

Detaljplan för fastigheten Tomtebo 2:1 inom Haga i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Tomtebo 2:1 m.fl., Tomtebo strand, upprättades av Umeå kommun, Detaljplanering under april 2022.

Syftet med planen är att skapa planmässiga förutsättningar för att utveckla en ny stadsdel i form av kvarterstad. Det innebär att möjliggöra för stadsbebyggelse i blandstad omfattande bostäder, kontor, offentliga och privata verksamheter, servicefunktioner samt räddningstjänst. Planen syftar även till att säkerställa en lämplig kvartersstruktur, exploateringsgrad, variation och gestaltning samt ändamålsenliga offentliga rum och parker för området.

Detaljplanen ska skapa goda förutsättningar för människor att leva och resa hållbart. Goda kollektivtrafikförbindelser samt ett gatunät som främjar fotgängare och cyklister möjliggörs inom planområdet. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra utrymme för kapacitetshöjande åtgärder i anslutning till Tomtebocirkulationen.

Vidare syftar detaljplanen till att ta tillvara platsens kvaliteter genom att bevara och säkerställa delar av den gröna korridoren som länkar samman Stadsliden och Nydalaområdet samt utveckla allmänhetens tillgänglighet till stranden. Inom korridoren ska Kolbäcken bevaras i sitt nuvarande läge. Den gröna korridoren syftar till att ge goda livsvillkor för djur och växter, ge möjlighet för rekreation och främja ekosystemtjänster. Planen ger även förutsättningar för en robust dagvattenhantering inom planområdet.

Samråd och granskning

Planen handläggs med utökat planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden **2020-06-10 – 2020-08-31** samt granskning **2022-04-12 – 2022-05-13**. Samrådsrets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Nedan görs en sammanfattning av inkomna synpunkter under granskningen, vilka kan beäkras ut i sin helhet.

Sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter

Flera av synpunkterna som inkom under granskningen handlade om liknande frågor. Därför besvaras de vanligaste förekommande synpunkterna samlat nedan:

Varför behöver man bygga på den här platsen?

En vanlig synpunkt är att man vill besvara skogen för växt- och djurlivets skull och ur rekreationssynpunkt.

Motiveringen till varför den här platsen behöver tas i anspråk är bland annat att Umeå kommun har som målsättning att kunna rymma 200 000 invånare 2050. En av tillväxtstrategierna i översiktsplanen säger att förtätningen i första hand ska ske inom fem kilometer från stadskärnan. För området gäller översiktsplanen fördjupning för universitetsstaden som pekar ut riktlinjer och strategier för hur detta ska kunna ske på ett, ur allmän synpunkt, hållbart sätt. Fördjupningen pekar därför ut olika områden som kan bidra till att knyta samman Umeås två kärnor, Umeå centrala stadsdelar och universitetsstaden. En sådan tillväxtstrategi som pekas ut är just Tomtebo strand som bedöms vara ett lämpligt område att ge plats för både fler verksamheter och bostäder.

Inom Tomtebo strand bedömer översiktsplanen och detaljplaneförslaget att det är möjligt att både bebygga platsen och samtidigt ta hänsyn till naturvärden i form av skogen och Kolbäcken genom den struktur som arbetats fram. I de gröna korridorerna genom området kommer skog och natur att sparas i så hög utsträckning som möjligt. Broar genom den gröna korridoren utformas för att minimera intrånget och vandringshinder för växt- och djurlivet inom grönskorridoren. Förslaget tar också höjd för lokalt omhändertagande av dagvatten inom planområdet så att vattnet kommer fördröjas och renas lokalt inom planområdet och därmed inte påverka varken Kolbäcken nedströms eller Nydalasjön. Därutöver sparas en minst 30 meter bred kantzon kring bäckfåran för att Kolbäcken inte ska påverkas negativt av exploateringen.



Illustrerad flygbild över Tomtebo strand, White arkitekter

Regleringen i grönkorridorerna är preciserad med en egenskapsbestämelse, [**blandskog**] som innebär ”*Naturlig blandskog med oreglerad bäck*”, för att dessa värden ska säkerställas på lång sikt. Även inom parker och skolgårdar är kommunens ambition att arbeta för att kunna bevara så många befintliga träd och naturliga värden som möjligt.

Trafiksituationen på Tomtebovägen och i Tomteborondellen

Ytterligare en vanlig synpunkt är att man är orolig för den tillkommande trafiken längs Tomtebovägen. Många upplever att Tomteborondellen är hårt belastad som den är idag och befarar att den tillkommande trafiken från Tomtebostrand kommer att förvärra situationen.

Innan första etappen av Tomtebo strand är utbyggd, kommer Malmvägens förlängning mellan Tomtebovägen och Carlslidsrondellen, vara öppen för trafik. Den bedöms kunna avlasta Tomteborondellen, framför allt i rusningstrafik, då det kommer att finnas ytterligare ett vägval för trafik från de östra delarna. Omfördelningen av trafiken bedöms¹ leda till en minskning av trafiken på Tomtebovägen, vid Tomteborondellens östra snitt, mellan 27% och 32%.

Tomtebo strand planeras med två anslutningar för biltrafik till omgivande vägnät, en vid Tomtebovägen som ansluter till Tomteborondellen och till E4 och en vid Universitetsrondellen. Det kommer inte att vara möjligt att köra bil genom Tomtebo strand utan varje del av stadsdelen har bara tillgång till en bilinfart. Så en del av trafiken från Tomtebo strand kommer att ha in- och utfart via Universitetsrondellen och en del mot Tomtebovägen.

Tomtebo strand står endast för en del av den tillkommande trafiken som belastar Tomteborondellen. Utöver alstrad trafik från Tomtebo strand tillkommer även trafik från närliggande områden samt för genomresande. Ett genomförande av detaljplanen för Tomtebo strand förhindrar inte kapacitetshöjande åtgärder, t ex en ombyggd trafikplats, vid Tomteborondellen i framtiden om behov skulle finnas.

Samtidigt ska Tomtebo strand utformas så att de hållbara färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik blir det naturliga valet för resor inom samt till och från området. Det ska vara enkelt för de boende och verksamma att med hållbara färdmedel nå sina målpunkter och utföra sina ärenden. För att minska resbehovet ska det finnas ett utbud inom stadsdelen som gör vardagslivet enklare. Allt från olika typer av service såsom paketutlämning/matkassar/delningstjänster till förskolor och skolor. Och hög tillgång till bilpooler, lådcykelpooler med mera som gör att det privata bilägandet kan minska. Utöver det kommer stomlinjen för kollektivtrafik gå rakt genom området med två hållplatser. Men det kommer inte att bli tillåtet med genomfartstrafik för bilar genom Tomtebo strand.

¹ Malmvägen trafikutredning, Trivector 2018-10-22

Umeå kommun arbetar också aktivt med att nå målet om att 65 % av alla resor ska ske med hållbara färdmedel. Bland annat planeras stombuss trafikera nya exploateringsområdet Tomtebo strand, samt att det görs satsningar på ett förbättrat gång- och cykelnät. Därför bör också scenariot med hållbar trafikallstring ses som ett högst rimligt scenario år 2040, med lägre trafikflöden som följd. Om kommunens mål om hållbart resande nås även för omgivande stadsdelar kan trafikflödet på vägnätet och även belastningen i cirkulationsplatserna minska ytterligare jämfört med scenariot i trafikutredningen.

Trafik på Malmvägens förlängning

Den förlängda Malmvägen planeras att utformas som en stadsgata med en hastighetsbegränsning på 40 km/h, och det kommer att finnas hastighets-säkrade passager i plan längs vägen.

Anslutningen till Tomtebovägen föreslås placeras där Sjöfruvägen idag ansluter till Tomtebovägen, vilket innebär en fyrvägskorsning i form av en enfältig cirkulationsplats. En separerad gång- och cykelväg planeras också längs vägen vilket ger förutsättningar för trygga skolvägar och främjar hållbara färd sätt.

Olle Fiskares väg

En annan synpunkt är att många vill att det ska vara skog och träd närmast Olle fiskares väg. Detta för att det är många som använder denna väg i rekreation och motionssyfte och de vill då känna att vägen är avskild från bebyggelsen.

I planförslaget planläggs området längs med Olle fiskares väg som naturmark, skolgård eller park. Med naturmark menas områden för friväxande grönområden, där även mindre park-, vatten- och friluftsanläggningar och andra komplement till naturområdets användning ingår. Stadsdelsparken och skolgården kommer också att innehålla delar med sparad skog. De olika funktionerna har kommunalt huvudmannaskap vilket betyder att kommunen är ansvarig för skötsel och drift enligt en skötselplan. På bilden nedan visas en illustration för hur bebyggelsen kan komma att upplevas från Olle fiskares väg.



Illustration med vy från Olle fiskares väg där den nya bebyggelsen kan skymtas till höger, White arkitekter

LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan.

Ärendet handläggs med utökat planförfarande och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats. Länsstyrelsen har yttrat sig i samrådsskedet 2020-08-27.

Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § Plan- och bygglagen (PBL) och nu kända förhållanden att det inte kan uteslutas att ett antagande och sedermera genomförande av detaljplanen leder till påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer, väg E4. Om detaljplanen antas enligt nu föreliggande förslag bedömer länsstyrelsen att överprövning måste ske.

Länsstyrelsen befarar i övrigt inte att riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser, eller att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Motiv för bedömningen

Europaväg 4 är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Riksintresset för anläggningar för kommunikationer ska enligt 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna. Med det avses att funktionen hos transportsyste-

met ska säkerställas. Ny bebyggelse får inte negativt påverka nuvarande eller framtida användning av anläggningen. Enligt PBL kap 11 § 10 ska Länsstyrelsen överpröva kommunens beslut, om beslutet kan antas innebära att ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses.

