

N 7079900

N 7079800

N 7079700

N 7079600

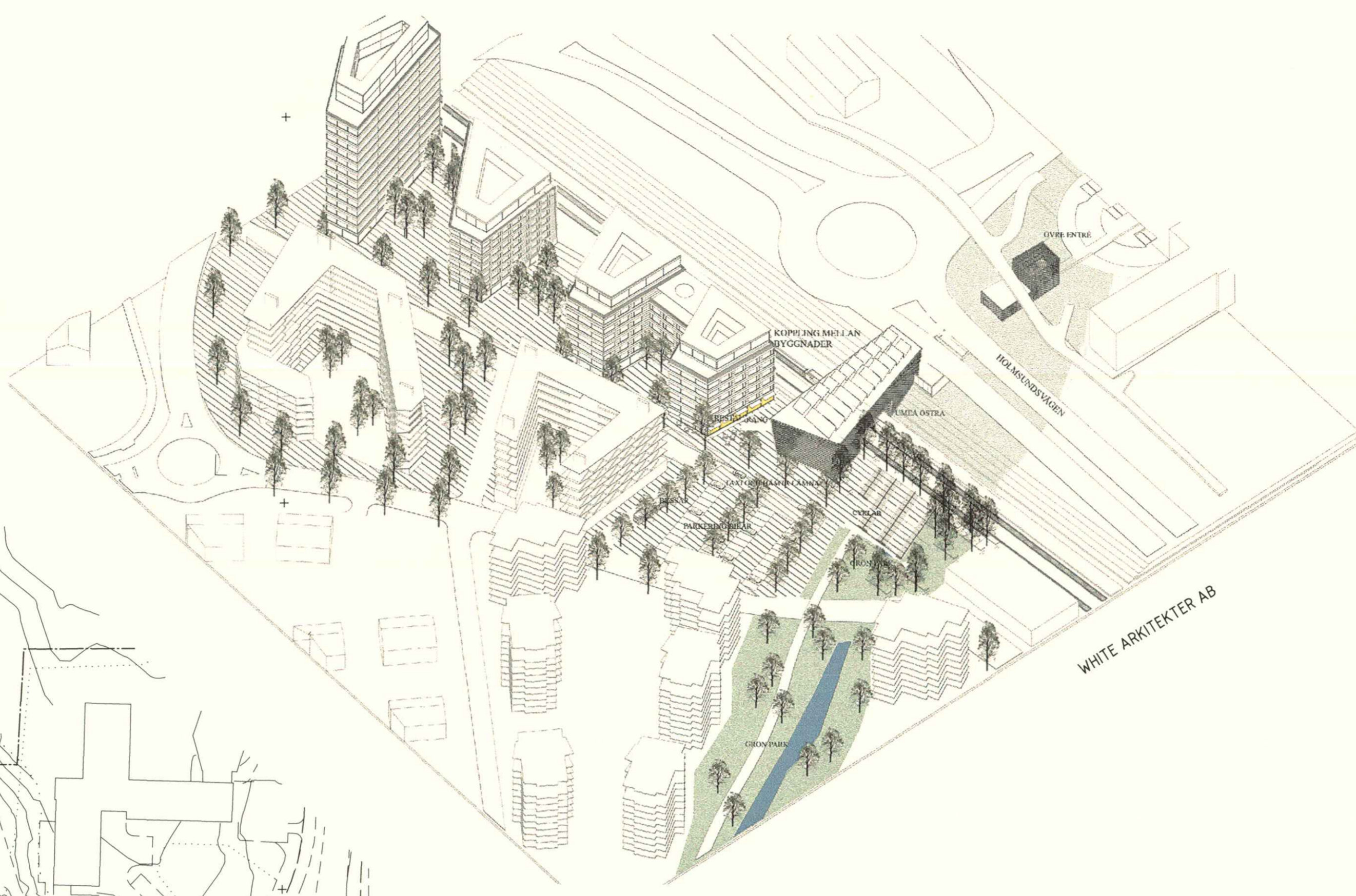
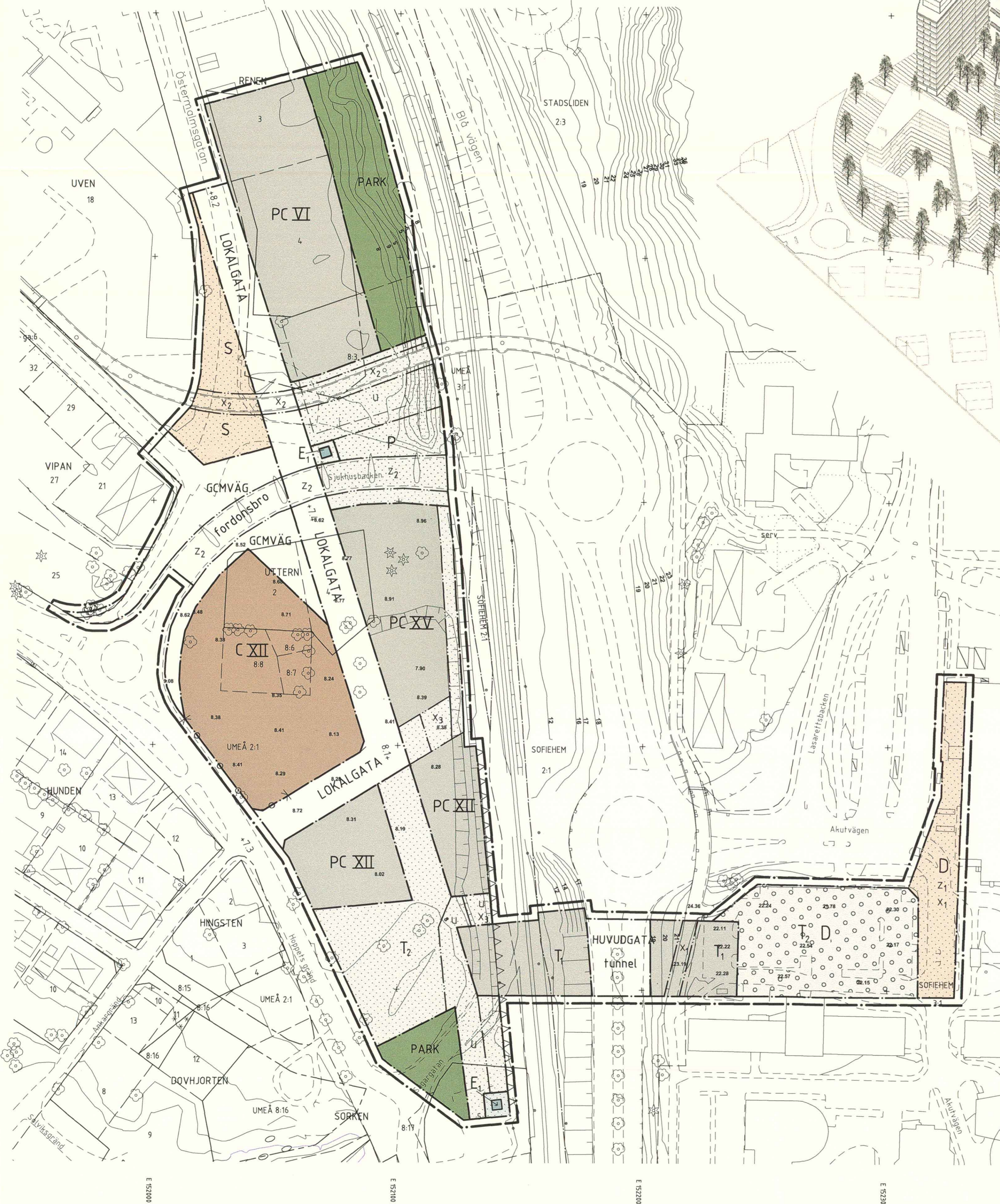
N 7079500

E 553000

E 553000

E 553000

E 553000



WHITE ARKITEKTER AB



Torg och park
WSPEH

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

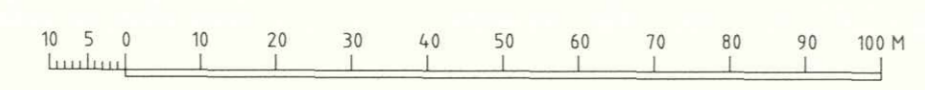
Upprättad 2007-10-03
Reviderad
MOK 07-191

Mätning: AKR
Kartkonstruktion: RA

Kartstandard enligt HMK
- Innehållsstandard: Mindre betydelsefull information har utelämnats
- Lägesnoggrannhet: Objektet är digitaliserade (firorsområde)
- Aktualitetsstandard: Visat preciserat kartinnehåll är kontrollerat och aktuellt vid på kartan angiven tidpunkt

Koordinatsystem i plan och höjd: Sweref 99 20 15 resp RH 2000
Höjtinformation: Höjtkurvor med 1 meters ekvidistans och markhöjder
Ursprung: Digital primärkarta
Flygfotografering år: 2000 från 800 meters höjd
Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkarta
Plangränser och planbestämmelser redovisas ej på grundkarta
Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning
Upphovsrätt: Umeå kommun

Skala 1:1000



PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSBETECKNINGAR

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

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- HUVUDGATA Trafik mellan områden
- LOKALGATA Lokaltrafik
- GCMVÄG Gång-, cykel- och mopedväg
- PARK Anlagd park. Teleteknisk byggnad om högst 12 m² får uppföras.

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- C Centrum. Inom planområdet får handel omfattat högst 3000 m² varav maximalt 1500 m² dagligvaror. Ej skrymmande varor. Vård
- D Nästation
- P Parkering
- S Skola
- T1 Järnväg. Spårområdet får överbyggas med en fri höjd över rälsöverkant om 6,65 meter.
- T2 Stationsområde/teleteknisk byggnad om högst 12 m² får uppföras.

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- +0.0 Föreskriven höjd över nollplanet
- tunnel Gångtunnel med lanterniner

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas. Mot järnväg får bullerplank uppföras
- Marken får underbyggas med körbart bjälklag
- U Marken skall vara tillgänglig för allmänna jordiska ledningar
- X1 Marken skall vara tillgänglig för allmängång- och cykeltrafik
- X2 Marken får överbyggas med gc-bro med en fri höjd över lokalgata om minst 3,80 meter
- X3 Marken får överbyggas med en fri höjd om minst 6,0 meter
- Z1 Marken skall vara tillgänglig för allmän fordonstrafik
- Z2 Marken får överbyggas med fordonsbro med fri höjd över lokalgata om minst 3,80 meter

MARKENS ANORDNANDE

- Körbar utfart får inte anordnas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- Balkong, loftgång eller annan utskjutande byggnadsdel får ej finnas lägre än 3,5 meter över gata eller 2,7 meter över park.
- XV Högsta antal våningar

ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje

RISK- OCH STÖRNINGSKYDD

- ▲▲▲ Bullerskärm skall uppföras
- Med avseende på vägtrafikbuller ska arbetslokaler för tyst verksamhet placeras och utformas så att:
 - Den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 60 dB(A).
- Med avseende på vägtrafikbuller ska arbetslokaler för tyst verksamhet placeras och utformas så att:
 - Den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 40 dB(A).
- Inom 30 meter från järnvägsspår skall byggnaders fasader, resacentret undantaget, utföras i brandteknisk klass EI 30.
- Byggnader skall förses med nödstopp för ventilation.
- Utrymning från byggnad skall kunna ske i riktning från järnvägsområdet.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast tio år efter laga kraft
- För kvarteret Uven gäller tomtindelning från 1943-10-01 för dåvarande kvarteret Ugglan. Tomtindelningen upphävs i sin helhet.

ANTAGANDEHANDLING

- Till planen hör:
 - plankarta med bestämmelser och illustrationer
 - planbeskrivning
 - genomförandebeskrivning
 - utlåtande

BESLUT

Antagen BN 2007-11-26
Laga kraft 2008-02-13
Vidimeras

PLANKARTA

Detaljplan för fastigheten
UTTERN 2 m fl (UMEÅ ÖSTRA)
inom ÖST PÅ STAN i UMEÅ KOMMUN
Västerbottens län

Samhällsbyggnadskontoret i september 2007
Reviderad i oktober 2007

Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Patrik Forsberg
Planarkitekt



LAGAKRAFTBEVIS

2008-02-18

Vårt diarienummer
PLA 05-13

Detaljplan för del av fastigheten **Uttern 2 m fl** (Umeå Östra) inom Öst på stan i Umeå kommun

Planen är antagen av Kommunfullmäktige 2007-11-26, § 201

Beslutet är överklagat hos Länsstyrelsen.
Länsstyrelsen tar inte upp överklagandet till prövning.

Beslutet har inte överklagats till Regeringen.

Antagandebeslutet har vunnit laga kraft, d v s giltigt från och med **2008-02-13**.

Samhällsbyggnadskontoret

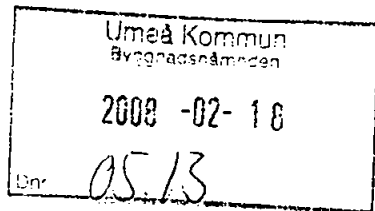
Ingrid Lindfors

Kopia till:
Länsstyrelsen, samhällsplanering
Stadsledningskontoret
Sökanden

Samhällsbyggnadskontoret:
Geografisk information
Bygglov
Fastighetsbildning



Länstyrelsen
Västerbotten



Underrättelse

Datum
2008-02-13

Ärendebeteckning
403-98-2008
Arkivbeteckning


1(1)

Umeå kommun
Byggnadsnämnden
901 84 UMEÅ

Detaljplan för Uttern 2 (resecentrum Umeå östra m m), Umeå kommun,
antagen den 26 november 2007, § 201

Ovanstående plan har inte överklagats vidare till regeringen, miljödeparte-
mentet inom tre veckor från delgivningsdagen (2008-01-22) för Länstyrel-
sens beslut .

