

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
- PARK Anlagd park

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- B Bostäder, flerbostadshus
Där så provas lämpligt får
- inom bostadskvarter uppföras förskola, gruppbostad eller liknande
- inom bostadskvarter anordnas lokaler för kontor, handel och småindustri
Verksamheten får ej vara störande för omgivningen.

- E1 Nätstation
- E2 Tryckstegningsstation
- E3 Pumpstation
- E4 Återvinningsstation
- G Bilservice. Handel inom högst 200 m2 bruksarea
- H Handel

VATTENOMRÅDEN

- W Öppet vattenområde som får överbyggas med gång- och cykelväg

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- tunnel Gång- och cykeltunnel

UTNYTTJANDEGRAD

- 000 Största bruttoarea i m2 ovan mark exklusive garage och skärmtak

BEGRENSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- Marken får endast bebyggas med p-däck, skärmtak, garage etc.
- u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

MARKENS ANORDNANDE

- Förråd, skärmtak och garage får uppföras med högsta bygghöjd av 3,5m
- Parkeringsdäck får uppföras med högsta bygghöjd av 5m
- n1 Bef. vegetation är av stort värde för de boende inom och utanför kvarteret. Marklov ska därför sökas för varje träd som skall fällas.
- n2 Markytan i anslutning till bostadshusen skall ges sådan höjd att en markant höjdskillnad bildas mot angränsande parkområde. Mur eller stängsel skall finnas som hindrar barn att gå ner mot Tvärån.
- Återv.stfn Återvinningsstation får anordnas
- Körbar utfart får inte anordnas

UTFORMNING

- I-XV Högsta antal våningar
- v Utöver angivet våningsantal får teknikutrymmen och förråd anordnas dock inte större än 50% av underliggande våning.

STÖRNINGSKYDD

- plank Bullerskyddsplank skall anordnas till en höjd av 2,0 meter
- Bostadshus skall med avseende på vägtrafikbuller placeras och utformas så att:
 - den dygnskvivalenta ljudnivån inomhus i bostadsrum (ej kök) inte överskrider 30 dB(A),
 - den maximala ljudnivån inomhus i bostadsrum (ej kök) inte överskrider 45 dB(A) mer än fem ggr 22.00-06.00,
 - en tyst sida med dygnskvivalent ljudnivå om högst 45 dB(A) vid fasad skall eftersträvas och ljuddämpad sida, 45-50 dB(A), skall klaras,
 - den dygnskvivalenta ljudnivån vid fasad utanför minst hälften av bostadsrummen (ej kök) i varje lägenhet inte överstiger 50 dB(A),
 - den maximala ljudnivån vid uteplatser och på minst en balkong per lägenhet inte överstiger 70 dB(A),
 - lägenheter inte lokaliseras enkelsidigt mot huvudgatorna.

Uppföljning och kontroll av de bullerdämpande åtgärderna skall regleras i kontrollplanen.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast tio år efter laga kraft

ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje

ANTAGANDEHANDLING

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

BESLUT

Antagen KF 2008-04-28
Laga kraft 2009-03-31
Vidimeras *FK*
Stadsbyggnadsnämndens beslut 2009-03-31

Ändrad/Upphävd
Se plan aktnr
2480K-P2018/25

Detaljplan för fastigheten Backen 4:8 m fl
inom SANDÅKERN i Umeå kommun
Västerbottens län
Samhällsbyggnadskontoret i november 2007
Reviderad i mars 2008

Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Lars Wendel
Arkitekt, WSP Arkitektur

Bertil Lidén
Arkitekt, WSP Arkitektur

2480K-P09/19

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 2006-04-11
Reviderad 2007-05-11

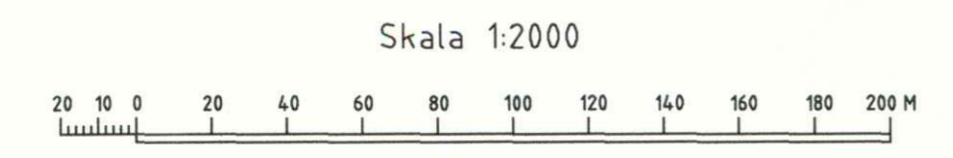
Ann-Kristina

Mätning: AKR
Kartkonstruktion: SÅ

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

Koordinatsystem i plan och höjd: Umeås lokala system resp RH 00
Höjdinformation:
Karttecken enligt Umeås system 1985
Ursprung:
Flygfotografering år:
Kartan kompletterad beträffande fastighetsindelning, byggnader och vägar
Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkartan
Plangränsar, -bestämmelser redovisas ej på grundkartan
Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning.
Upphovsrätt: Umeå kommun

Länsstyrelsen upphäver viss del av planen 2009-01-30, undagna av KF 08-04-28 844
SHBK, Detaljplanering





LAGAKRAFTBEVIS

2009-03-31

Vårt diarienummer
PLA 06-8

Detaljplan för del av fastigheten **Backen 4:8 m fl (Sandåkern)** inom Backen i Umeå kommun

Planen är antagen av Kommunfullmäktige 2008-04-28, § 94

Beslutet är överklagat hos Länsstyrelsen. Länsstyrelsen avslår överklagandena och upphäver viss del av planen 2009-01-30. Planen har inte överklagats vidare till Regeringen.

Antagandebeslutet har vunnit laga kraft, d v s giltigt med ovan nämnd ändring från och med **2009-03-31**.

Samhällsbyggnadskontoret

Ingrid Lindfors

Kopia till:

Länsstyrelsen, samhällsplanering
Stadsledningskontoret
Sökanden

Samhällsbyggnadskontoret:

Geografisk information
Bygglov
Fastighetsbildning

2480K-P09/19

2009-04-06 10:52

09040308462177

Postadress
Samhällsbyggnadskontoret
Detaljplanering
901 84 UMEÅ

Besöksadress
Stadshuset
Skolgatan 31 A

Telefon
090-16 13 61
Kundtjänst

Telefax
090-16 13 68

e-post
samhallsbyggnadskontoret@umea.se



Länsstyrelsen
Västerbotten

5

Umeå Kommun Byggnadsnämnden
2009 -02- 05
Dnr 06.08

Beslut

Datum
2009-01-30

Ärendebeteckning
403-7702-2008

1(6)

Rek + mb

m.fl.enligt nedan

Enligt sändlista

Överklaganden av beslut att anta detaljplan för del av fastigheten Backen 4:8 m.fl. inom Sandåkern, Umeå kommun (2 bilagor)

Beslut

Länsstyrelsen upphäver Kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut den 28 april 2008, § 94, att anta detaljplan för del av fastigheten Backen 4:8 m.fl. inom Sandåkern i den del som avser Klöver- och Blomstervägens gemensamma anslutning till Huvudgatan förbi Västerslätts centrum. Den del av beslutet som upphävts har markerats med röda begränsningslinjer på den bifogade kartkopian. Ärendet översänds till kommunen för fortsatt handläggning i denna del.

Länsstyrelsen avslår överklagandena i övrigt.

Länsstyrelsens motivering

Allmänt

Planläggning är en kommunal angelägenhet vilket innebär att kommunen själv inom vissa gränser har att avgöra hur marken ska användas. De lämplighetsavvägningar som kommunen gör bör därför tillmätas stor vikt vid avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen. Länsstyrelsens prövning av överklagade planbeslut inriktas väsentligen på om planärendet handlagts på ett formellt riktigt sätt och om de avvägningar som kommunen gjort mellan enskilda intressen och motstående allmänna och enskilda intressen är skäligen.

Syftet med detaljplanen är i första hand att medge uppförande av bostäder. I och med planeringen av sportfältet på det närbelägna Noliaområdet väcktes tanken om ett nytt bostadsområde vid Sandåkern i anslutning till de centrala delarna av staden. Enligt detaljplaneprogrammet beskrivs området inrymma ca 700 bostadslägenheter. Hela planområdet är planlagt och berörs av ett stort antal detaljplaner.

Upphävande av beslutet i en viss del (Klövervägens anslutning till Huvudgata)

Det aktuella planförslaget beträffande Klövervägens anslutning har efter den tid som planförslaget varit utställt ändrats av kommunen. Såvitt framgår av handlingarna har endast ägare av fastigheter vid Klövervägen underrättats om ändringen. Övriga berörda ägare av fastigheter m.fl, bland annat klagandena som ägare av fastigheterna

Tisteln 1 och 2 har inte informerats om ändringen och lämnats tillfälle att yttra sig. Detta förfarande är felaktigt. Byggnadsnämnden har begärt att Länsstyrelsen ska ändra beslutet i denna del enligt klagandenas yrkande. Den begärda förändringen kan enligt Länsstyrelsen mening ha sådan betydelse för den bredare allmänhet som berörs att ändringen bör göras av kommunen. Det överklagade beslutet i denna del ska därför upphävas och sändas åter till kommunen för fortsatt handläggning. Klagandenas överklagande i denna del är därmed tillgodosett.

Bullervall vid Vännäsvägen

Beträffande de beräknade bullernivåerna norr om Vännäsvägen redovisas på bullerutbredningskartorna något lägre bullernivåer för områdena norr om Vännäsvägen jämfört med dagens situation, även om den planerade bebyggelsen söder om vägen kommer att ge en viss reflexverkan i bullerhänseende. Kommunen har i samrådsredogörelsen anfört att bullerdämpande åtgärder inte erfordras för områdena norr om Vännäsvägen genom anläggandet av en bullervall, men att det bör prövas om det kan vara lämpligt att sätta upp ett lägre plank intill vägen och att detta lämpligen bör avgöras vid projekteringen av Vännäsvägens ombyggnad. Länsstyrelsen gör i denna fråga ingen annan bedömning än kommunen och anser att vad klagandena anfört i denna del inte ger anledning att ifrågasätta det överklagade beslutet.

Ianspråktagande av skogsområdet norr om Tallparksvägen för bebyggelse

Såvitt framgår av den bullerutredning som gjorts i planärendet kommer ianspråktagandet av skogsområdet mellan Tallparksvägen och Vännäsvägen för fyra punkthus om vardera fem våningar inte att medför något ökat trafikbuller från Vännäsvägen i Bostadsrättsföreningen Grubbehus 1 bostadshus. Genomförda spridningsberäkningar tyder inte heller på luftkvaliteten vid Tallparksvägen kommer att försämrans genom att delar av skogsområdet bebyggs.

Den omständigheten att parkeringsplatserna norr om Tallparksvägen försvinner utgör inte skäl att upphäva detaljplanen. Inom det stora planområdet bör finnas goda möjligheter att tillgodose behoven av parkeringsplatser för boende inom kvarteret Eken på ett rimligt vis.

Det i dagsläget sammanhängande skogsområdet har uppenbarligen stor betydelse för de närboende ur social synpunkt och som rekreationsområde i näromgivningen. Föreningens klagomål är mot den bakgrunden inte ogrundade. Grönstrukturer av detta slag är ur allmän synpunkt angelägna att bevara så långt det är möjligt. Även om kommunens ambition är att så stora delar av området som möjligt ska bibehållas, vilket också kommit till uttryck genom att krav på marklov införts för varje träd som ska fällas, är det ofrånkomligt att uppförandet av fyra punkthus med aktuell höjd och mark för p-däck, garage m.m, kommer att inte-obetydligt förändra området karaktär och försvåra området nuvarande användning.

Det kan dock konstateras att områden i centrala delar av städer är utsatta för förändringar. En ökad efterfrågan finns på boende i dessa områden och ett kommunalt önskemål att tillgodose denna efterfrågan leder ofrånkomligen till förändringar i befint-

liga strukturer. En strävan att kunna utnyttja befintlig infrastruktur m.m. och att minska transportbehov tillgodoser också ett tungt vägande allmänintresse. Vidare kan konstateras att skogsområdet i den gällande översiktsplanen från 1998 inte utpekats vara av värde för friluftsliv och/eller naturvård. I den byggnadsordning för Grubbe-Grisbacka-Västerhiske som antogs av Byggnadsnämnden den 20 november 2006 nämns Sandåkern som ett utredningsområde där planläggning avses ske för 600-700 nya lägenheter.

Beslutet att ta delar av skogsområdet i anspråk för bebyggelse ligger inom ramen för vad kommunen har rätt att besluta om. Vad bostadsrättsföreningen anfört i denna fråga utgör inte grund att upphäva beslutet att anta planen.

Sammanfattning

Med undantag för den del av antagandebeslutet som upphävts med kommunens medgivande, anser Länsstyrelsen med stöd av de bedömningar som angetts ovan, att det inte finns skäl att upphäva det överklagade beslutet i övrigt.

Överklagandena samt Byggnadsnämndens yttrande

Thord Sjöström och Patrik Kjellgren, ägare av fastigheterna Tisteln 1 respektive Tisteln 2 samt Bostadsrättsföreningen Grubbehus 1 har överklagat Kommunfullmäktiges beslut. Som skäl har anförts bl. a. följande.

Thord Sjöström och Patrik Kjellgren

Planen är felaktigt handlagd. Efter utställningstiden har en revidering gjorts av planen som skrivits in i utlåtandet. Ändringen påverkar dem som boende på Tisteln 1 och 2. Utlåtandet skickades inte till dem, utan endast till boende vid Klövervägen som inte berörs i samma omfattning. Handläggare på WSP och samhällsbyggnadskontoret har medgett att förfarandet är felaktigt. Ändringen medför en felaktig trafiklösning ur säkerhetssynpunkt och miljöförsämringar genom ökat buller m.m. för de närmast boende. Klagandena begär att planen i berörd del ändras i enlighet med det förslag de visat på en skiss som bilagts överklagandet. De har i kompletterande skrivelse även föreslagit att en bullervall byggs för att minska trafikbullret från väg E 12 mot Västerslätt/Rödängs villaområde. Placeringen har illustrerats på en skiss. En matjordsbegrädd kulle kan bli ett estetiskt tilltalande inslag och skulle befrämja vistelse vid Tvärån genom att bullret minskar. Det skulle också bli en ekonomisk lösning genom att behovet att transportera bort massor minskar. Förslaget är i linje med en hållbar utveckling och förbättrar närmiljön:

Bostadsrättsföreningen Grubbehus 1

Föreningen, som representerar 132 andelsägare om totalt ca 300 boende, anser det felaktigt att förstöra den befintliga tallskogen mot väg E12/Vännäsvägen genom att bygga hus i det området. Befintliga naturvärden har byggts upp under mer än en 100-årig period. Värdena går inte att reparera inom en kortare period om de förstörs. Om hela eller delar av tallskogen huggs ned försämras boendemiljön, främst genom ökat

trafikbuller men även av sämre luft. Man kräver att planen ändras så att befintlig skog inom området mellan Tallparksvägen och väg E 12/Vännäsvägen lämnas kvar i befintligt skick, utan påverkan.

Bostadsrättsföreningen har förståelse för kommunens ambition att på ett samhälls-ekonomiskt effektivt sätt kunna öka utnyttjandegraden av befintlig infrastruktur och kommunal service genom förtätning av befintliga områden. Denna ambition får dock inte drivas för långt. För att ha ett kvalitativt och acceptabelt boende för både kropp och själ måste det i relativ närhet av bostaden finnas grönområden med skog och natur. Detta är inte föreningens påhitt utan vedertaget fakta från många oberoende studier. Inom området Sandbacka-Grisbacka-Grubbe finns i dag endast ett större sammanhängande skogsområde. Vad gäller bullerutredningen framgår inte vilken årstid den förutsätter. I det nu liggande förslaget har inte gjorts några förändringar avseende planerad bebyggelse mellan Tallparksvägen och Vännäsvägen sedan förslaget från 2007. Den enda förändring föreningen kan se är skrivningen i planbeskrivningen "En planbestämmelse, syftande till att stora delar av skogen kan bevaras, har införts". Föreningen frågar sig vad detta innebär mer konkret och undrar på vilket sätt formuleringen garanterar att så lite som möjligt av tallskogen försvinner. Bostadsrättsföreningen är också frågande till formuleringen i planbeskrivningen "Parkeringsplatserna belägna norr om Tallparksvägen och nyttjas för kvarteret Eken måste omlokaliseras" och frågar var de som nu nyttjar dessa parkeringsplatser ska hänvisas.

För nya bostäder inom Umeå stad måste det rimligtvis finnas ett antal mer lämpade och bättre områden än alldeles intill den starkt trafikerade Vännäsvägen, som dessutom är Europaväg. Även om det i dag finns effektivare metoder att dämpa buller förefaller det ytterst olämpligt att exploatera detta skogsområde. Umeå kommun har under 2006/2007 presenterat den framtagna "Byggnadsordningen" för Grisbacka/ Grubbe, vars främsta uppgift är att beskriva hur områdenas och enskilda kvarters karaktär ska bevaras. Som en effekt av detta har ett flertal fastighetsägare inom området inte beviljats bygglov för underhåll, reparationer och komplettering när metoder och byggsätt inte gått helt i linje med principerna att bibehålla områdets karaktär. I vissa fall har detaljer av bagatellartad karaktär gett upphov till avslag på ansökningar. I jämförelse med detta är en exploatering av det nu aktuella skogsområdet ett frontalangrepp och ett gravt övergrepp mot den karaktär och stil som Tallparksområdet har haft de senaste 50 åren. Om en exploatering sker så har byggnadsordningen satts ur spel eftersom de flesta övriga tänkbara ingrepp i områdets karaktär och utformning är i stort sett försumbara jämfört med detta.

Byggnadsnämndens yttrande m.m.

Nämnden har, efter att ha tagit del av överklagandena, i beslut den 18 juni 2008, § 114, begärt att Länsstyrelsen ändrar det överklagade beslutet avseende utfart från Klövervägen i enlighet med Thord Sjöströms och Patrik Kjellgrens yrkande. En sådan ändring skulle enligt nämnden i princip helt överensstämma med vad som redovisats i det utställda planförslaget. Stadsarkitekten har härutöver kommenterat frågan om byggande av bullervall mot Vännäsvägen.

Klagandena har härefter lämnats tillfälle att yttra sig. Patrik Kjellgren har underhand förklarat att han numera godtar den trafiklösning avseende utfart från Klövervägen som blir följden av Byggnadsnämndens begäran om ändring av det överklagade beslutet i denna del.

Aktuella bestämmelser

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

I 1 kap. 2 och 5 §§ PBL anges att det är en kommunal angelägenhet att planera användningen av mark och att både allmänna och enskilda intressen ska beaktas.

I 2 kap. 1 - 4 §§ PBL anges de allmänna intressen som ska beaktas vid planläggning. Bland annat ska markområden användas för det eller de ändamål som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Vid planläggning ska 3 och 4 kap miljöbalken tillämpas. Med beaktande av natur- och kulturvärden ska främjas en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden m.m. samt en från social synpunkt god livsmiljö. Möjligheterna att begränsa buller och behovet av trafikförsörjning och en god trafikmiljö ska beaktas.

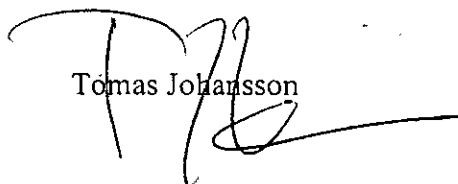
Enligt 3 kap. 1 och 2 §§ PBL ska byggnader placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt för stadsbilden så att de eller deras avsedda användning inte medför fara eller betydande olägenhet för omgivningen.

3 kap. 15 § PBL anger att tomter som tas i anspråk för bebyggelse ska anordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen.

Av 13 kap. 18 § PBL följer att den myndighet som har att pröva överklaganden av beslut att anta en detaljplan ska antingen fastställa eller upphäva beslutet i dess helhet. Om kommunen har medgett det, får dock beslutet upphävas i en viss del eller ändras på annat sätt.

Hur detta beslut kan överklagas, se bilaga


Mikael Törnström


Tomas Johansson

Bilagor

Hur man överklagar till regeringen, Miljödepartementet
Kartkopia

Sändlista

Thord Sjöström, Timotejvägen 45, 903 52 Umeå

Patrik Kjellgren, Blomstervägen 44, 903 52 Umeå

Bostadsrättsföreningen Grubbehus 1, att: Patrik Edblom, Sandhallavägen 8 A, 903 54
Umeå

Byggnadsnämnden i Umeå kommun, 901 84 Umeå

Kopia till

Samhällsbyggnadskontoret, Detaljplanering, 901 84 Umeå

Samhällsplanering

TJ

Diarienummer: 403-7702-2008, 403-7704-2004, 403-9649-2008



Länsstyrelsen
Västerbotten

17

Dnr 06.08

2008 -05- 27

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

2008 -05- 27

Dnr

Beslut

Datum
2008-05-26

Ärendebeteckning
402-6483-2008
Arkivbeteckning

1(1)

Umeå kommun
Stadsbyggnadskontoret
Byggnadsnämnden
901 84 UMEÅ

Länsstyrelsens prövning av beslut att anta detaljplan för del av fastigheten Backen 4:8 inom Sandåkern i Umeå kommun

Beslut

Länsstyrelsen beslutar enligt 12 kap 2 § PBL att inte pröva kommunens beslut.

Redogörelse för ärendet

Kommunfullmäktige har den 28 april 2008, § 94, antagit rubricerad detaljplan.

Enligt 13 kap 4 § PBL får detta beslut inte överklagas.

Eila Eriksson

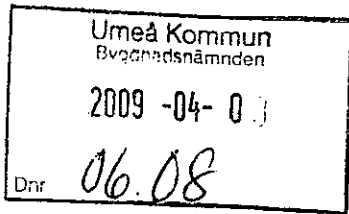
Eila Eriksson
Funktionschef

Birgitta Norberg

Birgitta Norberg
bitr. länsarkitekt



Länstyrelsen
Västerbotten



19

Underrättelse

Datum
2009-04-01

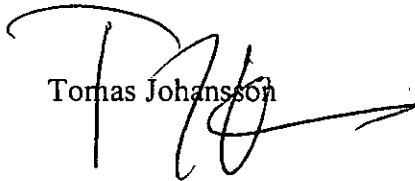
Ärendebeteckning
403-7702-2008
m.fl. enligt nedan

Umeå kommun
Byggnadsnämnden
901 84 UMEÅ

Detaljplan för del av fastigheten Backen 4:8 m.fl. inom Sandåkern, Umeå kommun, antagen av Kommunfullmäktige i beslut den 28 april 2008, § 94

Länstyrelsens beslut 2009-01-30 att på kommunens begäran upphäva viss del den ovan nämnda planen och att avslå övriga överklaganden, har inte överklagats vidare till regeringen, Miljödepartementet, inom tre veckor efter delgivning av Länstyrelsens beslut.

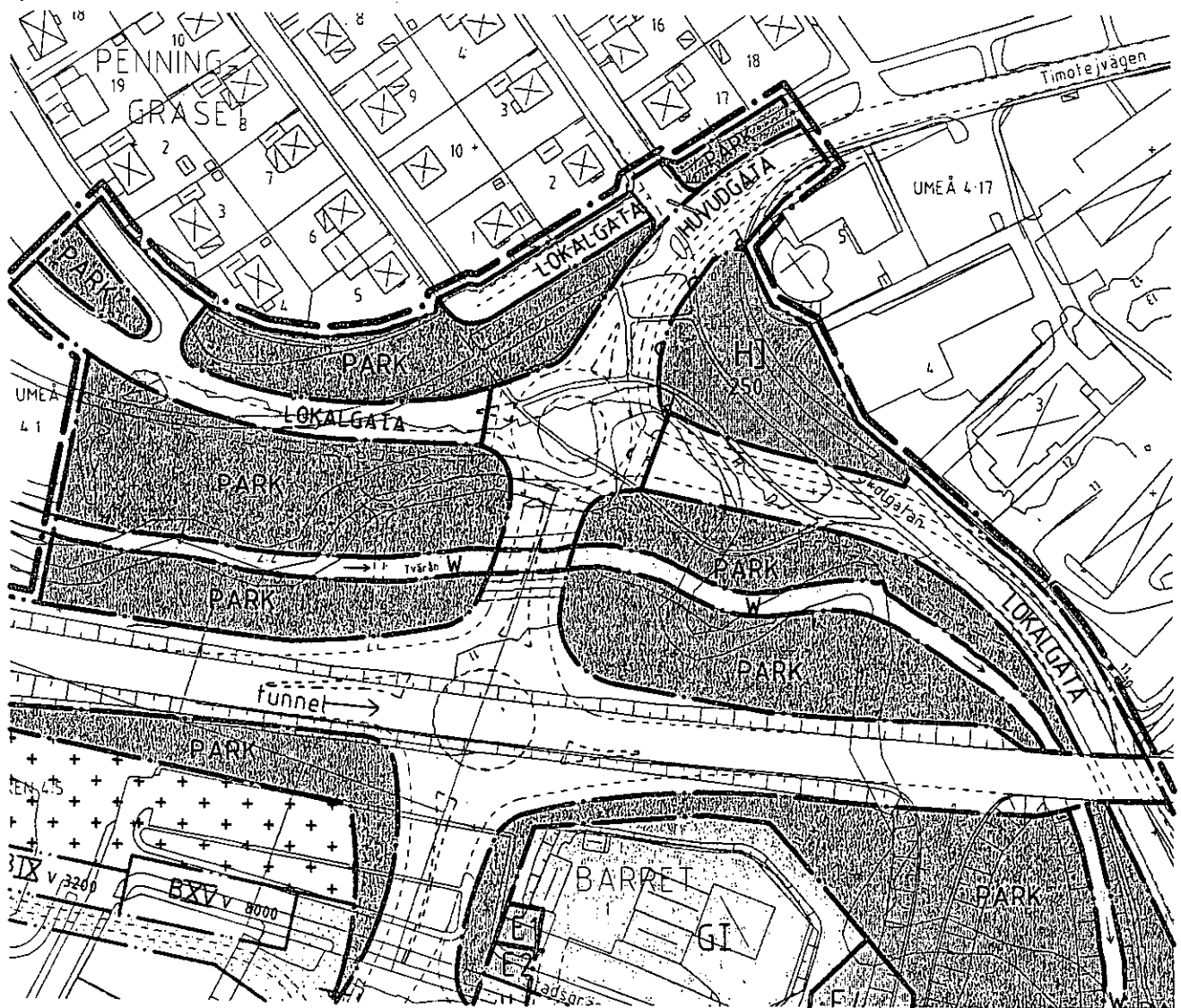
Kommunfullmäktiges beslut, med ovan nämnd ändring, vann laga kraft den 31 mars 2009.


Tomas Johansson

Kopia till

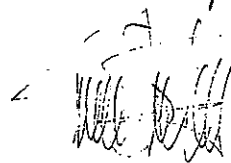
Umeå kommun, Samhällsbyggnadskontoret, Detaljplanering
Samhällsplanering

Diarenummer: 403-7702-2008, 403-7704-2008, 403-9649-2008



—————
 upphävande
 förslag till ändring från detaljplan
 för Sandåkeren, antagen av EF 08-04-28
 § 94

SHBK, Detaljplanering



TOMAS STRÖMBERG

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

1(57)

Kommunfullmäktige

2008-04-28

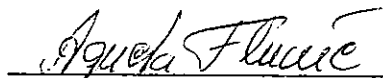
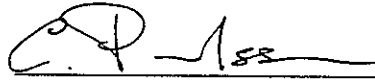
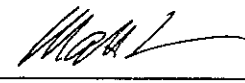
Plats och tidKommunfullmäktiges sessionssal
klockan 09.00-12.30, 13.15-18.10**Beslutande
Ersättare**Se separat lista
Se separat lista**Övriga deltagande**Ingall Bengtsson, nämndsadministratör
Jan Björinge, stadsdirektör
Olof Burström, ekonomidirektör
Carina Lidgren-Heimersson, kommunjurist**Justeringens
tid och plats**

Sekreterarens tjänsterum, stadshuset, 2008-05-05, klockan 15.00

Utses att justera

Christer Paulsson (s)

Mattias Larsson (c)

**Underskrifter
Sekreterare**
Agneta Flumé**Paragrafer**
81-111**Ordförande**
Marie-Louise Rönnmark**Justerande**
Christer Paulsson (s)
Mattias Larsson (c)**BEVIS***Justering har tillkännagivits genom anslag***Organ**

Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum

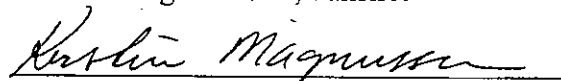
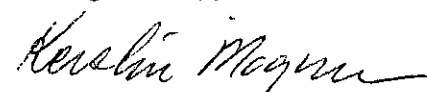
2008-04-28

**Datum för anslags
uppsättande**

2008-05-06

Datum för anslags**nedtagande** 2008-05-28**Förvaringsplats
för protokollet**

Stadsledningskontoret, kansliet

Underskrift
Kerstin MagnussonFotokopians överensstämmelse
med originalet intygas:

Kommunfullmäktige

2008-04-28

NP 66

KS § 42

KF § 94

2006.444

214

Detaljplan för del av Backen 4:8 m.fl (Sandåkern) - antagandeByggnadsnämnden beslutade 2008-03-19 § 30

att revidera detaljplanen

att godkänna den reviderade detaljplanen samt

att detaljplanen underställs kommunfullmäktige för antagande.

Antagandehandlingar bifogas.

BILAGORStadsledningskontoret anför i skrivelse 2008-03-17 följande:**Bakgrund/utlåtande**

Planförslaget avser att skapa planmässiga förutsättningar för i huvudsak bostäder, ca 700 lägenheter. Planen kan också medge vissa inslag av kontor, handel och småindustri.

Planförslaget avser sådan kompletteringsbebyggelse i den befintliga stadsstrukturen som eftersträvas i Umeå kommuns gällande översiktsplan.

Efter utställningen kvarstår ett antal invändningar mot planförslaget.

Länsstyrelsen, SHBK Miljö med hänvisning till Miljö- och Hälsoskyddsnämndens samrådsyttrande, samt Vägverket har invändningar mot att bullernivåerna från vägtrafiken på E12/Vännäsvägen inte klaras under de riktvärden man anser ska uppnås för alla delar av området.

Invändningar kvarstår också från boende i omgivningarna som bland annat vill ha lägre hus och mindre omfattande bebyggelse i området och mer grönytor. Man har också ett antal frågor som man anser sig inte fått besvarade. Synpunkter finns bland annat också att ingen exploatering bör ske inom skogsområdet väster om nuvarande grusplan. Invändningar finns också mot infartsfrågor och ökat buller från enskilda fastighetsägare.

Justeringsmännens sign



Utdragsbestyrkande

Kommunfullmäktige

2008-04-28

(För mer utförlig redovisning av kvarstående invändningar hänvisas till planhandlingarna)

Planförslaget innebär ett flertal intresseavvägningar mellan både allmänna och enskilda intressen. Planens utformning och innebörd har motiverats i såväl planförslaget som i de kommentarer som lämnats av planförfattarna över de synpunkter som framkommit under samråd och utställning. Bland annat gäller detta de avvägningar som gjorts rörande bullerfrågorna.

Stadsledningskontoret delar de intresseavvägningar som gjorts i planärendet och bedömer inte att ytterligare behandling eller kommentar erfordras utöver vad som redan framgår av planhandlingarna. Detaljplanen föreslås antas av kommunfullmäktige.

NP

Näringslivs- och planeringsutskottets förslag:

Kommunfullmäktige beslutar

att föreslå kommunfullmäktige anta detaljplan för del av Backen 4:8 m fl (Sandåkern).

Kommunstyrelsens behandling av ärendet.

Lennart Holmlund (s): Tillägg: att uppdra till stadsledningskontoret att i framtida planer se över hur man beaktat dom horisontella målen.

Kommunstyrelsen bifaller Lennart Holmlunds tillägg.

KS

Kommunstyrelsen beslutar

att uppdra till stadsledningskontoret att i framtida planer se över hur man beaktat dom horisontella målen.

Kommunstyrelsens förslag;

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplan för del av Backen 4:8 m fl (Sandåkern).

Kommunfullmäktige

2008-04-28

Tamara Spiric (v) deltar ej i beslutet.

Kommunfullmäktiges behandling av ärendet.

Följande yttrar sig:

Ingrid Eriksson, Åsa Ögren, Ulrik Berg, Lennart Degerliden, Lena Karlsson-Engman, Örjan Mikaelsson, Mattias Larsson, Jan Hägglund och Maria Lindberg.

Yrkanden

Åsa Ögren (s), Ulrik Berg (m), Lennart Degerliden (fp), Örjan Mikaelsson (v), Mattias Larsson (c), Maria Lindberg (mp) – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Ingrid Eriksson (rätt) – I första hand återremiss med direktivet att detaljplanen omarbetas utifrån att detaljplanen avser nybyggnation och att den ska omarbetas så att den klarar bullerriktvärden för nybebyggelse. I andra hand avslag.

Propositionsordning som godkänns:

Skall ärendet avgöras idag eller återremitteras. Kommunfullmäktige beslutar att avgöra ärendet idag.

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

KF**Kommunfullmäktige beslutar****att anta detaljplan för del av Backen 4:8 m fl (Sandåkern).**

Reservation

Rättvisepartiet socialisterna.

Plats och tid Byggnadsnämndens sammanträdesrum, kl 10.00-14.30, lunch 11.45-13.00

Beslutande Åsa Ögren (s), ordförande, ej närv § 41
Anders Sellström (kd), vice ordförande, ej närv § 41
Patrick Nygren (s)
Ingemar Jangvad (s), ordf § 41
Karin Svedlert (s)
Kurt Bergström (s)
Ulrik Berg (m)
Cecilia Bergström (c), till kl 11.45
Peder Westerberg (fp)
Örjan Mikaelsson (v), från kl 10.30
Maria Lindberg (mp)

Ersättare Emma Nilsson (s)
Andreas Sjögren (s)
Lennart Persson (c)
Alvin Wendelius (m), från kl 11.30

Övriga deltagande Olle Forsgren, stadsarkitekt
Maria Blomqvist, bitr stadsarkitekt bygglov
Sara Lundström, byggnadsinspektör
Erik Haglund, bygglovsingenjör
Patrik Forsberg, planarkitekt
Margaretha Alfredsson, förvaltningschef

Utses att justera Anders Sellström Ulrik Berg § 41

Justeringens plats och tid Samhällsbyggnadskontoret 2008-03-31

Underskrifter *Ann-Kristin Lundström* Paragrafer 23-48
Sekreterare Ann-Kristin Lundström
Ordförande *Åsa Ögren* Ingemar Jangvad § 41
Justerare *Anders Sellström* Ulrik Berg § 41

BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ Byggnadsnämnden
Sammanträdesdatum 2008-03-19
Datum för anslags uppsättande 2008-04-02 Datum för anslags nedtagande 2008-04-23
Förvaringsplats för protokollet Samhällsbyggnadskontoret
Underskrift *Ann-Kristin Lundström*
Ann-Kristin Lundström

BN § 30

Vårt diarienummer
PLA 06-08**Detaljplan för del av fastigheten BACKEN 4:8 inom Sandåkern i Umeå kommun, Västerbottens län**

Förarbetet i detta ärende finns i utlåtande daterat 2008-03-19, bilaga.
Handläggare är Olle Forsgren / Konsult WSP.

BESLUT**Byggnadsnämnden beslutar**

- att revidera detaljplanen
- att godkänna den reviderade detaljplanen samt
- att detaljplanen underställs kommunfullmäktige för antagande

BESKRIVNING AV ÄRENDET

Syftet med detaljplanen är att det inom planområdet ska vara möjligt att uppföra bostäder. Planen ska även medge att lokaler för kontor, handel och småindustri kan inrymmas under förutsättning att verksamheten inte är störande.

Detaljplanen har upprättats av Samhällsbyggnadskontoret, detaljplanering i samarbete med WSP arkitektur.

Samråd har ägt rum under tiden 16 maj- 13 juni 2007.

Utställning: har ägt rum under tiden 19 november- 10 december 2007.

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

Av de synpunkter som har inkommit under utställningstiden har ett särskilt utlåtande upprättats av Samhällsbyggnadskontoret.

Samhällsbyggnadskontoret gör bedömningen att revidering av planhandlingarna inte fordrar fortsatt handläggning.

Kvarstående synpunkter

Under samråds- och utställningsskedet har ett stort antal berörda framfört synpunkter som inte kunnat tillgodoses.

Underrättelse kommer att skä i ortens tidningar före och efter kommunfullmäktiges behandling av ärendet.

Beslutet kan överklagas

Hur man överklagar, se bilaga Underrättelse.

Antagandehandlingarna är

Utlåtande daterat mars 2008

Plankarta med bestämmelser daterat mars 2008

Illustration daterat november 2007

Planbeskrivning med bilagor daterat mars 2008

Genomförandebeskrivning daterat mars 2008

Miljökonsekvensbeskrivning daterat november 2007

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Protokoll sänds till

Sökande SLK, Mark och exploatering

BN § 114

Vårt diarienummer
PLA 06-8

Hemställan om ändring av detaljplan för del av fastigheten Backen 4:8,
Sandåkern, Umeå kommun, Västerbottens län

Handläggare är Olle Forsgren.

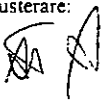
BESLUT

Byggnadsnämnden beslutar

att hemställa att Länsstyrelsen beslutar om ändring av den av kommunfullmäktige antagna detaljplanen 2008-04-28 § 94 avseende utfart från Klövervägen i enlighet med överklagandet. Sådan ändring överensstämmer i princip helt med det utställda förslaget, vilket godkänts av intillboende, se bilaga.

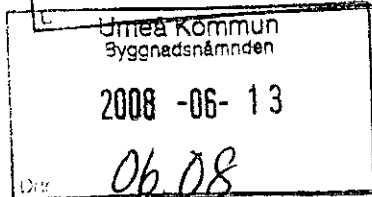
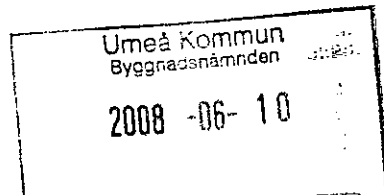
Protokoll sänds till
Länsstyrelsen

08-06-25





Länsstyrelsen
Västerbotten



39

Remiss

Datum
2008-06-11

Ärendebeteckning
403-7702-2008
403-7704-2008

Umeå kommun
Byggnadsnämnden
901 84 UMEÅ

**Överklaganden av Kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut 2008-04-28,
§ 94, att anta detaljplan för del av Backen 4:8 m.fl. (Sandåkern)**

Bifogade klagoskrifter med bilagor översänds för yttrande senast 2008-07-11.

Tomas Johansson

Kopia till

Umeå kommun, Mark & Exploatering, att: Lage Olofsson, 901 84 Umeå

Byggnadsnämnden i Umeå kommun
901 84 Umeå

41	Umeå Kommun Byggnadsnämnden
2008 -06- 13	
Dnr	

Länsstyrelsen Västerbotten
Storgatan 71 B
901 86 Umeå

ÖVERKLAGAN AV DETALJPLAN BACKEN 4:8

M FL INOM SANDÅKERN I UMEÅ KOMMUN

2008-05-28

Umeå Kommun Byggnadsnämnden
2008 -05- 28
Dnr 06.08

Överklagan

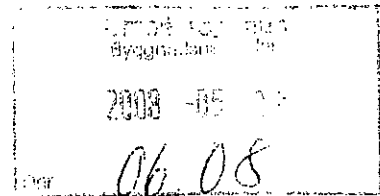
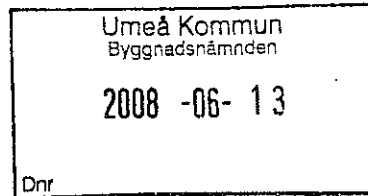
Orientering: Trafiklösningar kring Västerslätt centrum, Blomstervägen,
Klörevägen, Timotejvägen, Rödängsvägen.

Nedanstående punkter ligger som grund för vår överklagan:

1. Felaktig handläggning av detaljplan

Under planprocessen gång har vi, ägare av fastighet Tisteln 1 och 2, varit aktiva och deltagit i processen samt lämnat in förslag under samrådstiden och utställningstiden. Dessa förslag hade beaktats och var med i planen när denna ställdes ut. Efter utställningstiden utgång har en revidering gjorts av planen som skrivits in i utlåtandet. Denna ändring påverkar oss boende i Tisteln 1 och 2 negativt. Utlåtandet har ej skickats ut till oss (Tisteln 1 och 2) efter förändringen, varav vi ej kunnat känna till förändringen. Utlåtande skickades endast ut till boende på Klörevägen vilka ej berörs i samma omfattning. Handläggare på WSP Bertil Liden och Stadsarkitekt Olle Forsgren medger att man missat att skicka ut till Tisteln 1 och 2 och att ett felaktigt förfarande har skett i handläggningen. Eftersom Tisteln1 och 2 funnits med i hela processen med förslag, åsikter och synpunkter som finns nämnda i utlåtandet, så skall Tisteln1 och 2 underrättas enligt korrekt förfarande, men detta har ej skett. I och med ändringen har vi ej (Tisteln 1 och 2) fått våra synpunkter tillgodosedda samt att vi ej har underrettats. Vi (Tisteln 1 och 2) har därmed ej haft möjlighet att ta kontakt med sina förtroendevalda samt komma med konstruktiva förslag, eftersom de vi känt till ändringen pga av att vi (Tisteln 1 och 2) ej informerats om ändringen i plan.

För att vi (Tisteln1 och 2) skall få chansen att ta kontakten med våra förtroendevalda samt komma med konstruktiva lösningar bör processen tas om, dvs detaljplanen förfarande måste tas om så att ett korrekt förfarande sker.



2. Felaktig trafiklösning, trafiksäkerhet, miljö.

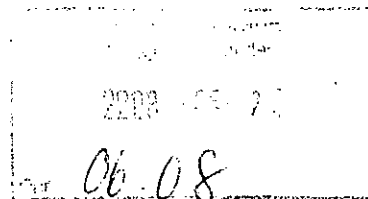
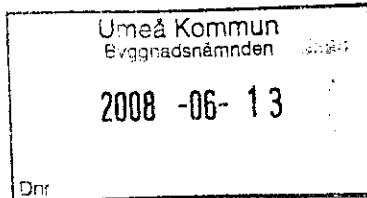
Den ändring som gjordes av den utställda planen (där Tisteln 1 och 2 EJ underlättades) har en felaktig trafiklösning. Den är ej genomförbar med de normer som Kommunförbundet och Vägverket tagit fram (Vägar och gator utformning, Publikationsnummer 2004:80). Det förslaget som är redovisat med Klövervägen som ansluter till Blomstervägen är direkt farlig med en 150 graders sväng för boende på Klövervägen, samt att trafikstopp kan lätt uppstå eftersom bilar från Blomstervägen blockerar inkommande trafik från Timotejvägen som skall ansluta till Klövervägen (Se bilaga3). Därmed blir trafikstopp på Timotejvägen följden samt att faran med en så sådan trång vägkorsningslösning är att det blir problem för gående och boende. Se bifogad skiss: bilaga1.

Biltrafiken leds som följd närmare boende vilket medför mer hälsovådligt damm och buller, vilket i sin tur påverkar hälsan.

En ytterligare aspekt är att det försvårar trafiksituationen vid det planerade utbyggandet av Västerslätts centrum, vilket ligger som programskede i dag. Man räknar med ett utökat handelcentrum vilket leder till en ännu tuffare trafiksituation och därför medför Klövervägens anslutning till Blomstervägen/Timotejvägen en ytterligare belastning i närhet av utvidgat Västerslätt centrum. Därför är det att rekommendera att släppa ut Klövervägens trafik på Rödängsvägen enligt vårt förslag, se bilaga2

Även för cyklister och gångtrafik från Västerslätts villaområde medför denna plan en fara för liv och hälsa. Detta eftersom man skall nyttja Klövervägen som gång- och cykelstråk samt att cyklister får fler hinder i form av vägkorsningar.

Den antagna planen medför även ett utökat avgasutsläpp i och med ökad tomgångskörning samt att det blir en onödigt lång sträcka att åka (Bilaga 1) för att ta sig ut på E12 vilket c:a 80% av trafiken har sin destination mot. Samt att 3 (4)- vägkorsningen vid Blomstervägen / Klövervägen / Timotejvägen är mycket farlig, vilket kan undvikas med vårt nya förslag. Se bilaga 2 och 4.



Önskad ändring

Vi har därför bifogat vårt förslag på lösning vilket Tisteln 1 och 2 är överens om. Vi har förankrat detta på ett möte den 27 maj 2008 med SHBK trafik Marie Alfredsson och Stadsarkitekt Olle Forsgren där alla var rörande överens att vår trafiklösning var en bättre och säkrare lösning miljömässigt, trafikmässigt och säkerhetsmässigt. Vår ändring innebär att Klövervägen ansluts till Rödängsvägen (se bilaga 2) samt att cykelvägen läggs på parkmark istället för på Klövervägen.

Hade vi (Tisteln1 och Tisteln 2) blivit underrättade som sig bör, så hade detta möte kunnat ske innan planen blivit fastställd och vår trafiklösning hade antagits och ingen överklagan hade då behövts. Men vi underrettades ej och kände ej till förändringen och gick i tron att planen som utställts hade blivit antagen men dock så hade en förändring skett efter utställelsen. Detta kom till vår vetskap när vi ville titta planen som var fastställd varav vi hämtade ut denna, och vi fick då till vår förvåning vetskap om att denna hade ändrats.

Vi anser att den fastlagda planen med den revidering som skett medfört negativa konsekvenser för:

Trafiksäkerhet, miljö och hälsa

Vi önskar få komplettera denna om det är OK, om ej så är det denna som gäller som överklagan.