Länsstyrelsen gör bedömningen, med stöd av yttrande från Trafikverket, att kommunen inte med säkerhet har kunnat visa att genomförande av detaljplanen inte riskerar att leda till påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer, väg E4.

Länsstyrelsen bedömer att det är nödvändigt att kommunen och Trafikverket innan detaljplanen antas når en gemensam överenskommelse för hur trafiksituationen kan lösas. Utan en sådan överenskommelse ser länsstyrelsen i nuläget inget annat alternativ än att ett antagande av detaljplanen kommer att prövas.

Övriga synpunkter

Påverkan på Kolbäcken

I samrådet lyfte länsstyrelsen behovet av en fördjupad analys av hur Kolbäckens morfologi påverkas av planen. Mer specifikt är det vår bedömning att det behövs en analys av hur Kolbäckens närområde, 30m på vardera sidan av bäcken, och svämplan kommer att påverkas av planen.

Kommunen har inte presenterat en sådan analys i granskningsversionen av planen. Kommunen anger (sid 38) att Kolbäcken ska bevaras i sin naturliga fåra, att inget arbete ska ske i bäckfåran och att en 30 m kantzon ska sparas, vilket är positivt utifrån risken för påverkan på den morfologiska statusen. Trots detta ska tre broar anläggas över bäcken, vilket bör innebära en viss påverkan på närområdet till bäcken. Det är viktigt att kantzonen/skogen sparas intakt så att inte bara arbete i bäckfåran undviks utan även att hela livsmiljön kring bäcken i kantzonen lämnas orörd. Kommunen behöver förtydliga ifall "Park, gång" i plankartan delvis ingår i kantzonen om 30 m. Med utgångspunkt från detta finns skäl att genomföra en fördjupad analys av den morfologiska påverkan i syfte att säkerställa att ingen försämring sker av status för vattenförekomsten.

Vad länsstyrelsen känner till är inte Nydalasjön reglerad, det finns ingen dämning som innebär att nivån i sjön kan regleras. På sid 71 anger kommunen: "Utloppet från Nydalasjön till Kolbäcken är reglerat vilket gör att Nydalasjön får en starkt flödesutjämnande effekt." Kommunen behöver redovisa var denna uppgift kommer från. Möjligen kan kommunen mena att sjön fungerar som ett magasin och kan magasinera viss mängd vatten och på så sätt utjämna flödet i Kolbäcken vid höga och låga flöden.

Kommunen skriver i kommentaren till länsstyrelsens synpunkter i samrådet att de avser att "byta ut eller justera trumman i utloppet av bäcken innan kulverteringen så att det blir ett mindre vandringshinder". Länsstyrelsen

anser att kommunen behöver förtydliga att genom att byta ut trumman eller justera den ska slutresultatet bli en vägövergång som inte utgör vandringshinder för vattenlevande organismer.

Eftersom antalet personer som rör sig längs bäcken till fots eller med cykel kan antas öka väldigt mycket vore det bra att anlägga spänger eller liknande några meter från bäckfåran. Detta för att styra gående så att inte bäckstränder och blöta områden blir söndertrampade. Det är ett problem som finns i Djupsundsbäcken i Holmsund där många människor rör sig längs bäcken. Här har kommunen nyligen anlagt spänger några meter från bäcken vilket verkar ha bra effekt.

Dagvatten

I planen anges som en av principerna för utformning av dagvattensystemet att "Inget dagvatten från planområdet ska avrinna mot Nydalasjön". I efterföljande figur redovisas att område 3, 4 och 10 avrinner mot Nydalasjön vid beräkning av ett 100-års regn. För att undvika att dagvatten leds till Nydalasjön vid ett regn med 20-års återkomsttid anger kommunen att "ett lågstråk behöver upprättas i planområdets östra kant med brunnar som leder vattnet bort från sjön och mot fördröjningsanläggningar innan det leds ut mot Kolbäcken". Det är oklart dels var ett sådant lågstråk ska anläggas, (framgår ej av plankartan), och dels ifall det kan komma att krävas markavvattning för att åstadkomma ett lågstråk. Det är även oklart ifall ett regn högre än 20-års återkomsttid delvis kommer att avrinna till sjön.

Eftersom avrinningen till Kolbäcken kommer att öka till följd av ökad avrinning från bland annat hårdgjorda ytor är det angeläget att dagvatten fördröjs och renas lokalt, som också kommunen föreslår. Kommunen skriver vidare att "Dagvatten från planområdet ska inte påverka Kolbäckens naturliga flöde". Det är önskvärt att det tydligt framgår i planen att Kolbäckens hydrologiska regim inte ska påverkas av exploateringen.

Under miljökonsekvensbeskrivningen anger kommunen på sid 78 att "Föroreningshalter i dagvattnet kommer att öka men riktvärden kommer inte att överskridas." Kommunen har inte kommenterat de synpunkter Länsstyrelsen lämnade i samrådet angående en analys av hur halter av särskilt förorenande ämnen, näringsämnen och/eller prioämnen kan påverka statusen i vattenförekomsten Kolbäcken. Ökande halter av dessa ämnen kan innebära att MKN (ekologisk och kemisk status) överskrids i vattenförekomsten. Kommunen har inte heller bemött Länsstyrelsens kommentar om att etablera ett program för uppföljning av vattenkvaliteten i Kolbäcken.

För området i detaljplanens sydvästra hörn med användning *Gång, Cykel* och *dagvatten* behöver en tydlig beskrivning av detta område göras. Området kan översvämmas vid kraftigt regn. Om det inom området ska vara en uppsamlingsplats/reservoar för dagvatten ska detta beskrivas. Om dagvatten ej ska hanteras inom detta område bör bestämmelsen utgå.

Sura sulfatjordar

Länsstyrelsen är tveksam till att frågan om sura sulfatjordar ska hanteras under rubriken förorenad mark. Sura sulfatjordar är naturligt förekommande jordar som i händelse av att de syresätts i samband med exempelvis markavvattning oxideras och detta medför ett sänkt pH i avrinnande vatten och läckage av sura metaller.

Länsstyrelsen bedömer att det är nödvändigt att kommunen genomför en undersökning av förekomsten av sur sulfatjord på plats och bedömer risken för en försämring av vattenstatus till följd av exploateringen. Kommunen hänvisar till att det ska finnas en beredskap och att massor vid behov omhändertas på rätt sätt. Kommunen behöver även redovisa vilka övriga konsekvenser som exploateringen kan få och vilka åtgärder som behöver vidtas, hur exploateringen kan behöva anpassas för att förhindra en försämring av vattenstatus till följd av läckage av metaller till Kolbäcken.

Kommunen beskriver vidare att det är "möjligt med en viss försurande effekt av bäcken som ett resultat av anläggningsarbeten i sur sulfatjord" och konstaterar vidare att "risken för påverkan på vattenstatus bedöms vara liten till försumbar". Kommunen behöver redovisa vilket underlag som har lett fram till denna bedömning (sid 79).

Miljö kvalitetsnorm vatten

Planhandlingarna behöver uppdateras med aktuell (förvaltningscykel 3) status och miljö kvalitetsnorm för berörda vattenförekomster, Nydalsjön och Kolbäcken. Kommunen bedömer att planen inte medför ökad risk att några miljö kvalitetsnormer överskrid. Denna bedömning underbyggs inte med några analyser/beräkningar (ex analys av påverkan på morfologiska kvalitetsfaktorer och risk för ökad belastning av föroreningar).

Naturvärden

Under rubriken 'Park och natur' nämns enbart lekplatsprogrammet och inte vad kommunen åtar sig med planen när det gäller natur. För grönstruktur skriver kommunen att de "säkrar de prioriterade ekosystemtjänsterna på sikt" men planen innehåller ingen konkret beskrivning av åtgärder för att uppnå detta. Under kommentar anges endast att grönstrukturen ska bestå av naturlig blandskog med oreglerad bäck. Länsstyrelsens synpunkter kring Gröna stråk och kompensationsåtgärder som lämnades i samrådsskedet har inte bemötts. Synpunkten kvarstår.

Kommentar

Efter granskningsskedet av detaljplan för Tomtebo strand har planhandlingar samt en del utredningar och underlag kompletterats b.l.a. med anledning av Länsstyrelsens granskningsyttrande. Dialog har även förts med Länsstyrelsen och Trafikverket efter granskningsskedet.

Överprövningsgrund, Riksintresse för kommunikationer

Efter att förslag till detaljplan för Tomtebo strand var ute på granskning har utredningar² kompletterats i samverkan med Trafikverket. Ett antal varianter på kapacitetshöjande åtgärder, i form av planskilda korsningslösningar vid Tomteborondellen, har översiktligt undersökts. Utredningarna utgör underlag för bedömning av hur det fysiska utrymmet kan möjliggöras i planförslaget.

Planförslaget har efter granskning därefter justerats för området närmast Tomteborondellen för att möjliggöra ett fysiskt utrymme för eventuella kapacitetshöjande åtgärder i anslutning till Tomteborondellen. Området planläggs därmed i antagandehandlingen som vägområde.

Efter granskningsskedet har kommunen och Trafikverket haft en kontinuerlig dialog. Frågor som behandlats har handlat både om möjliggörandet av det fysiska utrymmet kring Tomteborondellen samt övriga överenskommelser, kring de fysiska åtgärder i anslutning till E4, som krävs för ett genomförande av detaljplanen. Dessa överenskommelser kommer också att säkerställas i de avtal som kommunen och Trafikverket ingår innan detaljplanen antas.

