

**GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN**

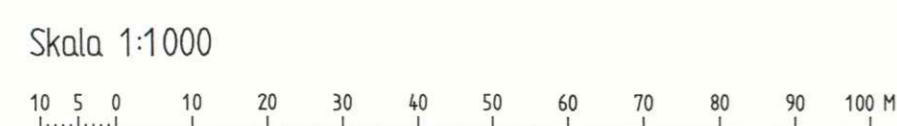
Upprättad 1995-11-13  
Reviderad

Bengt Franzén

Mätning : LK  
Kartkonstruktion : RA

Kartstandard enligt HMK  
Innehållsstandard / Fullständighet : 2 (1-2)  
Standard för lägesanggrannhet : 3 (1-5)  
Aktualitetsstandard : 1 (1-3)

Koordinatsystem i plan och höjd : Umeås lokala system resp RH 00  
Karttecken enligt Umeås system 1985  
Ursprung : Digital primärkarta  
Flytografiering år : 1968 från 800 meters höjd  
Kartan kompletterad beträffande fastighetsindelning, byggnader och vägar  
Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkartan  
Plangränser, -bestämmelser redovisas ej på grundkartan  
Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning Lantmäteriverket : 1995-11-06  
Upphovsrätt : Umeå kommun



**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 belägen 3 m utanför planområdet
- - - Användningsgräns
- Egenskapsgräns

**1. Användning av allmänna platser**

- HUVUDGATA** Trafik mellan områden
- LOKALGATA** Lokaltrafik
- NATUR** Naturområde Marken får byggas över med bro för allmän gång- o cykeltrafik

**2. Användning av kvartersmark**

- S** Skola
- T** Trafik, järnvägsområde

**4. Utformning av allmänna platser**

- 00 Föreskriven höjd över nollplanet
- 00 Föreskriven höjd över nollplanet med en tillåten avvikelse på 0,3 meter
- gc-väg Gång- o cykelväg
- gc-brö Gång- o cykelbro

**6. Begränsning av markens bebyggande**

- Marken får inte bebyggas
- X<sub>1</sub> Marken får byggas över med bro/bronramp för allmän gång- o cykeltrafik i huvudsak enligt illustration, dock med ett intrång på fastigheten Uven 18 av högst 5,0 meter på den sträcka där X<sub>1</sub>-området är parallellt med gatuumrådet.
- X<sub>2</sub> Marken får byggas över med bro för allmän gång- o cykeltrafik med en fri höjd av minst 10 meter över järnvägsspåret.

**7. Markens anordnande**

Befintlig vegetation ska i möjligaste mån bevaras

**10. Administrativa bestämmelser**

Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast fem år efter laga kraft

**BESLUT**

- Handlingarna består av
- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Illustration
- Miljökonsekvensbeskrivning

Antagen KF 1996-12-16-17  
Laga kraft 1997-04-10  
Vidmaras  
Länstyrelsens beslut 97-02-24

Detaljplan för korsningen  
**HOLMSUNDSVÄGEN / STORGATAN** m m  
i Umeå stad, Västerbottens län

Stadsbyggnadskontoret i september 1996  
rev. oktober 1996

Anders Berg  
Planchef

Benny Sandberg  
Planingenjör

Ändrad/Upphävd  
Se plan akt nr  
2480K-P05/152



Skala 1:1000  
 10 0 50 100 M

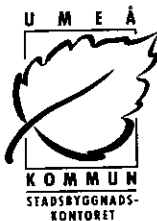
Detaljplan för korsningen  
 HOLMSUNDSVÄGEN / STORGATAN m m  
 i Umeå stad, Västerbottens län

Stadsbyggnadskontoret i september 1996  
 rev. oktober 1996

Anders Berg  
 Planchef

Benny Sandberg  
 planingenjör

BH

**LAGAKRAFTBEVIS**

1997-04-24

Detaljplan för korsningen **HOLMSUNDSVÄGEN-STORGATAN**  
i Umeå kommun

---

Planen har antagits kommunfullmäktige 1996-12-16--17, § 203

Då länsstyrelsens beslut inte har överklagats har planen vunnit laga kraft  
**1997-04-10.**

STADSBYGGNADSKONTORET

Planavdelningen

Ingrid Lindfors

Kopia till

FRM

FBM

Plan o Räddningstjänst

Bygglov

Vägverket

2480K-P97/47



Länstyrelsen  
Västerbottens län  
Plan/Räddningstjänst

5  
KOPIA

*udacta*

BESLUT

I(2)

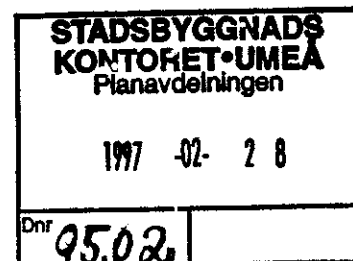
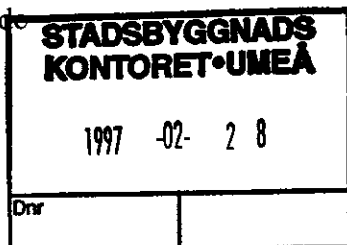
Datum  
1997-02-24

Beteckning  
2024-677-1997

rek + mb

Enligt sändlista

Klagande



*Kopi Plan  
Lars-Göran  
Börje*

*DLA*

Överklagande av kommunfullmäktiges beslut  
(1 bilaga)

**Beslut**

Länstyrelsen prövar inte Ert överklagande av kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut den 16-17 december 1996 att anta detaljplanen för korsningen mellan Holmsundsvägen och Storgatan m m i Umeå stad, Västerbottens län.

**Bakgrund**

Kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen har gemensamt överklagats av Naturskyddsföreningen - Umekretsen, Röbbäcks och Öhns intresseföreningar, Carlslids Norra och Södra Samfälligheter och Röbbäcks byamän. Naturskyddsföreningen har inte före utställningstidens utgång lämnat skriftliga synpunkter. Övriga föreningar har lämnat synpunkter under samrådstillden och utställning vilka inte har blivit tillgodosedda. Ingen av föreningarna har erhållit underrättelse om antagandebeslutet.

**Länstyrelsens motivering**

Enligt 13 kap 5 § plan- och bygglagen (PBL) får beslut att anta detaljplan överklagas endast av den som senast under utställningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda. Vidare framgår av 5 kap 30 § PBL att sakägare, bostadsrättshavare, hyresgäster och boende samt sådan organisation eller förening som avses i 25 § första stycket 2 PBL (känd organisation av hyresgäster eller känd förening av hyresgäster som är ansluten till en riksorganisation) ska underrättas om att detaljplanen har antagits och i samband med detta upplysas om vad den som vill överklaga beslutet har att iakttä.

Naturskyddsföreningen har inte tidigare framfört synpunkter och har således inte rätt att överklaga.

Övriga föreningar, som överklagat beslutet, företräder inte medlemmar som äger mark eller bor i närheten av korsningen mellan Holmsundsvägen och

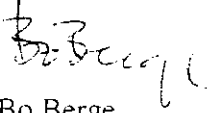
Storgatan och hör ej heller till den kategori av organisationer som anges i 5 kap 30 § PBL.

Länsstyrelsen bedömer att de klagande, som tidigare lämnat synpunkter som inte tillgodosetts, inte är att anse som sakägare eller organisation i den mening som avses i 5 kap 30 § PBL och således inte har rätt att överklaga.

Kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen ska därför inte prövas.

Hur detta beslut kan överklagas, se bilaga.

  
Percy Gustavsson

  
Bo Berge

#### Bilaga

Hur man överklagar till regeringen, inrikesdepartementet

#### Sändlista

Naturskyddsföreningen - Umekretsen, att Anncristin Alm, Ramvägen 18,  
907 42 UMEÅ

Röbäcks intresseförening, att Anita Åström, Svidjevägen 21,  
904 40 RÖBÄCK

Öhns Intresseförening, att Gunnar Larsson, Muddervägen 14,  
904 22 UMEÅ

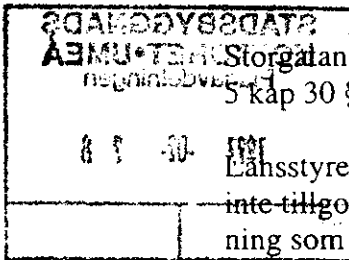
Röbäcks byamän, att Arne Lindström, Travbanevägen 10,  
904 40 RÖBÄCK

Carlslids Södra Samfällighet, att Jan Elfving, Kopparvägen 41,  
907 50 UMEÅ

Carlslids Norra Samfällighet, att Thure Lindström, Silvervägen 17,  
907 50 UMEÅ

#### Kopia till

kommunfullmäktige, Umeå kommun  
stadsbyggnadskontoret, Umeå kommun  
Vägverket, Region Norr, Umeprojektet



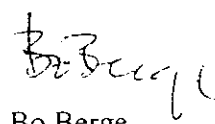
Storgatan och hör ej heller till den kategori av organisationer som anges i 5 kap 30 § PBL.

Länsstyrelsen bedömer att de klagande, som tidigare lämnat synpunkter som inte tillgodosetts, inte är att anse som sakägare eller organisation i den mening som avses i 5 kap 30 § PBL och således inte har rätt att överklaga.

Kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen ska därför inte prövas.

Hur detta beslut kan överklagas, se bilaga.

