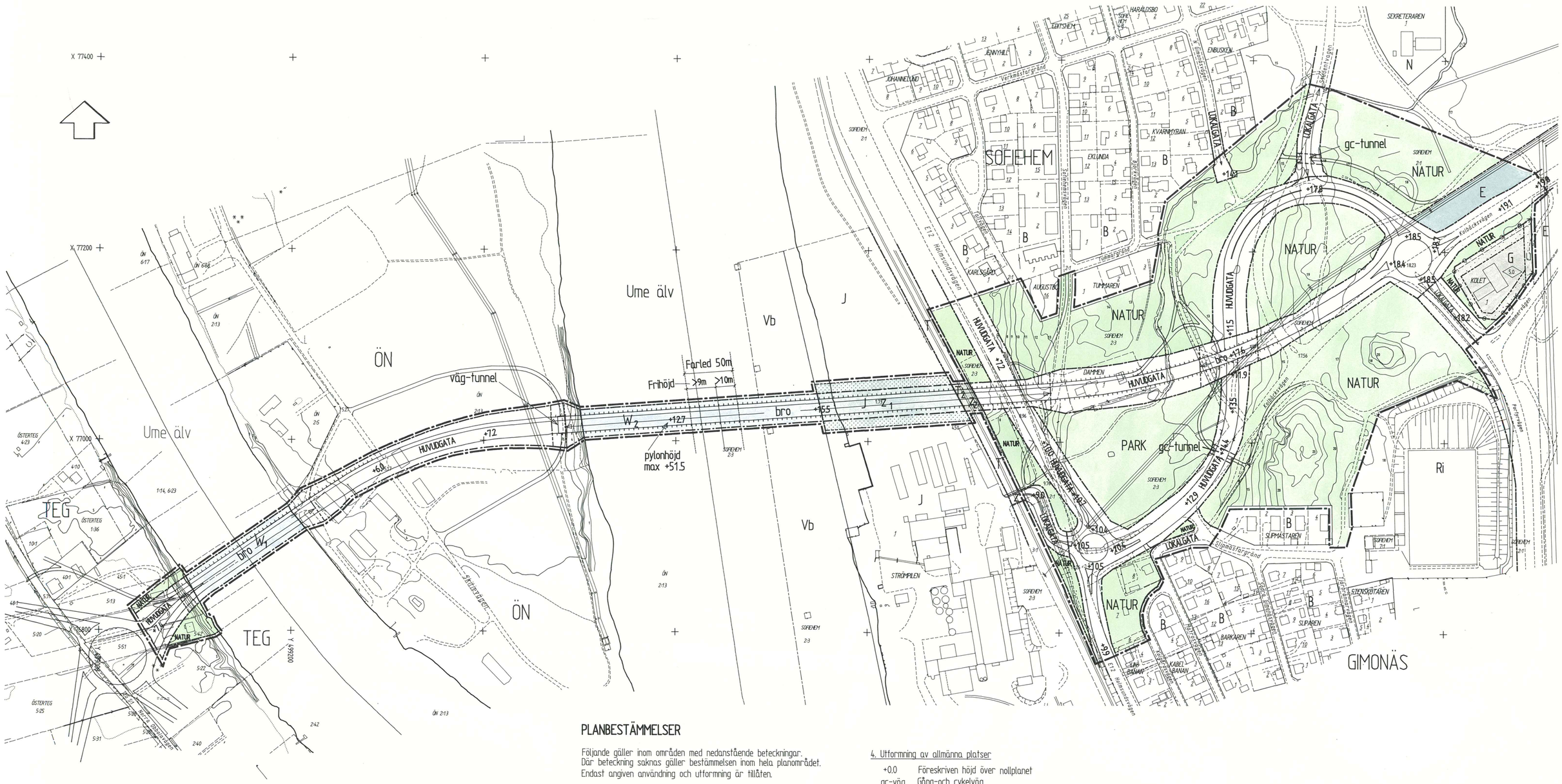


GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 1996-05-30
Reviderad

Bengt Franzén

Mätning : LK
Kartkonstruktion : SÅ

Kartstandard enligt HMK
Innehållsstandard / Fullständighet : 2 (1-2)
Standard för lägesnoggrannhet : 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
Flygfotografering år: 1968 och 1984 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 : 1996-05-28
Upphovsrätt : Umeå kommun

95.16

20 10 0 100 200M
Skala 1:2000

PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje belägen 3 m utanför planområdet
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

1. Användning av allmänna platser

PARK	Parkområde
HUVUDGATA	Trafik mellan områden i staden
LOKALGATA	Lokaltrafik
NATUR	Naturområde

2. Användning av kvartersmark

E	Elektriska högspänningsledningar
G	Bilservice
J	Industri
T	Trafik, järnvägsområde
W_1	Vattenområde där bro får anläggas med en segelfri höjd av minst 3.6 meter över högsta högvattenyta
W_2	Vattenområde där bro får anläggas med en segelfri höjd av minst 9.0 meter över högsta högvattenyta inom en farledsbredd av 50 meter

4. Utformning av allmänna platser

+0.0	Föreskriven höjd över nollplanet
gc-väg	Gång-och cykelväg
gc-tunnel	Gång-och cykeltunnel med frihöjden 2.5 meter
väg-tunnel	Tunnel för fordonstrafik med frihöjden minst 4.7 meter

6. Begränsning av markens bebyggande

	Marken får inte bebyggas
u	Mark för underjordiska ledningar
z_1	Marken får byggas över med bro för allmän körtrafik med en frihöjd av minst 9.0 meter. Marken under bron får inte bebyggas eller användas för brännbara upplag
z_2	Marken får byggas över med bro för allmän körtrafik med en frihöjd av minst 6.5 meter över järnvägsspår

7. Markens anordnande

	Utfart får inte anordnas
50	Högsta byggnadshöjd i meter

8. Störningsskydd

Tätt genomsiktligt räcke skall anordnas som bullerskydd
Bullerplank skall utföras enligt illustration

10. Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast fem år efter laga kraft
Fastighetsplaner för Kv Linbanan fastställda 1966-01-18 och 1970-02-27 upphör att gälla för tomterna nr 5-8

11. Illustrationer

Illustrationslinje

Ändrad/Upphävd
Se plan aktnr
2480K-P05/154

Ändrad/Upphävd
Se plan aktnr
2480K-P05/152

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

BESLUT
Antagen KF 1996-12-16--17
Laga kraft 1997-10-02
Vidimeras

Länsstyrelsens beslut 1997-03-13
Regeringens beslut 1997-10-02

Detaljplan för bro över Ume älv - KOLBÄCKSBRON
inom stadsdelarna TEG och SOFIEHEM i UMEÅ KOMMUN

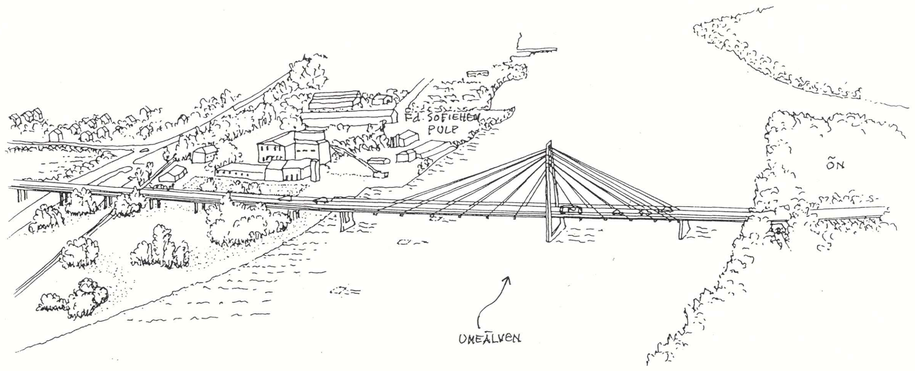
Stadsbyggnadskontoret i augusti 1996
Reviderad i oktober 1996

Anders Berg
Planchef

Hans Allergren
planingenjör

eva

2480K-P97/95



— PERSPEKTIV FRÅN NORR —

SKALA 1:2000

20 10 0 100 200 M

ILLUSTRATION

Detaljplan för bro över Ume älv - KOLBÄCKSBRON
inom stadsdelarna TEG och SOFIEHEM i UMEÅ KOMMUN
Stadsbyggnadskontoret i augusti 1996
Reviderad i oktober 1996

Anders Berg
Planchef

Hans Allergren
planingenjör

eva

UMEÅ KOMMUN
STADSBYGGNADS-KONTORET

LAGAKRAFTBEVIS

1997-10-30

Detaljplan för bro över Ume älv - **KOLBÄCKSBRON** inom stadsdelarna TEG och SOFIEHEM i Umeå kommun

---

Planen har antagits av kommunfullmäktige 1996-12-16--17, § 204

Kommunens beslut har överklagats till länsstyrelsen. Länsstyrelsen har beslutat avslå överklagandena 1997-03-13.

Länsstyrelsens beslut har överklagats till regeringen. Regeringen har beslutat avslå överklagandena 1997-10-02.

Kommunens antagandebeslut har vunnit laga kraft **1997-10-02**.

STADSBYGGNADSKONTORET
Planavdelningen

I. Lindforss

Ingrid Lindforss

Kopia till

FRM
FBM
Planfunktionen
Bygglov
Sök

2480 K - P97/95

REGERINGEN

Regeringsbeslut 4

1997-10-02 In97/1163/PL

Inrikesdepartementet

Umeå kommun

901 84 UMEÅ

Kop: Plan
Lars-Göran
Böje

STADSBYGGNADS KONTORET•UMEÅ
1997 -10- 29
Dnr 95.16

STADSLEDNINGSKONTORET
KANSLIET
UMEÅ KOMMUN
1997 -10- 23
Dnr: Dpl:
Aktbil: Bil:

Överklagande i fråga om detaljplan för bro över Ume älv - Kolbäcksbron inom stadsdelarna Teg och Sofiehem i Umeå kommun

3 bilagor

Regeringens beslut

Regeringen avslår överklagandena.

Ärendet

Kommunfullmäktige i Umeå kommun beslutade enligt protokoll den 16-17 december 1996 att anta detaljplan för bro över Ume älv - Kolbäcksbron inom stadsdelarna Teg och Sofiehem i kommunen.

Sedan kommunfullmäktiges beslut överklagats beslutade Länsstyrelsen i Västerbottens län den 13 mars 1997 i olika beslut dels att avslå överklaganden av Max Backman och Haldor Lindström samt Naturskyddsföreningen, dels att inte pröva vissa andra överklaganden, se bilagorna 1-3.

Max Backman, Haldor Lindström, E4 gruppen i Umeå, Carlslids Norra Samfällighet och Carlslids Södra Samfällighet samt Naturskyddsföreningen, Umeåkretsen, har överklagat länsstyrelsens beslut. Max Backman och Haldor Lindström vidhåller vad de tidigare framfört, bl.a. att beslutet försämrar miljön för många som bor i anslutning till Kolbäcksvägen och på Öhn samt att antagandebeslutet har fattats utan korrekt miljökonsekvensbeskrivning. De tar också upp bl.a. frågan om broprojektets finansiering. E4 gruppen i Umeå, Carlslids Norra Samfällighet och Carlslids Södra Samfällighet samt Naturskyddsföreningen anför att de bör anses ha klagorätt och att deras överklaganden därför skall prövas. I sak överensstämmer deras överklaganden i huvudsak med vad Max Backman och Haldor Lindström framfört.

Postadress 103 33 STOCKHOLM
Besöksadress Fredsgatan 8
Telefon växel 08-405 10 00
Telefax 08-723 11 93
E-post: registrator@interior.ministry.se
X.400: S=Registrator; O=Interior; P=Ministry; A=SIL; C=SE

Kommunen har yttrat sig i ärendet den 5 augusti 1997. Kommunen har därvid anfört att Kolbäcksbron ingår som en del i det övergripande vägsystem som ingått i kommunens översiktsplanering. En övergripande miljökonsekvensbeskrivning har upprättats för hela systemlösningen till utbyggnad av vägnätet i Umeå. En särskild miljökonsekvensbeskrivning har sedan upprättats till detaljplanen för Kolbäcksbron. Alternativlösningar för hela vägsystemet har behandlats bl.a. i arbetet med lokaliseringsplan 1992-1993. Denna plan innehöll miljökonsekvensbeskrivningar på övergripande nivå för de olika alternativen, vari även alternativ till Kolbäcksbron redovisades. Vid utställningen av detaljplan för Kolbäcksbron fanns den övergripande miljökonsekvensbeskrivningen med.

Haldor Lindström, Max Backman, Carlslids Södra Samfällighet och Carlslids Norra Samfällighet har därefter kommit in med en skrivelse.

Skälen för regeringens beslut

Av handlingarna i ärendet framgår att länsstyrelsen prövat såväl Max Backmans och Haldor Lindströms som Naturskyddsföreningens överklaganden i sak. Vidare framgår att åtminstone vissa av fastigheterna inom områdena för Carlslids Norra Samfällighet och Carlslids Södra Samfällighet är belägna på sådant sätt att de får anses berörda av detaljplanen. E4 gruppens skrivelse till länsstyrelsen synes av länsstyrelsen ha uppfattats som en utveckling av den talan som förts av olika klagande hos länsstyrelsen. I sak har de olika klagandena framfört i huvudsak likartade invändningar mot planen. Regeringen prövar nu samtliga överklaganden.

Vid prövningen i sak finner regeringen att miljökonsekvensbeskrivningen i ärendet mot bakgrund av övriga av kommunen åberopade handlingar får anses utgöra tillräckligt underlag för den prövning som skall ske i detta detaljplaneärende. Frågor som rör finansieringen prövas inte i planärendet. Vad gäller de olägenheter som kan uppkomma för boende i närheten av de trafikleder som berörs av planen framgår av handlingarna i ärendet att bullerdämpande åtgärder i form av bl.a. bullerplank och bullervallar samt i vissa fall fönsteråtgärder behöver vidtas både inom och utanför planområdet för att uppsatta riktvärden skall uppnås. För planområdet finns föreskrifter om störningsskydd i planbestämmelserna. Utanför planområdet förutsätts åtgärder komma att vidtas efter hand när behov uppkommer. Regeringen finner att detaljplanen inte kan anses innebära sådana olägenheter för de klagande att planen inte kan godtas. Vad klagan-

dena anfört utgör inte heller i övrigt skäl att upphäva beslutet att anta planen. Överklagandena bör därför avslås.