Planen vann laga kraft den 13 februari 2008.


Anna Stenmark

Kopia till
Umeå kommun, Samhällsbyggnadskontoret, Detaljplanering, 901 84 Umeå
Samhällsplanering (plan)



Länsstyrelsen
Västerbotten

Kop: Plan, Olle, Börje, Margaretha, Åsa, Anders

Beslut

Datum
2008-01-18

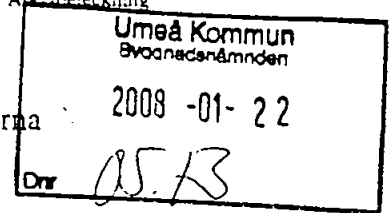
Ärendebeteckning
403-98-2008

1(2)

Arkivbeteckning

Rek + mb

Rättvisepartiet socialisterna
Jan Hägglund
Axtorpsvägen 38 B
903 37 UMEÅ



Överklagande av beslut om antagande av detaljplan för Uttern 2 (resecentrum Umeå östra m m) i Umeå kommun
(1 bilaga)

Beslut

Länsstyrelsen tar inte upp ert överklagande till prövning.

Motivering

Kommunfullmäktiges nu överklagade beslut den 26 november 2007, § 201, att anta detaljplan för Uttern 2 har föregåtts av bland annat plansamråd och utställning av förslag till detaljplan. Som huvudregel får bara den som senast under utställningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte blivit tillgodosedda överklaga ett beslut att anta en detaljplan. Klagomål som gäller att beslutet skulle ha kommit till i olaga ordning eller som avser ändring som gjorts efter utställningen och är till nackdel för någon, ska dock prövas även om den klagande inte framfört skriftliga synpunkter senast under utställningstiden.

Av handlingarna i ärendet framgår inte att ni har framfört skriftliga synpunkter inom nämnda tid. Era klagomål avser inte beslutsförfarandet eller ändringar efter utställning av planförslaget. Vid dessa förhållanden har ni inte rätt att överklaga kommunfullmäktiges här aktuella beslut. Därför kan Länsstyrelsen inte ta upp ert överklagande till prövning.

Överklagandet

Ni har överklagat kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut den 26 november 2007, § 201, att anta detaljplan för Uttern 2 (resecentrum Umeå östra m.m.) och har yrkat att Länsstyrelsen ska upphäva antagandebeslutet. Tillstöd för detta har ni, efter ett mer omfattande resonemang som inte återges här, framhållit miljökonsekvenser som planen kan medföra. Ni menar sammantaget att planen kommer att medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken överträds och påpekar att detta inte är tillåtet enligt plan- och bygglagens bestämmelser.


Aktuella bestämmelser

Av 13 kap 5 § plan och bygglagen (1987:10), PBL, framgår bland annat att beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan får överklagas endast av den som senast under utställningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte blivit tillgodosedda. Om ett planförslag efter utställningen ändras till nackdel för någon, får han ändå överklaga beslutet. Bestämmelserna hindrar inte heller överklagande på den grunden att beslutet inte har tillkommit i laga ordning.

Hur detta beslut kan överklagas, se bilaga.



Håkan Törnström



Anna Stenmark

Bilaga

Hur man överklagar till regeringen, miljödepartementet

Kopia till

Byggnadsnämnden i Umeå kommun, 901 84 Umeå
Samhällsplanering/SL m fl
Rätts/TJ

2007-12-27

Drv

05.13

Till Länsstyrelsen i Västerbottens Län

Överklagande av detaljplan för Uttern 2 (resecentrum Umeå Östra).

I. Bakgrund och syfte.

Det finns två skäl till att Rättvisepartiet Socialisterna överklagar beslutet att anta detaljplanen för resecentrat Umeå Östra nedanför sjukhuset i Umeå:

1. risken att utsläppen blir så stora att miljökonsekvensnormerna (MKN) överskrids för kvävedioxid respektive partiklar,
2. risken att det skapas ett prejudikat som säger att kommuner, och andra, kan strunta i miljölagstiftningen - mot bakgrund av ett i våra ögon orimligt resonemang – ett resonemang vi återkommer till längre fram.

Rättvisepartiet Socialisterna anser att Umeå ska bidra i arbetet mot miljöförstörelsen, bl a när det gäller växthuseffekten. Kommunen måste sträva efter titeln "Europas Miljöhuvudstad". Umeå ska inte, genom försök till juridiska spetsfundigheter, sätta käppar i hjulet för det viktiga arbetet med att få ned utsläppen.

I och med antagandet av detaljplanen för Uttern 2 har en majoritet i Umeås Kommunfullmäktige, med öppna ögon, beslutat att ta risken att överskrida de miljö kvalitetsnormer (MKN) som finns bl a när det gäller utsläppen av kvävedioxid, som ju bidrar till att öka växthuseffekten. Kommunen tar även risken att överskrida MKN för partiklar (PM 10). Detta kan vi inte stillatigande acceptera.

Ett av våra syften är att pressa fram ett åtgärdsprogram för att miljö kvalitetsnormerna (MKN) ska klaras i den del av Umeå där så många människor vistas (varav vissa är sjuka), d v s intill Norrlands Universitetssjukhus, NUS. Ett annat syfte är också att Umeå Kommun ska ta sin del av ansvaret vad gäller utsläppen av växthusgaser och partiklar (som beräknas leda till att 5 000 människor dör en för tidig död varje år, bara i Sverige).

Vi beklagar att det krävs ett överklagande. Den allmänna debatten om växthuseffekten och den mångåriga diskussionen om utsläppen vid Västra Esplanaden borde ha inneburit att kommunens majoritet, av egen fri vilja, borde ha gjort allt för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna (MKN) vid Umeå Östra.

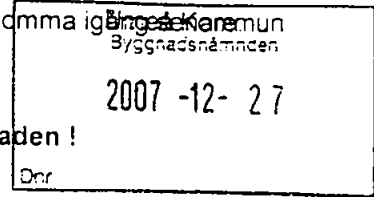
II. Ett överklagande fördröjer inte tidsplanen för trafiken på den Botniabana vi är positiva till.

Rättvisepartiet Socialisterna är mycket positiva till Botniabanan – även om vi hade föredragit en rent västlig dragning. Vi är positiva både av miljömässiga skäl och för att banan kan binda samma de större orterna efter norrlandskusten (något som bland annat kommer att öka den tillgängliga arbetsmarknaden för de som bor i närheten av järnvägen).

Vi vill betona att vårt överklagande inte kommer att försena den tidpunkt när trafiken kan komma igång på Botniabanan.

Botniabanan (Nyland – Umeå) ska vara färdigställd i augusti 2010. Denna tidpunkt är avlägsen. Till detta kommer att tidpunkten för när Ådalsbanan (sträckningen Sundsvall – Nyland) kan vara klar har senarelagts till 2011 – i bästa fall (det har även talats om att Ådalsbanan kan komma att bli färdigställd så sent som år 2013). Enligt uppgifter vi tagit del av är den operatör som ska ansvara för person- och godstrafiken – Norrtåg – mycket tveksam till att börja trafikera järnvägen längst norrlandskusten om inte hela sträckan Stockholm – Umeå är klar. Utan Ådalsbanan (mellan Sundsvall och Nyland) kommer det nämligen att ta märkbart längre tid att ta sig med tåg, Umeå – Stockholm, tur och retur. Det blir inte "full effekt".

Under alla förhållande kommer vårt överklagande att ha hunnit prövas innan Ådalsbanan står klar 2011. Och det skulle vara mycket förvånande om vårt överklagande inte skulle ha hunnit behandlas redan före augusti 2010, då Botniabanan (Umeå – Nyland) står klar. Skälet till att vi betonar detta är att vi vill förekomma den vulgärdebatt som kan tänkas uppstå på grund av vårt överklagande: en vulgärdebatt som skulle kunna gå ut på att våra oro för att utsläppen vid Umeå Östra kommer att drabba människor och miljö innebär att trafiken längst Botniabanan skulle komma igång tidigare. Men så är inte fallet. Vårt överklagande innebär ingen försening.



III. Utsläppen vid Umeå Östra farligare än utsläppen vid Västra Esplanaden !

Kommunens planer på att bygga resecentrat Umeå Östra fortskrider alltså, utan förändring, trots att utsläppen från fordonstrafiken riskerar att bli farligare vid Umeå Östra än utsläppen vid Västra Esplanaden! Av den Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som presenterats av konsultföretaget WSP, i september 2007, framgår att utsläppen av kvävedioxid och förekomsten av partiklar vid Umeå Östra kommer att bli jämförbara med de mängder som uppmäts vid V:a Esplanaden (där idag både E4 och E12 ligger). När det gäller de större vägarna vid Umeå Östra visar de utförda beräkningarna följande: miljö kvalitetsnormen (MKN) riskerar att överskridas både för större partiklar (PM 10) och för kvävedioxid längs Holmsundsvägen. På Storgatan beräknas MKN överskridas för kvävedioxid.

Här är en utveckling på sin plats: Regeringen har ålagt kommunen att ta fram ett åtgärdsprogram för att komma till rätta med utsläppen vid Västra Esplanaden. Vid V:a Esplanaden bor ca 500 människor. Under dagtid arbetar, enligt uppgift, ungefär 1 000 personer. Utsläppen vid Umeå Östra kommer alltså, enligt de beräkningar som presenterades i MKB, att bli jämförbara i storlek som de vid V:a Esplanaden. Men antalet människor som riskerar att drabbas är långt större vid Umeå Östra än vid Esplanaden.

- Antalsmässigt: Det arbetar ca 5 200 människor vid NUS ("Dallasbyggnaden" inräknad). Det sker 800 – 900 patientbesök per dag vid NUS. Redan här är vi uppe i ca 6 000 personer som kan komma att exponeras av utsläppen, i mindre eller högre grad, varje dag. Till detta ska sedan läggas antalet inlagda patienter, antalet som besöker röntgen, antalet elever som studerar på NUS samt alla besök från anhöriga!

- Sjuklighet: Men det måste naturligtvis tas med i beräkningen att Umeå Östra ligger vid ett sjukhus – d v s vid ett "hus" för sjuka! Vi måste utgå ifrån att det finns många människor som drabbas extra hårt av utsläppen, exempelvis p g a problem med allergier, astma, lungproblem och hjärt- och kärlsjukdomar, mm !

Rättvisepartiet Socialisterna anser att det krävs ett åtgärdsprogram även för att komma till rätta med utsläppen vid Umeå Östra – precis som det krävs ett åtgärdsprogram för att komma tillrätta med problemen längst efter V:a Esplanaden. Med tanke på att det handlar om väldigt många gånger fler människor, och ofta sjuka människor, så ter sig ett åtgärdsprogram för att klara MKN ännu mer angeläget vid Umeå Östra!

Detta är vad vi hoppas åstadkomma med vårt överklagande. Men återigen: Bast vore ju om majoriteten i Umeå Kommunfullmäktige, genom egen insikt och helt frivilligt, kom fram till vad som vi anser vara en självklarhet – att MKN måste uppfyllas. Men då en majoritet i fullmäktige saknar denna insikt tvingas vi överklaga beslutet. Miljö kvalitetsnormerna (MKN) måste börja respekteras någon gång !

IV. Ett farligt prejudikat – baserat på ett felaktigt resonemang

Det andra skälet till vårt överklagande handlar om det farliga prejudikat som Umeå kommun just nu är på väg att skapa. Makthavarnas agerande sätter nämligen, enligt vår uppfattning, viktiga delar av

2007-12-27

05.13

miljölagstiftningen ur spel. Lagstiftningen säger att planläggningen inte får medverka till att en miljö kvalitetsnorm (MKN) överträds (enligt Miljöbalken, Kap. 5). Men det är just detta som är på väg att ske här! Bakom detta finns ett resonemang som Rättvisepartiet Socialisterna inte köper.

Konsultföretaget WSP hade ansvaret för den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som låg till grund för detaljplanen. I MKB:n citerar WSP Naturvårdsverket: "Det har diskuterats om planer kan fastställas som bedöms försvåra uppfyllande av normerna på en plats, men underlätta uppfyllandet på andra platser. Vid remissförandet vid överprövningar av planärenden har både Boverket och Naturvårdsverket framhållit att dessa planer inte bör strida mot bestämmelserna i lagstiftningen, om planen sammantaget underlättar ett uppfyllande av normer".

WSP tolkar sedan detta på följande, frimodiga, sätt: "Ett lokalt ökat bidrag till en miljö kvalitetsnorm anses alltså inte stå i strid med lagstiftningen om en netto nyttoeffekt uppnås på annan plats". (Bidrag betyder här alltså ökade utsläpp, utöver vad MKN tillåter !)

WSP drar här mycket långt gående, och dessutom mycket definitiva, slutsatser av ett resonemang som är väldigt försiktig.

WSP:s Syfte, med dessa långt gående och definitiva slutsatser, är att man kan använda Botniabanan som ett argument för att det är okey att strunta i de utsläpp som överskrider MKN vid Umeå Östra vid NUS. Logiken är att Botniabanan ska göra det möjligt med mer miljövänliga transporter - på järnväg. Botniabanan är 19 mil lång och går genom två län och en rad kommuner. Den är ett riksintresse. Om vi tolkar WSP rätt så menar företaget så här: Botniabanan samlar en sorts "miljöpoäng", under 19 mil - på sin väg genom två län och en rad kommuner - och detta skulle alltså innebära att Umeå Kommun kan strunta i att MKN överträds just vid Östra Station. Denna logik kan Rättvisepartiet Socialisterna inte acceptera !