  
Percy Gustavsson

  
Bo Berge

#### Bilaga

Hur man överklagar till regeringen, inrikesdepartementet

#### Sändlista

Naturskyddsföreningen - Umekretsen, att Annchristin Alm, Ramvägen 18,  
907 42 UMEÅ  
Röbäcks intresseförening, att Anita Åström, Svidjevägen 21,  
904 40 RÖBÄCK  
Öhns Intresseförening, att Gunnar Larsson, Muddervägen 14,  
904 22 UMEÅ  
Röbäcks byamän, att Arne Lindström, Travbanevägen 10,  
904 40 RÖBÄCK  
Carlslids Södra Samfällighet, att Jan Elfving, Kopparvägen 41,  
907 50 UMEÅ  
Carlslids Norra Samfällighet, att Thure Lindström, Silvervägen 17,  
907 50 UMEÅ

#### Kopia till

kommunfullmäktige, Umeå kommun  
stadsbyggnadskontoret, Umeå kommun  
Vägverket, Region Norr, Umeprojektet

Kommunfullmäktige

1996-12-16--17

**Plats och tid**

Fullmäktiges sessionsal, Umeå  
96-12-16 - klockan 09.00-12.35, 13.35-18.00, 19.00-22.00  
96-12-17 - klockan 09.00-12.00, 13.30-19.30

**Beslutande**

Se separat lista

**Ersättare (ej tjänstgörande)** Se sidan 2

**Övriga deltagande**

Agneta Flumé, assistent  
Nils-Åke Holmgren, kulturnämndens ordförande  
Dan Johansson, stadsdirektör  
Christer Lindvall, fritidsnämndens ordförande  
Ulf Näsman, budgetchef  
Lillemor Steneberg, stadssekreterare  
Dick Sundelin, ekonomichef  
Leif Wallbing, ordförande KDN Holmsund/Obbola  
Sven Ivarsson, ordförande KDN Hörnefors  
Bengt Holm, ordförande KDN Sävar  
Gunilla Tjernberg, vice ordförande KDN Sävar

**Utses att justera**

Harry Strandberg (s)

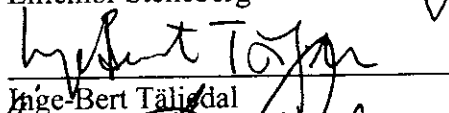
Ing-Marie Alfredsson (m)

**Underskrifter  
Sekreterare**

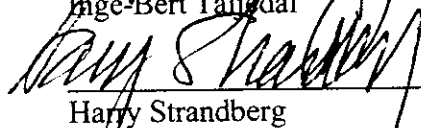
  
Lillemor Steneberg

**Paragrafer**  
196-215

**Ordförande**

  
Inge-Bert Täljedal

**Justerande**

  
Harry Strandberg

  
Ing-Marie Alfredsson

**BEVIS**

Justering har tillkännagivits genom anslag

**Organ**

Kommunfullmäktige

**Sammanträdesdatum**

1996-12-16--17

**Datum för anslags  
uppsättande**

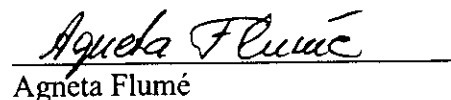
1996-12-23

**Datum för anslags  
nedtagande** 1997-01-13

**Förvaringsplats  
för protokollet**

Stadsledningskontoret, kansliet

**Underskrift**

  
Agneta Flumé

96-12-23 protokoll  
Lillemor Steneberg  
A.F.

PLU § 133, 178

KS § 236

KF § 203

1996.396

214

Detaljplan för korsningen Holmsundsvägen-Storgatan mm i Umeå stad

Stadsbyggnadskontoret har i samrådsremiss 1996-06-13 infordrat planeringsutskottets yttrande i rubricerade ärende.

BILAGA

Syftet med detaljplanen är att ge planmässig förutsättning för att kunna bygga om korsningen Holmsundsvägen/Storgatan till en cirkulationsplats i plan, bygga en separat gång- och cykelbro mellan Kungsgatan och universitets- och sjukhusområdet samt en gång- och cykelbro över sjukhusinfarten.

Stadsledningskontorets planeringsenhet har yttrat sig i ärendet 1996-08-06.

BILAGA

Vid planeringsutskottets behandling av ärendet yrkar **Nils Häggström (c)** med instämmande av **Kristian Priemel (v)** att en planfri korsning byggs i korsningen Holmsundsvägen/Storgatan.

**Lennart Holmlund (s)** biträder redovisat förslag med vissa påpekanden.

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på sitt eget, Nils Häggströms/ Kristian Priemels yrkanden och finner att planeringsutskottet beslutat bifalla ordförandens yrkande. Voterings begärs ej.

PLU Planeringsutskottet har således beslutat

att tillstyrka redovisat förslag med följande påpekanden:

Möjligheten att förlägga cykelbanan i nuvarande trottoarsträckning vid Östermalmsskolan bör undersökas ytterligare. Ytterligare förhandlingar bör ske med Vägverket om eventuella tunnelalternativ.

Mot beslutet anför Nils Häggström, Kristian Priemel reservation under återopande av sitt yrkande.

***Planeringsutskottet återupptar ärendet 1996-11-13.***

Byggnadsnämnden har 1996-10-28 beslutat att godkänna den reviderade detaljplanen samt att överlämna detaljplanen till kommunfullmäktige för antagande.

Planen har varit utställd för granskning under hösten 1996 och därefter delvis reviderats. Revideringen innebär att planbestämelsen om x-området för gång- och cykelbron har getts tillägget *dock med ett intrång på fastigheten Uven 18 av högst 5,0 meter på sträckan där x1-området är parallellt med gatuområdet.*

Planförslaget jämte byggnadsnämndens protokoll bifogas protokollet.

BILAGOR

I ärendet noteras att sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) finns i planbeskrivningen i ärendet. Den kompletta MKB:n finns att ta del av på Byggnadsnämndens kansli samt hos respektive partiexpedition.

***Sven-Olov Edvinsson (c), med instämmande av Kristian Priemel (v), yrkar att planeringsutskottet skall förorda en trafiklösning med planfri korsning Holmsundsvägen/Storgatan.***

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på Byggnadsnämndens förslag och Edvinssons och Priemels gemensamma yrkande och finner att planeringsutskottet bifallit byggnadsnämndens förslag.

PLU Planeringsutskottets förslag:

Kommunfullmäktige beslutar:

att antaga upprättat förslag till detaljplan avseende korsningen Holmsundsvägen / Storgatan m m.

Mot beslutet anmäler Sven-Olov Edvinsson och Kristian Priemel reservation med hänvisning till sitt gemensamma yrkande.

*Vid kommunstyrelsens behandling av ärendet yttrar sig Nils Häggström (c) som med instämmande av Signar Olofsson (v), yrkar att en planfri korsning byggs i korsningen Holmsundsvägen/Storgatan.*

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på planeringsutskottets förslag och Nils Häggströms m fl yrkande och finner att kommunstyrelsen beslutat bifalla planeringsutskottets förslag. Votering begärs ej.

KS Kommunstyrelsens förslag:

Kommunfullmäktige beslutar:

att antaga upprättat förslag till detaljplan avseende korsningen Holmsundsvägen / Storgatan m m.

Mot beslutet anför Nils Häggström, Lena Berglund, Signar Olofsson och Kristian Priemel reservation under återopande av Nils Häggströms yrkande.

*Vid kommunfullmäktiges behandling av ärendet* yttrar sig Lennart Holmlund, Nils-Åke Sandström, Kristian Priemel, Ingemar Dalgård, Lennart Degerliden, Ingrid Eriksson, Harry Strandberg, Agneta Berg, Rune Wästerby, Anders Sjölund och Jan Hägglund.

**Lennart Holmlund (s)** yrkar med instämmande **av Ingemar Dalgård (m) och Lennart Degerliden (fp)** följande tillägg till beslutet:

*att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att i samband med projektering se till att cykelbanans intrång minimeras,*

*att ge kommunstyrelsen i uppdrag att i samråd med Ultra se över linjesträckningen för bussarna vid Östermalmsskolan.*

**Nils-Åke Sandström (c)** yrkar med instämmande av **Kristian Priemel (v), Ingrid Eriksson (s), Agneta Berg (s) och Rune Wästerby (mp)** återremiss till byggnadsnämnden med uppdrag att utarbeta ett nytt planförslag med planskild korsning.

**Rune Wästerby (mp)** yrkar i andra hand avslag på kommunstyrelsens förslag.

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden först proposition på om ärendet skall avgöras vid dagens sammanträde eller återremitteras i enlighet med Nils-Åke Sandströms m fl yrkande och finner att kommunfullmäktige beslutat avgöra ärendet, varvid votering begärs.

Ordföranden föredrar följande voteringsproposition som godkänns:

Den som vill att ärendet skall avgöras idag röstar ja, den det ej vill röstar nej; vinner nej har kommunfullmäktige beslutat återremittera ärendet.

Vid företagen omröstning avges 42 ja- och 22 nejroster.  
Voteringslista.

BILAGA

Härefter ställer ordföranden proposition på kommunstyrelsens förslag och Rune Wästerbys avslagsyrkande och finner att kommunfullmäktige beslutat bifalla kommunstyrelsens förslag. Votering begärs ej.

Slutligen ställer ordföranden i tur och ordning proposition på Lennart Holmlunds tilläggsyrkanden och finner att kommunfullmäktige beslutat bifalla yrkandena. Votering begärs ej.

**KF Kommunfullmäktige har således beslutat**

att antaga upprättat förslag till detaljplan avseende korsningen Holmsundsvägen / Storgatan m m.

att ge kommunstyrelsen i uppdrag att i samband med projektering se till att cykelbanans intrång minimeras,

samt att ge kommunstyrelsen i uppdrag att i samråd med Ultra se över linjesträckningen för bussarna vid Östermalmsskolan.