Med justeringar av planförslaget enligt ovanstående anser kommunen att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att leda till påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer, väg E4.

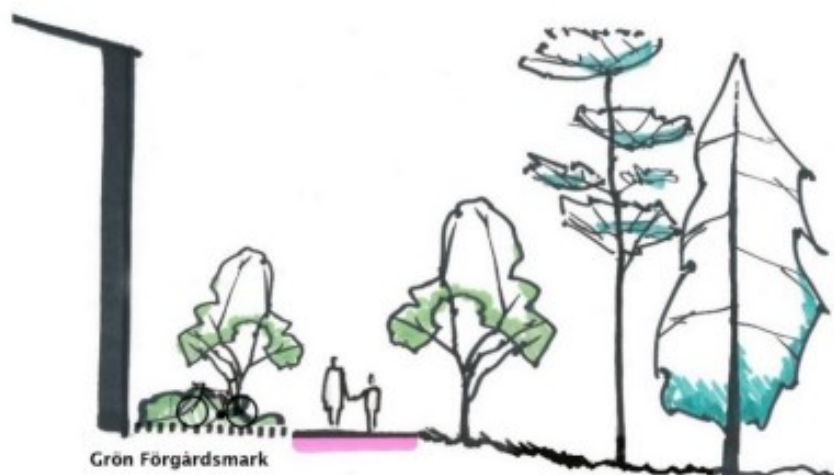
Påverkan på Kolbäcken

Efter att förslag till detaljplan har varit ute på granskning har en analys av Kolbäckens morfologi genomförts³. Närområdet kring Kolbäcken, 30 m på vardera sidan av bäcken, har ytterligare säkerställts i planförslaget dels genom att området på vissa partier breddats ytterligare, dels att Bäckbrons placering har justerats för att inte påverka Kolbäckens naturliga fåra. Bevarandet av en korridor längs med Kolbäcken innebär att vattendraget endast berörs av de tre broarna som planeras inom planområdet. Den lilla effekten som uppstår bedöms inte försämra kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd.

Den kantzon, som i detaljplanen är reglerad PARK gång, är till för att definiera gränsen mellan det bebyggda och det sparade naturstråket och begränsa kvarterens påverkan på naturstråket. Området planläggs som en 10 m bred buffert och kommer att innehålla en grusad gångväg närmast bebyggelsen och sedan möta befintlig marknivå med en planterad slänt. Delar av den planlagda delen inom området PARK gång berör på ett fåtal ställen närområdet kring bäcken men del anlagda delen kommer ofta att kunna bli mindre än 10 m.

² Rapport markanspråk Tomtebocirkulationen, Tyréns 230808 samt PM detaljutformning Tomteborondellen, Tyréns 230809

³ MKB för Tomtebo strand, Sweco sep 2023



Exempelsektion, PARK gång

Vid den nya centrala gatan, förlängningen av Vättarnas allé, som korsar Kolbäcken möjliggörs passage av mindre däggdjur genom bland annat väl tilltagna halvtrummor som även rymmer strandpassager på båda sidor av bäcken. Vid de nya gång- och cykelbroarna, Normyrabron och Bäckbron, finns förutsättningar för brokonstruktioner som utgör än mindre påverkan på naturmiljön kring bäcken.

I utformningsprogrammet⁴ beskrivs att i områden med blandskog och längs Kolbäckens kantzon sker röjning av unggran för att gynna lövskog som gynnar naturvärdena i Kolbäcken genom skydd och mat. Generellt genomförs åtgärder så att mängden död ved och äldre träd ökas på sikt i samtliga biotoper.

Vad gäller utloppet från Nydalasjön formuleras skrivningen om till att utloppet har en begränsad kapacitet och våtmarken uppströms utloppet har i sig en fördröjande effekt vilket gör att flödestoppar blir utjämnade till Kolbäcken. MKB och planbeskrivning har justerats.

Trumman under GC-vägen parallellt och öster om E4:an utgör troligen ett vandringshinder idag, medan trumman under E4:an utgör inte ett vandringshinder (Pelagia 2017). För att inte ytterligare påverka Kolbäckens konnektivitet i upp- och nerströms riktning kommer trummor/broar anläggas på ett sätt så att de ej utgör vandringshinder för vattenlevande organismer.

För att förhindra ökat slitage i skogen och kring bäcken beskrivs också i utformningsprogrammet att befintliga stigar ska underhållas och nya stigar ska anläggas i syfte att bevara skogsmarken. Det är dock inget som regleras i detaljplanen.

⁴ Utformningsprogram, Tomtebo strand etapp 1, WSP och Rundquist april 2023

Dagvatten

En mindre del av vattnet från området kommer, enligt beräkningarna, vid skyfall att avrinna mot Nydalasjön. Det lågstråk i den östra delen av planområdet som vid 20-års regn fångar upp dagvatten blir naturligt vid höjd-sättning av området. Delen som planläggs som NATUR kompletteras med egenskapen dagvatten så att det blir tydligt att marken även syftas till att användas för dagvattenhantering.

Genom de olika förslag på lösningar som tillämpas för att fördröja dagvattenet från planområdet, som presenteras i dagvattenutredningen⁵, kan effekten på Kolbäckens hydrologi begränsas så att de befintliga förutsättningarna inte försämras ytterligare. Det bedöms därför att ingen försämring av kvalitetsfaktorn hydrologisk regim kommer att uppstå med de åtgärder för att fördröja dagvatten som ska vidtas inom planområdet.

Miljökonsekvensbeskrivningen har efter granskningen också kompletterats med en analys av hur halter av olika ämnen kan påverka statusen i vattenförekomsten Kolbäcken. Den sammanvägda bedömningen är att belastning av renat dagvatten från detaljplaneområdet inte är av sådan omfattning att undersökta kvalitetsfaktorer under ekologisk och kemisk ytvattenstatus försämras på ett otillåtet sätt.

Inom planområdets sydvästra hörn, med användningen GÅNG CYKEL och dagvatten, passerar dagvatten från södra och sydöstra Tomtebo strand och leds norrut. Dagvatten leds ytligt i kanal som är öppen eller täckt med "lock". Planområdets sydvästra hörn lutar i dagsläget ner mot de två cykelportarna under E4 och Tomtebovägen. Detta område avvattnas med dagvattenpumpstation. Eftersom området ska vara en cykelentré med rimliga lutningar kommer delar av planområdet fortfarande luta ner mot denna lågpunkt, och även fortsättningsvis avvattnas med hjälp av pumpning.

Sura sulfatjordar

Frågan om sura sulfatjordar hanteras i planbeskrivning och MKB antagandehandling under rubriken Naturmiljö - Bedömd påverkan från sulfidjord. En geoteknisk fältundersökning⁶ i planområdet genomfördes 2018 och i den undersökningen påträffades ingen sulfidjord. Med anledning av den potentiella förekomsten av sulfidjord behöver det finnas en beredskap under byggskedet för att kunna ta hand om sulfidjord från schakter på ett lämpligt sätt. Efter identifiering av sulfidjord och dess omfattning kan det behövas grävas upp och ersättas med andra massor, särskilt där det ska byggas och där grundvattennivån förväntas förändras. Vid urgrävning kan det behövas åtgärder som innefattar t.ex. att undvika lagring av sulfidjord i närheten av vattendrag och diken, övertäckning av massorna, deponering under grundvattennivån, eller borttransport och vidarehantering (tillståndspliktigt). Frågan hanteras i den pågående projekteringen.

⁵ Dagvattenutredning Tomtebo strand, WSP 071022

⁶ Översiktlig geoteknisk undersökning Tomtebo strand, WSP 2019-01-18

Miljö kvalitetsnorm vatten

Planhandlingarna har uppdaterats med aktuell status och miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsterna Nydalasjön och Kolbäcken. Bedömningen har kompletterats med adekvata analyser och beräkningar. Förutsatt att föreslagna åtgärder vidtas vid behov är den sammanvägda bedömningen att genomförandet av detaljplanen inte medför en otillåten försämring av Kolbäckens kemisk status, ekologisk status eller kvalitetsfaktorer under ekologisk status. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå Kolbäckens miljö kvalitetsnorm för ekologisk status eller miljö kvalitetsnorm för kemisk status.

Naturvärden

Beskrivningar kring vilka åtgärder kommunen planerar för att säkerställa prioriterade ekosystemtjänster inom park- och naturområden kompletteras.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

TRAFIKVERKET

Trafikverket har tagit del av granskningshandling för detaljplan Tomtebo 2:1 m.fl., Tomtebo strand, Umeå kommun. Trafikverket har yttrat sig i samband med samrådet (2020-08-13 TRV2020/65508). Trafikverket har i enlighet med överenskommelsen mellan kommunen och Trafikverket arbetat med att stödja kommunens planering för att möjliggöra genomförandet av detaljplan för Tomtebo strand. Dialog har även förts med kommunen och Länsstyrelsen mellan samrådsskedet och granskningsskedet.

E4 är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Riksintressen för anläggningar för kommunikation ska enligt 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna. Med det avses att funktionen hos transportsystemet ska säkerställas. Ny bebyggelse får inte negativt påverka nuvarande eller framtida användning av anläggningen. Enligt PBL kap 11 § 10 ska Länsstyrelsen överpröva kommunens beslut, om beslutet kan antas innebära att ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses.

Tomteborondellen och detaljplanens påverkan på riksintresset

Trafikverket motsätter sig förslag till detaljplan för Tomtebo 2:1 m.fl, Tomtebo strand då detaljplanen försvårar nyttjandet av E4 och medför påtaglig skada på riksintresset enligt 3 kap Miljöbalken.