Enligt samma logik skulle man kunna räkna ut hur många "miljöpoäng" transibiriska järnvägen samlade, jämfört med om en fyrfilig motorväg hade byggts med samma sträckning. Det skulle bli många "miljöpoäng". Sedan skulle en hel del utsläpp kunna göras vid början och slutet av denna, mycket långa, transibiriska järnväg !

Vi tror inte att det resonemang som WSP för, när det gäller Botniabanan, är vad lagstiftaren tänkt sig när det gäller möjligheten i överskrida MKN vid vissa tillfällen. Och det är detta som vi vill få provat !

V Ingen rättslig prövning har skett

Enligt uppgifter som kommit oss tillhanda har det:

- för det första: aldrig skett någon rättslig prövning när det gäller motsatsförhållande mellan punktvisa överskridanden av MKN, och vad som skulle kunna betecknas som en förbättring av "helheten", vad gäller utsläpp. Det har, som framgår av det kursiverade citatet ovan, bara "diskuterats".

Så något "fritt fram" för att överskrida MKN, exempelvis vid Östra Station i Umeå, finns inte - såvitt vi kan bedöma.

- för det andra: det har såvitt vi vet bara förts "diskussioner" av denna typ kring ett enda projekt, nämligen Norra Lanken i Stockholm. Diskussionerna gällde, såvitt vi förstått, om MKN kunde överskridas vid mynningarna på de tunnlar som utgjorde en integrerad del i Norra Lanken. Detta kunde accepteras, enligt dessa diskussioner, eftersom Norra Lanken minskade utsläppen i denna del av Stockholm. Och tunnelnarna (tunnelmynningarna) utgjorde en del av Norra Lanken, d v s utgjorde en del av samma projekt!

Vi anser att det är mycket anmärkningsvärt att dessa uppgifter inte presenterades för de ledamöter som fattade det, enligt oss olyckliga, beslutet i Umeå kommunfullmäktige den 26 nov 2007. Det är möjligt att vårt yrkande på en återremiss av ärendet hade gått igenom, ifall dessa uppgifter hade funnits med i de skriftliga handlingar som skickades ut till ledamöterna innan fullmäktige.

VI Norra Länken i Stockholm kan inte jämföras med Botniabanan

Diskussioner som gick ut på att MKN kunde överskridas vid mynningarna på de tunnlar som utgjorde en integrerad del av Norra Länken, är en sak eftersom Norra Länken - som helhet - minskade utsläppen i denna del av Stockholm.

Men det resonemang som WSP för är helt annorlunda. Här handlar det om att ställa de samlade fördelarna med ett riksintresse som Botniabanan (som börjar i Nyland 19 mil bort, som går genom två län och en rad kommuner) mot nackdelarna med en specifik utformning av en enskild detaljplan i Umeå Kommun. Resecentrat Umeå Östra planeras, finansieras och placeras av Umeå Kommun. Botniabanan är ett helt annat projekt i allt: planering, finansiering och dragning.

Umeå Östra kunde, teoretiskt, ha placerats på ett annat ställe utan att detta skulle ha inverkat på byggandet av Botniabanan. Det handlar nämligen om två olika projekt med två olika huvudmän!

Vi kan inte se att denna väldiga skillnad skulle utplånas genom det, enligt vår mening, ytliga resonemanget att resecentrat Umeå Östra aldrig skulle ha byggts om inte Botniabanan byggts. Detta är ju bara ett annat sätt att säga följande: vi behöver inte vara så noga med utformningen av detaljplanen Uttern 2 eftersom den kan "kopplas ihop" med Botniabanan – och Botniabanan är bra.

Rättvisepartiet Socialisterna anser att utformningen och förläggningen av exempelvis p-platserna, trafikplaneringen, o s v vid Östra Station, i Umeå, måste göras så att MKN uppfylls. En järnväg, tillika riksintresse, påbörjad 19 mil bort i ett annat län, kan inte sänka kraven på utformningen av en detaljplan - i Umeå!

Botniabanan är bra och önskvärd. Det tycker Rättvisepartiet Socialisterna och många andra. Men Botniabanan kan inte friskriva Umeå Kommun från kraven att uppfylla MKN i sina detaljplaner. Inte någonstans inom kommunen. Inte heller invid NUS.

VII Plan- och Bygglagen samt Miljöbalkens kapitel 5.

Mot denna bakgrund överklagar Rättvisepartiet Socialisterna beslutet i Umeå Kommunfullmäktige den 26 nov 2007. Vi anser att beslutet strider mot den lagstiftning som finns i Plan- och bygglagen. Där framgår att planläggning inte får medverka till att en miljökvitetsnorm, enligt kapitel 5 Miljöbalken, överträds. Och det är vad som skedde då detaljplanen antogs.

Jan Hägglund,

Kommunfullmäktigeledamot och

gruppledare för Rättvisepartiet Socialisterna

i Umeå

Jan Hägglund

070 - 2937461 / 070 - 772920

Axtorpsvägen 38B

903 37 Umeå

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

1(58)

Kommunfullmäktige

2007-11-26

Plats och tid

Kommunfullmäktiges sessionssal
klockan 09.00-12.00, klockan 13.00-17.50Beslutande
ErsättareSe separat lista
Se separat lista

Övriga deltagande

Ingalill Bengtsson, nämndsadministratör
Jan Björinge, stadsdirektör
Jörgen Boman, pressinformatör
Carina Lidgren, kommunjuristJusteringens
tid och plats

Sekreterarens tjänsterum, stadshuset, 2007-12-03, klockan 15.00

Utses att justera

Åsa Ögren (s)

Lennart Degerliden (fp)

Underskrifter
SekreterareParagrafer
192-217

Agneta Flumé

Ordförande

Ulrik Berg

Justerande

Åsa Ögren (s)

Lennart Degerliden (fp)

BEVIS

Justering har tillkännagivits genom anslag

Organ

Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum

2007-11-26

Datum för anslags
uppsättande

2007-12-04

Datum för anslags

nedtagande 2007-12-28

Förvaringsplats
för protokollet

Stadsledningskontoret, kansliet

Underskrift

Kerstin Magnusson
Kerstin MagnussonFotokopiens överensstämmelse
med originalet intygas:

Kerstin Magnusson

Kommunfullmäktige

2007-11-26

NP § 212

KS § 109

KF § 201

2007.389

214

Detaljplan för Uttern 2 (resecentrum Umeå Östra m.m.) – antagande

Byggnadsnämnden beslutade 2007-10-24 § 231

att revidera förslaget till detaljplan

att godkänna förslaget till detaljplanen

att överlämna detaljplanen till kommunfullmäktige för antagande.

Byggnadsnämndens beslut, utlåtande, plan- och genomförande-beskrivning, samrådsredogörelse och plankarta bifogas.

BILAGOR

Stadsledningskontoret anför i skrivelse 2007-10-29 följande:

Bakgrund/utlåtande

Planförslaget är förenligt med kommunens översiktsplanering bl.a den fördjupade översiktsplanen för Botniabanan.

Kvarstående synpunkter bedöms inte vara av sådant slag att antagande inte bör ske. Synpunkterna har under samråds- och utställningsförfarande behandlats och kommenterats, vilket framgår av handlingarna i ärendet.

Yrkande

Alireza Mosahafi (mp) – Återremiss.

Propositionsordning som godkänns:

Avgöras idag mot Alireza Mosahafis yrkande om återremiss.

Bifall till avgöras idag.

NP

Näringslivs- och planeringsutskottets förslag:

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för Uttern 2 (resecentrum Umeå Östra m.m.).

Reservation

Miljöpartiet de gröna yrkar på återremiss mot planen Uttern 2 i nuvarande form eftersom det inte tillräckligt väl utretts om passage under Holmsundsvägen är att föredra ur alla aspekter framför en passage över Holmsundsvägen. Man bör utvärdera de två alternativen ur handikappades synvinkel, utifrån ett jämlikhets-skäl för att öka trygghet för kvinnor och barn, ur skadegörelse, klotteraspekten samt vad som är mest ekonomiskt rimligt ur ett långsiktigt perspektiv.

Alireza Mosahafi (mp)

Ledamot näringslivs- och planeringsutskottet

Kommunstyrelsens behandling av ärendet.**Yrkanden**

Lennart Holmlund (s) – Bifall till näringslivs- och planeringsutskottets förslag.

Alireza Mosahafi (kd) – Återremiss.

Tamara Spiric (v), Lasse Jacobson (v) – Återremiss med motivering med motivering "Ändringar görs i befintlig plan så att förbindelsen mellan sjukhusområdet och Umeå östra-station görs över mark för gångtrafikanter istället för en tunnel som förslaget är i planen".

Propositionsordning som godkänns.

Skall ärendet avgöras idag eller återremitteras. Kommunstyrelsen beslutar avgöra ärendet idag.

Kommunfullmäktige

2007-11-26

KS

Kommunstyrelsens förslag:

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för Uttern 2 (resecentrum Umeå Östra m.m.).

Reservationer

Miljöpartiet – samma som i näringslivs- och planeringsutskottet.

Vänsterpartiet

Kommunfullmäktiges behandling av ärendet.*Följande yttrar sig:*

Åsa Ögren, Tamara Spiric, Ingrid Eriksson, Cecilia Bergström, Ulrik Berg och Örjan Mikaelsson.

Yrkanden**Åsa Ögren (s), Cecilia Bergström (c), Ulrik Berg (m)** – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Tamara Spiric (v) – Återremiss med följande motivering: "Det är viktigt att vi planerar staden så att den blir tillgänglig för alla. Det innebär att vi måste ha ett jämställdhetsperspektiv på stadsplanering. Att bygga en tunnel som ingång till resecentra är inte ett bra sätt att skapa kommunikationsvägar utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Därför vill vi återremittera ärendet för att utreda och bereda en bättre lösning på förbindelsen mellan sjukhusområdet och stationen. Detta med utgångspunkten att gräva ner bilvägen istället för fotgängarnas väg, så som ett av förslagen från arkitektbyrån redovisade".

Ingrid Eriksson (rätt) – *I första hand* återremiss med följande motivering: "att omarbeta planen så att miljö kvalitetsnormen vad

gäller partiklar och kvävedioxid klaras och att förbindelsen över Holmsundsvägen (för gångtrafikanter) görs över mark. *I andra hand* avslag.

Propositionsordning som godkänns:

Skall ärendet avgöras idag eller återremitteras. Kommunfullmäktige beslutar avgöra ärendet idag. Votering begärs.

Voteringsproposition

Ja-röst för avgöras idag.

Nej-röst för återremiss.

Omröstningsresultat

Med 49 ja-röster mot 13 nej-röster och 4 ledamöter som är frånvarande beslutar kommunfullmäktige att avgöra ärendet idag.

Voteringslista

Kommunstyrelsens förslag mot Ingrid Erikssons avslagsyrkande. Kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag. Votering begärs.

Voteringsproposition

Ja-röst för kommunstyrelsens förslag.

Nej-röst för Ingrid Erikssons avslagsyrkande.

Omröstningsresultat

Med 50 ja-röster mot 11 nej-röster, 1 ledamot som avstår och 4 ledamöter som är frånvarande beslutar kommunfullmäktige att bifalla kommunstyrelsens förslag.

Voteringslista

KF

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för Uttern 2 (resecentrum Umeå Östra m.m.).

Reservationer

Miljöpartiet, Vänsterpartiet, Rättvisepartiet socialisterna.

Plats och tid Byggnadsnämndens sammanträdesrum, kl 10.00-14.15, lunch 12.10-13.00

Beslutande Åsa Ögren (s), ordförande
Anders Sellström (kd), vice ordförande
Kurt Bergström (s)
Karin Svedlert (s)
Ingemar Jangvad (s)
Maria Vängbo (s), ej närvarande §§ 234 och 263
Ulrik Berg (m)
Cecilia Bergström (c)
Peder Westerberg (fp), till kl 12.10 t o m § 246
Örjan Mikaelsson (v)
Maria Lindberg (v)

Ersättare Emma Nilsson (s), tjänstgör §§ 234 och 263
Lennart Sandström (fp), tjänstgör fr o m 13.00 § 247
Nicklas Sandström (m), till kl 12.10
Lennart Persson (c)
Jennifer Forssell (mp)
Rabih Ballout (kd)
Mattias Sehistedt (v)

Övriga deltagande Olle Forsgren, stadsarkitekt
Maria Blomqvist, bitr stadsarkitekt bygglov
Jonas Andersson, 1:e byggnadsinspektör
Börje Nordström, lantmäterichef
Peder Seidegård, planarkitekt
Patrik Forsberg, planarkitekt

Utses att justera Anders Sellström

Justeringens plats och tid Samhällsbyggnadskontoret 2007-10-29

Underskrifter *Ann-Kristin Lundström* Paragrafer 227-266
Sekreterare Ann-Kristin Lundström
Ordförande *Åsa Ögren*
Åsa Ögren
Justerare *Anders Sellström*
Anders Sellström

BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ Byggnadsnämnden
Sammanträdesdatum 2007-10-24
Datum för anslags uppsättande 2007-10-31 Datum för anslags nedtagande 2007-11-21
Förvaringsplats för protokollet Samhällsbyggnadskontoret
Ann-Kristin Lundström
Underskrift Ann-Kristin Lundström



BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL
 Beslutsdatum
 2007-10 24 § 231

Dnr PLA 05-13

Justerarnas sign:

Fastighetsbeteckning: **Uttern 2 m fl (Umeå Östra)**
 Fastighetens adress: **Hoppets gränd m fl**

Sökande: **Umeå kommen, Stadsledningskontoret**

Ärendet avser: **Detaljplan, godkännande efter utställning**

TJÄNSTEUTLÅTANDE: Handläggare: Patrik Forsberg

Sign:

Förslaget till detaljplan har handlagts med normalt planförfarande och har varit utställt under tiden 17 september t o m 8 oktober 2007. Underrättelse om utställningen har skett genom kungörelse på kommunens anslagstavla samt i Västerbottens Folkblad och Västerbottens Kuriren den 10 september.