På regeringens vägnar

Jörgen Andersson

Lena Källberg

Lena Källberg

Kopia till

Kommunikationsdepartementet
Boverket
länsstyrelsen (handlingar återsänds)
Max Backman, Norra Gimonäsvägen 54, 907 38 UMEÅ
Haldor Lindström, Norra Gimonäsvägen 52,
907 38 UMEÅ
E4 gruppen i Umeå, c/o Annchristin Alm,
Ramvägen 18, 907 42 UMEÅ
Carlslids Norra Samfällighet, c/o Thure Lindström,
Silvervägen 17, 907 50 UMEÅ
Carlslids Södra Samfällighet, c/o Jan Elfving,
Kopparvägen 41, 907 50 UMEÅ
Naturskyddsföreningen, Umeåkretsen, Box 7028,
907 02 UMEÅ

KOPIA Bilaga 1

Länsstyrelsen
Västerbottens län
Plan/Räddningstjänst

BESLUT
Datum 1997-03-13
Beteckning 2024-678-1997

1(4)

rek + mb

Klagande

Max Backman
Norra Gimonäsvägen 54
907 38 UMEÅ

Haldor Lindström
Norra Gimonäsvägen 52
907 38 UMEÅ

Överklagande av kommunfullmäktiges beslut
(1 bilaga)

Beslut

Länsstyrelsen avslår Ert överklagande av kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut den 16-17 december 1997 att anta detaljplan för bro över Ume älv - Kolbäcksbron inom stadsdelarna Teg och Sofiehem i Umeå kommun.

Bakgrund

Kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen har överklagats av Naturskyddsföreningen, två berörda fastighetsägare tillsammans med Röbäcks och Öhns intresseföreningar, Röbäcks byamän och Carlslids Södra och Norra Samfälligheter samt LRF Juridiska Byrå. Berörda fastighetsägare och de föreningar, som tillsammans med fastighetsägarna har överklagat detaljplanen, har var för sig före utställningstidens utgång lämnat synpunkter som inte har blivit tillgodosedda. Fastighetsägarna har fått underrättelse om antagandebeslutet med besvärshänvisning. Föreningarna har inte fått underrättelse om antagandebeslut.

Länsstyrelsen har beviljat anstånd för utvecklan av talan och kompletterande handlingar har inkommit.

Överklagandet

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 an-

tagits och i samband med detta upplysas om vad den som vill överklaga beslutet har att iaktta.

Enligt länsstyrelsens bedömning är de föreningar som tillsammans med Er har överklagat antagandebeslutet inte att betrakta som sakägare i enlighet med 5 kap 30 § PBL varför länsstyrelsen i särskilt beslut meddelat föreningarna att inte pröva deras sak.

Det Ni, tillsammans med föreningarna, anför i överklagandet skiljer sig från de synpunkter Ni tidigare framfört. Ni framförde tidigare synpunkter som mera berör frågor med anknytning till sakintressen medan överklagandet har inriktning på frågor som berör detaljplanens allmänna lämplighet. De till överklagandet kompletterande handlingarna vidareutvecklar resonemangen kring de frågor om allmän lämplighet som anförts i överklagandet.

Ni har ej undertecknat de handlingarna i vilken utveckling av talan har preciserats. Dessa handlingar är signerade av E4-gruppen genom Thure Lindström.

Sammanfattningsvis överklagar Ni kommunfullmäktiges antagandebeslut av följande skäl:

- att den tilltänkta Kolbäcksbron/leden kommer att användas som genomfartsled för bland annat E4-trafiken
- att finansieringen av Kolbäcksbron strider mot riksdagens beslut 93-01-01 om statlig finansiering av lokala vägar
- att beslutet saknar samordning med övrig samhällsplanering
- att beslutet är fattat på felaktiga grunder m a p trafikberäkningar och samhällsekonomiska beräkningar
- att beslutet strider mot gällande nationella och internationella miljömål samt högst påtagligt försämrar miljön för många som bor i anslutning till Kolbäcksvägen
- att beslutet har fattats utan korrekt miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och därmed inte prövats mot alternativ före beslut
- att beslutet leder till försämrad trafiksäkerhet trots målsättning om motsatsen.

I överklagandet begärs inhibition.

Länsstyrelsens bedömning

Kolbäcksleden är idag en kommunal led för fördelning av trafik bl a med syfte att avlasta de centrala delarna av staden från trafik mellan Holmsund och E4 norrut. Kolbäcksbron har tillkommit för att ge ökade fördelningseffekter för trafik som passerar älven. Kolbäcksbron ingår i fördjupad översiktsplan för Umeå stad, Holmsund/Obbola och Umeå kommuns trafikplan från 1995 och har på så sätt acceptans som en del av det kommunala vägnä-

tet. Reglering av den trafik som befar det kommunala vägnätet, exempelvis styrning av E4-trafiken, sker inte genom bestämmelser i detaljplan utan regleras på annat sätt exempelvis genom lokala trafikföreskrifter, varför de farhågor Ni hyser om en framtida E4-trafik längs Kolbäcksleden enligt länsstyrelsen mening inte utgör grund att häva planen.

Frågan om finansiering av Kolbäcksbron berör inte Er som sakägare i detaljplanefrågan och utgör därmed ingen grund att häva detaljplanen.

Kolbäcksbron har behandlats i den av kommunen 1990 antagna fördjupade översiktsplanen för Umeå stad, Holmsund/Obbola och den likaledes antagna trafikplanen från 1995. Länsstyrelsen ser detaljplanen för Kolbäcksbron som en genomförandeinriktad del i planeringsprocessen med syfte att fullfölja intentionerna i översiktsplanerna. Detaljplanen är i så motto samordnad med övrig samhällsplanering och Era synpunkter i dessa avseenden utgör ingen grund att häva planen.

Delar av centrala stan konstaterats idag vara hårt belastade av miljöutsläpp från trafiken. Detta är en av anledningarna till det förslag till miljözoner som nu bearbetas på kommunen. Kolbäcksbrons avlastande effekter på trafiken i centrala stan är bl a ägnad att minska trafiken och därmed koncentrationen av utsläpp i centrala stan. Umeå har under hela nittiotalet varit en av Sveriges snabbast växande städer och även om trafikberäkningarna skulle vara behäftade med vissa brister så talar de faktiska förhållandena för att åtgärder för att minska trafiktrycket på centrala stan är befogade. Länsstyrelsen anser inte att bristerna i trafikberäkningar är av sådan art att de föranleder ett hävande av planen. Några krav på redovisning av samhällsekonomiska beräkningar för verksamheter reglerade i detaljplan finns inte preciserade i PBL.

Länsstyrelsen delar inte Er uppfattning att detaljplanen för Kolbäcksvägen strider mot gällande nationella och internationella miljömål. Kolbäcksvägen är idag etablerad som en kommunal led för avlastning av trafiken i centrala stan och har som sådan en viss omgivningspåverkan. Den trafikökning som följer med Kolbäcksbrons tillkomst kommer att innebära en ytterligare belastning men länsstyrelsen anser denna försämring inte vara större än att den, med föreslagna dämpande åtgärder i särskilt utsatta lägen, får tålas.

För att en broförbindelse över älven ska få avsedd avlastande effekt fordras att förbindelsen sker relativt nära stadscentrum på sådant sätt att den samlade trafiknyttan blir så stor som möjligt. Kolbäcksbron föreslås i anslutning till en redan etablerad kommunal led och har stöd i översiktsplanen varför realistiska alternativa lägen av såväl planmässiga som ekonomiska skäl torde vara uteslutna. Enligt länsstyrelsens mening är den miljökonsekvensbeskrivning, som enligt 5 kap 18 § PBL skall upprättas, acceptabel i sin utformning.

Länsstyrelsen delar inte Er mening att beslutet leder till försämrad trafiksäkerhet. Kolbäcksbron innebär en avlastande effekt på centrala stan med de mest olycksdrabbade delarna av trafiknätet. Kolbäcksvägen har som kommunal led en utformning byggd för att tåla en relativt stor trafikbelastning och den trafikökning som följer med Kolbäcksbrons tillkomst bedöms inte försämra trafiksäkerheten på sådant sätt att det föranleder ett hävande av planen.

Länsstyrelsen finner sammanfattningsvis att de klagomål Ni framför i huvudsak berör sakfrågor som inte har knytning till enskild rätt. De anförda synpunkterna på den allmänna lämpligheten - som kommunen i första hand har att pröva - kan enligt länsstyrelsens bedömning inte anses vara av den karaktären att beslutet att anta detaljplanen ska hävas.

Länsstyrelsen avslår därför överklagandet.

Länsstyrelsen finner således heller ingen anledning till inhibition.

Hur detta beslut kan överklagas, se bilaga.

Percy Gustavsson

Bo Berge

Bilaga

Hur man överklagar till regeringen, inrikesdepartementet

Kopia till

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

Bilaga 2

Länsstyrelsen
Västerbottens län
Plan/Räddningstjänst

BESLUT
Datum
1997-03-13

Beteckning
2024-678-1977

rek + mb

Klagande

Enligt sändlista

Överklagande av kommunfullmäktiges beslut
(1 bilaga)

Beslut

Länsstyrelsen prövar inte Ert överklagande av kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut den 16-17 december 1997 att anta detaljplan för bro över Ume älv - Kolbäcksbron inom stadsdelarna Teg och Sofiehem i Umeå kommun.

Bakgrund

Kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen har överklagats av Naturskyddsföreningen, två berörda fastighetsägare tillsammans med Röbäcks och Öhns intresseföreningar, Röbäcks byamän och Carlslids Södra och Norra Samfälligheter samt LRF Juridiska Byrå. De två berörda fastighetsägarna och föreningar Ni representerar har var för sig före utställningstidens utgång lämnat skriftliga synpunkter som inte har blivit tillgodosedda. Ni har därefter gemensamt med fastighetsägarna överklagat detaljplanen. De berörda fastighetsägarna har fått underrättelse om antagandebeslutet med besvärshänvisning. De föreningar Ni representerar har inte fått underrättelse om antagandebeslutet.

Länsstyrelsen har beviljat anstånd för utvecklan av talan och kompletterande handlingar har inkommit.

Länsstyrelsens 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 iaktta.

Postadress 901 86 UMEÅ | Gatuadress Storgatan 71 B | Telefon Växel 090 - 10 70 00 Direktnr 090 - 10 73 75 | Telefax Centralt 090 - 10 71 00 | Giro Postgiro 3 51 94 - 0
E-post bo.berge@ac.lst.se

Länsstyrelsens 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 § att sakägare, bostadsrättshavare, hyresgäster och boende samt sådan organisation eller förening som avses i 25 § första stycket 2 (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 iaktta.

Naturskyddsföreningen äger inte fastigheter i närheten av detaljplaneområdet och hör inte heller till den kategori av organisationer som anges i 5 kap 30 § PBL.

Länsstyrelsen gör bedömningen att Naturskyddföreningen, som erhållit underrättelse om att detaljplanen har antagits tillsammans med besvärshänvisning, inte är att anse som "sakägar" i den mening som avses i 5 kap 30 § PBL.

Naturskyddsföreningen företräder intressen som i stort är att betrakta som parallella med miljönämndens arbetsområden inom den kommunala förvaltningen. Naturskyddsfrågor i allmän mening prövas därför av folkvalda representanter inom den kommunala förvaltningen. Naturskyddsföreningens intressesfär kan inte anses beröra enskild rätt och naturskyddsföreningen företräder inte medlemmar i syfte att tillvarata enskilda intressen. Däremot är Naturskyddsföreningen en naturlig samrådspart i ett tidigt skede i planeringsprocessen.

Ni har dock fått underrättelse om antagandet med besvärshänvisning. Länsstyrelsen prövar därför Ert överklagande av kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen.

Kolbäcksbron är behandlad i översiktsplan för Umeå kommun och fördjupad översiktsplan för Umeå stad, Holmsund/Obbola, båda antagna 1990 samt i trafikplan för Umeå kommun antagen 1995. Länsstyrelsen ser detaljplanen för Kolbäcksbron som en genomförandeinriktad åtgärd i syfte att fullfölja den översiktliga planeringens intentioner. Då Kolbäcksbrons roll i den övergripande trafikplaneringen har behandlats i såväl de översiktliga planerna för Umeå kommun som i trafikplanen anser länsstyrelsen att antagandebeslutet är välgrundat och att avsaknaden av nya trafikberäkningar inte utgör grund att upphäva antagandebeslutet.

Länsstyrelsen delar inte Naturskyddsföreningens uppfattning att Kolbäcksbron inte medverkar till att lösa trafikproblemen i centrala stan. Då Kolbäcksbron har stöd i såväl de översiktliga planerna som trafikplanen för

KOPIA Bilaga 3

Länsstyrelsen
Västerbottens län
Plan/Räddningstjänst

BESLUT
Datum
1997-03-13

Beteckning
2024-681-1997

1(3)

rek + mb

Klagande

Naturskyddsföreningen
Umekretsen
Box 7028
907 02 UMEÅ

Överklagande av kommunfullmäktiges beslut
(1 bilaga)

Beslut

Länsstyrelsen avslår Ert överklagande av kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut den 16-17 december 1997 att anta detaljplan för bro över Ume älv - Kolbäcksbron inom stadsdelarna Teg och Sofiehem i Umeå kommun.

Bakgrund

Kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen har överklagats av Naturskyddsföreningen, två berörda fastighetsägare tillsammans med Röbäcks och Öhns intresseföreningar, Röbäcks byamän och Carlslids Södra och Norra Samfälligheter samt LRF Juridiska Byrå. Naturskyddsföreningen har före utställningstidens utgång inlämnat synpunkter som inte har blivit tillgodosedda och har underrättats om att detaljplanen har antagits och i samband med detta erhållit besvärshänvisning.

Överklagandet

Naturskyddsföreningen överklagar kommunens beslut och får anses hävda att länsstyrelsen ska upphäva antagandebeslutet av sammanfattningsvis följande skäl:

- Ni anser att kommunfullmäktiges beslut är grundat på gamla trafikuppgifter
- Ni efterlyser en långsiktig, uthållig trafikplanering i Umeå kommun
- Ni betraktar det som ett formellt fel att den övergripande MKBn, tillhörigt Umeprojektet, inte varit utställd i samband med detaljplanen för Kolbäcksvägen
- Ni anser att vattendomstolsprövning bör föregå antagandet av detaljplanen
- Ni anser att miljökonsekvensbeskrivningen inte uppfyller kraven på beskrivning av alternativa lokaliseringar, att beskrivningar är otillräckliga och att skadeförebyggande åtgärder som föreslås bör ligga inom planområdet.

Postadress 901 86 UMEÅ | Gatuadress Storgatan 71 B | Telefon Växel 090 - 10 70 00 | Telefax Centralt 090 - 10 71 00 | Giro Postgiro 3 51 94 - 0

De föreningar Ni representerar äger inte fastigheter i närheten av detaljplaneområdet och hör inte heller till den kategori av organisationer som anges i 5 kap 30 § PBL.

Länsstyrelsen gör den bedömningen att de föreningar Ni representerar inte är att betrakta som sakägare i den mening som avses i 5 kap 30 § PBL.