Trafikverket kräver:

- Avtal om medfinansiering- och utförande av en tekniskt genomförbar kapacitetshöjande åtgärd för Tomteborondellen ska undertecknas innan planen antas.
- Mark för kapacitetshöjande åtgärder för E4 ska säkras i plankartan.

- Avtal om anläggande av fysiskt hinder som hindrar genomfartstrafik genom Tomtebo strand ska tecknas mellan kommunen och Trafikverket innan planen antas.

Kommunen har i sin trafikutredning konstaterat att Tomteborondellen medför en belastningsgrad som överstiger 1 i samtliga scenarier. Enligt VGU (Vägars och Gators utformning) överskrider cirkulationsplatser önskvärd servicenivå om belastningsgraden är högre än 0,8. Belastningsgrad högre än 1 innebär att korsningens kapacitet kraftigt överskrids. Trimningsåtgärder som innebär mindre ombyggnation för att öka kapaciteten är enligt trafikutredningen inte tillräckliga eftersom belastningsgraden fortsatt överstiger 1 i de flesta scenarier. Tomteborondellen kan trots beräkningar med flera trimningsåtgärder inte erbjuda en önskvärd servicenivå lägre än 0,8, även om Umeå kommun skulle nå målet om 65 % transporter med hållbara färdmedel (buss, gång och cykel).

En av slutsatserna i trafikutredningen är att utredningen lagt sig högt vid beräkning av framtida trafikflöde år 2040. I trafikutredningen används en generell trafikuppräkningsmetod i kombination med att lägga till trafikstring från planerade exploateringsområden. Att det är högt konstateras genom jämförelse mot trafikflöden i en annan tidigare framtagen modell. Trafikverket vill förtydliga att prognoser av framtida trafikflöden kan vara högre och lägre p.g.a. osäkerheter. Hur mycket trafikstring en specifik exploatering ger är lättare att uppskatta. Cirkulationsplatserna norr respektive söder om Tomteborondellen som ingår i trafikutredningen får en beräknad belastningsgrad i samtliga scenarier som är 0,6 eller lägre och erbjuder då en önskvärd servicenivå med marginal. Trafikverket bedömer därmed att det är säkerställt att den generella trafikutvecklingen längs riksintresset E4 till 2040 inte är ett problem. Endast Tomteborondellen blir överbelastad enligt Umeå kommuns trafikutredning, och det i alla framtida scenarier som innehåller olika trafikmängder och då inrymmer framtida osäkerheter. E4:ans funktion som riksintresse för kommunikation måste säkerställas och den största påverkan sker genom exploatering av Tomtebo strand om detaljplanen genomförs.

Trafikverket har bistått kommunen med synpunkter på trafikutredningen. Kommunen och Trafikverket måste innan planen antas upprätta avtal om en långsiktigt hållbar trafiklösning som möjliggör för stadens utveckling samtidigt som tillgänglighet och framkomlighet säkras för långväga transporter på riksintresset E4. Området vid Tomteborondellen behöver säkras för kapacitetshöjande åtgärder i form av planskild korsning för att hantera den ökade trafik i området som detaljplanen medför.

Trafikverket har i det tidigare samrådsyttrandet (2020-08-13) krävt att kommunen reserverar mark för en kapacitetshöjande åtgärd i Tomteborondellen för att inte påtagligt försvåra nyttjandet av anläggningen och säkerställa riksintressets funktion. Trafikverket kan konstatera att kommunen

mellan samråd och granskning har omöjliggjort för tillräckliga kapacitetshöjande åtgärder genom att utöka planområdet mot Tomteborondellen. Trafikverket kan konstatera att frågan om att reservera mark för tillräckliga kapacitetshöjande åtgärder i Tomteborondellen kvarstår.

Det är graverande att kommunen inte tagit ansvar för de negativa konsekvenser detaljplanen medför i fråga om funktionen på E4 och därmed skadan på riksintresset, vilket påtalats specifikt för Tomteborondellen redan i Trafikverkets yttrande under samrådsskedet. Kommunen har därför haft tid att utarbeta en planskild utformning av korsningen som bedöms vara teknisk byggbar och där tillräcklig mark har säkrats samt att ingå avtal med Trafikverket innan planen antas för att säkerställa nyttjandet av E4:an.

Det är anmärkningsvärt att kommunen medvetet bedriver en fortsatt planering, utan att ta hänsyn till Trafikverkets yttrande under samrådsskedet, som medför en påtaglig negativ påverkan på E4:an som är utpekad som riksintresse för kommunikationer.

Trafikverket anser att detaljplanen inte tar hänsyn till möjligheterna att ordna trafik, till trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö enligt 2 kap 5-6 §§ plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Enligt 2 kap 5 § PBL ska vid planläggning bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att ordna trafik. Vidare ska enligt 2 kap 6 § PBL vid planläggning bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö.

Enligt trafikutredningen är det visat att detaljplanen påtagligt försvårar utnyttjandet av anläggningen E4.

Enligt 3 kap 8 § miljöbalken, MB, ska mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för kommunikationer och är av riksintresse skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Någon intresseavvägning ska inte ske utan åtgärder som hindrar eller försvårar användandet av E4:an får inte ske.

Av 11 kap 10 § PBL framgår att länsstyrelsen ska överpröva en kommuns beslut att anta en detaljplan om beslutet kan antas innebära att ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses. Länsstyrelsens roll är att bestämmelserna i 3 och 4 kap MB blir beaktade i en detaljplaneprocess.

Mot bakgrund av vad som anförts har kommunen inte stöd för att fatta beslut att anta föreslagen detaljplan. Om kommunen ändå fattar ett sådant beslut ska Länsstyrelsen överpröva och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap 10 § PBL.

”PM markanspråk Tomtebo cirkulationsplats”

Kommunen har mellan samrådsskedet och granskningsskedet låtit en konsult ta fram förslag på kapacitetshöjande åtgärder för Tomteborondellen, kallat ”PM markanspråk Tomtebo cirkulationsplats”. Det är anmärkningsvärt att ”PM markanspråk Tomtebo cirkulationsplats” och Trafikverkets synpunkter på detta förslag inte är beaktade eller bemötta och inte finns redovisade i granskningshandlingarna.

Länsstyrelsen har efter samrådsskedet kallat kommunen och Trafikverket till dialogmöte. Vid mötet den 2022-03-24 presenterade kommunen ”PM markanspråk Tomtebo cirkulationsplats”. Vid mötet efterfrågade Länsstyrelsen och kommunen Trafikverkets synpunkter. Trafikverket har via mail från kommunen mottagit presenterade förslag/ritningar (2022-03-25) och sedan skyndsamt lämnat synpunkter (2022-04-05) på trafiklösningarna som föreslås för Tomteborondellen.

Trafikverket bedömer att lösningarna inte är förenliga med förslag till detaljplanen mot bakgrund av nedan. De ritningar som kommunen låtit ta fram är i 2D och visar inte lutningar, räcken, sidoområden. Det finns en kulverterad vattenledning i stråket vars läge är hemligt och vars funktion är viktig. Kommunen behöver beskriva hur denna och eventuellt andra tekniska anläggningar ska hanteras och om det medför att något av alternativen inte kan genomföras av denna orsak. Detta framgår inte av trafikutredningen som kommunen låtit ta fram.

Alternativ 1 har en bristande linjeföring för E4:an. Det är 80 km/h på E4:an och för att en cirkulationsplats i en 60-80 km/h miljö ska anses vara trafiksäker ska hastigheten säkras så att de inte överskrider 50 km/h. ”Vinkeln mellan inkommande fordon och fordon i cirkulationen blir, med rätt utformning, spetsig. Det gör att cirkulationsplatsen har stora trafiksäkerhetsfördelar i jämfört med andra korsningstyper genom att skadeföljden i inträffade olyckor oftast blir lindrig.” (VGU Råd 2022) Problemet är att den planskilda cirkulationsplatsen är starkt förskjuten västerut. Det gör att tillfarten i cirkulationsplatsens södra ben knappt ger någon hastighetsdämpning och att vinkeln mellan tillfarten och cirkulationen är trubbig. Fordon kommer att kunna köra in här med hög fart, vilket är olämpligt och trafikfarligt. I tillfarten från det norra benet är istället avböjningen stor och där blir hastighetsdämpningen stor för de trafikanter som ska fortsätta på E4:an.

Något som skulle förbättra situationen skulle vara att minska på rondellytan (för att få plats på en yta som finns tillgänglig) samt att förskjuta hela den planskilda cirkulationen åt öster. Då krävs att markanvändningen som i detaljplanen är avsatt för gång och cykel och dagvatten ändras så att den avsätts för allmän samfärdsel eller inte planläggs. Gång- och cykelstråket

behöver flyttas in mer i området vilket begränsar de ytor som är avsatta för andra ändamål som bostäder, centrum, kontor etc.

Gående och cyklister är känsliga för kraftiga lutningar och omotiverade omvägar. Vid hinder väljer en del oskyddade trafikanter hellre trafikfarliga miljöer som en cirkulationsplats, istället för något som är fysiskt ansträngande eller bedöms ta längre tid. För att understödja kommunens vision och målbild för området är det viktigt att de gående och cyklandes färdväg är gen, säker och trygg. Därför är det viktigt att först utforma genomtänkta stråk för gående och cyklister och sedan stråket för fordonstrafik.

