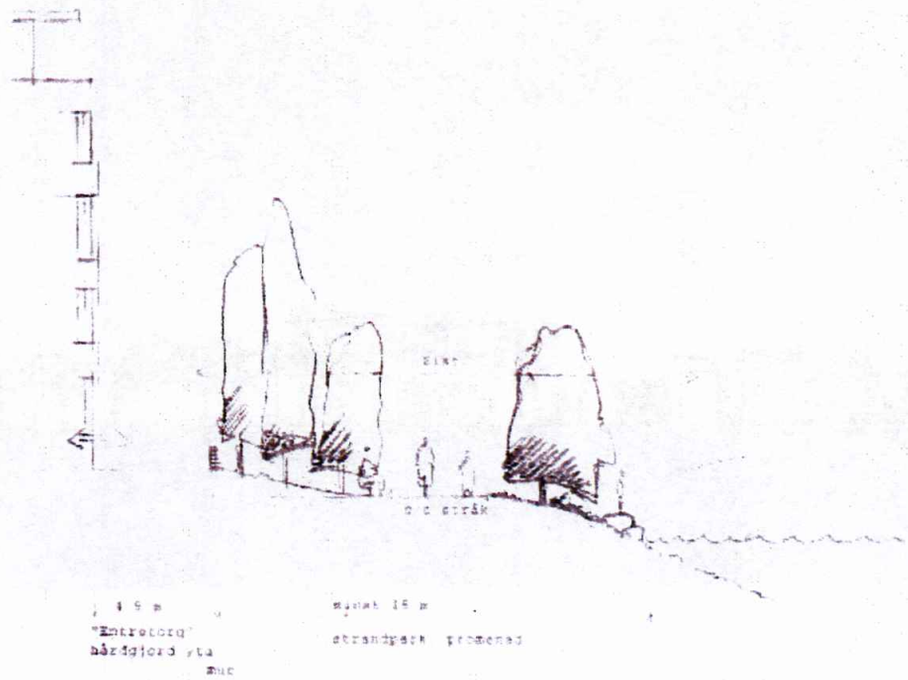
De offentliga rummen, bl a gaturummen, älvsstråket och Djupbäckens närmiljö, skall ges en ambitiös och stadsmässig utformning. Vid utformning av älvsstråket måste särskild hänsyn tas till Umeälvens vattennivåer, bl a till den högsta uppmätta nivån 1,20 meter (HHW).

Bebyggelsen bör utformas sammanhållen inom men varierad mellan gårdarna. Flera olika arkitektkontors deltagande kan vara positivt för att åstadkomma önskad variation.

För att motverka upplevelsen av ett högexploaterat område med tunga huskroppar bör byggnadskropparna utformas smäckra utan alltför stort husdjup och utan alltför många lägenheter per trapphusplan.

Material och kulörer bör hållas ljusa för att gynna ljusreflektion även under den mörka årstiden. Arkitekturen kan med fördel vara välartikulerad och iögonenfallande, gärna djärv och nyskapande.

Med ett begränsat antal hus över fem våningar kommer passerande längs Holmsundsvägen, genom resecentret eller inom NUS-området, att ha god sikt mellan husen mot Umeälven. Älvsutsikt längs kvartersgatorna är, utöver en trevnadsfaktor, viktig även för orienterbarheten inom området.



Principutformning älvsstråket.

Grönområden

På sikt kommer området att innehålla rikligt med träd, längs gator, på gårdar och inom offentliga zoner. I avvaktan på detta kan befintliga större träd vara viktiga för de boendes trevnad i det nyexploaterade området. Bibehållandet av vissa befintliga träd bör därför övervägas, kanske ett träd på varje gård.

Älvsstråket mot öster.

Den större sammanhängande grönytan mellan älven och järnvägen, Öbackaparken (ej planlagd som park), kommer liksom grönstråket längs älven att till ytan kraftigt reduceras och omvandlas till ett offentligt, mellan 15 och 30 meter brett stråk (lokala avvikelser kan förekomma) med gång- och cykelväg, belysning, bänkar, grillplatser m m. Befintlig vegetation bör i möjligaste mån sparas och vid behov kompletteras med nyplanteringar. I den västra delen av strandområdet bör möjligheten att anlägga en volleybollplan utredas. Umeå kommun kommer även fortsättningsvis att vara huvudman för området.

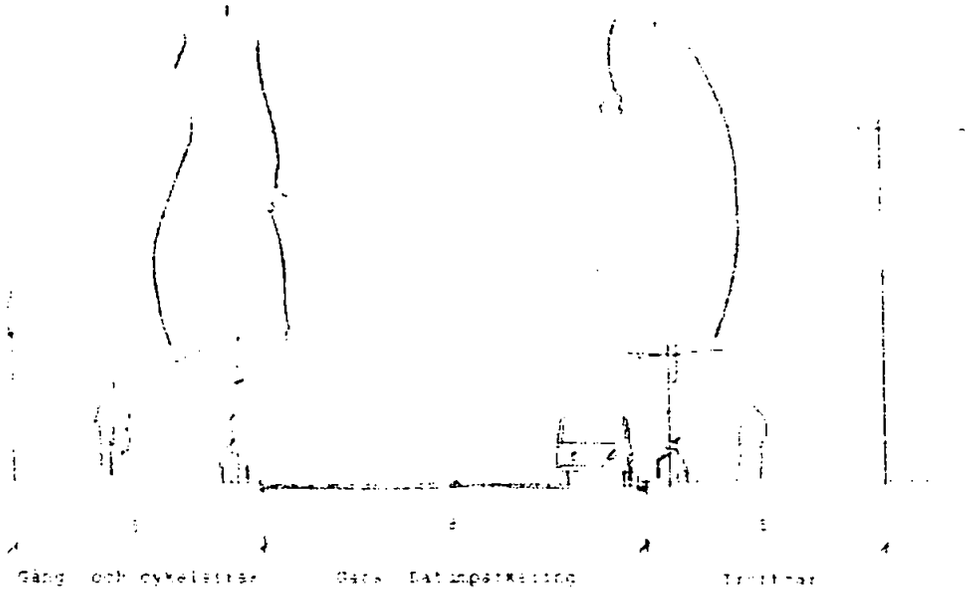
För områdets trevnad bibehålls de båda bäckarna öppna i den utsträckning de har idag. Djupbäckens fåra ansas, den omgivande miljön ges en stadsmässig och för allmänt bruk lämplig gestaltning där en ny allmän gång- och cykelväg anläggs mellan älvsstråket och Hoppets gränd.