Oaktat att Ni tillsammans med berörd sakägare överklagat antagandebeslutet prövar länsstyrelsen inte Ert överklagande av kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen.

Länsstyrelsen finner således heller ingen anledning till inhibition.

Hur detta beslut kan överklagas, se bilaga.

Percy Gustavsson

Bo Berge

Bilaga

Hur man överklagar till regeringen, inrikesdepartementet

Sändlista

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
stadsbyggnadnadskontoret, Umeå kommun
Vägverket, Region Norr, Umeprojektet

Länsstyrelsen
Västerbottens län
Plan/Räddningstjänst

BESLUT
Datum
1997-03-13

Beteckning
2024-681-1997

Umeå kommun anser länsstyrelsen att detaljplanen för Kolbäcksbron är en del i en långsiktig och uthållig trafikplanering för Umeå kommun.

Då detaljplanen för Kolbäcksbron är en genomförandeinriktad åtgärd för att fullfölja översiktsplanens intentioner anser länsstyrelsen att den redovisade miljökonsekvensbeskrivningen är av en sådan omfattning och av sådan kvalitet att den utgör ett tillräckligt beslutsunderlag för antagande av detaljplanen.

Avsaknad av lagakraftvunnen vattendom är enligt länsstyrelsen mening ingen grund för att häva antagandebeslutet. Vattendom erfordras dock för att fullfölja projektet.

Då Kolbäcksbron lokaliseras i enlighet med gällande översiktsplaner i förlängningen av Kolbäcksvägen, som är planerad som en avlastande kommunal led, torde alternativ till placering vara orealistisk av såväl plantekniska som ekonomiska skäl. Avsaknaden av alternativa lokaliseringar i miljökonsekvensbeskrivningen utgör därför enligt länsstyrelsens bedömning ingen anledning att häva antagandebeslutet. Att åtgärder för att mildra miljöpåverkan föreslås för områden utanför detaljplaneområdet ser länsstyrelsen inte heller som någon anledning att häva antagandebeslutet.

Sammanfattningsvis kan sägas att länsstyrelsen inte delar Naturskyddsföreningens uppfattning att kommunens antagandebeslut grundas på otillräckligt beslutsunderlag varför överklagandet avslås.

Hur detta beslut kan överklagas, se bilaga.

Percy Gustavsson

Bo Berge

Bilaga

Hur man överklagar till regeringen, inrikesdepartementet

Kopia till

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

PLU § 104, § 114
§ 179
KS § 237
KF § 204 1996.364 214

Detaljplan för bro över Ume älv - Kolbäcksbron

Bo Svanholm, tekniska kontoret, redogör för planprocess och tidplan vad gäller rubricerad detaljplan.

Hans Allergren, stadsbyggnadskontoret, redovisar kort förslaget till detaljplan.

PLU Härefter beslutar planeringsutskottet

att fastställa tidplan för planprocessen i enlighet med bilaga.
BILAGA

Planeringsutskottet återupptar ärendet 1996-06-12.

Stadsbyggnadskontoret har i samrådsremiss 1996-06-06 infordrat planeringsutskottets yttrande i rubricerade ärendet.
BILAGA

Planens syfte är att planlägga för en ny broförbindelse över Ume älv mellan Östteg, där anslutning sker till planerad ny E12-sträckning, via Öns södra del över till Sofiehem, där anslutning sker till nuvarande Kolbäcksvägen i höjd med Porfyrvägen.

Planingenjör Hans Allergren, stadsbyggnadskontoret, lämnar sakupplysningar i ärendet.

Lennart Holmlund (s) *yrkar att planeringsutskottet skall besluta*

att förklara att utskottet inte har någon erinran mot detaljplaneförslaget samt

att i övrigt framhålla att i den fortsatta planeringen för den södra trafikplatsen bör sådan samordning ske som tillgodoser behovet av lämplig anslutning till Sofiehem Pulp-området.

Magnus Svedmark (mp) *yrkar att ärendet skall bordläggas. Därest bordläggsyrkandet avvisas yrkar Svedmark att planeringsutskottet skall avstyrka upprättat förslag till detaljplan.*

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition om ärendet skall avgöras i dag eller bordläggas enligt Svedmarks yrkande och finner att planeringsutskottet beslutat att ärendet skall avgöras idag.

Därefter ställer ordföranden proposition på Holmlunds och Svedmarks yrkanden och finner att planeringsutskottet beslutat bifalla Holmlunds yrkande.

PLU Planeringsutskottet har således beslutat

att förklara att utskottet inte har någon erinran mot detaljplaneförslaget samt

att i övrigt framhålla att i den fortsatta planeringen för den södra trafikplatsen bör samordning ske med detaljplan för Sofiehem Pulp-området.

Mot beslutet anmäler Magnus Svedmark följande skriftliga reservation:

"Det är minst sagt upprörande att PLU accepterar att bara två av fem tjänstgörande ledamöter har fått underlaget till ärendet. Ett yttrande från PLU i en så viktig fråga som Kolbäcksbron måste enligt min mening vara väl underbyggt och förankrat. Det hade varit lätt att bifalla min enkla framställan om ett extra samman-

träde nästa vecka så att alla skulle fått en chans att läsa och sätta sig in i bl a miljökonsekvensbeskrivningen.

Eftersom majoriteten inte ville det så var det självklart för mig att yrka avslag på yttrandet. Jag noterar att två av ledamöterna godtog yttrandet utan att ha satt sig in i underlaget."

Planeringsutskottet återupptar ärendet 1996-11-13.

Byggnadsnämnden har 1996-10-28 beslutat

"att revidera detaljplaneförslaget enligt förslagen ovan,

att därefter godkänna planförslaget samt

att föreslå kommunfullmäktige att, efter det att ett avtal träffats med Vägverket om nuvarande E12, anta detaljplanen."

BILAGA

Stadsbyggnadschef Lars-Göran Boström lämnar sakupplysningar. 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.

Nils Häggström (c) *och* ***Kristian Priemel (v)*** *yrkar att planeringsutskottet skall avstyrka förslaget till detaljplan.*

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på Byggnadsnämndens förslag och Nils Häggströms, med instämmande av Priemel, yrkande och finner att planeringsutskottet beslutat bifalla Byggnadsnämndens förslag.

PLU Planeringsutskottets förslag:

Kommunfullmäktige beslutar

att - efter det att ett avtal träffats mellan kommunen och Vägverket om nuvarande E 12 - antaga upprättat förslag till detaljplan avseende bro över Ume älv - Kolbäcksbron.

Mot beslutet anmäler Nils Häggström (c) och Kristian Priemel (v) reservation med hänvisning till sitt gemensamma yrkande.

Vid kommunstyrelsens behandling av ärendet yttrar sig Lennart Holmlund, Nils Häggström och Signar Olofsson.

Lennart Holmlund (s) *yrkar att texten "efter det att avtal träffats mellan kommunen och Vägverket om nuvarande E 12" - utgår ur förslaget till beslut.*

Nils Häggström (c) och Signar Olofsson (v) *yrkar avslag på planförslaget.*

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på planeringsutskottets förslag och Lennart Holmlunds och Nils Häggström/Signar Olofssons yrkanden och finner att kommunstyrelsen beslutat bifalla Lennart Holmlunds yrkande. Votering begärs ej.

KS Kommunstyrelsens förslag:

Kommunfullmäktige beslutar

att antaga upprättat förslag till detaljplan avseende bro över Ume älv - Kolbäcksbron.

Mot beslutet anför Nils Häggström, Lena Berglund, Signar Olofsson och Kristian Priemel reservation under åberopande av Nils Häggströms/Signar Olofssons avslagsyrkande.

Vid kommunfullmäktiges behandling av ärendet yttrar sig Carin Conradsson, Magnus Svedmark, Nils-Åke Sandström, Lennart Degerliden, Kristian Priemel, Ingemar Dalgård, Jan Hägglund och Lennart Holmlund.

Magnus Svedmark (mp) yrkar med instämmande av ***Nils-Åke Sandström (c), Kristian Priemel (v), Agneta Berg (s) och Jan Hägglund (s)*** avslag på förslaget.

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på kommunstyrelsens förslag och Magnus Svedmarks m fl yrkande och finner att kommunfullmäktige beslutat bifalla kommunstyrelsens förslag, varvid votering begärs.

Ordföranden föredrar följande voteringsproposition som godkänns:

> Den som biträder kommunstyrelsens förslag röstar ja, den det ej vill röstar nej; vinner nej har kommunfullmäktige beslutat bifalla Magnus Svedmarks m fl yrkande.

Vid företagen omröstning avges 43 ja- och 22 nejröster. Voteringslista.

BILAGA

KF ***Kommunfullmäktige har således beslutat***

att antaga upprättat förslag till detaljplan avseende bro över Ume älv - Kolbäcksbron.

Mot beslutet anför centerparti-, vänsterparti- och miljöpartigrupperna och Jan Hägglund, Ingrid Eriksson och Agneta Berg reservation under åberopande av Magnus Svedmarks yrkande.

BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Dnr PLA 95-16

Beslutsdatum
1996-10-28

§ 181

Justerarnas sign:

Fastighetsbeteckning: KOLBÄCKSBRON

Sökandens namn: PLU
Umeå kommun

Ärendet avser: Detaljplan, godkännande efter utställning

TJÄNSTEUTLÅTANDE: Handläggare: Hans Allergren Sign: AB/ AA

Detaljplanen har upprättats i augusti 1996 och varit föremål för utställning under tiden 9-30 september 1996. Avsikten är att planlägga för en en ny broförbindelse över Ume älv mellan Östteg, där anslutning sker till planerad ny E12-sträckning, via Öns södra del över till Sofiehem, där anslutning sker till nuvarande Kolbäcksvägen i höjd med Porfyrvägen.

Följande synpunkter har inkommit under utställningstiden.

Länsstyrelsen anser att en bestämmelse bör införas i detaljplanen för de bullerskydddsåtgärder som föreslås i MKB-n.
Kommentarar: En bestämmelse om bullerskyddande broräcken finns redan i detaljplanen men vi föreslår att denna bör kompletteras med en bestämmelse om bullerplank/bullervall på fyra ställen enligt MKB:s redovisning.

Vägverket Region Norr konstaterar att detaljplanen ändrats efter samrådet "mot en förändrad användning av industriområdet Sofiehem Pulp och anslutning från E12 mot området". Man har inget att erinra mot planförslaget men anger att avtal ska vara träffat mellan kommunen och Vägverket beträffande befintlig E12 inom planområdet innan detaljplanen antas.
Kommentar: Detaljplanen reglerar ingen förändring av industriområdet Sofiehem Pulp. Redovisad väganslutning mot industriområdet utgör endast en trafiksäkrare väganslutning till befintligt industriområde än den nuvarande. Denna är direkt olämplig efter utbyggnad av vägsystemet. Avtal avses träffas mellan kommunen och Vägverket innan detaljplanen förs till antagande i kommunfullmäktige. Ett avtal avses träffas mellan kommen och Vägverket innan detaljplanen antas.

Tekniska kontoret anger att förhandlingar pågår om finansiering av de förändrade stäckningarna för Holmsundsvägen och väganslutningen till Sofiehem Pulp. Innan ett avtal träffats om detta kan detaljpanen inte föras fram till antagande. Man anger vidare att det i beskrivningen bör anges att hiss-och trapphuset från bron ner till Sofiehem Pulp-området inte är finansierad och därför inte byggs i samband med brobygget men att planen skall medge ett framtida utförande. Genomförandebeskrivningen bör justeras och redovisa att kommunen nu förvärvat de

fastigheter som tidigare föreslagits lösas in. Man vill också att genomförandebeskrivningen, för att undvika missförstånd, förtydligas beträffande bullerskyddsåtgärder utanför planområdet. Dessa avses genomföras av kommunen efter hand och när behov uppkommer.

Kommentar: Ett avtal avses träffas mellan kommen och Vägverket innan detaljplanen antas. Övriga synpunkter bör föranleda justeringar av samrådsredogörelsen, planbeskrivningen och genomförandebeskrivningen.
Följande riktlinjer vad avser buller gäller inom kommunen: I befintliga områden och vid väsentlig ombyggnad av trafikled i befintliga områden gäller, enligt Kommunfullmäktiges beslut 1986-04-21 liksom enligt Trafikplanen antagen av KF 1995-01-23, en målsättning att inte överskrida en utomhusnivå för vägtrafikbuller vid bostäder på 70 dBA. Miljöprogrammet, KF 1996-01-22 anger dock, som konsekvens av ett inriktningsmål, att utomhusvärdet bör vara max 55 dBA både vid ny-och ombyggnad av trafikleder. I både Trafikplanen och Miljöprogramet anges en långsiktig strävan att komma ner under 55 dBA för befintliga bostäder.

Miljö-och hälsoskyddsnämnden anser miljökonsekvenserna acceptabla och tillstyrker detaljplanen.

Umeå Energi AB framför att tidigare redovisade synpunkter beaktats och har därför nu inga erinringar.

Sjöfartsverket har inga erinringar mot detaljplanen och påpekar att inga olägenheter borde uppstå för den sjötrafik det är fråga om i området. Man delar Umeå hamnförvaltnings krav på farledsmarkering vilket löses i kommande vattendomstolsbehandling.

Institutionen för Ekologisk zoologi, Umeå Universitet påtalade redan under samrådsremissen att vägförslaget medför oönskade effekter på den unika naturmiljön i Sofiehemsdammen. Man lämnar nu förslag på hur justeringar av de planerade vägdragningarna kan reducera de negativa effekterna framför allt i den mest känsliga och mest skydddsvärda östra delen av dammen. Man föreslår en flyttning av den planerade gång-och cykeltunneln vid dammen ca 40 meter mot nordost, d.v.s ungefär till det läge gc-vägen har idag. Man föreslår vidare att den föreslagna nya stäckningen av Holmsundsvägen flyttas ca 10 meter bort från dammen.

Kommentar: Stora ansträngningar har gjorts för att finna lösningar som inte alls eller endast i liten utsträckning gör intrång i dammen. De av institutionen föreslagna vägförändringarna kan vid en första anblick te sig som självklara förbättringar. Vi kan dock konstatera att en mängd olika standardkriterier för vägarna måste uppfyllas, ex maxlutningar på vägar och gångvägar, frihöjd i gc-tunnlar, sträntlutningar etc. Det är därför inte möjligt att undvika visst intrång i dammen

och samtidigt behålla en viktig planskild gc-väg mellan Gimonäs och Sofiehem och med bekväm anslutning mot gång-och cykelbanan på den nya bron. Av samma skäl är det inte heller möjligt attanlägga en trafiksäker ny infart till Sofiehem Pulp utan att flytta Holmsundsvägen och därmed göra intrång i dammen.