Mot beslutet anför centerparti- vänsterparti- och miljöpartigrupperna reservation under återopande av Nils-Åke Sandströms m fl yrkande.

UMEÅ KOMMUN  
Byggnadsnämnden

## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum  
1996-10-28

Plats och tid	Byggnadsnämndens sammanträdesrum, Stadshuset, kl 13.00-17.50	
Beslutande	Carin Conradsson, ordförande Lennart Degerliden, vice ordförande Ingemar Jangvad, till kl 17.00 Anna Lind, från kl 14.00, ord från kl 17.00 Peter Olofsson Kurt Bergström Olov Sjöberg Åsa Ögren Ingemar Dalgård, till kl 17.00 Gösta Ludvigsson, ord från kl 17.00 Nils-Åke Sandström Rune Wästerby Åsa Karlsson	
Ersättare	Bert-Allan Persson Åke Burman Margareta Lindskog Lennart Eriksson, till kl 17.20 Assar Karlsson Annie Lorentzon Jerker Marklund, från kl 13.30 till kl 17.00	
Övriga deltagande	Lars-Göran Boström, stadsbyggnadschef Lars Eklöf, bygglovchef Lennart Boström, 1:e byggnadsinspektör Ulf Sondell, stadsingenjör Mathias Wärmhjem, trafikingenjör	Börje Nordström, lantmätare Patrik Forsberg, arkitekt Benny Sandberg, planingenjör Staffan Sjöström, lantmätare
	Tord Lind, Komrev, Lycksele, § 176 Clas-Bertil Söderlund, Komrev, Lycksele, § 176	
Utses att justera	Lennart Degerliden	
Justeringens plats och tid	Stadsbyggnadskontoret, 1996-11-01	
Underskrifter	Sekreterare	Ann-Kristin Lundström
	Ordförande	Carin Conradsson
	Justera	Lennart Degerliden

Paragrafer 176-204

## BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Byggnadsnämnden		
Sammanträdesdatum	1996-10-28		
Datum för anslags uppsättande	1996-11-05	Datum för anslags nedtagande	1996-11-26
Förvaringsplats för protokollet	Stadsbyggnadskontoret		Till KF 96-11-04
Underskrift	Ann-Kristin Lundström		



**BYGGNADSNÄMNDEN**  
**PROTOKOLL**

Dnr PLA 95-2

Beslutsdatum  
1996-10-28

§ 182

Justerarnas sign:

Fastighetsbeteckning: Korsningen **HOLMSUNDSVÄGEN / STORGATAN m m i**  
Umeå stad

Sökandens namn: Planeringsutskottet

Ärendet avser: Detaljplan, godkännande

**TJÄNSTEUTLÅTANDE:**

Handläggare: Benny Sandberg

Sign:

Detaljplanen är upprättad av stadsbyggnadskontorets planavdelning i september 1996. Den har varit utställd för granskning under tiden 17 september - 8 oktober 1996.

Underrättelse om utställningen ha skett genom kungörelse på kommunens anslagstavla samt i Västerbottens Folkblad och Västerbottens Kuriren den 10 september 1996.

Sakägare och andra som vi bedömt ha väsentligt intresse av planen har informerats om utställningen genom brev postade den 10 september 1996. Till berörda remissinstanser har utskick skett samma dag.

Under utställningstiden har yttranden utan erinran ur plansynpunkt inkommit från **Statens Järnvägar**.

**Länsstyrelsens** yttrande i sin helhet: Gång- och cykelbanan anges få framtida anslutningar till universitetets campusområde respektive NUS huvudentré. Detta leder, så länge dessa anslutningar inte har genomförts, till stora omvägar för cyklister/gående på Kungsgatan som har målpunkter på campusområdet. Detta ökar risken för oönskad gång- och cykeltrafik längs Storgatan. Nyttan av investeringarna blir på så sätt begränsad så länge dessa anslutningar inte har genomförts. Länsstyrelsen anser att möjligheten till genomförande av dessa anslutningar i samband med etablerandet av den nya gång- och cykelbron bör övervägas.

Prioriteringen av trafiken längs Östermalmsleden, genom en ovala utformningen av cirkulationsplatsen, påverkar framkomligheten för den kollektiva trafiken längs Storgatan. Med tanke på att Storgatan - Kungsgatan är Umeås viktigaste kollektivtrafiklänk, med såväl lokal som regional trafik, bör övervägas om inte framkomligheten för kollektivtrafiken kan underlättas genom att utföra cirkulationsplatsen cirkelformad för att därmed minska sidorörelserna i Storgatans trafikriktning, dvs en anpassning mera till den kollektiva trafikens villkor.

**Brandförsvaret** anför att man tidigare yttrat sig i ärendet utan erinran men vill delta i samråd då en eventuell framtida gång- och cykelväg utanför planområdet kan påverka uppställningsplatser för höjdfordon.

**BYGGNADSNÄMNDEN**  
**PROTOKOLL**

Dnr PLA 95-2

Beslutsdatum  
1996-10-28

§ 182

Justerarnas sign:

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** tillstyrker planförslaget. Nämnden konstaterar att under samrådsskedet framförda synpunkter angående en gångbro söder om cirkulationsplatsen och en gång- och cykelramp mot sjukhusets entré har behandlats. Vidare bedöms de i miljökonsekvensbeskrivningen angivna halterna av luftföroreningar och trafikbullernivåerna blir acceptabla med föreslagna åtgärder.

**Tekniska kontoret** anför att man under samrådsskedet påpekade att den valda lösningen med en cirkulationsplats i plan medför en överhängande risk för att man får oskyddade trafikanter i cirkulationsplatsen. Situationen skulle kunna förbättras genom att anlägga en ramp från gång- och cykelbron mot sjukhusentrén, en enkel gång- och cykelbro söder om trafikplatsen över Holmsundsvägen och järnvägen och/eller en komplettering av den långa gång- och cykelrampen med en trappa/cykelsnurra vid Östermalmsgatan. Dessa åtgärder inryms för närvarande inte inom projektets kostnadsram. Tekniska kontoret kommer att bevaka trafikplatsens funktion efter anläggandet.

**Umeå Energi AB** meddelar att befintliga eller planerade fjärrvärmeledningar ej berörs av planförslaget.

**Västerbottens läns Landsting**, landstingsstyrelsen, konstaterar att i tidigare diskussioner om korsningen Holmsundsvägen - Storgatan, bl a i samband med planeringen av Universitets- och sjukhusområdet, den sk KRUT-planen, har en planskild korsning skisserats. Kostnadskalkyler tyder på att en planskild korsning skulle bli upp mot 60 Mkr dyrare än en cirkulationsplats i plan.

Landstinget anser att ur olycksfallssynpunkt är en planskild korsning att föredra. Med tanke på den stora kostnadsskillnaden mellan alternativen har landstinget emellertid förståelse för att en cirkulationsplats i plan väljs. För att minska olycksrisken för gående som ska passera Holmsundsvägen föreslår landstinget att en gångbro placeras söder om cirkulationsplatsen, om den föreslagna planen med ej planskild korsning genomförs.

**Telia AB** meddelar att man har befintliga kabelanläggningar inom detaljplaneområdet. Läget av dessa framgår av till yttrandet bifogad karta. Vissa av dessa kablar serverar Universitetssjukhuset och har höga säkerhetskrav. För att undvika avgrävning av befintliga kabelanläggningar är det av största vikt att Telia blir representerade i de projekteringsgrupper som bildas i samband med detta projekt.

**Rektor vid Östermalmskolan** framhåller att det efter plansamrådet omarbetade förslaget fortfarande inte är acceptabelt. Motiven för detta, vilka framförts i samrådsskedet, gäller givetvis fortfarande. Att förlägga denna gång- och cykelramp delvis på skolgården innebär en allvarlig försämring av skolgårdsmiljön, vilket är helt oacceptabelt för en bestående skolmiljö. Skolan har en positiv elevprognos och behov av ytterligare rörelseytor.

Enligt planförslaget påbörjas gång- och cykelrampen intill korsningen Kungsgatan - Hamrinsvägen. Många elever korsar Kungsgatan dagligen på övergångsstället vid



**BYGGNADSNÄMNDEN**  
**PROTOKOLL**

Dnr PLA 95-2

Beslutsdatum  
1996-10-28

§ 182

Juristernas sign:  
*U. L. D. All*

denna korsning. Hur är det tänkt att lösa trafiksäkerheten för eleverna i detta område?

**Föräldrar till barn på Östermalmsskolan** har avgivit ett yttrande undertecknat Hem & Skola Centrala Stan, föräldrarepresentanter i Östermalmsområdet och föräldrar.

Föräldrarna har med bestörtning tagit del av förslaget att en gång- och cykelbro ska dras över Östermalmsskolans skolgård. Förslaget är helt oacceptabelt och medför att barnen utsätts för omfattande olycksrisker. Hem & Skola har i samråds-skedet protesterat mot förslaget

Skolan har idag ca 200 barn i åldrarna 6-12 år. Antalet barn kommer stadigt att öka de närmaste åren. Det skapar behov av både lokaler och lekytor utomhus. Umeå Bokbinderi, som under många år delat lokaler med skolan, kommer vid årsskiftet att flytta varvid parkeringen på skolgården försvinner. Gården är redan idag för liten för barnens rörelsebehov. Miljön på skolgården är ytterst torftig med mycket asfalt och lite grönytor.

Kungsgatan förbi Östermalmsskolan är bussgata. Bussarna håller ofta ganska hög hastighet. Kvävedioxidhalterna vid skolan är en av de högsta i stan. Området är delvis omgärdat av höga stängsel och någon naturlig och välkomnande huvudentré finns inte. Man förväntade att efter bokbinderiets flyttning kunna rusta upp skolgården. En idéskiss för detta finns framtagen.