För områdets trevnad bör också möjligheten finnas att anlägga en småbåtshamn vid Djupbäckens mynning eller pa annan plats längs älvsstråket. Ett café eller en restaurang i anslutning till en sådan hamn skulle, liksom ett älvsbad, också kunna bli en trevlig träffpunkt.

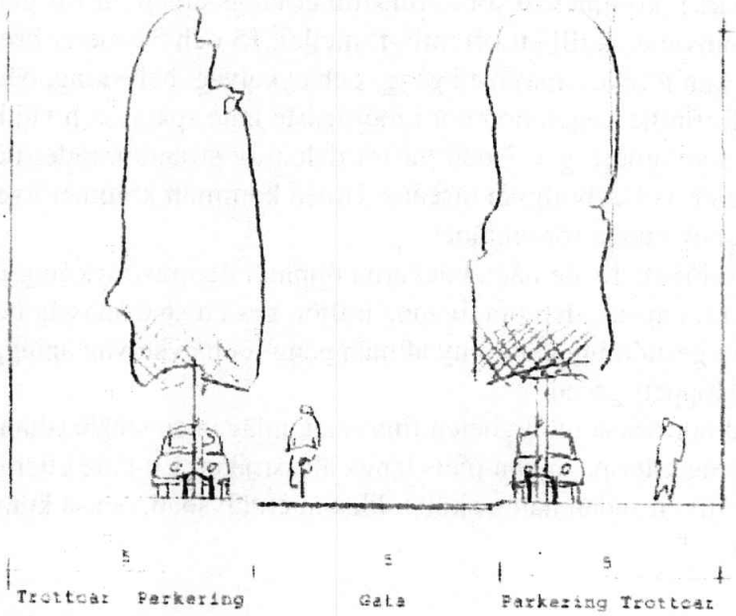
Trafik

Fordon

Den huvudsakliga trafikmatningen till Öbacka II sker via en ny cirkulationsplats i Storgatan. Från förlängningen av Storgatan, Hoppets gränd, matas de fem olika kvarteren av ett antal lokala kvartersgator varav befintliga Ankargränd är en. Ankargränd och Hoppets gränd avses även framledes vara kommunala gator, medan kvartersgatorna planeras ingå i byggherrarnas kvartersmark.



Gata med förlängning Hoppets gränd inom Öbacka II.



Principutformning kvartersgator.

Hoppets gränd skall utföras med en för Umeå traditionell långgatusektion om 18 meter med möjlighet till datumparkering, dubbelsidiga trädplanteringar och trottoarer. Inom Öbacka II kan eventuellt gatusektionen utföras smalare. Kvartersgatorna skall utföras med likartad utformning som långgatorna men med 15 meters sektion och parkering mellan träd.

På detta sätt möjliggörs cirka 60 parkeringsplatser på gatorna. Övrig fordonsparkering avses ske på parkeringar i ett eller flera plan längs järnvägen eller i däck på någon eller några av gårdarna.

Totalt kommer fordonsparkering om minst en plats per bostadsrättslägenhet att anordnas. För hyresrätterna bör minst 9 bilplatser/1000 m² BTA anordnas, för eventuell handel och kontor 25 respektive 12 platser/1000 m² BTA.
Eventuella gator med blandtrafik, korsningar och passager, skall hastighetssäkras, d v s förses med förhöjda övgångsställen.

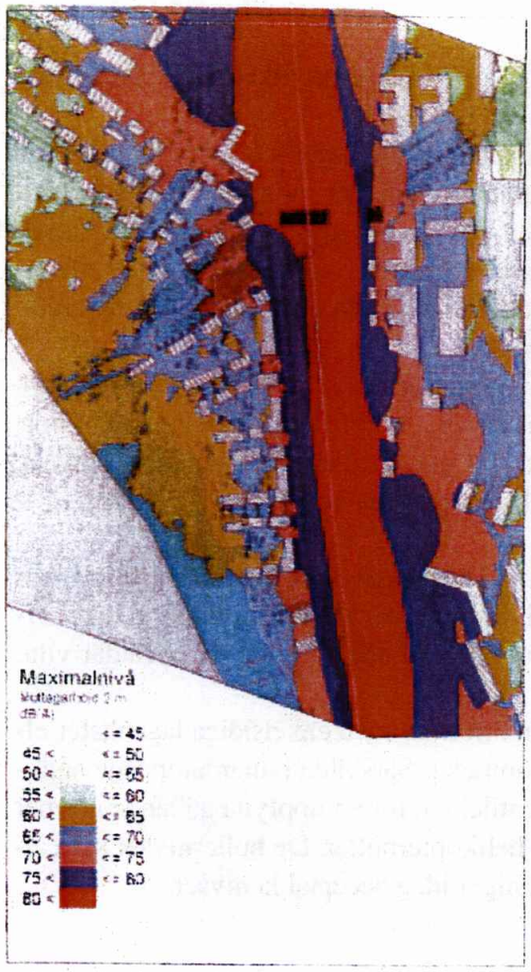
Sopfordon skall ges erforderligt utrymme.

Gång- och cykel

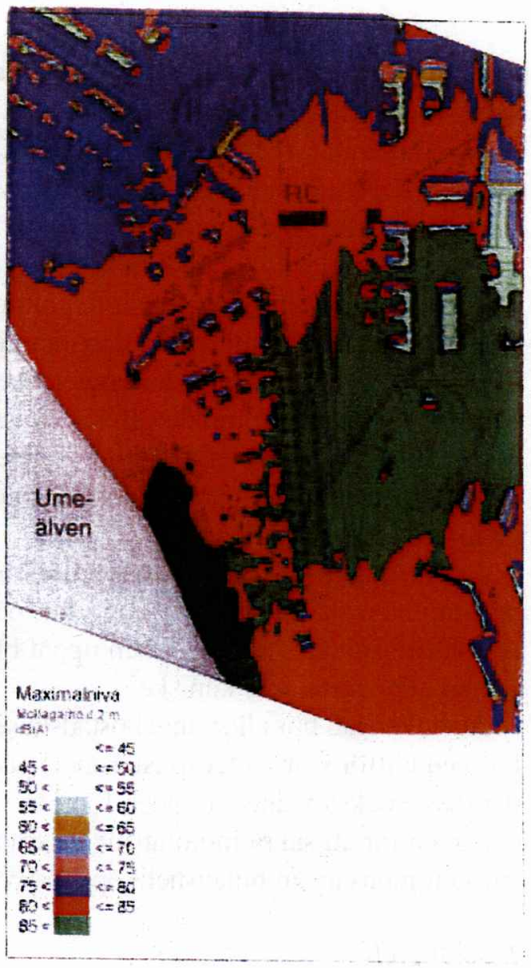
Gång- och cykeltrafikanter ska enkelt kunna nå öbackaområdet från älvsstråket, Storgatan och Kungsgatan. En separat allmän gång- och cykelväg anläggs därför från älvsstråket längs Djupbäcken mot resecentret. Från Kungsgatan och Storgatan förbättras situationen med särskilda gång- och cykelvägar.