Naturskyddsföreningen Umeåkretsen anför synpunkter som i huvudsak överensstämmer med inlämnat yttrande under samrådsremissen. Detta gäller främst föråldrade trafikuppgifter, felaktiga trafikantaganden samt brister i MKB-n. Man anser att den inte redovisar några alternativa väglokaliseringar, saknar analyser om farligt gods, trafiksäkerhet och barriäreffekter samt visar att Umeåprojektets syfte inte uppnås - nämligen att avlasta centrala stan från trafik med åtföljande buller och luftföroreningar. MKB-n saknar vidare en koppling till den övergripande MKB-n som man anser inte funnits utställd. Nydalaområdet kommer att bullerstöras och Sofiehemsdammens unika miljö kommer att påverkas. Därtill påtalas brist på samordning med pågående revidering av översiktsplanen, där I20:s kommande nedläggning samt det troliga i att flygplatsen inte får fortsatt koncession efter år 2003 borde ingå som viktiga faktorer innan man beslutar om hela Umeåprojektet inklusive ny Kolbäcksbro. Man kräver vidare att detaljplanen redovisar en samhällsekonomisk analys och en analys av vad alternativa investeringar för 170 Mkr skulle kunna innebära för centrummiljön, framkomlighet för kollektivtrafiken och för trafiksäkerheten. Sammanfattningsvis kräver man att hela Umeåprojektet ska läggas ner till förmån för alternativa lösningar för bättre miljö och trafiksäkerhet.

Kommentar: Trafikprognosen till trafikplan gjordes 1991 på den då bästa statistik som fanns, nämligen från 1989. Att ha färska trafikmätningar från 1995 betyder inte att idag en dagsaktuell prognos finns att tillgå. Trafikskillnaderna mellan 1989 och 1995 är dessutom små varför några större avvikelser inte torde kunna finnas i en ny prognos. Antaganden om framtida trafikutveckling följer riksprognoser - Umeå har inte gjort några avvikelser från riksprognoserna.
Beträffande brister i MKB-n har vissa synpunkter kommenterats tidigare, nämligen frågan om alternativa väglokaliseringar, buller inom Nydala samt avsaknad av trafikavlastning i centrala Umeå. Till den sista frågan kan dessutom tillfogas att det är trafikökningen fram till 2010 som lyfts bort från Västra Esplanaden i centrum och att det här rör sig om ostörda prognoser, d.v.s prognoser där inga framtida restriktioner lagts på trafiken. Därmed finns en framtida handlingsfrihet för sådan åtgärder i syfte att förbättra miljön i centrum. Barriäreffekter och farligt gods har behandlats i MKB-n. Farligt gods i öst/väst-riktningar ska inte efter E12-utbyggnaden behöva trafikera Kolbäcksvägen medan nord/syd-trafiken i relationen Holmsund och norrut blir kvar som idag. En omdirigering av "farligt gods-trafiken"är dock möjlig att göra efter det att ny E12 byggts ut. I detaljplanen ingår MKB som en av flera handlingar. I planbeskrivningen görs hänvisningar till de olika dokumenten och så har även gjorts till den övergripande MKB-n som även funnits med under utställningstiden.

Frågorna kring I20 och flygplatsen kommer inom ramen för pågående revidering av översiktsplanen enligt preliminära bedömningar inte att bli föremål för några förändringar. Några samhällsekonomiska analyser redovisas normalt inte i detaljplaner. Dessa kalkyler görs som regel vid studier av systemlösningar på en högre beslutsnivå. Kravet på nedläggning av hela Umeåprojektet får betraktas som en apell riktad till de politiska beslutsfattarna.

E4-gruppen redovisar ett yttrande som i sina huvuddrag överensstämmer med Naturskyddsföreningens yttrande. Därutöver påpekas att vissa planerade trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Kolbäcksvägen norr om Porfyrvägen inte nämns i planbeskrivningen. E4-gruppen kommenterar vidare att det i genomförandebeskrivningen nämns att bullerskydddsåtgärder enligt MKB-n endast genomförs inom planområdet och att det därför inte finns nån garanti för att nödvändiga bullerskyddsåtgätder blir gjorda. Man anser också att vattendom krävs för projektet och kräver sammanfattningsvis att hela Umeåprojektet läggs ner p.g.a det bristfälliga beslutsunderlaget och en kärv ekonomi.

Kommentar: De synpunkter som sammanfaller med Naturskyddsföreningen har kommenterats ovan. Åtgärder som redovisas i detaljplanens genomförandebeskrivning kommer att genomföras och bekostas inom broprojektets ram. Föreslagna åtgärder i MKB-n, som ligger norr om detaljplanens område, kommer att genomföras av kommunen efter hand och när behov uppstår. Genomförandebeskrivningen bör förtydligas i detta avseende för undvikande av missförstånd. Av genomförandebeskrivningen framgår att vattendom krävs innan broprojektet påbörjas. Kravet på nedläggning av hela Umeåprojektet får betraktas som en apell riktad till de politiska beslutsfattarna.

Per-Axel Persson, Ön 2:5, redogör först för det sätt på vilket ha skaffat sig information om vägprojektet från 1987 och fram till idag. Han konstaterar att det varit tidskrävande, att många såväl politiker som tjänstemän uppträtt både nonchalant och okunnigt men att många också yttrat kloka saker. Han tycker att informationsmaterialet varit bristfälligt trots att information bevisligen finns. Vid besök under utställningen har han inte kunnat få den information han velat ha då berörda personer inte varit anträffbara.
I broprojektet anser han att kommunen fäster för stort avseende på de närliggande fördelarna och inte tar hänsyn till framtida nackdelar. Han har vidare av kartmaterialet inte kunnat utläsa avståndet mellan byggnaden på Ön 2:5 och vägen, vägens nivå över marken, brokonstruktion, bullerbarriär, markvibrationer m.m. Eventuella markvibrationer kan komma att påverka hans yrkesverksamhet som han bedriver i bostadshuset.

Kommentar: Trafikstudier och analyser visar på behovet av en Kolbäcksbro i stadens trafiksystem eftersom endast de två nuvarande broarna inte klarar trafiksi-

tuationen utan att oönskade miljöeffekter uppstår inom centrala Umeå. Den tekniska information som efterlyses framgår av detaljplanens handlingar inklusive MKB-n. Det är bara att beklaga att inte planförfattarna var anträffbara vid den tidpunkt då fastighetsägaren besökte Stadsbyggnadskontoret. Ett telefonsamtal för att komma överens om en tidpunkt för information hade förbättrat situationen. Fastighetsägaren har senare fått efterfrågad information.

Annethe och Bertil Gustavsson, Kvarnmyran 1, hänvisar till sitt yttrande under samrådsremissen och anser att broförslaget medför miljöstörningar i form av buller och avgaser, trafikfaror för barn samt förstör stadsbilden. Bron medför orimliga kostnader i en ansträngd kommunal budget och försämrar värdet på fastigheten.

Kommentar: Av MKB-n framgår att luftföroreningar kommer att öka lokalt längs Kolbäcksvägen men att avgashalterna klart kommer att understiga föreskrivna gränsvärden. Med hänvisning till kommentaren i samrådsyttrandet kan bl.a konstateras att bullernivån vid den aktuella fastigheten beräknas bli 51 dBA efter det att bron försetts med bullerskyddande räcken. Nivån understiger således klart Naturvårdsverkets föreslagna riktvärde på 55 dBA. Trafiksäkerheten förbättras bl.a med planskilda gc-vägar under de planerade nya vägarna och befintliga gc-vägar i anslutning till bebyggelsen vid Sofiehem behålls i huvudsak oförändrade liksom naturmarken närmast bebyggelsen. Stadsbilden kommer givetvis att förändras efter bro -och vägutbyggnaden men som framgår av detaljplanens handlingar avses landskapsutformningen i anslutning till bl.a Sofiehemsdammen ske med stor omsorg. Den samhällsekonomiska kalkylen för hela Umeåprojektet visar på god lönsamhet och särskilt Kolbäcksbron är ytterst nödvändig för att åstadkomma ytterligare en broförbindelse över älven. Härigenom avlastas bl.a centrala Umeå trafik till gagn för miljö och trafiksäkerhet.

Göran Portin, Barkaren 7, vidhåller tidigare krav på bullerskydd, d.v.s att fönster i norrfasaden förses med 3-glasfönster.
Kommentar: Bullerplank kommer att anläggas vid nuvarande Kolbäcksvägen till skydd för bebyggelsen i Kv.Barkaren och Slipmästaren. Något behov ur bullerskyddssynpunkt att förse Barkaren 7 med 3-glasfönster finns därför inte.

LRF Juridiska Byrån anför som ombud för B. Thorén, H Fridolfsson m.fl inom Östteg att om E12 inte byggs så saknar detaljplanen för Kolbäcksbron ett syfte eftersom det i detaljplanen sägs att den skall anslutas till planerad E12 inom Östteg. Man motsätter sig dessutom det sätt på vilket ärendet handläggs med uppdelning i delbeslut som"jämnar vägen " för ett beslut om hela E12-sträckningen.

Kommentar: Syftet med detaljplanen är enligt planbeskrivningen att planlägga för en ny broförbindelse över Ume älv mellan Östteg via Ön över till Sofiehem. Att det dessutom som ett förtydligande anges hur bron ska anslutas till vägar på ömse

sidor om Umeälven innebär inte att detaljplanen kommer att sakna syfte om E12 inte byggs. De markägare som LRF företräder berörs främst av en arbetsplan för sträckningen mellan nuvarande E4 och Degernäsvägskälet. Markägarnas synpunkter på E12-sträckningen behandlas där.

Henrik Fridolfsson, Östteg 2:44, anser att planerad rondell och påfarter inom Östteg bör placeras så långt från älven att berörda fastigheter mellan älven och nuvarande Obbolavägen inte berörs. Han föreslår att E12 i framtiden dras fram i nuvarande Obbolavägen och att befintliga bostadshus kan vara kvar.

Kommentar: Vägsträckningar inom Östteg är föremål för prövning i arbetsplan avseende sträckningen mellan nuvarande E4 och Degernäsvägskälet. Det finns därför inte skäl att här närmare bemöta sakskälen i nämnda arbetsplan.

Nils-Ivar Holmgren, Barkaren 8 och Gunnar Bäckström Barkaren 9, hänvisar i sitt yttrande till tidigare redovisade synpunkter om tveksamheten till broprojektet med hänsyn till höga kostnader och miljöingrepp för de boende. Vidare anser man att det bullerplank som redovisats närmast nuvarande Kolbäcksvägen till skydd för bebyggelsen i bl.a Kv. Barkaren och Slipmästaren bör ersättas av en bullervall och bostadshusen förses med 3-glasfönster. Eftersom de "var först på plan" anser man det rimligt att få sina krav tillgodosedda för att de ska kunna bibehålla en dräglig boendemiljö. Slutligen föreslår man att någon befattningshavare som ombud för väghållare/kommun får i uppdrag att med fastighetsägarna finna en acceptabel lösning för båda parter.
Kommentar: Det är inte möjligt att inom utrymmet mellan Kolbäcksvägen och Matrosvägen få plats med en bullervall, därav förslaget till bullerplank kombinerat med växtlighet. Detaljlösningar i samråd med fastighetsägarna åstadkoms i efterföljande detaljprojektering på likartat sätt som gjort mellan väghållare och fastighetsägare längs Holmsundsvägen inom Gimonäs.

Max och Sigrid Backman m.fl inom Kv. Kvarnmyran och Enbusken framför i huvudsak samma synpunkter som under samrådsremissen. Man motsätter sig Kolbäcksbron eftersom den kommer att försämra deras boendemiljö främst genom ökat buller och ökade trafikproblem. Man befarar E4-trafik på Kolbäcksvägen och anser det olämpligt att driva brofrågan vidare med hänsyn till miljö och samhällsekonomi. Man kräver sammanfattningsvis att detaljplanearbetet läggs ner.

Kommentar: Som framgår av samrådsredogörelsen kommer bullernivåerna inom berörda kvarter att underskrida riktvärdet 55 dBA efter det att bron och den efterföljande vägbanken försetts med bullerskyddsräcke. Beträffande övriga delfrågor som tidigare behandlats rörande brotyp, alternativa vägsträckningar m.m hänvisas till samrådsredogörelsen.

SAMMANFATTNING

Synpunkter	Förslag till åtgärd
Bullerfrågor Länsstyrelsen föreslår en bestämmelse om bullerplank/bullervall och några fastighetsägare ger synpunkter på utformning av bullerskyddsåtgärder. Tekniska kontoret anser att bullerskyddsåtgärder utanför planområdet längs Kolbäcksvägen bör förtydligas.	Bestämmelse om bullerplank införs. Utformningen behandlas vid detaljprojekteringen. Genomförandebeskrivningen förtydligas ang. bullerskyddsåtgärder.
Sofiehemsdammen Inst för ekologisk zoologi vill flytta nuv. E12 och en gc-väg för att undvika intrång i dammen. Naturskyddsföreningen anser att intrånget påverkar pågående forskning och undervisning	Flyttningarna är ej möjliga om samtidigt en viktig gc-väg och infart till Sofiehem Pulp skall bibehållas. Ingen åtgärd.
Miljökonsekvensbeskrivningen Naturskyddsföreningen och E4-gruppen anser att MKB har brister och saknar koppling till den övergripande MKB-n. Nydalaområdet störs. Alternativa väglokaliseringar saknas.	En koppling till den övergripande MKB-n finns och övriga synpunkter om brister har kommenterats och föranleder inga åtgärder.
Lägg ner kolbäcksbroprojektet Naturskyddsföreningen och E4-gruppen och några fastighetsägare kräver som slutsats av sina yttranden att broprojektet bör läggas ner.	Ingen åtgärd. Betraktas som en apell riktad till de politiska beslutsfattarna.
Översiktsplan Naturskyddsföreningen och E4-gruppen anser att pågående revidering av översiktsplanen måste beakta I20:s nedläggning och att flygplatsen inte får användas efter år 2003. Kolbäcksbrons läge är i detta perspektiv osäkert.	Ingen åtgärd Enligt prel. bedömningar kommer dessa frågor inte att påverka översiktsplanens utformning.
Övrigt Tekniska kontoret påpekar att några fastigheter nu inlösts av kommunen. Vägverket och Tekniska kontoret anser att ett avtal ska upprättas ang. E12 vid anslutningen mot Sofiehem Pulp innan planen antas.	Genomförandebeskrivningen revideras angående fastighetsinlösen. Avtal avses träffas innan detaljplanen antas.

BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Dnr PLA 95-16

Beslutsdatum
1996-10-28

§ 181

Justerarnas sign:

Stadsbyggnadskontoret föreslår byggnadsnämnden

att revidera detaljplaneförslaget enligt förslagen ovan,
att därefter godkänna planförslaget, samt
att föreslå kommunfullmäktige att, efter det att ett avtal träffats med Vägverket om nuvarande E12, anta detaljplanen.