I detta fall då det blir aktuellt med en trafikplats krävs att gående och cyklisters stråk blir säkert utformat samt att det fungerar med den tänkta trafikplatslösningen. Att som i förslaget göra tre konstruktioner på varandra (Gång- cykel- moped (GCM) under mark, väg/gata i markplan samt överliggande brokonstruktion för väg/gata) är tekniskt avancerat och kräver en utredning för att kontrollera att det är möjligt. I utredningen behöver kartläggas hur befintliga ledningar går, hur de ev. behöver och kan flyttas samt hur geotekniska förutsättningar ser ut samt hur avvattningen kommer att fungera.

Alternativ 3 ger en bättre linjeföring för E4 än alternativ 1. Åtgärden kommer att kräva skyddsutrustning i form av räcken för att det ska bli säkert att köra i den överliggande cirkulationen. Det saknas information i skissen om hur GCM-lösningen är tänkt att fungera tvärs E4. Detta behöver kompletteras för att Trafikverket ska kunna ta ställning till denna lösning. De kommunala gatorna Ålidbacken samt Tomtebovägen går rakt in i cirkulationsplatsen utan hastighetssäkrande avböjning, vilket inte är trafiksäkert.

För inget av alternativen har kommunen avsatt det utrymme som krävs för en trafiklösning som klarar Trafikverkets funktionskrav när det gäller trafiksäkerhet och kapacitet. Det innebär att detaljplanen försvårar tillkomsten och nyttjandet av anläggningen vilket innebär en skada på riksintresset E4. Föreslagna åtgärder är inte heller tekniskt genomförbara. Kommunen saknar därmed genomförbar lösning för kapacitetshöjande åtgärder i Tomteborondellen. För detaljplanens genomförande behöver kommunen säkra att trafiksystemet kan hantera den trafikökning som planen genererar. Trafikverkets utgångspunkt är att den som planerar för ny eller påverkar funktionen i befintlig infrastruktur också måste känna ett ansvar för att lösa den problematik som uppstår.

Fysiskt hinder för genomfartstrafik inom Tomtebo strand

Kommunen har inte bemött Trafikverkets krav på avtal om upprättande av fysiskt hinder inom Tomtebo strand, för att förhindra genomfartstrafik. Trafikverket vidhåller kravet.

Universitetsrondellen

För genomförandet av fjärde benet i Universitetsrondellen krävs ett medfinansieringsavtal med Trafikverket. Utgångspunkten är att Trafikverket ska bygga åtgärden men den ska bekostas av kommunen.

Hälsa och säkerhet

Den köbildning som uppstår i området kring Tomteborondellen medför risk för både hälsa och säkerhet. Ett stort antal stillastående bilar kan medföra ökade föroreningar i området. Köbildning medför ofta stressade trafikanter som "chansar" med ökad olycksrisk som följd.

Gång- och cykel

Trafikverket vidhåller att kommunen måste visa hur det säkerställs att portar under E4 kan hantera den trafikökning i form av 4 500 cyklister som kommunen har som målbild. Portarna blir en flaskhals och måste, precis som trafiklösningarna för fordon, ha en erforderlig kapacitet, i synnerhet om kommunen menar allvar med att hållbara resor ska bli det naturliga valet. Portarna under E4 ingår i de stråk där antalet cyklister kommer att öka mest i framtiden enligt kommunens cykeltrafikprogram. Avtal om medfinansiering och utförande krävs. Trafikverket vidhåller att kommunen bör överväga att utforma den norra porten för att även utgöra kollektivtrafikstråk.

Dagvatten

Det är inte tillåtet att leda dagvatten till Trafikverkets anläggning och system för avvattnings, eftersom Trafikverkets anläggning endast är dimensionerat för vägen och omgivningens påverkan av vägen. Kommunen måste visa att dagvattenhanteringen inte innebär negativ påverkan på Trafikverkets anläggningar, både vad gäller dagvattenhantering, höga flöden och skyfall. Det måste klargöras vad som gäller för trummorna under och diken vid E4:ans anläggning och hur de får användas eller inte till detta planområde. Om det innebär påverkan på Trafikverkets anläggning ska avtal tecknas avseende genomförande och underhåll innan planen antas. Där ska det tydligt framgå vad som gäller, ansvarsfördelning etc. så att inte Trafikverkets hålls ansvariga för det som sker på grund av avvattningen från planområdet. Avtal om bevakningsuppdrag måste tecknas med Trafikverket.

Övrigt

Trafikverket och Umeå kommun har tillsammans under 2021/2022 tagit fram ett viktigt planeringsunderlag i form en trafikmodell med nuläge samt framtida scenarier för Umeå kommun och slutversionen presenterades den 28 april 2022.

Kommentar

Kommunen och Trafikverket har efter granskningsskedet haft en fortsatt dialog kring planeringen och genomförandet av detaljplanen för Tomtebostrand.

Tomteborondellen och detaljplanens påverkan på riksintresset

Efter att förslag till detaljplan för Tomtebo strand var ute på granskning har utredningar⁷ kompletterats i samverkan med Trafikverket. Ett antal varianter på kapacitetshöjande åtgärder, i form av planskilda korsningslösningar vid Tomteborondellen, har översiktligt undersökts. Utredningarna utgör underlag för bedömning av hur det fysiska utrymmet kan möjliggöras i planförslaget.

Planförslaget har efter granskningskedet därefter justerats för området närmast Tomteborondellen för att möjliggöra ett fysiskt utrymme för kapacitetshöjande åtgärder i anslutning till Tomteborondellen. Kvarter för verksamheter i planförslaget har minskat något, i jämförelse med granskningshandlingen, och därmed blir avståndet till cirkulationsplatsen större. Området närmast cirkulationsplatsen planläggs i antagandehandlingen som vägområde för att i plankartan säkerställa mark för kapacitetshöjande åtgärder för E4.

Utredningen innehåller även kapacitetsberäkning för två olika scenarier. Den visar att dagens korsningsutformning vid Tomteborondellen inte klarar av Trafikverkets prognostiserade trafik för 2040 oavsett tillkommande trafik från Tomtebo strand. Cirkulationsplatsen har hög belastning även med dagens trafik. I det målstyrda scenariot för 2040 uppnår belastningsgraderna för korsningen god standard både med och utan tillkommande trafik från Tomtebo strand.

Efter granskningskedet har kommunen och Trafikverket haft en kontinuerlig dialog. Frågor som behandlats har handlat både om möjliggörandet av det fysiska utrymmet kring Tomteborondellen samt övriga överenskommelser, kring fysiska åtgärder i anslutning till E4, som krävs för ett genomförande av detaljplanen. Dessa överenskommelser kommer också att säkerställas i de avtal som kommunen och Trafikverket ingår innan detaljplanen antas i kommunfullmäktige.

PM markanspråk Tomtebo cirkulationsplats

Efter granskningskedet har utredningen⁸ kompletterats i samarbete med Trafikverket och synpunkter har inarbetats och besvarats. Två av alternativen till planskilda korsningslösningar har också studerats vidare⁹ för att kunna svara på ytterligare frågeställningar kring genomförande och utrymmeskrav för de alternativen. De har sedan utgjort underlag för avgränsningen av det fysiska utrymme som möjliggörs i planförslagets antagandehandling.

⁷ Rapport markanspråk Tomtebocirkulationen, Tyréns 230808 samt PM detaljutformning Tomteborondellen, Tyréns 230809

⁸ Rapport markanspråk Tomtebocirkulationen, Tyréns 230808

⁹ PM detaljutformning Tomteborondellen, Tyréns 230809

Ytterligare överenskommelser kring fysiskt hinder för genomfartstrafik inom Tomtebo strand, fjärde benet i Universitetsrondellen, gång- och cykelportar under E4 samt utfart från planerad räddningsstation kommer att säkerställas i de avtal som kommunen och Trafikverket ingår innan detaljplanen antas.

Att utforma gång- och cykelporten i anslutning till Universitetsrondellen även för kollektivtrafik har i ett tidigare skede utretts och avfärdats då det skulle få stora fysiska konsekvenser på båda sidor av E4.

Dagvatten

En av förutsättningarna i utformningen av dagvattensystemet för Tomtebo strand är att inte flödet genom befintliga trummor under E4 ska öka. Så hanteringen av dagvattenflöden från området är dimensionerade med det som utgångspunkt. En av projekteringsförutsättningarna är också att avvattnings från E4 inte får påverkas och att dagvattenhanteringen för planområdet ska vara separerad från den.

Med justeringar av planförslaget enligt ovanstående anser kommunen att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att leda till påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer, väg E4.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Vid genomgång av planens granskningshandlingar har följande viktiga frågor för plangenomförandet noterats där planen måste förbättras.

Karta

Del av Olle Fiskares väg är detaljplanelagd som park och bostad i sydöstra delen av planen. Antingen måste vägen ledas om, detaljplanen utökas eller så måste kvarterets hörn skäras av och göras om till gata.

Inom Park är det utsatt en byggrätt, vilket inte fungerar enligt Boverkets definitioner.

Det finns områden i planen, i utkanterna av kvarter med B, som det inte framgår vilka begränsningar gäller. Antar att det skall vara prick mark men det framgår inte även om kartan är utskriven i A0, det är ett så smalt område. Likaså är delar av texten väldigt svår att utläsa då de är så oerhört små, även i A0, bla indexsiffrorna. Kartans skala måste göras om så att det går att utläsa vilka begränsningar som gäller för alla områden.

Flera av bestämmelserna i planbeskrivningen stämmer inte överens med plankartan, tex m6. Det finns en bra lista där bestämmelserna samlas i detaljplanen över Tomtebo gård, vilket skulle passa bra i denna planen då tydligheten skulle bli större.

Kvarternamn och gatunamn kan tas bort då de inte tillför något och gör kartan mer svårläst.