Inkomna synpunkter medför endast smärre ändringar av handlingarna (se utlåtandet!). Samhällsbyggnadskontoret föreslår därför att byggnadsnämnden beslutar att revidera planförslaget, att godkänna det reviderade förslaget och att överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

Kvarstående synpunkter finns från sakägaren Västerbottens Läns Landsting. Därutöver har också Naturskyddsföreningen och Umeå Studentkår framfört synpunkter som inte kunnat tillgodoses.

FÖRSLAG TILL BESLUT:

Byggnadsnämnden beslutar

- att** revidera förslaget till detaljplan,
- att** godkänna förslaget till detaljplan,
- att** överlämna detaljplanen till kommunfullmäktige för antagande.

Örjan Mikaelsson (v) yrkar avslag till detaljplanen för att en lösning med inglasad överbyggnad över Holmsundsvägen måste finnas med.

Åsa Ögren (s) yrkar bifall till tjänsteskrivelsen.

Maria Lindberg (mp) yrkar på återremiss för vidare utredning om passage över Holmsundsvägen.

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden först proposition på om ärendet ska avgöras idag eller återremiss och finner att ärendet ska avgöras idag.



BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Beslutsdatum
2007-10-24 § 231

Dnr PLA 05-13

Justerarnas sign:

Därefter ställs proposition på bifall till tjänsteskrivelsen och Mikaelssons yrkande om avslag till detaljplanen och finner att nämnden beslutat enligt tjänsteskrivelsen, varvid votering begärs.

Ordföranden föredrar följande propositionsordning som godkänns:
"Den som biträder tjänsteskrivelsen, röstar ja, den det ej vill, röstar nej, vinner nej har byggnadsnämnden beslutat enligt Mikaelssons yrkande."

Vid företagen omröstning genom upprop avgavs 9 ja- och 2 nej-röster. Följande röstar ja: Åsa Ögren (s), Karin Svedlert (s), Ingemar Jangvad (s), Maria Vängbo (s), Kurt Bergström (s), Ulrik Berg (m), Cecilia Bergström (c), Peder Westerberg (fp) och Anders Sellström (kd), följande röstar nej: Örjan Mikaelsson (v) och Maria Lindberg (mp).

BESLUT:

Byggnadsnämnden beslutar

- att** revidera förslaget till detaljplan,
- att** godkänna förslaget till detaljplan,
- att** överlämna detaljplanen till kommunfullmäktige för antagande.

Örjan Mikaelsson och Maria Lindberg reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Skriftlig reservation från Örjan Mikaelsson och Mattias Sehlstedt, Vänsterpartiet:

Vänsterpartiet reserverar sig mot planen Uttern 2. Vi vill av jämlikhetsskäl ha en lösning med en inglasad gång över Holmsundsvägen. Detta för att öka tryggheten för kvinnor och barn. Botniabanan är ett riksintresse. När Botniabanan och framförallt Norrbotniabanan börjar användas kommer Umeå kommun sannolikt att bli tvungna att bekosta en överbyggnad av järnvägsspåret längs Öbacka Strand. Detta på grund av höga ljudnivåer från tågtrafiken. Därtill tillkommer störningar från helikoptertrafik till NUS och biltrafiken på Holmsundsvägen. Banverket utgår från att kommunen bekostar överbyggnaden. I dagsläget rör sig kostnaden för en överbyggnad på 160 miljoner kronor. Alternativet till överbyggnaden blir restriktioner och begränsningar av tågtrafiken. Överbyggnaden måste alltså finnas med i planen. Bullerstörningarna berör inte enbart detta planområde utan i kanske ännu högre grad det planerade bostadsområdet Öbacka strand.

Skriftlig reservation från Maria Lindberg och Jennifer Forssell, För Miljöpartiet de Gröna:

Vi yrkar på återremiss på planen i nuvarande form eftersom det inte tillräckligt väl utretts om passage under Holmsundsvägen är att föredra ur alla aspekter framför en passage över Holmsundsvägen.

Vi anser att man bör utvärdera de två alternativen ur handikappades synvinkel, att alla (kvinnor, män och barn) skall känna sig trygga i passagen, ur skadegörelse och klotter aspekten, samt vad som är mest ekonomiskt rimligt ur ett långsiktigt perspektiv.



UTLÅTANDE

Detaljplan för fastigheten **Uttern 2 m fl (Umeå Östra)** inom Öst på stan i Umeå kommun, Västerbottens län

Detaljplanen har varit föremål för samråd under juni - juli 2007 och utställd under tiden 17 september t o m den 8 oktober 2007. Sakägare, statliga och kommunala organ m fl har givits möjlighet att yttra sig. Följande synpunkter har inkommit:

Balticgruppen Camp AB påpekar att deras samrådsyttrande inte finns omnämnt eller registrerat. Man bifogar dock yttrandet och menar där att planförslaget inte tydligt nog anger områdets användning. Detta medför att man inte kan överblicka konsekvenserna.

Kommentar: Enligt Plan- och bygglagen ska inte en detaljplan göras mer detaljerad än vad syftet kräver. Den aktuella planen anger tydliga gränser för järnvägsanknuten verksamhet, byggrätter för detta och för centrumanknutna verksamheter. Planen illustreras med en perspektivbild och en bild över resecentrets västra närområde. Det är kontorets mening att planens konsekvenser tydligt kan överblickas.

Banverket önskar att järnvägsområdet skall vara tillgängligt för arbetsfordon även i den södra delen av planområdet. Man påpekar en felaktighet i genomförandebeskrivningen vad gäller vägbro över Holmsundsvägen och menar också att hastigheten 70 km/tim inte ska vara dimensionerande för bullerberäkningarna.

Kommentar: Tillgänglighet till perrongen och järnvägsområdet kan enkelt ordnas via förlängningen av Ankargränd eller i direkt anslutning till resecentret. Ett servitutsavtal kan vara nödvändigt.

På sid. 9 i planbeskrivningen under "Buller från tåg" framgår att aktuella beräkningar gjorts utifrån hastigheten 90 km/tim.

Felaktigheten om vägbro i genomförandebeskrivningen ändras.

I en senare inkommen komplettering (2007-10-10 fax; 2007-10-11 brev) menar Banverket att avståndet mellan byggrätterna och det västra spåret på plankartan inte uppgår till de överenskomna 15 meter. Kanske bör också avståndet finnas preciserat under planbestämmelserna.

Banverket ifrågasätter varför ingen bullerskärm anses nödvändig norr om perrongen. Man saknar uppgift om vem som ansvarar för uppförandet av bullerskärmning och påpekar att Banverket endast uppför de skärmar som ingår i JP74.

Slutligen ifrågasätter man om texten i planbeskrivningen om gc-bro vid Ålidbacken är relevant då bron ligger utanför planområdet.

Kommentar: Banverket bekräftar senare per e-post (den 15 oktober) att man godtar det avstånd om 15 meter som redovisats norr om perrongen samt ett

kortare avstånd vid perrongen. Banverket godtar även utförda bullerutredningar och att tillgängligheten till spårområdet regleras med servitutsavtal.

Som framgår av handlingarna har bostäder inom planområdet utgått. Riktlinjer för ljudnivåer för andra verksamheter än bostäder syftar på inomhusmiljöer och bedöms kunna uppfyllas med byggnadstekniska åtgärder. För att ändå underlätta eventuella framtida åtgärder kompletteras planen med en möjlighet att uppföra bullerplank inom det prickade markområdet längs järnvägen (se planbestämmelserna under "Begränsning av markens bebyggande"). Denna eventuella skärm kommer rimligtvis att bekostas av exploatören. Den skärm som planen faktiskt kräver skall bekostas av Umeå kommun eller dess bolag.

Vad gäller den gc-bro utanför planområdet som omnämns i planbeskrivningen omfattas den inte av någon bestämmelse eller annan typ av reglering. Som en påminnelse om denna bro:s viktiga funktion för tillgängligheten till perrongerna, vilket även Banverket under processens gång med bestämdhet hävdar, kvarstår skrivningen.

Luftfartsstyrelsen konstaterar att i överensstämmelse med synpunkterna i samrådsyttrandet har planförslaget nu inte något inslag av bostäder. Man påpekar att sjukhusets helikopterflygplats bör ges möjlighet att ta del av planen. *Kommentar: Samhällsbyggnadskontoret delar uppfattningen om nämnd flygplats. Detaljplanen har remissats till landstinget i sedvanlig ordning med förhoppning om intern distribution av handlingarna till berörda.*

Länsstyrelsen konstaterar att den största delen av de tidigare synpunkterna nu tillgodoses genom att byggrätterna för bostäder tagits bort. Återstående synpunkter är:

- man saknar en motivering till varför det är nödvändigt att bygga närmare järnvägen än 30 meter,
- man gör bedömningen att planen inte står i strid med gällande lagstiftning då planen sammantaget underlättar ett uppfyllande av normer,
- slutligen menar man att det åligger kommunen eller exploatören att utföra bullerskärmen mot järnvägen.

Yttrandet bifogas (402-12734-2007).

Kommentar: Av inkomna yttranden framgår att Banverket såväl på vissa villkor godtagit de skyddsavstånd som förslagits i planen. Förutom de skyddskrav som ställs i planbestämmelserna kan konstateras att järnvägens huvudspår, det östra, kommer att anläggas på ett större avstånd från bebyggelsen än 15 meter. För de byggrätter som finns närmast spåren har bedömningen gjorts att perrongen i sig utgör ett fysiskt skydd.

Om skyddsavståndet anges till 30 meter från närmaste spår omöjliggörs exploatering i kvarteren mellan den förlängda Östermalmsgatan och järnvägsområdet. Detta skulle drastiskt reducera omfattningen av önskade verksamheter i anslutning till resecentret.

Naturskyddsföreningen anser att planen ska beskriva hur området planeras för att miljö kvalitetsnormerna (MKN) inte ska överskridas. Man menar att planen också måste ge försäkringar om att fordonstrafiken p g a resecentret inte ökar och att MKN därmed inte överskrids.

Föreningen anser att hela planen behöver omarbetas så att fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras före biltrafik. Man tror att antalet cykelparker-

ingar grovt underskattats, önskar en gc-bro vid Ålidbacken och föreslår bl a helt bilfria cykelstråk.

Kommentar: De yttranden som inkommit från både Länsstyrelsen och Umeå kommuns Miljö- och hälsoskyddsnämnd innebär ett godkännande av resonemanget att planen inte strider mot gällande lagstiftning om luftkvalitet eftersom planen sammantaget bidrar till en bättre luftmiljö. Med det sammantagna avses Botniabanans anläggande som också är skäl till byggandet av resecentret. Faktum är också att de beräkningar om framtida biltrafik som redovisats som underlag till planen, visar på en ytterst måttlig ökning.

Föreningens kritiska kommentarer om planeringen för gående och cyklister kan bero på att en detaljerad situationsplan inte redovisats i handlingarna. Faktum är att planen prioriterar gående och cyklister, inte bara genom att stödja Botniabanans tillblivelse, utan också genom att kräva ett stort antal cykelparkeringar i direkt anslutning till de båda huvudentréerna. Utöver detta medger planen anläggandet av nya gc-stråk från Kungsgatan och Storgatan. Inom planen för Öbacka strand (Hingsten 1 m fl, antagen av kommunfullmäktige 2007-03-26 §43) planeras nya gc-stråk längs Hoppets gränd och Djupbäcken; dessa skall anslutas till resecentrumområdet.

Vad gäller kollektivtrafik är resecentret placerat i direkt anslutning till bussterminalen vid universitetssjukhuset och även till det största busstråket inom kommunen.

Den tänkta gc-bron vid Ålidbacken är en viktig förbindelse och finns därför omnämnd i handlingarna. Den omfattas dock inte formellt av den aktuella detaljplanen, men väl av planen för Öbacka strand.

Umeå Energi har ingen erinran.

Umeå kommun, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, anser inte att det är något problem med att skapa en acceptabel ljudnivå inom planområdet. Men man anser att bullerskärmen, om det är möjligt, bör förlängas så att den täcker "glapp" mellan byggnader söder om Sjukhusbacken.

Nämnden pekar på möjligheten att lösa dagvattenfrågan med en damm inom den grönmarkerade parkytan norr om Svingen. Dammen skulle verka buffrande och utjämnande vid höga vattenflöden.

Vad gäller luftkvaliteten kan MKN komma att överskridas lokalt. Men då planen underlättar uppfyllandet av samma norm på andra håll anser man att planförslaget är godtagbart.

Kommentar: Bullerskärm: Se under Banverket!

Planens genomförande kräver en omkulvertering av Djupbäcken. I tidigare utredningar har konstaterats att en översvämning av bäcken kommer att innebära vattenflöden längs lokalgatorna. Ett magasin eller damm för ytterligare uppsamling kan anläggas i en lämpligare miljö, t ex inom det f d I20-området där Djupbäcken har sin upprinning.

Umeå Studentkår menar att Sverige är ansett som ett jämställt land där man pratar om att ta hänsyn till jämställdhet och om att tillse att alla oavsett kön skall ha samma möjligheter och rättigheter. Man anser att kommunen nu har en möjlighet att visa att jämlikhet är prioriterat.