Under överläggningen yrkar Nils-Åke Sandström på att byggnadsnämnden inte skall godkänna detaljplanen.
Rune Wästerby yrkar på återremiss.
Lennart Degerliden m fl yrkar bifall till tjänsteskrivelsen.

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

Därefter ställes proposition på tjänsteskrivelsen och Nils-Åke Sandströms yrkande om att inte godkänna detaljplanen och finner att byggnadsnämnden beslutat enligt tjänsteskivelsen, 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 Nils-Åke Sandströms yrkande."

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 revidera detaljplaneförslaget enligt förslagen ovan,
att därefter godkänna planförslaget, samt
att föreslå kommunfullmäktige att, efter det att ett avtal träffats med Vägverket om nuvarande E12, anta detaljplanen.

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

(Upplysningar om överklagande, se bilaga UNDERRÄTTELSE)

UMEÅ KOMMUN
STADSBYGGNADS-KONTORET

Detaljplan för bro över Ume älv - KOLBÄCKSBRON
inom stadsdelarna Teg och Sofiehem inom Umeå kommun

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen omfattar plankarta med bestämmelser, illustration, planbeskrivning, genomförandebeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning.

PLANENS SYFTE

Avsikten är att planlägga för en en ny broförbindelse över Ume älv mellan Östteg, där anslutning sker till planerad ny E12-sträckning, via Öns södra del över till Sofiehem, där anslutning sker till nuvarande Kolbäcksvägen i höjd med Porfyrvägen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Stadsplan för Sofiehemsområdet är fastställd 1956-08-20, 1964-11-28, 1965-03-26 och 1970-04-06. Inom Östteg gränsar detaljplanen mot en 1995-05-15 antagen detaljplan upprättad med syfte att anpassa Östtegs industriområde till planerad ny E12-sträckning.

Översiktsplan för Umeå kommun har antagits av kommunfullmäktige i juni 1990. I denna redovisas ett vägreservat för den nu aktuella broförbindelsen över Umeälven. I Översiktsplan - delutredning *Trafikplan* antagen av kommunfullmäktige 1995-01-23 anges att en trafikavlastning av centrum samt en förbättrad tillgänglighet mellan de östra och de västra stadsdelarna uppnås med en lokal bro i Kolbäcksvägens förlängning över Umeälven. En ny bro ger dessutom beredskap för en östlig expansion i enlighet med översiktsplanen.

Kommunfullmäktige har den 29 november 1993 antagit en överenskommelse mellan Vägverket och Umeå kommun rörande det övergripande framtida vägsystemet i Umeå. Överenskommelsen har sin grund i en lokaliseringsplan för E4 och E12 daterad november 1993, i vilken Vägverket studerat ett flertal alternativ kring det övergripande vägsystemet i Umeå. Den nu aktuella broförbindelsen ingår i detta.

Kommunstyrelsens planeringsutskott har med stöd av överenskommelsen ovan givit Byggnadsnämnden i uppdrag att upprätta/upphäva berörda detaljplaner för såväl den nu aktuella vägförbindelsen som övriga delar som ingår i det övergripande vägsystemet enligt överenskommelsen ovan.

Kommunstyrelsens planeringsutskott har 1995-03-12 beslutat att bland inlämnade broförslag rekommendera utbyggnad av den brotyp som nu föreslås, en s.k. pylonbro över Umeälven.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Allmänt

Detaljplanens huvuddrag har stöd i kommunens översiktsplan och har utarbetats med stöd av Vägverkets projekteringshandlingar för ny Kolbäcksbro, upprättade i april 1996.

Nuvarande förhållanden

Marken inom Östteg är inte planlagd och utgörs endast av strandområdet mot Umeälven. Ett privat bostadshus finns i området.

Marken inom Ön är inte planlagd och utgörs av det gamla skiljestället från flottningstiden. Ett antal byggnader och förråd från denna tid står kvar. Ca 80 meter norr om planområdet finns ett privat bostadshus. Marken är i övrigt bevuxen med blandskog. Huvudvägen längs Öns västra sida mot sydspetsen på Ön passerar planområdet och på den östra sidan är en större kraftledning framdragen i nord/ sydlig riktning.

Marken inom Sofiehem utgörs av planlagd mark för industriändamål (fd. Sofiehem Pulp) samt allmän plats i form av vägar (nuv E12/Holmsundsvägen, Kolbäcksvägen och Studentvägen) samt mellanliggande natur-och parkmark. I planområdets sydöstra del berörs planlagd mark för bostäder vid Holmsundsvägen. En tidigare branddamm finns vid korsningen Holmsundsvägen/Kolbäcksvägen. I speciellt dammens östra del finns ett rikt insektsliv kring vilket forskning för närvarande bedrivs av institutionen för Ekologisk zoologi vid Umeå universitet. Strax norr om dammen finns den f.d disponentvillan som tillhört den gamla masssafabriken, numera Sofiehem Pulp. En större kraftledning är framdragen längs nuvarande Kolbäcksvägens norra sida.

Väg-och brosträckningen samt trafikplatser

Den planerade vägsträckningen omfattar två broar och en mellanliggande väg på Ön samt anslutningsvägar och cirkulationsplatser på Sofiehem. Vägsträckningen omfattar även gång-och cykelbana samt anslutningar mot gång-och cykelvägar såväl inom Östteg som på Ön och Sofiehem. Väg-och brolösningen kommer att ingå i stadens huvudvägnät.

Anslutningen mot planerad cirkulationsplats på ny E12 inom Östteg är illustrerad på plankartan.

Bron mellan Östteg och Ön över Lillån planeras med en frihöjd över högsta högvattenyta på 3,6 meter (jfr nuvarande bron mellan Ön och Östteg som har en frihöjd över högsta högvattenytan på 3,1 meter). Bron, med en längd av ca 170 meter, kommer att ges en låg profil för att kännas lätt och smäcker över vattnet. Under brofästena på såväl Östteg som på Ön planeras gc-vägar för passage längs Lillåns bägge stränder.

Vägen på Ön kommer i sin västra del att ligga ca 1 meter över mark och sedan mot öster höja sig över terrängen och vid anslutningen mot bron över Storån ligga ca 4 meter över mark. Detta bl.a för att ge möjlighet till en vägport med full frihöjd, så att åtkomst av Öns sydspets blir möjlig eftersom den nuvarande vägen ut mot sydspetsen skärs av. Ingen möjlighet till av-eller påfart för biltrafik planeras, däremot planeras anslutning av den planerade brons gång-och cykelbana mot Ön.

Bron mellan Ön och Sofiehem över Storån planeras som en snedkabelbro utgörande ett skulpturalt landmärke med en hög och väl synlig pylon mitt i Umeälven. Genom sitt stadsnära läge kommmer bron att bli synlig på långt håll. Höjden är anpassad till flygets säkerhetskrav och överskrider därför inte höjden +51,5 m i stadens höjdsystem. Frihöjden över högsta högvattenyta varierar mellan 9,3 -10,3 meter inom nuvarande farled med en bredd av 50 meter. (Jfr bron mellan Holmsund och Obbola som har en frihöjd av 10,0 meter). Högsta högvattenstånd ligger i sin tur 1,7 meter över normalvattenstånd, d.v.s det vattenstånd som i huvudsak råder under sommarperioden.

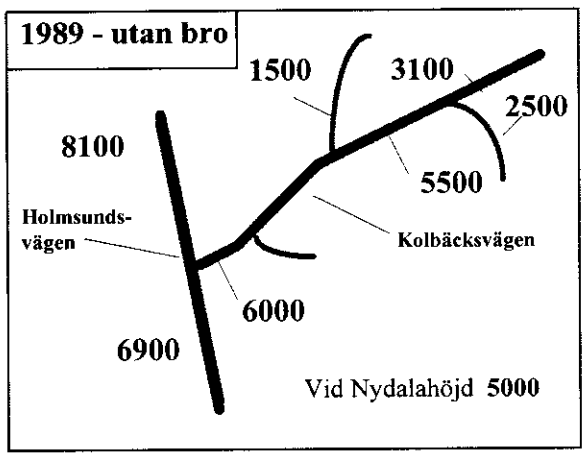
Det betyder i praktiken att minst 11 meters frihöjd finns under den nya bron. Bron fortsätter in över industrimarken vid Sofiehem och passerar över järnvägen, Holmsundsvägen och gc-vägen till Sofiehem samt "landar"strax öster om gc-vägen. Brons totala längd blir ca 500 meter varav ca 200 meter över land inom Sofiehem.

Från landfästet på Sofiehem fortsätter den nya vägen österut och ansluter till nuvarande Kolbäcksvägen i höjd med Porfyrvägen. På denna sträcka passerar vägen en bostadsbyggnad som tidigare utgjort tjänstebostad för den gamla massafabriken. Byggnaden kommer således att lösas in och rivas. I korsningen med Porfyrvägen anläggs en cirkulationsplats från vilken sedan Porfyrvägen förlängs norrut i en båge som övergår mot söder, vidare planskilt under den nya Kolbäcksvägen för att slutligen ansluta till nuvarande Kolbäcksvägen i höjd med Slipmästargränd. I korsningen med Holmsundsvägen anläggs ytterligare en cirkulationsplats till vilken ansluts en ny infartsväg till Sofiehem Pulp-området.

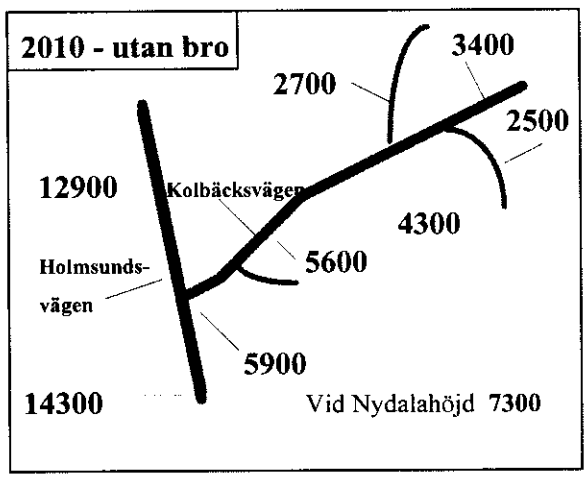
Trafikuppgifter

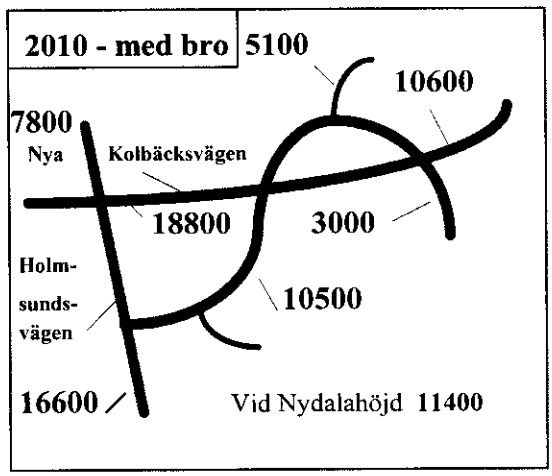
Kolbäcksbron planeras, liksom den nuvarande Kolbäcksvägen, för en skyltad hastighet av 70 km/tim. Bron byggs ut med ett körfält i vardera körriktningen á 3,75 meter samt en vägren á 2,75 meter på vardera sidan. På Kolbäcksbrons norra sida utförs en 4 meter bred gång-och cykelbana vilken ansluts till gång-och cykelvägar på vardera sidan om älven, men även till Ön.

Av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) framgår trafikmängderna dels 1989 och dels de beräknade år 2010 efter utbyggnad av bron och dels för ett s.k noll-alternativ, d.v.s. beräknade trafikmängder år 2010 utan att någon ny bro byggts. (Trafikminskningen på Kolbäcksvägen beror på att den framtida s.k. Bakvägen söder om Gimonäs förutsätts utbyggd år 2010) Trafikmängderna framgår schematiskt nedan.



Figur: Trafikmängder (fordon per vardagsdygn) år 1989 och år 2010





Gång-och cykeltrafik
Gång- och cykelvägnätet framgår tydligast av illustrationen men visas även på plankartan. Den nya bron kommer att förses med en 4 meter bred gång-och cykelbana längs brons norra sida och med avfarter/tillfarter såväl på Teg som på Ön och Sofiehem. Längs älvstränderna kommer brons landfästen att utformas så att gångvägar kan byggas ut där med syfte att öka tillgängligheten längs Umeälvens stränder. Inom Sofiehem kommer, för att skapa god tillgänglighet för gående och cyklister, planskilda gc-vägar att anläggas under den nya Kolbäcksvägen.

Det nuvarande signalreglerade övergångsstället på Holmsundsvägen vid Sofiehem Pulp kommer att ersättas av en gc-väg under Holmsundsvägen med anslutning mot Sofiehem Pulp där f.n Hälsohögskolan finns. Befintlig gc-väg längs Holmsundsvägen fram till korsningen med Kolbäcksvägen kommer ur trafiksäkerhetssynpunkt att tas bort liksom övergångsstället i korsningen.

Från gång-och cykelbanan på bron reserveras ett utrymme för att på sikt kunna bygga ett hiss-och trapphus på sträckan mellan älven och järnvägen. Detta för att möjliggöra gångkontakt mellan bron och strandområdet, där en gång-och cykelväg planeras längs Umeälven. Höjdskillnaden mellan bron och stranden blir ca 13 meter. Hiss-och trapphuset ingår inte i det nu planerade brobygget.

Kollektivtrafik
Ultra avser att trafikera Studentvägen via den nya cirkulationsplatsen vid Statoil och söderut längs Porfyrvägen.

Länstrafiken trafikerar Holmsundsvägen via den nya cirkulationsplatsen och vidare norrut längs Studentvägen. Vissa turer går längs Holmsundsvägen mot Umeå centrum och med busshållplatser vid nuvarande infart till Sofiehem Pulp.

Verksamhetsområden
Industri. Den planerade nya bron passerar över mark för industriändamål mellan älven och järnvägen. Under bron blir frihöjden mellan 9 meter närmast järnvägen medan den vid älvstranden blir ca 12 meter. Marken under bron får inte bebyggas och inte heller användas för brännbara upplag. På vardera sida om bron redovisas ett 10 meter brett markområde som inte får bebyggas. Inom industriområdets norra del finns Hälsohögskolan temporärt, dels inom byggnader i den nedlagda industrin och dels i tillfälligt uppställda baracker.

Bilservice. Bensinstationsområdet i korsningen Kolbäcksvägen/ Porfyrvägen har justerats till sina gränser i överensstämmelse med tidigare upprättat avtal mellan Umeå kommun, som äger marken, och tomträttshavaren (Statoil).