Patrik Kjellgren (Tisteln 2)

Thord Sjöström (Tisteln 1)

Blomstervägen 44

Timotejvägen 45

903 52 Umeå

903 52 Umeå

Tfn Hem 090-776360

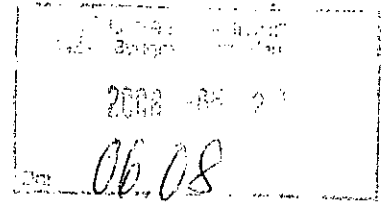
Tfn Hem 090-128687

Mobil 070-6745273

Mobil 070-3425585

2008 -06- 13

47



Bilagor

Bilaga 1 (Antagen plan, trafikflöden)

Bilaga 2 (Åtgärd nytt planförslag)

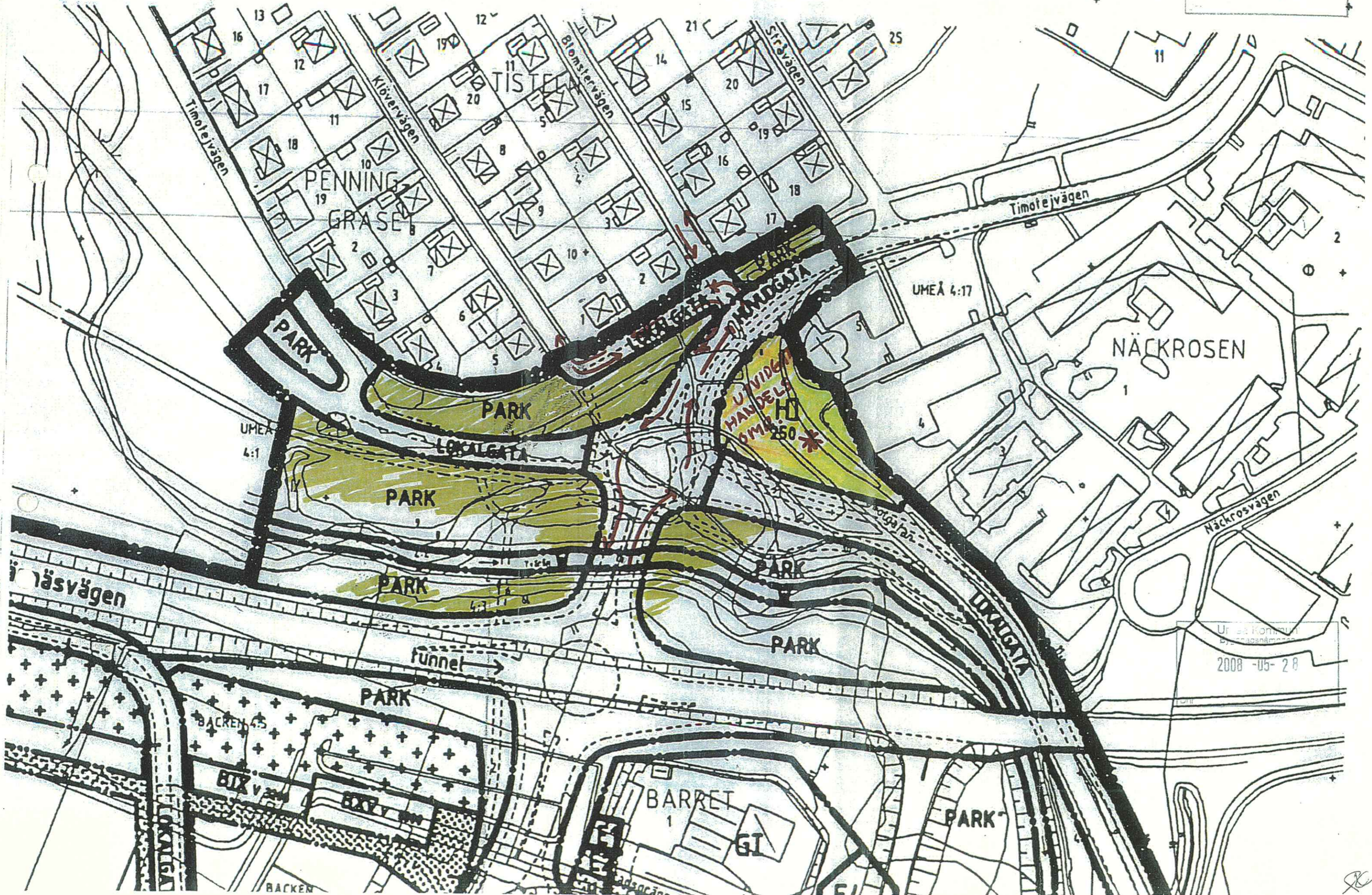
Bilaga 3 (Korsningsproblematik)

Bilaga 4 (Trafikflöden)

BILAGA 1

* utvidgat handelsområde

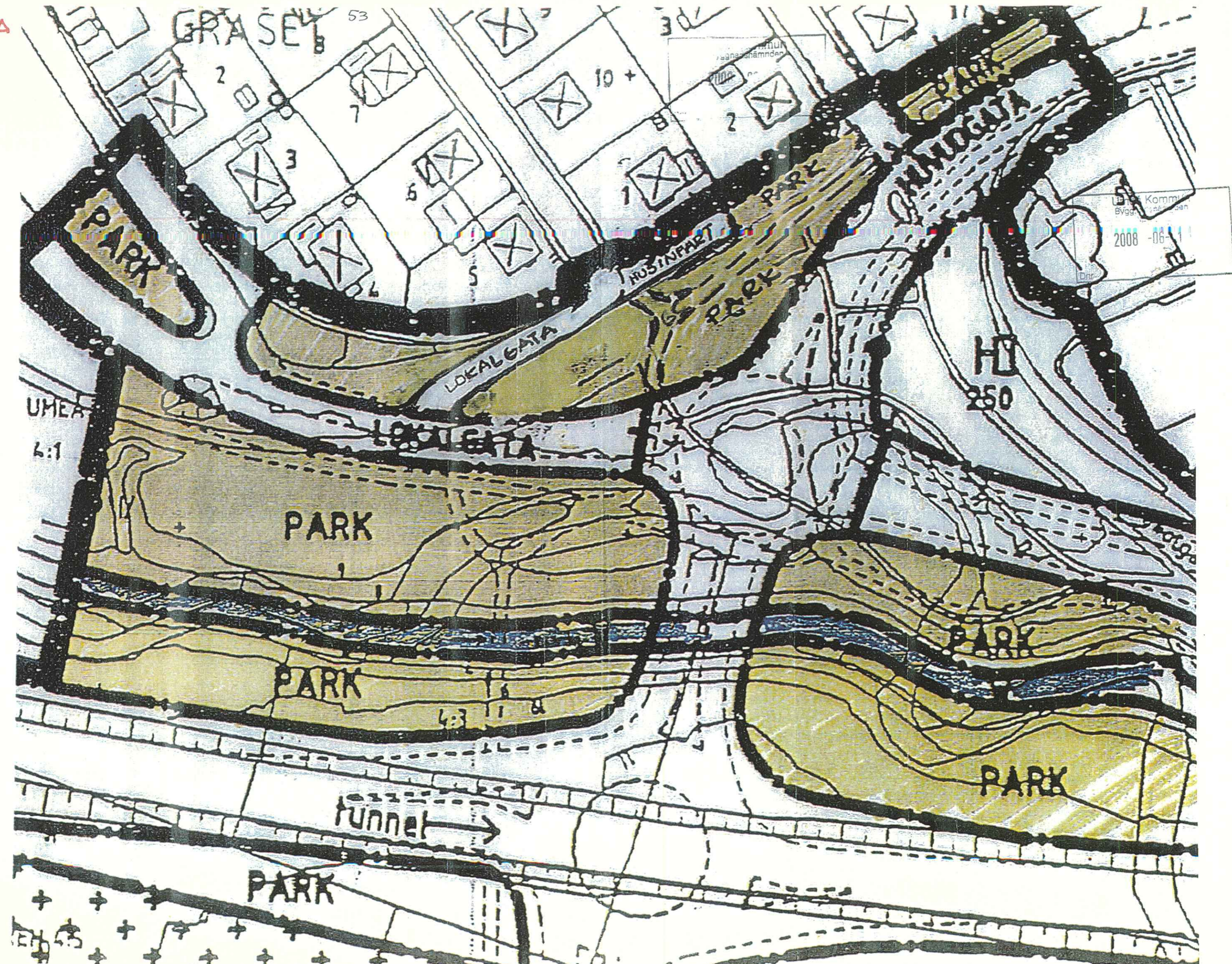
Umeå Kommun
Stadsnämnden
2008-06-13



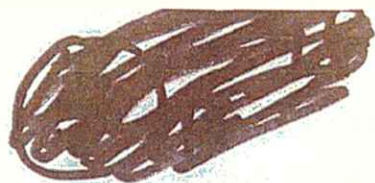
Umeå Kommun
Stadsnämnden
2008-05-28

SC

BILAGA
1K

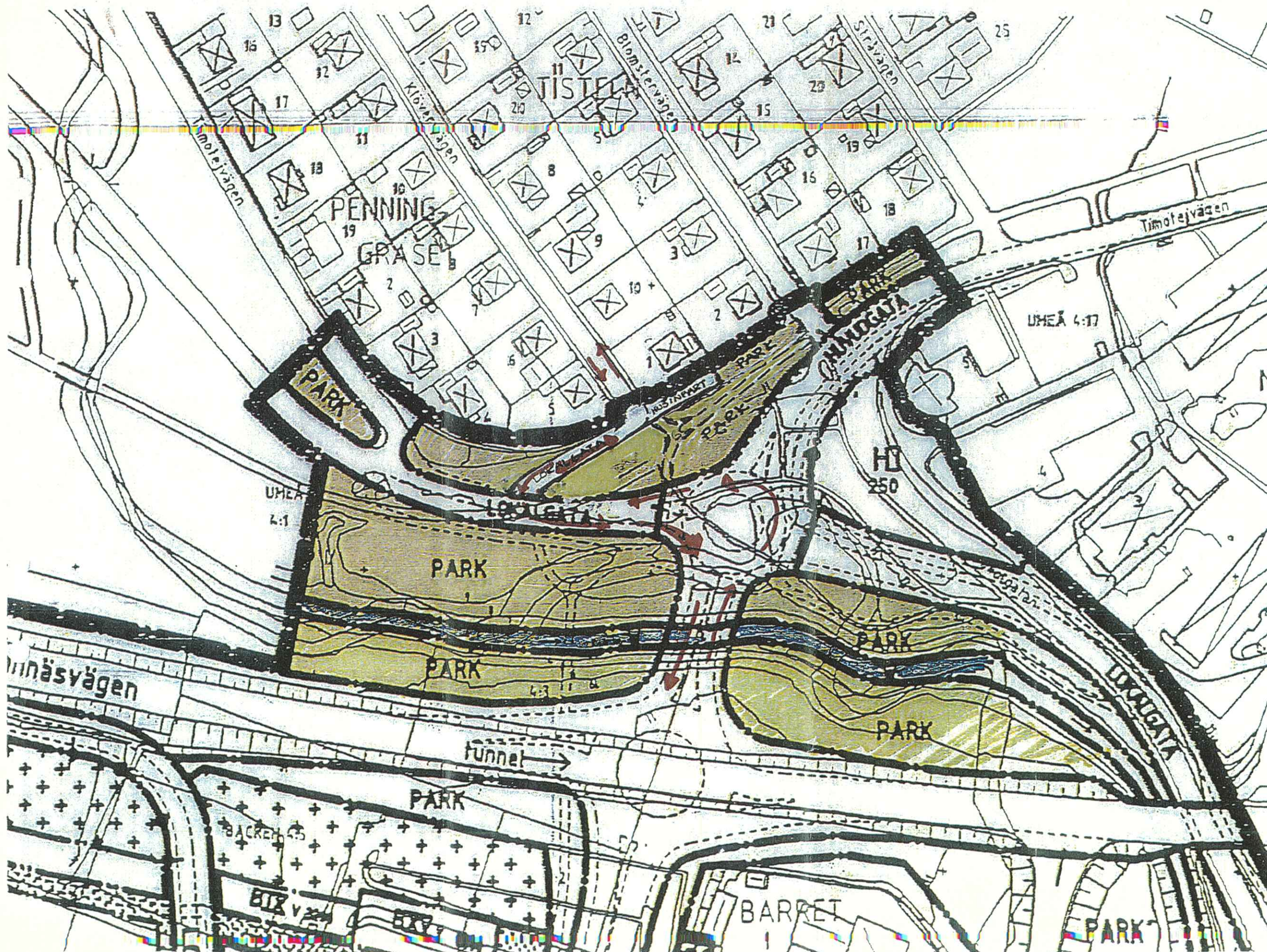


Povij



VÅRAT FÖRSLAG

Umeå Kommun
 Byggnadsnämnden
 2008-05-28
 Dnr



57

Umeå Kommun Byggnadsnämnden	
2008 -06- 13	
Umeå	
Dnr	2008-05-25

Umeå Kommun Byggnadsnämnden
2008 -06- 13
Umeå
Dnr 06 08

-06-02

403-7714-2008

Umeå Kommun
Byggnadsnämnden
901 84 UMEÅ

Överklagan avseende beslut om detaljplan för fastigheten Backen 4:8 m.fl inom Sandåkern, Umeå Kommun. Kommunfullmäktige 2008-04-28, §94

Andelsägarna inom Bostadsrättsföreningen (BRF) Grubbehus 1, belägen inom kvarteret Eken, Tallparksvägen/Sandhallavägen, har i tidigare remissomgångar, 2007-06 samt 2007-12 framfört våra synpunkter avseende den föreslagna detaljplanen för fastigheten Backen 4:8 m.fl inom Sandåkern, Umeå Kommun.

I den av kommunfullmäktige 2008-04-28 antagna detaljplanen har våra synpunkter inte beaktats och därför överklagar vi härmed beslutet.

BRF:en representerar 132 st andelsägare/hushåll med uppskattningsvis 2-2,5 personer per hushåll i snitt, dvs ca 300 boende. Det är alltså en stor mängd boende som alla är berörda av beslutad detaljplan, som härmed protesterar och överklagar beslutad detaljplan.

Vi anser att det är felaktigt att förstöra den befintliga tallskogen mot E12/Vännäsvägen genom att bygga hus i det området. Befintliga naturvärden har byggts upp under mer än en 100-årig period, och de går inte att reparera inom en kortare period än 50-100 år, om de förstörs. Om hela eller delar av tallskogen huggs ner försämras boendemiljön i form av främst ökat trafikbuller, men även sämre luft, för all befintlig bebyggelse "på andra sidan" skogen.

Vi kräver därför att detaljplanen ändras, så att befintlig skog inom området mellan Tallparksvägen och E12/Vännäsvägen lämnas kvar i befintligt skick, utan påverkan.

För mer vidareutvecklade argument och synpunkter, se bifogad skrivelse från 2007-12-03.

För BRF Grubbehus 1

Patrik Edblom

Patrik Edblom - ordförande

Sandhallavägen 8A
903 54 Umeå
090-140199
070-5863513

Bilaga 1 till detaljplan

daterad 2007-05-25

Umeå
2007-12-03Umeå Kommun
Samhällsbyggnadskontoret
Detaljplaneringen
901 84 UMEÅ

Angående förslag till detaljplan för fastigheten Backen 4:8 m.fl inom Sandåkern, Umeå Kommun

Vi andelsägare inom Bostadsrättsföreningen (BRF) Grubbehus 1, belägen inom kvarteret Ekan, Tallparksvägen / Sandhallavägen, vill härmed framföra våra synpunkter avseende rubricerade förslag till detaljplan för Sandåkern, Umeå Kommun.

BRF:en representerar 132 st andelsägare/hushåll med uppskattningsvis 2-2,5 personer per hushåll i snitt, dvs ca 300 boende.

Vi har förståelse för kommunens ambition att på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt, genom förtätning av befintliga områden, kunna öka utnyttjandegraden av befintlig infrastruktur och kommunal service, till gagn för alla boende inom kommunen. Dock tycker vi att den ambitionen inte kan och får drivas för långt.

För att ha ett kvalitativt och acceptabelt boende för både kropp och själ måste det i relativ närhet av bostaden finnas grönområden med skog och natur. Detta är inget eget "påhitt" från vår BRF utan vedertagen fakta från många oberoende studier. Inom området Sandåkern-Grisbacka-Grubbe finns idag endast ett större sammanhängande skogsområde, nämligen området mellan Tallparksvägen och Vännäsvägen.

Därför anser BRF Grubbehus 1 det vara helt fel att exploatera det skogsområdet för bostadsbebyggelse. Området nyttjas idag flitigt för promenader och lek, vintertid även för skidåkning och "snölekar". Dessutom fungerar det som både ljudmässig och visuell skyddsbarriär mot den rikliga trafiken på Vännäsvägen, vilket vi definitivt tror kommer att försämrats (även om bullerutredningar hävdar annat).

Vad gäller bullerutredningen så framgår inte, såvitt vi kan se, vilken årstid utredningen förutsätter. Bullerdämpningen varierar med årstid och väderlek.

I det nu liggande förslaget till detaljplan kan vi tyvärr inte se att någon förändring avseende planerad bebyggelse mellan Tallparksvägen och Vännäsvägen har gjorts sen förslaget daterat 2007-05. Den enda förändring vi kan se är formuleringen på sid 6 i planbeskrivningen "En planbestämmelse, syftande till att stora delar av skogen ska bevaras, har införts." Vad innebär detta mer konkret? På vilket sätt garanterar den formuleringen att så lite som möjligt av befintlig tallskog försvinner?

På sid 11 återfinns formuleringen "Parkeringsplatserna belägna norr om Tallparksvägen och nyttjas för kvarteret Ekan måste omlokaliseras." Vad innebär detta konkret? Var ska de som nu utnyttjar dessa parkeringsplatser hänvisas hädanefter?

För nya bostäder/bebyggelse inom Umeå stad måste det rimligtvis finnas ett antal mer lämpade och bättre områden än alldeles intill den starkt trafikerade Vännäsvägen, som dessutom klassificeras som europaväg. Visserligen finns det idag effektivare metoder för att dämpa buller, men de nya bostädernas läge i kombination med tidigare beskrivna effekter, att det enda sammanhängande kvarvarande skogsområdet i närheten förstörs, gör att det förefaller ytterst olämpligt att exploatera området för bostäder.

Hela området kallas för "Tallparken", av skäl som enkelt kan förstås om man tittar på eller går igenom skogspartiet samt omkringliggande områden. Vägen genom området heter som bekant också "Tallparksvägen". Umeå Kommun har under vintern 2006/2007 för området Grisbacka/Grubbe presenterat den framtagna "Byggnadsordningen" vars främsta uppgift är att beskriva och verka för hur områdenas och enskilda kvarters karaktär ska bevaras och bibehållas. Som en effekt av detta (och den "allmänna andan") har ett flertal fastighetsägare inom området inte beviljats bygglov för underhåll, reparationer och kompletteringar, när metoder och byggsätt inte gått i linje med principerna att bibehålla områdets karaktär. I vissa fall har detaljer av bagatellartad karaktär gett upphov till avslag på ansökningar.

I jämförelse med detta är en exploatering av skogspartiet mellan Tallparksvägen och Vännäsvägen ett frontalangrepp och ett gravt övergrepp mot den karaktär och stil som Tallparksområdet har haft de senaste ca 50 åren. Om en exploatering sker så kan byggnadsordningen för Grisbacka/Grubbe förpassas till det omtalade cylinderarkivet, eftersom de flesta övriga tänkbara ingrepp i områdets karaktär och utformning är i stort sett försumbara jämfört med detta.

Om vi inom BRF Grubbehus1 fick bestämma enligt helt "egoistiska principer", så skulle vi inte vilja att någon del av nuvarande området Sandåkern exploateras för mer bebyggelse. Även grönområdena runt fotbollsplanerna är attraktiva och trevliga att vistas på. Dessutom fungerar de som lekrområden och samlingsplatser för barn och ungdomar i området. Så även den exploateringen kan starkt ifrågasättas. Men som vi skrev inledningsvis så har vi ändå viss förståelse för att det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är lämpligt med en viss förtätning inom redan bebyggt område.

Sammanfattningsvis så begär därför BRF Grubbehus1 att förslaget till detaljplan för Sandåkern ändras så att ingen exploatering sker inom det skogsparti som idag startar vid fotbollsplanen (grus) och löper västerut mellan Tallparksvägen och Vännäsvägen. Om möjligt bör även en mindre omfattande och skonsammare exploatering ske av området öster om detta skogsparti.

För BRF Grubbehus1

Patrik Edblom - ordförande

Sandhallavägen 8A
903 54 Umeå
090-140199
070-5863513



Länsstyrelsen
Västerbotten

Umeå Kommun Byggnadsnämnden 2008 -06- 13 Dnr 06.08

Remiss

Datum
2008-06-12

Ärendebeteckning
403-7702-2008
Arkivbeteckning

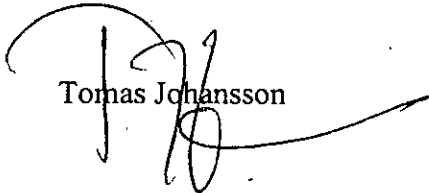
1(1)

Umeå kommun
Byggnadsnämnden
901 84 UMEÅ

**Överklaganden av Kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut 2008-04-28,
§ 94, att anta detaljplan för del av Backen 4:8 m.fl. (Sandåkern)**

Länsstyrelsen har 2008-06-11 översänt överklaganden av den rubricerade detaljplanen för yttrande senast **2008-07-11**. Patrik Kjellgren och Tord Sjöström har nu inkommit med en komplettering till sitt överklagande.

Kompletteringen översänds för yttrande inom den tid som nämns ovan.


 Tomas Johansson

Kopia till

Umeå kommun, Mark & Exploatering, att: Lage Olofsson, 901 84 Umeå



65

2008

Dnr

Dnr

UHEA 4:17

HD 250

Tunnel

UHEA 4:17

HD 250

Tunnel

UHEA 4:17

HD 250

Tunnel

UHEA 4:17

HD 250

Tunnel

UHEA 4:17

HD 250

Tunnel

Umeå Kommun

Stadsarkitektkontoret

BILAGA 3K

(Förslag på bullervall)

Kostnadsberäkning bullervall

EX. Bullervall 300 m
Längd 25 m²
Tvärnittsarea 7500m³
Volym 5100m²
Area

Jordschakt FALL A 80 Kr/m³
(Jord som återvändes inom arbetsområdet) ex till Bullervall

Jordschakt FALL B 140 Kr/m³
(Jord som köres på tipp)

Intäkter

Kvarstående medel vid bullervall = (140-80)*7500 = 450 000 Kr

Kostnader

Växtbädd grösyta 45 Kr/m² 229500 Kr

Grässådd 16 Kr/m² 40800 Kr

Trädplantering 2000 Kr/st 100000 Kr

Buskplantering 100 kr/sr 20000

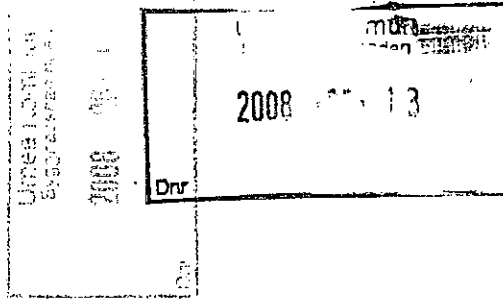
Summa kostnader 390300

Kvarstående efter (Växtbädd, grässådd, träd, buskar) Ca 60 000 kr

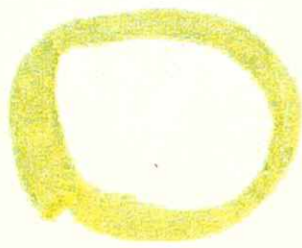
Väljer man enbart att ha en gräsvall så blir kvarstående Ca 180 000 kr på en vall på 300 m

Slutsats: Man får pengar över genom att bygga en bullervall istället för att köra massor på tipp samt att man minskar störningar för närmiljö som rekreativstråk Tvärån (för djur och människor) samt för närboende. Detta leder till samhällsekonomiska fördelar samt lägre byggkostnader för kommunen mm.

Man får även en ökad estetik kring området.
Allt detta visar att det finns bara fördelar med en bullervall för såväl kommun och dess invånare
Inte att förglömma är att man minskar transportlängden för massor vilket ger ett minskat utsläpp för transportfordon



Page



Farlig korsning med svår trafiksituation

Umeå Kommun
Byggnadsnämnden
2008-05-28
Dnr



Umeå Kommun
Byggnadsnämnden
2008-06-17

Handwritten initials or signature.



Länstyrelsen
Västerbotten

71

Umeå Kommun Byggnadsnämnden
2008 -10- 24
Dnr 06.08

Komplettering

Datum
2008-10-22

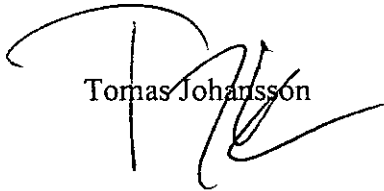
Ärendebeteckning
403-9649-2008
Arkivbeteckning

Umeå kommun
Byggnadsnämnden
901 84 UMEÅ

Överklagande av Kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut 2008-04-28, § 94, att anta detaljplan för del av fastigheten Backen 4:8 m.fl. (Sandåkern)

Byggnadsnämnden har i beslut 2008-06-18, § 114, hemställt att Länstyrelsen beslutar om ändring av den rubricerade detaljplanen avseende utfart från Klövervägen i enlighet med överklagandet. Sådan ändring uppges i princip överensstämma med det utställda förslaget, vilket godkänts av intillboende. Det har vidare hänvisats till en bilaga. Denna bilaga har inte bifogats det beslut som översänts hit.

Länstyrelsen begär komplettering senast 2008-11-10 där den ändring som Byggnadsnämnden begärt redovisas på plankartan (antagandeverSIONEN), med tydlig hänvisning till nämndens ovan nämnda beslut


Tomas Johansson

Kopia till

Samhällsbyggnadskontoret, Detaljplanering, 901 84 Umeå



UTLÅTANDE

Dnr PLA 06-08

Detaljplan för del av fastigheten Backen 4:8 m fl inom Sandåkern i Umeå kommun

Detaljplanen har hållits utställd under tiden 2007-11-19 – 2007-12-10.

Följande skrivelser har inlämnats till Samhällsbyggnadskontoret.

Länsstyrelsen vidhåller den bedömning, som framfördes i samrådsyttrandet, att bebyggelsen inte är att betrakta som kompletteringsbebyggelse, varför det inte finns något motiv för avsteg från bullerriktvärdena.

Länsstyrelsen ser gärna att kommunen beskriver hur planen påverkar bullersituationen för den befintliga bebyggelsen söder om Backenvägen eftersom det inte framgår av planförslaget.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden har ingen möjlighet att yttra sig i planärendet eftersom nämnden inte har något sammanträde inplanerat under utställningstiden. Miljö- och hälsoskydd hänvisar till nämndens yttrande under samrådsskedet.

Vägverkets oro över bullersituationen kvarstår och man delar Länsstyrelsens bedömning att tilltänkt bebyggelse inte är att betrakta som komplementbebyggelse.

Vägverket anser att framtagna planer bör kompletteras med lämpliga åtgärder så att bullerriktvärdena klaras för slutgiltig bebyggelse.

Kommentarer till Länsstyrelsens, Miljö- och hälsoskyddsnämndens och Vägverkets skrivelser:

Nu redovisade åsikter överensstämmer i allt väsentligt med de synpunkter som framfördes under samrådsskedet. I samrådsredogörelsen gjordes en kort sammanfattning av kommunens ställningstagande till de framförda synpunkterna i fråga om kompletteringsbebyggelse och buller. Planhandlingarna kompletterades inför utställningen av detaljplanen med följande redovisningar i planbeskrivningen:

"Centrumnära kompletteringsbebyggelse

Planområdets koppling till stadens centrum med dess stora utbud av service av olika slag har föranlett kommunen att betrakta planområdet som "centrumnära kompletteringsbebyggelse". En långsiktigt hållbar utveckling för Umeå innebär att det är viktigare att dämpa ökningen av biltrafik och möjliggöra kompletteringsbebyggelse i befintliga stadsdelar än att lokalisera all nyproduktion av bostäder till perifera naturområden där bullernivåerna är mycket låga. Dessa naturområden bör dessutom i många fall få bevaras då de är långsiktigt viktiga för många människors rekreation och välbefinnande och en förutsättning för att på rimligt nära håll hitta miljöer med låga bullernivåer. För Umeås del finns ingen geografisk definition för vilka områden som kan anses vara "centrumnära" men den sammanhållna stadsbygden i staden är utgångspunkt. Umeå kommun har för avsikt att i den pågående revideringen av översiktsplanen närmare anvisa i vilka situationer och områden en tillämpning av begreppet tyst sida bör kunna aktualiseras.

Att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande har hög prioritet för kommunen. Umeå har i sin översiktsplan tagit ställning till en strategi för stadens utbyggnad. Framtidens bygg-

ande ska till minst hälften ske inom den befintliga stadens område. Resursutnyttjande, trafik- och miljöskäl ligger bakom detta.

Planområdet ligger i direkt anslutning till Centrala Stan (se ÖPL 98, fördjupning för Centrala Stan; Karta 1), med stadskaraktär särskilt tydlig längs Storgatan. Endast avskilt av det parkstråk Tvärån bildar, kopplas det till stadens centrum med dess stora utbud av service av olika slag. Detta har föranlett kommunen att betrakta planområdet som "centrumnära kompletteringsbebyggelse".

För att understryka kommunens uppfattning i fråga om centrumnära kompletteringsbebyggelse har detaljplanen utformats med stadskaraktär dvs med ordnade kvartersstrukturer och tät bebyggelse vid kollektivstråken samt vid gång- och cykelstråken mot stadens centrum. Detta innebär att bilberoendet för resor inom staden blir lågt. Möjligheter ges även för inslag av kontor, handel och småföretag vilket medför att den nya bebyggelsen kan komplettera stadens näringsliv och företagsklimat. Effekten blir även att områdets offentliga rum kan "leva" under större delen av dygnets timmar vilket i sin tur bidrar till en större trygghet på gatorna. Backenvägen utformas stadsmässigt med mått som innebär att trafikhastigheten hålls nere och att GC-stråken kan passera i plan. Det medför att emissioner hålls nere och att staden blir tryggare."

--

"Buller

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

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

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Bullernivåer redovisade i Boverkets rapport "Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder" får inte överskridas. Sandåkern bedöms utgöra en komplettering av Centrala Stan och är beläget endast 2 km från stadscentrum, Rådhusorget. Området kommer att få mycket goda bussförbindelser mot Vasaplan och övriga delar av staden. Gång- och cykelvägnätet kommer att byggas ut till mycket goda anslutningar mot bl a stadscentrum. Boverkets principer för bullernivåer i centrumnära bostäder bör därför kunna tillämpas vid bedömningen vilka nivåer på bullret som kan accepteras.

I Boverksrapportens bilaga redovisas exempel där verket menar att "avsteg accepteras (t.ex. där den allmänna ljudmiljön är bra och där det går att ordna tyst sida.)" eller "avsteg kan accepteras under vissa förutsättningar (t.ex. där stor omsorg ägnas åt att åstadkomma en god helhetsbedömning)". De redovisade exemplen är såväl centralt som ocentralt belägna. I exemplen redovisas olika tillvägagångssätt för att en god boendemiljö ska kunna åstadkommas trots relativt hög bullernivåer på trafiksidan.

I rapporten "Trafikbuller och planering III - Ljudkvalitetspoäng" utarbetad av Länsstyrelsen i Stockholms län och Miljöförvaltningen i Stockholms stad i samarbete mellan Ingemansson Technology AB redovisas en bedömningsmodell påminnande om de exempel som Boverket redovisat i sin rapport. Man har infört begreppet "ljudkvalitetspoäng" där varje lägenhet i ett bostadsprojekt ges poäng under följande rubriker: Buller på trafiksidan, buller på gård, buller vid entrén, buller inomhus, flera trafikslag/bullerkällor, planlösning, balkonger samt grannskapet. Beräkningarna kan göras även i ett detaljplaneärende med de förutsättningar som anges i planbestämmelserna. Ljudkvalitetspoängen ska uppfylla vissa nivåer för "sämsta" lägenhet och för medelvärdet inom delområdet.

Beräkningar av bullernivåerna från vägarna har gjorts för hela planområdet och redovisas på separata bullerkartor. Med detta underlag har ljudkvalitetspoäng räknats fram för de delar av planområdet som är mest utsatt för trafikbuller. Resultatet från beräkningarna har föranlett att

det i planbestämmelserna anges vilka bullernivåer som inte får överskridas, krav på bostadslägenheternas planlösningar mm.

För de bostadshus som är utsatta för höga bullernivåer på fasad mot trafiksidan kan det krävas att byggnaderna skall innehålla ljudkrav enligt BBR ljudklass B.

När stadens trafiksystem byggs ut, inklusive Västra länken, kommer trafikmängderna att minska på Vännäsvägen, Backenvägen och Storgatan, se trafikavsnittet ovan och bilaga 3. Någon bullerberäkning har inte gjorts för denna situation. Erfarenhetsmässigt bedöms de lägre trafikmängderna innebära en sänkning av vägtrafikbullret med c:a 1dBA efter att trafiksystemet byggs ut."

Kommunen anser att den redovisning av bullerfrågorna mm som gjorts i beskrivningen och som säkerställt i bestämmelserna till detaljplanen kommer att innebära att Sandåkern kan byggas ut till ett område med god boendemiljö. Planens utformning gör att bostäderna kan uppföras med en "tyst" sida och blir därigenom godtagbara ur bullersynpunkt. Samtidigt blir bullernivåerna inom och i anslutning till planområdet lägre än dagens nivåer beroende på bebyggelsens avskärmning av vägtrafikbullret.

Beträffande Länsstyrelsens begäran om en beskrivning av bullersituationen vid Backenvägens södra sida, så förändras den inte nämnvärt efter att de föreslagna vägarna inom planområdet byggs ut. Bullerutbredningen är lika stor på båda sidor av vägen. Bullerberäkningen har utgått från att Backenvägen idag trafikeras av 12000 fordon/dygn under vardagar. År 2020 beräknas fordonsmängden ha minskat till 11000 om vägsystemet inklusive Västra länken byggs ut. Skulle någon del i det övergripande vägsystemet inte ha förverkligats år 2020 kommer fordonsmängden att öka till högst 14500 fordon/dygn.

Boende vid Stadsgränsvägen och Fågelsångsvägen

I en gemensam skrivelse från de boende framförs samma synpunkter på detaljplanens utformning och omfattning, befarade miljöproblem mm som tidigare redovisats under samrådsskedet:

"Förslag till förändringar:

- * De två högsta husen ska vara högst 7 vån höga och övriga mellan 2 och 4 vån.
- * Antalet lägenheter minskas till ca 450 stycken för att få plats med aktivitets- och lektytor samt grönområden vilket skapar en trevligare miljö.
- * Enligt ÖPL98 är ett av Umeås målområden att satsa på barnens gröna utemiljö. Detta har inte tillräckligt tillgodosetts, fler aktivitetsytor bör därför förläggas mellan befintliga hus och den nya bebyggelsen.
- * Delar av den befintliga skogen mellan grusplanen och Tallparken bör bevaras som strövområde och naturligt lekområde för barnen.

Problemställningar som måste belysas:

- * Den befintliga luftkvaliteten bör utredas. Avgaserna från Vännäsvägen är idag ett oroande inslag. Luftmätningar bör göras under samtliga årstider och en konsekvensutredning av den ökade trafikmängden innebär och en kapacitetsberäkning på rondellerna så att inga köer bildas.
- * Hur kommer ljudnivåerna från den ökande trafiken att påverka området? Vilka miljökrav ställs när ett nytt bostadsområde ska byggas?
- * Hur kommer trafiksäkerheten att påverkas för de ungdomar som färdas till och från sina skolor?
- * Hur kommer trafiken genom befintligt villaområde att regleras?
- * Hur kommer byggnadsprocessen att påverka befintlig bebyggelse? Risk för sprickor och sättningar i husen? Påverkan på grundvattennivån? Fastighetsägarna önskar få ta del av utredningen, utförd av oberoende besiktningsman, innan pålningsarbetet påbörjas. Vilka åtgärder kommer att vidtas för att minimera buller och övriga olägenheter under byggnadstiden?

* Man önskar att träd intill Stadsgränsvägen, Sandåkerns gräsplan och lövträd i Tallparken bevaras.

Avslutningsvis påpekas att nämnda synpunkter till viss del lämnats under programskedet och att dessa inte har beaktats, man hoppas nu att större intresse nu ska visas för framförda åsikter".

Kommentarer: Kommunen vidhåller tidigare redovisat ställningstagande:

"Detaljplaneförslaget har utarbetats med det tidigare upprättade och antagna detaljplane-programmet som underlag. Förutsättningarna för att kunna ta marken i anspråk är bl a den överenskommelse som träffats mellan kommunen och Sandåkerns SK.

Planområdets centrala läge i staden innebär att ett stort antal personer kommer att bo i ett område med närhet till centrum, skolor, förskolor, idrottsanläggningar. Tväråns dalgång mm. Med den föreslagna utformningen av området kommer goda boendemiljöer att skapas. Ur planekonomisk synpunkt är en minskning av exploateringen inte möjlig.

Lufikvaliteten har behandlats i MKBn. I denna ingår en rapport upprättad av SMHI med spridningsberäkningar från vägtrafiken. Av rapporten framgår att "ingen av väglänkarna uppvisar halter över miljö kvalitetsnormen".

Ljudnivåerna redovisade i planbeskrivningen och i MKBn, visar lägre värden för bostadskvarteren vid Stadsgränsvägen och Fågelsångsvägen efter utbyggnaden.

Trafiksäkerheten vid skolvägarna) redovisas i barnkonsekvensanalysen.

Lokala trafikföreskrifter, som bl a reglerar vilka fordon som får nyttja lokalgatorna, kan komma att införas inom planområdet.

Besiktning av fastigheterna kommer att göras innan utbyggnaden påbörjas.

Befintlig vegetation ska bevaras så långt det är möjligt som ett värdefullt inslag i stadsmiljön. För området intill Tallparksvägen kommer en planbestämmelse att införas som ska säkerställa att områdets nuvarande karaktär i huvudsak behålls."

Bostadsrättsföreningen (BRF) Grubbehus 1

I yttrandet under utställningstiden framförs en likalydande skrivelse i samråds-skedet:

"BRF har förståelse för kommunens ambition att på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt öka utnyttjandegraden av befintlig infrastruktur. Man tycker dock att ambitionen inte får drivas för långt.

För att ha ett kvalitativt och acceptabelt boende för både kropp och själ måste det i relativ närhet av bostaden finnas grönområden med skog och natur. Detta utgör vedertagna fakta från många oberoende studier. Redan på planbeskrivningens första sida konstateras att inom hela området Sandåkern-Grisbacka-Grubbe finns det idag endast ett större sammanhängande skogsområde. BRF anser därför att det är helt fel att exploatera skogsområdet. Detta används flitigt för promenader och lek. Dessutom fungerar skogen som både en ljudmässig och visuell barriär mot Vännäsvägen, vilket man definitivt tror kommer att försämrats (även om bullerutredningen hävdar annat). En ökad bullernivå i bostäderna kommer att innebära bl a att fönster mot Vännäsvägen måste bytas en kostnad som BRF bör få kompensation för.

En exploatering av skogspartiet mellan Tallparksvägen och Vännäsvägen är ett frontalangrepp och ett gravt övergrepp mot den karaktär och stil som Tallparksområdet har haft de senaste 50 åren. Om exploateringen genomförs så kan byggnadsordningen för Grisbacka/Grubbe förpassas till papperskorgen eftersom de flesta övriga tänkbara ingrepp i områdets karaktär och utformning i stort sett är försumbara jämfört med detta.

Sammanfattningsvis begär BRF att planförslaget ändras så att ingen exploatering sker inom skogsområdet från Sandåkerns grusplan och västerut."

Kommentarer: Kommunen vidhåller tidigare redovisat ställningstagande:

"Ianspråkstagandet av skogsområdet norr om Tallparksvägen för fyra punkthus kommer att göras så att stora delar av skogen kan bibehållas. Plankartan kompletteras med en planbestämmelse som anger att områdets nuvarande karaktär i huvudsak behålls.

Den redovisade bullerutredningen visar att bullret kommer att minska vid BRF:s bostadshus om planförslaget genomförs."

Sandåkerns SK

Föreningen, genom sin ordförande, redogör ånyo för den överenskommelse som träffats med kommunen angående föreningens flyttning till nya lokaler och en ny konstgräsplan vid Grubbeskolan. Man önskar att det inom området kan avsättas ett område för en liten (7-manna) konstgräsplan.

Kommentarer: Kommunen vidhåller tidigare redovisat ställningstagande:

"Planområdet kan bl.a. av ekonomiska skäl inte inrymma en 7-manna konstgräsplan. Kommunens åtaganden gentemot föreningen med anledning av flytten har reglerats i en särskild överenskommelse i vilken en 7-manna konstgräsplan inte ingår."

Statoil

Statoil har i grunden inget att erinra mot detaljplanen.

Avgränsning av området för återvinningsstationen vid Statoil

I utställningshandlingarna redovisas en återvinningsstation i anslutning till Statoil. Under hand har frågan om en preciserad avgränsning av området tagits upp för att bli klargöra uppdelningen av kvarteret mellan Statoil och kommunen.

Ett förslag till revidering av plankartan har upprättats och delgetts UMEVA, Statoil och SHBK Park.

Kommentarer: Detaljplanen revideras enligt upprättat förslag som godtagits av berörda.

Patrik Kjellgren, Tisteln 2

Fastighetsägaren redovisar kvarstående synpunkter efter samrådsskedet. Den förändring av gatunätet med direktanslutning till Vännäsvägen innebär ökade utsläpp och ökat buller för villafastigheter närmast huvudgatan. Av den anledningen föreslår man:

- * Bullerplank sätts upp för villorna närmast huvudgatan för de som så önskar.
- * Tisteln 2 önskar flytta bostadsentrén från sydost till nordost (mot Blomstervägen).

Den nya entrén kommer då att vara placerad i strid mot gällande detaljplan varför fastighetsägaren önskar erhålla tillstånd till avvikelser och bygglov kostnader som kommunen bör ta. Kostnaderna för flyttningen av entrén står fastighetsägaren för.

* Bullervall eller bullerplank anordnas vid Vännäsvägen för att minska det ökade bullret från vägen i form av ljudreflektioner från den planerade bebyggelsen.

* Redovisning saknas på hur fotgängare och cyklister ska ta sig mellan Blomstervägen och Skråvägen, byggs denna del om?

* En trafiksäker passage till Västerslätts Centrum och till Nolia från Blomstervägen saknas i planmaterialet. Ett förslag till trafiksäker passage över huvudgatan redovisas.

* Ingen redovisning finns hur Västerslätts Centrums utvidgning kommer att disponeras. Vid ev parkering blir det ökat buller och utsläpp från bilar. Det bör kompletteras vilka åtgärder som ska vidtas.

* Filmen och illustrationen överensstämmer inte med detaljplanekartan, man förutsätter att detaljplanekartan gäller.

Kommentarer: Gatorna i anslutning till fastigheten förändras inte jämfört med dagsläget, befintligt gatuavsnitt söder om fastigheten kommer att trafikeras av färre fordon än idag, se avsnittet "Ändring av Klövervägens utfart".

Enligt trafikbulerutredningen till detaljplanen kommer bullret inom fastigheterna närmast den planerade huvudgatan att minska jämfört med förhållandena idag. Bullerplank och eventuell flyttning av bostadsentrén bör därför bekostas av fastighetsägaren.

Plankartan och illustrationsplanen kompletteras med en tydligare redovisning av hur passager för fotgängare och cyklister avses utformas för avsnittet Skråvägen, Blomstervägen och Västerslätts Centrum.

Enligt detaljplanen kommer Västerslätts Centrum att utökas mot söder. Området kommer i huvudsak att nyttjas för bilparkering med tillfart från lokalgatan (Skolgatan) söder om Centrum.

Detaljplanekartans redovisning gäller före illustrationsplanen och den film som visats över planområdet.

Thord Sjöström Tisteln 1

Fastighetsägaren känner sig mycket osäker om den föreslagna tillfarten till fastigheten via en gång – och cykelväg kan fungera bl a ur trafiksäkerhetssynpunkt. Ytterligare information i ärendet efterlyses,

Kommentarer: Befintlig tillfart till fastigheten ändras inte, se avsnittet "Ändring av Klövervägens utfart".

SHBK, Trafik

I skrivelsen framförs synpunkter på att avsnittet i planbeskrivningen där det anges att "förbud mot genomfartstrafik på Stadsgränsvägen kan komma att införas" bör tas bort för att boende inte ska ta det för självklart.

Klörevägens anslutning till Rödängsvägen bedöms bli placerad för nära cirkulationsplatsen vid Västerslätts Centrum varför möjligheterna till en annan anslutning bör övervägas.

Kommentarer: Avsnittet om ett eventuellt förbud mot genomfartstrafik på Stadsgränsvägen bör kvarstå eftersom det inte är formulerat som ett löfte att det ska förverkligas. Se även nedanstående avsnitt: "Ändring av Klövervägens utfart".

Ändring av Klövervägens utfart.

Med anledning av yttrandet från SHBK, Trafik, vilket stöttats av SHBK, Plan, angående Klövervägens utfart har ett reviderat förslag delgetts boende vid Klövervägen. Förslaget innebär att Klövervägen och Blomstervägen får en gemensam direktutfart mot huvudgatan.

Inga erinringar mot revideringen har framförts från fastighetsägarna.

Umeå Energi.

En befintlig transformatorstation belägen norr om fastigheten Tallen 9 bör redovisas som ett E-område.

Kommentarer: Plankartan revideras enligt Umeå energis önskemål.

Ledningsområden

I detaljplanen redovisas ledningsområden (u-områden) genom två kvarter väster om Backenvägen. U-området är avsett för ledningar för vatten och avlopp samt fjärrvärme. En utsedd exploatör inom ett kvarter har framfört önskemål om att ledningarna förläggs utanför kvarteret. Detta för att underlätta ett ändamålsenligt nyttjande av tilldelat markområde.

Kommentarer: Efter godkännande från UMEVA och Umeå Energi kan ledningsområdena utgå. Ledningarna förläggs i stället inom gatumark och parkmark.

SAMMANFATTNING

Byggnadsnämnden föreslås godkänna detaljplanen med följande revideringar och föra ärendet till kommunfullmäktige för antagande.

- Klövervägens anslutning till övriga gator justeras enligt upprättat förslag.
- Återvinningsstationens läge i anslutning till Statoil justeras.
- Ledningsområdena genom de två kvarteren väster om Backenvägen utgår.
- Ett område för befintlig transformatorstation norr om kvarteret Tallen redovisas på plankartan.
- Planbeskrivningen justeras med anledning av revideringarna ovan.

Samråd med berörda fastighetsägare och intressenter har hållits med anledning av de föreslagna revideringarna, inga erinringar har framförts.

KVARSTÅENDE SYNPUNKTER

Under samråds- och utställningsskedet har ett stort antal berörda framfört synpunkter som inte kunnat tillgodoses.

Underrättelse kommer att ske i ortens tidningar före och efter kommunfullmäktiges behandling av ärendet.

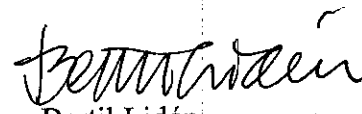
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå, mars 2008.

Detaljplanering och WSP Arkitektur



Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Lars Wendel
Arkitekt, WSP Arkitektur



Bertil Lidén
Arkitekt, WSP Arkitektur

Detaljplan för del av fastigheten Backen 4:8 m fl

*inom **SANDÅKERN***

i Umeå kommun, Västerbottens län



Sandåkern från öster.

Planbeskrivning
Antagandehandling

Samhällsbyggnadskontoret och WSP, november 2007
Reviderad mars 2008

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Handlingar	2
Planens syfte	2
Planområde	2
Gällande planer etc	2
Miljöpåverkan.....	3
Genomförande	3
BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	
Historik.....	3
Service	4
Trafik	4
Störningar.....	4
Geotekniska förhållanden.....	4
Teknisk försörjning.....	4
FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER	
Centrumnära kompletteringsbebyggelse.....	5
PLANERAD BEBYGGELSE	
Disposition och gatustruktur	5
Bebyggelsestruktur och gestaltning	6
Gruppboende	10
Rymlighet	10
Tillgänglighet	10
Bilparkering	10
Friytor/grönområden	10
Trafik	10
Störningar	11
Bilservice	13
Västerslätts centrum	13
TVÄRAN	14
BYGGTEKNIK	14
TEKNISK FÖRSÖRJNING	14
Vatten och spillvatten	14
Dagvatten	14
Fjärrvärme	14
Transformatorstationer.....	14
Återvinningsstation	14
BARNKONSEKVENsutredning	15
ADMINISTRATIVA FÖRESKRIFTER	15
MEDVERKANDE KONSULTER	15
REVIDERING	15
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	
Redovisas i separat handling	
KARTOR	
Detaljplanekarta	
Illustrationsplan	
Bilaga 1, bullerutbredningskartor	17
Bilaga 2, solstudier	25
Bilaga 3, fordonsmängder.....	28

HANDLINGAR

Planhandlingarna utgörs av plankarta med bestämmelser, illustrationsplan, denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning, samrådsredogörelse samt Detaljplaneprogram för Sandåkern.

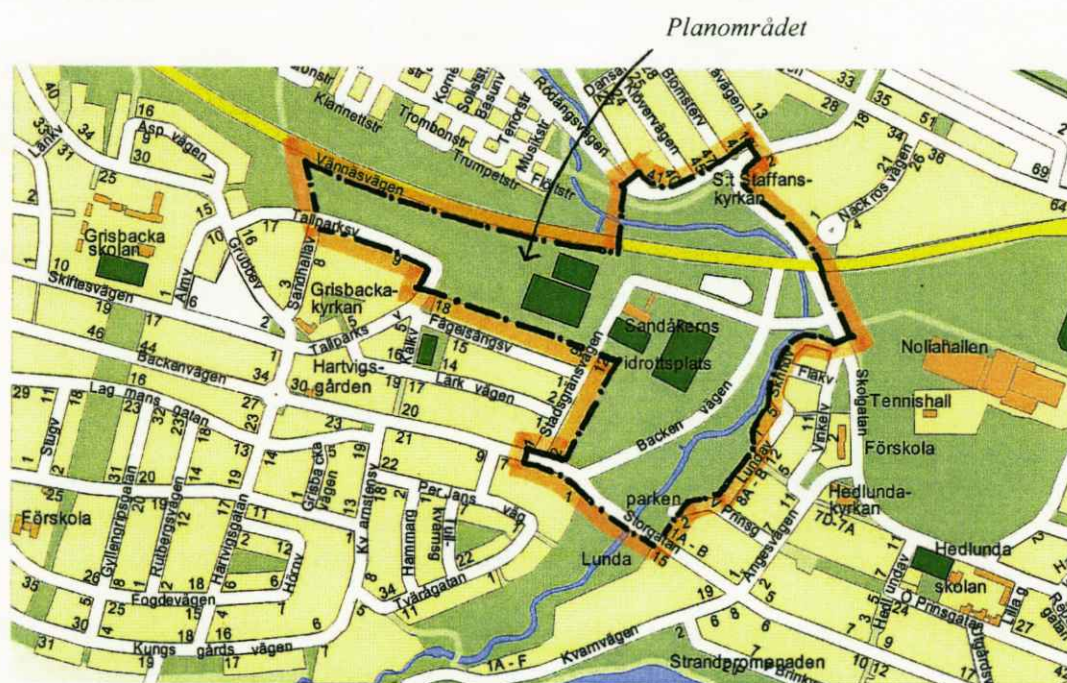
PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att det inom planområdet ska vara möjligt att uppföra bostäder. Planen ska även medge att lokaler för kontor, handel och småindustri kan inrymmas under förutsättning att verksamheten inte är störande.

PLANOMRÅDE

Planområdet utgörs av Sandåkerns idrottsplats samt angränsande områden mot Tvärån, Backenvägen – Storgatan, Tallparksvägen, Vännäsvägen (E 12) och Västerslätts Centrum.

Umeå kommun är ägare till all mark som kommer att nyttjas för bostäder.



GÄLLANDE PLANER ETC

Översiktsplan för Umeå, Öpl 98, antagen av kommunfullmäktige 1998-05-25 gäller för området. Markanvändningen inom området har belysts i ett Detaljplaneprogram för Sandåkern, upprättat i juni 2006. Efter samråd med berörda sakägare, myndigheter m fl har programmet, med vissa mindre justeringar, antagits av Byggnadsnämnden 2006-08-21.

Hela området är detaljplanlagt, följande planer berörs av förslaget: 2480K-P102/1973 (B A1/105) fastställd 1973-03-26, 2480K-P3/1958 (144) fastställd 1957-11-08, 2480K-P106/1958 (145) fastställd 1958-06-19, 2480K-P10/1962 (165B) fastställd 1961-12-11, 2480K-P42/1964 (184A) fastställd 1964-02-27, 2480K-P134/1964 (B A2/108) fastställd 1964-07-16, B A1/102 fastställd 1954-07-09, 2480K-P137/1983 (295B) fastställd 1983-10-18, 2480K-P98/1975 (238A) fastställd

1975-04-23, 2480K-P3/1958 (144C) fastställd 1957-11-08, 2480-P27/1979 (260A) fastställd 1978-10-10.

MILJÖPÅVERKAN

För detaljplaner ska kommunen bedöma om planens genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan och en miljöbedömning ska därför göras enligt 6 kap 11 § miljöbalken. Då planer enbart avser användning av små områden på lokal nivå ska denna s.k. behovsbedömning göras med hjälp av de kriterier som anges i bilaga 4 till MKB-förordningen.

Kriterierna i bilaga 4 till MKB-förordningen handlar bland annat om riskerna för människors hälsa eller för miljön, det berörda områdets sårbarhet på grund av t.ex. överskridna miljökvalitetsnormer eller kulturarvet eller påverkan på skyddad natur.

Föreliggande detaljplan omfattar inte område för Natura 2000 eller annan skyddad natur. Planförslaget medger en effektiv och resurssnål markanvändning, lämplig utifrån områdets förutsättningar och föreliggande behov.

För att belysa den påverkan som den planerade utbyggnaden inom området får beträffande buller, luftföroreningar, hälsa och säkerhet mm har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättats. MKB:n biläggs planhandlingarna.