En ny bro i södra delen av öbackaområdet med koppling till tågperrongerna är enligt Banverket av stor vikt för resecentrets funktion. Bron kan också ge gående och cyklister bättre framkomlighet över Holmsundsvägen, men kräver en ramp längs parkeringshusen i riktning mot resecentret.

En gång- och cykelbro kan även sammanbinda stråket längs älven med det stora gång- och cykelstråket från Ålidbacken. En eventuell framtida gång- och cykelbro till Ön kan också ansluta till denna överfart eller till Ankargränd.



Maximalnivåer tågtrafikbuller med 2,5 meter högt bullerskydd vid spår.



Maximalnivåer helikopterbuller.

Kulturmiljö

De få kvarvarande byggnaderna inom området, den gamla utfartsgatan Hoppets gränd, den höga vegetationen och de öppna bäckarna påminner idag om en svunnen umeepok. Lämningar och avtryck av stadens tidigare utveckling är av stort värde i ett i övrigt nyexploaterat område och ansträngningar bör göras för att bibehålla delar av dessa värden.

Planskissen på sid 7 visar ett utbyggnadsalternativ som värdesätter bibehållandet av delar av Hoppets gränd och de båda öppna bäckarna.

Störningar

Buller

Vägtrafikbullrets max- och ekvivalentnivåer från Holmsundsvägen kommer inte att överskrida 70 dB(A) på uteplatser respektive 55 dB(A) vid husfasader och kan alltså godtas.

De dimensionerande bullernivåerna härrör från godstågen på den blivande Botniabanan. Banan medger att godstågen kan passera i 90 km/tim och aktuella beräkningar har gjorts utifrån denna hastighet. På grund av säkerhetsskäl kommer gods-

trafiken inledningsvis att hålla en hastighet av 70 km/tim, vilket generellt ger en minskning av ljudnivån med 3 dB(A).

Regeringen har för byggandet av Botniabanan meddelat villkor i ett tillåtlighetsbeslut enligt Miljöbalken: för dygnsekvivalenta ljudnivåer inomhus 30 dB(A), vid uteplats 55 dB(A) och vid bostadsområden i övrigt 60 dB(A) samt maximalnivåer inomhus nattetid 45 dB(A) och vid uteplats i anslutning till bostad 70 dB(A). Maximalnivåerna vid uteplats är det buller som är svårast att avskärma och beräkningarna har således gjorts för maximalnivåer.

En förutsättning för att klara regeringens villor är att bullerbegränsade åtgärder vidtas inom järnvägsområdet. Beräkningarna bygger därför på att en 2,5 meter hög skärm anlagts av Banverket vid perrongerna. Detta medför godtagbara ljudnivåer inom största delen av gårdarna, medan delar av gatorna och någon gård utsätts för ljudnivåer över 70 dB(A).

Av riksdagen fastställda riktvärden om 55 respektive 60 dB(A) vid fasad kan med angiven skärmning inte uppfyllas och inomhusnivåer vid ett öppet fönster eller vädringslucka i våning 3 och uppåt blir cirka 70 dB(A), en bullernivå där vila, samtal eller sömn inte kan ske.

Av bullerskäl bör alltså inte bostadshusen utformas med enkelsidiga lägenheter eller med alltför stor andel fönster mot spårområdet. Särskilda bullerdämpande åtgärder måste också vidtas i fasader, fönster, ventiler etc för att uppfylla gällande normer och även för att säkra inomhusnivåer från helikopterbuller. De bullernivåer som alstras utomhus av ambulanshelikoptrar överstiger idag acceptabla nivåer.

Farligt gods

6 000 ton s k farligt gods kommer varje år att passera området på godståg. För att minska konsekvenserna av en olycka kan vissa säkerhetsavstånd tillämpas. I *Fördjupning för Botniabanan* anges att ett bebyggelsefritt område om minst 30 meter från järnvägen bör tillämpas men också ett avstånd om 80 meter vad gäller bostäder. Anläggandet av t ex skyddsräler inom spårområdet som reducerar konsekvenserna av en olycka kan minska dessa avstånd.

Den föreslagna bostadsbebyggelsen på Öbacka II cirka 40 meter från järnvägen förutsätter att Banverket vidtar skyddsåtgärder inom spårområdet. Långa perronger kan, liksom parkeringshus i direkt anslutning till perrongerna, bidra till att minska konsekvenserna av en olycka. En annan åtgärd för att minska olyckskonsekvenser kan vara möjlighet till nödavstängning av lägenhetsventilationen inom Öbacka II. Möjligheten att enkelt utrymma området via älvsstråket får inte heller äventyras.

Vibrationer

Banverket är ansvarigt för att vibrationer från tågtrafik inte överstiger gällande riktvärden.

Teknik

Huvudstråk för VA, el, tele. Djupbäckens eventuella omkulvertering m m äAnkargränd och Hoppets gränd. Djupbäcken föreslås även fortsättningsvis mynna ut i befintligt läge.