Naturmark/parkmark
Naturmark har redovisats i anslutning till såväl befintliga som planerade trafikleder inom Teg och Sofiehem. Del av Kv. Linbanan har med hänsyn till sitt miljöstörda läge (bl.a. buller) lagts ut som naturmark. En av fastigheterna är bebyggd medan övriga fastigheter som nu föreslås bli naturmark är obebyggda.

Gränsen för naturmarken har justerats mot Gimoborgs idrottsplats. Avgränsningen mot idrottsplatsen följer nuvarande staketavgränsning utanför vilken finns en gång- och cykelväg.

Parkmark redovisas kring Sofiehemsdammen som med viss förändring blir kvar. Intrång kommer dock att göras närmast Holmsundsvägen och i öster mot planerad ny gång- och cykelväg under den nya Kolbäcksvägen. Markområdena kring dammen avses detaljutformas med stor omsorg och planteras, och i vissa avnitt kommer enkla grusvägar att anläggas. Parkområdet avses utformas som *"en park att färdas genom och ett parkinslag i trafikmiljö"*. Den avses således inte bli en park att vistas inom, även om säkerligen dammen exempelvis under förvintern kan användas som skridskois. Parkområdet kan nås av gående eller cyklande från omgivande bostadsområden via planskilda korsningar.

Tekniska frågor

Inom planområdet krävs viss omläggning av VA-ledningar. Utloppet från Sofiehemsdammen måste läggas om liksom spill-och dagvattenledningar öster om kv. Tummaren och Kvarnmyran.

Flyttning av elektriska högspänningsledningar kommer att göras på Ön och längs nuvarande Kolbäcksvägen vid Sofiehem. Ledningarna kablas i stället i Umeälven och ansluts till det befintliga ledningsnätet på Ön söder om reningsverket samt norr om bensinstationsområdet utmed Kolbäcksvägen.

Viss omläggning av en spillvärmeledning från Obbola krävs kring Kolbäcksvägen inom Sofiehem. Vid eventuell fjärrvärmeförsörjning av Sofiehem Pulp-området avses värmeledningar anläggas längs den nya Kolbäcksvägen samt eventuellt också i den nya bron.

Miljökonsekvenser och åtgärder

För vägprojektet har *Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för ny Kolbäcksbro* upprättats av VBB/VIAK i maj 1996, med komplettering i augusti 1996. Miljökonsekvensbeskrivningen omfattar förutom planområdet även området norrut längs Kolbäcksvägen fram till dess anslutning till E4 vid Nydala campingplats. MKB-n grundar sig på *Övergripande miljökonsekvensbeskrivning för E12 mm, dec 1994.*

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår sammanfattningsvis bl.a följande:

Naturmiljön: Det forskningsprojekt kring ett rikt insektsliv som bedrivs av institutionen för Ekologisk zoologi vid Umeå universitet kommer att påverkas negativt vid omformningen av terrängen vid dammens östra del. Intrång i dammen kan inte undvikas men påverkan kan lindras genom att landskapsutformningen görs med stor omsorg och att ny vegetation planteras vid dammens strandzon.

Kulturmiljön: Den fd disponentvillan utmed dammen i Sofiehem kommer att rivas. Terrängen omformas till ett parkinslag i trafikplatsen.

Landskapsbild/Stadsbild: Den nya Kolbäcksbrons pylon, som sträcker sig sig ca 50 meter över Umeälvens vattenyta (ca 45 meter över omgivande mark), kommer att bli en skulptural blickpunkt i Umeå. Två planerade cirkulationsplatser inom Sofiehem, dels vid korsningen Holmsundsvägen/Kolbäcksvägen och dels vid korsningen Kolbäcksvägen/Porfyrvägen, kommmer att utvidga trafikmiljön vid dessa platser.

Rekreation: Öns rekreativa värde kommmer att på ett bättre sätt att kunna tas tillvara med åtkomst även från stadens östra delar. Vägen på bank över Ön påverkar dock närmiljön inom Öns södra del.

Buller: Antalet bullerutsatta, dvs personer som utsätts för buller med ekvivalentnivåer över 55 dBA, ökar från nuvarande 140 personer år 1989 till 340 personer år 2010. Om ingen bro byggs ökar antalet bullerutsatta år 2010 till 170 personer. För att eliminera störningarna kommer genomsiktliga täta broräcken att byggas längs hela den nya bron. Bullerplank och bullervallar kommer att anläggas på vissa platser och inlösen av ett par fastigheter kommer att göras. Hälsohögskolans temporära verksamhet kommer att störas under brons byggtid. Mot byggarbetsplatsen kommer, enligt villkoren för givet bygglov, plank att uppsättas av fastighetsägaren.

Luftföroreningar: Utbyggnad av hela systemetappen med ny E12 och Kolbäcksbron kommer att ge minskade totalutsläpp av luftföroreningar från biltrafiken i Umeå. Luftföroreningarna kommer dock att öka lokalt längs Kolbäcksvägen. Trots detta beräknas avgashalterna längs vägen klart understiga föreskrivna gränsvärden för kvävedioxid.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Frågor som rör plangenomförandet redovisas i genomförandebeskrivningen. Strandskyddet avses upphävas för planerade vägar och broar enligt planförslaget.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har utarbetats i nära samverkan med Vägverket Region Norr, där projektledarna Roger Lidberg och Curt L Sandberg medverkat. Vägverket har också svarat för framtagande av underlagsritningar till broprojektet.

Inom Umeå kommun har en samordningsgrupp för den pågående vägsystemlösningen i Umeå, under ledning av överingenjör Bo Svanholm, Tekniska kontoret medverkat vid utarbetande av detaljplanen. Gruppen består av representanter för Stadsbyggnadskontoret, Tekniska kontoret, Miljökontoret, Umeå Fritid, Umeå Energi AB samt Ultra.

REVIDERING

Med anledning av inkomna synpunkter under utställningstiden har plankartan, illustrationen, planbeskrivningen och genomförandebeskivningen reviderats.

Plankartan har kompletterats med en bestämmelse om att bullerplank ska byggas på fyra platser enligt redovisningen i MKB-n. Även **illustrationen** har kompletterats i detta avseende.

Planbeskrivningen har reviderats så att där framgår (sid 4) att planerat hiss-och trapphus mellan bron och strandområdet inte kommer att byggas ut i samband med broprojektet. Vidare har under avsnittet "miljökonsekvenser"(sid 6) en mening om inglasning av balkonger inom Nydalahöjd tagits bort eftersom denna åtgärd inte berör planområdet (se vidare nedan om genomförandebeskrivningen).

Genomförandebeskrivningen har förtydligats beträffande de bullerskyddsåtgärder enligt MKB-n som kommer att vidtas norr om planområdet längs Kolbäcksvägen. Detta för att inga missförstånd ska råda. MKB-n får inte läsas som att alla bullerskyddsåtgärder i den kommer att utföras. MKB-n redovisar konsekvenserna av planförslaget vid en prognostiserad trafikutveckling och lämnar förslag på lösningar. Redovisade åtgärder inom planområdet kommer att genomföras inom ramen för broprojektet. Åtgärder längs Kolbäcksvägen norr om planområdet kommer att vidtas efter hand när behov uppkommer. I genomförandebeskrivningen redovisas även att kommunen nu förvärvat de fastigheter som tidigare har föreslagit lösas in för att genomföra broprojektet.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå augusti 1996
Planavdelningen **Reviderad i oktober 1996**

Anders Berg
Planchef

Hans Allergren
Planingenjör

UMEÅ KOMMUN
STADSBYGGNADSKONTORET

Detaljplan för bro över Ume älv - KOLBÄCKSBRON - inom stadsdelarna Teg och Sofiehem inom Umeå kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Byggstart är planerad ske under 1997. Byggtiden är ca 2 år.

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän plats inom hela planområdet. Med detta följer bl a att kommunen skall svara för all erforderlig markåtkomst, även för de delar inom planområdet som kommer att ingå i allmän väg.

Kommunen blir väghållare för Kolbäcksbron samt de gator och GC-vägar mm som erfordras i anslutning till bron men som inte ingår i allmän väg. Kommunen är även väghållare för Kolbäcksvägen.

Vägverket är väghållare för Holmsundsvägen (nuv väg E 12) inklusive ny cirkulationsplats.

Projektering och byggande sker samordnat mellan Vägverket och kommunen. Vägverket svarar för projektledning.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Markförvärv och fastighetsbildning

Kommunen äger huvuddelen av den mark som behöver tas i anspråk.

Kommunen har dessutom träffat avtal om inlösen eller rättighetsupplåtelse med de enskilt ägda fastigheter som berörs av kommunens rätt enligt 6 kap 17-19 §§ PBL att ta i anspråk mark för allmän plats, med undantag för järnvägsfastigheten *Umeå 3:1.*

Planen redovisar även en justering av gränserna för tomträttsfastigheten *Kolet 1* vilket avses genomföras som fastighetsreglering med stöd av överenskommelse mellan kommunen och berörd tomträttshavare.

Vattendom

Broarnas byggande kräver vattendom varvid bl a skall behandlas eventuella effekter på fisket, vilket är samfällt för Tegs och Öns byamän.

Väg på Ön

Den illustrerade nya vägen under Kolbäcksbron till Ön:s södra spets byggs som en del av vägprojektet. Vägen är därefter att betrakta som en enskild väg som berörd markägare har ansvar för. Kommunen äger hela det berörda markområdet och får i den egenskapen tills vidare svara för vägens drift.

Ledningsrätt

Ledningsrätt kan bli aktuellt att upplåta för kraftledningssträckningar som kabelläggs.

TEKNISKA FRÅGOR m.m.

Kraftledningar

Den stora luftledningen genom trafikplatsen i östra delen av planområdet kabelläggs med ändrad sträckning. Även berörd luftledning på Ön kabelläggs.

Ny anslutningsväg till industriområdet

Nuvarande utfart från Sofiehem Pulp industriområde ges en ny anslutning mot trafikplatsen.

Åtgärder för att begränsa vissa miljökonsekvenser

Inom broprojektets ram (som del av Umeåprojektet) genomförs åtgärder enligt miljökonsekvensbeskrivningen endast inom planområdet. Övriga i miljökonsekvensbeskrivningen föreslagna åtgärder avses efterhand genomföras av kommunen, när behov av åtgärder uppstår bl.a. med hänsyn till trafikutvecklingen.

Bullerdämpande anordningar kommer att utföras på vissa sträckor enligt illustrationer på plankartan. Vissa sträckor förses med täta men genomsiktliga sidoräcken, t ex de högt belägna vägdelarna i trafikplatsen samt broarna över älven.

Branddammen på Sofiehem behövs inte längre för industriområdets behov utan kommer delvis att bibehållas som en vattenspegel, utgörande en del av gestaltningen av området i anslutning till trafikplatsen.

Barriäreffekten av vägbanken på Ön minskar genom vägporten till öns sydspets i den östra delen samt passagemöjligheten under bron vid Lillån.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Byggnadskostnader

Broförbindelserna med anslutningar utgör en del av det övergripande framtida vägsystemet i Umeå enligt en överenskommelse från 1993 mellan kommunen och Vägverket. Det nya vägsystemets totalkostnad är

enligt avtalet beräknad till 705 mkr varav Kolbäcksbron med tillfarter är kostnadsberäknad till 170 mkr (prisnivå 1993).

Kostnadsfördelning

Kommunen avses enligt avtalet svara för 145 mkr av Umeåprojektets totala kostnader.

Ersättning för enskild mark som tas i anspråk

Ersättning för enskild mark som måste förvärvas eller tas i anspråk med servitut regleras i första hand genom förhandlingar med berörda markägare. Om överenskommelser inte kan nås prövas ersättningarnas storlek i enlighet med expropriationslagens regler.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå augusti 1996
reviderad oktober 1996 (markerad text)

Lars-Göran Boström
Stadsbyggnadschef

UMEÅ KOMMUN STADSBYGGNADS-KONTORET

Detaljplan för bro över Ume älv - KOLBÄCKSBRON inom stadsdelarna Teg och Sofiehem inom Umeå kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ett offentligt samrådsmöte med ett 80-tal deltagare har hållits 1996-06-11 i Hälsohögskolans aula inom fd. Sofiehem Pulp. Kommunala representanter för Stadsbyggnadskontoret, Tekniska kontoret samt Miljökontoret presenterade detaljplanen och miljökonsekvenser samt svarade på frågor. Även Vägverkets projektledare för Umeåprojektet var närvarande. De frågor främst kom att diskuteras rörde dels hela det s.k Umeåprojeket, dels frågan om Kolbäcksbron i praktiken kommer att användas som en E4 för genomfartstrafiken, dels frågan om en ny E4 verkligen kommer till stånd då Kolbäcksbron byggts och dels miljöeffekterna främst i form av buller och avgaser.

Samråd har skett med Länsstyrelsen, Vägverket Region Norr, Kommunstyrelsens planeringsutskott, Tekniska kontoret, Miljökontoret, Umeå Brandförsvar, Umeå Energi AB, Umeå Fritid, Kulturkontoret, Umeå Socialtjänst, Skolkontoret, Telia AB Ultra, Länstrafiken, Banverket, SJ, AB Härmod Bostaden, Västerbottens Fastighetsägareförening, Hyresgästföreningen, Umeå Universitet, Luftfartsverket, Öns Intresseförening, Umeå Motorbåtssällskap, Umeå Segelsällskap, Umeå Hamn samt E4-gruppen. Berörda sakägare och kommunala förvaltningar har per brev 1996-06-06 fått del av samrådshandlingarna. Samtliga har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter senast 1996-07-02. Följande remissvar har inkommit.

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen och MKB-n bör kompleteras med upplysningar om Hälsohögskolans temporära verksamhet samt hur skolans verksamhet komer att påverkas under byggskedet.
Kommentarer: Synpunkten för föranleda nämnda komplettering.

Kommunstyrelsens planeringsutskott har ingen erinran mot detaljplanen och framhåller i övrigt att utformningen av cirkulationsplatsen vid Holmsundsvägen bör samordnas med planeringen för en infart till Sofiehem Pulp-området.

Vägverket Region Norr har i stort inget att erinra mot detaljplanen. I samband med planeringen för Sofiehem Pulp-området bör dock en trafiksäkrare anslutning sökas till detta område. I genomförandebeskrivningen bör på ett ställe ordet E4 bytas ut mot Kolbäcksbron.
Kommentar: Studier av en ny infart till Sofiehem Pulp-området pågår och bör föranleda en justering av läget för planerad cirkulationsplats på Holmsundsvägen. Genomförandebeskrivningen rättas.

Tekniska kontoret anser att den i beskrivningen nämnda hiss-och trapphuslösningen för gående och cyklister mellan bron och Pulp-området bör genomföras i projektet. Illustrationen bör kompletteras med en befintlig gc-väg och några an-

givna trafikmängder bör kontrolleras. Genomförandebeskrivningen för förtydligas så att det framgår att alla angivna åtgärder i MKB-n inte kommer att genomföras inom Kolbäcksbroprojektet.
Kommentar: Synpunkterna åtgärdas i detaljplanen.