Även det efter samrådet modifierade förslaget till en gång- och cykelbro rakt in på skolgården är oacceptabelt. Träden ska kapas och höga betongpelare för bron byggas på skolgården. Det är ingen lämplig miljö att leka bland grå betongpelare i skuggan under cykelbron.

Busstrafiken, med idag ca 500 turer per dag, kommer att vara kvar längs Kungsgatan. Risken för kollision mellan barn, cyklister och bussar är ett mycket allvarligt skäl mot placeringen av bron. Infarten till skolan ligger där gång- och cykelbron är tänkt att börja. Många barn korsar Kungsgatan i denna punkt eller kommer gående eller cyklande längs Kungsgatan och använder samma infart. Hur många cyklister kommer att passera här varje dag? Brons lutning medför att cyklister från universitets- och sjukhusområdet kommer att ha en rätt avsevärd hastighet med halkrisk vintertid. Trivectors cykelutredning från 1995 pekar på vikten av att separera bil/busstrafik och cyklister.

Barnen är det mest värdefulla vi har och kommunen borde med ett minimum av inlevelseförmåga se att placeringen av den föreslagna gång- och cykelbron är en katastrof. Kommunen väljer trafiken framför barnen och det visar på en cynism utan like.

**E4-gruppen i Umeå** (som består av Röbbäcks intresseförening, Öhns intresseförening, Röbbäcks byamän, Carlslids södra samfällighet och Carlslids norra samfällighet) konstaterar att trafikproblemen vid lasaretskorsningen måste åtgärdas.



29  
**BYGGNADSNÄMNDEN**  
**PROTOKOLL**

Dnr PLA 95-2

Beslutsdatum  
1996-10-28

§ 182

Justerarnas sign:

---

Föreliggande beslutsunderlag är för närvarande mycket bristfälligt. Detaljplanen och miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras innan beslut fattas.

Synpunkter på detaljplanen och på Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning:

*Trafiktekniska synpunkter:* De beräkningsgrunder som utgör underlag för trafikprognoserna ifrågasätts. De trafikmängder som redovisas för Holmsundsvägen överensstämmer inte med verkligheten. Olycksstatistiken hanteras inkonsekvent. Antalet cykelolyckor som inträffat i korsningen redovisas inte, däremot cykelolyckor längs ner i Lasarettbacken. Man ifrågasätter därför trafiksäkerheten i detaljplanen med 4,5 % lutning på gång- och cykelvägen Kungsgatan - Lasarettbacken.

Enligt trafiksäkerhetsprogrammet för Umeå kommun april 1996 finns fler sjukhusrapporterade olyckor för bilister än cyklister åren 1990-93 i korsningen. Således krävs en planskild korsning. Trafikplanen för Umeå kommun, utvisar en planskild korsning och anvisar 75 Mkr för ombyggnaden. Detaljplaneförslaget strider mot Trafikplanen. I Tekniska kontorets PM 1995-04-24 (sjukhuskorsningen en regional trafikknutpunkt) konstateras att Vägverket återigen gör misstaget att spara bort planskildheten.

*Samhällsekonomisk kalkyl* saknas i planhandlingarna. Resultatet av den utredning som visar att man inte funnit motiv för en planskildhet bör redovisas. De angivna uteblivna effekterna bör anges.

*Samordning med övrig planering inom Umeå kommun* bör redovisas, t ex med övriga planer i Umeåprojektet, flygplatsens framtida lokalisering och Botniabanan. Borde man inte avvakta pågående revidering av kommunens översiktsplan?

*Miljökonsekvensbeskrivningen* är bristfällig då den inte redovisar något alternativt förslag, t ex planskild korsning, hastighetsreduktion, förbättrad signalreglering för gång- och cykeltrafik eller alternativa gång- och cykelvägar (exempelvis cykel-tunnel under E12).

Gång- och cykeltrafikanternas situation borde analyseras i miljökonsekvensbeskrivningen. Hur bemästrar handikappade den tänkta gång- och cykelbron. Hur innebär förslaget en säkrare kommunikation än dagens situation och åtgärder för snö- och isproblematiken för att förebygga olyckor på gång- och cykelvägarna. Befintliga bullerproblem kommer att behållas. De i miljökonsekvensbeskrivningen redovisade åtgärderna för bullerproblemen finns inte redovisade i genomförandebeskrivningen. Ingår de inte i investeringskalkylen?

*Demokrati.* Varifrån tog kommunens representanter i styrgruppen mandat att inte motsätta sig Vägverkets förslag till lösning av Lasarettskorsningen då detta strider mot av kommunfullmäktige antagna trafikplanen. Detta handlande är odemokratiskt och i strid mot PBL.



**BYGGNADSNÄMNDEN**  
**PROTOKOLL**

Dnr PLA 95-2

Beslutsdatum  
1996-10-28

§ 182

Justerarnas sign:

**SAMMANFATTANDE KOMMENTAR**

Som framgår av samrådsredogörelsen ingår korsningen Holmsundsvägen / Storgatan i det s k vägpaketet rörande utbyggnad av det övergripande framtida vägsystemet i Umeå. Vägverket och Umeå kommun är i styrgruppen för Umeåprojektet överens om att detta projekt ska omfatta ombyggnad av korsningen Holmsundsvägen till en cirkulationsplats i plan samt separata gång- och cykelbroar över järnvägen / Östermalmsleden och sjukhusinfarten. Detta har varit utgångspunkten i planarbetet. Ur strikt trafikteknisk synpunkt vore naturligtvis en planskildhet att föredra. Med tanke på att kostnaden visat sig överstiga nyttan har dock en cirkulationsplats i plan valts.

Samordning av detaljplaneförslaget med andra stora infrastrukturella projekt efterfrågas av E4-gruppen. Förslaget möjliggör utbyggnad av ett framtida resecentrum för Botniabanan. Andra stora projekt, som en utbyggd ny E12 eller ny flygplats, påverkar inte detta projekt. Pågående arbete med ny översiktsplan förväntas inte ändra förutsättningarna. Miljökonsekvensbeskrivningen har upprättats enligt Vägverkets krav och godkänts av Länsstyrelsen. Samhällsekonomiska bedömningar och olika alternativa förslag till korsningsutformning har tagits fram inom ramen för det s k vägpaketet. Några krav på sådan redovisning i miljökonsekvensbeskrivningen har inte ställts.

Trafikmängden på Holmsundsvägen som anges i planbeskrivningen utvisar dagens trafik. De trafikprognoser som redovisas i Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning bygger på något äldre trafikmängder.

Inträffade gång- och cykelolyckor finns redovisade i Trafikplan för Umeå 1995, i Tekniska kontorets Studier av olycksbelastade platser i Umeå tätort mars 1995 och i Trivectors rapport Cykelstråk i Umeå 1995. Vid Vägverkets behandling av yttranden inkomna vid utställning av miljökonsekvensbeskrivningen kommer säkerhetsaspekterna att ingå.

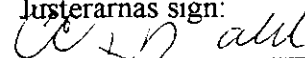
I miljökonsekvensbeskrivningen föreslås bullerdämpande åtgärder för fastigheten Sofiehem 3:4. Vid jämförelse mellan nollalternativet och förslaget alternativ framgår att den ekvivalenta utomhusnivån sänks med 2 dB. Maximalnivån beräknas öka med 1 dB. Det är därför tveksamt om några åtgärder ska vidtas, eftersom vägombyggnaden ger en reduktion och det samtidigt gäller en mindre ombyggnad av befintlig väg i befintlig miljö.

Den föreslagna gång- och cykelbrons placering på skolgården har även i utställningsskedet mött kraftiga reaktioner. Rektor på Östermalmskolan samt Hem & Skola och föräldrar till barn på skolan anser förslaget helt oacceptabelt. Motiven för detta är en allvarlig försämring av en redan torftig skolgårdsmiljö, att antalet elever ökar för varje år, behov av ytterligare rörelseytor och trafiksäkerhetsproblem. Andra tänkbara placeringar av gång- och cykelbrons anslutning till Kungsgatan har prövats. Detta finns redovisat i samrådsredogörelsen.

Beslutsdatum  
1996-10-28

§ 182

Justerarnas sign:



Stadsbyggnadskontorets bedömning är att en placering på skolgården mot fastighetsgräns längs Kungsgatan är det alternativ som är möjligt att genomföra. Motiven framgår av samrådsredogörelsen. Detaljplanen förtydligas på denna punkt och anger ett x-område (tillgänglighet för allmän gång- och cykeltrafik) med ett möjligt intrång av högst 5,0 meter längs fastighetsgräns. I detaljprojekteringen av bron ska utgångspunkten vara minsta möjliga intrång på skolgården med hänsyn till busstrafikens krav på framkomlighet, plats för enkelsidig gångbana och snöupplag.

Nuvarande ingång till skoltomten från Kungsgatan är belägen ca 40 meter väster om den punkt där gång- och cykelrampen kommer att "landa". Ett övergångsställe finns i anslutning till denna ingång, som samtidigt utgör ingång till allmän tillgänglig passage över skolgården. Förslag finns att anlägga ytterligare en ingång till skolområdet under gång- och cykelbron med ett övergångsställe över Kungsgatan ca 100 meter öster om Hamrinsvägen. Tekniska kontoret har medel anslagna för att bygga ut en separat gång- och cykelväg längs Kungsgatans norra sida delen Hamrinsvägen - Järnvägsgatan. Vid projekteringen av denna får man se över behov av ytterligare trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Både den valda lösningen med en cirkulationsplats i plan och en lösning med planskildhet medför stor risk att man får oskyddade trafikanter i cirkulationsplatsen. För en cirkulationsplats i plan är emellertid den trafikmängd som de oskyddade trafikanterna ska korsa eller samspela med väsentligt mycket större än vid en planskildhet.