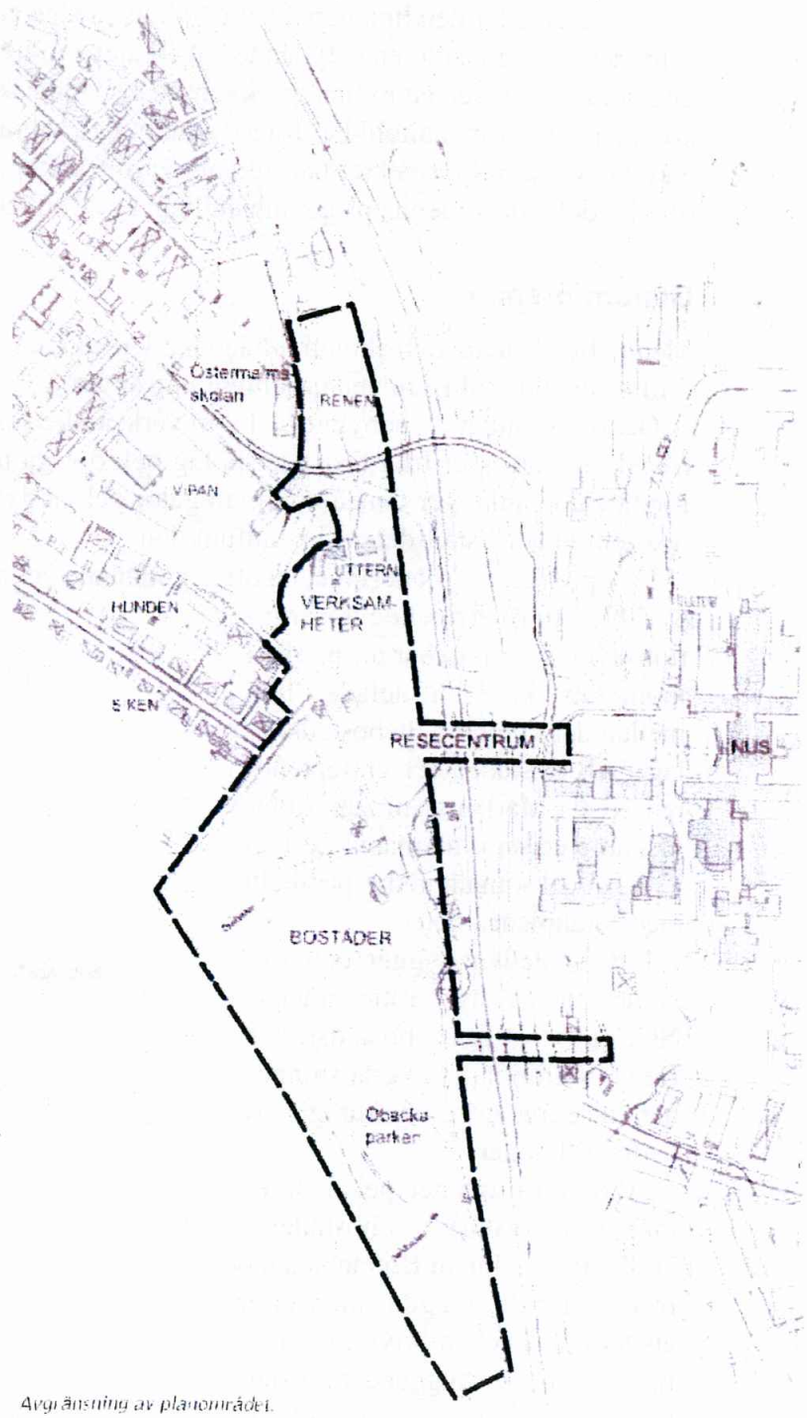
PLANPROCESS

Detta program utgör den inledande fasen i upprättandet av en eller flera detaljplaner för området. Av olika skäl kan alltså separata detaljplaner komma att upprättas för resecentret respektive för bostadskvarteren i Öbacka II.

Programmet omfattar formellt bara planområdet (se bild till höger!), men beskriver också tänkbara framtida omvandlingar av kringliggande områden. Programmet skall efter sedvanligt samråd följas av ett eller flera förslag till detaljplan(-er), som i sin tur blir föremål för bl a samråd och utställning. Detaljplaneförslaget (-en) kan tidigast vinna laga kraft under 2004.

Anläggandet av en ny backe/bro mellan Storgatan och Östermalmsleden har behandlats i en separat detaljplan som beräknas antas av kommunfullmäktige i januari 2004. "Flyttningen" av Storgatsbacken, d v s genomförandet av ovan nämnd detaljplan, är en förutsättning för detta detaljplaneprogram.

Banverkets Järnvägsplan 74 för sträckan förbi programområdet ställs ut under vintern 2004. För att möjliggöra fastställelse av järnvägsplanen kommer Umeå kommun i separata planprocesser att upphäva de nu gällande detaljplanerna inom det tänkta järnvägsområdet.



Avgränsning av planområdet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Detaljplanen eller detaljplanerna har bedömts medge en användning av den aktuella marken som innebär en betydande påverkan på miljö, hälsa och hushållning med mark och vatten och en miljökonsekvensbeskrivning skall därför upprättas. I denna kommer med stor sannolikhet frågor som buller, vibrationer och säkerhet att vara viktiga. Vissa miljöaspekter har tidigare varit föremål för utredning och redovisas till viss del redan i denna programhandling, t ex buller från vägarjärnväg och flyg.

Genomförande

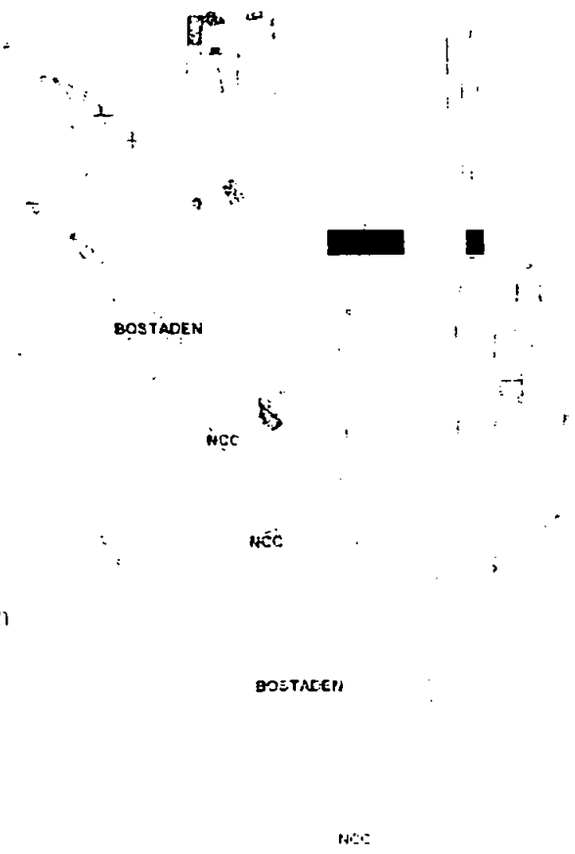
Med gällande avtal och aktuell tidplan har Umeå kommun ansvaret för resecentrets färdigställande till Botniabanans invigning år 2008.