Genom att bygga en inglasad gång över Holmsundsvägen kan kommunen bygga ett jämställt samhälle. En tunnel kanske är enkel och trivial men för många ett hot, som man tvingas till omvägar för. Detta är inte acceptabelt. Studentkåren anser att kommunen skall välja ett alternativ med bro över Holmsundsvägen. Detta knyter bättre samman sjukhuset och campus, positionen som universitetsort stärks och en bättre situation skapas för alla som studerar på universitetet.

Kommentar: I ett antal studier har kontoret genom åren belyst frågan om gångförbindelse över eller under Holmsundsvägen, i ett tidigt skede över eller under Östermalmsleden. Det läge som nu är aktuellt och valet av sidoplattformar för resecentret, har möjliggjort en lösning som utgörs av en kort undermarkförbindelse, men som också ger möjlighet att i en framtid ansluta direkt till Holmsundsvägen, då utformad som lågfartsgata. Passerande till och från resecentret kan då således välja klimatskyddad passage eller ej, under mark eller i markplan.

Den valda lösningen har således fördelar som en förbindelse högt ovan mark svårligen kan uppvisa. Därutöver kan också den stadsbildsmässiga konsekvensen av en högt liggande gångpassage ifrågasättas.

För att den valda undermarksförbindelsen skall upplevas trygg kommer den att utformas bred och ljus, något som har stöd i detaljplanens bestämmelse om tunnel med lanterniner.

Cavillator Konsult AB / Carl Olivestam, ägare till Vipán 21, menar i en skrivelse som inkommit den 13 september, dvs mellan samråd och utställning, att det är ett krav att nuvarande infart till fastigheten bibehålls. Skall den ändå ändras måste verksamheten på gården saneras: tunga traktorer och allsköns bråte gör det livsfarligt att gå där och en sanitär olägenhet för hyresgästerna uppstår. Olivestam avser överklaga allt som inte uppfyller hans minimikrav.

Kommentar: Detaljplanen berör bostadsfastigheten Vipán 21 genom att tillfarten till bostadsparkeringen från Östermalmsgatan avskärs. Planen omfattar dock inte den idag fungerande tillfarten från Kungsgatan.

SAMMANFATTNING

Inkomna synpunkter medför endast smärre ändringar av handlingarna. Ändringarna framgår av vad som ovan understrukits. Några mindre ändringar, huvudsakligen föranledda av inomkommunala synpunkter, görs i handlingarna: byggrätten för resecentret utökas något, möjlighet att uppföra bullerplank norr om perrongen införs, utfartsförbud markeras mot Storgatan, angiven genomförandetid justeras och kvartersmarken norr om Svingen utökas.

Samhällsbyggnadskontoret föreslår att byggnadsnämnden beslutar att revidera planförslaget enligt ovan, att godkänna det reviderade förslaget och att överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

KVARSTÅENDE SYNPUNKTER

Kvarstående synpunkter finns från sakägaren Västerbottens Läns Landsting (samrådsskedet).

Synpunkter som inte har kunnat tillgodoses har inkommit från Naturskyddsföreningen och Umeå Studentkår.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå, oktober 2007

Detaljplanering



Olle Forsgren
Stadsarkitekt

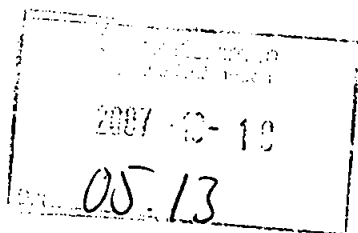


Patrik Forsberg
Planarkitekt

Bilaga: Länsstyrelsens yttrande (402-12734-2007).



Länsstyrelsen
Västerbotten



45

Yttrande

Datum
2007-10-08

Ärendebeteckning
402-12734-2007
Arkivbeteckning

1(1)

Umeå kommun
Samhällsbyggnadskontoret
Detaljplanering
Patrik Forsberg
901 84 UMEÅ

Detaljplan för Uttern 2 m fl (Umeå Östra) inom Öst på stan i Umeå kommun, Västerbottens län. Upprättad i juni, reviderad i september 2007.

Då kommunen i utställningsskedet valt att ta bort byggrätterna för bostäder inom planområdet så tillgodoses den största delen av de synpunkter Länsstyrelsen framförde i sitt samrådsyttrande daterat 6 juli 2007. De synpunkter som kvarstår är följande:

Riskhantering och skyddsavstånd

I den av Banverket/Räddningsverket nyutgivna skriften "Säkra järnvägs-transporter av farligt gods", som kan beställas/skrivas ut från banverkets webbplats, anges precis som i Umeå kommuns översiktsplan ett behov av 30m säkerhetsavstånd från järnvägen. Detta utrymme motiveras av bla att det ska finnas utrymme vid räddningsinsatser, för service av järnvägen. Ett sådant avstånd medger också en komplettering av riskreducerande åtgärder vid förändrad risksituation, ger bättre bullerreduktion och möjliggör framtida spårkompletteringar menar man. Enligt planens miljökonsekvensbeskrivning har Umeå räddningstjänst bedömt att ett kortare säkerhetsavstånd är möjligt om andra åtgärder vidtas. Länsstyrelsen saknar dock en tydlig motivering i planbeskrivningen varför det är nödvändigt att bygga närmare än 30 meter.

Miljö kvalitetsnorm

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget, trots beräknade lokala överskridningar av PM 10 och kvävedioxid, inte står i strid med gällande lagstiftning då en planen sammantaget underlättar ett uppfyllande av normer.

Övrigt

Den 3m höga skärm mot järnvägen som anges i detaljplanen åligger det kommunen/exploatören att utföra.

Birgitta Norberg

Christine Forsberg

PLANBESKRIVNING

DNR PLA 05-13

Detaljplan för fastigheten **Uttern 2 m fl (Umeå Östra)** inom Öst på stan i Umeå kommun, Västerbottens län

HANDLINGAR

Planhandlingarna omfattar plankarta med bestämmelser och illustrationer, denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning samt utlåtande (inkl bilaga).

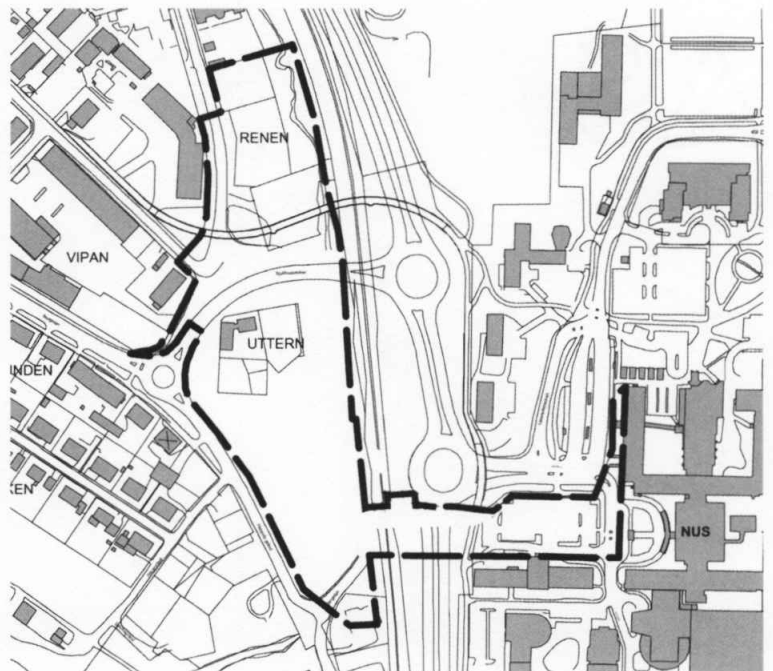
PLANENS SYFTE

Syftet med planen är att skapa planmässiga förutsättningar för uppförande av ett resecentrum med tillhörande funktioner. Syftet är också att skapa förutsättningar för närliggande centrumanknutna verksamheter.

PLANDATA

Avgränsning

Planområdet omfattar huvudsakligen kvarteren mellan Östermalmsskolan, Storgatan och Östermalmsleden, men även mindre delar av järnvägsområdet, Holmsundsvägen och sjukhusområdet. I norr avgränsas området mot Katolska kyrkans fastighet och i söder av en förlängning av Storgatan (före detta Hoppets gränd). Totalt utgör hela markområdet cirka 4,8 ha.



Markägande

Umeå kommun äger all mark inom planområdet väster om järnvägen samt mark i anslutning till Holmsundsvägen. Järnvägsområdet ägs av Banverket medan sjukhusområdet är i Västerbottens läns landstings ägo.

RIKSINTRESSEN

Den befintliga järnvägen och den blivande Botniabanan utgör riksintressen som enligt Miljöbalken 3 § 8 kap skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra till-

en miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättats. I denna har frågor som buller, luftkvalitet, markföroreningar, säkerhet mm behandlats. Vissa miljöaspekter har tidigare varit föremål för utredning och redovisas till viss del redan i programhandlingen, till exempel buller från vägar, järnväg och flyg.

BEBYGGELSESKYDD

Området är ur bevarandeaspekt inte redovisat i översiktsplanens *Fördjupning för Centrala Stan*. Området ingår inte heller i riksintresset Centrala Stan (AC10).

GENOMFÖRANDE

Med gällande avtal och aktuell tidplan har Umeå kommun ansvaret för resecentrets färdigställande till Botniabanans invigning 2010.

Genomförandet av bebyggelse inom planområdets kvartersmark är beroende av intresset från fastighetsbolag med flera. I en första etapp avser Umeå kommun anlägga gator och nödvändiga parkeringsplatser mm för resecentrets huvudfunktion.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Beskrivning

Inom planområdet finns idag inga egentliga byggnader.

Inom järnvägsområdet har ett nytt spår anlagts och förberedelser för perrongbyggen pågår. De omläggningar av avlopp etc som är nödvändiga har utförts och nya ledningsstolpar för tågtrafiken står på plats.

Gång- och cykelbron "Svingens" pelare och gångbana på mellan sex och åtta meters höjd över mark utgör en fysisk gräns mot de obebyggda fastigheterna inom kvarteret Renen i norr. Strax söder om denna gång- och cykelbro kulverteras Djupbäcken. Området sluttar svagt mot öster och järnvägsspåret.

Den nya fordonsbron mellan Storgatan och Östermalmsleden, namnsatt till Sjukhusbacken (invigd september 2005), förstärker avgränsningen norrut.

Det högt belägna området öster om Holmsundsvägen 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. I direkt anslutning till den tänkta östra entrén till resecentret finns utrymmen för sjukhuset under mark.

Service

Östermalmsskolan med grundskola och fritidshem dominerar angränsande kvarteret Uven.

Kvarteret Vipan innehåller huvudsakligen småindustrier men även kontorsbyggnader, en restaurang och ett flerbostadshus.

Närmaste dagligvarubutik inryms i en bensinstation vid Öbackavägen medan en mindre närbutik finns i korsningen Kungsgatan/Järnvägsgatan. En viss service finns även i sjukhusets huvudbyggnad: bank, kiosk, blommor mm. Ett hotell med lunchservering finns inom sjukhusområdet.

Trafik

Gång- och cykel

Umeås övergripande gång- och cykelnät passerar på bro infarten till sjukhuset, på ytterligare en bro ("Svingen") över Östermalmsleden och järnvägen och vidare ned till Kungsgatan. Mellan "Svingen" och nästa gång- och cykelpassage över Holmsundsvägen är avståndet söderut 1 km (planskildhet färdigställd till hösten 2008 vid Hyvlargränd), norrut 600 meter till gång- och cykeltunneln vid Östra Gymnasiet. Antalet cyklister på "Svingen" har i maj 2005 uppmätts till 5 400 per sommarvardagsdygn.

Kollektivtrafik

Sjukhusets bussterminal och den nya fordonsbron är en del av kollektivtrafikens stomlinjenät med sju lokala busslinjer samt regional busstrafik. Nyanlagda hållplatser finns på Storgatan i anslutning till cirkulationsplatsen. Under maxtimmen passerar 46 lokalbussar och 30 regionalbussar bussterminalen som också angörs av flygbussar.

Östermalmsskolan är målpunkt för lokala skolbussar.

Övriga fordon

Östermalmsleden och Holmsundsvägen tillhör huvudnätet för biltrafik. Vägarna 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 bland annat bättre trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

Inom sjukhusområdet krävs god framkomlighet för ambulanstransporter till och från akutmottagningen.

Järnväg

Järnvägen trafikeras idag endast av godståg till/från Holmsund med 10–15 tågrörelser/dygn.

Störningar

Buller från vägtrafik

Fordonstrafikbullret 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

Ambulanshelikoptrarnas inflygningszon till universitetssjukhuset överlappar planområdet endast till en mindre del. Det aktuella inflygningsområdet framgår av kartan på nästa sida. Det buller som alstras har utomhus på tio meters höjd över marken vid Hoppets gränd sommaren 2004 uppmätts till drygt 90 dB(A)_{max}.

Vibrationer

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

Teknik

De *VA-ledningar* som korsar järnvägsområdet har lagts om medan de övriga ännu finns kvar i ursprungliga lägen.

Djupbäcken är kulvertad längs banvallen och under den före detta Sågargatan.

En större *bergtunnel* under järnvägen och cirkulationsplatsen på Holmsundsvägen har sin luftning via ett stigschakt inom kvarteret Hoven vid före detta Sågargatan.

Fjärrvärme ansluter västerifrån till kvarteren Uttern.

Elledningar om 10 kV passerar genom kvarteret Uttern och längs nuvarande Hoppets gränd.