Park (utan index) finns inte med i legenden. Vi anser att cykel även borde ingå i områden med Park2, precis som i områdets södra del. I planens södra del där det är Park2 står det även att det skall ingå cykel- och gångväg. Det bör preciseras vart denna gång och cykelväg skall placeras då detta påverkar grannarna utanför planen i söder.

Bestämmelsen största byggnadsarea måste preciseras om det avses för hela kvarteret eller per fastighet. Om det avses per fastighet kan det teoretiskt innebära att man kan avstycka mycket små fastigheter med byggarea tex 1500, vilket resulterar i att kvarteret blir oerhört tätbebyggt.

Genomförandebeskrivningen

I genomförandebeskrivningen finns inte fastigheten Stadsliden 6:7 med. Sedan är det svårt att bedöma om även Teg s:1 ligger innanför plangränsen.

I flera av kvarteren, speciellt längs med östra plangränsen och där bostäder och parkering ska samsas kan 3D fastigheter bildas, detta måste framgå i genomförandebeskrivningen. Vidare behöver det framgå vilka behov av gemensamhetsanläggningar/servitut som 3D fastighetsbildning medför.

De små blå E-områdena kan avstyckas till egna fastigheter.

Texten om exploatering och avstyckning på sida 83, är för ostrukturerad för att kunna förstås. Likaså är det ostrukturerat i stycket om parkeringsköp.

Bilden på sida 55, över tekniska anläggningar stämmer inte med plankartan och "tekniska anläggningar" beskrivs inte.

Det måste framgå att servitut bildas efter ansökan och prövning hos Lantmäterimyndigheten.

Det är inte redovisat om det finns befintliga rättigheter och hur de i så fall hanteras.

Det är skrivet att ett servitut för VA-ledning måste skapas under E4:an, sida 87. Om det avses ett officialservitut behövs fastighetsindelningsbestämmelser för att säkerställa att officialservitutet bildas. Frågan är om det skall tas upp över huvud taget eftersom det gäller en rättighet utanför detaljplanen.

Hubbar

E-områden verkar avse både el och hubbar, de bör för tydlighet särskiljas. Vidare stämmer inte bilden i planbeskrivningen inte överens med plankartan.

Det måste beskrivas bättre konsekvenserna av dessa hubbar. Vem skall bygga de, vem skall bekosta de, vem skall sköta de, när ska de var färdigbyggda. Om parkering inte finns att tillgå för flerbostadsfastigheterna vid avstyckning är de inte att anse som lämpliga fastigheter och kan därmed inte avstyckas. Om det skall bildas gemensamhetsanläggningar för hubbarna måste detta framgå och hur det påverkar de boende i området.

Det framgår inte vem som skall hantera bilpoolerna. Bilpool kan inte ingå i en gemensamhetsanläggning.

Hubbarna kan även delas upp i 3D fastigheter och de gemensamhetsanläggningar det innebär.

Det är inte redovisat hur värme skall tillgodoses inom planområdet. Det samma gäller hur avfall skall hanteras, med gemensamhetsanläggning, privat...

De ekonomiska konsekvenserna måste beskrivas mycket mer utförligt, inte bara för exploatör och kommun utan även för de boende i området, tex anslutningsavgifter till VA, förrättningskostnader.

Området för gång och cykel vid Tomteborondellen anser vi vara omotiverat stort område. Tex kan gc-vägen in till GATA2 göras smalare och ha utfartsförbud ut från områdena med centrumkombination.

De små triangulära parkerna, bredvid skolfastigheterna, har gata på alla sidor, vilket vi finner omotiverat i alla fall ut mot gc-vägen. Frågan är även hur dessa gator skall skötas då de är så pass smala. Gatorna bör kunna göras om till gc-väg.

I genomförandebeskrivning så behöver namnet Olle Fiskares väg ses över då det stavas på olika sätt, bildnummer behöver ses över, hänvisningar behöver ses över.

Lantmäteri är den avdelning på Umeå kommun som utför nybyggnadskartor, grundkartor etc. Den kommunala Lantmäterimyndigheten utför alla förrättningsåtgärder, tex avstyckningar, gemensamhetsanläggningar etc. Lantmäterimyndigheten är inte en nämnd eller utskott, utan en myndighet.

Kommentar

Den befintliga dragningen av Olle fiskares väg kommer att ledas om för att möta Carlskroken i den sydöstra delen utanför planområdet. Hur den koppelningen är tänkt förtydligas i planbeskrivningen.

Bestämmelsen om största byggnadsarea preciseras och förtydligas med att den ska gälla inom respektive bebyggelseområde. Redovisningen av planbestämmelserna förtydligas i planbeskrivningen.

Konsekvensbeskrivningen för ingående fastigheter ses över så att den stämmer. Avsnittet om 3D fastighetsbildning kompletteras. Avsnittet kring hubbarna förtydligas.

Övriga redaktionella synpunkter hanteras på respektive ställe i planbeskrivningen.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att tillstyrka planförslaget. Sedan detaljplanen antagits blir det viktigt hur kvalitets- och hållbarhetsprogram utvecklas vidare över tid och att kommunen följer upp hur grönytefaktorer tillämpas vid genomförandet av planen för att säkra de prioriterade ekosystemtjänsterna på sikt.

Ärendebeskrivning

Projektet Tomtebo strand blir en ny stadsdel med utpräglad inriktning mot hållbarhet både miljömässigt och socialt. Detaljplanen är ett viktigt steg i processen. Planen har tagits fram i samverkan mellan kommun och engagerade byggaktörer. I samrådsskedet ansåg Miljö- och hälsoskyddsnämnden att det behövdes en bestämmelse i planen om vilka egenskaper som ska präglade den ekologiska korridoren genom området, för att säkra att den fungerar för artspridning på lång sikt. En sådan planbestämmelse är nu införd.

Kommentar

Hållbarhetsprogrammet och kvalitetsprogrammet är inte formella planhandlingar men har varit och är fortsatt viktiga verktyg i det fortsatta arbetet med att utveckla och genomföra stadsdelen Tomtebo strand. I de dokumenten läggs målsättningar för området och åtgärder för respektive etapp fast i samarbete med de byggaktörer, både privata och kommunala, som står för genomförandet. Kvalitetsprogrammet för etapp 1 kommer att färdigställas till antagandet av detaljplanen som underlag för kommande markanvisning och genomförande. Efter varje etapp ska kvalitetsprogrammet revideras och slipas inför nästa utbyggnadsetapp.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

TEKNISKA NÄMNDEN

Tekniska nämnden beslutar

- att lämna yttrande enligt nedan
- att tomt avsedd för omsorgsboende måste utformas så att Äldrenämndens behov av platser och arbetssätt kan tillgodoses

Tekniska nämnden ser positivt på att detaljplanen har styrts av hållbarhetsprogrammets vision om att Tomtebo strand ska vara ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt föredöme. Planprocessen har varit inkluderande med

mycket samarbete mellan förvaltningarna, varför de flesta frågor redan är hanterade.

Trafik

Detaljplanen ger goda förutsättningar till hållbart resande. De större gång- och cykelstråken inom stadsdelen har gena sträckningar och gaturummet är tillräckligt brett för att bygga egna banor för gående respektive cyklister i huvudvägnätet. Med ett ökat antal boende i denna del av Umeå kommer det att bli fler fotgängare och cyklister även i omkringliggande stadsdelar. Det kommer därför att finnas behov av att bygga ut kapaciteten för dessa även utanför Tomtebo strand, detta kan dock inte lösas inom denna detaljplan utan är något som kommunen behöver jobba vidare med i andra projekt.

Kollektivtrafikstråket löper gent genom stadsdelen och genom att större delen av detta är tänkt som bussgata (ingen övrig fordonstrafik) kommer framkomligheten för bussen att vara god.

Även att det planeras mobilitetsåtgärder, som t.ex. lådcykelpool och bilpool, bidrar till goda möjligheter att resa hållbart och minskar behovet av att äga egen bil för boende och verksamma i stadsdelen.

Detaljplanens trafikutredning visar att det i framtiden (2040) kan bli långa bilköer på Tomtebovägen och Ålidbacken under maxtimmen. I trafikutredningen ingår även en framtida stadsdel på Carlslund, det är alltså inte enbart Tomtebo strand som står för den trafikökning som utredningen visar.

I trafikutredningen har olika scenarier undersökts. Ett scenario bygger på kommunens mål om att 65 % av resorna görs med hållbara färdmedel. I detta scenario är det dock enbart de nya områdena Tomtebo strand och Carlslund som uppfyller målet, boende/verksamma i övriga stadsdelar i Umeå antas resa enligt nuvarande vanor. Resultatet med köer även i det hållbara scenariot visar på vikten av att kommunen aktivt fortsätter arbetet med att nå målet även för boende i resten av Umeå tätort.

Fördelningen av biltrafik mellan Tomtebovägen och Malmvägen kommer troligen att få en jämnare fördelning än vad trafikutredningen visar (dvs lägre flöden på Tomtebovägen). Detta har framkommit i de känslighetsanalyser som gjordes i detaljplanearbetet för Malmvägen och kan bidra till att köerna på Tomtebovägen blir kortare än vad trafikutredningen visar. Hur människor kommer att resa år 2040 och ännu längre in i framtiden är svårt att sia om. Det är troligt att digitaliseringen, klimatförändringen med mera kommer att leda till ändrade resmönster.

Om behov skulle uppstå finns det utrymme att i framtiden bygga en trafikplats där Tomteborondellen är idag. Eftersom ökad framkomlighet för biltrafiken kan leda till att kommunens mål om hållbart resande blir svårare

att nå är det dock ingen åtgärd som det bör planeras för i nuläget. E4 inklusive Tomteborondellen är en statlig väg.