Genomförandet av bebyggelse inom verksamhetsområdets kvartersmark är beroende av intresset från fastighetsbolag och övriga presumtiva exploatörer. I en första etapp anlägger Umeå kommun gator och nödvändiga parkeringsplatser för resecentrets och stadsdelens huvudfunktion.

På uppdrag av planeringsutskottet godkände tekniska nämnden 2000-12-13, § 247, ett övergripande reservationsavtal som innebar att marken inom Öbacka II fördelades lika mellan det kommunala bostadsbolaget AB Bostaden och entreprenören NCC. Markanvisningen kommer att preciseras närmare i exploateringsavtal som upprättas parallellt med detaljplanearbetet.

AB Bostaden bygger och förvaltar endast hyresrätter medan NCC avser bygga bostadsrätter. Den preliminära avgränsningen mellan exploatörerna framgår av kartan till höger.

Aktuella tidplaner pekar på en faktisk byggstart av bostäderna 2005, d v s innan Botniabanan och resecentret är byggda, men efter att Storgatsbacken "flyttats". Troligtvis kommer byggandet att starta i områdets södra del i anslutning till Sandbäcken och etappvis under en femårsperiod färdigställas i riktning norrut.



Preliminär avgränsning mellan exploatörerna av Öbacka II.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Avgränsning

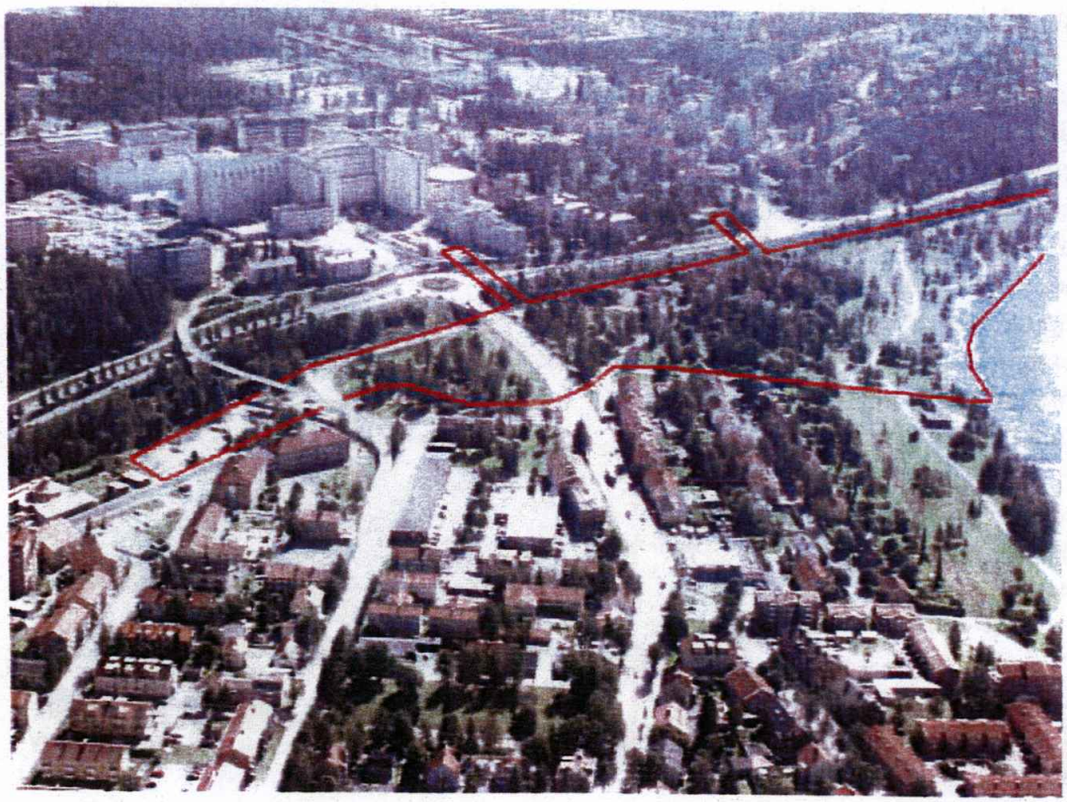
Det aktuella planområdet omfattar huvudsakligen kvarteren mellan Östermalmsleden/Holmsundsvägen och Ankargränd/Östermalmsgatan, men även mindre delar av NUS-området. I norr avgränsas området i höjd med katolska kyrkan och i söder av Umeälven. Totalt utgör hela markområdet cirka 9,1 ha varav Öbacka II söder om Hoppets gränd omfattar cirka 4,3 ha.

Beskrivning

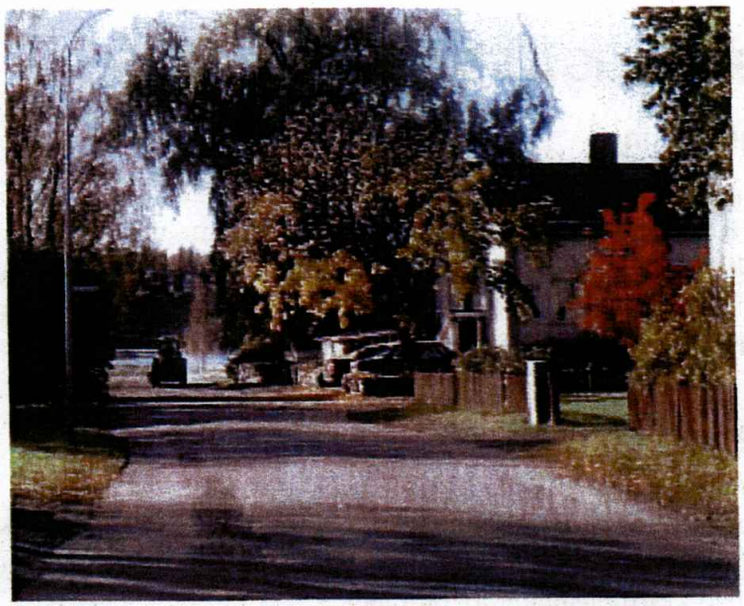
Väster om Östermalmsleden–Holmsundsvägen

Inom området är flera fastigheter avrivna och de flesta av de kvarvarande husen är i dåligt skick. Storgatsbacken, under vilken järnvägen och Sågargatan passerar, delar med kraftiga slänter av området.