Telekablar finns längs befintlig järnväg, i Storgatan, nuvarande Hoppets gränd och Kungsgatan.

Geoteknik. Geoteknisk utredning finns för området söder om den nu rivna storgatsbacken (Scandiaconsult AB 1980-08-14). I denna anges att inom området cirka 100 meter norr om Umeälven antas nybebyggelse medföra påldjup om 10–15 meter. Närmare Holmsundsvägen kan något mindre djup bli aktuellt.

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



FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

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.

Planförslaget 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 och till universiteten.

Planen medger att resecentret med passager förläggs i plan med eller under Holmsundsvägen, men över spårområdet. Denna placering ger resenärerna möjlighet till mycket god uppsikt över ankommande och avgående tågtrafik och ger samtidigt möjlighet till enkel och självklar passage mellan perrongerna.



Sektion resecentret.

White Arkitekter AB.

För att en trivsamt miljö ska skapas i en passage under Holmsundsvägen, är dagsljusinsläpp via lanterniner av stor vikt. Dessa kan enkelt placeras i refugen mellan vägens körfält.

Resecentret bör utöver kommunikationsytor även inrymma uppehållsytor för resenärer, försäljning av biljetter, kiosk mm och kanske ett café och några mindre butiker. Möjligheten till utsikt mot Umeälven längs ett grönstråk vid Djupbäcken bör tas tillvara.



Passagen under Holmsundsvägen.

White Arkitekter AB.

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 möjligt med en kraftfull ny byggnad, en byggnad som med god arkitektur signalerar utveckling och framåtskridande.

Torget

För upplevelsen av Umeå Östras status som det viktigaste resecentret längs Botnibanan 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, handel, livsmedelsförsäljning etc.

Personbilstrafiken kommer huvudsakligen att angöra denna västliga entré och där skall också finnas tillräckligt utrymme för övriga trafikslags angöring: taxi, bussar, cyklister etc.

Platsen 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 strand och vidare mot Umeälven. En väl utformad "stationspark" i anslutning till torget kan ses som en förlängning av Djupbäcksstråket.

Östra entréområdet

För att den östra entrén ska kunna fungera som avsett måste dess närområde omgestaltas. Detaljplanen medger därför att ändamålet för den befintliga parkeringsytan, i gällande plan allmänt ändamål, ändras till stationsområde. Detta markeras på plankartan med T₂.

Under mark finns anläggningar i landstingets ägo som markeras med D på plankartan.

För att även säkerställa en körbar tillfart till den östra entrén markeras ytterligare ett område för fordons-, gång- och cykeltrafik.

Verksamhetsområdet

Norr om resecentret reserveras kvarteren närmast spårområdet för resecentrumanknuten fordonsparkering. Planen medger dock att parkeringarna i en framtid kan överbyggas med centrumanknuten verksamhet, kontor, hotell etc. Det dubbla ändamålet markeras på plankartan med beteckningen PC.

Inom Öst på stan finns idag få butiker och i kvarterens bottenvåningar, där inte resecentrumanknuten parkering krävs, bör därför handel prioriteras. För att motverka att området utvecklas till ett större handelsområde med oönskad fordonstrafik och luftföroreningar, begränsas ytorna för handel till 3000 m² varav högst 1500 m² får nyttjas för försäljning av dagligvaror.

Verksamhetsområdet kan betraktas som nationellt intressant och planen medger därför generösa exploateringsmöjligheter med hushöjder upp till 15 våningar. Utformningen av området skall, liksom anpassningen av bebyggelsen mot Sjukhusbacken, vara stadsmässig.

Övriga områden

Området under och mellan Sjukhusbacken och "Svingen" medger parkeringar men inte, med undantag för en nätstation, byggnader. Området reserveras för bland annat kulvertering av Djupbäcken, men måste också medge passage till perrongerna för Banverkets arbetsfordon.

Norr om "Svingen" medger planen parkeringar och centrumverksamhet, men endast till sex våningars höjd. Området längs den här öppna Djupbäcken markeras som parkmark.

Väster om Östermalmsgatan möjliggör planen en utvidgning av kvartret Uven. Sannolikt kommer skolan att disponera marken för parkeringar.

Gator

Detaljplanen medger en ny sträckning av Östermalmsgatan som avslutas i en förlängning av Ankargränd. Avsikten är att Kungsgatan skall stängas för fordonstrafik medan Sågargatan och Maltgränd utgår.

Den nya sträckningen av lokalgatorna skall utföras med en gatusektion om 15 meter med möjlighet till datumparkering, trädplanteringar, trottoarer och separat cykelbana.

Genom en viss sänkning av Östermalmsgatan kommer den fria höjden under den nya fordonsbron att bli minst 4,20 meter.

Spårområdet

Umeå Östra planeras för två spår med nationell och regional persontågtrafik samt genomgående godstågtrafik. Antalet persontåg som stannar vid Umeå Östra 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 utförs med en 455 meter lång östlig och en 175 meter lång västlig perrong. Passage mellan plattformarna skall uteslutande ske genom resecentrumbyggnaden 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.

Den långa perrongen bör förberedas för anslutning med trappor till en eventuell gång- och cykelbro vid Ålidbacken och möjligtvis även till "Svingen".

Fri höjd över spåren (rälsöverkant) måste vara minst 6,65 meter.

Tillgänglighet, trafik, parkering, angöring

Gångtrafikanter och cyklister skall 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 den östra entréns närområde nödvändig. Hänsyn skall tas 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.

Den västliga entrén ska kunna nås av gång- och cykeltrafik från flera separata gång- och cykelstråk samt gator. Cykelparkeringsbehovet vid denna entré bedöms i en första etapp 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 bör dock på sikt omvandling av Holmsundsvägen till lågfartsgata med stadsmässig karaktär eftersträvas.

Befintlig gång- och cykelbro, "Svingen", och framför allt en eventuell gång- och cykelbro vid Ålidbacken (utanför planområdet), bör förses med trappor till den långa perrongen. Vid den senare bronns 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 tågresenärerna skall ges möjlighet att medta cyklar på tågen måste aktuella passager inom resecentret medge cykeltransport.

Den huvudsakliga trafikmatningen till området sker via den nya cirkulationsplatsen i Storgatan. Från förlängningen av Storgatan (före detta Hoppets gränd) och en förlängd Ankargränd, kan resecentret och dess parkeringsplatser nås.

Taxi

Angöring för taxi skall anordnas inom ett avstånd om 45 meter från centrets båda entréer.

Bussar

Turistbussar avses kunna korttidsparkera i anslutning till den västra entrén. Övrig busstrafik inklusive flygbussar kommer huvudsakligen att trafikera den befintliga bussterminalen vid sjukhuset, men skall även kunna angöra den västliga entrén.

Bilar

Resecentrets huvudsakliga angöring och parkering för bilar skall anordnas vid den västra entrén. Bilplatsbehovet år 2010 har bedömts till 240 platser, inklusive taxi och hyrbilar, som i en första etapp tillgodoses på mark inom anslutande kvartersmark. I senare etapper, när dessa kvarter bebyggs, skall parkeringsutrymme säkras genom parkeringshus eller -däck.

Den östra entrén planeras endast för angöring. Samtliga bilplatser vid Umeå Östra, utom korttidsparkeringar, bör förses med motorvärmare.

Parkering för rörelsehindrade skall finnas på ett avstånd om högst 25 meter från respektive entré, korttidsparkering inom 45 meter.

För handel och kontor skall minst 25 respektive 12 platser/1000 m² BTA anordnas på kvartersmark.

Störningar

Buller från fordon

Vägtrafikbullrets max- och ekvivalentnivåer från Holmsundsvägen och Östermalmsleden kommer enligt gjorda beräkningar inte att överskrida 70 dB(A) utomhus respektive 55 dB(A) vid husfasader. Nära Sjukhusbacken uppgår beräknade nivåer till 70 dB(A)_{max} respektive 60 dB(A)_{ekv}.

Buller från tåg

De dimensionerande bullernivåerna beräknas härröra 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 godstrafiken inledningsvis att hålla en hastighet av 70 km/tim, vilket generellt ger en minskning av ljudnivån med 3 dB(A).

En förutsättning för att klara regeringens villkor för *närliggande bostäder* är att bullerbegränsande åtgärder vidtas inom järnvägsområdet. Beräkningarna bygger därför på att en skärm med höjd 3,0 meter över rälsöverkant anlagts längs perrongen. Bullerskärmningen måste utföras för att godtagbara ljudnivåer i fasader och på gårdar inom Öbacka strand och kvarteret Hunden ska erhållas.

För *kontorsarbetsplatser* och övriga lokaler med tyst verksamhet gäller som högsta rekommenderade värde för vägtrafikbuller 40 dB(A)_{ekv} (BBR 99). Denna ljudnivå kan enkelt innehållas med normala byggnadstekniska åtgärder.

I kvarteret närmast järnvägen beräknas tågbullrets maxvärden uppgå till 85 dB(A), en nivå som även den genom byggnadstekniska åtgärder kan reduceras till den godtagbara inomhusnivån 60 dB(A)_{max} (Fördjupning för Botniabanan).

Om ytterligare ljuddämpning blir nödvändig ger planen även möjlighet till bullerskärm i området norr om perrongen.

Buller från flyg

Ambulanshelikoptrarnas formella inflygningssektor berör bara en mindre del av planområdet: parken och torget i anslutning till resecentret. Bullerspridningen kan dock påverka eventuella närliggande inomhusmiljöer som således måste dämpas av byggnadernas väggar, tak, fönster etc.

Säkerhet

I samband med planeringen av Öbacka strand har Brandförsvaret utrett riskerna med transport av farligt gods på järnvägen. Man menar att sannolikheten för en olycka är liten men innebär i så fall urspårning med fysisk åverkan, utsläpp av gas eller brandfarligt material, föroreningar och/eller explosionsrisk.

Möjliga skyddsåtgärder mot utsläpp av flyktiga ämnen eller gaser är ventilationsanläggningar som kan stängas av de som vistas i byggnaden i fråga.

Vid en brand vid järnvägen bör strålningsvärmens förhindras att antända angränsande byggnader. Detta kan ske genom brandklassning av byggnadens fasader etc.

För att minimera skador på urspårande godsvagnar bör närområdet inte innehålla hårda eller vassa föremål. Området närmast järnvägen bör utformas så att brännbar vätska etc inte rinner mot eventuella hus.

I planbestämmelserna regleras under *Risk- och störningsskydd* byggnadernas brandskydd och ventilation samt utrymningsriktningar. På plankartan reglerar byggrättens gräns ett bebyggelsefritt område om 15 meter till det västra spåret.

Vibrationer

Botniabanan byggs med målsättningen att innehålla riktvärdet avseende vibrationer från tågtrafik om högst 0,4 mm/s. Nivån representerar den gräns under vilken ytterst få människor anser sig störda.

Markföroreningar

Efter en översiktlig markundersökning (WSP 2007-09-07) har planområdet bedömts tillfalla riskklass 3, dvs utgöra måttlig risk. Ytterligare undersökningar bedöms därför inte nödvändiga, men vid schaktning inom området skall massornas föroreningsinnehåll kontrolleras med avseende på oljekolväten och metaller.

Luftkvalitet

De beräkningar som gjorts indikerar att området kan komma att utsättas för emissioner avseende kvävedioxider och partiklar som är jämförbara med de halter som uppmätts i Umeås centrala delar. Halten partiklar beräknas ligga i närheten av eller över gällande miljökvalitetsnorm.

Anläggningen av Botniabanan förväntas bidra till ett ökat tågresande och lokaliseringen av resecentrumen har också av samma skäl optimerats. Denna nyttoeffekt bedöms uppväga en viss ökning av fordonstrafik i området.

Teknisk försörjning

I samband med anläggning av Sjukhusbacken har viss omläggning av befintligt VA, fjärrvärme, el och tele utförts. Slutlig omläggning kommer, liksom omkulvertering av Djupbäcken, att samordnas i den förlängda Östermalmsgatan, Ankargränd och Storgatan/Hoppets gränd.

Resecentrumbyggnaden måste gestaltas och konstrueras med hänsyn till att den kulvert, som på stort djup passerar under den befintliga cirkulationsplatsen vid NUS, även framledes kommer att avluftas i läget för byggnadens västra entré. Hänsyn måste också tas till övriga ledningar som passerar under järnvägen och vidare under stationsområdet. Sådana områden markeras på plankartan med ett **u** och byggnadsförbud (prickad mark).

I området mellan Sjukhusbacken och Svingen samt söder om resecentret markeras med **E₁** platser för nätstationer.

Inom "stationsparken" eller inom torgområdet bör möjlighet finnas att uppföra en mindre teknikbyggnad.

ADMINISTRATIVA FÖRESKRIFTER

Frågor av administrativ karaktär behandlas i genomförandebeskrivningen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN M FL

Miljökonsekvensbeskrivningen har framtagits av Daniel Johnson, WSP Samhällsbyggnad.

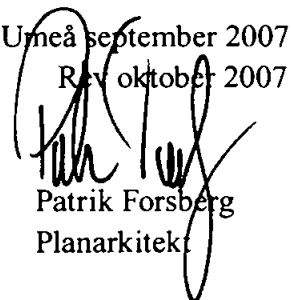
Förutom de i handlingarna nämnda tjänstemännen har från samhällsbyggnadskontoret medverkat Annika Söderlund, Per Hänström och Mats Nebaeus, Miljö- och Hälsoskydd, Lars Tapani och Christer Björkman, Brandförsvaret, Carl Arnö och Anna Flatholm, Park och Natur samt Gunnar Teglund, Gata och Trafik.