Miljökontoret har fortlöpande framfört synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll. Man påpekar i övrigt att MKB-n omfattar hela Kolbäcksvägen upp till E4 vid Umeå Camping medan detaljplanen omfattar delen fram till Porfyrvägen i norr. Hälsohögskolan kommer att beröras av störningar under byggtiden vilket bör kunna lösas. Miljökontoret anser slutligen att hiss-och trapphuset för gående och cyklister bör ingå i projektet.
Kommentar: Synpunkterna sammanfaller delvis med tekniska kontorets ovan och bör åtgärdas.

Umeå Brandförsvar, Banverket och SJ har inga erinringar mot detaljplanen.

Umeå Energi AB påpekar att planerade trafikanordningar berör befintliga fjärrvärmeledningar som måste läggas om och därför ingå i projektet. För eventuell framtida fjärrvärmeförsörjning av Sofiehem Pulp-området finns behov av att lägga en fjärrvärmeledning längs Kolbäcksvägen och ev i Kolbäcksbron. I beskrivningen bör anges, på samma sätt som angivits för Ön, att en större kraftledning passerar genom trafikplatsen och Sofiehemsdammen.
Kommentar: Synpunkterna bör föranleda komplettering av planbeskrivningen.

Umeå Socialtjänst utgår från att tidigare bedömning att daghemmen Sekreteraren och Stengången även efter utbyggnad av Kolbäcksbron kommer att ha en ur omgivningshygienisk aspekt accceptabel miljö. Man utgår vidare från att störningar på boendemiljöer längs Kolbäcksvägen kommer att minimeras. Man ser vidare att den nya bron kommer att få positiva effekter med förbättrad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet. Slutligen förutsätter man att åtgärder för ökad trafiksäkerhet vidtas vid Kolbäcksvägens korsning med Tomtebovägen.
Kommentar: För den bostadsbebyggelse längs Kolbäcksvägen som uppnår bullernivåer över 55 dBA kommer bullerdämpande åtgärder att vidtas i enlighet med redovisningen i MKB. Planer på en cirkulationsplats i korsningen Kolbäcksvägen/ Tomtebovägen finns men ingår inte i det nu aktuella vägprojektet.

Telia meddelar att befintliga telekabelstråk kommer att beröras i betydande omfattning vilka kräver omläggning. Man vill ha beställning om kabelflytting senast 6 mån före arbetets igångsättande.
Kommentar: Synpunkterna kräver ingen förändring av detaljplanen.

Ultra har inget att erinra mot detaljplanen. Väg-och broprojektet kommer öka framkomligheten för kollektivtrafiken dock med undantag för den linje som trafikerar Kolbäcksvägen där ju trafikflödet ökar.

Gimonäs-Carlshems socialdemokratiska förening ifrågasätter om inte genomsiktliga broräcken behöver uppsättas längs hels Kolbäcksbron för att eliminera trafikbuller för bebyggelsen på Sofiehem. Bullerplank kan kanske också behövas

som skydd för bebyggelsen i kvarteren Kvarnmyran och Enbusken samt öster om Kolbäcksvägen mellan Malmvägen och Mineralvägen. Man önskar en alternativlösning till den vägbank som kommer att byggas norr om Sofiehemsdammen och som medför en barriäreffekt. Dammen och dess närområde måste bevaras som ett rekreationsområde och särskild omsorg bör därför läggas vid detaljutformningen. Gc-vägen på älvens östra sida bör läggas så nära älven som möjligt.
I Kolbäcksvägens korsningar med Malmvägen och Mineralvägen bör trafikreglerande åtgärder studeras när trafiken ökar på Kolbäcksvägen. Försurningseffekterna på Nydalasjön p.g.a ökad trafik bör studeras så att sjöns rekreationsvärde inte äventyras. Slutligen anser man att planbeskrivningen borde kommentera att transporter av farligt gods kan komma att ske längs Kolbäcksvägen i nord/sydlig riktning genom staden. Ett snart beslut om var en ny E4 utanför stadsbebyggelsen ska dras bör därför fattas.
Kommentar: Genomsiktliga täta broräcken planeras längs hela Kolbäcksbron vilket framgår av planbeskrivningen. MKB-n bör dock kompletteras i detta avseende. Bullervallar och/eller plank kommer att byggas där bullernivåerna annars skulle överskrida 55 dBA. Vi delar uppfattningen om en omsorgsfull landskapsutformning kring Sofihemsdammen. Behoven av trafikreglerande åtgärder i korsningarna med Malmvägen och Mineralvägen ingår inte i projektet men får särskilt följas upp efter utbygganden av Kolbäcksbron. För Nydalasjön görs sedan länge provtagningar med avseende på försurningseffekterna. Kolbäcksvägen medger transport av farligt gods för närvarande och är dimensionerad som en stor trafikled i staden. Frågan om en ny E4-dragning antingen väster eller öster om staden är avsedd att klaras ut under 1996. Beslut i frågan planeras därför innan någon etapp av Umeåprojektet påbörjas.

Hyresgästföreningen anser att den ökade tillgängligheten till Ön och mellan stadens olika delar efter brons tillkomst är positiv. Negativt är däremot att luftföroreningarna ökar i de tätbefolkande bostadsområdena och att Sofiehemsdammen påverkas. Man är vidare orolig över ökade bullerstörningar och tar för givet att åtgärder vidtas för att minimera bullerstörningarna. Bullerskyddsåtgärder på fastigheter får inte medföra ökade kostnader för hyresgästerna.
Kommentar: Landskapsutformningen kring dammen kommer att ägnas stor omsorg och bullerdämpande åtgärder har föreslagits som bekostas av dels av vägprojektet och dels av Umeå kommun.

Umeå Universitet anser att Kolbäcksbron medför en snabb och betydelsefull transport till flygplatsen för Umeå universitet samt för befintliga och blivande universitetsanknutna näringslivsverksamheter. Risker uppstår dock, som påpekas i detaljplanen, för den forskning och undervisning som bedrivs i dammen och som är av stort värde. Dammen har en unikt rik insektsfauna och man önskar därför att inga ingrepp eller störningar sker i själva dammen eller dess strandnära zon.
Kommentar: Ingrepp i dammen och dess strandnära zon kan inte undvikas även om strävan är att minimera dessa. Som framgår av planbeskrivningen och ytterligare poängterats i kommentarer ovan avses stor omsorg ägnas landskapsutformningen kring dammen. Samråd bör ske med institutionen för Ekologisk Zoologi i samband med detaljprojekteringen.

Umeå Hamnförvaltning påpekar att den planerade Kolbäcksbron inte har någon inverkan på den merkantila sjöfarten. Man förutsätter att bron farledsmarkeras likvärdigt med vad som gjorts vid Obbolabron och i samråd med Umeå hamn.

Umeå Segelklubb anser att samma segelfria höjd, 10 meter, bör medges för Kolbäcksbron som gäller för Obbolabron. Detta för att inga båtar ska hamna "mellan broarna". Vägporten till Öns sydspets bör få en frihöjd av minst 5,7 meter så att båtar kan transporteras dit med lastbil för sjösättning på befintlig båtslip. Det är också viktigt att behålla handlingsfrihet för att på Öns sydspets kunna anordna ett båtuppläggningsområde i stället för Lundåkern.
Kommentar: Strävan var ursprungligen att säkerställa 10,0 meters segelfri höjd inom hela farledsbredden, vilken är 50 meter. Detta hade dock krävt en flyttning av farleden ca 30 meter närmare Sofiehem Pulp-området, vilket i sin tur kräver muddring för att öka farledsdjupet. Att muddra i sedimentlagren utanför den gamla massafabriken bör dessutom ur miljösynpunkt undvikas. Minst 9,0 meters segelfri höjd som anges avser höjden över högsta högvattenyta, vilken ligger 1,7 meter över medelvattenstånd som mestadels råder under sommarmånaderna. I praktiken blir den segelfria höjden minst 11 meter under sommaren, då småbåtstrafik pågår. Inom farledens östra del uppnås dock minst 10 meters segelfri höjd även vid högsta högvattenstånd, varför en tydlig skyltning kan klara de önskemål segelklubben har. Samråd i farledsfrågan har för övrigt skett med mästerlotsen Gösta Bergström. Vägporten på Ön får en höjd av minst 4,7 meter vilket är den praxis om gäller i övrigt på gatunätet. Större båtar får angöra en ev båtuppläggningsplats via älven. Detaljplanen anser vi medger handlingsfrihet att pröva om en båtuppläggningsplats bör förläggas till Öns sydspets.

Umeå Motorbåtssällskap föreslår en segelfri höjd av 4,5 meter under bron över Lillån. Detta för att störrre motorbåtar ska kunna angöra en mindre hamn på Ön mellan de båda broarna. Man föreslår vidare att vägporten på Ön ges en frihöjd på 5,7 meter för att tillåta båttransporter till Öns sydspets som kan komma att nyttjas som båtuppläggningsplats i stället fö Lundåkern. Slutligen anser man att den segelfria höjden under Kolbäcksbron över älvens huvudfåra bör vara 10,0 meter.
Kommentar: Den planerade fria höjen blir 3,6 meter medger i praktiken minst 5,3 meter segelfri höjd enligt kommentaren ovan. Beträffande frihöjden på vägporten och den segelfria höjden under Kolbäcksbron hänvisas till kommentaren i Umeå Segelklubbs yttrande ovan. Ingen förändring föreslås därför.

Öns Intresseförening anser det positivt att endast gång-och cykelväg ansluts till den nya bron. Vidare tycker man att Ön söder om den nya bron bör användas som båtuppläggningsplats då Lundåkern läggs ner. Detta kräver då en frihöjd i föreslagen vägport på 5,7 meter för att klara båttransporter på båtvagn. Den segelfria höjden under planerad bro över Lillån bör vara lika hög som frihöjden under Kyrkbron. Slutligen har man synpunkter på vägdragningen till vägporten på Ön under Kolbäcksbron.
Kommentar: Beträffande frihöjden i planerad vägport och segelfrihöjd i Lillån-hänvisas till yttrandena ovan. Vägen till planerad vägport ingår inte i detaljplanen men en lösning har visats på illustrationen. Frihet finns därför vid efterföljande detaljprojektering att välja en annan lösning.

UMI Fastighetsutveckling anser att planförslaget inte tagit hänsyn till hur Sofiehem Pulp-området ska trafikförsörjas från Holmsundsvägen. Den rondell som nu redovisats i korsningen Holmsundsvägen/Kolbäcksvägen bör ges ett sådant läge att ytterligare en väg, för infart till Pulp-området, kan anslutas till rondellen.
Kommentar: Av planbeskrivningen framgår att rondellen ska ges ett justerat läge enligt synpunkten. I detaljplanen föreslås rondellen flyttad ca 20 meter österut.

Stiftelsen Umeleden noterar tacksamt att den nya brons landfästen utformas så att tillgängligheten ökar längs älvens stränder, även cykeltrafik bör medges. Gc-vägarna bör dras så nära älvskanten som möjligt. Man konstaterar också att Öns tillgänglighet ökar och ser det angeläget att bevara och åskådliggöra den verksamhet som bedrivits vid Öns skiljeställe. Man är vidare tveksam till uppbankningen av Kolbäcksvägen vid Sofiehemsdammen. Banken kommer att ge en påtaglig barriäreffekt varför ett pelaralternativ bör utredas. Markområdet vid dammen bör tillvaratas som ett rekreationsområde.
Kommentar: Detaljplanen förhindrar inget av de förslag som Stiftelsen föreslår rörande cykelleder och det f.d. skiljestället på Ön. Med tanke på brokonstruktionen och höjdskillnaden, endast 3 meter, är det inte möjligt att åstadkomma gångkontakt under en bro enligt önskemålet. En omsorgsfull utformning av vägbanken försedd med lämplig vegetation kan eliminera den barriär vägbanken utgör.

E4-gruppen anser att Kolbäcksbron är helt onödig som huvudgata för den lokala trafiken och inte kommer att avlasta centrum från trafik. Det s.k. Umeåprojektet, vars syfte är att förbättra miljön och öka trafiksäkerheten, anser man inte kommer att ge önskad effekt. Syftet med hela projektet och med Kolbäcksbron måste ses över. E4-gruppen föreslår i stället en förbättrad kollektivtrafik vilken tillsammans med gång-och cykeltrafik bör prioriteras före biltrafik.
Kommentar: Såväl Översiktsplan 90 som Trafikplan 95 och Lokaliseringsplan 93 för ny E4 och E12 visar att ytterligare två framtida broar erfordras inom stadsområdet för att avlasta centrumfyrkanten från trafik och framför allt tung trafik samt ge plats för en framtida utveckling. I trafikplanen redovisas satsningar på förbättrad kollektivtrafik och ett ytterligare utvecklat gc-nät. Dessa åtgärder kan dock tillsammans inte klara det transportbehov som stadens expansion kräver. Det s.k Umeåprojektet erfordras därför.

Naturskyddsföreningen Umekretsen redovisar ett yttrande som är identiskt med E4-gruppens ovan. Därutöver redovisas synpunkter på MKB-n som man anser är ofullständig eftersom den saknar alternativa väglokaliseringar, har ofullständiga trafikuppgifter och inte med ekologisk kompetens redovisar naturmiljön. Nydalaområdet kommer dessutom att störas av buller och minskar därigenom i värde som rekreationsområde, och detta i ett läge då Umeå har underskott på grönområden.
Kommentar: Beträffande trafikfrågorna hänvisas till yttrandet ovan. MKB-n till Kolbäcksbroprojektet skall läsas tillsammans med den övergripande MKB-n för E12 mm, dec 1994 och Lokaliseringsplanen för E4 och E12, slutrapport nov 1993. Här framgår alla alternativa vägsträckningar som studerats under projektets gång. För Nydalaområdet har redovisats gränser för störningar vid två bullernivåer, 55 dBA respektive 40 dBA. Den förstnämnda nivån ger inga störningar på rekreationsterrängen öster om Nydala badplats och camping medan den senare

medför störningar. Val av störningsgräns är en fråga om ambitionsnivå. Vill man uppnå den högre ambitionsnivån kommer det att krävas bullerskyddsåtgärder längs delar av Kolbäcksvägens östra sida. Det är dock knappast realistiskt att inom rekreationsterrängen öster om badplatsen kunna sträva mot 40 dBA-gränsen med tanke på ljuden från badplats, bilparkeringar och sportfält mm.