GENOMFÖRANDE

Planeringsutskottet har 2005-06-14 beslutat att föravtal tecknas med HSB, Riksbyggen, NCC och Skanska avseende Sandåkerns bostadsområde.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

HISTORIK

Stora delar av planområdet är gammal åkermark. I slutet av 1940-talet omvandlades denna till idrottsplan/fotbollsplan för Sandåkerns SK.

Den västra delen av planområdet utgörs av ett fint tallskogparti, vilket går mot Vännäsvägen som flyttades till sitt nuvarande läge under 1960-talet. Samtidigt tillkom Backenvägens förlängning ut mot Vännäsvägen och en viadukt under Vännäsvägen anordnades för Skolgatan. Barriärverkan mellan Västerslätt och Sandåkern blev påtaglig. Området mellan Backenvägen och Tvärån blev ett parkstråk och en bensinstation etablerades vid Stadsgränsvägen.

Storgatan, med sin bro över Tvärån, har haft sin nuvarande sträckning under lång tid. Brovägen är dock inte ursprungligt, det låg tidigare längre söderut.

Den kringliggande bebyggelsen är främst från 1950- och 1960-talen.

Inom området finns Sandåkerns idrottsplats med bollplaner, byggnader, parkeringsplatser mm. Bensinstationen Statoil är belägen inom kvarteret Barret.

SERVICE

Inom och i anslutning till planområdet finns dagligvarubutiker i Västerslätts centrum samt vid Grubbevägen. Drivmedelsförsäljning samt viss butiksservice finns på Statoils bensinstation.

Inom angränsande områden finns förskolor och grundskolor med kapacitet att ta emot skolbarn från planområdet.

TRAFIK**Bil och buss**

Befintlig gatustruktur utgörs av Backenvägen som ansluter mot Vännäsvägen, Storgatan och mot Skolgatan, via Stadsgränsvägen. Huvudstråk för gång- och cykeltrafik finns intill Backenvägen, Storgatan och Skolgatan.

Lokalbussar, linjerna 1 och 7 m fl, trafikerar området med hållplatser på Backenvägen, Storgatan och Skolgatan. Direktbussen Umedalen – Universitetet har en hållplats på Backenvägen.

STÖRNINGAR**Buller från vägtrafik**

Trafikbullret från dagens fordonstrafik på Vännäsvägen och övriga gator inom planområdet redovisas på bullerkarta över området, bilaga 1 karta A.

Buller från flyg

Planområdet påverkas inte av buller från Umeå flygplats.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

En översiktlig geoteknisk undersökning har utförts av WSP Samhällsbyggnad i april 2006. Av denna framgår att jorden består av sand överlagrande sulfidhaltig silt och lera. Djupet till fast botten uppgår till 20-25 m. Tjockleken på sandlagret varierar mellan 0 m och 10 m där området mellan Stadsgränsvägen och Tallparksvägen är tunnast. Radon av normal nivå har konstaterats i områdets centrala del. Ett cirka 25 m brett område från Tväråns mitt har i undersökningen angetts vara olämpligt för bebyggande eller uppfyllnad.

I undersökningen redovisas grundläggningsrekommendationer som bl a anger att byggnader högre än två våningar ska grundläggas med stödpålar. Radon-skyddande åtgärder kan erfordras inom delar av området.

Av utredningen framgår vilka ytterligare undersökningar som bör göras.

TEKNISK FÖRSÖRJNING**Vatten och spillvatten**

Området försörjs idag via ett konventionellt system för vatten och spillvatten. Spillvattnet avleds till en avloppspumpstation öster om Tvärån.

Dagvatten

Idag avleds dagvattnet från Sandåkern till Tvärån.

Fjärrvärme

Fjärrvärmeledningar är utbyggda till idrottsplatsens servicebyggnader och vidare västerut genom området.

FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Centrumnära kompletteringsbebyggelse

Planområdets koppling till stadens centrum med dess stora utbud av service av olika slag har föranlett kommunen att betrakta planområdet som "centrumnära kompletteringsbebyggelse". En långsiktig hållbar utveckling för Umeå innebär att det är viktigare att dämpa ökningen av biltrafik och möjliggöra kompletteringsbebyggelse i befintliga stadsdelar än att lokalisera all nyproduktion av bostäder till perifera naturområden där bullernivåerna är mycket låga. Dessa naturområden bör dessutom i många fall få bevaras då de är långsiktigt viktiga för många människors rekreation och välbefinnande och en förutsättning för att på rimligt nära håll hitta miljöer med låga bullernivåer. För Umeås del finns ingen geografisk definition för vilka områden som kan anses vara "centrumnära" men den sammanhållna stadsbygden i staden är utgångspunkt. Umeå kommun har för avsikt att i den pågående revideringen av översiktsplanen närmare anvisa i vilka situationer och områden en tillämpning av begreppet tyst sida bör kunna aktualiseras.

Att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande har hög prioritet för kommunen. Umeå har i sin översiktsplan tagit ställning till en strategi för stadens utbyggnad. Framtidens byggande ska till minst hälften ske inom den befintliga stadens område. Resursutnyttjande, trafik- och miljöskäl ligger bakom detta.

Planområdet ligger i direkt anslutning till Centrala Stan (se ÖPL 98, fördjupning för Centrala Stan; Karta 1), med stadskaraktär särskilt tydlig längs Storgatan. Endast avskilt av det parkstråk Tvärån bildar, kopplas det till stadens centrum med dess stora utbud av service av olika slag. Detta har föranlett kommunen att betrakta planområdet som "centrumnära kompletteringsbebyggelse".

För att understryka kommunens uppfattning i fråga om centrumnära kompletteringsbebyggelse har detaljplanen utformats med stadskaraktär dvs med ordnade kvartersstrukturer och tät bebyggelse vid kollektivstråken samt vid gång- och cykelstråken mot stadens centrum. Detta innebär att bilberoendet för resor inom staden blir lågt. Möjligheter ges även för inslag av kontor, handel och småföretag vilket medför att den nya bebyggelsen kan komplettera stadens näringsliv och företagsklimat. Effekten blir även att områdets offentliga rum kan "leva" under större delen av dygnets timmar vilket i sin tur bidrar till en större trygghet på gatorna. Backenvägen utformas stadsmässigt med mått som innebär att trafikshastigheten hålls nere och att GC-stråken kan passera i plan. Det medför att emissioner hålls nere och att staden blir tryggare.

PLANERAD BEBYGGELSE

Disposition och gatustruktur

Planområdet består av fem delområden:

- Området vid Västerslätts centrum som kompletteras för en mindre utbyggnad och med bilparkering.
- Bostadsområdet mellan den befintliga Tallparksvägen och Vännäsvägen.
- Bostadskvarteren norr om villabebyggelsen vid Fågelsångsvägen och Stadsgränsvägen.
- Statoil söder om Vännäsvägen. Nuvarande användning kompletteras med avfallsåtervinning.
- Bostadskvarteren mellan nya dragningen av Backenvägen och Tvärån.

Backenvägen ges en ny sträckning mellan Storgatan och Vännäsvägen. Läget blir mer västligt gentemot nuvarande. Gatan förlängs sedan vidare mot Västerslätts Centrum. En ny gata utförs från Backenvägens nya sträckning mot Tallparksvägen. Den förläggs nära Vännäsvägen förbi det nya bostadsområdet i norr. Cirkulationsplatser utförs vid alla mer trafikerade korsningar.

Bebyggelsestruktur och gestaltning

Sandåkern är planerat utifrån förutsättningarna att området utgör centrumnära kompletteringsbebyggelse. Umeås expansion innebär att centrum kommer att utökas varvid planområdet naturligt kommer att ingå i stadens centrum. Detta innebär samtidigt att bebyggelsen bör utformas med en stark stadsmässighet.

Den planerade nya bebyggelsen inom området kommer i huvudsak att utgöras av bostäder. Kommunens önskemål är byggande av hyresrätter, blandade upplåtelseformer, boende för äldre samt möjlighet till inpassning av gruppboenden och verksamheter. Önskemål är också att bebyggelsen utformas för ett minimum av resursförbrukning kombinerat med materialval med korta kretslopp, gärna trä i stor omfattning.

Området består för närvarande av stora öppna ytor mot omgivande trafikleder. Gestaltningen av den nya bebyggelsen bör bli därför ägnas stor omsorg ur stadsbildssynpunkt. Området kommer att bli det man möter när man närmar sig Umeå Centrum västerifrån på Vännäsvägen. En femton våningar hög byggnad föreslås, som ett tydligt landmärke, avsluta raden av stegrande hushöjder längs Vännäsvägen. Det är tänkt att förmedla känslan: "här börjar staden".

Närmar man sig Centrum längs Backenvägen kan ytterligare ett högt hus markera sig i fonden och visa områdets början ner mot Storgatan. Eftersom Umeå är förhållandevis plant kommer dessa byggnader att vara synliga från många platser inom staden och därmed markera Sandåkern.



Punkthus vid Tallparksvägen

I den nivåmässigt högre belägna Tallparken i den nordvästra delen föreslås fyra punkthus, för att spara så mycket som möjligt av den befintliga tallskogen. En

planbestämmelse, syftande till att stora delar av skogen ska bevaras, har införts. Vid släntkrönet mot Vännäsvägen utförs ett i plan vindlande bullerplank, gärna påminnande om befintligt längre västerut. Som en del i planket förs garage/skärmtak in.



Bostadshus i anslutning till Vännäsvägen och Backenvägens nya sträckning

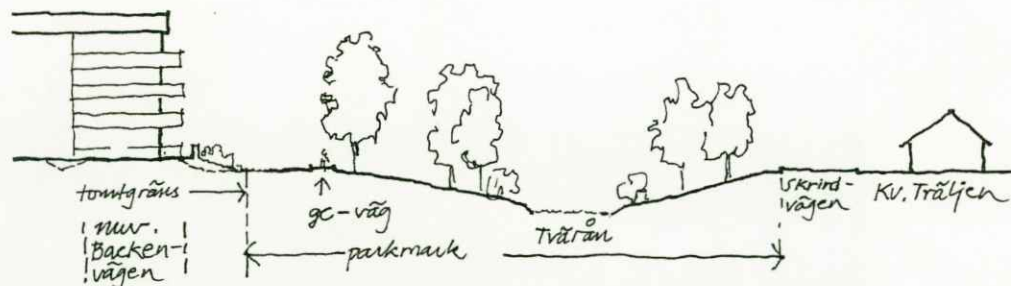
Byggnaderna längs nya sträckningen av Backenvägen samt i anslutning till de föreslagna lokalgatorna placeras så att ett stadsmässiga gaturum blir möjliga. Detta bör förstärkas med björkalléer. Byggnaderna bör utformas så att de ytterligare förstärker stadskänslan. Gemensamma kvartersgårdar av fattbar social storlek bör möjliggöras.

Inom kvarteren väster om Backenvägen förläggs de högsta husen mot Vännäsvägen medan tvåvåningshus anpassar bebyggelsen mot villorna i kvarteret Tallen. Garage/skärmtak skärmar av området från Vännäsvägen.



Bostadshus vid Tvärån

Inom den östligaste delen av planområdet placeras och utformas kvarteren så att ett parkstråk avsätts som inrymmer de planerade åtgärderna för projektet Tvärån. Bostadshusen ges en höjd på fyra våningar med undantag för det nio våningar höga punkthuset längst i söder. Åtgärder inom kvarterens östra delar ska vidtas som tydliggör gränsen mellan tomtmark och parkmark, ex vis genom murar och slänter i kombination med vegetation. Sådana åtgärder innebär även att små barn hindras att leta sig ner till Tvärån. En planbestämmelse anger detta som ett krav som ska tillgodoses i samband med bostadshusens uppförande.



Sektion genom området närmast Tvärån med befintlig bebyggelse öster om ån till höger och planerade bostadshus till vänster



Bostadshus vid gång- och cykelvägen intill Tvärån

Parkeringsplatserna inom detaljplanområdet bör utföras med skärmväggar, plank eller motsvarande mot gaturummen för att förstärka stadskaraktären. Även sophus och liknande komplementbyggnader utformas med fördel enligt samma grundtanke.

Solstudier har utförts och redovisas i bilaga 2.



Utsikt mot söder från punkthuset vid Vännäsvägen

Gruppboende

Av Socialtjänstens behov av tre gruppboenden inom området bör två kunna inrymmas i flerbostadshus inom området och det tredje i en friliggande byggnad på en egen tomt väster om planområdet.

Rymlighet

Planområdet beräknas kunna inrymma drygt 700 lägenheter.

Tillgänglighet

Såväl utemiljöer som byggnader ska utformas så att de blir tillgängliga för personer med olika typer av funktionsnedsättningar.

Bilparkering

Erforderliga parkeringsplatser inom Sandåkern ska byggas ut enligt parkeringsnormen 9 bilplatser/ 1000m² BTA i likhet med stadsdelen Väst på Stan. Parkeringsplatserna avses anordnade som markparkering med öppna platser samt med skärmtak/garage. Det bör övervägas att inom delar av området anordna viss del av parkeringarna i parkeringsdäck för att härigenom kunna uppnå önskad exploatering.

Parkeringsplatserna belägna norr om Tallparksvägen och nyttjas för kvarteret Eken måste omlokaliseras.

FRIYTOR/GRÖNOMRÅDEN

Befintlig skogsmark, parkmark och trädbestånd sparas så mycket som möjligt. Grönområden omkring den planerade bebyggelsen skall harmoniera med de befintliga parkområdena. Raden av björkar längs Vännäsvägen (E12) bör utökas mot väster för att skapa en tydlig entré till staden västerifrån.

TRAFIK**Bilar**

Genom ny dragning av Backenvägen och cirkulationsplats på Vännäsvägen kommer trafiken och framkomligheten till stadens centrum att förbättras. Dessutom innebär den nya anslutningen till Västerslätt bl.a. god tillgänglighet till Västerslätt centrum. De föreslagna nya vägsträckningarna bedöms innebära att en större andel trafikanter mot Centrum kommer att välja Vännäsvägen i stället för Storgatan vilket innebär mindre belastning i korsningarna på Västra Esplanaden.

Trafikmängderna på gatorna inom planområdet beräknas, efter att området byggts ut, att uppgå till storleksordningen (avser ca år 2010, innan planerade nya vägar byggts):

Vännäsvägen från väster till Backenvägens anslutning	16000 fordon/dygn
Vännäsvägen öster om Backenvägens anslutning	22000 "
Backenvägen norrut förbi kv Linden	8000 "
Backenvägens anslutning mot Vännäsvägen	10500 "
Storgatan mot centrum	6500 "

Andelen tung trafik uppgår till 12 % på Vännäsvägen och till 5% på Backenvägen och Storgatan. Trafikens fördelning på Vännäsvägen under dygnet är:

78% kl 06-18, 16% kl 18-22 och 6% kl 22-06.

Efter att området bebyggs kommer trafikmängderna att öka något innan tvärförbindelserna till Vännäsvägen väster om planområdet samt ringleden runt stan kommit till stånd. Därefter kommer trafiken att minska både på Vännäsvägen, Backenvägen och Storgatan. För Vännäsvägen innebär detta att den totala fordonsmängden minskar med 2000 fordon per dygn till 14000 och att andelen tung trafik minskar till 10% vilket i reella tal innebär en minskning från idag med 35% färre tunga fordon på Vännäsvägen.

Fordonsmängder under olika skeden av vägutbyggnaderna i stan och under delar av dygnet, dag, kväll och natt, redovisas i **bilaga 3**. I det diagram som redovisar "Trafikens dygnsvariation på Vännäsvägen" och "Trafikens dygnsvariation på Backenvägen och Storgatan" ser man att det förekommer två trafiktoppar. En på morgonen vid 7-8 tiden och en lite senare vid 16-17 tiden. På kväll och natt är det mycket lite trafik. Den tunga trafiken trafikerar Vännäsvägen och Backenvägen framförallt på dagtid och mycket lite på kväll och natt.

Trafiken på vissa lokalgator kan regleras med lokala trafikföreskrifter. Den del av Skolgatan som är belägen mellan cirkulationsplatserna vid Västerslätt centrum och vid fd Ridvägen kan komma att reserveras för kollektivtrafik. Förbud mot genomfartstrafik på Stadsgränsvägen kan komma att införas.

Gång- och cykeltrafik

På plankartan illustreras ett huvudstråk för gång- och cykeltrafik genom områdets centrala del via en ny bro över Tvärån mot Västra Prinsgatan för att framledes kunna anslutas utmed Kungsgatan till Centrum. Till detta stråk mot Centrum bör även kopplas en gång- och cykelväg från väster längs den befintliga Backenvägen. Detta kan innebära att ytterligare in bro erfordras över Tvärån. Ytterligare ett huvudstråk redovisas vid Skolgatan mot Västerslätt/Rödäng.

I anslutning till de större gatorna i övrigt illustreras gång- och cykelvägar separerade från körytorna. Korsningarna av Backenvägen sker i anslutning till cirkulationsplatser eller trevägskorsningar för att ge de oskyddade trafikanterna så säkra och bekväma passager som möjligt.

Ett stråk för gång- och cykeltrafik mot Västerslätt föreslås med en tunnel under Vännäsvägen och en bro över Tvärån.

I anslutning till de större gatorna och huvudstråken för gång- och cykeltrafik ska alléträd planteras och befintliga träd bevaras så långt som möjligt.

Kollektivtrafik

Lokaltrafikens linjesträckningar kommer i huvudsak att överensstämma med dagens situation. Den nya sträckningen av Backenvägen medger att en centralt belägen hållplats kan anordnas för direktbussen Umedalen- Universitetet, linje 72. Efter Skolgatans ombyggnad i anslutning till cirkulationsplatsen vid Västerslätt centrum får en busslinje en hållplats intill centrumområdet.

STÖRNINGAR

Buller

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

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

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Bullernivåer redovisade i Boverkets rapport "Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder" får inte överskridas. Sandåkern bedöms utgöra en komplettering av Centrala Stan och är beläget endast 2 km från stadscentrum, Rådhusstorget. Området kommer att få mycket goda bussförbindelser mot Vasaplan och övriga delar av staden. Gång- och cykelvägnätet kommer att byggas ut till mycket goda anslutningar mot bl a stadscentrum. Boverkets principer för bullernivåer i centrumnära bostäder bör därför kunna tillämpas vid bedömningen vilka nivåer på bullret som kan accepteras.

I Boverksrapportens bilaga redovisas exempel där verket menar att "avsteg accepteras (t.ex. där den allmänna ljudmiljön är bra och där det går att ordna tyst sida.)" eller "avsteg kan accepteras under vissa förutsättningar (t.ex. där stor omsorg ägnas åt att åstadkomma en god helhetsbedömning)". De redovisade exemplen är såväl centralt som ocentralt belägna. I exemplen redovisas olika tillvägagångssätt för att en god boendemiljö ska kunna åstadkommas trots relativt hög bullernivåer på trafiksidan.

I rapporten "Trafikbuller och planering III – Ljudkvalitetspoäng" utarbetad av Länsstyrelsen i Stockholms län och Miljöförvaltningen i Stockholms stad i samarbete mellan Ingemansson Technology AB redovisas en bedömningsmodell påminnande om de exempel som Boverket redovisat i sin rapport. Man har infört begreppet "ljudkvalitetspoäng" där varje lägenhet i ett bostadsprojekt ges poäng under följande rubriker: Buller på trafiksidan, buller på gård, buller vid entrén, buller inomhus, flera trafikslag/bullerkällor, planlösning, balkonger samt grannskapet. Beräkningarna kan göras även i ett detaljplaneärende med de förutsättningar som anges i planbestämmelserna. Ljudkvalitetspoängen ska uppfylla vissa nivåer för "sämsta" lägenhet och för medelvärdet inom delområdet.

Beräkningar av bullernivåerna från vägarna har gjorts för hela planområdet och redovisas på separata bullerkartor. Med detta underlag har ljudkvalitetspoäng räknats fram för de delar av planområdet som är mest utsatt för trafikbuller. Resultatet från beräkningarna har föranlett att det i planbestämmelserna anges vilka bullernivåer som inte får överskridas, krav på bostadslägenheternas planlösningar mm.

För de bostadshus som är utsatta för höga bullernivåer på fasad mot trafiksidan kan det krävas att byggnaderna skall innehålla ljudkrav enligt BBR ljudklass B.

När stadens trafiksystem byggts ut, inklusive Västra länken, kommer trafikmängderna att minska på Vännäsvägen, Backenvägen och Storgatan, se trafikavsnittet ovan och bilaga 3. Någon bullerberäkning har inte gjorts för denna situation. Erfarenhetsmässigt bedöms de lägre trafikmängderna innebära en sänkning av vägtrafikbullret med c:a 1dBA efter att trafiksystemet byggts ut.

Tågbuller har inte kontrollerats men bedöms inte påverka planområdet i någon stor utsträckning. 8 st. tågpassager/timme innebär ett skyddsavstånd på 300 meter

till närmaste bostadsbebyggelse för att innehålla $L_{pAeqtåg} = 55$ dBA. Botniabanan trafikeras med färre tåg än detta.

Externt industribuller har inte heller kontrollerats men bedöms inte påverka planområdet i någon stor utsträckning.

Planområdet berörs inte av störande flygbuller.

Bullerutbredningskartor redovisas i bilaga 1.

Karta A redovisar dagens trafikbullerutbredning i marknivå från befintliga vägar. På kartan visas relativt höga bullernivåer inom Sandåkern och intill Tväråns stränder. Det kan även konstateras att bullernivåerna även är relativt höga vid Tvärån norr om Vännäsvägen och mot bebyggelsen i Västerslätt.

Karta B visar hela planområdet utbyggt med de nya gatusträckningarna och alla nya hus på plats. Av kartan, som redovisar bullernivåer i markplanet, kan man bl a utläsa att nivåerna är lägre i anslutning till Tvärån och dess omgivning samt i anslutning till kvarteren Tallen, Granen och Linden jämfört med dagens situation. För området norr om Vännäsvägen redovisas på kartan något lägre bullernivåer jämfört med dagens situation dock förväntas bullernivåerna öka med c:a 1-2 dBA, utöver de angivna, på grund av reflexer från de nya husen på södra sidan om Vännäsvägen.

De nya husens fasader som ligger nära de mest trafikerade vägsträckorna kan ej innehålla ekvivalent ljudnivå mindre än eller lika med 55 dBA. Inom de nya bostadskvarteren kan "tysta sidor" erhållas med låga bullernivåer.

Att bullernivåerna inom och i anslutning till kvarteren blir så låga, jämfört med dagens situation, beror på detaljplanens utformning med de avskärmande bostadshusen mot trafiklederna. Vidare kommer fordonshastigheten på Vännäsvägen och Backenvägen att bli relativt låg beroende på gatornas utformning med flera rondeller.

Övriga kartor redovisar bullernivåer 5, 8, 11 och 20 meter över mark

Bilservice

Befintlig bensinstation ges i planen möjlighet att utöka tomten mot söder eftersom lokalgatan ges ett sydligare läge än idag. Tomten föreslås även utökad något mot norr för att möjliggöra förändrade trafikrörelser inom området. För att i görligaste mån undvika att olägenheter uppstår för närboende bör verksamheten inom stationsområdet bedrivas inom den norra delen. Garage och andra byggnader intill lokalgatan bör få sina portar och entréer från norr.

Hanteringen av bränsle förutsätts ske inom tomtens norra del så att 50 meters skyddsavstånd till bostäderna kan uppfyllas.

Västerslätts Centrum

Den förändring som görs i gatunätet gör det möjligt att utöka centrumområdet mot söder. Den utökning av tomtmarken som görs kommer att användas för parkering och en mindre tillbyggnad av angränsande butikslokaler.

TVÄRÅN

Tvärån utpekas i översiktsplanen som större sammanhängande område av betydelse för den biologiska mångfalden i vattenområden. Tvärån med omgivande vegetation fungerar idag som en ekologisk korridor genom stadslandskapet. För att förbättra funktionen som ekologisk korridor bör flerskiktad vegetation skapas vid Tväråns stränder samt att gräsytor mellan ån och gång- och cykelvägen bör skötas som ängsmark.

BYGGTEKNIK

För att kunna uppfylla kommunens långsiktiga mål för en hållbar utveckling vid planeringen för det framtida Umeå, rekommenderas för bostadsbyggnaders uppförande att byggmaterial väljs som ger sunda bostäder. För att få sunda bostäder måste även byggmetoder användas som förhindrar att fukt tillförs under byggskedet. Val av material och byggmetoder ska göras med hänsyn till framtida återvinning och återanvändning.

Avfall ska kunna tas omhand via källsortering och kompostering av köks- och trädgårdsavfall rekommenderas. Avfallsutrymmen bör placeras så att transporter med tung sopbil minimeras inom bostadskvarteren. Anvisningar finns i NOA 03.

För installationer rekommenderas vidare att energisnåla system för vatten, uppvärmning och ventilation installeras. Uppvärmningssystemet, som ska vara vattenburet, ska anslutas till fjärrvärme. En energiförbrukning för värme och ventilation som är 10% lägre än BBR (BFS 1993:57 med ändringar till och med 2006:12) bör eftersträvas. Ett femledarsystem för el rekommenderas.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och spillvatten

Området kommer att försörjas via ett konventionellt system för vatten och spillvatten. En avloppspumpstation kommer förmodligen att erfordras inom området östra del för att pumpa avloppet till befintliga ledningar öster om Tvärån. En befintlig tryckavloppsledning från Västerslätt och Rödäng måste läggas om till ett nytt läge genom området.

Dagvatten

Idag avleds dagvattnet Sandåkern till Tvärån vilket även kommer att göras efter utbyggnaden av området. Åtgärder i dagvattennätet måste vidtas för att minimera utsläpp av föroreningar till ån.

Fjärrvärme

Området kommer att försörjas med fjärrvärme från befintligt nät med anslutning till området vid lokalgatan intill bensinstationen. Ledningarna förläggs i huvudsak inom gatu- och parkmark.

Transformatorstationer

Fyra transformatorstationer redovisas inom planområdet.

Återvinningsstation

Den återvinningsstation som är belägen väster om kvarteret Barret, Statoil, flyttas till ett läge öster om bensinstationen och får tillfart från stationsområdet.

BARNKONSEKVENSTREDDNING

Små barns närområden

Den redovisade uppläggningsen av bebyggelsestrukturen inom området bör innebära att goda förutsättningar finns att anordna lekplatser och övriga vistelsezoner så att man inte behöver korsa gator på väg från bostaden. Förutsättningar finns även för att lekplatserna placeras så att de inte ligger i skugga eller utsätts för trafikbuller. För kvarterens närmast Tvärån kommer marken att iordningställas så att spontan förflyttning mot ån förhindras. Inom kvarteret norr om Tallparksvägen ska ett bullerplank sättas upp mot Vännäsvägen. Detta utgör samtidigt ett hinder för barnen att ta sig ut på vägen.

Barns skolvägar

Förskolor och skolor som kommer att betjäna området är belägna utanför planområdet. Skulle behovet av förskolor bli större än vad man idag bedömer så ger planen möjlighet att sådana kan anordnas inom området. Huvudstråken för skolvägar är förlagda i huvudsak som separata gång- och cykelvägar. Dessa korsar Backenvägen i anslutning till cirkulationsplatser och trevägskorsningar där fordonshastigheterna är nedsatta beroende på gatuutformningen och således så säkra som möjligt. Förbindelsen mot Rödäng sker via tunnel under Vännäsvägen.

Barns fritidsvägar

Bollplaner och idrottsanläggningar är belägna utanför planområdet och nås från bostäderna på samma sätt som till skolorna. En separat gång- och cykelväg finns till Noliafältets idrottsanläggningar.

Kollektivtrafik

Barn och ungdomar har goda möjligheter att nyttja bussar till och från skolor och fritidsanläggningar mm belägna på längre avstånd från Sandåkern. En busshållplats är belägen centralt inom området vid Backenvägens nya sträckning och övriga hållplatser finns vid befintliga Backenvägen och Skolgatan.

ADMINISTRATIVA FÖRESKRIFTER

Frågor av administrativ karaktär behandlas i genomförandebeskrivningen.

MEDVERKANDE KONSULTER

Vid utarbetandet av detaljplanen har underlag utarbetats av tjänstemän på WSP Samhällsbyggnad, WSP Akustik, Lars Högberg Realistic Form Noise och Curt L Sandberg.

REVIDERING

Efter att detaljplanen hållits utställd har planhandlingarna reviderats på följande punkter:


- Klövervägens anslutning till övriga gator justeras.
- Återvinningsstationens läge i anslutning till Statoil har preciserats.
- Ledningsområdena genom de två kvarteren väster om Backenvägen har utgått.
- Ett område för befintlig transformatorstation norr om kvarteret Tallen redovisas på plankartan.
- Planbeskrivningen har justerats med anledning av revideringarna ovan.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå, november 2007,
Detaljplanering reviderad mars 2008.



Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Lars Wendel
Arkitekt, WSP Arkitektur



Bertil Lidén
Arkitekt, WSP Arkitektur

Bilaga 1
BULLERKARTOR

C

C

C

C

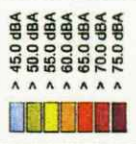
Bilaga 1

Sandöskern, Umeå
Nuvarande situation
Bottenvänting

Bullerbekräkning från vägar
Projektnr: 2006-262

Resultatfil:
nuvsituation-2m.cna
Datum: 12.04.07, kl 16:46

Ekvivalent ljudnivå
2 m över mark



Skala: 1 : 3000

Beräkningen utförd av:
AM
WSP Akustik



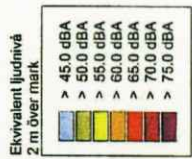
Karta A
Nuvarande förhållanden, buller i marknivå

Bilaga 1

Sandåkern, Umeå
Framtida situation
Bostervänning
Med begränsade skärmtåg

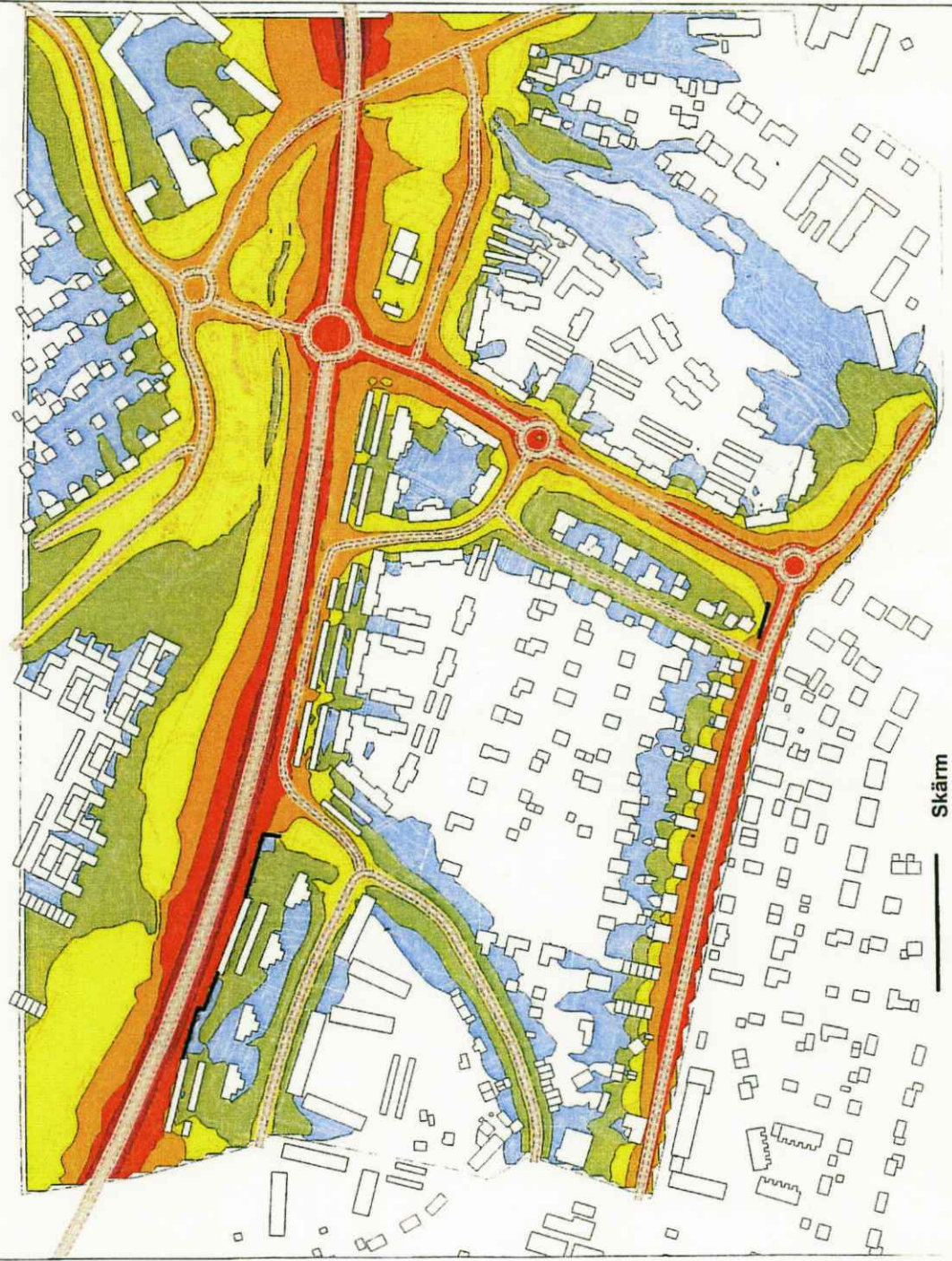
Bullerberäkning från vägar
Projektnr: 2006-262

Resultatfil:
framtida_husplanering-2m_0_mark-eg.cna
Datum: 13.04.07, kl 09:56



Skala: 1 : 3000

Beställningen utförd av:
Mår WSP Akustik



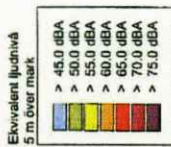
Skärm

Karta B
Planområdet utbyggt, buller i marknivå

Bilaga 1
 Sandvikern, Umeå
 Framtida situation
 Våning 1
 Med begränsade skärmåtgärder

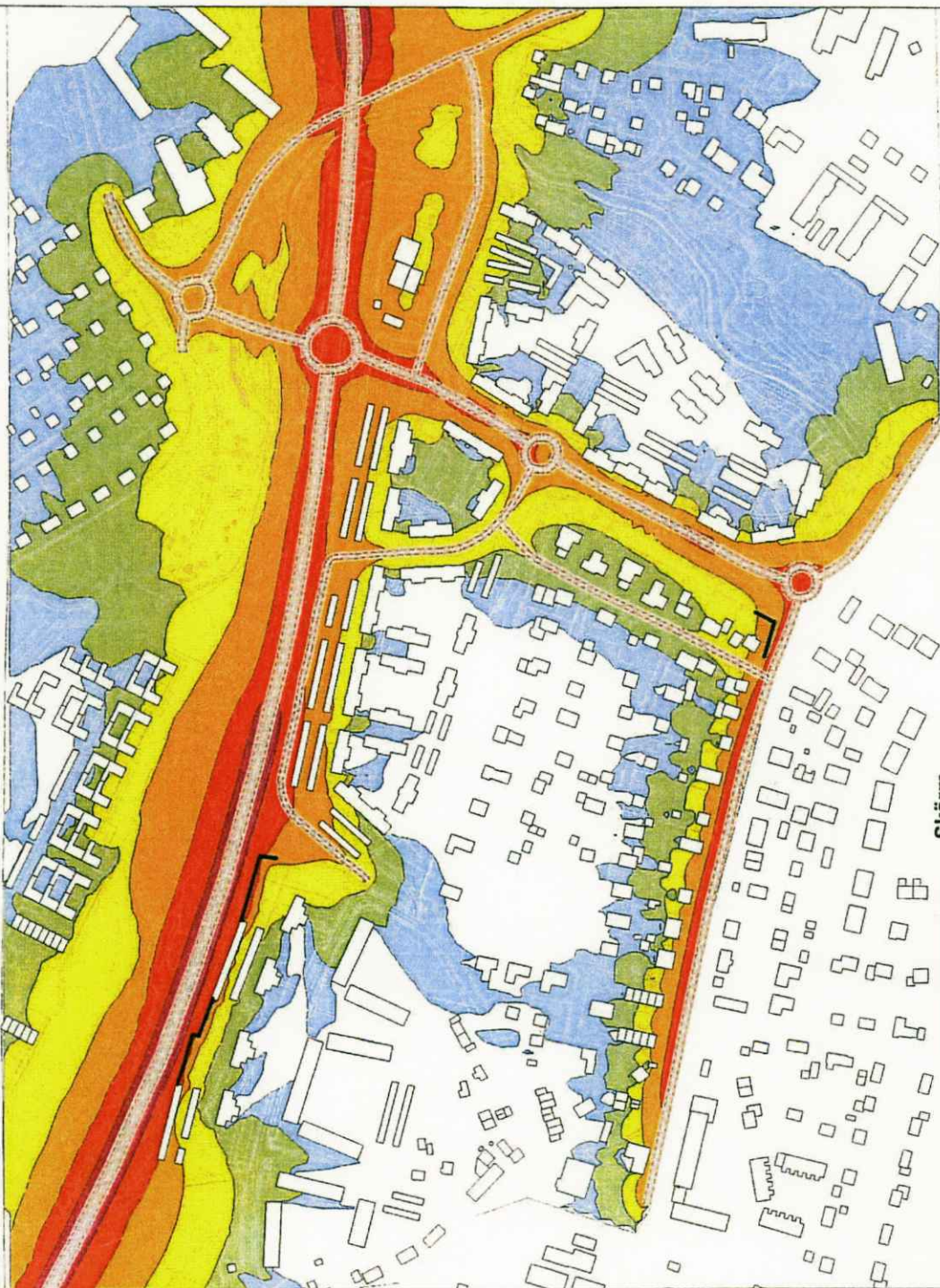
Bullerberäkning från vägar
 Projektår: 2006-2007

Reviserat
 Inretdag: 2006-07-14 13:21
 Datum: 27.09.07 kl 13:21

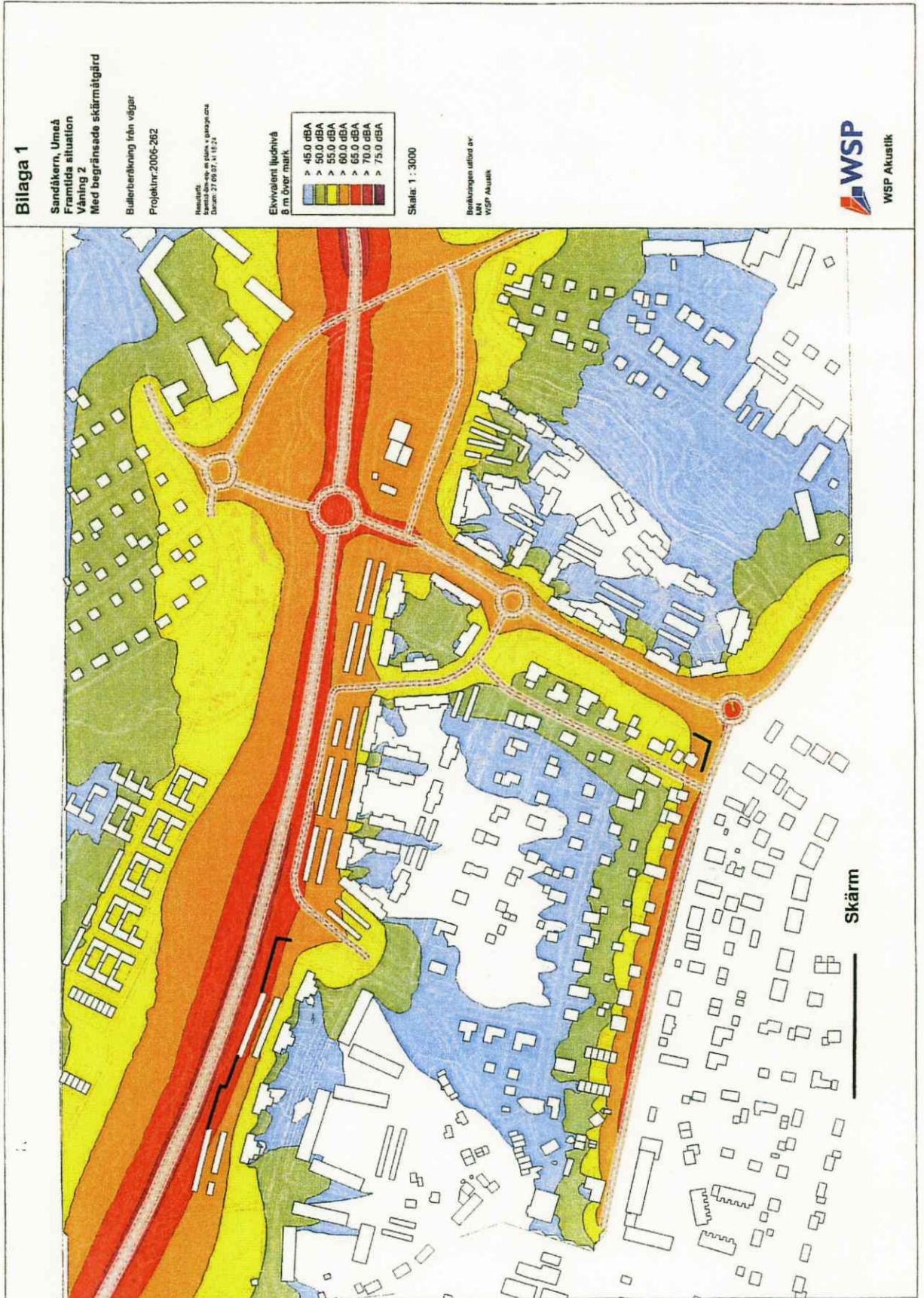


Skala: 1 : 3000

Beställningen utförd av:
 MJK
 WSP Akustik



Karta C
 Bullernivåer 5 meter över mark



Karta D
Bullernivåer 8 meter över mark

Bilaga 1

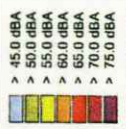
Sandvikern, Umeå
Framtida situation
Vänling 3
Med begränsade skärmgård

Bullerberäkning från vägar

Projektnr:2006-262

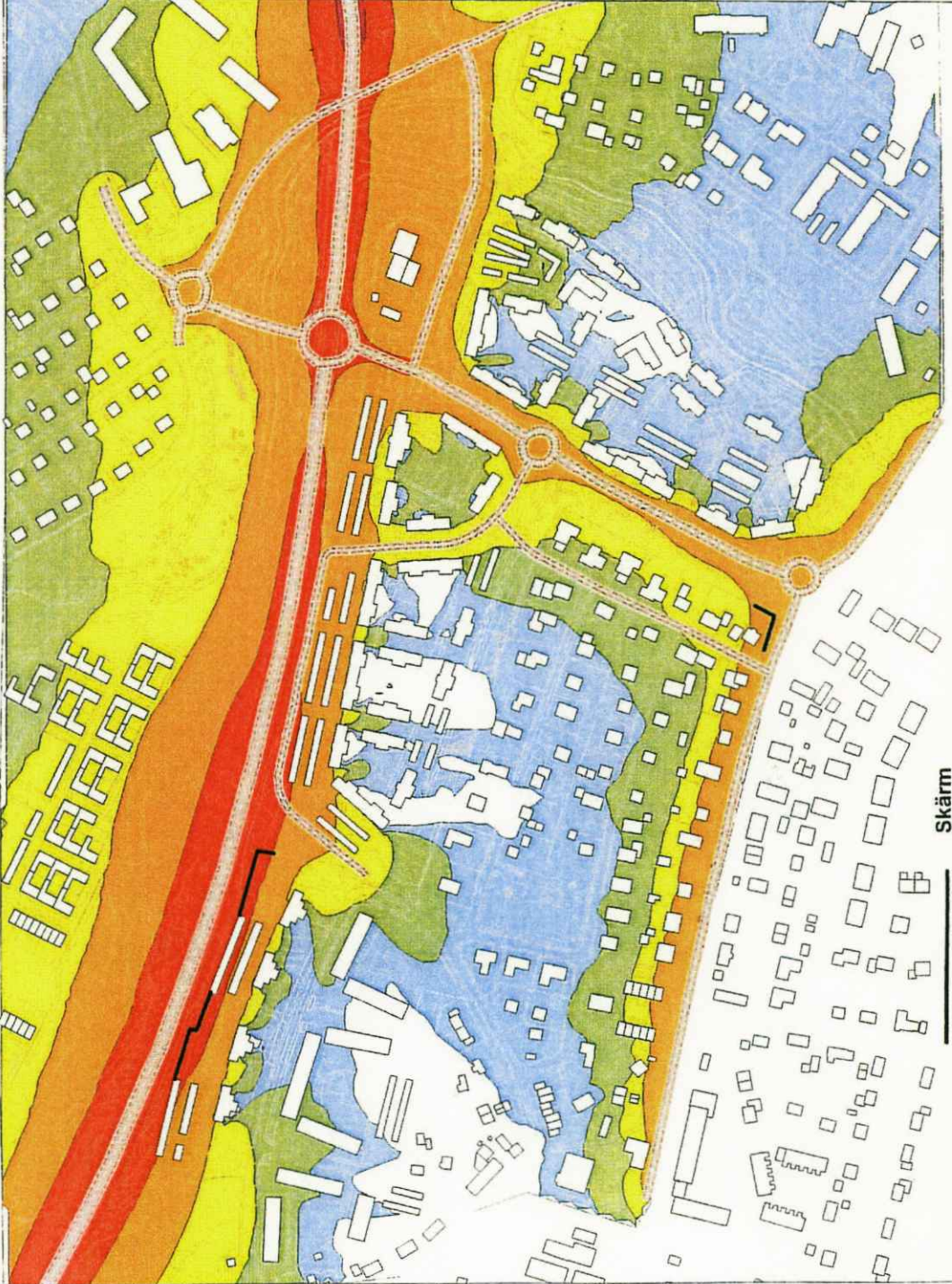
Kustavafj
Kustavafj 11 m över mark, garage omf
Datum: 27/08/07, kl 13:25

Ekvivalent ljudnivå
11 m över mark



Skala: 1 : 3000

Beräkningen utförd av:
MN
WSP Akustik



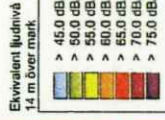
Karta E
Bullernivåer 11 meter över mark

Bilaga 1

Sandöskern, Umeå
Framtida situation
Vänring 4
Med begränsade skärmåtgärd

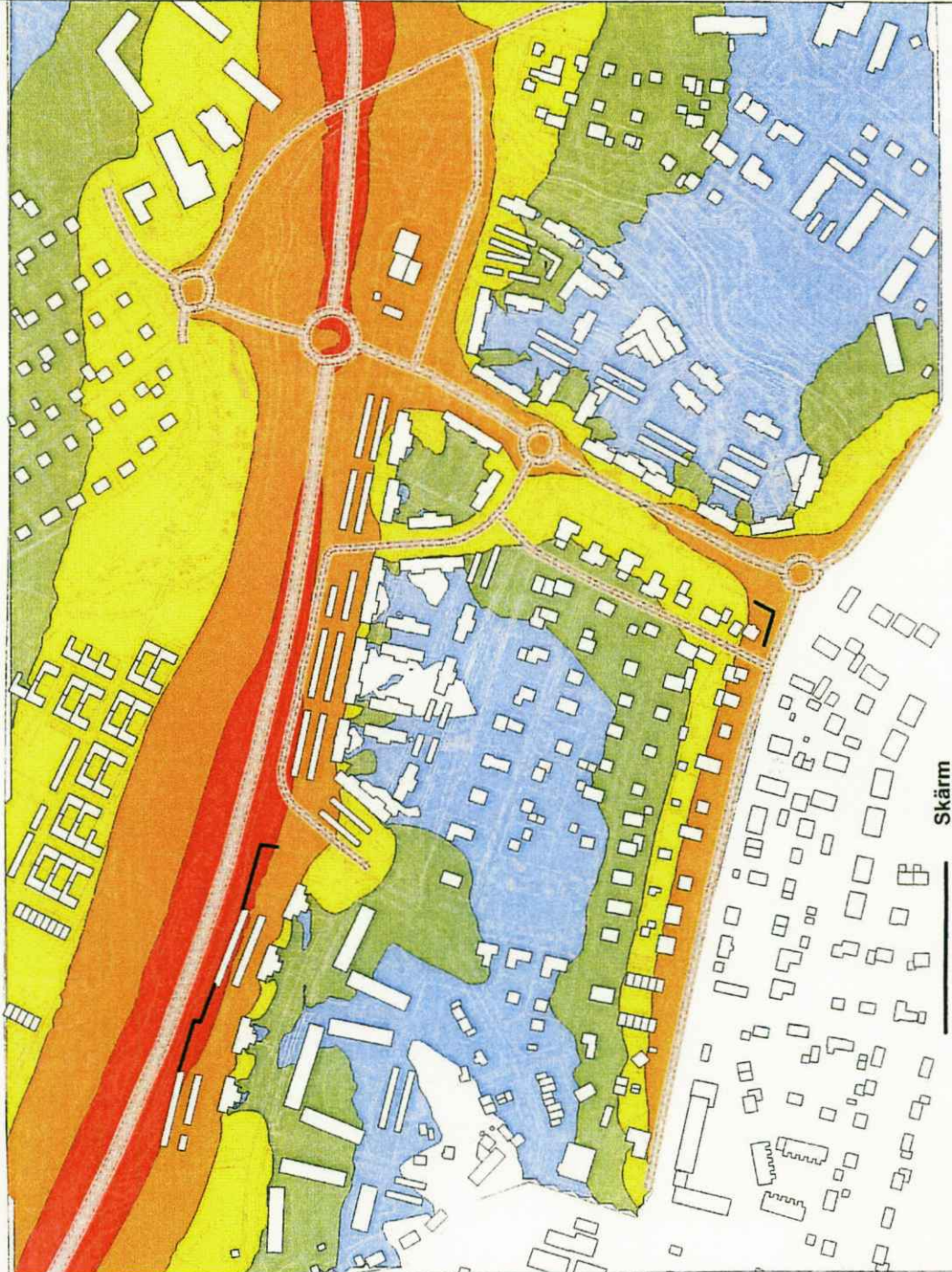
Bullerberäkning från vägar
Projektår: 2006-2012