Behov finns av en kompletterande gångbro söder om trafikplatsen över Holmsundsvägen / järnvägen påpekar Länsstyrelsen, Tekniska kontoret, Landstinget och i samrådsskedet även Miljökontoret. Frågan har tidigare behandlats i samrådsredogörelsen. Det är även Stadsbyggnadskontorets uppfattning att en enkel gångbro bör anläggas som en del av projektet. En sådan bro ingår dock inte i detaljplaneförslaget utan kräver särskilda studier.

En gång- och cykelramp som ansluter från gång- och cykelbron över sjukhusinfarten mot sjukhusets centralentré är mycket önskvärd för att undvika gång- och cykeltrafik i cirkulationsplatsen anser Länsstyrelsen, Tekniska kontoret och Miljökontoret. Stadsbyggnadskontoret delar denna uppfattning och anser att utbyggnad av denna bör ske samtidigt med detta projekt. En sådan anslutning är förberedd i projekteringen.

Önskvärt vore också en komplettering av den långa gång- och cykelbron med en trappa/cykelsnurra vid Östermalmsgatan anser Tekniska kontoret. Stadsbyggnadskontoret samtycker.

Som Länsstyrelsen påpekar är det viktigt att utbyggnad av anslutningarna till de i detaljplanen illustrerade gång- och cykelvägarna inom sjukhusområdet (mot campus och NUS) tidsmässigt samordnas. Enligt utbyggnadsplanerna för KRUT-området kommer så att ske.



**BYGGNADSNÄMNDEN**  
**PROTOKOLL**

Dnr PLA 95-2

Beslutsdatum  
1996-10-28

§ 182

Justerarnas sign:

Den valda utformningen av cirkulationsplatsen bedöms inte i någon nämnvärd grad påverka framkomligheten för busstrafiken. Utformningen har valts med hänsyn till kapacitetsskäl. Detaljplanen medger olika utföranden.

### SAMMANFATTNING

Inkomna synpunkter har kommenterats i ovanstående sammanfattande kommentar. Planbestämmelsen om x-området för gång- och cykelbron har getts tillägget: Dock med ett intrång på fastigheten Uven 18 av högst 5,0 meter på sträckan där x1-området är parallellt med gatuområdet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att någon ytterligare handläggning av planärendet inte erfordras.

-----

Byggnadsnämnden föreslås besluta

att godkänna den reviderade detaljplanen samt

att överlämna den reviderade detaljplanen till kommunfullmäktige för antagande.

-----

Under överläggningen yrkar Nils-Åke Sandström med instämmande av Rune Wästerby i första hand om återremiss av ärendet för omarbetning till en trafiklösning med planskild korsning med separat GC-bro och i andra hand om att detaljplanen inte skall godkännas.

Ingemar Dalgård och Lennart Degerliden yrkar bifall till tjänsteskrivelsen.

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på ärendets avgörande idag och om återremiss och finner att byggnadsnämnden beslutat avgöra ärendet idag.

Därefter ställs proposition på tjänsteskrivelsen och Nils-Åke Sandström och Rune Wästerbys yrkande om att inte godkänna detaljplanen och finner att byggnadsnämnden beslutat enligt tjänsteskrivelsen, varvid votering begärs.

Ordföranden föredrar följande voteringsproposition som godkännes.

”De som biträder tjänsteskrivelsen om att godkänna detaljplanen, röstar ja, den det ej vill, röstar nej, vinner nej har byggnadsnämnden beslutat enligt Sandström och Wästerbys yrkande”.



BYGGNADSNÄMNDEN  
PROTOKOLL

Dnr PLA 95-2

Beslutsdatum  
1996-10-28

§ 182

Justerarnas sign:  
*WLD all*

Vid företagen omröstning genom upprop avgavs 8 ja- och 3 nej-röster. Följande röstar ja: Carin Conradsson Ingemar Jangvad, Olov Sjöberg, Kurt Bergström, Peter Olofsson, Åsa Ögren, Lennart Degerliden och Ingemar Dalgård, följande röstar nej: Nils-Åke Sandström, Rune Wästerby och Åsa Karlsson.

**BESLUT:**

Byggnadsnämnden beslutar således

att godkänna den reviderade detaljplanen samt

att överlämna den reviderade detaljplanen till kommunfullmäktige för antagande.

Mot byggnadsnämndens beslut reserverar sig Nils-Åke Sandström, Rune Wästerby och Åsa Karlsson

(Upplysningar om överklagande, se bilaga UNDERRÄTTELSE)

*Skriftlig reservation från Nils-Åke Sandström (c):*

*Jag reserverar mig mot majoritetens beslut att godkänna detaljplaneförslaget Holmsundsvägen/Storgatan enligt redovisat förslag.*

*Byggnadsnämnden borde ha återremitterat förslaget för omarbetning till en trafiklösning med planskild korsning med separat G/C-bro.*

*En sådan lösning ingick som en grundförutsättning i överenskommelsen mellan kommunen och Vägverket 1993.*

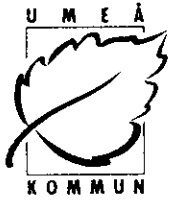
*Det är också i överensstämmelse med kommunens trafikplan antagen i januari 1995.*

*Det föreliggande förslaget har stora brister när det gäller trafiksäkerhetsaspekterna. Tekniska kontoret har i skrivelse 950429 konstaterat att det inte erhålls någon entydig trafiksäkerhetsförbättring för biltrafiken om man byter ut en signalkorsning mot en plan cirkulationsplats.*

*Tekniska kontoret har också under utställningsskedet varnat för att en lösning i plan medför överhängande risker för oskyddade.*

*När kommunen nu övertar ansvaret för den nuvarande Europavägen borde den planerats som en långsiktigt hållbar lösning.*

*För drygt 10 år sedan byggdes lasarettskorsningen om. Den gången sparade man av kostnadsskäl bort planskildheten. Resultatet blev en mycket dålig trafiklösning. Framtiden kommer att döma oss hårt om vi nu återupprepar misstaget.*



BYGGNADSNÄMNDEN  
PROTOKOLL

Dnr PLA 95-2

Beslutsdatum  
1996-10-28

§ 182

Justerarnas sign:

*Skriftlig reservation från Asa Karlsson, (v):*

*Jag vill reservera mig mot beslutet att godkänna den reviderade detaljplanen för korsningen Holmsundsvägen/Storgatan m m - av flera skäl. Min övergripande invändning gäller det faktum att det inte har gjorts någon grundlig utredning om vad en planskild korsning skulle innebära vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet. Även om ett sådant alternativ är betydligt dyrare än det föreslagna, måste kostnaden vägas in i hela trafiklösningen för Europavägarna genom kommunen. Det är möjligt att miljonerna går att spara på andra håll. Brobyggen är som bekant mycket dyra.*

*Min mer preciserade invändning gäller lösningen gällande den omfattande gång- och cykeltrafiken mellan universitets- och lasaretsområdet och öst på stan. Den nuvarande lösningen är inte bra, och här vill jag framhäva två punkter utifrån inkomna yttranden.*

*Den ena handlar om säkerheten för gång- och cykeltrafiken - särskilt för de trafikanter som ska besöka södra delen av östra stadsdelen, t ex Öbackaområdet. Risken finns att de tar den kortaste vägen och att vi får oskyddade trafikanter inne i cirkulationsplatsen.*

*Den andra handlar om skolbarnens miljö och säkerhet vid Östermalmsskolan. Dels kommer en redan idag torftig skolgårdsmiljö att bli sämre, dels kommer risken öka för cykelpåkörningar.*

*Detta förslag medför stora problem för gång- och cykeltrafiken. Vi har sett alldeles för många halvmessyrer och dåliga trafiklösningar i den här kommunen för att acceptera ännu en. Därför anser jag att ärendet skall återremitteras för omarbetning enligt ovanstående invändningar.*

-----  
*Rune Wästerby, miljöpartiet de gröna, vidhåller sin tidigare skriftliga reservation.*  
-----



## PLANBESKRIVNING

Detaljplan för korsningen **HOLMSUNDSVÄGEN-STORGATAN m m**  
Umeå stad, Västerbottens län

---

### HANDLINGAR

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser, illustration, planbeskrivning och genomförandebeskrivning. En miljökonsekvensbeskrivning för projektet har upprättats av VBB/VIAK på uppdrag av Vägverket i september 1996.

### PLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att ge planmässig förutsättning för att kunna bygga om korsningen Holmsundsvägen/Storgatan till en cirkulationsplats i plan, bygga en separat gång- och cykelbro mellan Kungsgatan och universitets- och sjukhusområdet samt en gång- och cykelbro över sjukhusinfarten.

### PLANDATA

Planområdet är beläget ca 2 km öster om Umeå centrum. Det omfattar drygt två hektar. Berörd mark ägs huvudsakligen av Umeå kommun, en mindre del av Västerbottens läns landsting.

### TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Planområdet ingår i tätbebyggelseområdet enligt Översiktsplan för Umeå kommun antagen år 1990. För området gäller detaljplaner antagna respektive fastställda 1958-10-30, 1959-05-08, 1962-12-15, 1972-05-16, 1978-06-20, 1986-04-25, 1987-11-16 och 1989-01-24.