Från Stadsledningskontoret har Isabella Forsgren och Staffan Sjöström deltagit liksom Kurt Knutsson, Umeva, och Staffan Söderlund från Umeå Energi.

Plankartan har ritats av samhällsbyggnadskontorets Eva Andersson, övriga kartor av Lena Nordlund. Gunilla Viksten har svarat för text- och bildbearbetning.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå september 2007
Detaljplanering


Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Reviderad oktober 2007

Patrik Forsberg
Planarkitekt



Detaljplan för fastigheten **UTTERN 2 m fl (Resecentrum Umeå Östra)** inom Öst på Stan i Umeå kommun, Västerbottens län

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden kan sättas att utgå årsskiftet som följer 10 år efter det att planen vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning

Banverket skall ansvara för att Botniabanan byggs ut i direkt anslutning till planområdet, med stöd av järnvägsplan som fastställdes av regeringen 2007-06-28. Banverket är också ansvarig för utbyggnad av nödvändiga anläggningar till följd av Botniabanan. Banverket skall framgent vara huvudman för järnvägsmarken.

Fastighetsägare, såväl enskilda som offentliga, svarar för alla åtgärder inom kvartersmark.

Umeå kommun är huvudman för allmän plats vilket även omfattar den angränsande Holmsundsvägen.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Syftet med planen är att skapa planmässiga förutsättningar för uppförande av ett resecentrum med tillhörande centrumfunktioner.

Marken som ingår i planområdet ägs huvudsakligen av Umeå kommun.

Mark eller utrymme som är nödvändig för järnvägens funktion bör tillföras Umeå 3:1 eller kopplas till fastigheten genom servitutsupplåtelse. Bland annat bör en möjlighet till åtkomst av järnvägsområdet parallellt med vägbron som ansluter till Holmsundsvägen säkerställas med servitut till förmån för Umeå 3:1.

I övrigt bör marken inom planområdet delas upp i ett lämpligt antal fastigheter med tydliga kvartersindelningar som följer markanvändningen. Funktionen som stationsbyggnad bör samlas i en fastighet med för ändamålet erforderligt markutrymme för öppen plats; stationsområde, "järnvägstorg", sannolikt kompletterad med 3D-utrymme (tredimensionell fastighetsbildning).

Skolfastigheten Uven 18 bör tillföras mark från Umeå 2:1. För Uven 18 gäller tomtindelning (för del av f d kvarteret Ugglan), fastställd 1943-10-01, som måste upphävas för att fastighetsbildning skall vara möjlig.

Två särskilda fastigheter för transformatorstationer bör avstyckas från Umeå 2:1, alternativt säkerställas på annat sätt.

Allmänplatsmark bör föras till en av kommunen ägd gatemarksfastighet, t ex Umeå 2:1. Tomtindelning för kvarteret Sorken, fastställd 1962-10-11, är av-

sedd att upphävas i detaljplan för fastigheten Hingsten 1 m fl. Detaljplanen är antagen men har ännu inte vunnit laga kraft pga överklagande. Tomtindelningen måste emellertid vara upphävd för att fastighetsbildning enligt föreliggande planförslag skall vara möjlig.

Mark som skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik genom området bör säkerställas med servitutsupplåtelse till förmån för kommunal gatemarksfastighet.

Mark som skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar skall säkerställas med ledningsrätt.

TEKNISKA FRÅGOR

Grundläggning mm

Grundläggningsförhållandena torde allmänt sett vara besvärliga. Behov av kompletterande grundundersökning får klaras ut i bygganmälanskedet. Grundläggningssätt bestäms i byggsamråd tillsammans med byggnadsinspektör. Enligt befintlig geoteknisk undersökning från 1980 antas nybebyggelse erfordra ett pålningsdjup på 10-15 meter.

Schaktmassors föroreningsinnchåll skall regelbundet kontrolleras med avseende på petroleumbaserade kolväten och metaller.

Gator, trafik och allmänna platser

Gator, vägar och parker skall ges en utformning som accentuerar områdets helhet och funktion som resecentrum; "järnvägsstation".

Befintliga gång- och cykelvägar skall bevaras utan att komma i konflikt med övrig trafik i området. Gc-vägar på båda sidor om Holmsundsvägen utgör delar av ett system av väsentlig betydelse för rörligheten mellan de östra stadsdelarna och stadens centrum.

Trafikförhållandena runt Östermalmsskolan torde kunna förbättras, även om trafikmängden ökar, med tydligare avgränsning mot gatan och bättre utfarter.

Utfartsförbud skall gälla längs centrumområdets sydvästra gräns mot Hoppets gränd.

Hela planområdet är hårt belastat av ledningar, kulvertar och bergutrymmen av olika slag. Vid all projektering och grundläggning måste stor hänsyn tas till befintliga ledningar och andra anordningar för transport av media. Umeå Energi AB har ansvaret för den samlade ledningsredovisningen inom Umeå kommun.

Parkering

När trafiken på Botniabanan är igång kommer parkeringsbehovet att vara stort inom området. Både korttidsparkering vid angöring, hämtning och lämning och långtidsparkering, både medellång över en dag eller två och i viss mån för ännu längre tid.

Parkering avses till att börja med kunna tillgodoses på mark i omgivande kvarter men allteftersom området byggs ut kommer säkerligen flera av byggnaderna att behöva inrättas för parkering i flera plan.

Teknisk försörjning.

All ny bebyggelse kan anslutas till allmän VA-anläggning och till Umeå Energi AB:s fjärrvärmenät. Som ovan noterats måste stor varsamhet iakttas vid grävning och projektering till följd av den stora mängd ledningar som finns i området redan idag.

Djupbäcken som redan idag är kulverterad längs järnvägen kommer att läggas om och förläggas i det nya gatunätets sträckning.

För att säkerställa strömförsörjningen i området måste utrymme tillskapas för två transformatorstationer inom planområdet. Energiförsörjningen är idag inte tillräcklig för den avsedda exploateringen.

Immissioner

All ny bebyggelse i området kommer att vara exponerad för buller från järnväg, gatutrafik och den mer sporadiska helikoptertrafiken till och från sjukhuset. Det kan innebära att särskilda bullerdämpande åtgärder måste vidtas för ny kontorsbebyggelse.

En bullerskärm måste uppföras utmed spårområdet i planens södra del på järnvägsområdet för att minska bullerpåverkan på öppna platser och parkområden inom planområdet samt för att godtagbara ljudnivåer skall erhållas i fasader och på gårdar i kvarter bortom och utanför det här aktuella planområdet. Planen medger även en möjlighet att uppföra bullerplank inom det prickmarkerade området längs spårområdet norr om förlängningen av Hoppets gränd.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Inlösen, intrång mm

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

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

Enligt bestämmelserna i 6 kap 17 § och 14 kap 1 § plan- och bygglagen (PBL) har kommunen såväl rätt som skyldighet att lösa in mark som enligt detaljplan skall utgöra allmän plats.

Den mark som löses in eller som redan blivit inlöst av Banverket och som skall utgöra allmän plats förutsätts överlätas till kommunen utan kostnad.

Planekonomi

Umeå kommun svarar för planläggningskostnaderna. Planavtal har tecknats med Utvecklingsavdelningen.

Tillträdande fastighetsägare står för utbyggnadskostnaderna inom respektive fastighet.

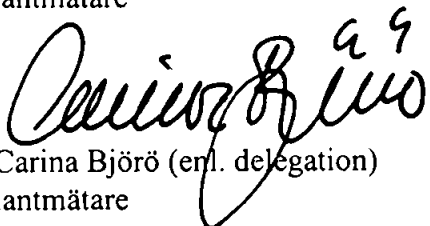
Umeå kommun skall vara huvudman för stationsanläggningen.

Banverket genom Botniabanan AB står för utbyggnadskostnader knutna till järnvägens funktion.

Umeå kommun, eller dess bolag, skall bekosta den bullerskärm som planen kräver längs spårområdet i planens södra del.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå september 2007
Detaljplanering rev oktober 2007

Börje Nordström
lantmätare



Carina Björö (enl. delegation)
lantmätare

Förslag till detaljplan för fastigheten **Uttern 2 m fl** (Umeå Östra) inom Öst på stan i Umeå kommun, Västerbottens län

Detaljplanen har upprättats av samhällsbyggnadskontoret i juni 2007. Syftet är att skapa planmässiga förutsättningar för uppförande av ett resecentrum med tillhörande funktioner. Syftet är också att skapa förutsättningar för närliggande centrumanknutna verksamheter med inslag av bostäder.

Planförslaget har varit föremål för samråd från den 11 juni t.o.m. den 8 juli 2007. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m fl har givits möjlighet att yttra sig över förslaget. Följande skriftliga synpunkter har inkommit:

Banverket ser positivt på planens omfattning av centrumanknutna verksamheter och på tillgängligheten för alla trafikslag. Man har dock kritiska synpunkter hur riksintresset behandlas. Man accepterar inte att planens godtagande av avsteg från bullerriktvärdena och anser att en kompletterande bullerutredning bör göras. Man har synpunkter på bullerplankets placering och utformning mm och pekar också på felaktigheter i planbeskrivningen, MKB:n och bullerutredningen. Slutligen har Banverket också kommentarer till utformning, drift och underhåll samt genomförandebeskrivningen.

Yttrandet bifogas som bilaga.

Luftfartsstyrelsen avstyrker detaljplanen i de delar den innebär bostadsbebyggelse. Man menar att 2000 flygrörelser per år, dvs det antal rörelser tillståndsansökan avser, innebär att aktuella riktvärden för buller vid uteplatser överskrids och därmed är inte bostadsbebyggelsen förenlig med helikopterverksamheten.

Länsstyrelsen är positiv till att centrumverksamhet ges stort utrymme inom planområdet, men efterlyser en redovisning hur riksintresset ska skyddas mot t ex framtida klagomål på buller. Man efterlyser också en noggrannare utredning av bullerutbredningen. Vidare önskar man också utförligare motivering till godtagandet av byggrätter närmare järnvägen än rekommenderade skyddsavstånd (riskhantering och skyddsavstånd), kommunen ska redovisa markföroreningssituationen innan planen antas, man efterlyser en handlingsplan som redovisar åtgärder för att miljö kvalitetsnormerna inte ska överskridas, en mer omfattande trafikanalys och slutligen menar man att planen riskerar att medverka till framtida begränsningar i helikoptertrafiken.

Kritiken berör till stor del planens godtagande av bostäder inom området.

Yttrandet bifogas som bilaga.

Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) avstår från att lämna synpunkter.

79

TeliaSonera AB menar att man i samband med planen för Öbacka strand framfört behov av mark för teknikbod. Denna bör ligga i anslutning till kanalisationsstråket Hoppets gränd samt på ett avstånd om minst 50 meter till järnvägsstråket.

Umeå Energi anser att man utöver det i planförslaget medtagna området för nätstation är i behov av ytterligare ett i områdets södra del. Markbehovet är 10 x 10 meter vilket inritats på bifogad skiss. I övrigt har man inga erinringar.

UMEVA menar att nya ledningar lagts under spåren. Dessa skall läggas i skyddsror inom x₃-området.

Umeå kommun

-Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer planen godtagbar från bullersynpunkt under förutsättning att 55 dB(A)_{ekv} ljudnivå för bostäder klaras vid fasad i enlighet med föreslagna planbestämmelser. För att planen skall kunna tillstyrkas inför antagande anser man också att planen måste redovisa hur miljökvalitetsnormerna för luft skall uppfyllas.

I bedömningen ingår vidare att bullersituationen och dagvattenfrågan tydligare måste belysas och att det bör framgå att uppvandring av fisk mm från Umeälven omöjliggörs genom planen. Slutligen menar man att eventuella markföroreningar måste utredas liksom hur ljus från fordon eventuellt kan störa de boende.

-Näringslivs- och planeringsutskottet (NP) tillstyrker detaljplanen med kommentarer enligt utlåtandet. I stadsledningskontorets utlåtande efterlyses bättre illustrationer av resecentret, precisering av typ och mängd av handel i kvarterens bottenvåningar, korrigeringar av MKB:n vad gäller säkerhetsavstånd, utveckling av avsnitten om luftkvalitet samt synpunkten att planen bör antas av kommunfullmäktige.

Umeå Universitet hänvisar i huvudsak till sitt yttrande 2005-12-13 avseende Lokalprogram för Umeå Östra. Den viktigaste synpunkten då som nu är kopplingen till universitetet, en aspekt som man i och med prioriteringar i planeringsprocessen nu är trygg i. Skrivningar i planmaterialet om klimatskydd, bekväm kommunikationslänk mm rimmar väl med universitetets synpunkter.

Vidare har universitetet funderingar över arkitekturen, vad som "signalerar utveckling och framåtskridande"? Kanske, undrar man, är en rent funktionell approach fast med estetiska förtecken fullt tillräckligt?

Slutligen sympatiserar man med tanken på älvskontakt. Om upp till 15 våningars hus tillåts, bör bebyggelsen vara genomsläpplig och smäcker.

Västerbottens Läns Landsting konstaterar att man i stor utsträckning påverkas av planen och efterlyser ett helhetsgrepp för stationsområdet, sjukhusentrén och kopplingen till universitetet. Man anser att gränsen för området benämnt T₂ öster om resecentret är oklar, onkologens byggnad under mark (by7) saknas och ägarförhållandena måste klaras ut. Angöringen till akutmottagningen måste också klaras ut. Man anser att området bör lyftas ur planen för att istället ingå i en översiktsplan för sjukhus- och universitetsområdet (KRUT).

Man påpekar att vissa förutsättningar saknas i planbeskrivningen t ex det pågående arbetet med KRUT-planen. Denna process och detaljplaneprocessen anser man bör samordnas.