I norr, inom kvarteret Uttern, finns två fastigheter med tvåvånings bostadshus; rivning pågår för närvarande av enbostadshuset. Sågargatan och Maltgränd omgärdar byggnaderna; den förstnämnda utgör en av två infartsgator till området söder om backen. Den nybyggda gång- och cykelbrons, "Svingens", pelare och gångbana på mellan sex och åtta meters höjd utgör en fysisk gräns mot de obebyggda fastigheterna inom kvarteret Renen i norr. Strax söder om gång- och cykelbron är Djupbäcken kulverterad längs Sågargatan. Området sluttar svagt mot öster och järnvägsspåret för att därefter övergå i en kraftig slänt mot Östermalmsleden.



Området från nordväst med planområdet angivet.


Ankargränd.

Söder om Storgatsbacken finns av de tidiga 1900-talsbyggnaderna endast fem ursprungliga byggnader kvar. Det äldsta, f d Hjorten 11, byggdes innan 1920. Övriga äldre bostadshus är från sent 20- och 30-tal. Hoven 4 i klassicistisk stil. Ett av de ursprungliga husen är också det gamla barnhemmet i kvarteret Barnhemmet, som nu under namnet Öbackagården nyttjas som behandlingshem. Utöver dessa äldre byggnader är två bostadshus tillfälligt uppställda på fastigheten Sorken 5.

Trots avsaknaden av många byggnader är det ursprungliga bebyggelsemönstret på båda sidor om Hoppets gränd och Sågargatan tydligt avläsbart då höga träd, huvudsakligen björkar, markerar fastighetsgränser och gatusträckningar. Under den synliga betongbron i Hoppets gränd finns fortfarande den gamla stenvalvsbron över Djupbäcken kvar. Djupbäcken, vars kulvertering här upphör, delar med en djup fåra av området söder om Hoppets gränd för att därefter mynna i Umeälven. Djupbäcken är med sitt delvis vinteröppna vatten viktig för övervintrande fåglar.

I områdets östra del har Umeå kommun för tillfälligt bruk uppfört en s k sandficka. Det älvnära området, Öbackaparken och älvsstråket, som avgränsas av höga träddungar och buskar, har välansad parkkaraktär med stora öppna gräsytor, gång- och cykelstråk, bänkar och grillplatser. Björkar är dominerande men här finns även häggar, rönnar, lönnar, cembratallar, granar och enstaka lärkträd. I söder rinner Sandbäcken efter en kort öppen sträckning ut i Umeälven. Öbackaparken med älvstråk ingår i en av två gröna korridorer inom tätorten och nyttjas flitigt av umeborna för rekreation i olika former.


Öbackagården.

Sandbäcken.

Djupbäcken och Öbackaparken.

Öster om Östermalmsleden/Holmsundsvägen
Det högt belägna området är idag huvudinfart till Norrlands Universitetssjukhus (NUS) och även in- och utfart för ambulanser. Till viss del utgör infarten även genomfart till universitetsområdet. Området innefattar en stor regional- och lokalbussterminal samt omfattande parkeringsytor. Närmast Östermalmsleden finns i två äldre flerbostadshus, personalbostäder för landstinget, omgärdade av gång- och cykelstråk och viss vegetation. I övrigt domineras området av asfaltytor.

Service m m

I kvarteret Renen norr om gång- och cykelbron finns Katolska kyrkan. I angränsande kvarteret Uven ligger Östermalmsskolan med grundskola och fritidshem. Kvarteret Vipan innehåller huvudsakligen småindustrier men även kontorsbyggnader och en restaurang.

Närmaste dagligvarubutik inryms i en bensinstation vid Öbackavägen medan närbutik finns i korsningen Kungsgatan/Järnvägsgatan. En viss service finns även i sjukhusets huvudbyggnad: bank, kiosk, blommor m m. Ett hotell med lunchservering finns inom sjukhusområdet.

Markägande

Umeå kommun äger så gott som all mark inom planområdet väster om Östermalmsleden/Holmsundsvägen. Järnvägsområdet ägs av Banverket och sjukhusområdet samt fastigheten Barnhemmet 1 är i landstingets ägo.

Trafik

Umeås övergripande gång- och cykelnät passerar på bro infarten till sjukhuset, över Östermalmsleden och järnvägen på bro ("Svingen") och vidare ned till Kungsgatan. Mellan "Svingen" och nästa gång- och cykelpassage över Holmsundsvägen är avståndet söderut 1 km (i plan vid Hyvlargränd), norrut 600 meter till gång- och cykeltunneln vid Östra Gymnasiet. Antalet cyklister på "Svingen" har uppmätts till 5 300 per sommarvardagsdygn.

Sjukhusets bussterminal och Storgatsbacken är en del av kollektivtrafikens stomlinjenät med sju lokala busslinjer samt regional trafik. Hållplatser finns på Kungsgatan vid Östermalmsskolan. Under maxtimmen passerar 46 lokalbussar och 30 regionalbussar bussterminalen som också angörs av flygbussar.

Regional busstrafik nyttjar i dag också Östermalmsgatan, främst för elever med Östra Gymnasiet som målpunkt. Östermalmsgatan nyttjas också av skolbussar med Östermalmsskolan som målpunkt.

Östermalmsleden/Holmsundsvägen tillhör huvudnätet för biltrafik. Den ingår också i stadens primära gatunät för kollektiv- och utryckningstrafik varför framkomligheten är högt prioriterad. Övriga gator tillhör det lokala nätet, där framkomligheten prioriteras lägre till förmån för bl a bättre trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

Den enspåriga järnvägen trafikeras idag endast av godståg till/från Holmsund med 10–15 tågrörelser/dygn.