Kommunfullmäktige har i november 1993 antagit en överenskommelse mellan Vägverket och Umeå kommun rörande det övergripande framtida vägsystemet i Umeå. Aktuellt projekt ingår i denna överenskommelse.

Trafikplanen för Umeå kommun antagen av kommunfullmäktige i januari 1995 anger att korsningen Holmsundsvägen/Storgatan bör förändras till en planskild korsning där kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik separeras från biltrafik.

Vägverket och Umeå kommun är i styrgruppen för Umeåprojektet överens om att här aktuellt projekt ska omfatta ombyggnad av korsningen Holmsundsvägen - Storgatan till cirkulationsplats i plan samt separata gång- och cykelbroar över järnvägen/Östermalmsleden och sjukhusinfarten.

För det angränsande Universitets- och sjukhusområdets nordvästra del har antagits en detaljplan av kommunfullmäktige i juni 1996. Gator och gång- och cykelvägar i här aktuell detaljplan ansluter till detta förslag.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Natur och stadsbild

*Mark och vegetation.* Naturen inom området karaktäriseras av Hamrinsbergets skogsbeklädda sydvästsuttning i öster och det platta stadslandskapet i väster. Höjdskillnaden är upp till 15 meter. Längs bergsslutningen löper Östermalmsleden och nedanför denna järnvägen mot Holmsund. Ett huvudstråk för gång- och cykeltrafik löper längs Östermalmsledens övre sida.

*Stadsbild.* De två föreslagna gång- och cykelbroarna bildar båda ett markant inslag i stadsbilden. Bron längs Kungsgatan över järnvägen och Östermalmsleden blir ca 300 meter lång och har en höjdskillnad på ca 14 meter. Den löper i plan i en vid båge. Bron över sjukhusinfarten bildar en port in mot sjukhus- och universitetsområdet. Bägge broarna inklusive anslutningar måste utföras med mycket höga krav på gestaltning och färgsättning. Vegetation ska återplanteras i slänten på Östermalmsledens östra sida i anslutning till föreslagna gång- och cykelvägar.

*Geoteknik.* Marken inom planområdets östra del består av morän med berg i dagen. Den låglänta delen öster om Östermalmsleden utgörs av sulfidhaltig silt med minst 15 meter till fast botten.

### Gator och trafik

*Bil- och busstrafik.* Korsningen Holmsundsvägen/Storgatan, som ingår i stadens huvudvägnät, är idag en av de mest olycksdrabbade korsningarna i centralorten. Dagens trafiksignalreglering uppfyller inte kraven på trafiksäkerhet och hög framkomlighet för alla trafikslag. Trafikmängden på Holmsundsvägen är idag ca 18 000 fordon/dygn. Östermalmsleden och Storgatan har båda ca 12 000 fordon/dygn. Infarten mot sjukhusområdet har ca 4 000 fordon/dygn. I korsningen blandas idag bil- och busstrafik med en omfattande gång- och cykeltrafik.

Genom ombyggnad av korsningen till cirkulationsplats förväntas bättre framkomlighet för biltrafiken och den omfattande lokala och regionala busstrafiken. Cirkulationsplatsen utförs med dubbla körbanor.

*Gång- och cykeltrafik.* För gång- och cykeltrafiken förväntas en klar trafiksäkerhetsförbättring med de två föreslagna gång- och cykelbroarna. Broarna utförs fem meter breda. Broarna och ramperna får en profillutning understigande 5 %. De förses med god belysning. Vilplatser utförs på den längre av broarna. Möjlighet finns att ansluta en trappa eller cykelramp till denna bro på Östermalmsgatans östra sida. Befintligt gång- och cykelstråk längs Storgatan på de-

len öster om Östermalmsgatan tas bort så att oskyddade trafikanter inte ska lockas nyttja den föreslagna cirkulationsplatsen. Behov finns att koppla en gång- och cykelramp mot sjukhusets huvudentré från gång- och cykelbron över sjukhusinfarten. En sådan påkoppling är förberedd i projekteringen.

Den långa gång- och cykelbron utformas så att en anslutning med hiss och trappa på sikt kan ske från en framtida terminal för Botniabanan.

#### Störningar och intrång

En liten minskning av bullernivåer och avgasutsläpp förväntas då befintlig trafiksignalkorsning ersätts av en cirkulationsplats. Den längre gång- och cykelbron medför ett intrång på Östermalmskolans gård. Befintlig utfart för motorfordon från kvarteret Uven mot Kungsgatan flyttas till Östermalmsgatan.


#### Teknisk försörjning.

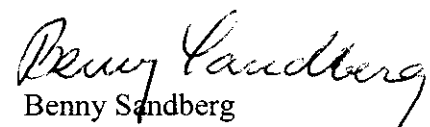
Två stora vattenledningar (dag- respektive spillvatten) passerar planområdet under mark på järnvägens västra sida.

#### ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Frågor som rör plangenomförandet redovisas i genomförandebeskrivningen.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå september 1996  
Planavdelningen Reviderad oktober 1996

  
Anders Berg  
Planchef

  
Benny Sandberg  
Planingenjör



## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för korsningen **HOLMSUNDSVÄGEN-STORGATAN**  
m m, Umeå stad, Västerbottens län

---

### GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

#### ORGANISATORISKA FRÅGOR

##### *Genomförandetid*

Genomförandetiden kan sättas att utgå årsskiftet närmast efter minimi-tiden fem år.

##### *Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning*

Vägverket är huvudman (väghållare) för Holmsundsvägen (väg E 12).

Umeå kommun är huvudman för annan allmän plats.

Umeå kommun och Vägverket har sedan tidigare träffat en principöverenskommelse rörande utformning och utbyggnad av det övergripande framtida vägsystemet i Umeå.

#### FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Marken som ingår i planområdet ägs huvudsakligen av Umeå kommun. Ett mindre område utmed Holmsundsvägens östra sida ingår i fastigheten Sofiehem 3:4 som ägs av Västerbottens läns landsting. Berört område av Sofiehem 3:4 bör tillföras någon av kommunens gatemarksfastigheter, lämpligen Sofiehem 2:1.

#### TEKNISKA FRÅGOR

Gator, cirkulationsplats, gång- och cykelvägar skall i huvudsak utformas i enlighet med illustrationen och de ritningar som utgör underlag till detaljplanen.

Gator, gång- och cykelvägar skall utformas så att de ansluter till motsvarande gator och vägar i den detaljplan över Universitets- och sjukhusområdets nordvästra del, som har antagits av kommunfullmäktige i Juni 1996.

Den längre bron medför ett intrång på Östermalmsskolans gård. Bron bör utformas och anläggas så att intrånget blir så litet som möjligt.

Från Östermalmsskolan finns idag en utfart mot Kungsgatan. Denna utfart flyttas till Östermalmsgatan.

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 95-2

Vid grundläggning av gång- och cykelbroarna vid Lasaretsbacken respektive Östermalmsgatan måste hänsyn tas till befintliga vattenledningar. De vattenledningar som finns inom planområdet måste vara fortsatt årkomliga. Om åtkomst av ledningarna inte kan säkerställas måste dessa flyttas.

## PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Som angetts ovan utgör denna detaljplan ett led i genomförandet av den överenskommelse mellan Umeå kommun och Vägverket rörande det övergripande framtida vägsystemet i Umeå.

Överenskommelsen reglerar även den ekonomiska ansvarsfördelningen mellan kommunen och Vägverket.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå september 1996,  
Lantmäteriafdelningen rev oktober 1996



Börje Nordström  
lantmätare

**SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

Dnr PLA 95-2

**Detaljplan för korsningen HOLMSUNDSVÄGEN - STORGATAN m m i Umeå stad, Västerbottens län**

---

Samråd har skett under tiden 13 juni - 5 juli 1996 med Länsstyrelsen, Fastighetsbildningsmyndigheten, Vägverket, berörda intresseorganisationer samt sakägare och kommunala förvaltningar och bolag.

Sakägare har underrättats om detaljplaneförslaget genom brev postade den 13 juni 1996. Boende och verksamma inom området har informerats genom flygblad utdelade samma dag. Genom annons i Västerbottens Kuriren och Västerbottens Folkblad i Vägverkets regi den 15 juni 1996 samt genom ovannämnda flygblad har markägare och andra intresserade kallats till markägarsammanträde/informationsmöte den 19 juni 1996.

Vid detta möte som samtidigt var ett samrådsmöte om förslaget till detaljplan framförde Tekniska kontorets fastighetsförvaltning synpunkter på den planerade gång- och cykelrampens intrång på Östermalmsskolans skolgård. Dessa synpunkter har även framförts i Tekniska kontorets yttrande.

**LÄNSSTYRELSEN**

Länsstyrelsen anför att den föreslagna lösningen av gång- och cykelvägen som förbinder Kungsgatan med Lasaretsbacken innebär en lång utförlöpa som särskilt vintertid kan ge upphov till säkerhetsrisker. Detaljutformningen bör därför genomföras med stor omsorg ur säkerhetssynpunkt där särskild uppmärksamhet bör inriktas på en tydlig åtskillnad av fotgängarna från cykeltrafiken och halkrisker för cykeltrafiken vintertid.

Cykelbanans utformning i anslutning till busstrafiken längs Kungsgatan bör ägnas särskild uppmärksamhet.

**FASTIGHETSBLDNINGSMYNDIGHETEN**

Fastighetsbildningsmyndigheten har vid muntligt samråd ingen erinran mot planförslaget.

**SAKÄGARE OCH ANDRA INTRESSETER**

Västerbottens läns landsting meddelar att man avstår från att yttra sig i samrådsskedet.