Reservat:
Länstämman 2006-07-27, 2007-03-27

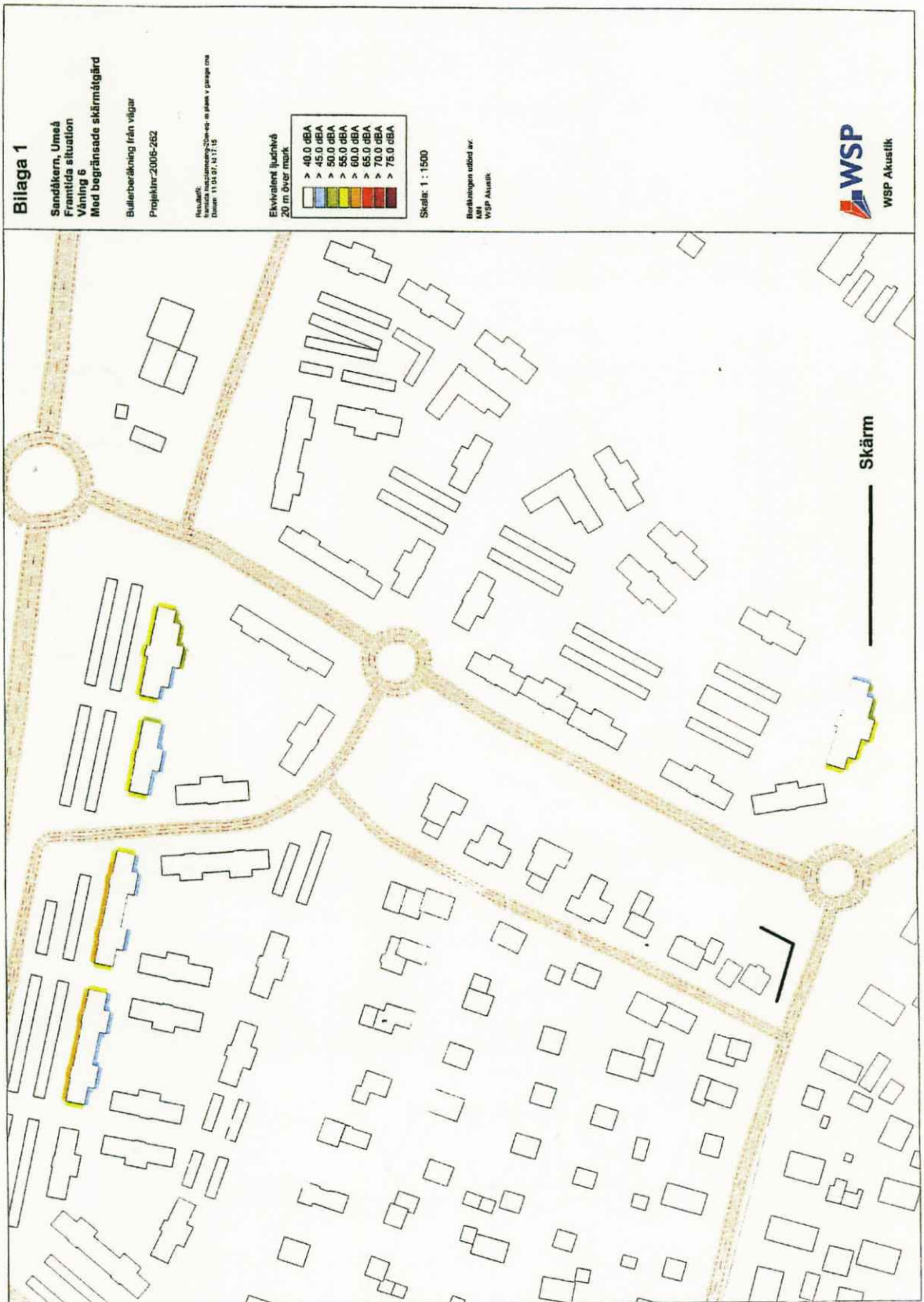


Skala: 1 : 3000

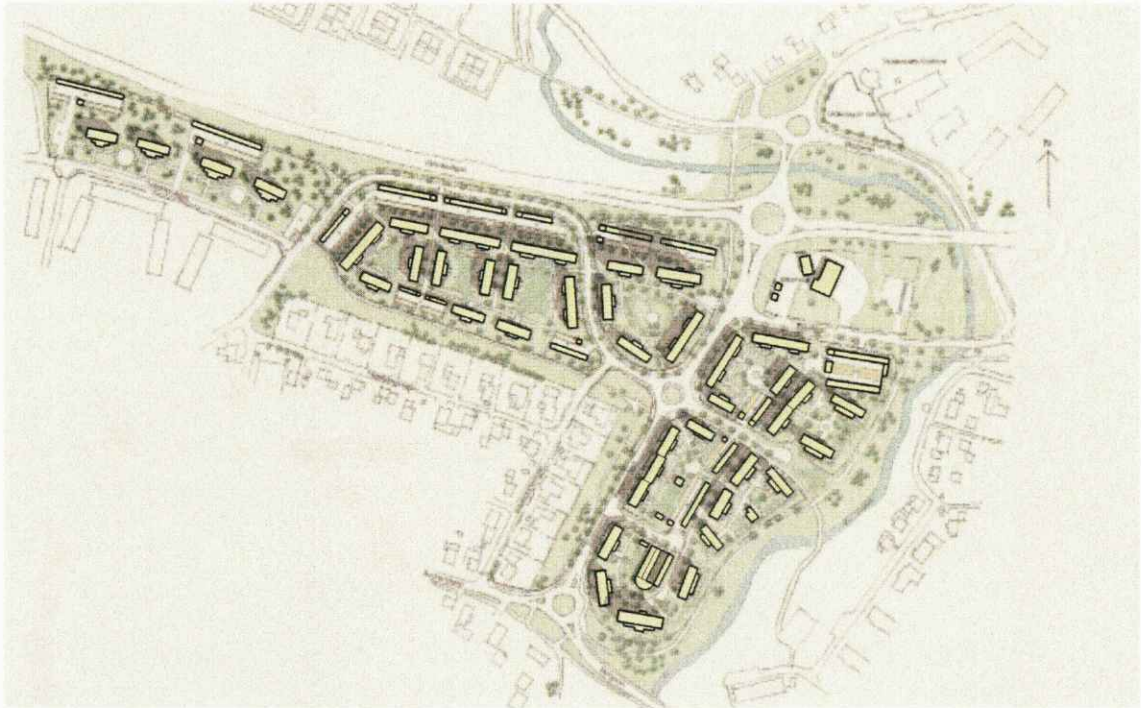
Beräkningen utförd av:
MN
WSP Akustik



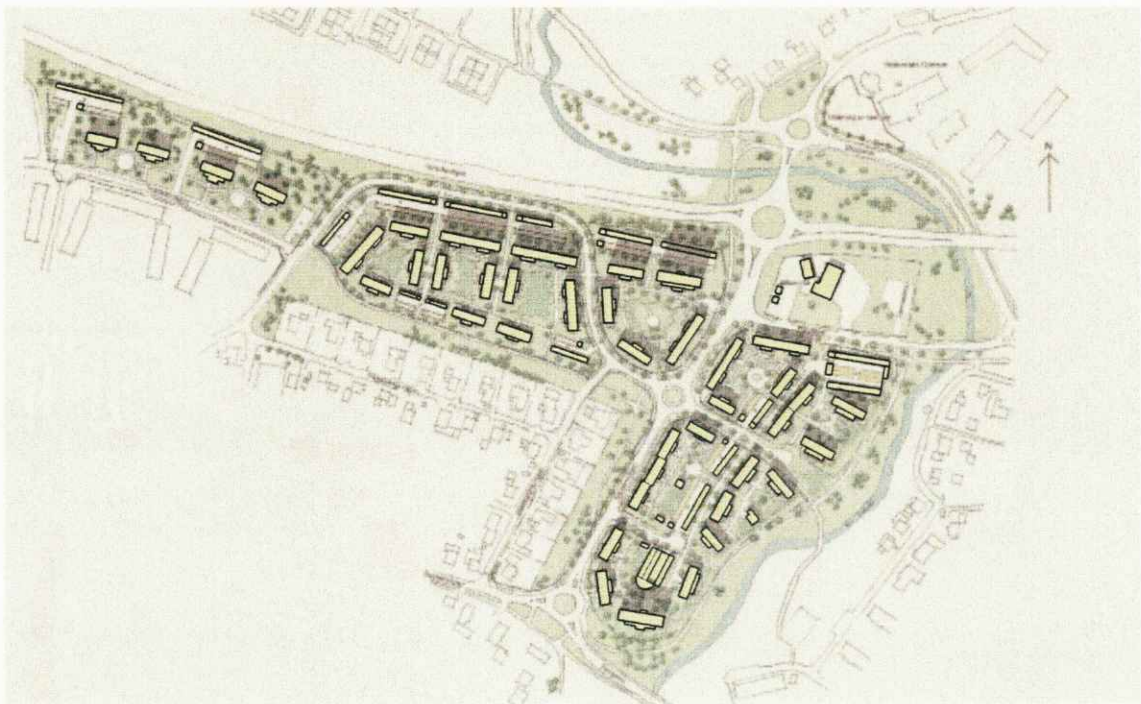
Karta F
Bullernivåer 14 meter över mark



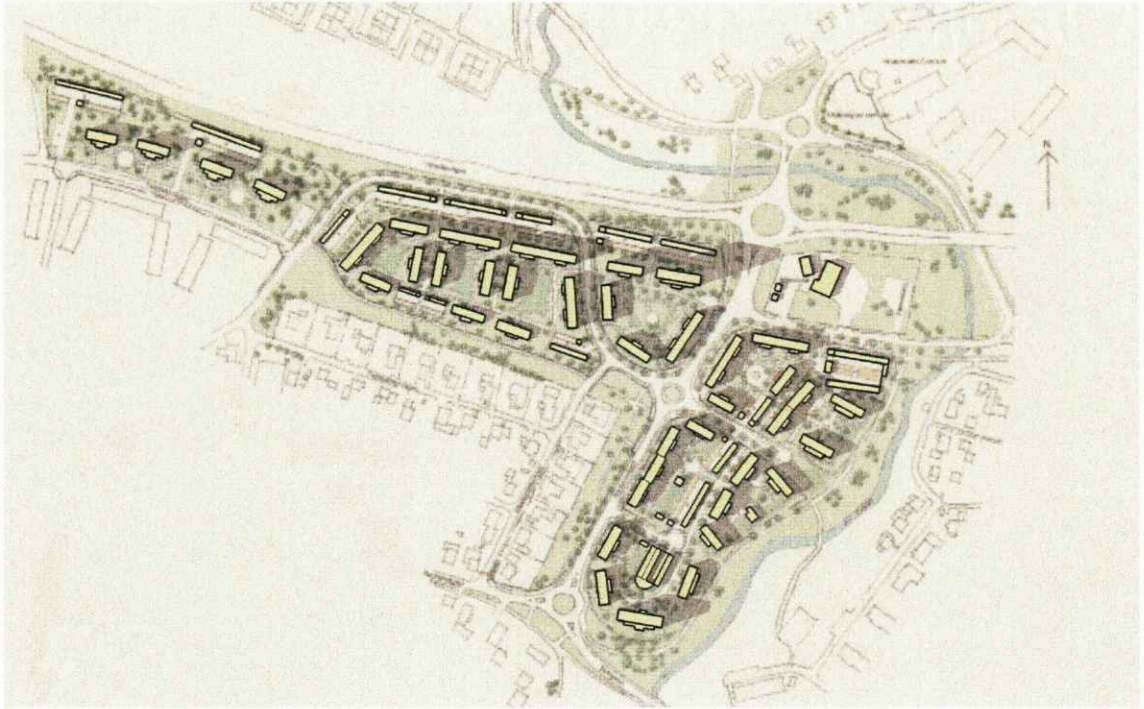
Karta G
Bullernivåer 20 meter över mark



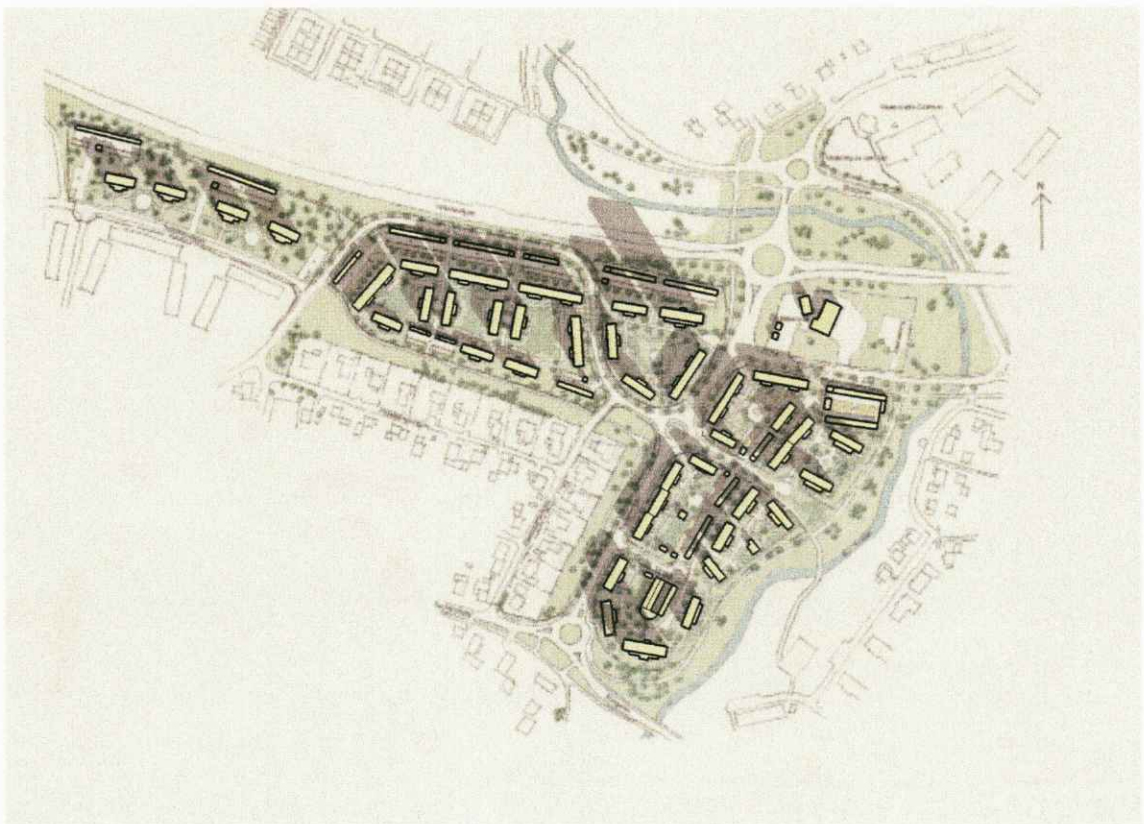
Midsommar, kl 09.00



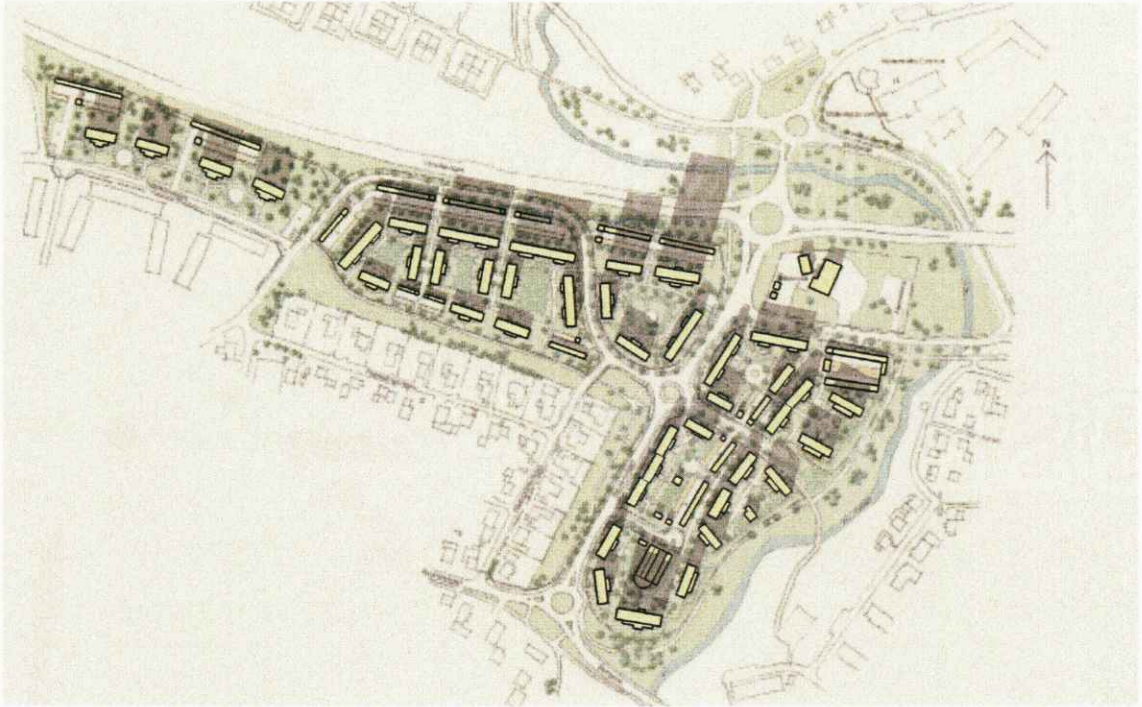
Midsommar, kl 12.00



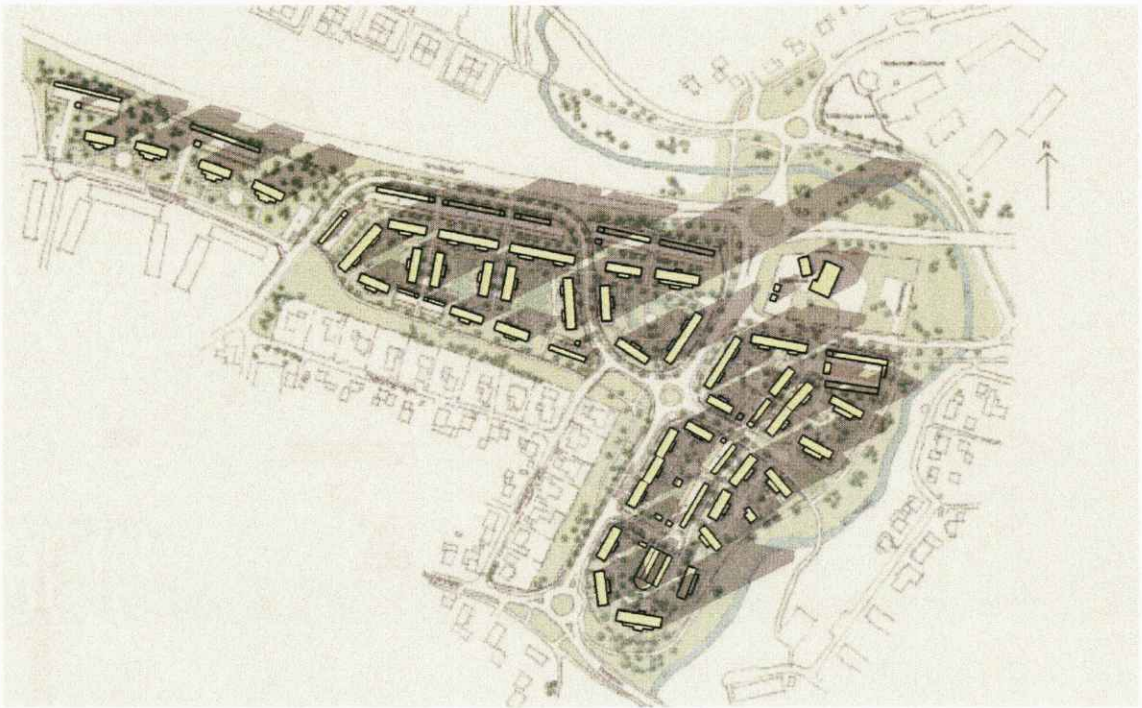
Midsommar, kl 15.00



Vår- och höstdagjämning, kl 09.00

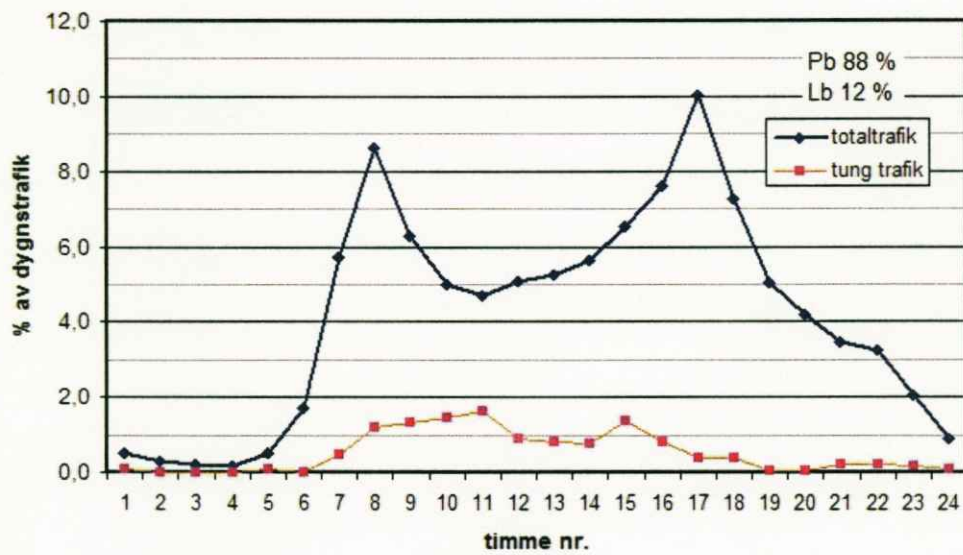


Vår- och höstdagjämning, kl 12.00

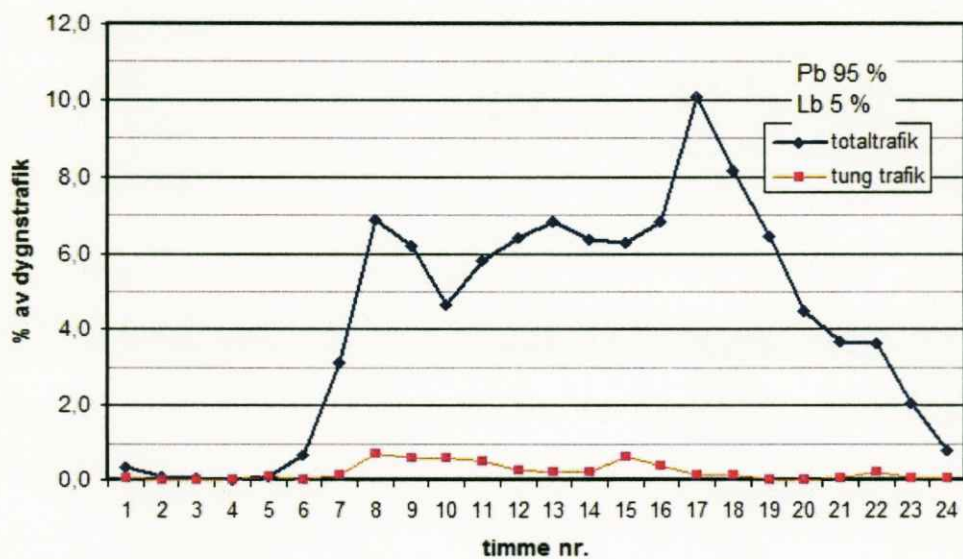


Vår- och höstdagjämning, kl 15.00

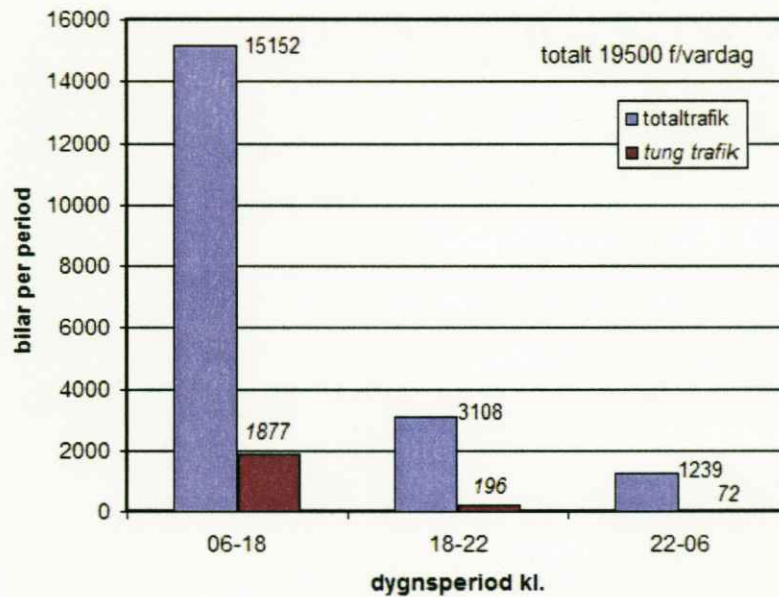
Bilaga 3
 FORDONSMÄNGDER
 och trafikens dygnsvariation



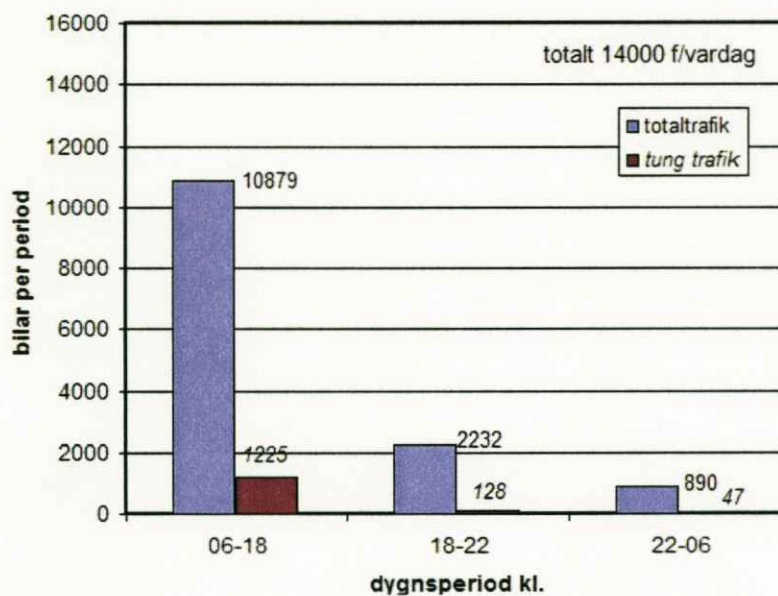
Trafikens dygnsvariation på Vännäsvägen



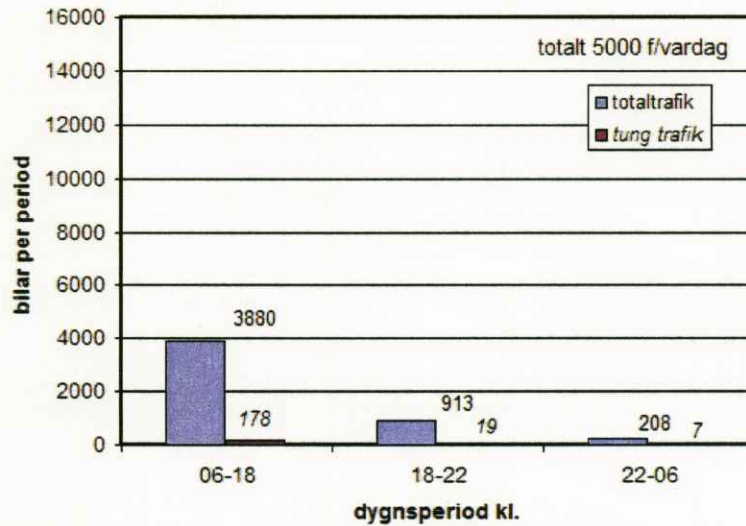
Trafikens dygnsvariation på Backenvägen och Storgatan



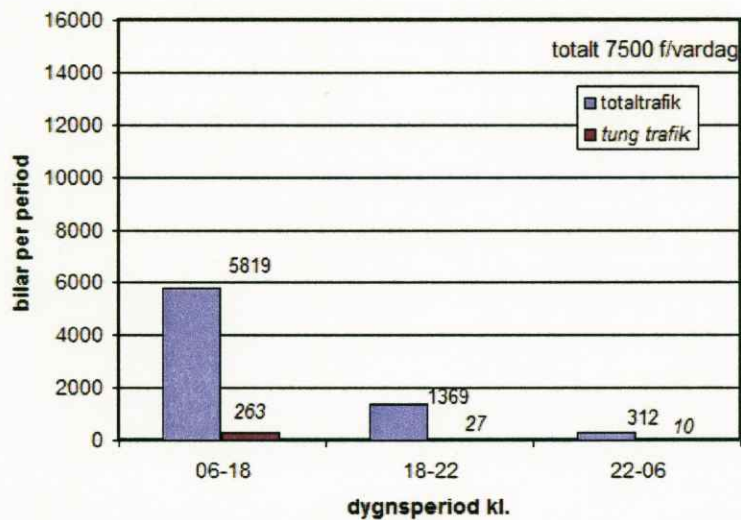
Antal fordon och trafikens dygnsvariation på Vännäsvägen år 2020 innan stadens vägsystem byggts ut



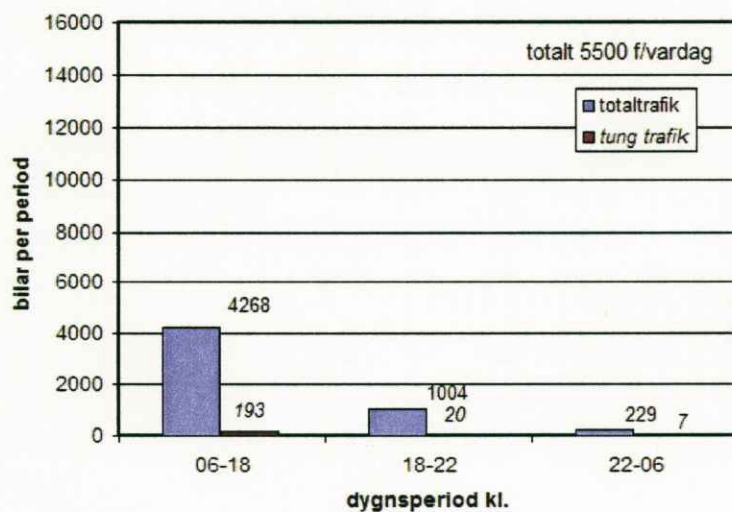
Antal fordon och trafikens dygnsvariation på Vännäsvägen år 2020 med utbyggt vägsystem inkl Västra Länken



Backenvägen år 2007 (bef sträckning) vid bef. fotbollsplan



Backenvägen år 2020 vid f.d. fotbollsplan, innan stadens vägsystem byggts ut



Backenvägen år 2020 vid f.d. fotbollsplan, utbyggt vägsystem inkl Västra länken



Detaljplan för fastigheten **BACKEN 4:8** m fl inom **SANDÅKERN** i Umeå kommun, Västerbottens län

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden kan sättas att utgå årsskiftet närmast fem år efter det att planen vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning

Fastighetsägare svarar för åtgärder inom kvartersmark.

Kommunen skall vara huvudman för allmän plats.

Vägverket är tills vidare huvudman för väg E 12.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostadsbebyggelse i stor skala på och omkring nuvarande Sandåkerns idrottsplats. Planen skall även medge möjligheter för kontor, handel och småindustri under förutsättning att verksamheten inte verkar störande för omgivningen.

Planförslaget är flexibelt och medger olika typer av bebyggelse och olika upplåtelseformer. Området kan därmed komma att uppdelas i en mängd fastigheter. Det finns redan idag möjligheter att genom fastighetsreglering ombilda vissa befintliga fastigheter till exploateringsfastigheter. Uppkommer behov av att styra fastighetsindelningen ytterligare kan fastighetsplan upprättas i vilken även kan bestämmas att gemensamhetsanläggningar skall inrättas.

Erforderligt antal fastigheter kan bildas genom avstyckning och/eller ombildning av Backen 4:6, 4:8, 4:30 m fl fastigheter.

Allmänplatsmark – gatemark och parkmark – bör genom fastighetsreglering föras till någon av kommunens gatemarksfastigheter, exempelvis Backen 2:2.

I de delar Tvärån ingår i detaljplanen bör fastighetsindelningen anpassas till åns verkliga sträckning.

Särskilda fastigheter bör bildas för transformatorstationer i området.

Kommunen äger marken inom planområdet med undantag av Barret 1 som ägs av Statoil Detaljhandel AB. Barret 1 bör genom fastighetsreglering tillföras mark från Umeå 2:1. En särskild fastighet kan bildas för återvinningsstation,

Utrymmen som upplåts för allmänna underjordiska ledningar skall säkerställas med ledningsrätt.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 06-08

TEKNISKA FRÅGOR*Grundläggning*

Av tillgänglig grundundersökning framgår att djupet till fast mark är i storleksordningen 20 meter vilket medför att all högre bebyggelse (tre våningar och mer) måste grundläggas med pålning.

Grundläggning skall ske i samråd med kommunens bygginpektörer i samband med bygganmälan.

Trafik och parkering

Området kommer att trafikmatas från Backenvägen och Vännäsvägen (väg E 12). Backenvägens sträckning genom området kommer att flyttas. En ny cirkulationsplats anläggs i Vännäsvägen. En cirkulationsplats kommer också att anläggas i norr mot Västerslätts centrum som således får en helt ny angöring från Vännäsvägen.

En gångtunnel skall utföras i anslutning till den nya cirkulationsplatsen som förbinder den nya bebyggelsen med Västerslätts centrum.

Bensinstation och återvinningscentral angörs från Ridvägen som förlängs och byggs om.

Parkeringsplatser i enlighet med gällande norm (9 platser/1000m² våningsyta) skall utföras vilket innebär att i runda tal 700 parkeringsplatser skall anläggas vilket i sin tur kan innebära att parkeringsplatser måste utföras i parkeringsdäck för att byggrätten skall kunna utnyttjas fullt ut.

Den nya bebyggelsen kommer att exponeras för trafikbuller, främst från Vännäsvägen men även i viss mån från Backenvägen. Parkeringsplatser, garage och skärmtak skall utföras så att bostadsbebyggelsen avskärmas från bullerkällan.

Bullerplank skall utföras i områdets västra del utmed Vännäsvägen. Utanför planområdet, ca 400 meter västerut, finns bullerplank. Nytt bullerplank bör ansluta till detta i form och färgsättning.

Vegetation

Befintliga träd skall i största möjliga utsträckning bevaras. Karaktären av tallskog i områdets västra del utmed Vännäsvägen skall bibehållas. Marklov krävs för trädfällning inom detta område. Erforderliga skyddsåtgärder skall vidtas så att sparade träd inte kommer till skada under byggtiden.

Den nuvarande öppna parkkaraktären som öppna fotbollsplaner ger kommer att radikalt omdanas. För att uppnå önskad grad av stadsmässighet och ombonat gaturum skall gatuavsnitten i angivna delar förstärkas med alléplanteringar.

Parkkaraktären runt Tvärån skall bibehållas men kommer istället för Backenvägen att avgränsas av bebyggelse och parkeringsplatser.

Energiförsörjning och annan teknisk försörjning

Området avses anslutas till befintligt fjärrvärmenät.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 06-08

Ny bebyggelse kan anslutas till allmän VA-anläggning som byggs ut i området genom VA-bolagets försorg. Idag avleds dagvatten till Tvärån. Särskilda reningstätgar torde behöva utföras om dagvattnet även i fortsättningen skall ledas till Tvärån.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Kommunen svarar för planläggningskostnader. Kommunen bygger ut gator och annan allmän plats inom planområdet.

Reservationsavtal har tecknats med HSB, Riksbyggen, NCC och Skanska som har att svara för samtliga utbyggnadskostnader på kvartersmark.

Särskilda skydds- eller varsamhetsbestämmelser bör medtagas i överlåtelse- eller markanvisningsavtal för särskilt skyddsvärda objekt som t ex träd i tallskogen i väster eller Tvärån.

Utbyggnad av VA i området finansieras genom uttag av anslutningsavgifter i enlighet med VA-bolagets taxa.

Planavtal har tecknats med Stadsledningskontoret, Utvecklingsavdelningen.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå november 2007

Detaljplanering

rev mars 2008



Börje Nordström
lantmätare



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Dnr PLA 06-08

Detaljplan för del av fastigheten Backen 4:8 m fl inom Sandåkern i Umeå kommun

Samråd har hållits under tiden 16 maj–13 juni 2007 med kommunstyrelsens planeringsutskott, Länsstyrelsen, Vägverket, SLK, Västerbottens museum, Kulturkontoret, Skolkontoret, Socialkontoret, Fritidskontoret, Umeå Energi AB, UMEVA, Umeå lokaltrafik AB, Telia AB, Hyresgästföreningen, Luftfartsverket, byggnadsnämndens ledamöter samt sakägare.

Berörda sakägare, statliga och kommunala instanser har genom brev fått del av samrådshandlingarna.

Följande skrivelser har inlämnats till Samhällsbyggnadskontoret.

Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott

Planeringsutskottet anser att "planförslaget kan betraktas ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv. Det är viktigt att framhålla bl.a. fördelarna och betydelsen av att området utgör en kompletteringsbebyggelse med centralt läge inom den befintliga staden och att det ges en stadsmässig gestaltning i en kvartersstruktur. Detta är bl.a. av betydelse för de avvägningar som görs i bullerfrågan". Härutöver menar planeringsutskottet att exploateringsgraden längs Tvärån bör höjas med upp till 4 våningar och att stadskaraktären ska bibehållas.

Kommentar: Synpunkterna från planeringsutskottet beaktas genom justeringar av planhandlingarna.

Länsstyrelsen delar Miljö- och hälsoskyddskontorets bedömning att den tilltänkta bebyggelsen inte är att betrakta som komplementbebyggelse och att det därmed inte finns motiv för avsteg från bullerriktvärdena.

Planen bör medge att den slutgiltiga bebyggelsen kan utformas så att 30 dBA ekvivalent ljudnivå och 45 dBA maximal ljudnivå inomhus, maximalnivån får inte överskridas mer än 3 ggr/natt.

Bullerutbredningskartorna bör kompletteras med beräkningar från nivå 5 upp till 14 meter. Bullerberäkning från vän 4, 14 meter upp, visar på att 60 dBA nås vilket överskrider riktvärdet för trafikbuller.

En planbestämmelse under rubriken Störningsskydd bör justeras så att det framgår att den dygnsekvivalenta ljudnivån ska vara vid fasad.

Länsstyrelsen ser fördelar med att planbeskrivningen kompletteras med fokus på hälsofrågor där Statens folkhälsoinstituts checklista vid hälsokonsekvensbedömningar kan utgöra underlag.

Planens påverkan på miljö kvalitetsnormen för luft i centrala stan är tillfredsställande redovisad.

Länsstyrelsen anser det angeläget att miljön kring och inom kvartersstrukturerna utformas med högsta kvalitet, inkluderat ljudnivån, för att medverka till uppfyllandet av miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. För att så långt

som möjligt bibehålla en grönstruktur för de boende i området är det viktigt att parkering inte tillåts splittra gårdsmiljöerna inom kvarteren. Helst bör parkering förläggas under mark.

Arbeten i anslutning till Tvärån kan komma att kräva en separat prövning för vattenverksamhet. Markarbeten i anslutning till Tvärån får inte förändra åns naturliga lopp och grumling får inte ske så att det skadar eller väsentligt stör åns växt- och djurliv.

Lokala lösningar för omhändertagande av dagvatten (LOD) bör kunna användas för att skapa förutsättningar för att undvika föroreningar i Tvärån.

Kommentarer: Länsstyrelsens bedömning att den planerade bebyggelsen inte kan betraktas som kompletteringsbebyggelse delas inte av kommunen. I anslutning till det avslutande ställningstagandet i samrådsredogörelsen utvecklas kommunens uppfattning i frågan samt bullerfrågans behandling i planärendet.

Dagvattnet från området kommer att avledas till Tvärån. UMEVA kommer att ansvara för att utsläppen till ån görs på ett ur miljösynpunkt acceptabelt sätt. Åtgärder som kan komma att erfordras får bestämmas i samband med projektering av dagvattennätet. Det har bedömts att LOD inte kan tillämpas inom planområdet.

Planärendet kompletteras och förtydligas med anledning av Länsstyrelsens skrivelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden anser att området inte uppfyller de premisser som centralt läge och befintlig kvartersstruktur som Boverket förutsätter för att avsteg från riktvärde för trafikbuller ska kunna medges. Nämndens ställningstagande innebär bl.a. att krav ställs på bullerskyddande åtgärder efter Vännäsvägen.

Från natursynpunkt bedöms dagvattenfrågan behöva observeras och beskrivas i detaljplanen. Dagvattendamm/fördröjningsmagasin bör anläggas inom planområdet, med fördel utformad med variabel biologi som även främjar parkmiljön.

I enlighet med ett miljööverdomstolsavgörande har angetts att ett skyddsavstånd på 100 meter mellan bensinstation och bostäder bör hållas. Eftersom detta inte har uppfyllts behöver planen omarbetas i detta avseende.

Kommentarer: Nämndens bedömning att den planerade bebyggelsen inte kan betraktas som kompletteringsbebyggelse delas inte av byggnadsnämnden och planeringsutskottet. I anslutning till det avslutande ställningstagandet i samrådsredogörelsen utvecklas ställningstagandet i frågan samt bullerfrågans behandling i planärendet.

Beträffande dagvattnet så har denna fråga behandlats i kommentarerna till Länsstyrelsens yttrande ovan.

Brandförsvaret kräver ett skyddsavstånd på 50 meter till bostäder från stationens bränslehantering vilket uppfylls enligt planförslaget. Ur störnings-synpunkt kan större avstånd krävas beroende på verksamhetens omfattning inom stationsområdet och dispositionen av anläggningen.

Planärendet kompletteras och förtydligas med anledning av nämndens skrivelse.

Vägverket hänvisar till sitt yttrande i programskedet. Av detta yttrande framgår att man är positiv till att Backenvägen får en ny sträckning och att en cirkulationsplats anläggs på Vännäsvägen samt att ett gång- och cykelstråk tillskapas i områdets centrala del. Som vägghållare vill man att byggnaderna inte utsätts för bullernivåer över 55 dBA.

Utöver hänvisningen till yttrandet i programskedet anser man det olyckligt att någon barnkonsekvensanalys inte gjorts i planärendet och nämner att rapporter i ämnet tagits fram av Vägverket.

Kommentarer: Se vad som sagts med anledning av till Länsstyrelsens och Miljö- och Miljö- och hälsoskyddsnämndens yttranden.

Planbeskrivningen kompletteras med en barnkonsekvensanalys enligt Vägverkets modell.

Boende vid Stadsgränsvägen och Fågelsångsvägen

I en gemensam skrivelse från de boende framförs synpunkter på detaljplanens utformning och omfattning, befarade miljöproblem mm.

Förslag till förändringar:

- * De två högsta husen ska vara högst 7 vån höga och övriga mellan 2 och 4 vån.
- * Antalet lägenheter minskas till ca 450 stycken för att få plats med aktivitets- och lektytor samt grönområden vilket skapar en trevligare miljö.
- * Enligt ÖPL98 är ett av Umeås målområden att satsa på barnens gröna utemiljö. Detta har inte tillräckligt tillgodosetts, fler aktivitetsytor bör därför förläggas mellan befintliga hus och den nya bebyggelsen.
- * Delar av den befintliga skogen mellan grusplanen och Tallparken bör bevaras som strövområde och naturligt lekområde för barnen.

Problemställningar som måste belysas:

- * Den befintliga luftkvaliteten bör utredas. Avgaserna från Vännäsvägen är idag ett oroande inslag. Luftmätningar bör göras under samtliga årstider och en konsekvensutredning av den ökade trafikmängden innebär och en kapacitetsberäkning på rondellerna så att inga köer bildas.
- * Hur kommer ljudnivåerna från den ökande trafiken att påverka området? Vilka miljökrav ställs när ett nytt bostadsområde ska byggas?
- * Hur kommer trafiksäkerheten att påverkas för de ungdomar som färdas till och från sina skolor?
- * Hur kommer trafiken genom befintligt villaområde att regleras?
- * Hur kommer byggnadsprocessen att påverka befintlig bebyggelse? Risk för sprickor och sättningar i husen? Påverkan på grundvattennivån? Fastighetsägarna önskar få ta del av utredningen, utförd av oberoende besiktningsman, innan pålningsarbetet påbörjas. Vilka åtgärder kommer att vidtas för att minimera buller och övriga olägenheter under byggnadstiden?
- * Man önskar att träd intill Stadsgränsvägen, Sandåkerns gräsplan och lövträd i Tallparken bevaras.

Avslutningsvis påpekas att nämnda synpunkter till viss del lämnats under programskedet och att dessa inte har beaktats, man hoppas nu att större intresse nu ska visas för framförda åsikter.

Kommentarer: Detaljplaneförslaget har utarbetats med det tidigare uppräta- de och antagna detaljplaneprogrammet som underlag. Förutsättningarna för att kunna ta marken i anspråk är bl a den överenskommelse som träffats mellan kommunen och Sandåkerns SK.

Planområdets centrala läge i staden innebär att ett stort antal personer kommer att bo i ett område med närhet till centrum, skolor, förskolor, idrotts- anläggningar, Tväråns dalgång mm. Med den föreslagna utformningen av området kommer goda boendemiljöer att skapas. Ur planekonomisk synpunkt är en minskning av exploateringen inte möjlig.

Luftkvaliteten har behandlats i MKBn. I denna ingår en rapport upprättad av SMHI med spridningsberäkningar från vägtrafiken. Av rapporten framgår att "ingen av väglänkarna uppvisar halter över miljö kvalitetsnormen".

Ljudnivåerna redovisade i planbeskrivningen och i MKBn, visar lägre värden för bostadskvarteren vid Stadsgränsvägen och Fågelsångsvägen efter utbyggnaden.

Trafiksäkerheten vid skolvägarna) redovisas i barnkonsekvensanalysen.

Lokala trafikföreskrifter, som bl a reglerar vilka fordon som får nyttja lokalatorna, kan komma att införas inom planområdet.

Besiktning av fastigheterna kommer att göras innan utbyggnaden påbörjas.

Befintlig vegetation ska bevaras så långt det är möjligt som ett värdefullt inslag i stadsmiljön. För området intill Tallparksvägen kommer en planbe- stämmelse att införas som ska säkerställa att områdets nuvarande karaktär i huvudsak behålls.

Bostadsrättsföreningen (BRF) Grubbehus 1

BRF har förståelse för kommunens ambition att på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt öka utnyttjandegraden av befintlig infrastruktur. Man tycker dock att ambitionen inte får drivas för långt.

För att ha ett kvalitativt och acceptabelt boende för både kropp och själ måste det i relativ närhet av bostaden finnas grönområden med skog och natur. Detta utgör vedertagna fakta från många oberoende studier. Redan på planbe- skrivningens första sida konstateras att inom hela området Sandåkern- Grisbacka-Grubbe finns det idag endast ett större sammanhängande skogsom- råde. BRF anser därför att det är helt fel att exploatera skogsområdet. Detta används flitigt för promenader och lek. Dessutom fungerar skogen som både en ljudmässig och visuell barriär mot Vännäsvägen, vilket man definitivt tror kommer att försämrats (även om bullerutredningen hävdar annat). En ökad bullernivå i bostäderna kommer att innebära bl a att fönster mot Vännäsvägen måste bytas en kostnad som BRF bör få kompensation för.

En exploatering av skogspartiet mellan Tallparksvägen och Vännäsvägen är ett frontalangrepp och ett gravt övergrepp mot den karaktär och stil som Tall- parksområdet har haft de senaste 50 åren. Om exploateringen genomförs så kan byggnadsordningen för Grisbacka/Grubbe förpassas till papperskorgen efter- som de flesta övriga tänkbara ingrepp i områdets karaktär och utformning i stort sett är försumbara jämfört med detta.

Sammanfattningsvis begär BRF att planförslaget ändras så att ingen exploa- tering sker inom skogsområdet från Sandåkerns grusplan och västerut.

Kommentarer: Ianspråkstagandet av skogsområdet norr om Tallparksvägen för fyra punkthus kommer att göras så att stora delar av skogen kan bibehållas.

Plankartan kompletteras med en planbestämmelse som anger att områdets nuvarande karaktär i huvudsak behålls.

Den redovisade bullerutredningen visar att bullret kommer att minska vid BRF:s bostadshus om planförslaget genomförs.

Bostadsrättföreningen Lönnen

Föreningen motsätter sig exploateringen av skogsområdet intill Tallparksvägen. Man anser att den unika skogsmiljön i staden ska bevaras. Tallarna upplevs som både bullerdämpande och som ett dammfilter.

Kommentarer: Se kommentarerna till BRF Grubbehus 1.

Sandåkerns SK

Föreningen, genom sin ordförande, redogör för den överenskommelse som träffats med kommunen angående föreningens flyttning till nya lokaler och en ny konstgräsplan vid Grubbeskolan. Man önskar att det inom området kan avsättas ett område för en liten (7-manna) konstgräsplan.

Kommentarer: Planområdet kan bl.a. av ekonomiska skäl inte inrymma en 7-manna konstgräsplan. Kommunens åtaganden gentemot föreningen med anledning av flytten har reglerats i en särskild överenskommelse i vilken en 7-manna konstgräsplan inte ingår.

Statoil

Statoil har i grunden inget att erinra mot detaljplanen men önskar att byggrätten utökas ses över vad gäller handel inom fastigheten. En ombyggnad av bensinstationen bedöms nödvändig för att den ska få bättre entréförhållanden efter att Backenvägens anslutning till Vännäsvägen ändrats.