Under rubriken *Trafik* saknas upplysning om att området utgör infart till akutmottagningen.

Landstinget nämner ambitionerna vad gäller resecentrets utformning och påpekar att det är viktigt att tillvarata omgivningens kvaliteter t ex älvsutsikten för resenärerna. I den ambitiösa markbehandlingen bör utformning vintertid och ljussättning utföras med hög kvalitet.

Slutligen vill VLL återigen påpeka det angelägna i möjligheten att ta sig ner på perrongerna via gc-bro vid Ålidbacken och *Svingen*. Detta för att minska på trafiken framför sjukhusentrén.

KOMMENTARER

Buller

Nya bostäder

För att tillgodose Luftfartsstyrelsens, Banverkets, Länsstyrelsens och Miljö- och hälsosyddsnämndens synpunkter i bullerfrågan har samhällsbyggnadskontoret i samråd med stadsledningskontoret uteslutit ändamålet bostäder (B) ur planen. Då den överväldigande delen av de kritiska synpunkterna har bäring på buller kontra bostäder, blir därmed konsekvensen att helikoptertrafiken inte berörs, att risk för framtida bullerstörningar och eventuella klagomål från boende undanröjs och att riksintresset Botniabanan därmed skyddas.

Bostadsändamålet (B) stryks ur planhandlingarna liksom motsvarande bullerriktlinjer.

Kontor

För kontorsarbetsplatser har i planbeskrivningen angivits 40 resp. 45 dB(A) som riktvärden för bullernivåer inomhus. Värdet 40 dB(A) härrör från *Boverkets byggregler 1999* (BBR) och överensstämmer med angivelsen i Umeå kommuns *Miljöprogram 1996* (KF 960122).

I *Fördjupning för Botniabanan*, antagen av KF 990406, är maxvärdet för järnvägstrafik satt till 60 dB(A) för arbetslokaler med tyst verksamhet inomhus. Siffran härrör från Naturvårdsverket och en regeringsproposition för spårbunden trafik. Något värde för ekvivalent bullernivå anges ej.

Utan bullerskärm uppgår maxbullernivåer på två meters nivå till 85 dB(A), med skärm 80 dB(A). 60 dB(A) kan innehållas med byggnadstekniska åtgärder.

Gällande riktlinjer för kontorsarbetsplatser etc anges i planhandlingarna.

Angränsande bostäder

I planbeskrivningen för den nyligen antagna detaljplanen för kv Hunden anges: "Nya gatuhus på fastigheterna Hunden 12 och 13 kan enligt utförda beräkningar, trots eventuell bullerskärmning längs hela den västra perrongen, komma att nås av buller från Botniabanan som överstiger riktvärdet 55 dB(A)_{ekv} i fasad." Trots en "lång skärm" nås fastigheterna ändå av maxvärden överstigande 70 dB (på 2 m höjd!). Detta gäller även kvarter inom Öbacka strand:

”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.”

Utbyggnadsordning

Länsstyrelsen menar att med avsikt att skydda bostadskvarteren från buller bör utbyggnadsordningen regleras så att kvarteren närmast järnvägen bebyggs först. Möjligheten att i planen styra detta kan finnas, men kan med avsaknad av bostäder inte anses nödvändigt. En sådan reglering skulle också innebära oönska- de svårigheter i exploateringshänseende.

Planhandlingarna ändras inte i detta avseende.

Drift och underhåll

För Banverkets underhållsfordon måste tillgänglighet till perrongerna finnas. Detta tillgodoses i planen genom att området mellan Svingen och Sjukhusback- en inte får bebyggas. Området skall även vara möjligt att passera med arbets- fordon vilket bör klargöras i ett servitutsavtal.

Genomförandebeskrivningen kompletteras med påpekande om ett servitut.

Handel

De ytor som i planen anges som *Centrum*, dvs som kan nyttjas till centrumska- pande verksamheter, uppgår enbart i markplanet till cirka 16 000 m² och är således omfattande. Närings- och planeringsutskottet önskar att omfattningen av handel preciseras och planhandlingarna förses därför med restriktionen att handel får omfatta maximalt 3000 m² varav högst 1500 m² dagligvaror. Utöver detta anges också att varorna inte får vara skrymmande.

Syftet med preciseringen är att medge resecentrumanknutna verksamheter men också möjlighet till försäljning av dagligvaror i begränsad omfattning. I syftet ligger också att motverka att området utvecklas till ett större handelsom- råde, en situation som skulle generera oönskad fordonstrafik och förorening av luften.

Markföroreningar

En översiktlig undersökning av marken med avseende på föroreningar, en s k MIFO 1-undersökning, har genomförts efter samrådet (*Inventering av potenti- ellt förorenad mark*, WSP 2007-09-07). Resultatet är att planområdet tillfaller riskklass 3, dvs måttlig risk. Planområdet bedöms inte vara i behov av ytterliga- re undersökningar, men schaktmassor bör kontrolleras med avseende på olje- kolväten och metaller.

Situationen klargörs i MKB:n, i planbeskrivningen och även i genomförande- beskrivningen.

Miljö kvalitetsnorm

Avsnittet om luftföroreningar utvecklas i MKB:n. Planbeskrivningen komplet- teras.

Naturmiljö

Djupbäcken kommer att läggas om och passera genom en kulvert med 1,8 meters diameter. I den händelse vattenmängderna vid ett 50- eller 100-årsregn överstiger kulvertens kapacitet, bedöms vattnet rinna längs lokalgatorna ned mot Umeälven.

Plangränser

I muntligt samråd med Banverket har beslutats att planområdets gränser, som motsvarar järnvägsplanens, skall kvarstå.

Planillustrationer

För att förbättra läsbarheten kompletteras plankartan med en situationsplan över området närmast resecentret. Den befintliga illustrationen revideras med avseende på ändrade byggrätter mm.

Planprocess

Kommunstyrelsens Näringslivs- och planeringsutskott har beslutat att detaljplanen ska antas av kommunfullmäktige. Beslutet införs i planhandlingarna.

Riksintresset

Detaljplanens huvudsyfte är att möjliggöra byggandet av Botniabanans viktigaste resecentrum. Genom att nu utesluta bostadsändamålet samt genom att minska byggrätterna närmast järnvägen minimeras risken för framtida klagomål på buller och säkerheten förbättras. Åtgärderna är av den arten att skyddet för riksintresset förbättras.

Sjukhusområdet

Den fördjupade översiktsplanen över sjukhus- och universitetsområdet, den s k KRUT-planen, är under revidering och innefattar området vid resecentrets östra entré.

En av detaljplanens syften är att ge planmässiga förutsättningar för att resecentret och dess anslutande funktioner kan komma till stånd. En fördjupad översiktsplan har inte den juridiska digniteten att ge byggrätter och kan således inte garantera Botniabanans behov av kringfunktioner.

Samordning bör självfallet ske mellan pågående planer, men av tidsskäl kommer den aktuella detaljplanen att föregå KRUT-planen. Det helhetsgrepp som efterlyses av landstinget är här beaktats under den fleråriga planeringsprocessen. Behovet av att låsa vissa funktioner, framför allt relaterade till järnvägsområdet, har dock varit stort och har medfört att detaljplanen föregår revideringen av den fördjupade översiktsplanen.

Landstingets önskemål att markområdet öster om resecentret ska lyftas ur planen skulle innebära att riksintresset åsidosätts och kan således omöjligt tillgodoses. Området T₂ kan dock anses något väl tilltaget och reduceras till vad som är nödvändigt för resecentrets huvudfunktion. Samtidigt markeras en del av tillfarten med D för att säkra resecentrets behov. Planbeskrivningen kompletteras också med text om tillfartsbehovet till akutmottagningen och om landstingets byggnad under mark. Den senare markeras också med ringraster på plankartan.

Säkerhet

Fastställda säkerhetsavstånd mellan transporter av farligt gods på järnväg och byggnader med arbetsplatser, parkeringar etc saknas. De säkerhetsavstånd som anges i den fördjupade översiktsplanen för Botniabanan utgör således endast exempel.

För att förbättra säkerheten vid Umeå Östra väljer dock samhällsbyggnadskontoret att i enlighet med utförd riskutredning (Brandförsvar och Säkerhet, 2007-09-13) öka den fria zonen norr om den västra perrongen: byggrätterna reduceras och ett bebyggelsefritt område om 15 meter från det västra spåret skapas. Från det genomgående östra huvudspåret, där troligtvis huvuddelen av godstågen kommer att passera, blir motsvarande avstånd cirka 20 meter.

Planhandlingarna och MKB:n revideras. Avståndet från spår till byggrätt norr om perrongen ökas till 15 meter. Planbestämmelser om ventilation och utrymning införs.

Teknik

Umeå Energis önskemål om ytterligare en nätstation uppfylls genom att plats reserveras i anslutning till perrongen och till det p-däck som tillhör Öbacka strandområdet.

För TeliaSonera markeras plats för en teknikbod inom det södra parkområdet.

Planhandlingarna kompletteras med en nätstation och möjlighet till en tele-teknisk byggnad.

Trafik

Gc-stråk

De gång- och cykelstråk som planeras ansluta direkt till resecentret är många: i den aktuella planen via Östermalmsgatan/Kungsgatan, i detaljplanen för Öbacka strand via Ankargränd, Djupbäcken och förlängningen av Hoppets gränd. Detaljutformning av dessa stråk kan svårligen regleras i planen, men kommunens ambitioner är självfallet höga.

Samhällsbyggnadskontoret delar uppfattningen att en gc-bro med trappa och hiss vid Ålidbacken är viktig, inte minst för att avlasta området kring resecentrets östra entré. Av det skälet har också möjligheten att anlägga en gångbro medtagits i detaljplanen för Öbacka strand (*Kv Hingsten m fl*, antagen av kommunfullmäktige den 27 februari 2006 §32).

En trappa och/eller hissförbindelse mellan "Svingen" och en perrong kan utföras inom järnvägsområdet oberoende av den aktuella detaljplanen.

Trafikutredningar

Ett antal utredningar av trafiksituationen har gjorts bl a *Busstrafikstråk Öst på stan* (Trivector, rapport 2002:39); *Trafikanalys nytt resecentrum, Umeå Östra* (KM 2000-08-28); *Tillgänglighetsanalys avseende gång- och cykeltrafik vid Umeå Östra, Banverket / Infraplan 2003*; *Analys av färdmedelsval vid anslutningsresor till Umeå Östra* (Banverket / Infraplan, 2003).

Det är kontorets mening att trafiksituationen klargjorts i den omfattning som är nödvändig för att detaljplanen skall kunna antas. Vad gäller särskilda trafik-säkerhetsåtgärder måste mer detaljerad planering inväntas.

Utformning

Samhällsbyggnadskontoret delar Banverkets åsikt att passagen under Holmsundsvägen måste utformas med möjlighet till ljusinsläpp och med tanke på trygghet. De skisser som finns till hands visar också på sådana lösningar och detaljplanen stöder denna idé genom planbestämmelsen *Gångtunnel med lanterniner* (under *Utformning av allmänna platser*).

Utformningen av resecentret bör medge cykeltransport till och från båda perrongerna, men kanske inte självklart mellan perrongerna. Det senare skulle innebära en begränsning, men samtidigt en garanti för att byggnaden inte nyttjas som "smitväg". Frågan är inte en planfråga utan bör beaktas av byggande bolag och i bygglovskedet.

På de skisser som presenterats kommer utblickarna från både resecentrets huvudbyggnad såväl som från entréer att tillvaratas i största möjliga omfattning.

Risken med att obehöriga passerar spårområdet direkt över rälsen istället för genom resecentret finns alltid om inte möjligheten fysiskt blockeras. Spårområdet som helhet ingår dock inte i planområdet och frågan kan därmed inte behandlas i planskedet.

SAMMANFATTNING

Planhandlingarna revideras med de förändringar som ovan markerats med understrykning. Därutöver ändras "stationsparkens" storlek, passage möjliggörs mellan byggnaderna närmast järnvägen och illustrationerna revideras.

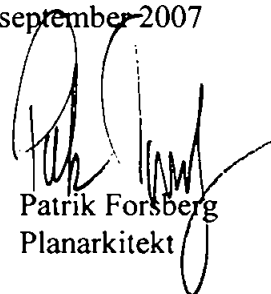
Kvarstående synpunkter

Kvarstående synpunkter finns från sakägaren Västerbottens Läns Landsting och från Länsstyrelsen.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i september 2007
Detaljplanering



Olle Forsgrön
Stadsarkitekt



Patrik Forsberg
Planarkitekt

Bilaga 1: Länsstyrelsens samrådsyttrande 2007-07-06 (402-8748-2007) inkl. bilaga.

Bilaga 2: Banverkets yttrande 2007-07-04 (F07-8116/SA30)

Handläggare:
SigBritt Åhlin

Regdatum: 2008-03-18

Registrering av åtgärder:
UTTERN 2 m fl (UMEÅ ÖSTRA)

Information:

Berörda fastigheter:

VIPAN 25
RENEN 3-4
UMEÅ 2:1
UMEÅ 8:6-8
UMEÅ 8:17
UMEÅ 8:3
UMEÅ 3:1
UTTERN 2
UTTERN 4
SORKEN 5
SOFIEHEM 2:1
SOFIEHEM 3:1

HÄNDELSER I ÄRENDET

2008-02-19	TR	Tidigaste registreringsdatum
2007-11-26	BD	Beslutsdatum
2018-12-31	GT	Genomförandetid t o m
2008-02-13	LK	Laga kraft
2008-03-12	PB	Inlagd i ACM