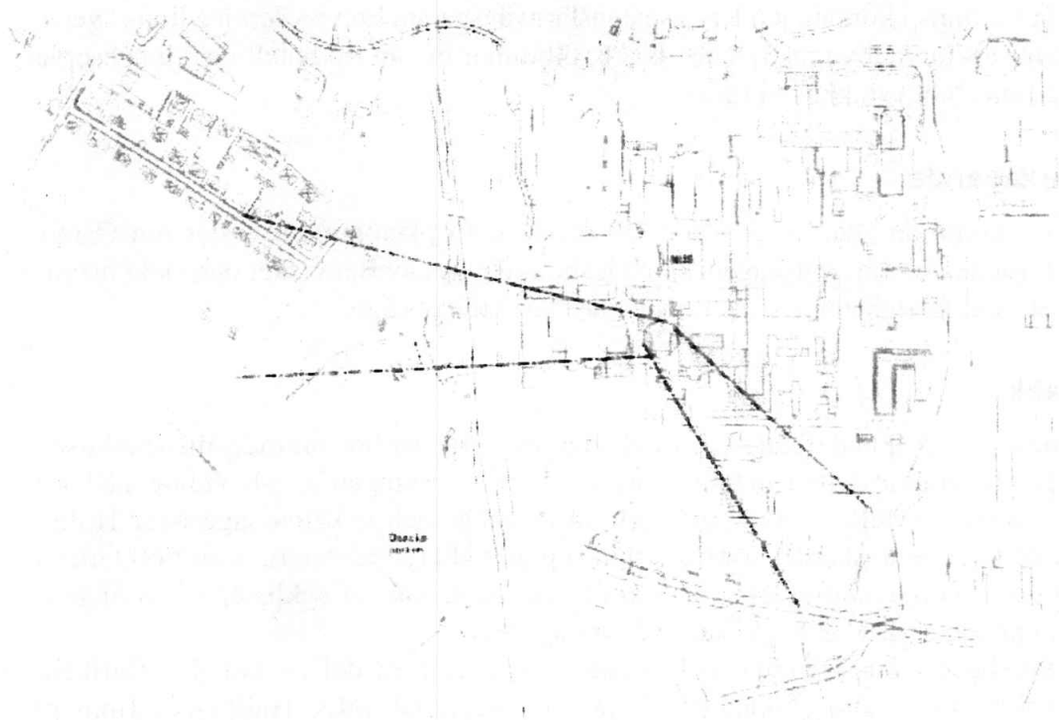
Störningar

Buller

Trafikbullret från Holmsundsvägen uppgår idag till 60 dB(A) vid tänkta husfasader.

De godståg som idag trafikerar järnvägen alstrar vid 60 km/tim maxvärden om 70 dB(A) på ett avstånd av 50 meter från spåret.

År 1995 inkom en anmälan av enskild flygplats för helikopterverksamhet med 100–150 landningar och starter per år från Landstinget till Umeå kommun respektive från Luftfartsverket till Länsstyrelsen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömde att lokaliseringen var olämplig ur bullersynpunkt, men utifrån den ringa omfattningen kunde placeringen godtas med tillägget, att vid kraftig expansion kan störningen bli så omfattande att annan placering är motiverad. I Länsstyrelsens svar till Luftfartsverket gjordes samma reservation om flygverksamheten framöver kommer att "öka väsentligt". År 2002 utfördes 1030 flygrörelser.



Ambulanshelikopterns inflygningsområden.

År 2002 inkom anmälan till Miljö- och hälsoskyddsnämnden om utökad verksamhet med 1200 flygrörelser årligen d v s 600 landningar och 600 starter per.år Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade då bland annat att möjligheterna till landning på Umeå flygplats för vidare transport till sjukhuset skulle utredas. Beslutet överklagades till Länsstyrelsen som delade Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut om att möjligheterna till landning vid Umeå flygplats skulle utredas och redovisas.

Det aktuella inflygningsområdet framgår av kartan på föregående sida. Det buller som alstras har utomhus på två meters höjd över marken uppmätts till ca 80 dB(A) (maxvärde).

Vibrationer
Uppgifter från Banverket tyder på mycket små vibrationer från de godståg som idag trafikerar järnvägen.

Teknik

VA-ledningar finns i nästan alla bostadsgator inom området. I förlängningen av Scharinsvägen och östra delen av Hoppets gränd passerar kraftiga ledningar mot Sofiehem och längs Sågargatan är Djupbäcken kulverterad. Från ett läge vid Sågargatan söder om Storgatsbacken finns på stort djup en större bergtunnel i nordöstlig riktning under järnvägen och cirkulationsplatsen mot universitetsområdet. Luftning av tunneln sker idag via stigschakt inom kvarteret Hoven vid Sågargatan.

Fjärrvärme ansluter västerifrån till kvarteren Hunden och Uttern.
Elledningar om 10 kV passerar genom kvarteret Uttern och längs Hoppets gränd.
Telekablar finns längs befintlig järnväg, i Storgatan, Hoppets gränd och Kungsgatan, men också i delar av Maltgränd. *Teleoptokablar* finns i anslutning till gång- och cykelstråket längs Umeälven.
Kylvattenledning till sjukhuset följer Sandbäckens norra sida.

Geoteknik. Geoteknisk utredning finns för området söder om den befintliga Storgatsbacken (Scandiaconsult AB 1980-08-14). I denna anges att området cirka 100 meter närmast älven huvudsakligen utgörs av fyllning. Norr därom antas nybebyggelse medföra påfdjup om 10–15 meter eller något mindre närmare Holmsundsvägen.

Ett geotekniskt utlåtande finns också över grundförhållandena för vägbron över järnvägen (Bjurströms tekniska byrå 1955).

Ytterligare geotekniska utredningar kan komma att utföras.

Gällande planer etc

Området är i översiktsplanerna *ÖPL98, Fördjupning för Centrala Stan* och *Översiktsplan för universitets- och sjukhusområdena m. m.* *KRUF* (antagna av kommunfullmäktige 1998-05-25) redovisat som utrednings- och förtätningsområde: Öbacka II som tänkbart område för kompletteringsbyggande. En mer detaljerad re-

dovisning finns i *Fördjupning för Botniabanan* (antagen av kommunfullmäktige 1999-04-06).

Grönstruktur är ytterligare ett kommunalt styrdokument.

Ett stort antal detaljplaner inom planområdet berörs av områdets omvandling.

I förarbetena till Västerbottens läns Landstings nya *Sjukhusplan* anges en långsiktig utveckling mot möjliga nya sjukhusentréer från öster, samtidigt som verksamhetsplaneringen kan påverkas av närheten mellan nuvarande huvudentré och resecentret.

Bebyggelseskydd

Området är ur bevarandeaspekt inte redovisat i översiktsplanens Fördjupning för *Centrala Stan.*

I *Kulturhistorisk beskrivning av bebyggelsen i Umeå centrala del* (1974) är av idag kvarvarande byggnader inom området endast gårdshuset (Dov-) Hjorten 11 föreslaget som skyddsvärt klass II.

Området ingår inte i riksintresset Centrala Stan (AC10).