Statoil att den befintliga anläggningen uppfyller Räddningsverkets uppställda krav på skyddsavstånd till omgivande byggnader.

Kommentarer: Byggrätten inom området bör kunna justeras i huvudsak enligt Statoils önskemål. Brandförsvaret kräver ett skyddsavstånd på 50 meter till bostäder från stationens bränslehantering vilket uppfylls enligt planförslaget. Ur störningssynpunkt kan större avstånd krävas beroende på verksamhetens omfattning inom stationsområdet och dispositionen av anläggningen.

Näckrosen 4 (Västerslätts centrum)

För att utöka handeln inom fastigheten är i första hand behovet att fler parkeringsplatser kan anläggas vilket planen medger. Det kan även finnas ett behov av att göra en tillbyggnad av befintlig affärsbyggnad med 200-250 m².

Kommentarer: Önskemålet tillgodoses genom att en byggrätt på 250 m² i en våning redovisas inom området.

Thord Sjöström Tisteln 1 och Patrik Kjellgren Tisteln 2

Fastighetsägarna menar att den föreslagna ombyggnaden av gatunätet innebär bl a att huvudgatan kommer att vara belägen närmare kvarteret Tisteln. Man föreslår följande:

- * Parkmarken mellan kvarteret Tisteln och huvudgatan utökas och gång- och cykelvägen förläggs närmare huvudgatan. Inom parkområdet kan lämpligen en mindre bullervall anläggas med buskar till att bli ett vackert inslag i den nya infrastrukturen och kompensera bortfallet av den nuvarande parkmiljön.
- * I anslutning till Vännäsvägen bör bullerdämpande åtgärder vidtas i form av en vall eller ett plank. Bullernivån är idag hög kring Tvärån och parkområden mellan Vännäsvägen och Västerslätts centrum. Med en sådan åtgärd skulle det skapas en bättre miljö för strövande i parkområdet och vid ån samt för närliggande fastigheter inom Västerslätt.

Kommentarer: De föreslagna åtgärderna mellan kvarteret Tisteln och huvudgatan bör föranleda att planhandlingarna justeras. Befintlig gata intill kvarteret Tisteln får ingå som en del i gång- och cykelnätet och utfart för Tisteln får tas via gc-vägen. Inom området mellan gc-vägen och huvudgatan kan de åtgärder som redovisas i skrivelsen vara lämpliga att utföra.

Bullerdämpande åtgärder vid Vännäsvägen erfordras inte för de berörda fastigheterna eller angränsande fastigheter, se planbeskrivningens bullerkartor över området. Utrymmet är för knappt för en bullervall men det bör provas om det kan vara lämpligt att sätta upp ett lågt plank intill Vännäsvägen. Detta avgörs lämpligen i samband med projekteringen av Vännäsvägens ombyggnad.

Håkan Olofsson, Skolgatan 6

I skrivelsen redogörs för hur trafiken på Skolgatan ökat efter att Ridvägen stängts. En mängd tunga fordon trafikerar Skolgatan från Västerslätt mot centrum. Skolgatan bör därför utgå på sträckan Västerslätts centrum – fd Ridvägen så att trafiken leds in på Vännäsvägen. Åtgärder bör även vidtas på Stadsgränsvägen vid Statoil för att det ska vara besvärligt att åka österut till Skolgatan.

Förslagsställaren menar att bussarna bör kunna trafikera Vallmovägen–Ridvägen alt Signalvägen i stället för att trafikera Skolgatan.

Kommentarer: Planen förutsätter att Skolgatan trafikeras med bussar. Härigenom blir tillgängligheten till Västerslätt centrum god för bussresenärer. Lokala trafikföreskrifter, som reglerar vilka fordon som får nyttja lokalgatorna, kan komma att införas inom planområdet.

HSB Umeå

HSB är mycket nöjda med den stadsmässighet som området kommer att få med den kvartersindelning som redovisas. Detta kommer att ha stor betydelse när området kommer att utgöra en del av Umeå centrum.

HSB anser att det föreslagna punkthuset vid Storgatan ska begränsas till högst 10 våningar och att intilliggande hus ska ta upp mötet mellan högt och lågt på ett bättre sätt. Bostäderna mot Tvärån bör uppföras med minst 3 våningar.

Slutligen önskar man att det kan ges utrymme för mer gatuparkering vilket kan skapa en trivsamt och praktisk rörlighet i området. Det är angeläget att det i planen bereds plats för plats för lång- och korttidsparkering.

Kommentarer: Det finns flera anledningar att se över exploateringen av området. Utformningen av den sydligaste delen bör göras varvid punkthusets höjd bör omprövas. Stadsmässigheten ska behållas och även exploateringsgraden. All bilparkering för bostäderna ska anordnas på kvartersmark. Lokalgatorna är inte lämpliga att nyttjas för gatuparkering.

NCC

NCC menar att våningshöjden närmast Tvärån bör höjas, helst till 8 våningar, för att bereda så många som möjligheten att bo i ett attraktivt läge. Nuvarande förslag kan omsättas till "exklusiva radhus" förunnade för ett fåtal.

Exploateringen bör omfördelas så att fler bostäder förläggs i närheten till Tvärån i stället för nära Vännäsvägen, alternativt att exploateringen höjs.

Onödigt många huskroppar och stora p-områden tar bort grönytor.

I stället för så många infartsvägar från Backenvägen bör en infartsgata kunna tas från gatan vid Statoil.

Kommentarer: Det har aldrig varit planförfattarnas mening att tvåvåningshusen närmast Tvärån ska utgöras av radhus, tanken har varit att flerbostadshus liknande bostäderna på Mariestrand ska uppföras. Man kan eventuellt införa en planbestämmelse som förhindrar att radhus uppförs inom området men planeringsutskottets förslag att tillåta byggnader i 4 våningar kan vara en bra lösning ur exploateringssynpunkt. Det är dock tveksamt om det ur stadsbildssynpunkt är lämpligt med punkthus i någon större omfattning inom denna del av planområdet.

Planområdets exploateringsgrad är stor för hela området varför det knappast är möjligt att höja den utan att övervägande delen av bilplatserna förläggs under jord. Förutsättningarna för att området ska kunna utnyttjas för ca 700 lägenheter samtidigt som bullernivåerna inom området ska vara inom acceptabla nivåer är att byggnaderna i anslutning till Vännäsvägen, Backenvägen och delar av lokalgatorna utgör "skärmar" mot innergårdarna.

Umeå Energi.

Tre transformatorstationer erfordras för bostadsområdet. Vidare förutsätts att Umeå Energi ges möjlighet att, utan ersättning, få sätta upp kabelskåp och förlägga kabel inom kvartersmark.

Kommentarer: Tre transformatorstationer redovisas på plankartan i huvudsak enligt Umeå energis önskemål.

SHBK, Gator och trafik

De i planbeskrivningen redovisade förskolorna (Rödäng och Västerhiske) ligger i fel riktning och förorsakar onödig biltrafik eftersom de största arbetsplatserna finns inom Centrala Stan och Universitetet/Sjukhuset. Man föreslår att Klumpen vid Hedlundaskolan och Spiltan vid Dragonfältet kan nyttjas. När det gäller grundskolorna bör Hedlundaskolan kunna komma ifråga.

Man instämmer i ambitionen att lokalisera större bostadsområden centrumnära för att minimera trafikarbetet. Man menar att den redovisade parkeringsnormen, 9 bilplatser/1000m²BTA, ska vara en maximinorm för att rimma med den nämnda ambitionen.

Under avsnitten Trafik/bilar och Trafik/kollektivtrafik föreslås förtydliganden och textredigeringar.

De redovisade trafikmängderna på Backenvägen och Vännäsvägen ifrågasätts.

Gator och trafik anser att det är önskvärt med ett kontinuerligt cykelstråk utmed Kungsgatan och västerut genom planområdet. Detta stråk bör dela sig i ett stråk västerut längs Backenvägen och ett norr om bostäderna vid Fågelsångsvägen. Broläget över Tvärån bör placeras så att den blir attraktiv för båda stråken från väster. Även cykelvägen utmed Skolgatan och ut mot Rödäng/Västerslätt är en del i huvudvägnätet för cykel.

Skogsområdet vid Tallparksvägen är av stort värde för närboende som rekreationsområde och bör därför bevaras. Om området ändå tas i anspråk för bostäder så bör tallskogen bevaras så långt som möjligt genom säkerställande i planen.

Kommentarer: Vilka förskolor och grundskolor som kan nyttjas kan för närvarande inte anges i planhandlingarna. De namngivna skolorna bör därför strykas i planbeskrivningen. Skolkontoret har dock konstaterat att kapacitet för planområdets skolbarn finns i befintliga skolor och förskolor utanför området varför inga nya skolor behöver uppföras inom planområdet.

För närvarande finns inga kommunala beslut som möjliggör att en maximum anges för hur många parkeringsplatser som får anordnas inom ett bostadskvarter. Planhandlingarna kan därför inte ändras i detta avseende.

Trafikavsnitten och trafikmängderna förtydligas.

I detaljplanen illustreras lägen för gång- och cykelvägar samt broar över Tvärån. De exakta lägena kan omprövas i samband med projekteringen av anläggningarna. Läget för den centralt placerade bron har valts med inriktning på att gc-vägen ska ledas in mot Kungsgatan samt att den ska få en acceptabel lutning öster om Tvärån.

Det kan övervägas om ytterligare en gc-bro anläggs över ån, förslagsvis nära befintlig bilbro för Storgatan, för att klara en god förbindelse Kungsgatan-Backenvägen västerut.

Detaljplanebestämmelser införs för området intill Tallparksvägen enligt kontorets rekommendation.

UKF, Kollektivtrafik

Det är glädjande att det tagits hänsyn till kollektivtrafikens behov av att trafikera Skolgatan förbi Västerslätts centrum. De nya hållplatsernas lägen längs Backenvägen och Skolgatan får hanteras i ett senare skede.

Hyresgästföreningen Södra Västerbotten

Hyresgästföreningen noterar att endast bostadsrätter tycks inrymmas inom Sandåkern. Man menar att en blandning av upplåtelseformer bör eftersträvas för att minska segregationen i boendet

Det är bra att hänsyn tas till bullerfrågorna och att bullerplank anläggs längs Vännäsvägen.

Avslutningsvis anser Hyresgästföreningen att det är dags att kommunen tar ett helhetsgrepp och förnyar översiktsplanen för Umeå.

Kommentarer: Ur stadsbildssynpunkt har inte bullerplank redovisats vid Vännäsvägen, planken ger dessutom inte någon nämnvärd förbättring av ljudnivåerna i de höga husen mot vägen.

Arbete pågår med en ny översiktsplan för Umeå.

Luffartsverket har inget att erinra mot detaljplaneförslaget.

STÄLLNINGSTAGANDE

Centrumnära kompletteringsbebyggelse

Planområdets koppling till stadens centrum med dess stora utbud av service av olika slag har föranlett kommunen att betrakta planområdet som "centrumnära kompletteringsbebyggelse". En långsiktigt hållbar utveckling för Umeå innebär att det är viktigare att dämpa ökningen av biltrafik och möjliggöra kompletteringsbebyggelse i befintliga stadsdelar än att lokalisera all nyproduktion av bostäder till perifera naturområden där bullernivåerna är mycket låga. Dessa naturområden bör dessutom i många fall få bevaras då de är långsiktigt viktiga för många människors rekreation och välbefinnande och en förutsättning för att på rimligt nära håll hitta miljöer med låga bullernivåer. För Umeås del finns ingen geografisk definition men den sammanhållna stadsbygden i staden är utgångspunkt. Umeå kommun har för avsikt att i den pågående revideringen av översiktsplanen närmare anvisa i vilka situationer och områden en tillämpning av begreppet tyst sida bör kunna aktualiseras.

För att understryka kommunens uppfattning i fråga om centrumnära kompletteringsbebyggelse har detaljplanen utformats med stadskaraktär dvs med ordnade kvartersstrukturer och tät bebyggelse vid kollektivstråken samt vid gång- och cykelstråken mot stadens centrum. Detta innebär att bilberoendet för resor inom staden blir lågt. Möjligheter ges även för inslag av kontor, handel och småföretag vilket medför att den nya bebyggelsen kan komplettera stadens näringsliv och företagsklimat. Effekten blir även att områdets offentliga rum kan "leva" under större delen av dygnets timmar vilket i sin tur bidrar till en större trygghet på gatorna. Backenvägen utformas stadsmässigt med mått som innebär att trafikshastigheten hålls nere och att GC-stråken kan passera i plan. Det medför att emissioner hålls nere och att staden blir tryggare.

Att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande har hög prioritet för kommunen. Umeå har i sin översiktsplan tagit ställning till en strategi för stadens utbyggnad. Framtidens byggande ska till minst hälften ske inom den befintliga stadens område. Resursutnyttjande, trafik- och miljöskäl ligger bakom detta.

Trafikbuller

Enligt infrastrukturpropositionen, antagen av Riksdagen 1997, får följande riktvärden normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostäder:

30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,

45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,

55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),

70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Att området utgör centrumnära kompletteringsbebyggelse innebär att avsteg från Boverkets bullerriktvärden kan tillämpas för delar av planområdet. I den bullerutredning som bifogats planhandlingarna visas att området totalt sett utsätts för lägre buller än i dag. Detta är en följd av den uppläggning som detaljplanen har med avskärmande byggnadskroppar mot trafiklederna. Fasaderna mot dessa kommer i vissa fall att bli utsatta för buller överstigande 55dBA, medan maximalnivåerna vid uteplatserna inte överstiger riktvärdena.

För de bostadshus som är mest utsatta för trafikbuller har beräkningar utförts med avseende på vilka "ljudkvalitetspoäng" som kan uppnås enligt "Trafikbuller och planering III, Ljudkvalitetspoäng" upprättad av Stockholms Miljöförvaltning, Länsstyrelsen i Stockholm och Ingemanssons. Beräkningarna visar att "god ljudmiljö" erhålls för alla lägenheter med tillhörande uteplatser inom området. I vissa fall, främst för de redovisade punkthusen, förutsätts att ljudklass B tillämpas.

Förslag till ändringar och kompletteringar av planhandlingarna med anledning av inkomna yttranden mm

- * Planeringsutskottets synpunkter på exploateringen av området mot Tvärån föranleder att justeringar görs så att bostadshusen kan uppföras till fyra våningars höjd för kvarteren mellan Backenvägen och Tvärån. För att göra planen så flexibel som möjligt flyttas ledningarna för vatten och avlopp samt fjärrvärme till kvarterens östra delar.
- * Ur stadsbildssynpunkt och av hänsyn till skuggningar minskas höjden på punkthuset vid Storgatan till nio våningar.
- * Kvarteret Barret (Statoil mm) utökas enligt önskemål.
- * Inom utökningen för Västerslätts centrum anges en byggrätt för handel på 250 m² BTA.
- * Inom bostadskvarteret norr om Tallparksvägen införs en planbestämmelse som anger att marklov ska sökas för att träd ska få fällas.
- * En barnkonsekvensanalys redovisas i planbeskrivningen.
- * Förtydliganden och kompletteringar i övrigt enligt kommentarerna ovan införs i planhandlingarna.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå, september 2007.
Detaljplanering och WSP Arkitektur



Olle Fotsgren
Stadsarkitekt

Lars Wendel
Arkitekt, WSP Arkitektur



Bertil Lidén
Arkitekt, WSP Arkitektur



MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING
ENLIGT PLAN OCH BYGGLAGEN (PBL)

**Detaljplan för Sandåkern, Umeå
kommun, Västerbottens län**

Uställningshandling
UMEÅ KOMMUN
November 2007



Innehåll

Översiktskarta	2
Sammanfattning	3
1 ORIENTERING	4
1.1 Bakgrund	4
2 PLANER FÖR OMRÅDET	4
3 AVGRÄNSNINGAR	4
4 SAMRÅD OCH KONTAKTER	5
5 MILJÖKVALITETSNORMER OCH MILJÖMÅL	5
5.1 Hänsynsregler	5
5.2 Plan- och bygglagen	5
6 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	6
6.1 Fordonstrafik	6
6.2 Bostäder	6
7 MILJÖKONSEKVENSER	7
7.1 Riksintressen	7
7.2 Stadsbild	7
7.3 Naturmiljö	10
7.4 Kulturmiljö	18
7.5 Rekreation och friluftsliv	18
7.6 Säkerhet och Hälsa	20
7.7 Buller och vibrationer	22
7.8 Luftföroreningar	24
7.9 Summering av påverkan under byggtiden	25
8 UPPFÖLJNING OCH KONTROLL	25
9 ÖVRIGT	25
Bilaga 1	Bullerutbredningskartor
Bilaga 2	Riskanalys
Bilaga 3	Förutsättningar luftföroreningar
Bilaga 4	Spridningsberäkning.....

Översigtskarta



Översigtskarta. Bostadsområdet Sandåkern.

Sammanfattning

Studerade miljöaspekter redovisas och summeras i nedanstående tabell.

Intressen	Påverkan		Anmärkning
	Ja	Nej	
Riksintressen	x		Vännäsvägen är av riksintresse ur kommunikationssynpunkt.
Stadsbild	x		Stor förändring av stadsbilden. Planerad bebyggelse kommer att skilja sig från övrig bebyggelse i omgivningen på grund av sin högre höjd. Bostadsområdet ges en medveten utformning.
Naturmiljö	x		Tvärån lyfts fram som en del i områdets gestaltning. Kan påverkas negativt under byggskedet.
Kulturmiljö		x	Inga kulturhistoriskt värdefulla byggnader eller miljöer bedöms beröras. Inga kända fornlämningar bedöms påverkas.
Rekreation och friluftsliv	x		Befintligt idrottsplats bebyggs. Parkområden påverkas.
Buller, vibrationer och luftföroreningar	x		Bullerdämpande åtgärder krävs för att innehålla gällande riktvärden. Vibrationer kan uppstå under tiden för pågrundläggning. Visst lokalt tillskott av emissioner dock under gällande miljö kvalitetsnorm.
Hälsa och säkerhet	x		Transporter av farligt gods upphör i princip när ny förbifart byggs förbi Umeå. Befintlig bensinstation utgör viss risk för närliggande bostäder i händelse av brand. Större belastning på Tvärån av dagvatten från parkerings- och bostadsområdet jämfört med nollalternativet.

1 Orientering

1.1 Bakgrund

Umeå kommun avser att upprätta detaljplan för ett nytt bostadsområde Sandåkern. Planområdet avseende Sandåkern redovisas på bild 1 nedan. Avgränsningen av detaljplan fastställs i planprocessen.

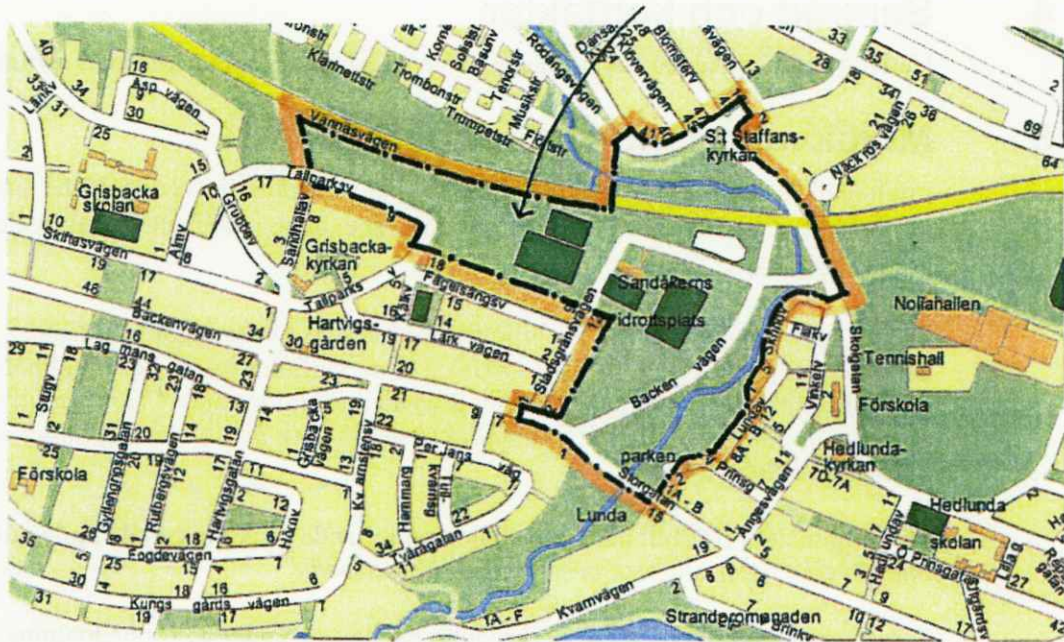


Bild 1. Avgränsning av planområdet avseende bostadsområdet Sandåkern.

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

2 Planer för området

Aktuellt område omfattas av ett 10-tal detaljplaner. Dessa kommer att ersättas av en ny detaljplan.

Umeå kommuns översiktsplan, ÖPL-98, gäller för området. Ett detaljplaneprogram för området har upprättats i juni 2006. Programmet har efter plansamråd antagits av Byggnadsnämnden i augusti 2006.

3 Avgränsningar

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

De miljöaspekter som beskrivs i MKB:n utgår från de områden som beskrivits i planprogrammet kompletterat med inkomna synpunkter från samrådprocessen. Underlag för MKB:n har utgjorts av olika utredningar tillhandahållna av Umeå kommun, se källor och underlag.

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

4 Samråd och kontakter

Under avsnitt kontakter återges bland annat de kontakter som tagits med myndigheter.

5 Miljökvalitetsnormer och miljömål

I miljöbalken redovisas de miljökvalitetsnormer som gäller i Sverige, bland annat tillåtna halter i luft av partiklar och NO_x. En spridningsberäkning avseende halter av dessa ämnen har genomförts, se kap 7.8.

Vidare har riksdagen antagit 16 miljömål för Sverige. Dessa utgör bland annat grunden för de lokala miljömål som fastställts av Umeå kommunfullmäktige. För miljömål gällande god bebyggd miljö har Umeå kommun följande inriktningsmål "*Umeå ska utvecklas mot en god, jämställd och långsiktigt uthållig livsmiljö för människors bosättning och näringslivets utveckling*".

För miljömålet Frisk luft har Umeå kommun följande inriktningsmål "*Luften i Umeå skall inte påverka natur eller människor på ett negativt sätt*".

Föreliggande miljökonsekvensbeskrivning bedöms ge underlag för bedömning av hur miljökvalitetsnormerna och miljömålen uppfylls.

5.1 Hänsynsregler

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

5.2 Plan- och bygglagen

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

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

Beaktas vid genomförandet av detaljplanen.

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

Beaktas vid genomförandet av detaljplanen.

6 Planeringsförutsättningar

Som nollalternativ har antagits att planerat bostadsområde inte byggs. Alternativet innebär att planerade bostäder måste lokaliseras någon annanstans.

6.1 Fordonstrafik

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

”Genom ny dragningsplanering av Backenvägen och cirkulationsplats på Vännäsvägen kommer trafiken och framkomligheten till stadens centrum att förbättras. Dessutom innebär den nya anslutningen till Västerslätt bland annat god tillgänglighet till Västerslätts centrum. Huvudstråk för gång- och cykeltrafik i öst-västlig riktning föreslås intill Ridvägen och intill Storgatan samt i ett stråk genom områdets centrala del via en ny bro över Tvärån. Detta stråk ansluts mot Västra Prinsgatan eller anslutning till rondeller eller trevägskorsningar för att ge de oskyddade trafikanterna så säkra och bekväma passager som möjligt”.

”Ett stråk för gång- och cykeltrafik mot Västerslätt föreslås med en tunnel under Vännäsvägen och en bro över Tvärån”.

”Hållplatser för kollektivtrafiken till området kommer att finnas på Nya Backenvägen och på Skolgatan”.

6.2 Bostäder

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

”Den planerade nya bebyggelsen inom området kommer i huvudsak att utgöras av bostäder. Kommunens önskemål är byggande av hyresrätter, blandade upplåtelseformer, boende för äldre samt möjlighet till inpassning av gruppboenden och verksamheter”.

”Gestaltningen av den nya bebyggelsen bör bland annat därför ägnas stor omsorg ur stadsbildsynpunkt. Området kommer att bli det man möter när man närmar sig Umeå

centrum västerifrån på Vännäsvägen. En byggnad som ett tydligt landmärke förslås avsluta raden av stegrande hushöjder längs Vännäsvägen. Det är tänkt att förmedla känslan; här börjar staden”.

7 Miljökonsekvenser

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

7.1 Riksintressen

Vännäsvägen utgör riksintresse ur kommunikationssynpunkt fram till dess att det övergripande vägnätet har byggts.

7.2 Stadsbild

Förutsättningar

Undantaget skogsmarken i planområdets västra delar är området av relativt öppen, platt och offentlig karaktär och utgörs av bollplaner och grönytor genomskurna av större vägar och gator. Skogsmarken omgärdar de öppna ytorna åt väster och utgör en viktig ridå mellan bebyggelse och Vännäsvägen. Tvärån med dess omgivande park- och naturmark utgör ett tydligt grönstråk genom området.

Området har liten andel hårdgjorda ytor och ger ett grönt intryck. Förutom skogsmarken och parkstråket kring Tvärån bidrar även grönytor runt bollplaner, parkeringar och vägar, de grusade/konstgräsbelagda bollplanerna samt de trädkantade gatorna, till det gröna intrycket.





Sandåkerns IP utgörs av öppna ytor med grönytor och bollplaner.



Tallskogen i väster utgör en ridå mellan Vännäsvägen och bostäderna vid Tallparksvägen.

Bebyggelsen runt området är låg. I söder, öster och norr finns friliggande småhus, medan det längs Lundavägen, Tallparksvägen och vid Västerslätts centrum finns bostadshus upp till tre våningar.



Villor på Stadsgränsvägen sett från öster.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Vid ett nollalternativ skulle Sandåkerns IP fortsätta sin verksamhet och platsens öppna offentliga karaktär skulle bestå. Eventuellt skulle en utbyggnad av verksamheten resultera i en ny idrottshall.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde på Sandåkern

En utbyggnad enligt detaljplaneförslaget skulle innebära en stor förändring av stadsbilden för området. Den öppna, gröna och offentliga karaktären skulle förändras till en plats med en mer hårdgjord, tät, och privat karaktär. Med hus med två till femton våningar kommer området att skilja sig från övrig bebyggelse i omgivningen genom sin högre höjd och större skala.

Andelen öppna ytor skulle minska då bollplanerna bebyggs. Grönytorna blir uppdelade i mindre ytor.

Gatornas och konstgräsplanens trädrader kommer till stora delar försvinna i och med att gatunätet dras om och konstgräsplanen bebyggs.

Skogsmarken i väster kommer att förändras och gå från att vara en liten sammanhängande tallskog till att bli tallpark med punkthus.

Den nya bebyggelsen skulle ge infarten till Umeå via Vännäsvägen ett mer stadsmässigt intryck.

Åtgärder

Att spara så mycket skog som möjligt som ridå mellan Vännäsvägen och blivande bostäder.

Spara så mycket av befintlig parkmark och befintliga trädbestånd som möjligt inom området.

Spara befintlig vegetation mellan befintliga villor och ny bebyggelse i sydväst för att utjämna skalskillnaderna mellan de lägre villorna och de högre bostadshusen.

Att utöka raden av björkar längs Vännäsvägen mot väster för att skapa en tydlig entré till staden västerifrån.

7.3 Naturmiljö

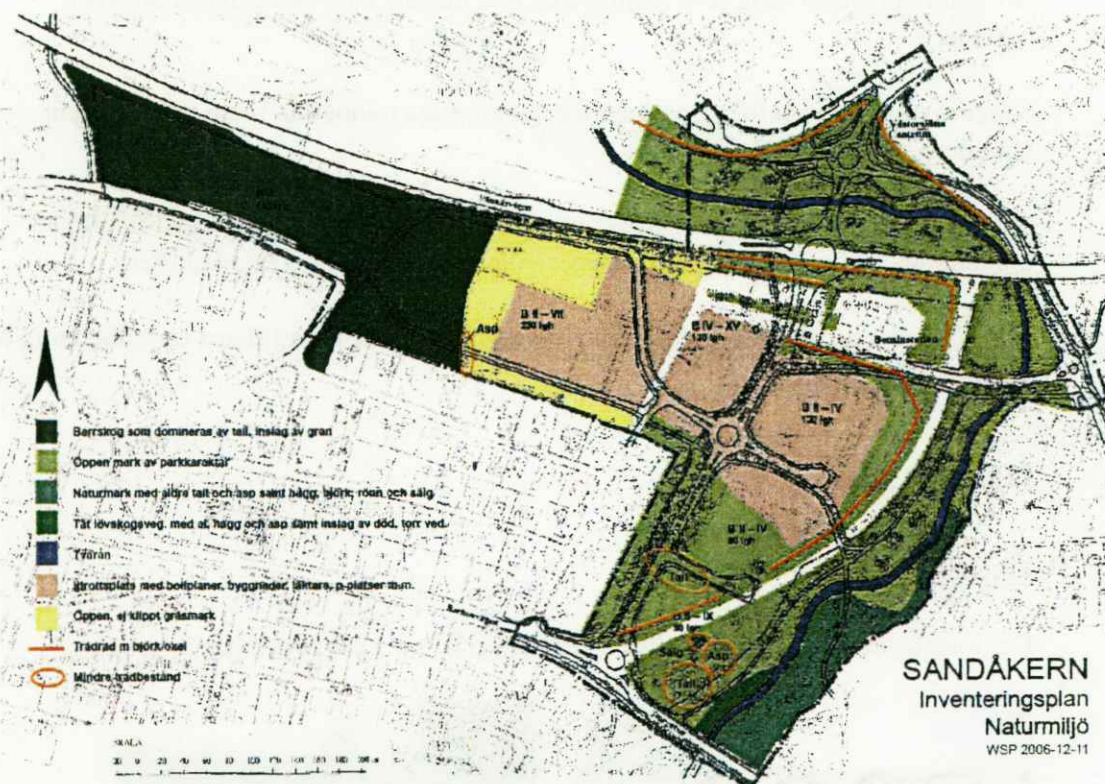
Förutsättningar

Det föreslagna detaljplaneområdet innehåller gräsytor, skogsmark och vattendrag.



Vegetation

Naturmiljön inom planområdet kan grovt delas upp i tre olika områden: barrskogen i planområdets västra delar, mark av parkkaraktär längst Tvärån och runt konstgräsplanen, samt lövskogspartierna längs Tvärån.



Planområdets västra delar består av relativt likåldrig tallskog med varierande inslag av gran. Ju högre upp på den sandiga åsen desto mer dominerar tallen. Buskskiktet utgörs av gran och rönn samt inslag av björk. Fältskiktet består av blåbärs- och lingonris. I skogspartiet närmast bollplanerna hittar man även hallon och ormbunkar. Bottenskiktet utgörs av mossa.



Tallskogen i planområdets västra delar.

En tredjedel av planområdet utgörs av grönytor av parkkaraktär. Ett större sammanhängande parkstråk följer Tvärån i planområdets östra delar från norr till söder. Norr om Ridvägen omges Tvärån på båda sidor av öppen parkmark med buskage och grupper av större träd (björk, silvergran, cembratall, bollpil, gran, lind) i en klippt gräsyta.



Parken kring Tvärån norr om Vännäsvägen.

Söder om Ridvägen, på den västra sidan om ån, fortsätter den öppna parkmarken med fullstora träd (björk, asp, sälg och rönn) i grupper eller solitärt i en klippt gräsyta. Den öppna gräsytan består av arter som rödven, brunrör, kärrviol, skogssäv, tuvtåtel och ormröt.



*Ett större aspbestånd väster om Tvärån i höjd med korsningen Storgatan/
Backenvägen*

Öster om ån är vegetationen tätare och mer naturlig med flera skikt (al, hägg, björk, rönn, sälg, tall och asp). I sydöst finns ett bestånd med äldre tallar och aspar. Nere vid Storgatan ändras karaktären på den västra sidan och al och hägg bildar här en tät dunge av lövskog med en del död ved.



Äldre tallar vid Lundavägen.



Nere vid Storgatan bildar tät lövskogsvegetation en dunge med en del död ved.

Öster och söder om konstgräsplanen fortsätter parkmarken i samma öppna karaktär med fullstora träd av oxel, björk, tall, rönn, hägg, sälg och cembratall i grupper i en klippt gräsyta. Här finns också ett antal buskage med syren, try och snöbär.



Parkmark mellan Storgatan och kvarteret Linden.

Backenvägen, delar av Vännäsvägen och Skolgatan är alla trädkantade av fullstora björkar medan konstgräsplanen omgärdas av en rad oxlar.



Dubbla björkrader söder om Vännäsvägen.

I brynet mellan skogsmarken och grusplanerna finns ett bestånd med asp.

Tvärån

Tvärån är en mindre å som rinner upp i Piparbölesjön ca en mil nordväst om Umeå och som mynnar i Umeälven. Tvärån utpekas i översiktplanen som större sammanhängande område av betydelse för den biologiska mångfalden i vattenområden. Tvärån med omgivande vegetation fungerar som en ekologisk korridor genom stadslandskapet för bl.a. bäver och rådjur. Gräsänder häckar i området kring ån och utter har observerats vid Kvarnbron nära Tväråns utlopp. Söder om Storgatan i anslutning till Tvärån finns en groddamm.



Tvärån med omgivande vegetation fungerar som en viltkorridor genom stadslandskapet.

Tvärån var tidigare en fin havsöringsbäck och fortfarande finns det goda förutsättningar för detta i de övre delarna av vattensystemet. Flera historiska ingrepp har dock förhindrat Tväråns möjligheter för reproduktion och uppväxt av havsöring. De öringpopulationer som finns i ån idag är isolerade stammar. Umeå kommun har de senaste åren genomfört ett restaureringsarbete av Tvärån där man bl.a. har tagit bort dammar som utgjort vandringshinder för fisk.

En viktig förutsättning för att stråket ska fungera som ekologisk korridor är att det finns en vegetationszon kring ån. Vegetationen ger även skugga vilket är en viktig förutsättning för att skapa en god miljö för olika fiskarter. I dag består största delen av åkanterna inom planområdet av klippt gräsmark.



Större delen av Tväråns stränder inom planområdet utgörs av klippt gräs.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Om Projekt Tvärån utförs i sin helhet kommer vattenkvalitet i ån förbättras samt det kommer att skapas goda förutsättningar för ett biologiskt levande, fiskförande och attraktivt vattendrag mitt i Umeå.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Sandåkern

Den största konsekvensen vid en utbyggnad enligt detaljplaneförslaget är förändringen från en större, sammanhängande, öppen och övervägande grön struktur till en tätare mer splittrad grönstruktur där ytorna delats upp i fler mindre delar runt hus, parkeringar och vägar. Markanvändningen kommer också att gå från offentlig till mer privat.

Det viktiga Tväråstråket påverkas något då de omgivande grönyttorna minskar på grund av den föreslagna bebyggelsen samt genom omdragningen av Backenvägen med sin föreslagna bro över ån.

Betydande delar av skogsområdet i områdets västra delar kommer att bebyggas och glesas ut.

Befintliga trädrader av björk och oxel längs Backenvägen, Stadsgränsvägen och konstgräsplanen avverkas.

Åtgärder

Befintligt skogspartiet i väster, mellan föreslagen bebyggelse och Vännäsvägen, bör sparas. Befintliga stora tallar i anslutning till föreslagen bebyggelse i väster bör sparas.

Befintliga träd mellan kvarteret Tallen och föreslagen bebyggelse bör sparas.

Under föreslagen bro, mellan Västerslätts centrum och Vännäsvägen, bör det skapas passagemöjligheter för vilt på ömse sidor om Tvärån. Vegetation bör sparas längs vattendraget och under bron.

Arbete med fundament/brokoner för föreslagen bro och bankar bör utföras med stor försiktighet för att minimera påverkan på Tvärån och strandvegetationen.

Flerskiktad vegetation bör skapas vid Tväråns stränder för att förbättra funktionen som ekologisk korridor samt skugga Tvärån. Vegetationen ger skugga och gynnar insektslivet vilket är viktiga förutsättningar för att skapa en god miljö för olika fiskarter.

Åtgärder i dagvattennätet måste vidtas för att minimera utsläpp av föroreningar till ån.

Gräsytor mellan Tvärån och gång- och cykelväg bör skötas som ängsmark.

7.4 Kulturmiljö

Planområdet bedöms inte beröra några kända kulturmiljöer eller fornlämningar.

7.5 Rekreation och friluftsliv

Förutsättningar

Inom planområdet ligger Sandåkerns IP som är föreningen Sandåkern SKs idrottsplats. Föreningen har ca 1000 medlemmar fördelade på tre sektioner (2006-12-01): fotboll, bordtennis och innebandy. Fotbollssektionen är störst med ca 660 medlemmar fördelade på både, pojk-, flick-, junior-, dam och herrlag. Fotbollsverksamheten bedrivs på Sandåkerns IP medan övriga verksamheter är utlokaliserade till andra lokaler. På idrottsplatsen finns föreningens klubbstuga med omklädning, samlingslokal, kansli m.m., en fullstor konstgräsplan, en fullstor grusplan samt två mindre grusplaner. Upptagningsområdet för föreningen sträcker sig över stadsdelarna Rödäng, Grisbacka, Grubbe och Väst på stan, varifrån majoriteten av de verksamma barnen och ungdomarna kommer.

Sandåkerns IP används, förutom som tränings-, och tävlingsarena, även som evenemangsplats då ex. NOLIA-mässan, Drive-in Bingo och Barnens Dag arrangeras. Klubbstugan fungerar också som samlingslokal för omkringboende då festvåningen kan bokas för privata tillställningar.

I och med förslaget att bebygga Sandåkerns IP började förhandlingarna mellan Umeå kommun och Sandåkerns SK om en lösning för föreningens fortsatta verksamhet. Förhandlingarna har lett fram till att föreningen beslutat att flytta sin verksamhet till Grubbeskolan där en ny fullstor konstgräsplan kommer att byggas intill en mindre grusplan. Föreningen kommer även att nyttja planerna på Noliafältet. Klubblokaler kommer att inrymmas i f.d. folktandvårdens lokaler på Grubbe skolan.

Planområdets parkytor längs Tvärån och runt idrottsplatsen fungerar som stråk för gång- och cykeltrafik samt för allmän rekreation som ex. promenader, rastning av hundar och jogging. Även skogspartiet i planområdets västra delar används för allmän närrekreation som ex. lek, promenader och rastning av hundar.

Tvärån utpekas i Översiktsplanens bilagda Umeå Grönstruktur som ett grönstråk att utveckla för rekreation och friluftsliv.

I fritidsnämndens fritidspolitiska program Vision 2010 utpekas följande utvecklingsområden som prioriterade: närhet - bostadsområdet som bas, lokaler/anläggningar i kommunen, stödet för föreningslivet, barn och ungdom, idrotten som utvecklingsfaktor samt folkhälsan. Sandåkerns IP tycks med nuvarande verksamhet stämma väl överrens med programmets utpekade mål.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Sandåkerns SK hade, innan förslaget om att bebygga Sandåkers IP lades fram, tittat på möjligheten att utöka idrottsplatsen så att den skulle kunna rymma träningsytor för föreningens samtliga sektioner. Man kan anta att verksamheten vid ett nollalternativ antingen skulle fortsätta i samma utsträckning som idag eller ev utökas.

Ett fullständigt utförande av Umeå kommuns Projekt Tvärån kan komma att öka Tväråns attraktionskraft som rekreations- och upplevelsestråk.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Sandåkern

Vid en nybyggnation enl. detaljplaneförslaget kommer områdets förutsättningar för rekreation och friluftsliv att påverkas. De öppna tränings-, tävlings- och samvaroytorna vid Sandåkerns IP bebyggs och försvinner. Området kommer att förlora en evenemangs- och samlingsplats, ett behov som till viss del kan ersättas av Noliafälten. Skogsområdet i västra delarna kommer delvis att försvinna. Delar av den öppna parkmarken runt konstgräsplanen och längs Tvärån nere vid Storgatan bebyggs. Framkomligheten för fotgängare och cyklister förbättras med en ny tunnel under Vännäsvägen samt en ny bro över Tvärån.

179

Konsekvenserna av flytten för Sandåkerns SK blir bl.a. att föreningens anläggning hamnar i utkanten av upptagningsområdet från att ha legat centralt i detsamma. Verksamheten blir inte heller samlad som förut, då man kommer nyttja planer både på Nolia och vid Grubbeskolan. Kvaliteten på dessa fotbollsplaner är dock bättre än de vid Sandåkerns IP.

7.6 Säkerhet och Hälsa

Förutsättningar

I svensk lagstiftning finns inga angivna skyddsavstånd mellan riskkälla (t.ex. transportled för farligt gods) och skyddsobjekt (t.ex. bostadshus). Detta beror bland annat på att förutsättningarna skiljer sig åt avseende t.ex. topografi, naturliga skyddsridåer, typ av skyddsobjekt, riskkälla etc. Detta innebär att en bedömning måste göras från fall till fall. Enligt Boverkets allmänna råd 1995:5, Bättre plats för arbete, anges bland annat följande avseende skyddsavstånd

"angivna riktvärden för skyddsavstånd skall göra det möjligt att planera så man kan bo och vistas intill en farlig eller störande verksamhet samtidigt som verksamheten skall kunna fungera även på sikt på den aktuella platserna med hänsyn tagen till de speciella förhållande som råder i form av terräng, vegetation osv. Riktvärden avser i första hand nya planeringssituationer men även ändringar av befintliga planer i närheten av befintliga arbetsområden. Skyddsavstånd räknas normalt från en planerad ny bostadsbebyggelse till närmaste riskfyllda eller störande verksamhet".

Vidare anges "beskrivningar av verksamheten, dess risker och riktvärden för skyddsavstånd hänförs till ett normalfall. De skyddsavstånd som anges är tillämpliga vid nyplanering och är värden som erfarenhetsmässigt ger problemfria förhållanden. En lokal anpassning måste alltid ske, särskilt vid kompletteringsbyggande. De angivna riktvärdena är härvid att betrakta som utgångspunkter för bestämning av skyddsavstånd".

Inom aktuellt kvarter finns Statoils bensinstation. För bensinstationer anges i Boverkets allmänna råd ett generellt riktvärde avseende skyddsavstånd om 100 meter.

I Plan- och Bygglagen 3 kap 3§ sägs att bebyggelse ska lokaliseras till lämplig mark bland annat med hänsyn till möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar.

En separat riskanalys har upprättats som belyser risker med transport av farligt gods förbi planområdet. Riskanalysen belyser även risker kopplade till närheten till befintlig bensinstation samt utsläpp från kvartersparkeringsplatser.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ett färre antal människor jämfört med om planerat bostadsområde byggs bedöms komma att påverkas av en eventuell olycka till följd av farligt godstransporter längs Vännäsvägen intill dess att en ny förbifart har byggts då dessa transporter kan ledas dit.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Sandåkern

Konsekvenserna av en eventuell olycka längs vägnätet förbi området är bland annat beroende av vilken typ av material/ämnen som omfattas av en eventuell olycka. Vidare har de meteorologiska förhållandena samt den topografi som råder vid en olycksplats avgörande betydelse för hur stort påverkansområdet blir. Detta innebär att konsekvenserna är svåra att bedöma. Ett utsläpp av en vätska kan möjligen begränsas till olyckans absoluta närhet men om vätskan är brandfarlig och/eller explosiv kan ett större område kring olycksplatsen beröras. Ett gasutsläpp eller utsläpp av ämne som bildar gaser kan påverka ett område större än planerat bostadsområde.

Riskerna med farligtgodstransporter inom och i anslutning till föreslaget bostadsområde Sandåkern bedöms vara relativt små. Det bör dock påtalas att riskerna aldrig kan byggas bort helt och den största risken bedöms föreligga vid en eventuell pölbrand av brandfarlig vätska i anslutning till Statoils bensinstation på Stadsgränsvägen 17.

Vännäsvägen kommer sannolikt att utgöra ett så kallat primärt vägnät för farligt godstransporter intill dess att en västlig länk i vägsystemet utbyggs. Med primärt vägnät avses huvudvägnät för farligt godstransporter. Detta bör beaktas vid planering av det nya bostadsområdet samt vid utformning av riskbegränsande åtgärder. De hus som planeras byggas närmast bensinstationen bör ges en medveten utformning för att kunna motstå en eventuell pölbrand av brandfarlig vätska.

En jämförelse med nollalternativet bedöms innebära en förhöjd risk för boende närmast bensinstationen fram till dess en ny sträckning som möjliggör andra transportvägar för farligt gods. Den ombyggnad av befintlig T-korsning vid Vännäs/Backenvägen till cirkulationsplats bedöms dock innebära en förbättring jämfört med nollalternativet.

När vägpaketet med ny väg E4 byggs kommer dagens transporter med farligt gods att kunna styras över till dessa vägar vilket innebär att merparten av de farligt godstransporter som idag passerar det föreslagna bostadsområdet Sandåkern kommer att upphöra.

Möjliga skyddsåtgärder för bostäder vid utsläpp av flyktiga ämnen eller gaser är styrd ventilation vilket medger nödstängning i händelse av t.ex. en olycka längs vägnätet. Vid en eventuell brand längs Vännäsvägen eller vid bensinstationen är det viktigt att strålningsvärmens förhindras att antända angränsande byggnader. Andra viktiga aspekter att beakta vid exploateringen av området är erforderliga utrymningsvägar i händelse av nödläge. Generellt är det ur risksynpunkt bättre ju längre från en riskkälla som skyddsobjekt så som bostäder och arbetsplatser placeras.

Risker kopplade till utsläpp från kvartersparkeringsplatser är främst kopplade till naturmiljön. Enligt generella data för föroreningsinnehållet i dagvatten från olika typer av markområden och som används i beräkningsprogrammet Stormtac uppgår halten oljeföroreningar i dagvattnet till ca 0,8 mg/l för parkeringsplatser mot ca 0,2 mg/l för parkmark. För parametrarna kväve och fosfor är halterna något lägre för parkeringsplatser än för parkmark. I jämförelse med nollalternativet blir belastningen av recipienten i utbyggnadsalternativet ca 4 gånger större avseende oljeföroreningar och något lägre avseende parametrarna kväve och fosfor. För att beräkna vilka mängder som kan bli aktuella måste en utredning genomföras som bland annat beaktar avrinningsområdets storlek och markens avrinningskoefficient.

Riskanalysen i sin helhet redovisas i bilaga 2.

7.7 Buller och vibrationer

Förutsättningar

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

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

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Bullernivåer redovisade i Boverkets rapport "Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder" får inte överskridas. Sandåkern bedöms utgöra en komplettering av Centrala Stan och är beläget endast 2 km från stadscentrum, Rådhusstorget. Området kommer att få mycket goda bussförbindelser mot Vasaplan och övriga delar av staden. Gång- och cykelvägnätet kommer att byggas ut till mycket goda anslutningar mot bl a stadscentrum. Boverkets principer för bullernivåer i centrumnära bostäder bör därför kunna tillämpas vid bedömningen vilka nivåer på bullret som kan accepteras.

I Boverksrapportens bilaga redovisas exempel där verket menar att "avsteg accepteras (t.ex. där den allmänna ljudmiljön är bra och där det går att ordna tyst sida.)" eller "avsteg kan accepteras under vissa förutsättningar (t.ex. där stor omsorg ägnas åt att åstadkomma en god helhetsbedömning)". De redovisade exemplen är såväl centralt som ocentralt belägna. I exemplen redovisas olika tillvägagångssätt för att en god boendemiljö ska kunna åstadkommas trots relativt hög bullernivåer på trafiksidan.

I rapporten "Trafikbuller och planering III – Ljudkvalitetspoäng" utarbetad av Länsstyrelsen i Stockholms län och Miljöförvaltningen i Stockholms stad i samarbete mellan Ingemansson Technology AB redovisas en bedömnings-modell påminnande om de exempel som Boverket redovisat i sin rapport. Man har infört begreppet "ljudkvalitetspoäng" där varje lägenhet i ett bostads-projekt ges poäng under följande rubriker: Buller på trafiksidan, buller på gård, buller vid entrén, buller inomhus, flera trafikslag/bullerkällor, planlösning, balkonger samt grannskapet. Beräkningarna kan göras även i ett detaljplaneärende med de förutsättningar som anges i planbestämmelserna. Ljudkvalitetspoängen ska uppfylla vissa nivåer för "sämsta" lägenhet och för medelvärdet inom delområdet.

Beräkningar av bullernivåerna från vägarna har gjorts för hela planområdet och redovisas på separata bullerutbredningskartor. Med detta underlag har ljudkvalitetspoäng räknats fram för de delar av planområdet som är mest utsatt för trafikbuller. Resultatet från beräkningarna har föranlett att det i planbestämmelserna anges vilka bullernivåer som inte får överskridas, krav på bostadslägenheternas planlösningar mm.

För de bostadshus som är utsatta för högt buller på trafiksidan kan det erfordras att byggnaderna uppföras i ljudklass B.

Planområdet berörs inte av störande flygbuller.

Tunga byggnader inom planområdet förutsätts pågrundläggas.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Viss förhöjd bullernivå inom området kan förväntas till följd av en med tiden förväntat ökad trafikvolym.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Sandåkern

Bullerutbredningskartor redovisas i bilaga 1.

Karta A redovisar dagens trafikbullerutbredning i marknivå från befintliga vägar. På kartan visas relativt höga bullernivåer inom Sandåkern och intill Tväråns stränder. Det kan även konstateras att bullernivåerna även är relativt höga vid Tvärån norr om Vännäsvägen och mot bebyggelsen i Västerslätt

Karta B visar hela planområdet utbyggt med de nya gatusträckningarna och alla nya hus på plats. Av kartan, som redovisar bullernivåer i markplanet, kan man bl a utläsa att nivåerna är lägre i anslutning till Tvärån och dess omgivning samt i anslutning till kvarteren Tallen, Granen och Linden jämfört med dagens situation. För området norr om Vännäsvägen redovisas på kartan något lägre bullernivåer jämfört med dagens situation dock förväntas bullernivåerna öka med c:a 1-2 dBA, utöver de angivna, på grund av reflexer från de nya husen på södra sidan om Vännäsvägen.