**Umeå kommun, Tekniska kontoret** har synpunkter både som ägare till fastigheten Uven 18 och som remissinstans. Inkomna synpunkter återfinns under "KOMMUNAL REMISS".

**E4-gruppen i Umeå** har följande synpunkter på korsningen nuvarande E12/Storgatan: Enligt överenskommelsen med Vägverket Region Norr ingick planskildhet och man vidhöll att man inte kunde ändra något i avtalet. Vi anser att planskildhet är nödvändigt precis som överingenjör Bo Svanholm och sektionschef Mattias Wärnhjelm redovisat i PM 1995-04-24. "Liksom vid de senaste genomförda investeringarna vid sjukhuskorsningen upplevs kostnaden för planskildheten som hög. Den gången sparade man bort planskildheten. Nu ligger en upprepning av detta misstag nära till hands." (PM, Tekniska kontoret, bil.1 s. 8) Anders Sjölund (m) och Lennart Holmlund (s) anser att man inte kan försvara en kostnadsökning med 60 Mkr. "Om behovet av annan utformning uppstår i framtiden borde staten kunna bidra med medel för ombyggnad". (Protokoll styrgruppsmöte, juni 1995, bil.2 s.2) Det är beklagligt att två ansvarsfulla toppolitiker menar att staten skall lösa problemen i trafikskorsningen en tredje gång.

**Rektor vid Östermalmsskolan (Håkan Bäckström)** anser att det är positivt att trafiksäkerheten ökas i området kring skolan. Dock kommer föreslagen cykelbana, som delvis föreslås belägen på skolgården, att i hög grad påverka befintliga ytor och utrustning.

Skolans elever har redan mycket begränsade rörelseytor till sitt förfogande. Elevantalet växer för varje läsår, vilket leder till behov av ytterligare ytor. Ibland bedrivs gymnastikundervisning på skolgården. En cykelbana på skolgården innebär att elevernas rörelseytor kommer att minska ytterligare. Det föreslås i stället att man undersöker möjligheten att placera cykelbanan på Kungsgatans södra sida så skolgården förblir intakt. Rektor hoppas på en konstruktiv diskussion i frågan.

**Hem och skola, Centrala Stan och Östermalmsskolans föräldrar** anför att skolgården är inhägnad med högt staket mot två gator med mycket busstrafik, framför allt Kungsgatan. Föräldrar och barn har sett fram emot att bokbinderiet, som planerat, skall flytta från skolan så att deras parkeringsplatser kunde tillföras skolgården. Busstrafiken på Kungsgatan har man hoppats skulle flyttas till Skolgatan eller Storgatan.

Föreliggande förslag innebär att en cykelbana läggs tvärs över skolgården och att busstrafiken blir kvar på Kungsgatan. Dessutom ryktas att en daghemsavdelning skulle förläggas till skolan. Detta innebär att det inte blir mycket skolgård kvar. Ett sträck i räkningen för en stimulerande ytermiljö för barnen.

Föräldrarna är avvisande till dessa förslag. Cykelbanan kan i stället förläggas på nuvarande Kungsgatan och busstrafiken flyttas till t ex Storgatan, alternativt busstrafik i enbart en riktning på Kungsgatan.

**KOMMUNAL REMISS**

Yttranden utan erinran ur plansynpunkt har inkommit från **Socialtjänsten och SJ**.

**Banverket** har ingen erinran mot planförslaget. Vid detaljprojektering av gång- och cykelbro över järnvägen ska samråd ske med Banverket.

**Brandförsvaret** har i yttrande 1996-06-17 ingen erinran mot planförslaget. I ett kompletterande yttrande 1996-08-14 påpekar brandförsvaret att uppställningsytor vid NUS administrationsbyggnad fordras för brandförsvarets högfordon och brandbilar. Tidigare fanns asfaltytor vid entrén och på gaveln till byggnaden. Gavelläget synes nu ersättas med gång- och cykelvägen, vilket i och för sig kan ske där gång/cykelvägen är så bred att högfordonet kan ställas upp och vägen klarar fordonslasten.

**Miljökontoret** har under hand lämnat synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll. Miljökontoret anser att det bör utredas om det finns ytterligare möjligheter att underlätta för gående att passera E12 från sjukhusområdet till Centrala Stan. Risk bedöms finnas att fotgängare kan ta en genväg genom cirkulationsplatsen.

**Tekniska kontoret** har synpunkter både som ägare till fastigheten Uven 18 och som remissinstans i detaljplaneärendet.

Enligt planförslaget passerar och landar gång- och cykelrampen inne på kvarteret Uven, som används för skoländamål. På grund av ökad barntillströmning måste skolan utökas med fler klassrum. Skolan och Tekniska kontorets fastighetsförvaltning har därför invändningar mot planförslaget, som ytterligare minskar en redan liten skoltomt. Förslag har framförts om att Kungsgatan, förbi Östermalmsskolan, görs om till en gång- och cykelväg och att busstrafiken flyttas till Hamrinsvägen. Detta skulle även medföra en förbättring av skolmiljön.

Detta förslag, som innebär att gång- och cykelbron flyttas ut i Kungsgatan bör därför undersökas alternativt att bron flyttas ut mot Kungsgatan. Det senare medför att björkarna måste tas bort. Denna fråga måste belysas ytterligare efter samrådet.

Behov finns att koppla på en ramp in mot sjukhusets huvudentré. Detta borde framgå av planbeskrivningen. Behovet är störst för cyklister och fotgängare som färdas från sjukhuset in mot stan. Vid en planskild korsning skulle problemet varit mindre. Tekniska kontoret delar Trivectors bedömning att risken är överhängande att vi får oskyddade cyklister och fotgängare i cirkulationsplatsen. Därför bör ytterligare åtgärder övervägas för att förbättra framkomligheten framför allt för gångtrafikanter.

Genomförandebeskrivningen bör förtydligas med följande text. "Vid grundläggning av gång- och cykelbroarna vid Lasaretsbacken respektive Östermalmsgatan måste hänsyn tas till befintliga vattenledningar. Om åtkomst av ledningarna inte kan säkerställas måste dessa flyttas.

**Skolkontoret** vars yttrande bifogats Tekniska kontorets, framför följande: Skolan noterar med stor förvåning att de inte finns med som remissinstans. Skolan motsäger sig en placering av gång- och cykelvägen enligt förslaget, vilket skulle innebära ett alldeles för stort ingrepp i skoltomten. Det är inte acceptabelt. I stället föreslås att Kungsgatan i dess sträckning förbi Östermalmskolan görs till en gång- och cykelväg.

**Kommunstyrelsens planeringsutskott** tillstyrker redovisat förslag med följande påpekanden:

Möjligheten att förlägga cykelbanan i nuvarande trottoarsträckning vid Östermalmskolan bör undersökas ytterligare. Ytterligare förhandlingar bör ske med Vägverket om eventuella tunnelalternativ.

**Umeå Energi AB** meddelar att deras ledningar för hög- och lågspänning samt styrkablar berörs marginellt av cirkulationsplatsen och gång- och cykelbron. Vägbelysningen vid cirkulationsplatsen kräver total ombyggnad. I övrigt inga synpunkter.

**Umeå Lokaltrafik AB (ULTRA)** har följande synpunkter:

*Konsekvenser för kollektivtrafiken:* Området trafikeras dagligen av ca 600 stads- och regionalbussar. Trots att området är ett av de viktigaste ur kollektivtrafiksynpunkt innehåller planen ingen konsekvensbeskrivning ur det perspektivet. Konsekvenserna för busstrafiken måste ses i en helhet för sträckan Vasaplan - NUS.

Kollektivtrafikstråken har diskuterats i översiktsplanarbetet, men inte fastställts. ULTRA har lämnat synpunkter på olika förslag 1996-06-04 i yttrande över Översiktsplan Centrala Stan och 1996-01-23 i yttrande för cykelstudie för centrala stan.

*Gång- och cykelbroar:* ULTRA har hävdats att det borde vara möjligt att leda cykeltrafiken via en gång- och cykelbro till Nygatan i stället för Kungsgatan, för att möjliggöra ett rent busstråk på Kungsgatan. Detta förslag har dock tillbakavisats av Trivectors cykelutredning.

Konsekvenserna för kollektivtrafiken kommer framför allt att märkas utanför detaljplanen, d v s i Kungsgatan där bussarna ska samsas med en allt större cykeltrafik. Bron utgör ingen lösning för konflikten buss/cykel, utan förstärker snarare denna eftersom alltför många cyklister styrs till Kungsgatan. Bussar och cyklister samtrafikerar på Kungsgatan fram till Fabriksgatan. Konfliktpunkter uppstår där cyklister ska korsa svängande busstrafik, samt där cyklister på väg österut ska korsa Kungsgatan för att komma upp på gång- och cykelbron.

För att uppnå önskad framkomlighet för kollektivtrafiken och öka säkerheten måste särskilda åtgärder i dessa konfliktpunkter redovisas. Aktuella hållplatslägen bör framgå i planhandlingen.

Gång- och cykelbron över E12 påverkar hela linjesträckningen för kollektivtrafiken inom Öst på Stan och konsekvenserna för detta borde därför bättre belysas.

Det är ett absolut krav att fri höjd under de båda cykelviadukterna över Lasarettbacken och Östermalmsgatan uppgår till minst 4,55 meter p g a de nya större bussarnas höjd.