Hans Bergström (ordf i Öns intresseförening och Umeå Motorbåtssällskap) undrar varför inte Sjöfartsverket och Kustbevakningen finns med som remissinstanser då de är yrkesmän på vattnet med sjötrafik som en av sysslorna.
Kommentar: Umeå hamn som svarar för farleden och dess utmärkning i Umeälven och nyttjarna i form av småbåtsorganisationerna har ansetts täcka in kunskapen eftersom ingen kommersiell sjöfart längre trafikerar älven. Vi anser dock att Sjöfartsverket och Kustbevakningen bör sättas upp på remisslistan till utställningen av detaljplanen.

Nils-Ivar Holmgren, Barkaren 8 och **Gunnar Bäckström, Barkaren 9** anser att Kolbäcksbron inte bör byggas eftersom den i praktiken kommer att utgöra en ny E4, framför allt för den tunga trafiken. Vidare anser man att bullerplank inte bör sättas upp i deras tomtgränser utan hellre förläggas närmast Kolbäcksvägen. Treglasfönster bör sättas in för att få en god inomhusmiljö. Kan inte dessa åtgärder vidtas återstår endast inlösen av fastigheterna.
Kommentar: Frågan om bullerplankens placering närmast Kolbäcksvägen bör studeras och i så fall medföra en justering av MKB-n. Bullerplanken avser klara såväl utomhus- som inomhusmiljön. Vi anser inte att inlösen av fastigheterna krävs. Slutlig placering av bullerplanken bör ske i samråd med fastighetsägarna.

Göran Portin, Barkaren 7 anser att vägprojektet medför betydande olägenheter för både ute-och innemiljön. Man vill inte ha något plank i tomtgräns ute ser hellre en bullervall närmast Kolbäcksvägen samt en inglasning av deras altan på husets norr gavel samt treglasfönster.
Kommentar: MKB-n redovisar inget behov av bullerskydsåtgärder för fastigheten. Om bullerplank enligt yttrandet ovan placeras närmast Kolbäcksvägen kommer denna åtgärd även att ge bullerdämpning inom Barkaren 7.

Max och Sigrid Backman m.fl. inom kv. Kvarnmyran och Enbusken accepterar inte brobygget som kommer att drabba dem och försämra deras närmiljö främst i form av ökat buller. De anser att planerade av-och påfarter till Kolbäcksvägen borde få andra sträckningar och redovisar ett par alternativa skisser. Man undrar om pengar avsätts för att förbättra deras boendemiljö med avseende på buller. Man påpekar vidare att Kolbäcksvägen i praktiken kommer att få E4-trafik och att trafik därmed flyttas från centrala stan till ett annat tätbebyggt område.Man undrar vidare över valet av brotyp. Tidpunkten för samrådsremissen anser man illa vald så nära inpå semestrar. I övrigt redovisas ett antal frågor och påståenden som vi anser inte direkt berör utformningen av detaljplanen.
Kommentar: Enligt MKB-n kommer bullernivåerna, med bullerskydd på den nya bron, att understiga 55 dBA inom nämnda kvarter. Bullerberäkningen i MKB-n har setts över och visar att bullernivån utomhus för de sydligaste fastigheterna inom kv. Kvarnmyran och Enbusken varierar inom intervallet 51- 55 dBA. Vi

anser med hänsyn till gränsvärdet 55 dBA att några bullervallar eller dylikt inte erfordras. Kolbäcksvägen är sedan länge i kommunens planering avsedd att vara en större trafikled och är dimensionerad för stora trafikflöden. Ur trafiksäkerhetssynpunkt har därför bl.a. en mängd gång-och cykeltunnlar anlagts under vägen. Valet av brotyp har gjorts efter en arkitekttävling där fem förslag redovisats. Bron med sin pylon har valts som ett skulpturalt landmärke i det flacka landskapet. Frågan om var en ny E4 förbi staden skall dras avses klaras ut under 1996 och därmed innan någon etapp av Umeåprojektet påbörjas. Samrådsremissen har skett under tiden 6 juni t.o.m. 2 juli. Den tidpunkten anser vi inte olämplig med tanke på att huvudsemestern ligger under juli.

Asta Johanssson, Slipmästaren 1, påpekar att fastigheten är till försäljning men att ingen spekulant vill köpa till värderat pris p.g.a. planerna på Kolbäcksbron. Hon föreslår att kommunen löser in fastigheten till skäligt marknadsvärde.
Kommentar: Vi anser inte att fastigheten drabbas oskäligt av den nya bron. Föreslagna bullerskyddsåtgärder gör dessutom att bullervärdena inte kommer att överskrida 55 dBA utomhus på fastigheten. Någon inlösen av fastigheten anser vi inte erfordras.

Anethe och Bertil Gustavsson, Kvarnmyran 1 är starkt emot det planerade vägsystemet som förstör stadsbilden och miljön i ett område som är lungt och fridfullt och relativt förskonat från stora vägsystem. Man anser att bron bör byggas längre nedströms efter älven. Man undrar hur ofrånkomliga störningar ska elimineras, vad som sker om man inte kommer till rätta med störningarna samt vad kommunen gör åt det kraftigt försämrade fastighetsvärdet som blir följden av brobygget.
Kommentar: Den befintliga Kolbäcksvägen utgör redan idag en stor trafikled i området. Vägen förlängs nu över Umeälven i enlighet med översiktsplanens redovisning. Syftet med vägförlängningen över älven framgår i såväl översiktsplan som kommens trafikplan, nämligen bl.a. "ge en trafikavlastning av centrum samt en förbättrad tillgänglighet mellan de östra och de västra stadsdelarna i staden". Bullernivån beräknas bli 51 dBA för fastigheten och som mest 55 dBA inom det aktuella kvarteret efter det att bron försetts med bullerskyddade broräcken. Porfyrvägens förlängning anläggs ca 20 meter närmare fastigheten än den nuvarande Studentvägen som ligger 100 meter från tomtgränsen till Kvarnmyran 1. Någon "kraftig försämring" av fastighetsvärdet finns därför inte anledning att befara. Se för övrigt kommentaren till Max och Sigrid Backman m.fl yttrande ovan.

E. Swarts med grannar på Språkgränd och Kandidatvägen, vill att en bullervall byggs längs Kolbäcksvägens västra sida i höjd med nämnda gator. Man har redan nu problem med att inte kunna sova med öppna vädringsfönster.
Kommentar: Bullervallar eller bullerplank planeras enligt MKB-n längs den aktuella sträckan.

Björn Wejdmark, Kopparvägen 45 F anser att nuvarande E4 borde utrustas med fler planfria korsningar så att genomfartstafiken kan passera utan stopp och att Slättvägen bör dras väster om Röbäck. Kolbäcksbron/Kolbäcksvägen får inte bli nån extra E4 och därför måste utformningen göras så att genomfartstrafiken kör nuvarande E4 i avvaktan på en ny E4. Bullerplank/bullervallar måste byggas längs

hela Kolbäcksvägen för att inte boende i berörda stadsdelar ska bli bullerstörda. Utformningen av vägen bör göras så att trafiken flyter fram i 50-70 km/h med få stopp. Det är slutligen viktigt att avlasta centrum från trafik men inte till priset av försämrad miljö och hälsa i stadens största bostadsområden i östra Umeå.
Kommentar: Vi väljer att här inte behandla synpunkterna kring nuvarande E4 och planerad väg över Röbäcksslätten. Frågan om var en ny E4 förbi staden ska dras avses klaras ut under 1996, d.v.s. innan Kolbäcksbron eller någon annan etapp av Umeåprojektet påbörjas. Bullervallar och/eller plank samt växtlighet kommer att byggas där så erfordras vilket redovisas i MKB-n. Hastigheten på Kolbäcksvägen blir max 70 km/h och ytterligare åtgärder i bl.a korsningen med Tomtebovägen planeras för att undvika stopp och öka framkomligheten.

SAMMANFATTNING

Synpunkter	Förslag till åtgärd
1. Allmänt Några yttranden anger att bron medför positiva effekter med ökad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet. Tillgänglighet till Ön som rekreationsområde, flygplatsen och mellan stadens olika delar nämns.	
2. Bygg ingen bro - besluta först om ny E4 E4-gruppen, Naturskyddsföreningen samt vissa fastighetsägare i grannskapet anser att Kolbäcksbron inte ska byggas. E4 gruppen föreslår i stället förbättrad kollektiv trafik och d:o gc-trafik. Vissa anser bron onödig då den inte kommer att avlasta centrum från trafik - andra vill ha beslut om var ny E4 ska dras innan bron byggs. Några anser att bron i praktiken blir en ny E4 och att trafiken flyttas från centrum till Kolbäcksvägen med försämrad miljö inom bostadsområden i östra Umeå som följd.	Öpl 90, Trafikplan 96 och Lokaliseringsplan 93 visar att ytterligare två broar erfordras för att avlasta centrum från trafik och ge plats för framtida utveckling. Beslut om ny E4 avses att fattas under 1996, d.v.s innan Umeåprojektet börjar byggas. Inga åtgärder.
3. Utformning av bron Hela bron bör förses med genomsiktliga broräcken för att begränsa bullerspridningen. Den i beskrivningen nämnda hiss-och trapplösningen bör ingå i broprojektet och kopplas till planerad gc-väg längs älven. Bron för förlängas förbi Sofiehemsdammen och ersätta vägbanken som ökar intrånget i landskapet kring dammen och utgör en barriär i området.	Synpunkterna om broräcken och trapphus beaktas. Bron bör inte förlängas men utformningen av vägbanken bör ägnas stor omsorg vid efterföljande projektering.
4. Sofiehemsdammen Stor omsorg bör ägnas landskapsutformningen kring dammen. Universitetet bedriver forskning i dammen och önskar att dammen med närområde lämnas ostört. Se även pkt 3 ovan.	Stor vikt läggs vid landskapsutformningen. Intrång i dammen kan ej undvikas trots strävan att minimera.

5. Cirkulationsplats på Holmsundsvägen

PLU, Vägverket och UMI fastighetsutveckling anser att planerad rondell bör utformas så att en trafiksäkrare anslutning till Sofiehem Pulp möjliggörs.

Justerat läge för rondellen redovisas på plankartan.

6. Småbåtstrafiken längs älven

Småbåtsklubbarna vill ha 10 meters segelhöjd i stället för redovisade 9,0 meter under den nya bron och 4,5 meter segelfri höjd under bron över Lillån. Dessa och Öns intresseförening vill också ha 5, 7 meters frihöjd i planerad vägport på Ön för en ev båtuppläggningsplats på Öns sydspets.

Ingen förändring av segelhöjder som dock i praktiken blir minst 11 resp. 5 meter under sommarförhållanden. Ingen förändring av vägporten.

7. Miljökonsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen anser att MKB bör kompletteras med hur Hälsohögskolans temporära verksamhet påverkas under byggskedet. Miljökontoret och Tekniska kontoret påpekar att genomförandebeskrivningen bör kompletteras så att där framgår att alla angivna åtgärder i MKB inte kommer att genomföras inom broprojektet. Andra framför att MKB bör kompletteras med alternativa väglokaliseringar och med större ekologisk kompetens redovisa naturmiljöförhållandena. Försurningseffekterna på Nydalasjön p.g.a ökad trafik bör studeras så att inte sjöns rekreationsvärde äventyras.

Komplettering av MKB-n ang.Hälsohögskolan.

Genomförandebeskrivning kompletteras ang. åtgärder som inte vidtas inom broprojektets ram.

Inga åtgärder i övrigt. Provtagningar med avseende på. försurningseffekterna i Nydalasjön sker sen länge.

8. Buller

Fastighetsägare i kv. Kvarnmyran och Enbusken vill ha en annan sträckning av den nya Porfyrvägsförlängningen m.h.t buller. Fastighetsägare i kv. Barkaren vill flytta planerade bullerplank till nuv. Kolbäcksvägen. Naturskyddsföreningen anser att Nydala rekreationsområde kommer att bullerstöras och därmed minska i attraktivitet.

MKB ses över ang buller. Bullerplank i kv. Barkaren kan ev flyttas.
Två bullernivåer har angivits för Nydala. Vid den strängare, 40 dBA, krävs bullerskyddåtgärder.

9. Övrigt

Förslag framförs om trafikreglerande åtgärder i några av korsningarna med Kolbäcksvägen norr om planområdet. Det fd. Skiljestället på Ön bör bevaras och visas.

Behandlas inte i föreliggande planförslag.
Det f.d skiljeställets framtid får behandlas separat.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå augusti 1996
Planavdelningen

Anders Berg
Planchef

Hans Allergren
Planingenjör

FASTIGHETSREGISTERMYNDIGHETEN

KONTROLLISTA PLANRUTIN

Ärende: Kolbacksbron		Ink datum: 1997-12-11	Dnr (FRM): 97/111
		Tidigaste reg datum: 1997-12-11	Aktbeteckning (FRM): 2480K-P97/99
Registerområde, kommun		Antal handl: 1 / Antal kartor: 1	Reg datum/Annat avsl datum: 1998-02-04
Akt utgallrad datum	P g a ärende (dnr)	LSt dnr	Beslutsdatum
		Datum	Datum

HANDLÄGGNING

- [ ] Infört på registerkarta .....
- [ ] Mellanlagrat .....
- [ ] Granskat utan anm .....
- [ ] Godkänt .....
- [ ] Slutfört .....
- [ ] Akt till arkiv .....

INFORMATION

- [x] Nyregistrering
- [ ] Ändring
- [ ] Avregistrering

Planförkortning	Status	Plannamn/Text
DP	B	KOLBÄCKSBRON

Registerkarta: -448, -449, -469

Gäller t o m:

Arkivplats:

Tilläggsinformation: LAGA KRAFT 1997-10-02

Genomföranderid: Börjar 1997-10-03 / Utgår 2002-12-31

Börjar:

Utgår:

Berör
Till: KOLET 1
LINBANAN 5-8
SOFIEHEM 2:1, 2:3
STRÖMPILEN 1
UMEÅ 3:1
ÖN 2:13
ÖSTERTEG 5:13, 5:22, 5:32, 5:42, 5:51, 45:1
DAMMEN 1

Bort:

Berörda Fp/Dp

Anmärkningar: INL I ACM

Forts. på baksidan

1013 LMV 21 413 042 - KOMMENTUS FÖRLAG AB 92-01

Fastighetsmärkningar

Ändrar akt:
2480K-37/1966, 2480K-P 112/1956
2480K-P 138/1965, 2480K-P 16/1965
2480K-P 100/1970

Avregistrerar akt:
2480K-22/1970

Akt som ändras:	Berör
2480K-37/1966	Bort: LINBANAN 5-7
2480K-P112/1956 (138)	Bort: LINBANAN 5-8
2480K-P138/1965 (192)	Bort: SOFIEHEM 2:3
2480K-P16/1965 (190)	Bort: DAMMEN 1

Övrigt

2480K-P100/1970 (216)
Bort: KOLET 1, SOFIEHEM 2:3
Till: SOFIEHEM 2:2