De nya husens fasader som ligger nära de mest trafikerade vägsträckorna kan ej innehålla ekvivalent ljudnivå mindre än eller lika med 55 dBA. Inom de nya bostadskvarteren kan "tysta sidor" erhållas med låga bullernivåer.

Att bullernivåerna inom och i anslutning till kvarteren blir så låga, jämfört med dagens situation, beror på detaljplanens utformning med de avskärmande bostadshusen mot trafiklederna. Vidare kommer fordonshastigheten på Vännäsvägen och Backenvägen att bli relativt låg beroende på gatornas utformning med flera cirkulationsplatser.

Med hänvisning till pålgrundläggningen av husen bedöms det inte uppstå några problem avseende vibrationer sedan området bebyggs. Under byggtiden kan dock pålgrundläggningen orsaka tillfälliga vibrationer i närområdet.

Pålgrundläggningens påverkan på närliggande bostäder bör utredas innan dessa arbeten påbörjas.

7.8 Luftföroreningar

Förutsättningar

För att få en uppfattning om hur området påverkas av luftföroreningar från vägtrafik har en beräkning utförts med programmet Simair. Beräkningarna har utförts av SMHI vilka har utvecklat beräkningsprogrammet tillsammans med bland andra Vägverket.

Programmet redovisar halter i vägområdets närhet men tar inte hänsyn till områdets topografi. För aktuellt område har halter av kväveoxider och partiklar (PM 10) beräknats och jämförts med gällande miljökvalitetsnormer. Beräkningarna har baserats på uppgifter om trafikflöde erhållna av Umeå kommun och avser ett framtida scenario år 2015 innefattande dels att området inte bebyggs (nollalternativet) och dels att bostadsområdet bebyggs enligt planförslaget.

För övriga förutsättningar avseende luftföroreningar hänvisas till bilaga 3.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Beräkningarna visar inga halter över miljökvalitetsnormerna. För vissa av delsträckorna uppvisas halter över den övre utvärderingströskeln, enligt bilaga 1 till förordning (SFS 2001:527) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft, för främst PM 10 och i viss mån även för NO₂.

Miljökonsekvenser av planerat bostadsområde Sandåkern

Även i utbyggnadsalternativet beräknas miljökvalitetsnormerna innehållas även om halterna är något högre än i nollalternativet. Fler delsträckor visar halter över den övre utvärderingströskeln.

Med hänvisning till att miljö kvalitetsnormerna beräknas innehållas bedöms luftföroreningarna inte utgöra något avgörande problem.

Rapporten avseende spridningsberäkningen redovisas i bilaga 4.

Åtgärder

Enligt 12 § förordning (SFS 2001:527) om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft ska beräkningar utförda under en representativ tidsrymd och som visar på halter över den övre utvärderingströskeln kontrolleras genom mätning som kan kompletteras med beräkning.

7.9 Summering av påverkan under byggtiden

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

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

8 Uppföljning och kontroll

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

9 Övrigt

Schakt i sulfidjord förväntas bli nödvändig. Mängd och lakbarhet av sulfidjorden bör utredas vidare.

Källor och underlag

Miljöbokslut 2002, Umeå kommun.

Översiktsplan för Umeå kommun, ÖPL 1998.

Umeå Grönstruktur 1999, Umeå kommun.

Översiktlig naturinventering i Umeå kommun.

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

Spridningsberäkningar med SIMAIR för vägtrafik vid Sandåkern, Umeå. Nr. 2007-3. Sven Kindell. SMHI Rapport.

Projekt TVÄRÅN. Ökad biologisk mångfald i staden och en berikad rekreationsmiljö för Umeåborna. Samhällsbyggnadskontoret, Gata och Park och Miljö, Umeå kommun.

Fiskbestånd 2006 Tvärån. Samhällsbyggnadskontoret, Miljö & Hälsoskydd, Umeå kommun.

Kontakter

Miljö- och planavdelningen, Länsstyrelsen.

Samhällsbyggnadskontoret, Umeå kommun.

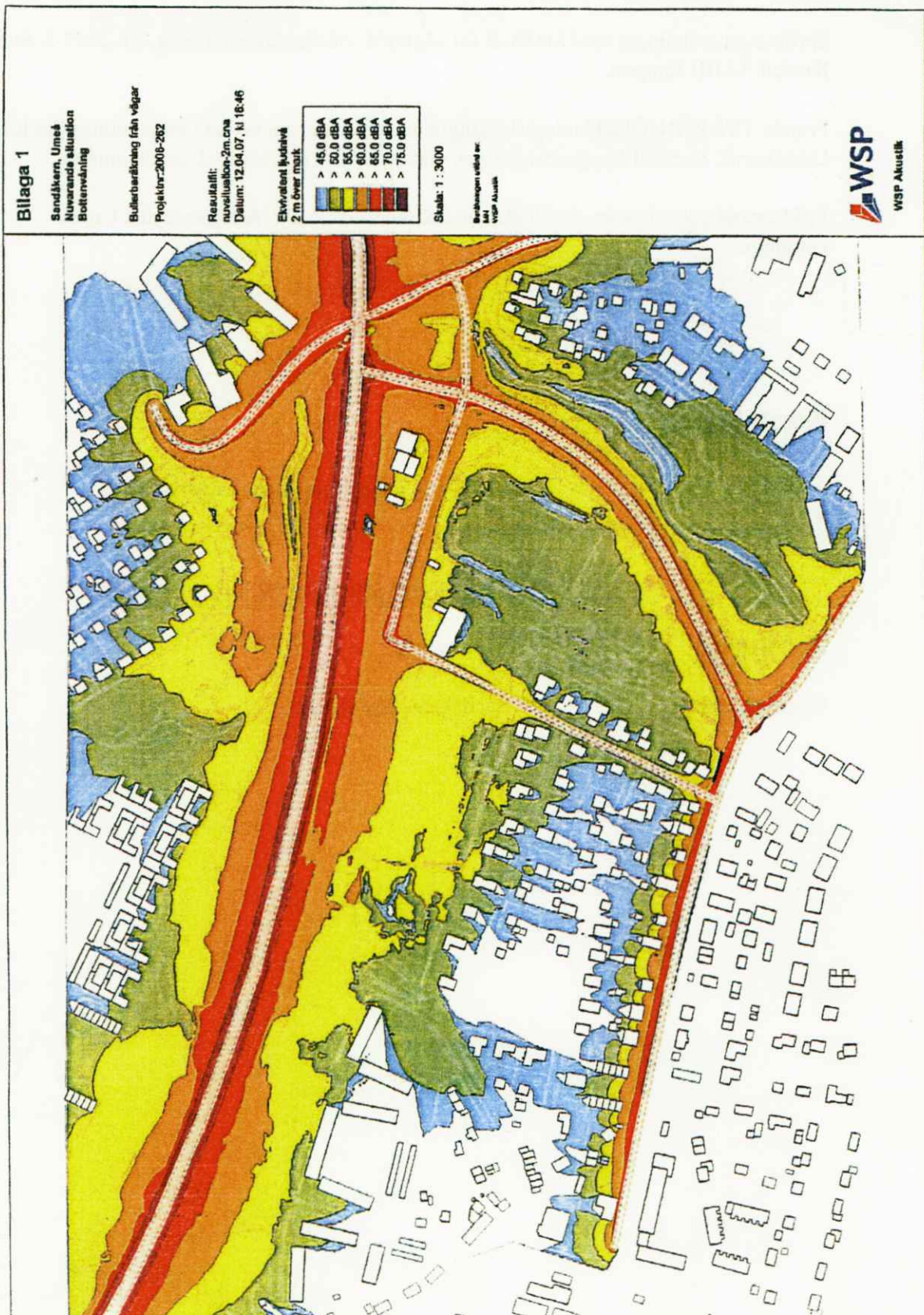
Kjell Hellmyr

Umeå Fritid

Gunnar Wahlberg

Sandåkerns Sportklubb

Bilaga 1
BULLERKARTOR



Karta A
Nuvarande förhållanden, buller i marknivå

Bilaga 1

Sandvikern, Umeå
Framtida situation
Softeplanering
Med begränsade skärmåtgärder

Bullerberäkning från vägar

Projektnr:2006-262

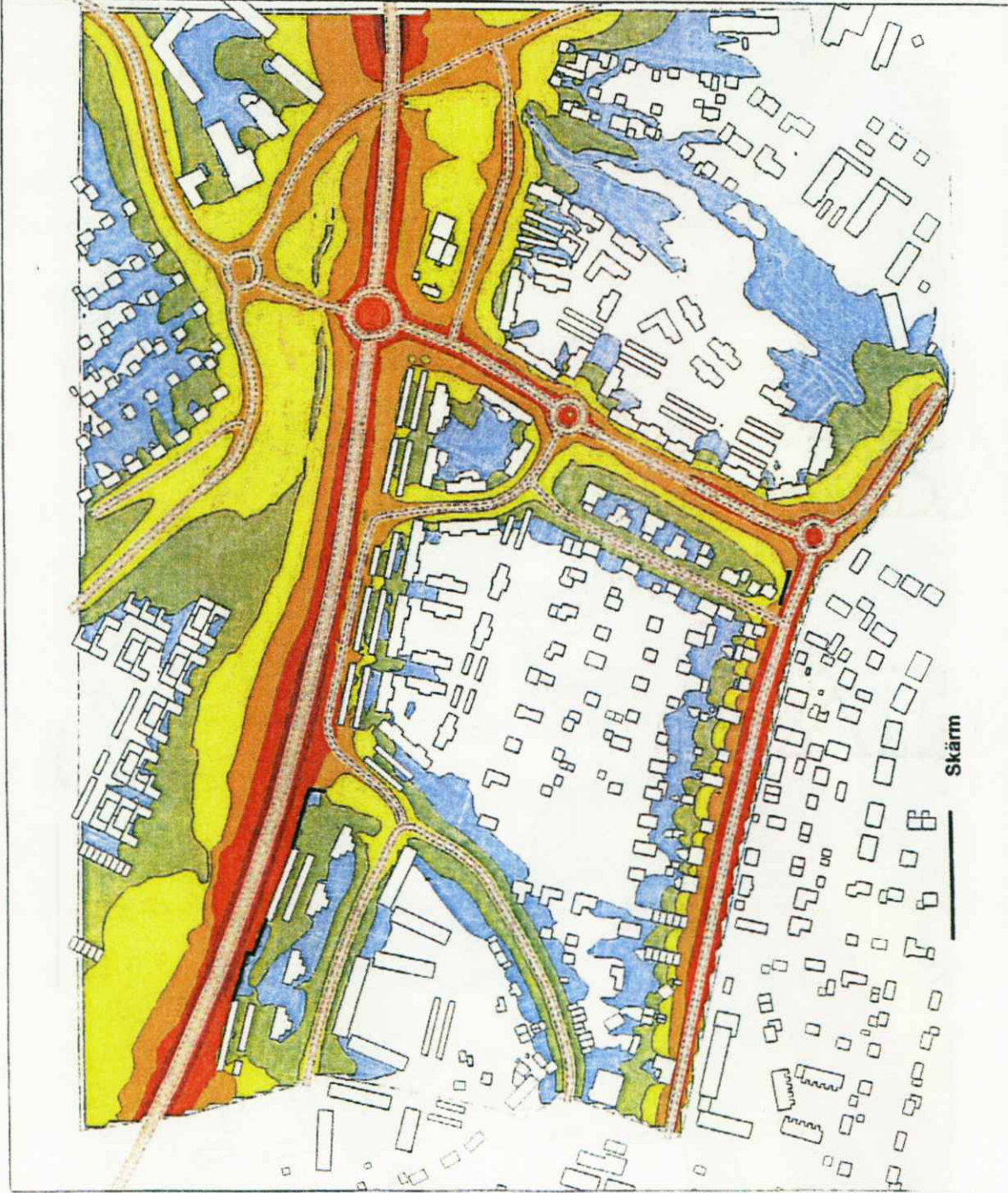
Resultatit:
Framtida husplanering-2m ö mark-eg.ena
Datum: 13.04.07, kl 08:56

Ekvivalent ljudnivå
2 m över mark



Skala: 1 : 3000

Skärmåtgärder enligt av.
MRT
WSP Akustik



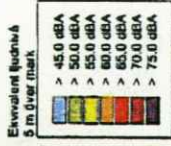
Karta B
Planområdet utbyggt, buller i marknivå

Bilaga 1

Sandöhamn, Umeå
Fremtida situation
Vänning 1
Med begränsade skärmtåler

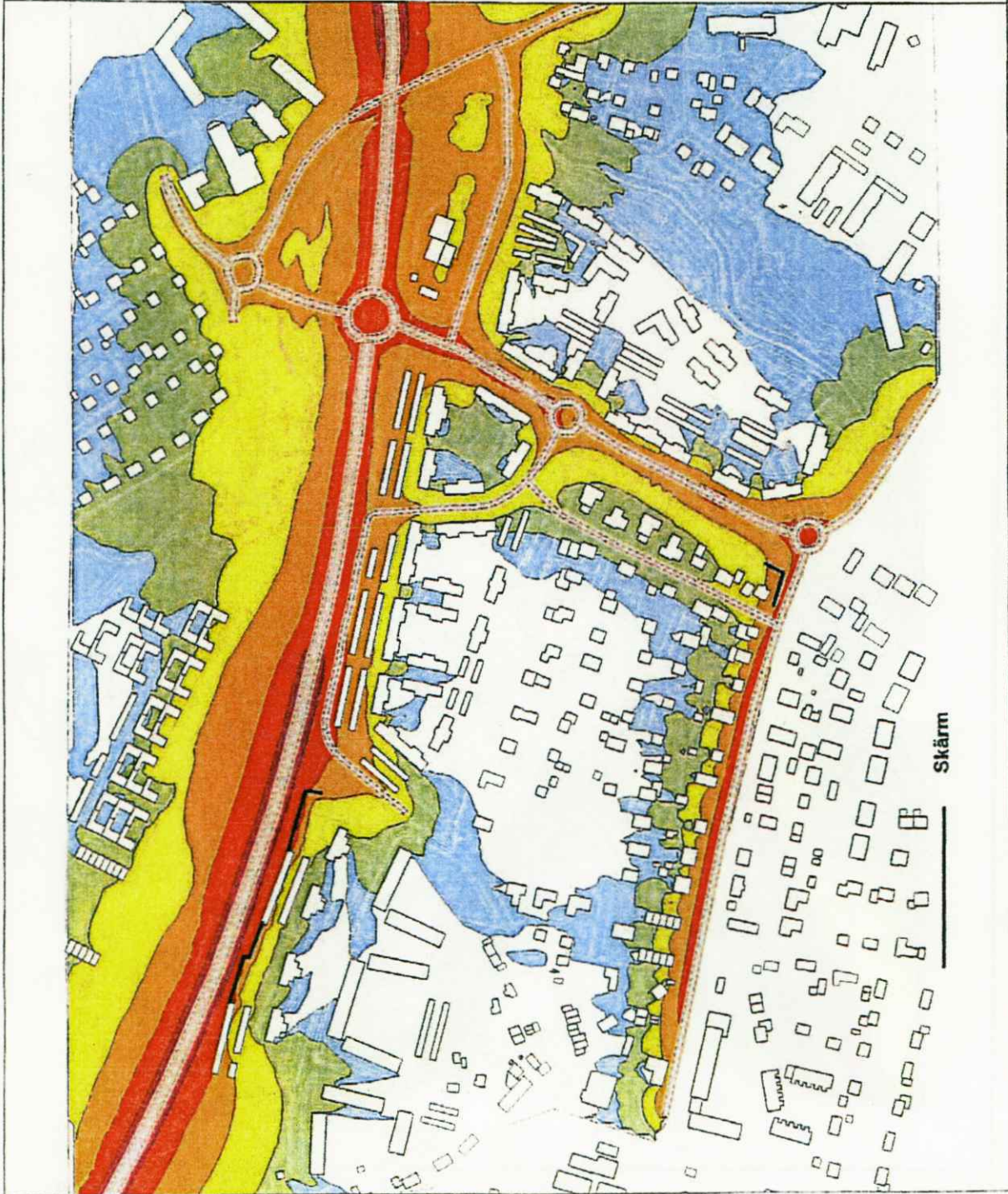
Bullerutvärdering från vägar
Projekt nr 2006-262

Reviderad
Av: Lars-Göran Eriksson, 14 september 2006
Datum: 27.09.06 kl. 13.21



Skala: 1 : 3000

Beställningen utgår från
WSP Akustik



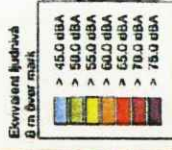
Skärm

Karta C
Bullernivåer 5 meter över mark

Bilaga 1
 Sandåkern, Umeå
 Framtida situation
 Varning 2
 Med begränsade skärmåtgärder

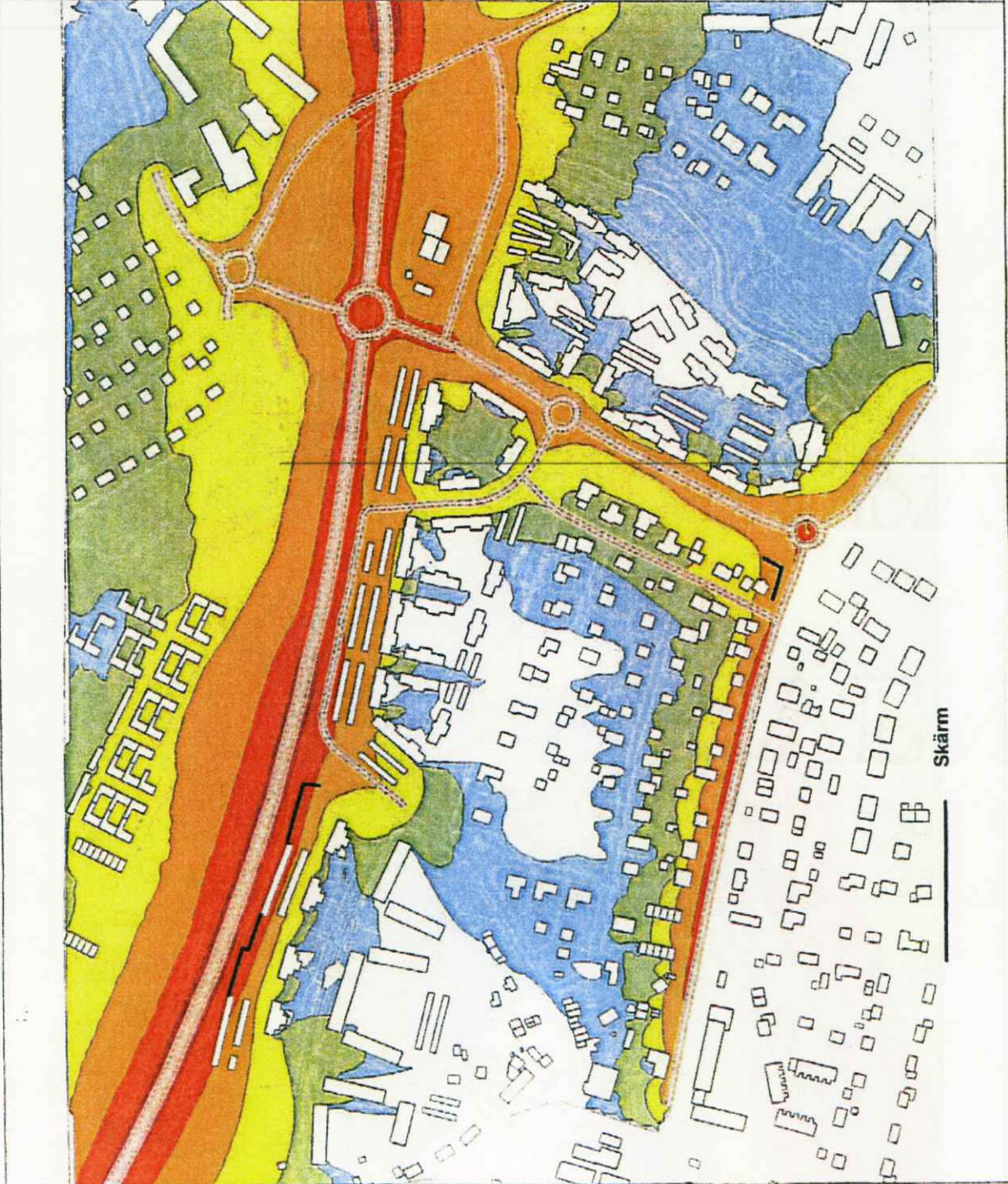
Bullerberäkning från vägar
 Projekt nr 2006-202

Reviderad
 baserat på nya data 2 gånger
 Datum: 27.03.07, 12.2.07

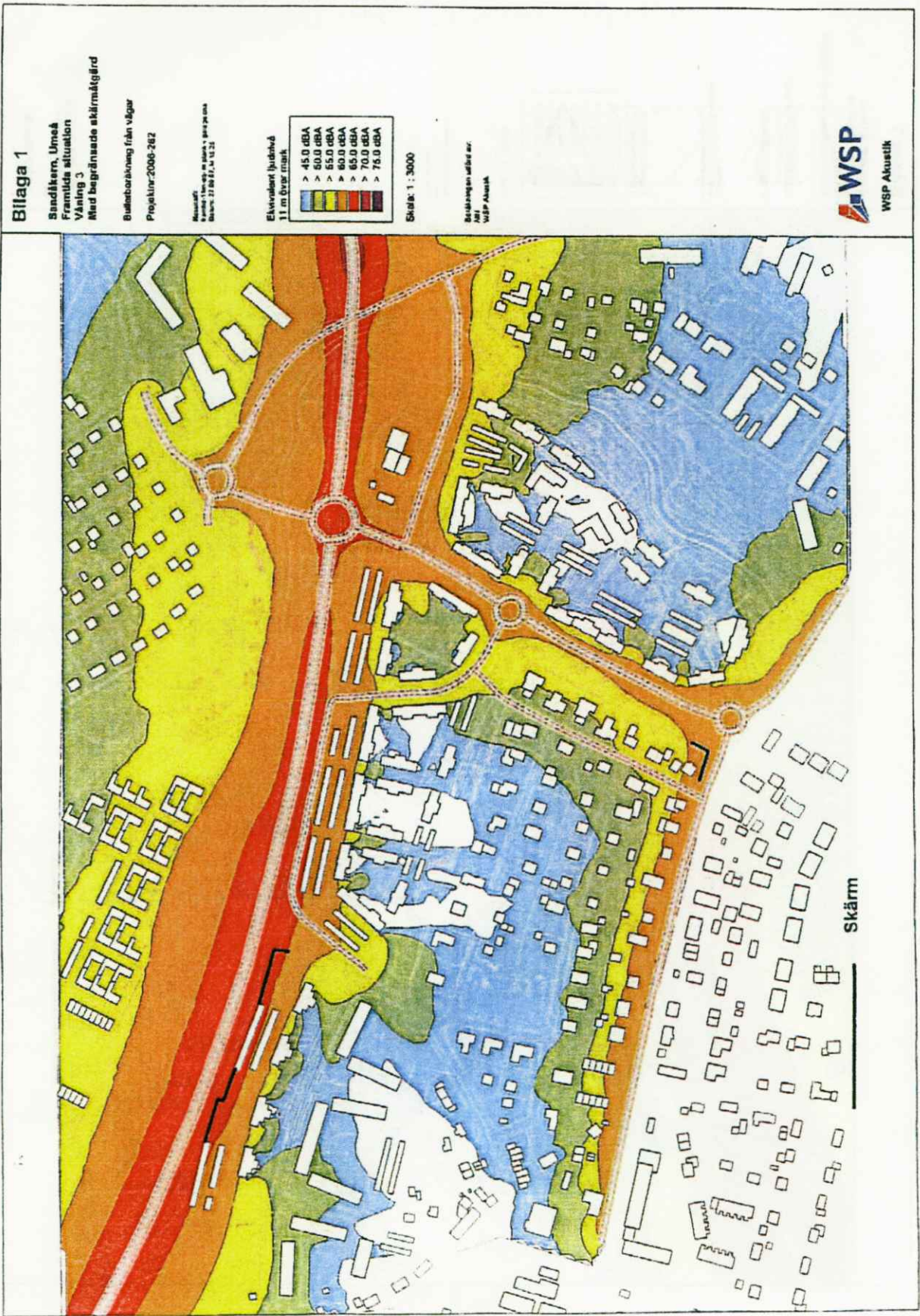


Skala 1 : 3000

Beräkningen utförd av
 WSP Akustik



Karta D
 Bullernivåer 8 meter över mark



Karta E
 Bullernivåer 11 meter över mark

Bilaga 1

Sundskärn, Umeå
Framtida situation
Värning 4
Med begränsade skärmåtgärd

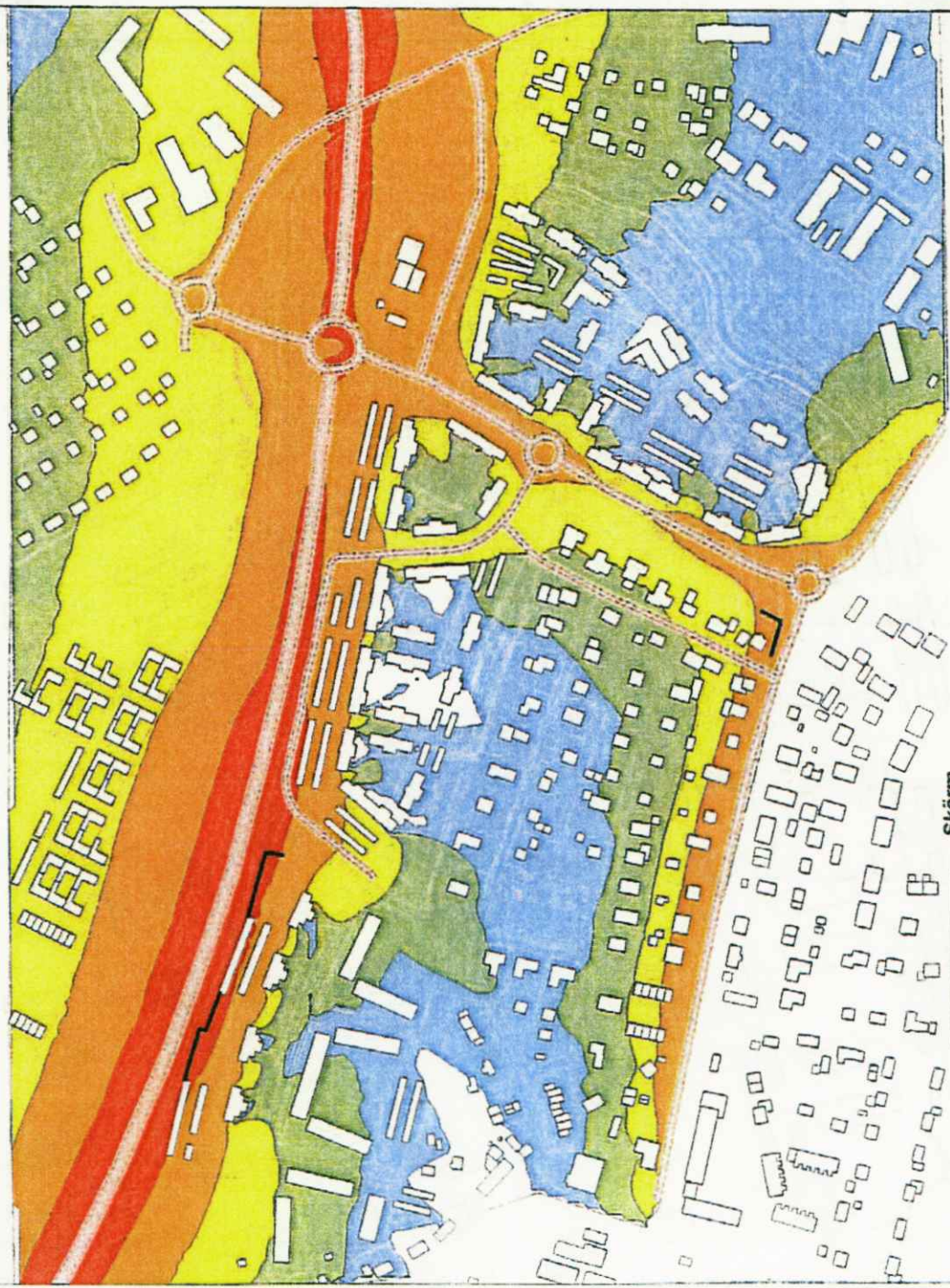
Bullerutvärkning från vägar
Projekt nr: 2006-262

Umeå kommun
Kontaktperson: *[illegible]*
Datum: 27.08.06, kl. 14.27



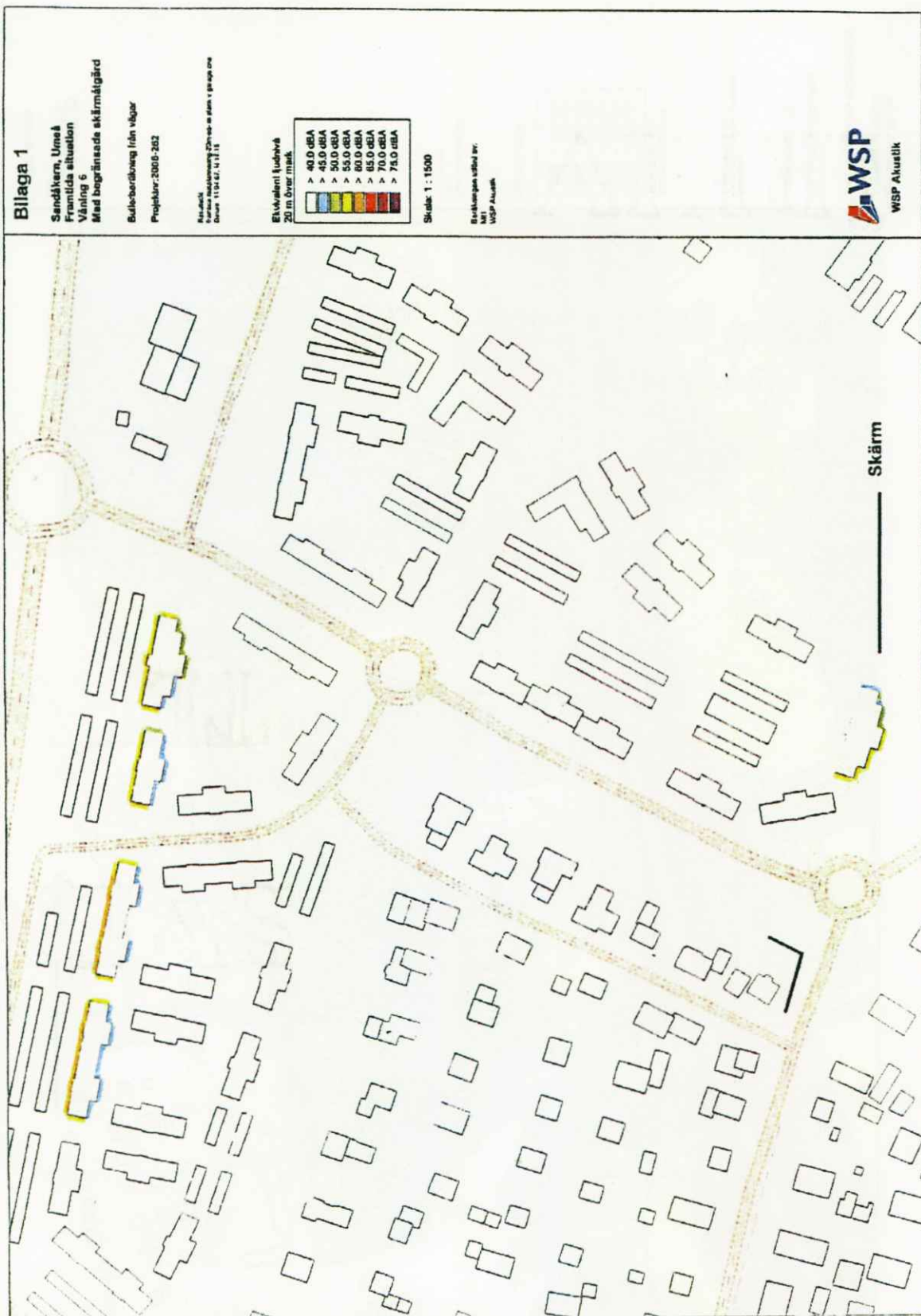
Skala: 1 : 3000

Redigerat av: *[illegible]*
MÅ
WSP AB 2006



Skärm

Karta F
Bullernivåer 14 meter över mark



Karta G
 Bullernivåer 20 meter över mark

RAPPORT: SANDÅKERN - MKB FÖR DETALJPLAN

Kvalitativ riskanalys avseende transport av farligt gods

Innehåll

1	Bakgrund.....	4
2	Syfte.....	4
3	Osäkerheter.....	4
4	Nuvarande trafiksituation avseende farligtgodstransporter.....	4
5	Nollalternativ.....	7
6	Bedömningsgrunder.....	7
7	Riskbegränsande åtgärder.....	8
7.1	Allmänt.....	8
7.2	Skyddsavstånd.....	8
7.2.1	Allmänt.....	8
7.2.2	Skyddsavstånd i Göteborg.....	9
7.2.3	Skyddsavstånd i Stockholm.....	9
8	Olycksredovisning.....	10
8.1	Olycksredovisning scenario 1 - utsläpp av brandfarlig vara (bensin, diesel).10	
8.2	Olycksredovisning scenario 2 - utsläpp av gasen gasol.....	11
8.3	Olycksredovisning scenario 3 - utsläpp av gasen svaveldioxid.....	12
8.4	Utsläpp av från fordon uppställda på kvartersparkeringsplatser.....	13
9	Miljökonsekvenser och inarbetade åtgärder.....	13
9.1	Miljökonsekvenser och inarbetade åtgärder scenario 1 - utsläpp av brandfarlig vara (bensin, diesel).....	13
9.2	Miljökonsekvenser och inarbetade åtgärder scenario 2 - utsläpp av gasen gasol.....	14
9.3	Miljökonsekvenser och inarbetade åtgärder scenario 3 - utsläpp av gasen svaveldioxid.....	14
9.4	Miljökonsekvenser och inarbetade åtgärder scenario 4 - Utsläpp av från fordon uppställda på kvartersparkeringsplatser.....	14
9.5	Allmänna åtgärder.....	14
10	Sannolikhetsbedömning.....	15
11	Riskvärdering.....	15
12	Sammanfattande bedömning.....	16

Sammanfattning

Föreliggande kvalitativa riskanalys ingår som en del i en miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan för nytt bostadsområde Sandåkern.

Följande scenarier omfattas av föreliggande riskanalys.

1. Utsläpp av brandfarlig vara (bensin) tillhörande ADR-klass 3.
2. Utsläpp av gasen gasol tillhörande ADR-klass 2.
3. Utsläpp av gasen svaveldioxid tillhörande ADR-klass 2.
4. Utsläpp från fordon uppställda på kvartersparkeringsplatser.

Konsekvenserna av en eventuell olycka längs vägnätet förbi området är bland annat beroende av vilken typ av material/ämnen som omfattas av en eventuell olycka. Ett utsläpp av en vätska kan möjligen begränsas till olyckans absoluta närhet men om vätskan är brandfarlig och/eller explosiv kan ett större område kring olycksplatsen beröras. Ett gasutsläpp eller utsläpp av ämne som bildar gaser kan påverka ett område större än planerat bostadsområde.

Riskerna med farligtgodstransporter inom och i anslutning till föreslaget bostadsområde Sandåkern bedöms vara relativt små men där den största risken bedöms föreligga vid en eventuell pölbrand av brandfarlig vätska i anslutning till Statoils bensinstation på Stadsgränsvägen 17.

Vännäsvägen kommer sannolikt att utgöra ett så kallat primärt vägnät för farligt gods-transporter intill dess att en västlig länk i vägsystemet utbyggs. Detta bör beaktas vid planering av det nya bostadsområdet samt vid utformning av riskbegränsande åtgärder. De hus som planeras byggas närmast bensinstationen bör ges en medveten utformning för att kunna motstå en eventuell pölbrand av brandfarlig vätska.

När vägpaketet med ny väg E4 byggs kommer dagens transporter med farligt gods att kunna styras över till dessa vägar vilket innebär att merparten av de farligt godstransporter som idag passerar det föreslagna bostadsområdet Sandåkern kommer att upphöra.

1 Bakgrund

Ett planprogram har utarbetats som syftar till att ge underlag för detaljplanering för 700 lägenheter i flerbostadshus på Sandåkerns idrottsplats och intilliggande park- och skogsmarker.

Som en del i den detaljplan som upprättas för området kommer en miljökonsekvensbeskrivning att upprättas innefattande en riskanalys.

2 Syfte

Föreliggande riskanalys utgör underlag för en detaljplan avseende ett nytt bostadsområde. Syftet med riskanalysen är att belysa riskerna för människor, natur och egendom till följd av en farligtgodsolycka längs vägar förbi det planerade bostadsområdet Sandåkern, riskerna för eventuellt läckage från fordon uppställda på kvartersparkeringar samt redovisa förslag till skyddsåtgärder. Vidare är syftet att identifiera de scenarier vilka är förknippade med sådana risker att de bör bli föremål för fördjupade utredningar.

3 Osäkerheter

Osäkerheterna i en kvalitativ riskanalys kan sägas vara flera. I föreliggande riskanalys är bland annat brist på aktuella data i form av transporterade mängder av farligt gods en osäkerhetsfaktor. En annan osäkerhetsfaktor är hur föreslaget bostadsområde kommer att utformas i fråga om t.ex. hushöjder och avstånd från vägar.

4 Nuvarande trafiksituation avseende farligtgodstransporter

Transporter av farligt gods regleras genom ett omfattande internationellt och nationellt regelverk. För vägtransporter benämns regelverket ADR (ADR är begynnelsebokstäverna i några av de ord som ingår i överenskommelsens titel på franska och engelska). Detta regelverk innehåller bland annat en klassificering i nio klasser efter den dominerande skadeeffekten. Gällande ADR-klasser är följande:

ADR-klass	Ämne
1	Explosiva ämnen och föremål
2	Gaser
3	Brandfarliga vätskor
4	Brandfarliga fasta ämnen
5	Oxiderande ämnen, organiska peroxider
6	Giftiga ämnen, smittförande ämnen
7	Radioaktiva ämnen
8	Frätande ämnen
9	Övriga farliga ämnen och föremål

Viktiga faktorer som påverkar konsekvensernas omfattning är bland annat:

- Ämnets farlighet (toxicitet, brand- och explosionsbenägenhet).
- Mängd av ämnet som frigörs.
- Var utsläppet sker (vid bostadsområde, vattentäkt, känslig biotop).
- När olyckan inträffar (tid på dygnet, årstid).
- Klimat (vindriktning, vindstyrka, temperatur).

Konsekvenserna beror som nämnts ovan på en mängd faktorer och följande kan anges generellt för de olika klasserna.

Klass 1. Explosiva ämnen och föremål

I denna klass ingår sprängämnen, tändmedel, ammunition, fyrverkeriartiklar m m. Klassen är indelad i ett antal underklasser. Masseexploderande varor är vanliga vilket innebär att hela den transporterade mängden exploderar vid en fordonsbrand.

Klass 2. Gaser

Till denna klass hör inerta gaser (kväve, argon), oxiderande gaser (syrgas, kväveoxider), bränslegaser (acetylen, gasol) och giftiga gaser (klor, svaveloxid, ammoniak). De största konsekvenserna vid ett skadetillfälle orsakas av de kondenserade gaserna som också är brännbara.

Klass 3. Brandfarlig vätska

Bensin, eldningsolja och olika lösningsmedel som aceton och butylacetat hör till denna klass.

Klass 4. Brandfarliga fasta ämnen, självantändande ämnen, ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten

Till denna klass hör vattenfuktade explosiva ämnen, svavel, fosfor, alkalimetaller m fl. Mängden transporterade ämnen är okänd men torde inte i förekommande fall representera någon större risk för hälsa och säkerhet.

Klass 5. Oxiderande ämnen och organiska peroxider

Till denna klass hör salter av typen klorater, perklorater, kloriter, och organiska peroxider. De fraktas som bulkvara eller styckegods. Natriumklorat och väteperoxid är de vanligast förekommande. Det är inte sannolikt att de representerar något större bidrag till den totala risken med avseende på hälsa och säkerhet men detta bör verifieras.

Klass 6. Giftiga ämnen och smittförande ämnen

Hit hör fasta och flytande ämnen som arsenik, bly- och kvicksilversalter, bekämpningsmedel etc.

Klass 7. Radioaktiva ämnen

Dessa fraktas normalt som styckegodstransporter från flygplatsen till Norrlands universitetssjukhus, NUS.

Klass 8. Frätande ämnen

I denna klass ingår starkt sura eller alkaliska ämnen. Saltsyra, svavelsyra och salpetersyra är exempel på dessa. De fraktas som styckegods och som bulkvara. Konsekvenserna kan bli påtagliga och den gasutveckling som äger rum om ämnena kommer lösa i det fria kan påverka omgivningen.

Klass 9. Övriga farliga ämnen och föremål

I denna klass ingår vissa gödningsämnen, formalin och magnetiska material.

Enligt Umeå kommuns översiktsplan, ÖPL-98, är strävan att inom centrumfyrcanten undvika hantering av brandfarliga och explosiva varor. Trafik med farligt gods är förbjuden i de centrala delarna i Umeå genom lokala trafikföreskrifter beslutade av Länsstyrelsen i Västerbotten den 12 maj år 2004. Områdena begränsas av följande vägar (gränsvägar):

- Vägar inom ett område av Umeå centralort som bla avgränsas av följande gränsvägar: i väster av Västra Esplanaden, i norr av väg E4, i öster av Kolbäcksvägen och i söder av Ume älv
- Vägar inom ett område av Umeå centralort som bla avgränsas av följande gränsvägar: i väster av Tvärån, i norr av väg E12, i öster av Västra Esplanaden och i söder av Ume älv.

Förbudet gäller inte angivna gränsvägar eller transport i samband med leverans eller hämtning av farligt gods, inom förbudsområdet eller längs vägsträckorna. Därför går idag huvuddelen av de genomgående transporterna av farligt gods på E4:an via Västra Esplanaden.

I centrala Umeå saknas i huvudsak industrier som producerar eller tar emot farligt gods. Transporterna av farligt gods i Umeå domineras därför i första hand av de genomgående transporterna på E4:an samt transporter av brandfarliga vätskor från hamnen i Holmsund till Umeå samt E12:an västerut och E4:an norrut och söderut.

Transporter av brandfarliga vätskor till Västerbottens inland bedöms i första hand gå via ny E12 till E4:an (Västra Esplanaden) och därefter E12:an västerut. Enstaka transporter av främst drivmedel till bensinstationer på Grubbe/Grisbacka? kan svänga av från väg E12 och köra Backenvägen.

Transportvägar och trafikflöden för farligt godstransporter

Generellt är uppgifter om mängd vad gäller farliga godstransporter alltid en uppskattning, eftersom avsändare/transportör av farligt gods inte är ålagda att anmäla en enskild transport. Varje ekipage kan transportera ca 38 ton svaveldioxid (13,5 ton på bil och 24,5 ton på släp) respektive ca 35 ton bensin (ca 10 ton på bil och ca 25 ton på släp).

Umeå brandförsvaret har tillsammans med Vägverket Region Norr och NTF, Nationalförbundet för Trafiksäkerhetens Främjande, genomfört en trafikräkning av farligtgodsfordon som passerar Umeå tätort. Syftet med trafikräkningen som genomfördes dygnet runt under en vecka år 2005 var att få större kunskap om de mängder samt de ämnen som passerar tätorten.

Av trafikräkningen framgår att störst andel fordon som svänger av väg E4 till väg E12 transporterar bensin följt av diesel och miljöfarliga ämnen. Av trafikräkningen framgår inte hur många av de fordon som efter att ha svängt av väg E4 därefter fortsätter väster ut längs väg E12.

Under mätveckan noterades 5 fordon av totalt 130 svänga av mot väg E12 från det södergående körfältet av väg E4. 2 transporter av dessa utgjordes av bensin, 2 av diesel och 1 av miljöfarliga ämnen. I den motsatta färdriktningen dvs från väg E12 upp till

väg E4 (söder ut) noterades 31 fordon med bensin, 8 dieseltransporter samt 1 fordon med miljöfarliga ämnen.

I det norrgående körfältet noterades totalt 177 fordon varav 27 fordon skyltade med bensin svängde av väg E4 ner mot väg E12. Antalet dieseltransporter samma sträckning uppgick till 2, antalet fordon skyltade med miljöfarliga ämnen uppgick till 2 och 1 fordon noterades transportera svavelsyra. Antalet fordon från väg E12 upp till väg E4 (norr ut) uppgick till 2 och båda var skyltade med bensin. Även andra ämnen kan transporteras denna sträckning men det framgår inte av trafikräkningen.

Under den vecka som trafikräkningen genomfördes noterades inga transporter av svaveldioxid men sådana transporter förekommer enligt uppgift från Umeå brandförsvaret.

När planerad omdragning av väg E4 är genomförd ges möjlighet att styra dagens transporter längs Vännäsvägen förbi det planerade bostadsområdet Sandåkern till den nya vägen.

5 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att föreslaget bostadsområde Sandåkern inte byggs. Farligt-godstransporterna kommer, när ny väg E4 byggs, att innebära att farligt godstransporter som ska västerut genom Umeå inte behöver köra förbi aktuellt område längs Vännäsvägen.

Nollalternativet innebär också att nuvarande 3-vägs korsningar inom planområdet inte byggs om till cirkulationsplatser.

6 Bedömningsgrunder

Riskerna med transporter av farligt gods är en sammanvägning av sannolikheten för en oönskad händelse och konsekvenserna för olika intressen av denna händelse. För att beskriva riskerna kopplade till transporter av farligt gods förbi det föreslagna bostadsområdet Sandåkern har föreliggande kvalitativa riskanalys genomförts.

I riskanalysen beskrivs 4 scenarier generellt. Underlagsmaterialet för dessa utgörs av känd tillgänglig litteratur samt kontakter med Umeå Brandförsvaret. Beskrivna scenarier värderas utifrån förhållandena längs befintliga och föreslagna vägar i och i anslutning till aktuellt område. Vidare beskrivs förslag till metoder för att förebygga riskerna.

Föreliggande riskanalys har fokuserat på risker avseende människor, natur och egendom samt hur eventuella utsläpp av föroreningar kan förhindras.

Följande scenarier omfattas av föreliggande riskanalys

1. Utsläpp av brandfarlig vara (bensin) tillhörande ADR-klass 3.
2. Utsläpp av gasen gasol tillhörande ADR-klass 2.
3. Utsläpp av gasen svaveldioxid tillhörande ADR-klass 2.
4. Utsläpp från fordon uppställda på kvartersparkeringsplatser.

I samtliga scenarier förutsätts förhållandena vara sådana att det råder neutral vädertyp vilket innebär växlande molnighet och normala vindhastigheter. Förhållandena innebär i regel relativt sett högre vindstyrkor och en större temperaturskiktning i atmosfären, i förhållande till en stabil vädertyp, något som leder till en snabbare utblandning av utsläppta gaser.

7 Riskbegränsande åtgärder

7.1 Allmänt

Riskbegränsande åtgärder kan delas in i olycksförebyggande åtgärder och skadeförebyggande åtgärder. Olycksförebyggande åtgärder är att:

dels begränsa sannolikheten för trafikolyckor.

dels begränsa sannolikheten för utsläpp av farliga ämnen vid en trafikolycka.

Exempel på åtgärder som syftar till att minska sannolikheten för uppkomst av trafikolyckor är t.ex. mötesfri väg, planskilda korsningar, hastighetsbegränsningar och skyddsräcken för att förhindra avåkning.

Exempel på åtgärder som syftar till att begränsa sannolikheten för utsläpp av farliga ämnen vid en trafikolycka är generellt t.ex. medveten utformning av vägars sidoområden med flacka slänter och om möjligt borttagning av hårda föremål som träd och stenar.

Skadeförebyggande åtgärder syftar till att minimera konsekvenserna av ett eventuellt utsläpp. Exempel på skadeförebyggande åtgärder är t.ex. lokalisering av ny bebyggelse vilket är kopplat till skyddsavstånd, beskrivet nedan, utformning av fasader som exempelvis har ett högre brandskydd, ventilation som medger avstängning vid nödläge i form av gasutsläpp, tillgänglighet för räddningsfordon, utrymningsvägar, skyddsvallar, styrt dagvattenflöde och möjlighet till uppsamling av utsläppta vätskor.

7.2 Skyddsavstånd

7.2.1 Allmänt

I svensk lagstiftning finns inga angivna skyddsavstånd mellan riskkälla (t.ex. transportled för farligt gods) och skyddsobjekt (t.ex. bostadshus). Detta beror bland annat på att förutsättningarna skiljer sig åt avseende t.ex. topografi, naturliga skyddsridåer, typ av skyddsobjekt, riskkälla etc. Detta innebär att en bedömning måste göras från fall till fall. Enligt Boverkets allmänna råd 1995:5, Bättre plats för arbete, anges bland annat följande avseende skyddsavstånd

"angivna riktvärden för skyddsavstånd skall göra det möjligt att planera så man kan bo och vistas intill en farlig eller störande verksamhet samtidigt som verksamheten skall kunna fungera även på sikt på den aktuella platserna med hänsyn tagen till de speciella förhållande som råder i form av terräng, vegetation osv. Riktvärden avser i

första hand nya planeringssituationer men även ändringar av befintliga planer i närheten av befintliga arbetsområden. Skyddsavstånd räknas normalt från en planerad ny bostadsbebyggelse till närmaste riskfyllda eller störande verksamhet".

Vidare anges " *beskrivningar av verksamheten, dess risker och riktvärden för skyddsavstånd hänför sig till ett normalfall. De skyddsavstånd som anges är tillämpliga vid nyplanering och är värden som erfarenhetsmässigt ger problemfria förhållanden. En lokal anpassning måste alltid ske, särskilt vid kompletteringsbyggande. De angivna riktvärdena är härvid att betrakta som utgångspunkter för bestämning av skyddsavstånd".*

För bensinstationer anges i Boverkets allmänna råd ett generellt riktvärde avseende skyddsavstånd om 100 meter.