*Cirkulationsplats:* En cirkulationsplats är bättre än nuvarande korsningsutformning och medför bättre framkomlighet och kortare körtider för busstrafiken. Dock är planskildhet att föredra ur framkomlighetsskäl, vilket ULTRA också förordat i tidigare yttranden. Planhandlingen redovisar inte fullt ut höjd- och lutningsförhållanden. I Storgatans övre del bedöms nivåskillnader uppkomma som kan vara svåra för busstrafiken vintertid. ULTRA betonar också särskilt vikten av att cirkulationsplatsen i övrigt inte utformas med någon för busstrafiken besvärande lutning. ULTRA tillstyrker cirkulationsplatsen under förutsättning att dess utformning tar hänsyn till den tunga trafikens villkor - lutning, bredd etc.

**Vägverket.** Enligt planförslaget har väg E12 getts beteckningen "Huvudgata" borde inte beteckningen vara "Infart/Genomfart". I övrigt ingen erinran.

**Kommunala Handikapprådet och DHR Umeå avd** kräver att gång- och cykelvägar så långt möjligt görs åtskilda och att vilplats för kortare del av bro bör ingå i planeringen. Framtida hiss bör vara stor nog att rymma eldriven rullstol. Vidare krävs fasade kantstenar vid övergångsställen, samt godtagbara lutningar och placering och belysning av skyltar.

## SAMMANFATTANDE KOMMENTAR

Korsningen Holmsundsvägen/Storgatan ingår i det sk vägpaketet rörande utbyggnad av det övergripande framtida vägsystemet i Umeå. Vägverket och Umeå kommun är i styrgruppen för Umeåprojektet överens om att detta projekt ska omfatta ombyggnad av korsningen Holmsundsvägen till en cirkulationsplats i plan samt separata gång- och cykelbroar över järnvägen/Östermalmsleden och sjukhusinfarten. Detta har varit utgångspunkten i planarbetet.

Längs Kungsgatan går ett huvudstråk för bussar och för gång- och cykeltrafik. Konflikten mellan dessa trafikslag är bakgrunden till att det i pågående arbete med Översiktsplan för Centrala Stan har föreslagits att så vitt möjligt skilja dessa åt. Alternativa sträckningar för busstråket har föreslagits öster om Östra

Esplanaden. Trivectors cykeltrafikutredning har visat att både Kungsgatan och Nygatan behövs som huvudstråk för cykeltrafik. Buss- och gång/cykeltrafik avses separeras på sträckan Hamrinsvägen-Järnvägsgatan. Konfliktpunkter buss/gång- och cykeltrafik längs Kungsgatan inom Öst på Stan får studeras i det fortsatta arbetet med Översiktsplan för Centrala Stan. Att låsa fast hållplatslägen i detaljplan är inte lämpligt.

Eventuella möjligheter för gång- och cykeltrafik att passera Holmsundsvägen och sjukhusinfarten i tunnel har diskuterats med Vägverket och befunnits icke realistiska på grund av branta lutningar och långa omvägar för stora målgrupper.

Flera yttranden behandlar gång- och cykelrampens stora intrång på skolgården. Bakgrunden till det föreslagna läget har bl a varit att bevara de björkar som står på skolgården längs Kungsgatan. Alternativa förslag till placering av gång- och cykelrampen som framförts är 1) på nuvarande Kungsgatans körbana 2) på Kungsgatans södra sida 3) på Kungsgatans norra sida.

Det första alternativa förslaget innebär att Kungsgatan omvandlas till gång- och cykelgata med ramp och bro på sträckan förbi skolan och att busstrafiken dirigeras om till Hamrinsvägen - Storgatan. Mot detta talar tidsfördröjningar för bussarna vid utfart på Storgatan på grund av dess höga trafikbelastning. Behov uppkommer av trafiksignalanläggning i korsningen Hamrinsvägen/Storgatan och förmodligen kvarstår behovet även i korsningen Östermalmsgatan/Storgatan. Längs Hamrinsvägen finns också flera fastighetsutfarter med stor trafikbelastning. En gång- och cykelramp i Kungsgatans körbana skulle i hög grad inskränka handlingsfriheten för tillfarter till ett framtida resecentrum väster om korsningen Holmsundsvägen/Storgatan.

Förslaget att placera gång- och cykelrampen på Kungsgatans södra sida har tidigare prövats och avfärdats. Motiven var bl a problem med åtkomst av befintlig fjärrvärmekulvert och närheten till bebyggelsen i kvarteret Vipan.

Alternativet att lägga gång- och cykelrampen på Kungsgatans norra gångbana har inte befunnits möjligt då erforderligt utrymme för körbana, gångbana och snöupplag inte finns.

Förslaget från Hem och Skola m fl att låta busstrafiken gå på olika gator i respektive färdriktning är för busstrafiken ingen bra lösning.

Vid ett möte mellan Stadsbyggnadskontoret, Tekniska kontorets fastighetsförvaltning och Umeå Lokaltrafik AB framkom att en placering av gång- och cykelrampen på skolgården längs fastighetsgräns mot Kungsgatan är att föredra även om befintliga björkar måste fällas. Där fria höjden så medger kan utrymmet under bron utnyttjas. Det är önskvärt att nya träd planteras på skolgården på bronns insida.

Både Miljökontoret och Tekniska kontoret påtalar behov av ytterligare framkomlighetsförbättrande åtgärder för fotgängare mot sjukhusområdet. Möjlighet finns att anlägga en gångbro över järnvägen/Östermalmsleden i ett läge omedelbart söder om cirkulationsplatsen. Detta torde dock aktualiseras först i samband med tillkomsten av ett resecentrum. Gena och bekväma anslutningar av gång- och cykelvägar mot universitets- och sjukhusområdet är viktiga för att undvika oskyddade trafikanter i cirkulationsplatsen. Från gång- och cykelbron över sjukhusinfarten är därför förberett anslutning av en gång- och cykelramp mot sjukhusets centralentré. Denna ramp ingår dock inte i projektet.

Gång- och cykelbron mellan universitets- och sjukhusområdet och Kungsgatan blir en lång utförslöpa. Som länsstyrelsen påpekat är det av största vikt att detaljutformningen utförs med stor omsorg ur säkerhetssynpunkt. Önskvärt vore att föreslagen gång- och cykelväg längs Kungsgatan som fortsättning på den långa gång- och cykelbron kunde utbyggas samtidigt med projektet.

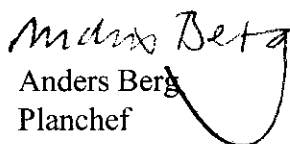
Väg E12 har getts beteckningen "Huvudgata" då den ingår i huvudvägnätet i kommunen och för att få samstämmighet med benämningen av väg E12 (Holmsundsvägen) i pågående detaljplanearbete vid Kolbäcksbron.

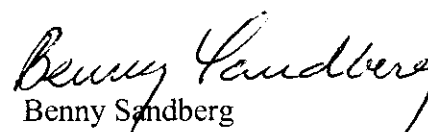
Brandförsvarets krav på uppställningsytor vid NUS administrationsbyggnad får behandlas vid projektering av gång- och cykelvägen i berört avsnitt. Denna ingår i projektet för omdaning av universitets- och sjukhusområdet. Kopia på brandförsvarets yttrande översändes till Tekniska kontoret.

### SAMMANFATTNING

Planhandlingarna har reviderats med avseende på läget av gång- och cykelbron i anslutning till Östermalmsskolans skolgård. Genomförandebeskrivningen har kompletterats avseende grundläggning vid befintliga vattenledningar. Därutöver har smärre redaktionella ändringar gjorts i planbeskrivningen.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå september 1996  
Planavdelningen

  
Anders Berg  
Planchef

  
Benny Sandberg  
Planingenjör

Ärende 1997-04-11 1997-06-27		Ink datum 1997-04-11		Dnr (FRM) 1997-06-27	
		Tidigaste reg datum 1997-04-11		Aktbeteckning (FRM) 1997-06-27	
Registerområde, kommun 1997-06-27		Antal handl 1	Antal kartor 1	Reg datum/Annat avsl datum 1997-06-27	
Akt utgallrad datum	P g a ärende (dnr)	LSt dnr		Beslutsdatum 1997-06-27	
HANDLÄGGNING		Datum		Datum	
<input type="checkbox"/> Infört på registerkarta		<input type="checkbox"/> Godkänt			
<input type="checkbox"/> Mellanlagrat		<input type="checkbox"/> Slutfört			
<input type="checkbox"/> Granskat utan anm		<input type="checkbox"/> Akt till arkiv			
INFORMATION		<input checked="" type="checkbox"/> Nyregistrering		<input type="checkbox"/> Ändring	
		<input type="checkbox"/> Avregistrering			
Planförkortning DP	Status B	Plannamn/Text Holmsundsvägen / Storgatan m.m.			
Registerkarta - 447					
Gäller t o m				Arkivplats	
Tilläggsinformation					
Genomföranderid		Börjar 1997-04-11	Börjar		
		Utgår 2002-12-31	Utgår		
Berör Till: Uven 18, Umeå 2:1, 8:3, 3:1, Sofieherr 2:1, 3:4, 3:1,					
Bort:					
Berörda Fp/Dp					
Anmärkningar Lagna kraft 1997-04-10 Tulagd i Atlas					

Äkt som ändras

Ändringar

(153) (340) (122) (342) (150)  
2437K - P167/1957, - P13/1983, - P18/1963, - P77/1986, - P173/1953,  
2450K - P16/1979, - P65/1959, - P51/1972, - P41/1984

Är registrerad äkt:

Äkt som ändras:

Berör

Bort: Sotichem 3:4, 3:1

2430K - P13/1988

Äkt som ändras:

Berör

Äkt som ändras:

Berör

Äkt som ändras:

Berör

Övrigt