Gatudrift

De gatubredder som detaljplanen medger möjliggör att driftskostnaderna kan hållas på ett relativt sätt rimlig nivå. Detta förutsätter dock att:

1. Avfall kan hanteras på fastighetsmark, dvs att det inte kommer krav på att t ex insamling av förpackningar eller annat ska hanteras på gatumark.
2. Förutsatt att det inte förekommer gatumarksparkering där snöupplag planeras exempelvis i trädrad mellan gata och gc-väg.

Park

Parker

Parkerna är av varierande storlek och är placerade med god rumslig integration. Parkernas närhet till äldreboende och skola ger förutsättningar för ökat nyttjande av parkerna, förutsatt att man tar hand om denna kvalitet på kvartersmarken. Parkerna är koncentrerade till planens södra och östra områden. Fördelen är att parkerna kommer att tillgodose parkbehovet redan i etapp 1 och 2. Nackdelen blir att avståndet till park väster om grönkorridoren blir längre än 250 m, ett mått som nämns i planprogrammet med referens till lekprogrammet. I planprogrammet går att läsa att det inom grönkorridoren "finns även möjlighet att anlägga mer eller mindre ordnade rekreationsplatser såsom exempelvis utegym, sittplatser m.m." vilket kompenserar för avståndet till park. Med ovanstående i åtanke är det viktigt att ta höjd i budget för ökade kostnader för projektering, anläggande och skötsel av naturmarken samt park- och gångstråk.

Lek

Planen tillgodoser varierad lek för olika åldrar inom 250 meter tack vare en blandning av park- och skogsmiljöer samt möjlighet till grönska och kvalitativ friyta på kvartersmark då bilparkeringarna flyttas till hubbar.

Friyta

Tillgång till ytor för lek och utevistelse i anslutning till bostaden är viktigt var man än bor i kommunen. Vid nybyggnation avsätts dessa friytor i första hand på kvartersmark för att säkerställa behovet av närhet till funktioner som ger livskvalitet i vardagslivet. Friyta definieras som den yta som inte är trafikytor eller bebyggelse, alltså räknas saker som förråd, cykelparkeringar, avfallshantering med mera inte som friyta.

I planprogrammet går att läsa att man tänker frångå översiktsplanens skrivning om en friyta på 1:3. Motiveringen är att man vill bygga tät blandstad och att grönytefaktor ger högre kvalitet på friytan.

Vid en snabb beräkning av förhållandet mellan BTA och kvartersmark så finns det förutsättningar för en friyta på 1:3. Samtidigt är det inte specificerat hur cykelparkeringen och sophanteringen kommer att lösas, vilket kan

ha stor inverkan på mängden friyta. Det är viktigt att bevaka att för mycket friyta inte går förlorad i bygglovsprocessen.

Dagvatten

Dagvattnet är en viktig fråga i planen då området är blött idag och ska kunna hantera 100-årsregn med klimatfaktor 1,3. Det innebär att parkområden och stråken söder och väster i planen kommer att ligga lägre än omgivande mark för att fördröja och ta emot stora mängder vatten vid skyfall. Noggranna undersökningar har gjorts för att dagvattenhanteringen ska kunna fungera.

Kravet på dagvattenhantering kommer att innebära ökade kostnader för Gator och Parker då den största delen av skyfall ska tas om hand på offentlig plats. Särskilt högt behov av fördröjning av dagvatten är det i den södra närområdesparken. Det är viktigt att ta höjd för ökande kostnader för både projektering, anläggning och drift av parkerna som kräver dagvattenhantering och samtidigt har höga krav på sociala kvaliteter.

Fastighet

Tider och etapper

I planbeskrivningen finns angivet mellan vilka år etapp 1 planeras. Inom området för etapp 1 finns skola, idrottshall, en förskola och brandstationen med. Umeå kommun, Fastighets byggnationer kommer i första hand att planeras utifrån de behov och tidpunkter som de kommunala verksamheterna anger samt när investeringsmedel är beslutade.

Parkeringar

De gemensamma parkeringslösningarna kommer att generera betydligt högre kostnader än den traditionella typen av markparkeringar som vanligtvis har tillskapats på den egna tomten. Initialt kommer det bli en investeringskostnad i form av en "andel" och vidare i de fortlöpande avgifterna.

Energi- och andra tekniska system

Det kommer att finnas utmaningar att vid tidpunkten för byggnation för respektive kommunal husbyggnation förhålla sig till de krav som anges i Hållbarhets- och Kvalitetsprogram beträffande specifikationer och krav som finns angivna i de Fastighets tekniska anvisningar och andra politiskt beslutade krav t.ex beträffande energi, miljö och annat, är svåra att överblicka i detta skede.

Ekonomi/finansiering

Bedömningen är att det initialt kommer att bli högre investeringskostnader byggnaderna på grund av omställningen till ett hållbart samhälle och Tomtebo strands hållbarhetsprofil. Exempel på detta kan vara högre materialkostnader jämfört med konventionella material, högre transportkostnader

utifrån ”gröna fordon”, resurskostnader för t.ex utredningar och beräkningar. Hur kostnadsutvecklingen på dessa kommer att ske under de kommande åren är svåra att förutse.

Driftkostnader för energi kommer att bli lägre än om byggnaderna hade utförts i dagens standard men andra drift- och underhållskostnader utifrån materialval och teknik är även dessa svåra att förutse.

Vård- och omsorgsboendet

Den byggnadsutformning som äldrenämnden efterfrågar (referens är det kommande vård- och omsorgsboendet på Västteg) går inte att placera på den tomt som är planerad för vård- och omsorgsboendet, utan en del förändringar.

Detaljplanen begränsar – utifrån flyghöjden - höjden på huset samt att det ej går att bygga en källarvåning. Under detaljplaneprocessen justerades denna höjd så att förutsättningarna förändrades utifrån ingångsvärdet. Konsekvensen med att det endast går att bygga tre våningsplan innebär att den byggnaden som går att placera på tomten kommer att se annorlunda ut än den utformning som äldrenämnden önskar, och kommer att ha annorlunda förutsättningar beträffande invändig logistik, angöringar och insyn då en av lösningarna kan vara att ha en boendevåning i markplan.

Kommentar

Höjdsättningen inom området har justerats något efter granskningskedet då utredningar kring höjdsättningen fördjupats i samband med att man tagit fram förutsättningar för kommande projektering. Det innebär för de flesta kvarter inom området, däribland det kvarter som är tänkt för boende för äldre, får något större utrymme på höjden.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen, som t ex driftskostnader, finns beskrivna under rubriken genomförandefrågor i beskrivningen till planen.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

UMEÅREGIONENS BRANDFÖRSVAR

Umeåregionens brandförsvaret lämnar följande synpunkter.

Brandstation [T1]

Tomtstorlek Umeåregionens brandförsvaret anser att föreslagen tomtyta fortfarande inte är tillräckligt väl tilltagen för att husera en ny brandstation under hela dess livslängd.

Landskapsarkitekten ser svårigheter att få plats med stationsbyggnad och förrådsutrymmen/gårdsförråd samtidigt som det behövs tillräckliga ytor för att få svängrum för manövrering av uttryckande fordon, vändplats och övningssyta.

Angöring

Brandförsvaret anser att det behöver tillskapas en separat utryckningsväg mot Kolbäcksvägen då detta är bäst utifrån såväl ett trafiksäkerhetsperspektiv, för att undvika en utryckningsväg via lokalgata med korsande utfarer och G/C-väg, som ur ett insatstidsperspektiv.

Utifrån nuvarande angöringslösning krävs trafikreglering av ett flertal vägsträckor: Överfart G/C-väg (Skvattramsgatan), passage Gata2 (Strättargränd) till Gata1 (Vättarnas allé) samt av Universitetsrondellen, inför utfar-ten i denna, för att säkerställa att utryckande brandfordon kan ta sig ut hela vägen till rondellen med bibehållen trafiksäkerhet.

Den önskade effekten med en till brandstation är att korta insatstiderna och kunna uppfylla 10 minuters insatstid även i de nord-/syd-/östra utkan-terna av staden. För att inte det framtida bostadsbyggandet ska begränsas i dessa delar av staden behövs en angöringslösning som bidrar till tidsvins-ten i stället för att minska den.

Brandförsvaret har efterfrågat motivering från Mark- och exploatering och Trafikverket, kring varför en separat utryckningsväg mot Kolbäcksvägen inte skulle vara möjlig, men har ännu inte fått återkoppling.

Stängsel

Brandstationstomten behöver vara inhägnad i sin helhet med stängsel och grindar för att undvika olyckor pga. att personer passerar området när det sker trafik och viss övningsverksamhet inom området. Stängsel utgör även skalskydd för brandstationen då dörrar, portar och utrustning inte alltid kan hållas låsta.

Närhet till farligt gods led

Planbeskrivningen stämmer ej med plankartan när det gäller planbestäm-melserna M1, M2, M3 och M4. Enligt riskutredningens slutsats bedöms pla-ceringen av friskluftsintag på vägg som inte är exponerad mot vägen vara en planbestämmelse som är lämplig för att uppnå en acceptabel risknivå inom 80 meter från vägområdet för E4. Brandförsvaret anser därför att detta bör finnas med som planbestämmelse alternativt finnas med i plan-beskrivningen liknande avstängningsbar ventilation.

Kommentar

Den tomt som i detaljplanen är planlagd för räddningstjänsten har utökats efter granskning. I detaljplanen möjliggörs också en separat utryckningsväg mot E4 norrut och en utryckningsväg inom kvartersmark söderut med koppling till Universitetsrondellen.