7.2.2 Skyddsavstånd i Göteborg

Exempel på hur andra kommuner hanterat frågor om skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och bebyggelse ges av Göteborgs och Stockholms kommuner. Göteborg kommun har gjort en fördjupning av översiktsplanen avseende transporter av farligt gods.

Där anges att bebyggelse med kontor eller liknande personalintensiva arbetsplatser skall medges fram till 50 meter från motorväg. Tätare bostadsbebyggelse föreslås däremot endast medgiven fram till 100 meter från motorvägsled. Bebyggelse inom typområdet förutsätts uppförd med väl sammanhållen betongstomme men utan några speciella säkerhetsåtgärder därutöver.

Vidare anges att marken inom det bebyggelsefria området skall utformas på ett sätt som förhindrar brandfarlig vätska att efter en eventuell olycka rinna ut mot bebyggelsen. Vidare bör det inte finnas några kraftiga hårda föremål som kan skada avkörande fordon.

I Göteborg kommuns fördjupade översiktsplan anges vidare riskbedömningszonen som ett 200 meter brett område på var sida om vägen. Riskbedömningszonen innebär inga direkta restriktioner för markanvändningen utan endast krav på att riskbedömning skall ske i samband med detaljplanläggning.

7.2.3 Skyddsavstånd i Stockholm

Länsstyrelsen i Stockholms län har i sin rapport 2000:01, Riskhänsyn vid ny bebyggelse, rekommenderat olika skyddsavstånd för ny bebyggelse intill vägar med transporter för farligt gods. Dessa rekommendationer kan sammanfattas enligt följande:

- Inom 100 meter från transportled för farligt gods ska risksituationen bedömas vid exploatering.
- 25 meter bebyggelsefritt bör lämnas närmast transportleden.
- Längs väg för farligt gods bör tät kontorsbebyggelse närmare än 40 meter från vägkant och sammanhållen bostadsbebyggelse inom 75 meter från vägen undvikas.

- Personalintensiva verksamheter bör inte lokaliseras närmare än 75 meter från en transportled för farligt gods om de kommer att inrymma människor som kan ha svårt att snabbt genomföra en utrymning.

Länsstyrelsen i Stockholm föreslår att avsteg från rekommenderade skyddsavstånd kan göras under vissa omständigheter. Länsstyrelsen konstaterar vidare att då vissa vägar utgör riksintresse för transporter bör ny bebyggelse inte medges så nära viktiga transportvägar för farligt gods att dessa till slut omöjliggörs.

8 Olycksredovisning

8.1 Olycksredovisning scenario 1 - utsläpp av brandfarlig vara (bensin, diesel)

En tankbil med bensin välter och ca 10 m³ rinner ut i diken eller på gatan. Den största konsekvensen i detta scenario uppstår i händelse av att bensinen börjar brinna. Möjliga tändkällor i detta scenario bedöms främst vara gnistbildning, värmestrålning från heta fordonsdelar samt friktionsvärme.

Stockholms brandförsvaret har utifrån ett schablonmässigt brandscenario försökt beskriva konsekvenserna av en bensinbrand. Försöken visar att störst betydelse för konsekvenserna har brandens ytmässiga utbredning. Försöken har utgått från att bensinen läcker ut på ett plant hårdgjort underlag där ytan antas uppgå till 300 m². I nedanstående tabell redovisas strålningseffekt från olika avstånd från branden samt observerad effekt på människor och material.

Tabell 1. Strålningseffekt från ett schablonmässigt brandscenario samt dess konsekvenser på människor och material.

Avstånd från brandens centrum i meter	Strålningseffekt (kW/m ²)	Observerad effekt på människor och material
17	25	Minsta strålningsnivå för att antända de flesta trämaterial
26	15	Obehandlad, laserad eller tryckimpregnerad träyta antänds efter ca 5 minuter, motsvarar 390°C
50	6,4	Andra gradens brännskador
114	1,6	Gräns för icke obehag under längre tid.

Vid en strålningsnivå ≥ 15 kW/m² under 5-10 minuter är det stor sannolikhet att förutom lättantändligt material även fordon börjar brinna. Vanligt fönsterglas släpper igenom det mesta av den strålning den utsätts för, även om det inte går sönder, varför material på insidan av fönstret kan antändas.

Om bensinen hamnar i dag- eller spillvattennätet kan brand och explosioner uppstå i dessa. Detta hände vid olyckan i Herborn, Tyskland, 1987 där 35 m³ läckte ut och antändes. Olyckan ledde till 6 dödsfall, 39 skadade och en stor materiell förödelse. Ett 30.000 m² markområde berördes av olyckan. Ledningssystemet efter inom aktuellt planområde bedöms dock inte vara jämförbart med det som fanns i Herborn.

Bensinångorna kan även transporteras med vinden och vid en fördröjd antändning orsaka stora skador. Även om bensinångorna inte antänds kan dessa orsaka besvär hos människor då ångorna har en förgiftande effekt. Föroreningens gränsvärde ligger på 300 ppm och det hygieniska gränsvärdet är satt till 130 ppm. 5 minuters vistelse vid 7 000 ppm ger narkotiska symptom och 10 000 ppm är dödligt. Med ett hygieniskt gränsvärde avses högsta godtagbara genomsnittshalt (tidsvägt medelvärde) av en luftförorening i inandningsluften. Ett hygieniskt gränsvärde kan vara antingen ett nivågränsvärde, ett takgränsvärde eller ett korttidsgränsvärde. Ett korttidsgränsvärde är ett tidsvägt medelvärde för exponering under 15 minuter.

Ovan beskrivet scenario bedöms även vara relevant i händelse av en pölbrand vid Statoils bensinstation på Stadsgränsvägen 17, Sandåkern.

8.2 Olycksredovisning scenario 2 - utsläpp av gasen gasol

En lastbil med tryckkondenserad gasol välter varvid ett hål i tanken uppstår och gasol strömmar ut. Gasen kondenserar och sveper in olycksplatsen i en tät vit "rök" närmast utsläppet. Gasen driver i vindriktningen och "rinner" efter marken då den är tyngre än luft. Gasen samlas på så sätt i lågt belägna punkter som svackor i terrängen eller i dagvattenbrunnar och källare om sådana finns i närheten.

Om hela innehållet i en fullastad tankbil (34 m^3) läcker ut och gasmolnet antänds sker ett mycket kort brandförlopp. Vid källan till läckaget kommer en kraftig "jetbrand" att uppstå om gas fortfarande strömmar ut från tanken. Längden av eldflamman kan uppgå till mellan 10-30 meter beroende på hålets storlek och mängden utflödande gasol. Detta kommer att leda till bränder i närområdet.

Vid ett utsläpp av 10 m^3 gasol kan ett eldklot uppstå med en radie av 50 meter. Värmestrålningen från eldklotet gör att de flesta brännbara materialen inom ca 100 meter från utsläppet antänds i och utanför byggnader. Innesluten gas i källare, kulvertar och ledningar kan orsaka explosioner vilka kan rasera byggnader inom flera hundra meter från utsläppskällan.

En så kallad BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion) kan uppstå vid en antändning av en tankbil lastad med gasol under förutsättning att den upphettas ca 30 minuter. Exempel av konsekvenserna av en BLEVE kan hämtas från en olycka i Grekland den 30 april 1999. En stillastående fullastad tankbil med gasol blir påkörd av en mindre lastbil. Denna börjar brinna och antänder i sin tur tankbilen varvid en BLEVE uppstår. Ögonvittnen uppger att ett eldklot med en radie av ca 100 meter stiger ca 150 meter upp i luften. Brinnande gasol regnar ned 300-400 meter från explosionen. Tankbilen sprängdes sönder och gasoltanken kastades in i en 3-vånings byggnad 500 meter bort och fortsatte ytterligare 200-300 meter längre bort. Motorn från den brandbil som parkerat utmed tankbilen hittades 250 meter från explosionen. Alla brandmän omkom och deras kroppar återfanns 70 meter bort. Tankbilsföraren omkom när han träffades av ett metallföremål 400 meter från explosionen. Mindre metallföremål återfanns 1 km bort. Tretton åskådare som stod upp till 300 meter ifrån den exploderande tankbilen drabbades av andra gradens brännskador och byggnader inom en radie av 500 meter skadades.

I tabell 2 nedan redovisas strålningseffekt från olika avstånd från ett eldklot orsakat av att 10 m³ gasol momentant antänds samt observerad effekt på människor och material.

Tabell 2. Strålningseffekt från ett momentant utsläpp av gasol vilket antänds och ger upphov till ett eldklot samt dess konsekvenser på människor och material.

Avstånd från brandens centrum i meter	Strålningseffekt (kW/m ²)	Observerad effekt på människor och material
80-90	37	50 % risk för dödsfall inom 20 sekunder
< 100	> 30	Brännbara material antänds och byggnader skadas kraftig av tryckvågen.
100	30	De flesta brännbara materialen antänds.
125	25	De flesta trämaterial antänds.
150	18	Svåra brännskador efter > 5 sekunder.
200	10	Andra gradens brännskador efter ca 20 sekunder.

8.3 Olycksredovisning scenario 3 – utsläpp av gasen svaveldioxid

En lastbil med tryckkondenserad svaveldioxid välter varvid ett mindre hål i tanken uppstår eller en ventil går sönder och svaveldioxid strömmar ut. Med mindre hål avses 4 cm². Konsekvenserna av ett sådant scenario är bland annat beroende av temperatur och vindförhållandena. Umeå Brandförsvaret har tillsammans med försvarets forskningsinstitut, FOI, utarbetat ett förslag till insatsplan för en kemikalieolycka där svaveldioxid läcker ut. Utarbetad insatsplan tillämpas av Umeå Brandförsvaret.

Vid en exponering under 30 minuter beräknas yttre gräns för dödliga skador utomhus i detta scenario uppgå till 90 meter vid minus 10 grader Celsius. Om olyckan inträffar sommartid vid svaga vindar och 5 grader Celsius blir den yttre gränsen för dödliga skador 260 meter. Motsvarande siffror vid ett stort utsläpp (50 cm²) beräknas uppgå till 400 respektive 1.100 meter. Den yttre gränsen vid vistelse inomhus varierar med temperatur och vindstyrka men beräknas till mellan 15 – 60 meter vid ett mindre hål och mellan 30– 150 meter vid ett stort hål.

Yttre gräns för svåra skador utomhus varierar på samma sätt men uppgår till mellan 170 – 600 meter vid ett litet hål. Vid vistelse inomhus beräknas den yttre gränsen till mellan 50 – 600 meter vid ett stort hål.

Yttre gränserna för lindriga respektive irriterande skador är än större och varierar mellan 240 – 6.000 meter beroende på temperatur, vindstyrka och inom- eller utomhusvistelse.

Umeå Brandförsvarets mål är att utsläppsbegränsande åtgärder ska vara påbörjade inom 15 minuter efter att man anlåtit till olycksplatsen. Detta görs främst genom att få gasen att impaktera. Ett sätt att begränsa gasspridningen är att om möjligt trä en strut över utsläppskällan och samla upp den på så sätt till vissa delar impakterade gasen. Metoden beräknas reducera gasutsläppet till ca 80 %. I andra hand täcks tankbilen med en stor presenning vilken kyls med vatten. Denna metod beräknas reducera gasutsläppet till ca

50 %. Vidare ska människor i möjligaste mån hållas inomhus där ventilationen om möjligt ska stängas av. Insatsplanen innehåller även rutiner för information till allmänheten.

8.4 Utsläpp av från fordon uppställda på kvartersparkeringsplatser

Inom planområdet planeras för fordonsparkeringar dels i parkeringsgarage men även inom bostadskvarteren. Risker förknippade med uppställda fordon bedöms främst vara relaterade till påverkan på naturmiljön.

Enligt lokala föreskrifter i Umeå kommun är det förbjudet att tvätta fordon så att tvättvattnet kan nå dagvattennätet utan rening. Uppställda fordon kan dock läcka bland annat petroleumprodukter och på så sätt förorena marken och/eller i samband med nederbörd transporteras till närliggande recipienter.

Enligt generella data för föroreningsinnehållet i dagvatten från olika typer av markområden och som används i beräkningsprogrammet Stormtac uppgår halten oljeföroreningar i dagvattnet till ca 0,8 mg/l för parkeringsplatser mot ca 0,2 mg/l för parkmark. För parametrarna kväve och fosfor är halterna något lägre för parkeringsplatser än för parkmark. För att beräkna vilka mängder som kan nå närliggande recipienter görs en beräkning som beaktar områdets storlek och årlig nederbörd. Beroende på markens beskaffenhet multipliceras nederbörds mängden med en avrinningskoefficient som bland annat beaktar områdets avdunstning.

9 Miljökonsekvenser och inarbetade åtgärder

9.1 Miljökonsekvenser och inarbetade åtgärder scenario 1 – utsläpp av brandfarlig vara (bensin, diesel)

En olycka med utläckage av brandfarlig vätska kommer att följa topografin mot dess lägsta punkt. Om en olycka skulle inträffa längs Vännäsvägen innebär det att en eventuell brand kan komma att spridas relativt långt men sannolikt begränsas till vägområdet. Det område inom vilket vätskan sprids kommer sannolikt att till ytan vara mindre än de 300 m² som anges i Stockholm Brandförsvares försök. Försöket bedöms dock vara realistiskt för en eventuell olycka vid Statoilsbensinstation. Om bensinen hamnar i dag- eller spillvattennätet kan brand och explosioner uppstå i dessa.

Konsekvenserna för ovan beskrivet scenario bedöms inom planområdet bli störst om olyckan skulle inträffa längs Nya Backenvägen då föreslaget avstånd till bostadshus och väg är kortast längst denna sträcka. Antalet fordon med farligt gods på Nya Backenvägen bedöms dock vara lågt vilket innebär en relativt låg sannolikhet för en olycka. Även boende i hus längs Vännäsvägen kommer i detta scenario att kunna drabbas. Avståndet mellan väg och bostadshus är dock längre men andelen fordon med brandfarlig vara är dock större. Längs Vännäsvägen kommer garage att byggas mellan vägen och bostäderna vilket utgör ett visst skydd. För att minska konsekvenserna i detta scenario bör fasadmaterialet i byggnaderna inte bestå av trä.

Med hänvisning till den strålningsvärme som kan uppstå vid en pölbrand bedöms konsekvenserna för detta scenario kunna bli stora om en eventuell olycka sker vid Statoils försäljningsställe för drivmedel. Merparten av de farligt godstransporter som kommer att gå längs Nya Backenvägen bedöms ha Statoils bensinstation som målpunkt. Enstaka bränsletransporter kan möjligen fortsätta Nya Backenvägen väster ut med bensinstationerna på Grubbe som målpunkt.

Ett utsläpp av brandfarlig vätska kan få betydande konsekvenser för naturmiljön där ett utsläpp av diesel bedöms vara mest allvarligt. Skyddsvärd recipient är i första hand Tvärån. Skadorna bedöms kunna bli stora i utsläppets absoluta närhet men konsekvenserna är beroende av en rad faktorer där utsläppets storlek givetvis har stor betydelse.

9.2 Miljökonsekvenser och inarbetade åtgärder scenario 2 - utsläpp av gasen gasol

Konsekvenserna för ovan beskrivet scenario bedöms bli stora varhelst olyckan inträffar. Konsekvenserna för detta scenario bedöms också kunna bli stora om en eventuell olycka sker vid Statoils försäljningsställe för drivmedel och på så sätt orsakar brand i deras cisterner.

Konsekvenserna för naturmiljön bedöms bli små.

9.3 Miljökonsekvenser och inarbetade åtgärder scenario 3 - utsläpp av gasen svaveldioxid

Som anges av ovanstående gränser för när dödsfall och skador kan uppstå kommer under olyckliga omständigheter ett mycket stort antal människor drabbas. Inte bara de som bor allra närmast Vännäsvägen även om dessa i första hand bedöms löpa störst risk att drabbas av ett utsläpp.

Även djur bedöms kunna påverkas negativt av ett svaveldioxidutsläpp. I den mån svaveldioxiden löser sig i vatten kan även en pH-sänkning uppstå vilket kan påverka vattenlevande djur och växter negativt.

9.4 Miljökonsekvenser och inarbetade åtgärder scenario 4 - Utsläpp av från fordon uppställda på kvartersparkeringsplatser

De utsläpp som sker från kvartersparkeringsplatser bedöms vara små. Delar av ett större utsläpp, i sammanhanget ett par liter olja, kan beroende på var utsläppet sker, möjligen nå Tvärån. Konsekvenserna av ett sådant utsläpp bedöms vara små då merparten av utsläppet sannolikt läggs fast i marken.

9.5 Allmänna åtgärder

Aktuellt planförslag innefattar en nysträckning av Backenvägen mellan korsningen Storgatan och väg E12. Vägnetet i övrigt ligger utanför planområdet varför möjligheterna att vidta olycksförebyggande åtgärder, utöver de som görs i samband med vägomläggningar inom planområdet, är begränsade. För att minska riskerna med transporterna

av farligt gods bör möjligheterna att vidta skadeförebyggande åtgärder inom planområdet beaktas.

I båda korsningarna nämnda ovan planeras nuvarande 3-vägs korsningar att ersättas med cirkulationsplatser. Detta innebär en lägre hastighet i aktuella korsningar och kan sägas utgöra olycksförebyggande åtgärder.

Övriga åtgärder som vidtas inom väg- och gatuområdet förutsätts innebära en medveten utformning med flacka slänter och fria från hårda föremål där det är tekniskt möjligt.

10 Sannolikhetsbedömning

Sannolikheten för en trafikolycka på väg uttrycks som olyckskvot dvs antal olyckor per miljoner axelparkilometer. Sannolikheten för en olycka på ett vägvagnsnitt är således lika med olyckskvoten x trafikflödet x vägvagnsnittets längd. Det exakta trafikflödet i dagsläget är oklart men den trafikräkning som genomförts indikerar relativt lågt trafikflöde avseende farligtgodstransporter.

När ny väg E4 byggs innebär detta att farligt godstransporter som ska västerut genom Umeå inte behöver köra förbi det planerade bostadsområdet Sandåkern längs Vännäsvägen. Kvar blir endast de transporter som försörjer Statoils bensinstation med bränsle. Sannolikheten för en olycka minskar därmed ytterligare.

Sannolikheten för att en olycka ska medföra utsläpp bedöms vara beroende av bland annat hastigheter och utformningen av vägens sidoområden. En cirkulationsplats innebär generellt lägre hastighet i korsningen vilket bör minska sannolikheten för en olycka jämfört med nuvarande T-vägs korsning vid Vännäsvägen/Backenvägen.

Om en tankbil med brandfarlig vätska kör av vägen eller välter i en korsning är det stor sannolikhet att tanken går sönder och dess innehåll läcker ut. Detta beror på tankarnas svaga konstruktion. Sannolikt håller däremot en gasoltank bättre då den har en kraftigare konstruktion.

Närheten till brandstationen bedöms innebära att begränsningsåtgärder för att mildra konsekvenserna av en eventuell olycka beskriven ovan kan påbörjas relativt snabbt.

11 Riskvärdering

Den risk som bedöms vara störst av ovan beskrivna scenarios är en pölbrand vid det planerade bostadsområdet Sandåkern till följd av ett utsläpp av brandfarlig vätska. Detta på grund av närheten mellan befintlig bensinstation och föreslaget bostadsområde samt att transporter av brandfarlig vätska till bensinstationen kommer att kvarstå även efter det att nya vägar har byggts som möjliggör trafikstyrning av övriga farligtgodstransporter.

Ett gasutsläpp bedöms medföra större konsekvenser jämfört med ett bensinutsläpp, även om det ej går att bedöma vilken av gaserna svaveldioxid eller gasol som är värre ur risksynpunkt. En fördjupad studie som noggrant beräknar sannolikheten för att något av beskrivna scenarier ska inträffa kan ge klarhet i detta.

Konsekvenserna för boende vid det planerade bostadsområdet Sandåkern kan minimeras bland annat via tekniska åtgärder som val av fönster och fasadmateriäl som motstår brand och ventilation som kan stängas vid nödläge. Bostäderna bör ges en medveten utformning med hänsyn främst till risken för antändning av brandfarlig vätska.

Statoils befintliga verksamhet vid deras bensinstation är reglerad i en mängd lagar, förordningar och föreskrifter. Bland annat finns krav på utformning av cisterner, system för uppsamling av eventuella spill, riskanalyser, skyddsavstånd, klassningszoner etc. Enligt sprängämnesinspektionens allmänna råd, SÄIFS 1997:8, om hur föreskrifterna om hantering av brandfarliga gaser och vätskor bör tillämpas vid bensinstationer anges att minsta avstånd mellan bostad och lossningsplats för bensintankfordon bör vara minst 25 meter.

I händelse av t.ex. en pölbrand vid bensinstationen tillämpar brandförsvaret skyddsavstånd som är minst 50 meter men som måste anpassas till rådande omständigheter vilket innebär att avståndet både kan öka och minska.

12 Sammanfattande bedömning

Med hänvisning till vad som angetts ovan och åtgärder beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen bedöms riskerna av farligt godstransporter inom och i anslutning till föreslaget bostadsområde Sandåkern vara relativt små. Det bör dock påtalas att riskerna aldrig kan byggas bort helt och den största risken bedöms föreligga vid en eventuell pölbrand av brandfarlig vätska i anslutning till Statoils bensinstation på Stadsgränsvägen 17.

Vännäsvägen kommer sannolikt att utgöra ett så kallat primärt vägnät för farligt godstransporter intill dess att en västlig länk i vägsystemet förbi Umeå byggs. Med primärt vägnät avses huvudvägnät för farliga godstransporter. Detta bör beaktas vid planering av nya bostadsområden längs vägen samt vid utformning av riskbegränsande åtgärder. De hus som planeras byggas närmast bensinstationen bör ges en medveten utformning för att kunna motstå en eventuell pölbrand av brandfarlig vätska.

Farligt godstransporter på Vännäsvägen (E12) innebär en risk för boende närmast vägen fram till dess en ny sträckning som möjliggör andra transportvägar för farligt gods. Pölbrand vid bensinstationen innebär också en risk intilliggande bebyggelse. Ombyggnaden av befintlig T-korsning vid Vännäs/Backenvägen till cirkulationsplats bedöms dock innebära en förbättring jämfört med nollalternativet.

Bilaga 3

Luftföroreningar

Med luftföroreningar menas ämnen och föreningar som är skadliga för hälsa, klimat samt natur- och kulturmiljö. Koldioxid (CO₂) har betydelse för växthuseffekten, kväveoxider (NO_x) har främst betydelse för övergödning av skogs- och ängsmarker men verkar även försurande, svaveldioxid (SO₂) har betydelse för försurning av mark och vatten samt flyktiga kolväten (VOC) har betydelse för bildning av marknära ozon. Även damm och stoftpartiklar kan vara skadliga för hälsan.

Luftföroreningar från vägtrafik medför problem på olika nivåer.

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

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

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

<p><i>Svaveldioxid till skydd för människors hälsa</i> 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som års- och vinterhalvårsmedelvärde* 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som dygnsmedelvärde** 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som timmedelvärde**</p>
<p><i>Kvävedioxid och kväveoxider till skydd för människors hälsa</i> 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som dygnsmedelvärde** 90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som timmedelvärde**</p>
<p><i>Kväveoxider storstad* till skydd för människors hälsa</i> 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde</p>
<p><i>Kolmonoxid till skydd för människors hälsa</i> 10 mg/m^3 dygnsmedelvärde</p>
<p><i>Partiklar PM10 till skydd för människors hälsa</i> 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde*** 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som dygnsmedelvärde***</p>
<p><i>Bly till skydd för människors hälsa</i> 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde</p>
<p><i>Bensen till skydd för människors hälsa</i> 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde</p>
<p><i>Ozon till skydd för växtlighet</i> 18 mg mellan 1 januari år 2010 och 31 december år 2019 beräknat enligt exponeringsindex AOT 40.</p>
<p>6 mg efter år 2019 beräknat enligt exponeringsindex AOT 40.</p>

Figur 1. Gällande och kommande miljö kvalitetsnormer för luft i tätorter.

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

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

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

Befolkningens exponering

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

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

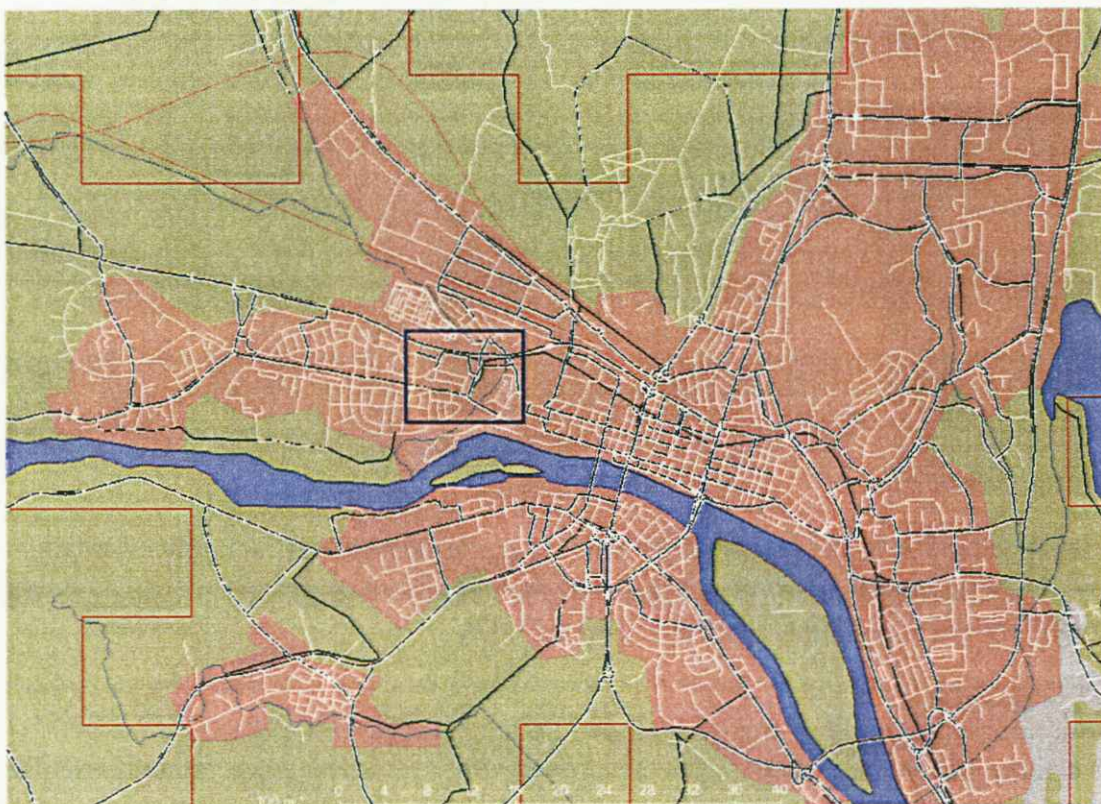
SMHI skattar medelvärdet för NO₂ till ca 10 µg/m³ (årsmedel) för tätort så kallad urban bakgrundshalt vilket kan sägas vara relevant för det aktuella området som ligger inom tätorten men inte i den mest centrala delen.

Kvävedioxid

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

Partiklar och bly

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



Spridningsberäkningar med SIMAIR för vägtrafik vid Sandåkern, Umeå



Rapport

Författare:

Sven Kindell

Uppdragsgivare:

WSP Samhällsbyggnad

Rapportnr:

2007-3

Granskare:

H Backström, M Magnusson

Granskningsdatum:

2007-01-25

Dnr:

2007/201/203

Version:

1.1

Spridningsberäkningar med SIMAIR för vägtrafik vid Sandåkern, Umeå

Sven Kindell

Uppdragstagare SMHI 601 76 Norrköping	Kontaktperson Sven Kindell Tel: 011- 495 80 00 sven.kindell@smhi.se
Uppdragsgivare WSP Samhällsbyggnad Box 502 901 10 Umeå	Kontaktperson Daniel Johnson Tel: 090 - 70 31 00 daniel.johnson@wspgroup.se
Distribution WSP Samhällsbyggnad	
Klassificering () Allmän (x) Affärssekretess	
Nyckelord Spridningsberäkningar, Simair, partiklar, kväveoxider, Umeå	
Övrigt	

1 Sammanfattning

SMHI har beräknat halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) kring några vägar i Sandåkernområdet i Umeå. Beräkningarna avser förhållandena år 2015 med utbyggnad (Scenario 1) respektive utan utbyggnad (Scenario 2) avseende nybebyggelse inom Sandåkern. Beräkningarna är gjorda med beräkningsmodellen SIMAIR som utvecklats av SMHI tillsammans med Vägverket.

Beräkningarna ger vid handen att miljö kvalitetsnormen ej förväntas överskridas vid någon av vägsträckorna. Däremot överskrids den s.k. övre utvärderingströskeln för båda ämnena och för båda scenarierna. För PM10 erhålls överskridande vid fler vägsträckor än för NO₂. Längs de vägsträckor där nybebyggelse planeras, och som finns med i båda scenarierna, beräknas högre haltvärden med bebyggelse än utan.

2 Bakgrund och syfte

Ny bebyggelse planeras i området Sandåkern i Umeå. Det är intressant att veta föroreningshalter i närheten av några vägar för läget år 2015 med genomförd exploatering (Scenario 1) respektive utan exploatering (Scenario 2).

3 Metodik

3.1 Simair

Beräkningarna i denna utredning har gjorts med modellberäkningssystemet SIMAIR som har utvecklats vid SMHI, i samarbete med Vägverket. SIMAIR har utvecklats för att relativt enkelt kunna beräkna föroreningshalter vid väglänkar och jämföra halterna med miljö kvalitetsnormer. Dokumentation kan erhållas via www.luftkvalitet.se.

Beräkningar med SIMAIR har utförts för några vägar i Umeå för att studera halter kring vägnätet för år 2015 med och utan genomförd exploatering vid Sandåkern. Halter av stoftpartiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) har beräknats.

SIMAIR beskriver halter i närheten av vägar och i gaturum. Totalhalten i modellberäkningarna sätts samman av föroreningsbidraget från den aktuella väglänken, från vägar och andra källor runt om i tätorten (urbana haltbidraget) samt bidragen från övriga Sverige och utlandet.

Modellsystemet innehåller emissionsdatabaser för lokala emissionsbidrag som bygger på emissionsmodellen EVA som tagits fram av Vägverket. Meteorologiska data lagras i en tidsseriedatabas med upplösningen en timme. En modellberäkning innebär en tidsstegning timme för timme genom ett representativt år. Här har meteorologiska data för år 2003 använts.

Emissionen per fordon väntas minska till år 2015. Några emissionsvärden för 2015 finns emellertid ännu inte att tillgå, men justeringsfaktorer för 2010 jämfört med 2003 finns och har använts: 0,93 för PM10 och 0,54 för NO₂.

3.2 Beräkningsområdet

Figur 1 visar var i Umeå det aktuella området är beläget. Figur 2 visar för Scenario 1 de olika delsträckorna för vilka haltberäkningar har utförts. Scenario 2 har färre antal delsträckor (se vidare avsnitt 3.3) och mer östlig sträckning av väglänkarna 5 och 7 (se figur 4 eller 6). Beräkningarna avser halter 1 meter från vägkanten såvida inte slutet eller nästan slutet bebyggelse finns längs vägen, i så fall vid husfasaden. I det aktuella planområdet för nybebyggelse har bebyggelsen vid genomförd plan antagits vara nästan slutet och belägen på 15 meters avstånd från vägmitt; dessa hus har antagits vara 5 våningar höga. Nybebyggelse planeras ej närmare än 60 meter från Vännäsvägen.

3.3 Indata

Genomgående har antagits att sandning/saltning sker vid behov, att kallstartandelen för personbilar är 15 % och maximal dubbdäcksanvändning personbilar 90 %. Skyltad hastighet anges till 50 km/h utom för Vännäsvägen där 70 km/h antas gälla. I tabell 1 (a och b) presenteras indata till beräkningarna för andra parametrar. I scenariot utan exploatering är ett flertal av väglänkarna ej byggda vilket framgår av att vissa länkar inte finns med i tabell 1 b. Vidare är länkarna 5 och 7 delar av nuvarande Backenvägen i Scenario 2 medan de i Scenario 1 har fått en dragning lite längre åt väster och utgör tillsammans med länk 6 Nya Backenvägen. För identifiering på karta, se figur 2; för Scenario 2 se även figur 4 för att se sträckningen av väglänkarna 5 och 7.

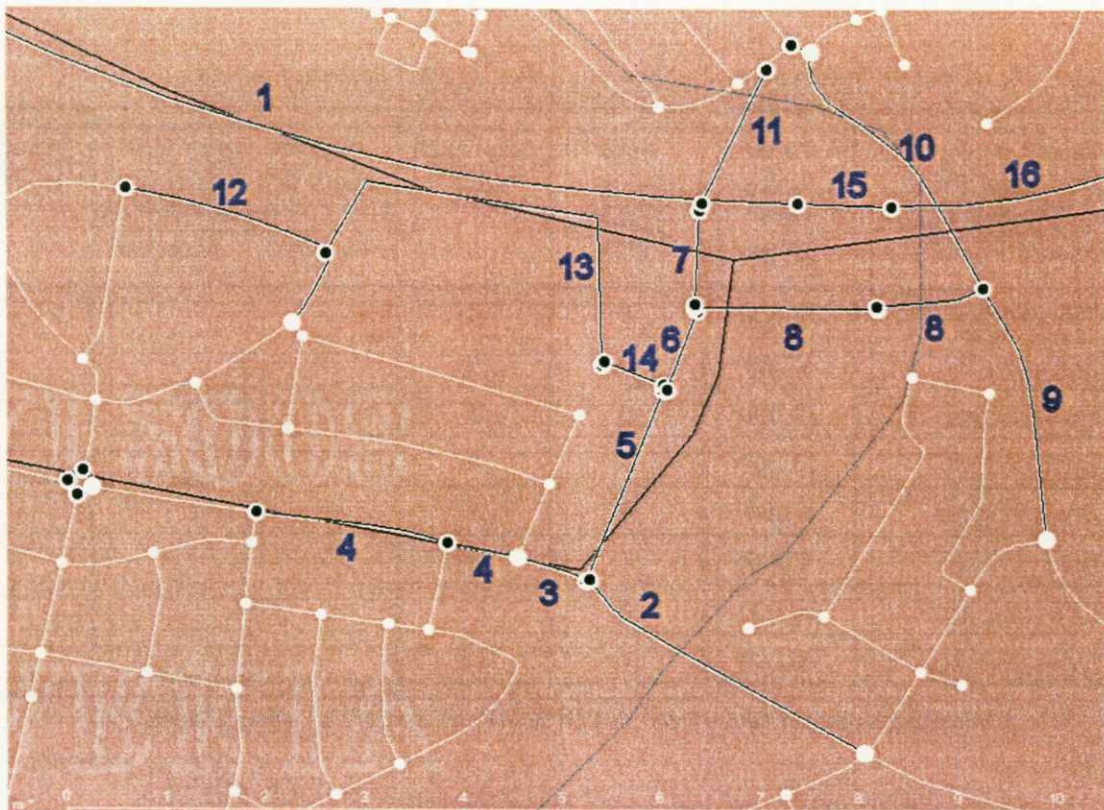
Tabell 1a. Indata till beräkningarna, Scenario 1 dvs. år 2015 med exploatering.

Väglänk (se figur 2)	Antal fordon per dygn	Andel tung trafik (%)	Vägbredd (m)	Avstånd vägmitt till slutna bebyggelse (m)		Hushöjd (m)
				Väst/Syd	Nord/Öst	
1 Vännäsvägen ¹⁾	19 000	8	12	-	-	-
2 Storgatan ²⁾	8 000	0	8	-	15	17
3 Backenvägen	14 000	0	8	-	-	-
4 Backenvägen	13 000	0	8	-	-	-
5 Nya Backenvägen	8 000	4	8	-	15	17
6 Nya Backenvägen	10 000	4	8	15	15	17
7 Nya Backenvägen	12 000	4	8	15	-	17
8 Ridvägen	6 500	0	8	15	-	17
9 Skolgatan	6 000	0	8	-	-	-
10 Skólgratan	100	100	8	-	-	-
11	5 500	0	8	-	-	-
12 Tallparksvägen	2 500	0	8	15	15	10 syd 17 nord
13	2 500	0	8	15	15	17
14	2 500	0	8	-	15	17
15 Vännäsvägen	22 000	9	12	-	-	-
16 Vännäsvägen ³⁾	22 000	9	12	-	-	-

1) Avser sträckan längs planområdesgränsen dvs till ca 600 meter väster korsning (rondell) länk 1/7/11

2) Avser sträckan inom planområdet dvs ut till ca 150 meter öster korsning (rondell) länk 2/3/5

3) Avser sträckan från Skolgatan till ca 120 meter öster om Skolgatan



Figur 2. Karta över vägsträckorna (Scenario 1), inom området markerat med blå ram i figur 1. I Scenario 2 saknas en del sträckor – se tabell 1 b – och sträckorna 5 och 7 har en dragning längre österut – se figur 4.

3.4 Miljö kvalitetsnormer

För att återspegla såväl kortvarigt höga halter som medelhalter över längre tid redovisas för varje beräkningsfall både korttidshaltmått (kortvariga högre halter) och långtidshaltmått. De använda haltmåttarna är anpassade för jämförelser med svensk miljö kvalitetsnorm (MKN) avseende totalhalter. Tabell 2 visar de normvärden som kan användas vid jämförelse med rapportens beräkningar.

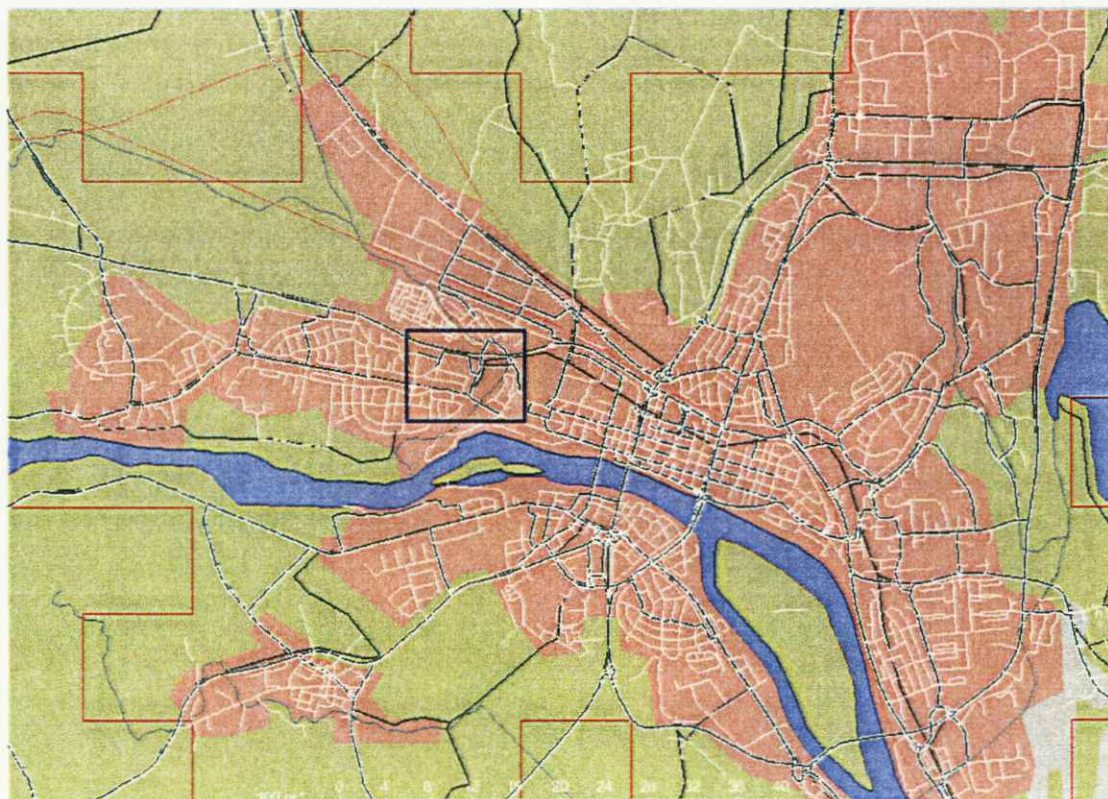
Tabell 1b. Indata till beräkningarna, Scenario 2 dvs. år 2015 utan exploatering.

Väglänk (se figur 2, samt figur 4 för sträckning av väglänkarna 5 och 7)	Antal fordon per dygn	Andel tung trafik (%)	Vägbredd (m)	Avstånd vägmitt till sluten bebyggelse (m)		Hushöjd (m)
				Väst/Syd	Norr/Öst	
1 Vännäsvägen ¹⁾	18 500	8	12	-	-	-
2 Storgatan ²⁾	9 000	0	8	-	-	-
3 Backenvägen	14 000	0	8	-	-	-
4 Backenvägen	13 000	0	8	-	-	-
5 Backenvägen	6 000	4	8	-	-	-
7 Backenvägen	7 000	4	8	-	-	-
15 Vännäsvägen	20 000	9	12	-	-	-
16 Vännäsvägen ³⁾	20 000	9	12	-	-	-

1) Avser sträckan längs planområdesgränsen dvs till ca 600 meter väster korsning (rondell) länk 1/7/11

2) Avser sträckan inom planområdet dvs till ca 150 meter öster korsning (rondell) länk 2/3/5.

3) Avser sträckan från Skolgatan till ca 120 meter öster om Skolgatan.



Figur 1. Karta över Umeå där det intressanta området är markerat med blå ram.

4 Resultat

I tabell 3 (a och b) har en sammanställning gjorts för ogynnsammaste sida av vägen, för Scenario 1 (utbyggnad) respektive Scenario 2 (ej utbyggnad). I figur 3-6 visas kartbilder där de aktuella väglänkarna är inlagda. Dessa kartor visar årsmedelhalter på bägge sidorna av vägen enligt skalan till vänster i figuren.

Beräkningsmodellen ger halter vid husfasad då slutet eller nästan slutet bebyggelse antas finnas vid vägen (se i tabell 1 a och b rörande om slutet/nästan slutet bebyggelse antas förekomma); för övriga fall avser de redovisade halterna 1 meter från vägen.

4.1 PM10

Från tabell 3 a och b ser vi att miljö kvalitetsnormen inte på någon av väglänkarna beräknas överskridas. Däremot har flertalet vägsträckor halter större än den övre utvärderingströskeln, i bägge scenarierna.

Av de $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ som i Scenario 1 erhålls som årsmedelhalt vid ogynnsammaste väglänk för årsmedelhalter (väglänk 7 Nya Backenvägen) beräknas $6,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ komma från regionalt bidrag (utland + Sverige), $2,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ från urbant bidrag Umeå, och $7,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ från lokalt bidrag från den aktuella vägen.

Längs de vägsträckor där nybebyggelse planeras, och som finns med i båda scenarierna (väglänk 2 samt de i Scenario 1 något flyttade väglänkarna 5 och 7), beräknas högre haltvärden med bebyggelse än utan. Längs vissa av de vägsträckor där ingen byggnation sker erhålls mindre haltökningar i Scenario 1 i förhållande till Scenario 2 till följd av större trafikmängd.

4.2 NO₂

Från tabell 3 a och b ser vi att miljö kvalitetsnormen inte på någon av väglänkarna beräknas överskridas. Däremot förekommer halter större än den övre utvärderingströskeln vid flera vägsträckor i Scenario 1, vid en sträcka (del av Vännäsvägen) i Scenario 2. Antalet sträckor med överskridande av den övre utvärderingströskeln är mindre än för PM10.

Av de $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ som i Scenario 1 erhålls som årsmedelhalt vid ogynnsammaste väglänk för årsmedelhalter (väglänk 6 Nya Backenvägen) beräknas $2,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ komma från regionalt bidrag (utland + Sverige), $10,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ från urbant bidrag Umeå, och $8,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ från lokalt bidrag från den aktuella gatan.

Längs de vägsträckor där nybebyggelse planeras, och som finns med i båda scenarierna (väglänk 2 samt de i Scenario 1 något flyttade väglänkarna 5 och 7), beräknas högre haltvärden med bebyggelse än utan. Längs vissa av de vägsträckor där ingen byggnation sker erhålls mindre haltökningar i Scenario 1 i förhållande till Scenario 2 till följd av större trafikmängd.

Tabell 2. Normvärden och s.k. utvärderingströsklar avseende totalhalt att jämföra med rapportens beräkningar.

	PM10 Års- medel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 90-perc dygn ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 98-perc dygn ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂ Års- medel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂ 98-perc dygn ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂ 98-perc timme ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Miljö kvalitetsnorm (MKN)	40	50	-	40	60	90
Övre utvärderingströskel	14	-	30	32	48	72
Nedre utvärderings- tröskel	10	-	20	26	36	54

För kväveoxider (NO_x) är det kvävedioxidkomponenten (NO₂) som är intressant ur hälsosynpunkt, och MKN avser därför NO₂. Då rökgaserna/avgaserna släpps ut är merparten av kväveoxiderna i form av kvävemonoxid (NO). Under transporten och spridningen i luften omvandlas denna gas successivt till kvävedioxid (NO₂). Omvandlingen beror främst av ozonhalten i bakgrundsluften, men också av hur fort ozonet blandas in i rökplymen/avgasplymen. Vid låga halter av NO_x är i regel en stor del omvandlad till NO₂, vid höga NO_x-halter begränsas processen av tillgången på ozon.

3.5 Percentilmåtten

För timmedelvärden och dygnsmedelvärden anges percentiler, som är ett statistiskt begrepp vilket innebär att halterna ligger under en viss halt under en viss andel av tiden.

Med *98-percentil av timmedelvärden* menas att 98 % av timmedelvärderna under ett år ligger under angivet värde. Det finns 8760 timmar under ett år. Under 2 % är halten högre än angivet värde dvs under 175,2 timmar. 98-percentilen av timmedelvärderna är således det 175:e högsta timmedelvärdet under ett år.

98-percentilen av dygnsmedelhalter under ett år blir med samma resonemang det sjunde högsta dygnsmedelvärdet. 90-percentilen av dygnsmedelvärden blir medelvärdet av det 36:e och 37:e högsta värdet.

Tabell 3 b. Scenario 2 – år 2015 utan exploatering: Sammanställning av beräkningsresultaten för ogynnsammaste sida av vägen. Ingen av väglänkarna uppvisar halter över miljö kvalitetsnormen. Orange markering visar halter över den övre utvärderingströskeln.

Väglänk (se figur 2, samt figur 4 eller 6 för sträckning av väglänkarna 5 och 7)	PM10 Års- medel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 90-perc dygn ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 98-perc dygn ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂ Års- medel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂ 98-perc dygn ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂ 98-perc timme ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1 Vännäsvägen ¹⁾	13	25	46	11	26	38
2 Storgatan ²⁾	11	22	34	13	43	54
3 Backenvägen	13	25	42	12	35	46
4 Backenvägen	12	23	40	12	35	45
5 Backenvägen	11	19	32	14	45	55
7 Backenvägen	12	22	39	15	47	58
15 Vännäsvägen	15	26	53	17	52	63
16 Vännäsvägen ³⁾	15	27	53	16	45	59

- 1) Avser sträckan längs planområdesgränsen dvs till ca 600 meter väster korsning (rondell) länk 1/7/11
- 2) Avser sträckan inom planområdet dvs. ut till ca 150 meter öster korsning (rondell) länk 2/3/5.
- 3) Avser sträckan från Skolgatan till ca 120 meter öster om Skolgatan.

5 Resultattabeller och -figurer

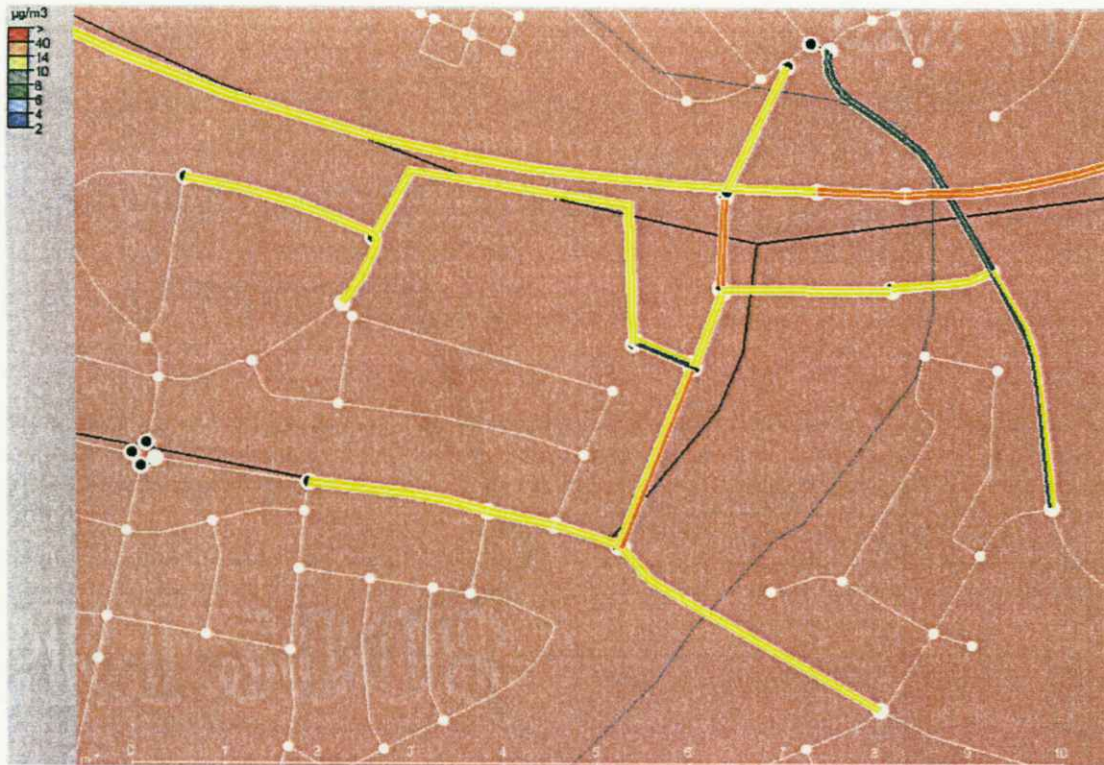
Tabell 3 a. Scenario 1 – år 2015 med exploatering: Sammanställning av beräkningsresultaten för ogynnsammaste sida av vägen. Ingen av väglänkarna uppvisar halter över miljökvalitetsnormen. Orange markering visar halter över den övre-utvärderingströskeln.