Historik

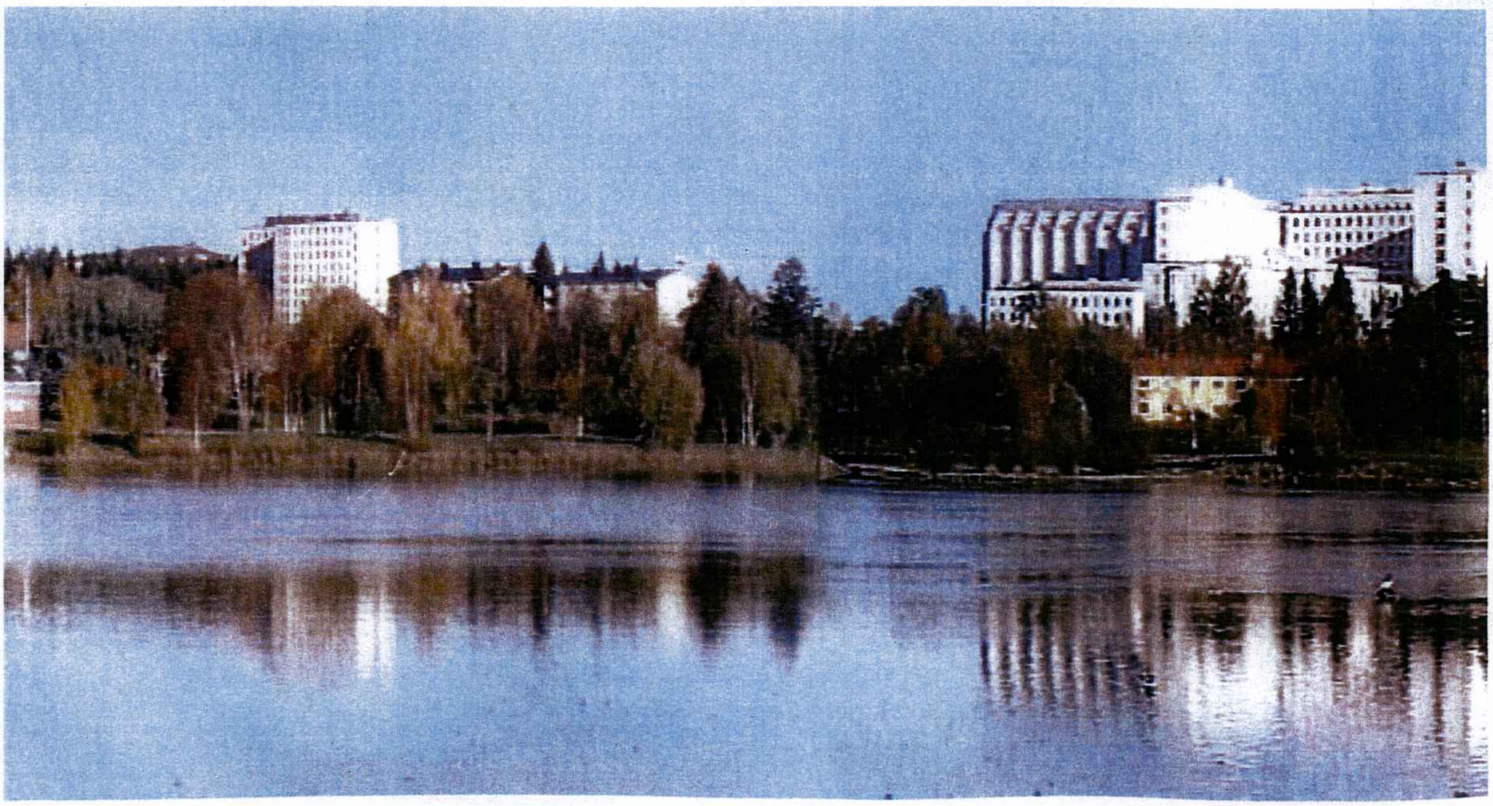
Området öster om det tidigare hamnspåret (nuvarande Järnvägsgatan), d v s järnvägen till den centralt belägna hamnen i Umeå, inkorporerades med staden i omgångar mellan 1913 och 1925. En stadsplan för området som kallades Öbacka fastställdes 1938 men bebyggelse fanns där långt tidigare. En rad mindre gårdar hade byggts efter stadsbranden 1888, då mindre bemedlade på grund av höga markpriser tvingats lämna centrala stan.

Järnvägshållplatsen Öbacka, 1950-tal.

I den del av gamla Öbacka som nu är aktuellt för exploatering finns ett fåtal byggnader och gatusträckningar kvar från tidigt 1900-tal. Hoppets gränd, som tidigare utgjorde en förlängning av Storgatan, är dock en del av en sen efterföljare till den kustlandsväg som ursprungligen var äldre än själva staden. Innan Storgatsbacken byggdes på 1950-talet passerades järnvägen i plan i Hoppets gränds östra del i direkt anslutning till Ålidbacken (nuvarande Tunnelbacken).

Järnvägen anlades redan 1898 med bro till Storsandskär, men revs på 1910-talet. Den nuvarande järnvägsträckningen till Holmsund öppnades inte förrän 1922. Den kom med tiden att få karaktären av en stadsbana med inte mindre än tio hållplatser, däribland Öbacka rakt nedanför de tidigaste sjukhusbyggnaderna. (Se bild på föregående sida!).

Den älvnära marken var länge industrimark med bl a UmeåTrästiperi närmare stadskärnan (nuvarande Konsthögskolan). I Ålidbackens förlängning, vid älven, låg Öbacka Sågverk.



SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET
Geografisk information - Planregistrering

ÄRENDEBLAD
PNR

Arkivnr: 2480K-P 08/31
Dnr: 08/304

Handläggare:
Anna Helmersson

Regdatum: 2008-07-04

Registrering av åtgärder:
HINGSTEN 1 M FL (Öbacka strand)

Information:

Berörda fastigheter:
BARNHEMMET 1 -2
DOVHJORTEN 8 -13
HINGSTEN 1 -4
SOFIEHEM 2:1
SOFIEHEM 3:1
SOFIEHEM 8:1 -2
SORKEN 2 -6
UMEÅ 2:1
UMEÅ 3:1
UMEÅ 8:15 -20
ÖBACKASÅGEN 2

HÄNDELSER I ÄRENDET

2008-01-24	TR	Tidigaste registreringsdatum
2007-12-06	BD	Beslutsdatum
2007-12-06	LK	Laga kraft
2017-12-31	GT	Genomförandetid t o m
2008-07-04	PB	Inlagd i ACM
2008-07-04	RE	Registreringsdatum