Väglänk (se figur 2)	PM10 Års- medel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 90-perc dygn ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 98-perc dygn ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂ Års- medel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂ 98-perc dygn ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂ 98-perc timme ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1 Vännäsvägen ¹⁾	13	26	47	11	26	39
2 Storgatan ²⁾	14	25	43	16	48	59
3 Backenvägen	13	25	42	12	35	46
4 Backenvägen	12	23	40	12	35	45
5 Nya Backenvägen	14	26	41	18	52	65
6 Nya Backenvägen	14	24	38	22	57	74
7 Nya Backenvägen	16	32	49	20	54	69
8 Ridvägen	13	24	38	16	47	61
9 Skolgatan	12	22	34	14	40	53
10 Skolgatan	9	16	22	13	43	53
11	11	19	29	14	49	58
12 Tallparksvägen	11	19	26	14	40	50
13	11	20	28	14	39	50
14	11	19	27	15	47	58
15 Vännäsvägen	15	28	58	17	52	64
16 Vännäsvägen ³⁾	16	28	59	17	46	59

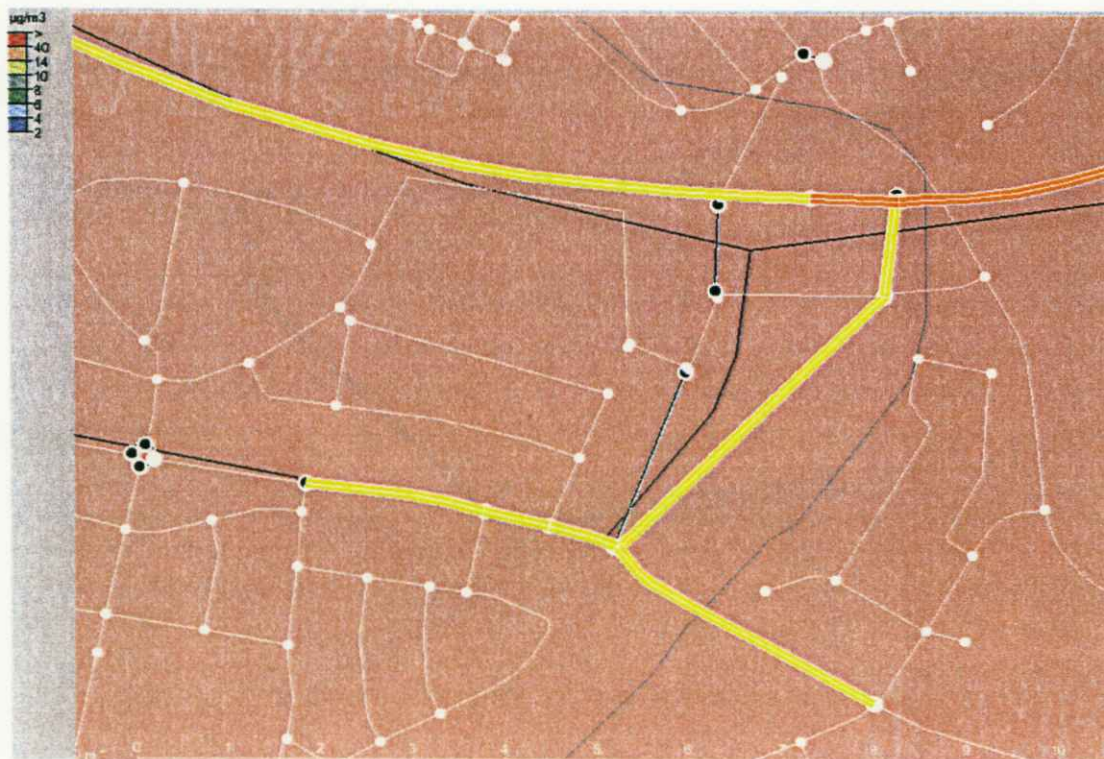
1) Avser sträckan längs planområdesgränsen dvs till ca 600 meter väster korsning (rondell) länk 1/7/11

2) Avser sträckan inom planområdet dvs. ut till ca 150 meter öster korsning (rondell) länk 2/3/5.

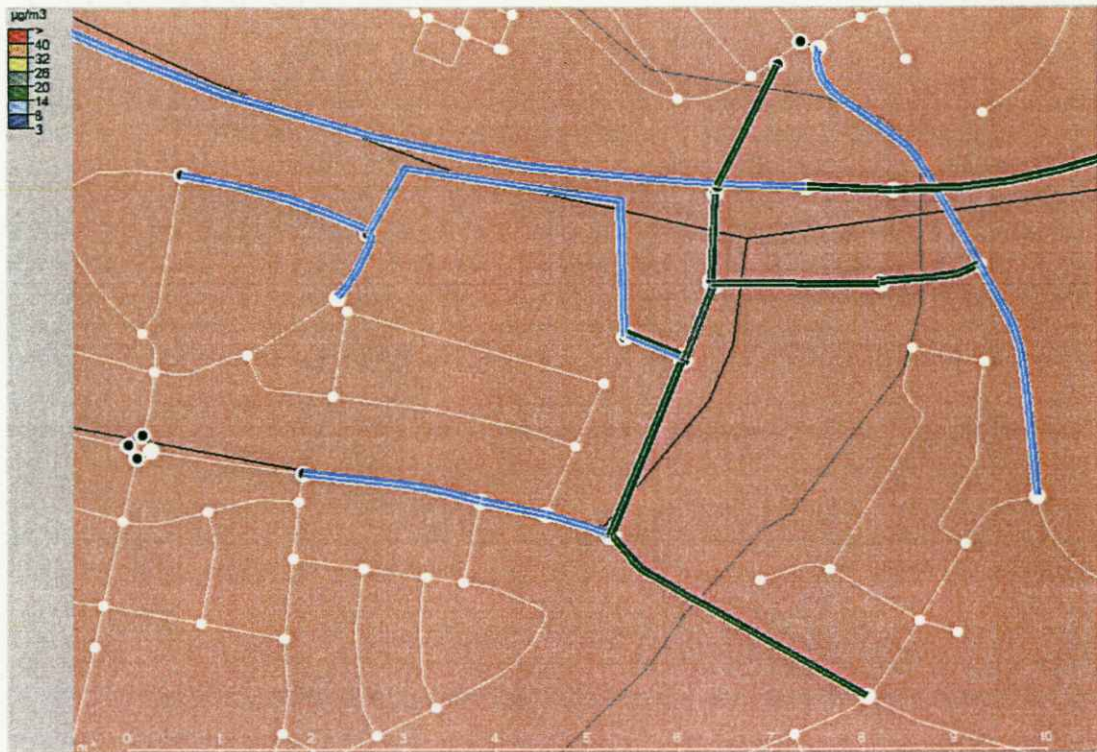
3) Avser sträckan från Skolgatan till ca 120 meter öster om Skolgatan.



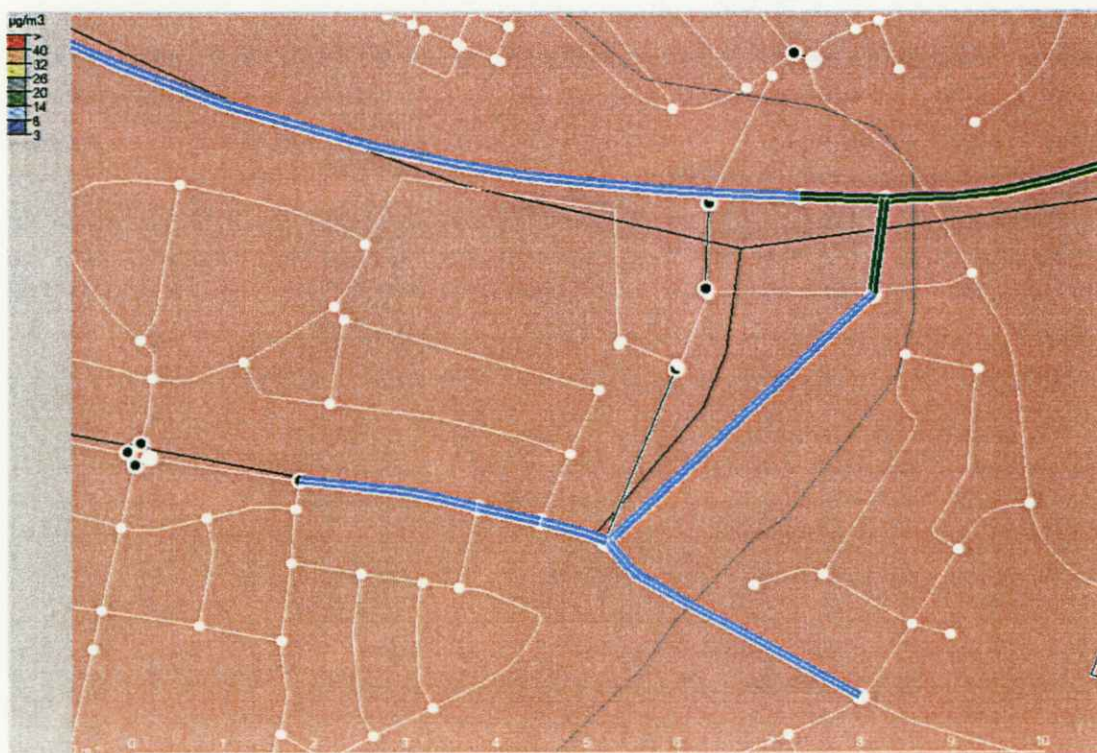
Figur 3. PM10 årsmedelhalter Scenario 1. Halter på bägge sidor av olika vägsträckor.



Figur 4. PM10 årsmedelhalter Scenario 2. Halter på bägge sidor av olika vägsträckor.



Figur 5. NO_2 årsmedelhalter Scenario 1. Halter på bägge sidor av olika vägsträckor.



Figur 6. NO_2 årsmedelhalter Scenario 2. Halter på bägge sidor av olika vägsträckor.



SANDÅKERN, UMEÅ

Detaljplaneprogram



Sandåkern från öster. Foto: Lars Lindh, SHBK

Samhällsbyggnadskontoret och WSP, juni 2006
Reviderat i augusti 2006

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	3
Syfte	4
Tidigare ställningstaganden	4
Avgränsning	4
Byggnader och anläggningar	4
Markägare	4
OMRÅDETS DISPOSITION	5
BOSTÄDER	
Disposition och gestaltning	5
Gruppboende	7
Skolor	7
Buller	7
Solstudier	7
Tillgänglighet	8
Bilparkering	8
Geoteknik	8
TRAFIK	8
PARKMARK	9
TVÄRÅN	9
BENSINSTATION	10
VÄSTERSLÄTTIS CENTRUM	10
TEKNISK FÖRSÖRJNING	10
Vatten och spillvatten	10
Dagvatten	10
Fjärrvärme	10
Återvinningsstation	10
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	11
KARTA	

INLEDNING

Idén till ett nytt bostadsområde vid Sandåkern väcktes i samband med planeringen för sportfältet på Noliaområdet. I och med denna förändring kan Sandåkern nyttjas för nya bostadskvarter i anslutning till Centrala Stan.



Sandåkern från väster Foto: Lars Lindh, SHBK

Kommunal service, rekreationsområden mm i anslutning till området innebär goda förutsättningar för en attraktiv, funktionell och omsorgsfullt gestaltad boendemiljö. Området beräknas inrymma totalt ca 700 lägenheter.

Den föreslagna exploateringen av området bedöms inte medföra någon ”betydande miljöpåverkan” enligt Miljöbalken 6:11.

De åtgärder som redovisas i projektet ”TVÄRÅN Ökad biologisk mångfald i staden och en berikad rekreationsmiljö för umeborna” ska planmässigt ges förutsättningar att genomföras under utbyggnadsskedet.

Trafiklösningar som innebär god säkerhet, tillgänglighet och framkomlighet ska eftersträvas. Området kopplas till befintligt centrum vid Västerslätt med hjälp av ny bilvägsanslutning och med ny gång- och cykeltunnel under Vännäsvägen. Detta skapar också förutsättningar för en utökning av området vid Västerslätt centrum och förväntas stärka servicen även för andra närliggande bostadsområden

För att kunna uppfylla kommunens långsiktiga mål för en hållbar utveckling vid planeringen för det framtida Umeå, rekommenderas för bostadsbyggnaders uppförande att byggmaterial som ger sunda bostäder väljs. För att få sunda bostäder måste även byggmetoder användas som förhindrar att fukt tillförs under byggskedet. Val av material och byggmetoder sker med hänsyn till framtida återvinning och återanvändning. Avfall tas om hand via källsortering och kompostering av köks- och trädgårdsavfall rekommenderas.

Programmet omfattar denna beskrivning med en översiktlig redovisning av innehållet i en kommande miljökonsekvensbeskrivning. Som underlag för programmet har använts en utredning från 2004 upprättad av Samhällsbyggnadskontoret. Denna utredning har på Stadsledningskontorets uppdrag bearbetats av WSP Arkitektur i januari 2006 i samarbete med CL Sandberg som belyst erforderliga förändringar av gatunätet och gång- och cykelstråk.

Syfte

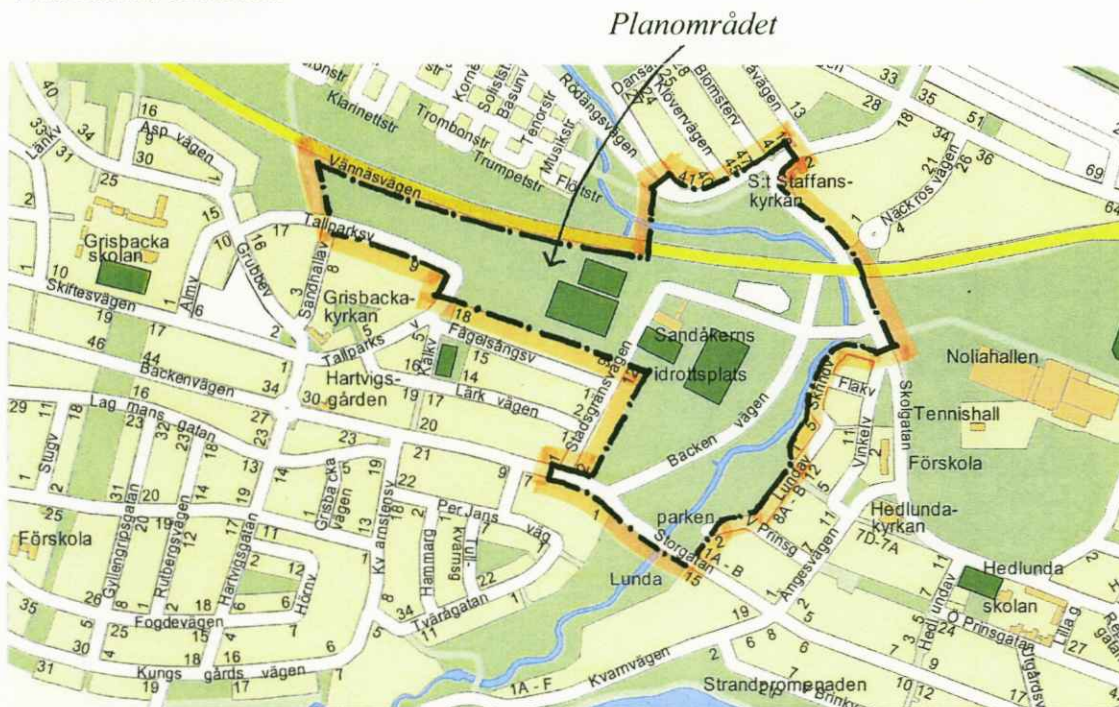
Syftet med detaljplaneprogrammet är att det ska utgöra underlag för kommande detaljplanering inom området. Antingen kommer området att delas upp i flera detaljplaner eller omfattas av en plan för hela området.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan för Umeå, Öpl 98, antagen av kommunfullmäktige 1998-05-25 gäller för området. Detaljplanen överensstämmer i huvudsak med översiktsplanen men har bedömts behöva förtydligas genom ett program innan detaljplanearbetet påbörjas. Kommunens planeringsutskott har uppdragit till Stadsledningskontoret att beställa detaljplaneläggning av området. Hela området är detaljplanelagt, ett 10-tal detaljplaner berörs av förslaget.

Avgränsning

Planområdet utgörs av Sandåkerns idrottsplats samt angränsande områden mot Tvärån, Backenvägen – Storgatan, Tallparksvägen, Vännäsvägen (E 12) och Västerslätts Centrum.



Byggnader och anläggningar

Inom området finns Sandåkerns idrottsplats med bollplaner, byggnader, parkeringsplatser mm. Bensinstationen Statoil är belägen inom kvarteret Barret.

Markägare

Umeå kommun är ägare till all mark som kommer att nyttjas för bostäder.

OMRÅDETS DISPOSITION

BOSTÄDER

Disposition och gestaltning

Den planerade nya bebyggelsen inom området kommer i huvudsak att utgöras av bostäder. Kommunens önskemål är byggande av hyresrätter, blandade upplåtelseformer, boende för äldre samt möjlighet till inpassning av gruppboenden och verksamheter.

Området består för närvarande av stora öppna ytor mot omgivande trafikleder. Gestaltningen av den nya bebyggelsen bör bli därför ägnas stor omsorg ur stadsbildssynpunkt. Området kommer att bli det man möter när man närmar sig Umeå Centrum västerifrån på Vännäsvägen. En byggnad som ett tydligt landmärke föreslås avsluta raden av stegrande hushöjder längs Vännäsvägen. Det är tänkt att förmedla känslan; "här börjar staden".



Planområdet från öster med de nya bostadskvarteren, vägar mm inlagda på en flygbild. Den illustrerade nya bebyggelsen är schematiskt redovisad och utgör en preliminär version av hur området kan utformas.

I bildens nedre del Noliafältet och befintliga bostäder intill Tvärån. I övre delen Grisbacka, Grubbe och Västerhiske. I bildens högra del Vännäsvägen, Rödäng och Västerslätt.

Fotomontage: WSP, flygbild: Lars Lindh, SHBK

Närmar man sig Centrum längs Backenvägen kan ytterligare ett högt hus markera sig i fonden och visa området början ner mot Storgatan.

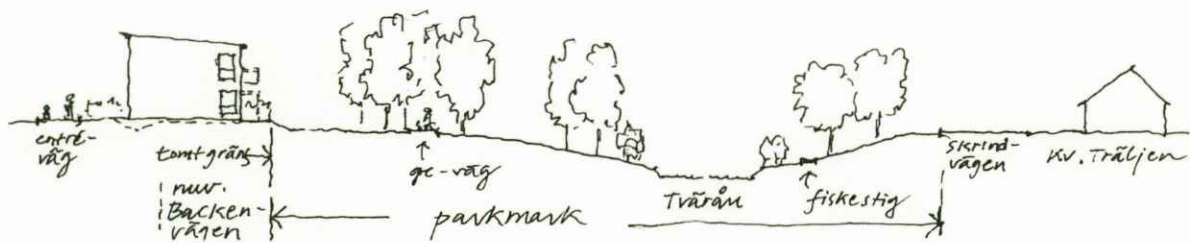


Planområdet från sydväst. I bildens nedre del befintlig bebyggelse i Grisbacka, i övre delen Rödäng, Västerslätt och Noliafältet.

Fotomontage: WSP, flygbild: Lars Lindh, SHBK

Inom den västligaste delen av planområdet ska bostäderna placeras och utformas så att stora delar av skogsbeståndet bevaras.

Bebyggelsen närmast Tvärån ska förläggas på sådant avstånd till ån, att ett parkstråk kan avsättas som inrymmer de planerade åtgärderna för projektet Tvärån. Bebyggelsen kan lämpligen vara lägre mot öster för att anpassas mot Tväråns parkstråk medan byggnaderna mot Nya Backenvägen kan ges högre höjd. Åtgärder ska vidtas som tydliggör gränsen mellan tomtmark och parkmark, ex vis genom slänter och/eller vegetation.



Sektion genom området närmast Tvärån med befintlig bebyggelse öster om ån till höger och planerade bostadshus till vänster

Inom delar av den blivande kvartersmarken finns värdefulla trädbestånd, särskilt inom Lundaparken. En bedömning av vilka träd som bör sparas ska göras för att kunna ges ett skydd i detaljplanen.

Inom tomtmarken ska anordnas skyddade lekplatser och uteplatser för de boende. Strax utanför planområdet, intill Fågelsångsvägen samt vid Hedlundaparken, finns lekparker som kan fungera som "stadsdelslekparker" för området.

Bollplaner finns tillgängliga utanför planområdet, intill Fågelsångsvägen och Lundavägen, samt vid skolorna i områdets närhet och på Noliafältet.

Detaljplanebestämmelserna avses vara flexibla beträffande bostadshusens placering med undantag för de lägen där bl a stora krav på byggnadernas gestaltning erfordras samt för vegetationskrav. Bestämmelserna kommer att medge möjlighet att nyttja delar av bostadskvarteren för förskola, kontor och handel där så prövas lämpligt.

Gruppboende

Socialtjänsten anser att det finns behov av tre gruppboenden inom området. Två av dessa bör inrymmas i flerbostadshus och det tredje i en friliggande byggnad på en egen tomt i utkanten av området.

Skolor

Grisbackaskolan och Rödängsskolan har kapacitet att ta emot skolbarn från planområdet. Förskolorna på Rödäng (Gitarren) och på Västerhiske (Kungsgården) är disponibla för planområdet.

Buller

Preliminära beräkningar av bullernivåerna från vägarna inom området har gjorts. Av dessa framgår att intill den mest trafikerade vägen, Vännäsvägen, krävs specifika insatser för att klara rekommenderade ljudnivåer. Bullerfrågorna måste ägnas stor omsorg i det fortsatta arbetet med detaljplanen och under genomförandet. Bullernivåer redovisade i Boverkets rapport "Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder" får inte överskridas. Eftersom Sandåkern bedöms utgöra en komplettering av Centrala Stan bör Boverkets principer för bullernivåer i centrumnära bostäder vara tillämpliga.

I detaljplanen kan bullerfrågorna beaktas genom att bostadshusen placeras på tillräckligt avstånd från vägarna eller genom att kombinera skydd mot bullret med hjälp av plank, hus och carportar. Planbestämmelser kommer att ange de ljudnivåer som inte får överskridas för bostäderna.

För att ljudnivåerna vid befintliga bostäder i kvarteret Linden inte ska överstiga de rekommenderade ljudnivåerna kan åtgärder behöva vidtas vid Nya Backenvägen i form av ett bullerplank. Ett alternativ kan vara att planket placeras i östra kvartersgränsen.

Den planerade flyttningen av Backenvägen innebär att området intill Tväråns båda sidor utsätts för mindre buller än idag.

Området berörs inte av störande flygbuller.

Solstudier

Solstudier ska göras med skuggbilder vid olika årstider och klockslag för att utreda hur bostadshusens skuggor påverkar omgivningen.

Tillgänglighet

Såväl utemiljöer som byggnader ska utformas så att de blir tillgängliga för personer med olika typer av funktionsnedsättningar (handikapp).

Bilparkering

Erforderliga parkeringsplatser inom Sandåkern ska byggas ut enligt parkeringsnormen 9 bilplatser/ 1000m² BTA i likhet med stadsdelen Väst på Stan. Parkeringsplatserna avses anordnas som markparkering med öppna platser samt med skärmtak/garage. För området öster om Nya Backenvägen bör övervägas att anordna delar av parkeringarna i parkeringsdäck för att härigenom kunna uppnå önskad exploatering.

I detaljplanen måste de parkeringsplatser som är belägna norr om Tallparksvägen och nyttjas för kvarteret Eken omlokaliseras.

Geoteknik

En översiktlig geoteknisk undersökning har utförts av WSP Samhällsbyggnad i april 2006. Av denna framgår att jorden består av sand överlagrande sulfidhaltig silt och lera. Djupet till fast botten uppgår till 20-25 m. Tjockleken på sandlagret varierar mellan 0 m och 10 m där området mellan Stadsgränsvägen och Tallparksvägen är tunnast. Radon av normal nivå har konstaterats i områdets centrala del. Ett cirka 25 m brett område från Tväråns mitt har i undersökningen angetts vara olämpligt för bebyggande eller uppfyllnad.

I undersökningen redovisas grundläggningsrekommendationer som bl a anger att byggnader högre än två våningar ska grundläggas med stödpålar. Radon-skyddande åtgärder kan erfordras inom delar av området.

Av utredningen framgår vilka ytterligare utredningar som bör göras.

TRAFIK

Genom ny dragning av Backenvägen och cirkulationsplats på Vännäsvägen kommer trafiken och framkomligheten till stadens centrum att förbättras. Dessutom innebär den nya anslutningen till Västerslätt bl.a. god tillgänglighet till Västerslätt centrum. Skolgatan mellan Ridvägen och Västerslätt centrum stängs för motorfordonstrafik med undantag för bussar.

Huvudstråk för gång- och cykeltrafik i öst-västlig riktning föreslås intill Ridvägen och intill Storgatan samt i ett stråk genom områdets centrala del via en ny bro över Tvärån. Detta stråk ansluts mot Västra Prinsgatan eller Skolgatan. Nämnda gång- och cykelstråk korsar Nya Backenvägen i plan i anslutning till rondeller eller trevägskorsningar för att ge de oskyddade trafikanterna så säkra och bekväma passager som möjligt. En planskild korsning med Nya Backenvägen kan vara att föredra ur trafiksäkerhetssynpunkt om åtgärder kan vidtas så att all gång- och cykeltrafik kan ledas till den planskilda korsningen. Ur stadsbildssynpunkt är de djupa ”diken” som följer med planskilda korsningar negativa och ur överfallssynpunkt inte heller att föredra.

Ett stråk för gång- och cykeltrafik mot Västerslätt föreslås med en tunnel under Vännäsvägen och en bro över Tvärån.

I anslutning till de större gatorna och huvudstråken för gång- och cykeltrafik ska alléträd planteras och befintliga träd bevaras så långt som möjligt.

Hållplatser för kollektivtrafiken till området kommer att finnas på Nya Backenvägen och på Skolgatan.

PARKMARK

Inom området finns värdefulla trädbestånd. Delar av området, främst Lundaparken och området mellan kvarteret Linden och Backenvägen, har parkkaraktär. På Tväråns östra sida är vegetationen tätare. I anslutning till Vännäsvägens östra del och Backenvägen finns trädalléer. Intill Tallparksvägen finns ett skogsparti med barrträd som har en utbredning mot fotbollsplanen längst västerut.



Delar av området har idag parkkaraktär Foto:WSP

Park och naturmark kommer i detaljplanen att avsättas vid Tvärån och i anslutning till den befintliga bebyggelsen i sydväst. Befintlig vegetation inom parkmarken ska sparas och kompletteras för att förstärka parklandskapet.

TVÄRÅN

Tvärån är idag mycket viktig som närrekreationsområde för de boende i området. Tvärån har högt värde för stadens biologiska mångfald och innehåller bl a vandrande fiskarter och bäver. För ett par år sedan restaurerades Tvärån för att förbättra möjligheterna till fiskvandring. Även vattenrenande åtgärder har genomförts.

Tväråns strandområde ska planläggas i enlighet med projektet för Tvärån. I samband med utbyggnaden av området avser kommunen göra åtgärder för att ytterligare stärka Tvärån som ett ekologiskt grönt stråk genom området.



Tväråns västra strand. Foto: WSP

BENSINSTATION

För befintlig bensinstation inom kvarteret Barret innebär planen att stationen kan ligga kvar. Den nya sträckningen av Ridvägen innebär att infarten till stationen måste förändras och samtidigt kan kvarteret utökas mot söder och öster.

VÄSTERSLÄTTS CENTRUM

Den nya sträckningen av Skolgatan ger möjlighet att utöka tomtmarken för Västersläotts centrum mot söder.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och spillvatten

Området kommer att försörjas via ett konventionellt system för vatten och spillvatten. En avloppspumpstation kommer förmodligen att erfordras inom området östra del för att pumpa avloppet till befintliga ledningar öster om Tvärån. En befintlig tryckavloppsledning från Västersläott och Rödäng måste läggas om till ett nytt läge genom området.

Dagvatten

Idag avleds dagvattnet Sandåkern till Tvärån vilket även kommer att göras efter utbyggnaden av området. Åtgärder i dagvattennätet måste vidtas för att minimera utsläpp av föroreningar till ån.

Fjärrvärme

Området kommer att försörjas med fjärrvärme från befintligt nät med anslutning till området vid Ridvägen.

Återvinningsstation

Den återvinningsstation som är belägen väster om kvarteret Barret, Statoil, bör kunna flyttas till ett läge öster om bensinstationen.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Till kommande detaljplaner kommer en miljökonsekvensbeskrivning bifogas.

Frågor som ska belysas är bl a

- * Hur påverkas Tvärån av exploateringen genom dagvattenavledning från utökade arealer med hårdgjorda ytor?
- * Trafikbullret belyses med utgångspunkt från rådande och framtida trafikmängder på trafiklederna
- * Riskanalys avseende godstransporter på Vännäsvägen.
- * Hur påverkar projektet miljökvalitetsmålen?
- * Konsekvenser för Umeås grönstruktur?

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå kommun, juni 2006,
Detaljplanering reviderat i augusti 2006.



Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Lars Wendel
Arkitekt, WSP Arkitektur

Bertil Lidén
Arkitekt, WSP Arkitektur



SAMRÅDSREDOGÖRELSE Program

Dnr PLA 06-08

Detaljplaneprogram för Sandåkern, Umeå

Samråd har hållits under tiden 9 juni – 7 juli 2006 med sakägare, Länsstyrelsen, Länstrafiken, Vägverket, Luftfartsverket, SLK Utvecklingsavdelningen, Socialkontoret, Skolkontoret, Kulturkontoret, Fritidskontoret, Umeå Energi AB, UMEVA, Telia AB, Hyresgästföreningen, Sandåkerns Sportklubb, samt byggnadsnämndens ledamöter

Statliga och kommunala instanser har genom brev fått del av samrådshandlingarna. Ett allmänt samrådsmöte, som utannonserades i VK och VF, hölls den 19 juni 2006.

Följande skrivelser har inlämnats till Samhällsbyggnadskontoret.

Kommunstyrelsens planeringsutskott menar att en stängning av Skolgatan från Ridvägen bör prövas vilket skulle kunna medge en större utökning vid Västerlätts centrum, möjlighet till en ändring av linjedragningen för kollektivtrafiken samt möjlighet till utökning av grönområdet kring Tvärån. Planeringsutskottet tillstyrker byggande av två 15-våningshus samt i övrigt detaljplaneprogrammet för Sandåkern.

Kommentar: Synpunkterna från planeringsutskottet beaktas i det fortsatta planarbetet. Det i söder föreslagna 15 våningar höga bostadshusets inverkan på omgivningen i form av stadsbild, skuggning mm måste studeras.

Länsstyrelsens yttrande biläggs i sin helhet till samrådsredogörelsen.

Länsstyrelsen sammanfattar sina synpunkter enligt följande utdrag ur skrivelsen:

”Sammanfattningsvis menar Länsstyrelsen att programmet visar på behovet av översyn och samordning av de översiktsplanemässiga faktorer som påverkar de kvalitativa värdena i stadens utveckling. Planeringen bör på en övergripande nivå integrerat behandla olika stadsfunktioner som boende, service, arbetsplatser, grönstråk, fritidsaktiviteter och kommunikationer.

Med tanke på att bostäderna nyproduceras i ett tidigare inte exploaterat område bör de inte utsättas för buller över rekommenderade riktvärden. I ett hållbarhetsperspektiv är det angeläget att planera nya bostadsområden som inte utsätts för oacceptabelt trafikbuller.

Den etablerade idrottsverksamheten på Sandåkerns Idrottsplats har inte behandlats på ett tillfredsställande sätt i planprogrammet. Insatserna för att minska de negativa sociala effekterna av de starka begränsningarna i

sportklubbens verksamhet, som blir följderna av planprogrammets genomförande, bör utredas i det fortsatta arbetet.

Även planförslaget inverkan på överskridande av miljökvalitetsnormen i centrala Umeå bör redovisas i det fortsatta arbetet, liksom en ambition att uppnå rekommenderade riktvärden för buller och begränsa markparkeringsytorna till förmån för grönstruktur och aktivitetsytor inom bostadsområdet.

Det vore en fördel om programarbetet inriktades på att mera obundet ange riktlinjer för en hållbar utveckling och en God bebyggd miljö snarare än att ange riktlinjer för ett förutbestämt exploateringsmål.”

Kommentar: Kommunens stora behov av nya bostäder har föranlett att markanvändningen inom Sandåkern prövas i detaljplan utan att ny översiktsplan utarbetas. Detaljplanen förs under den formella handläggningen till kommunfullmäktige för antagande. Eftersom detaljplanearbetet påbörjas med ett detaljplaneprogram ges allmänheten god insyn i hela planprocessen och har därmed möjlighet att lämna synpunkter på den föreslagna markanvändningen inom området. Förfarandet överensstämmer helt med PBL:s regler.

Kommunen delar inte Länsstyrelsens åsikt om att området är så skilt från centrala stan att Boverkets något högre bullervärden kan godtas inom bostadskvarteren. Kommunens målsättning är att bostadsområdena ska erbjuda en god miljö för de boende med välplanerade, sunda och estetiskt tilltalande bostadshus. Behovet av god luftkvalitet och bullernivåer som inte upplevs störande måste tillgodoses i görligaste mån. Det fortsatta planarbetet inriktas därför på att bullernivåerna enligt Boverkets anvisningar inte överskrids.

Innan planarbetet påbörjades hade överenskommelse träffats mellan kommunen och Sandåkerns IF om ersättning för idrottsplats. Det kan konstateras att Sandåkerns Sportklubb, som beretts tillfälle att yttra sig under programskedet, inte har framfört några erinringar mot programmet.

Enligt programmet ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas till detaljplanen. I denna kommer de miljöfrågor som Länsstyrelsen pekat på att behandlas.

Vägverket ser positivt på de förbättringar av trafiklösningar som föreslås i området genom ny dragning av Backenvägen med cirkulationsplats på väg E12 samt tillskapandet av bra gång- och cykelstråk i öst-västlig riktning. Man påpekar att tillskapandet av den nya cirkulationsplatsen inte finns med i den Nationella planen vilket innebär att det inte finns inplanerat medel för att genomföra ombyggnaden av korsningen.

Som väghållare för väg 12 vill Vägverket att kommunen hittar en placering av byggnaderna så att fasaderna inte utsätts för bullernivåer över riktvärdet,

55dB(A). Det är speciellt viktigt om husen är höga och smala eftersom ljudet lättare "omfamnar" hela byggnaden.

Kommentar: Beträffande vägtrafikbullret hänvisas till kommentarerna under "Länsstyrelsen". Skrivelsen delges Stadsledningskontoret.

Luffartsverket har inget att erinra mot detaljplaneprogrammet.

Jörgen Bengtsson, Stadsgränsvägen 5.

Fastighetsägaren menar att:

- Stadsgränsvägen ska direkt vid byggstart stängas av för in- och utpassering till det nya området.
- Alla befintliga bostäder ska besiktas innan arbetena påbörjas. Risk finns för sättningar som kan beröra husen, vägar och ledningar
- Den nya cykelvägen runt den gamla bebyggelsen kan markeras med en upphöjd grässlänt.
- Statoils spolhallar bör flyttas mot öster så att den nya rondellen kan flyttas längre österut.
- Beakta den ökade trafiken mot Noliaområdet vid Statoilmacken.
- Alla planerade trafiklösningar som rondellerna vid ICA Kvantum och Beijers samt vid Statoil måste anläggas innan bostäderna byggs.
- Gör vettiga trafiklösningar denna gång och som fungerar i de flesta sammanhang.

Kommentar: Skrivelsen berör genomförandefrågor som kommer att behandlas i detaljplanen. Besiktning av fastigheterna kommer att göras innan utbyggnaden påbörjas. Skrivelsen delges Stadsledningskontoret.

Sju fastighetsägare vid Fågelsångsvägen

Fastighetsägarna anser att det nya området bör utformas så att det smälter in i den befintliga bebyggelsen på ett bättre sätt än det redovisade förslaget.

- De två högsta husen ska maximalt vara 7 våningar, övriga mellan två och fyra våningar
- Antalet lägenheter minskas till 450 för att få plats med aktivitetsytor/grönområden placerade mellan befintliga hus och de nya bostäderna. Dessa ytor kan utgöra en viss ersättning för flytten av Sandåkerns idrottsplats
- Delar av skogsområdet mellan grusplanen och Tallparken bör bevaras som strövområde och lek område för barnen.
Man är även oroliga för miljöproblem i form av ökade luftföroreningar, ökat buller som kan uppstå samt för den förändrade trafiksituationen i området.
- Luftkvaliteten bör utredas
- Hur kommer ljudnivåerna från den ökande trafiken att påverka området. Vilka miljökrav ställs?
- Trafiksäkerheten för ungdomar som färdas till och från skolor?
- Hur regleras trafiken genom befintligt villaområde att regleras?

- Hur påverkas befintlig bebyggelse under byggprocessen? Sprickor och sättningar i befintliga byggnader, påverkas grundvattennivån?

*Kommentar: Programmet redovisar det maximala utnyttjandet av området. De synpunkter som framförts i inlämnade skrivelser kan ge anledning till viss omprövning av exploateringen, såväl i fråga om hushöjder som i fråga om antalet lägenheter. Kommunens kostnader för att iordningställa området för bebyggelse och närheten till Centrala Stan innebär dock att området bör inrymma ett stort antal lägenheter.
Se även kommentarerna till Jörgen Bengtssons skrivelse.*

Brf Lönnen genom Lars Sandström, ordf

Styrelsen i bostadsrättsföreningen vill att tallarna mellan Tallparksvägen och Vännäsvägen behålls. Man menar att dessa är viktiga för områdets karaktär och bidrar till trivseln i området. Tallarna ger dessutom ett bra bullerskydd samt hindrar damm från Vännäsvägen.

Kommentar: I planprogrammet har redovisats fyra punkthus inom området. De har föreslagits placerade på sådant avstånd från varandra att stora delar av tallbeståndet kan bevaras. De nya bostadshusen torde innebära att bullerskyddet förbättras för bostäderna söder om Tallparksvägen.

Brf Grubbehus genom Håkan Marklund, v ordf

Bostadsrättsföreningen protesterar mot att Tallparken tas i anspråk för bebyggelse och ser det som ett stort intrång i deras boendemiljö. Man ser dock övriga delar av Sandåkern som en god möjlighet för Grisbackaområdet att fortsätta med god samhällservice i form av skolor, daghem, lokaltrafik mm. Tallskogen tjänar framför allt som ett nära rekreativområde rör lek, rastning av hundar, skidåkning på vintern mm. Skogen utgör även en bullerbarriär mot E 12:an.

Kommentar: Se kommentarerna till Brf Lönnens skrivelse.

Patrik Kjellgren, Tisteln 2 och Thord Sjöström, Timotejvägen 45

Fastighetsägarna föreslår att rondellen vid Västerslätts centrum flyttas närmare E 12. En sådan förändring innebär mindre störningar för närboende, större trafiksäkerhet, Västerslätts centrum utökas mm.

Man föreslår också att ett bullerplank alt en bullervall anläggs intill rondellen på E 12 för att minska bullret mot Västerslätt.

Den nya bebyggelsen inom Sandåkern får inte drabba Västerslätts villaområde med skuggeffekter. Hänsyn måste tas till att trafikljud inte reflekteras via bostadshusen mot Västerslätt. Avgasutsläppen från trafiken ska beräknas och åtgärder vidtas så att gränsvärdena klaras.

Kommentar: Den föreslagna flyttningen av rondellen förefaller i huvudsak vara väl motiverad och bör därför studeras närmare i detaljplanen. Vägtrafikbullret kommer att beräknas under planarbetet varvid behovet av bullerdämpning mot Västerslätt bedöms. De nya bostadshusens skuggning mot omgivande bostäder kommer även att studeras.

Håkan Olsson, Skolgatan 6

Fastighetsägaren påtalar att trafiken på Skolgatan har ökat väsentligt efter Ridvägens stängning genom Noliaområdet och föreslår därför att Skolgatan tas bort mellan Västerslätts centrum och Ridvägen för att förhindra att tung trafik nyttjar Skolgatan i stället för E 12. Vidare föreslås att åtgärder vidtas på Ridvägen vid Statoil för att minska trafiken på gatan.

Kommentar: Eventuella åtgärder på gatan vid Statoil bör bedömas under arbetet med detaljplanen. Se även kommentarerna till planeringsutskottets beslut.

Helena och Joakim Gredin, Skrindvägen 4

Fastighetsägarna menar att parkområdet väster om Tvärån bör utökas till i linje med jordvallen mot idrottsplatsen. Vidare vill man att Ridvägen stängs i höjd med Statoil för att förhindra "smittrafik" till centrum via Skolgatan och Storgatan.

Kommentar: Det område som avsatts som parkmark i programmet omfattar det markområde som parkchefen ansett vara väsentligt för Tväråprojektet. Se även kommentarerna till Håkan Olssons skrivelse.

Statoil

Statoil har i grunden inget att erinra mot projektets totala utformning men ställer en del frågor och önskemål.

Gällande skyddsavstånd mellan bensinstationen och bostäderna ska beaktas. Man önskar information och vill delta i planarbetet gällande vägnätet i planområdet, önskemålet är att det vid genomförandet alltid ska finnas en anslutning till stationen från Vännäsvägen.

Statoil är intresserade av att köpa mark och vill delta i en diskussion beträffande återvinningsstationen.

Man undrar vilken ny affärsverksamhet som kan komma att tillåtas inom planområdet.

Kommentar: Erforderligt skyddsavstånd mellan bensinstationen och bostäderna avsätts i detaljplanen. Skrivelsen delges Stadsledningskontoret.

NCC

NCC menar att kommunens önskemål om blandade upplåtelseformer och verksamheter knappast kan förverkligas av de fyra byggherrarna som har som affärsidé att i första hand bygga bostadsrätter.

För det fortsatta planarbetet måste utgångspunkten vara att göra flexibla detaljplaner, och inte styrande som det anges i ett avsnitt i programmet.

Detaljplanen bör ange BTA-yta och inte antal lägenheter som kan variera mellan olika upplåtelseformer.

De tydliga landmärken med två höghus skapar framförallt frågetecken om hur bullerfrågorna kan hanteras. Ur marknadssynpunkt kan man också fundera på läget av husen.

Området närmast Tvärån är den mest attraktiva delen för bostäder. I stället för att förbehålla den lummiga och natursköna miljön för ett fåtal har exploatörerna förordat att nio våningars punkthus uppförs vilket innebär att fler lägenheter får kontakt med grönstråket vid ån. Här måste detaljplanen vara flexibel för att säkerställa attraktiva och efterfrågade bostäder. Bilparkering har föreslagits enligt 9 bilpl/1000kvm BTA. För byggande av bostadsrätter bedömer man att 1 bilplats/lgh erfordras plus gästparkering på gata. Någon däcksparkering bedöms inte ekonomiskt genomförbar. Under rubriken teknisk försörjning borde försörjningsfrågorna belysas vilket kan vara väsentligt för etapputbyggnaden.

***Kommentar:** Målsättningen är att detaljplanen ska vara flexibel i stor utsträckning. Det kan dock vara nödvändigt, av olika skäl, att införa låsande bestämmelser för delar av planområdet. Se även synpunkter från miljö och hälsoskydd.*

De två punkthusen och bullerfrågorna kring husen kommer att studeras i detaljplanen.

I programmet redovisas antalet lägenheter inom de olika delarna av området för att det ska vara lätt att förstå omfattningen av programmet. I den formella detaljplanen kommer givetvis BTA (bruttoarea) att redovisas.

I planprogrammet har stor hänsyn tagits till angränsande bostadsbebyggelse. Nya bostäder, placerade närmast befintliga, redovisas därför som tvåvåningshus. Exakta lägen av dessa hus kommer förmodligen inte att bestämmas i planen

Den parkeringsnorm som redovisas i programmet är en miniminorm. Om någon byggherre vill anlägga fler platser kommer detaljplanen inte att omöjliggöra detta.

Umeå Energi.

Befintligt distributionsnät påverkas för el måste läggas om/flyttas. Två transformatorstationer erfordras för det planerade bostadsområdet, placeringen utreds i detaljplanen.

Huvudledningen för värme mot Backenområdet är förlagd inom området, dessutom finns en tryckstegringsstation i anslutning till nya Backenvägen Antingen bör vägen flyttas något mot öster eller plats tillskapas för en byggnad på ca 25 m². Rätten för fjärrvärmeledningen föreslås säkerställas genom ett u-område i planen.

***Kommentar:** Umeå Energis önskemål beaktas i detaljplaneskedet.*

TeliaSonera har inget att erinra men vill dock att befintliga och tillkommande teleledningar beaktas i planerings- och projekteringsstadiet. Man redovisar även att man har behov av att en tomplats avsätts för ett teknikhus på minst 20 m² i närheten av deras stråk som korsar Vännäsvägen.

Kommentar: Synpunkterna från Telia Sonera bör kunna tillgodoses i planskedet och vid genomförandet.

UMEVA har inga synpunkter beträffande programmets redovisning av vatten- och avloppsfrågorna. Återvinningsstationens placering anser man lämplig.

Miljö- och hälsoskydd.

Miljö- och hälsoskydd menar att Boverkets bullerriktvärden på 55 dBA vid husfasad inte får överskridas. Man ser inte att det finns motiv för avsteg från riktvärdena. Man anser det väsentligt att bostadshusen får en optimal placering ur bullersynpunkt och man är därför tveksam till att programmets redovisning av att planen ska vara flexibel vad gäller bostadshusens placering.

Miljö- och hälsoskydd menar att skogsområdet mellan dagens Backenvägen och Tvärån i södra delen av planområdet bör bibehållas som naturpark med sin i sammanhanget biologiskt värdefulla koppling till Tvärån. Området är ett viktigt inslag i den ekologiska korridor som anges i kommunens grönstrukturplan.

Beroende på husens placering kan avståndet mellan bensinstationen och bostäderna bli begränsat. Ett miljööverdomstolsavgörande anger ett skyddsavstånd på 100 meter.

Kommentar: Bullerfrågorna har kommenterats med anledning av Länsstyrelsen yttrande och skyddsavståndet mellan bensinstationen och bostäderna har kommenterats under Statoils skrivelse.

Det område som i programmet avsatts för bostäder mellan Backenvägen och Tvärån har bedömts erforderligt för ett ändamålsenligt utnyttjande som tomtmark. Inom denna del finns en grupp träd som avses kunna skyddas genom en planbestämmelse.

Gator, Trafik och Park

Trafik: Boende och besöksparkering ska ordnas på tomtmark. För äldreboenden, förskolor m m ska trafiksituationen särskilt utredas. Bullerproblematiken intill såväl Vännäsvägen som Nya Backenvägen är ytterst viktig att beakta i detaljplanen.

De tre huvudstråken för gång- och cykeltrafik är mycket bra. Man förordar en planskild passage och två hastighetssäkrade passager i plan. De grundläggande kraven är att stråken ska täcka så många start- och målpunkter som möjligt samt att sträckningen ska vara så attraktiv att man väljer dessa än att ta sig fram på billeder.

Trafiksäkerheten är mycket viktig för de oskyddade trafikanterna. Säkra cykelstråk är viktiga inte minst för skolbarn, funktionshindrade och äldre.

Stadsbilden kan visserligen påverkas negativt av en tunnel, men trafiksäkerheten med en tunnel uppväger detta med råge om man planerar för den tidigt och att den ges en inbjudande utformning. Dagtid är överfallsrisken liten. Nattetid, då överfallsrisken är större, kan man välja en passage i plan.

***Kommentar:** Framförda synpunkter är intressanta och frågan om en eventuell tunnel under Nya Backenvägen bör diskuteras under planarbetet. De synpunkter som redovisas i programmet, bl a en tunnels negativa påverkan av stadsbilden, gör dock att programmet inte bör ändras.*

SAMMANFATTNING

Framförda erinringar och synpunkter föranleder att bl a följande punkter beaktas under detaljplaneskedet:

- Bullerfrågorna studeras ingående vilket kan innebära justeringar av bostadshusen lägen, hushöjder mm.
- Skolgatan mellan Ridvägen och Västerslätts centrum stängs för motorfordonstrafik med undantag för bussar
- Rondellen mellan Vännäsvägen och Västerslätts centrum flyttas närmare Tvärån

Detaljplaneprogrammet revideras i erforderlig omfattning.

SAMHÄLLBYGGNADSKONTORET i Umeå augusti 2006
Detaljplanering



Olle Forsgren
Stadsarkitekt

Handläggare:
Anna Helmersson

Regdatum: 2009-05-04

Registrering av åtgärder:
Detaljplan för BACKEN 4:8 mfl (Sandåkern)

Information:

Berörda fastigheter:
BACKEN 2:1 -2
BACKEN 4:1 -6
BACKEN 4:8 -9
BACKEN 4:11
BACKEN 4:30
BARRET 1
UMEÅ 2:1 -2
UMEÅ 4:1
UMEÅ 5:1
UMEÅ 5:49
UMEÅ 5:66

HÄNDELSER I ÄRENDET

2009-04-06	TR	Tidigaste registreringsdatum
2009-03-31	BD	Beslutsdatum
2009-03-31	LK	Laga kraft
2019-12-31	GT	Genomförandetid t o m
2009-04-30	PB	Inlagd i ACM