Planbestämmelserna om skydd, med anledning av närheten till farligt gods, har justerats i samarbete med brandförsvaret.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

UMEÅ ENERGI AB

Umeå Energi har inget att erinra avseende fjärrvärme-, fjärrkyla, el- (Elnäts) eller bredbandsledning.

VAKIN, UMEÅ VATTEN OCH AVFALL AB

Vatten och avlopp

Inom området planeras det för att anläggas värmeåtervinningsanläggningar för spillvatten. Hur en sådan anläggning ska utformas och vem som kommer vara huvudman utreds fortfarande i skrivande stund. Om anläggningen uppförs i syfte att nyttja värme från flertalet fastigheters spillvatten förutsätter detta att spillvatten från den allmänna anläggningen ska pumpas till värmeåtervinningsanläggningen. För detta behövs det en pumpstation som lyfter spillvattnet från de relativt djupa spillvattenledningarna. Detta ställer krav på utrymme för ev. anläggande av pumpanordning – hur detta ska lösas är inte färdigutrett men beroende på huvudmannaskap kan det erfordras ett e-område inom allmänplatsmark eller kvartersmark. Uppförandet av en spillvattenvärmeåtervinning kan även leda till att planerade ledningsdragningar måste ses över i syfte att möjliggöra att alla etapper kan anslutas till anläggningen.

Dagvatten

Från fördröjningsdiket i områdets södra del ska dagvatten (både 100 och 20 års regnet) fördröjas och senare avledas i planområdets ytterkant mot Kolbäcken. Det framgår inte i planhandlingarna vart denna anläggning ska placeras. Det saknas en planbestämmelse som reglerar att GC-väg eller naturmark ska nyttjas som fördröjning och bortledning av dagvatten. Detta bör tydliggöras. Även naturmarken både norr och söder om Kolbäcken längs med E4:an saknar en planbestämmelse som medger dagvattenhantering.

Avfall och återvinning

Inga ytterligare synpunkter.

Kommentar

I detaljplanen regleras de kvarter, där anläggningar för värmeåtervinning är tänkta, även med markanvändning för tekniska anläggningar. Så huvudprincipen är att ev. pumpstationer ska kunna inrymmas i samma kvarter i anslutning till värmeåtervinningsanläggningarna.

Efter granskningsskedet har förprojektering av dagvattenanläggningen genomförts och anläggningens behov av ytor samt placering har kunnat preciseras. Det innebär att egenskapen *dagvatten* har införts både inom område för gång- och cykeltrafik samt inom naturmark väster om området för att de ska kunna nyttjas för fördröjning och bortledning av dagvatten.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

HYRESGÄSTFÖRENINGEN I SÖDRA VÄSTERBOTTEN

Hyresgästföreningen värnar om hyresrätter och är positiv till att fler bostäder, framför allt hyresrätter, byggs i Umeå. Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för att utveckla en ny stadsdel med tät kvarterstad. Målsättningen tät kvarterstad är dock inte tydligt motiverat i planförslaget. Har man utrett förhållandet mellan tät kvarterstad och trivselen för de boende? Vad har man utgått ifrån? Med en tät bebyggelse ökar risken för att inte godtagbart ljusinsläpp uppnås i samtliga bostäder. Dessutom finns risken för ogynnsam vindpåverkan i de "mikroklimat" som kan uppstå mellan byggnaderna.

Enligt planförslaget ska enbart två busshållplatser anläggas inom området vilket medför att avståndet från bostad till kollektivtrafik kan bli mycket långt. Trafikstrukturen inom planområdet gynnar gående och cyklister samt begränsar biltrafiken. In- och utfarter till området är mycket begränsade med tanke på den trafik som 3 000 hushåll kan generera. Detta kan leda till trafikproblem. Särskilt i den nordöstra delen av planområdet, där de parkeringsplatser som föreslås riskerar störningar på grund av den koncentrerade biltrafiken. Enligt vår uppfattning tycks inte området vara planerad för äldre kommuninnevånare och/eller medmänniskor med begränsad rörelseförmåga, bland annat på grund av avstånd till olika serviceenheter och busshållplatser.

Att bebygga skogs- och våtmarksområdet kring Kolbäcken kan vara en teknisk utmaning. Den förhållandevis höga grundvattennivån inom området kan kräva kostsamma åtgärder, vilket i slutänden kommer att belasta de boende i området.

I den framtagna MKB har man påpekat risk för hälsopåverkan på framför allt barn och äldre samt hjärt- och lungsjuka på grund av närheten till vägar och andra utsläppskällor som påverkar luftmiljön. Utförd modellering visar dock att gällande miljö kvalitetsnormer för luft innehålls vid bostäder i planområdet men kan förändras.

Boende i närheten till trafikleder, i detta fall väg E4, kan påverka människors hälsa och kan enligt forskning öka risken för bland annat demens. En studie från Umeå universitet 2015 visar på att risken för demens ökar med avgaser i luften. Även en studie från Ontario i Kanada, utförd mellan år 2001–2012 visar att avgaser från biltrafik kan öka risken för demens. Har detta beaktats vid planläggning av Tomtebostrand?

Kommentar

En av de grundläggande strategierna i översiktsplanen för hållbar utveckling av Umeå, är att en majoritet av förtätningen ska ske inom fem kilometer från stadskärnan. Där är Tomtebo strand en av de större viktiga pusselbitarna för hållbar tillväxt. Behovet av nya bostäder är fortsatt stort och därför är det nya som bygg håller en relativ täthet för att åstadkomma det. I planförslaget har en avvägning gjorts mellan områdets täthet, skala och

de regleringar i planen som också ska säkerställa tillräcklig friyta och ljusinsläpp på bostadsgårdarna. Området är planerat med en anpassad höjdskala, väl tilltagna gaturum och offentliga platser med mycket grönska som borgar för ett gott mikroklimat.

I översiktsplan, Fördjupning för Umeå, har Umeå kommun beslutat att avståndet mellan hem och busshållplats längs stomlinjer inte bör vara längre än 500 meter (fågelvägen), detta motsvarar lite drygt fem minuters promenad. De två hållplatserna på Tomtebo strand ligger på 500 meters avstånd från varandra vilket innebär att flertalet kommer att ha närmre än 500 meter till närmaste hållplats. Tomtebo strand planeras trafikeras av stomlinjef trafik med hög turtäthet vilket också kommer att gynna boende på Tomtebo.

Markförhållandena i området har bedömts som relativt goda att bygga på. Dock är det alltid en utmaning att hålla nere priserna för nyproducerade bostäder. En av målsättningarna i hållbarhetsprogrammet för Tomtebo strand¹⁰ är att: "På Tomtebo strand är det möjligt att bosätta sig oavsett ekonomisk eller social situation".

Känsliga miljöer, som bostäder och skolor etc, planeras inte närmast E4/E12, där halterna av luftföroreningar är störst. En kompletterande utredning av föroreningshalter inne i området har gjorts och resultatet av beräkningarna visar att halterna i samtliga gaturum blir lägre än samtliga aktuella miljö kvalitetsnormer.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN

Föreningen ser positivt på de hållbarhetsaspekter som lyfts efter samrådsförandet. Vi anser fortfarande att den i detaljplanen fredade zonen runt Kolbäcken inte tillräckligt tillgodoser de krav som bör ställas utifrån ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv. Vi vill hänvisa till vårt yttrande den 18 augusti 2020 och de förslag på åtgärder som presenterats där (länkat nedan).

Som tillägg kan nämnas att de vägar som planeras gå över bäcken bör konstrueras så att det finns gott om plats under brospannet, det vill säga, att ingen vägbank går in i det känsliga naturområdet.

<https://umea.naturskyddsforeningen.se/2020/09/02/yttrande-gallande-tomtebostrand/>

Kommentar

Efter att förslag till detaljplan har varit ute på granskning har en analys av Kolbäckens morfologi genomförts¹¹. Närområdet kring Kolbäcken, 30 m på

¹⁰ Hållbarhetsprogram Tomtebo strand 2020

¹¹ MKB för Tomtebo strand, Sweco sep 2023

vardera sidan av bäcken, har säkerställts i planförslaget dels genom att området på vissa partier breddats ytterligare, dels att Bäckbrons placering har justerats för att inte påverka Kolbäckens naturliga fåra.

Bevarandet av en korridor längs med Kolbäcken innebär att vattendraget endast berörs av de tre broarna som planeras inom planområdet. Vid den nya centrala gatan, förlängningen av Vättarnas allé, som korsar Kolbäcken möjliggörs passage av mindre däggdjur genom bland annat väl tilltagna halvtrummor som även rymmer strandpassager på båda sidor av bäcken. Vid de nya gång- och cykelbroarna, Normyrabron och Bäckbron, finns förutsättningar för brokonstruktioner som utgör än mindre påverkan på naturmiljön kring bäcken. Den lilla effekten som uppstår bedöms inte försämra kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd.

För övriga synpunkter se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 46

Jag jobbar för idrottsföreningen GUIF som är aktiva på området och det gläder mig väldigt mycket att ni ritat in en idrottshall. Vi deltar gärna i dialogen med er i ett tidigt stadie för att kunna vara med och påverka idrotts hallens utformning. Det som främst är viktigt är att det är en 40x20 hall.

Kommentar

Planförslaget möjliggör för en skola som planeras bli en F-6-skola med tillhörande idrottshall. Idrottshallens storlek är inget som regleras i detaljplanen utan blir en del i planeringen av utbyggnaden av skolverksamheten.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

YTTRANDE 47

Jag är mycket glad att ni verkar ha lyssnat på oss som redan bor på Tomtebo och tagit till er av våra synpunkter. Mina 3 synpunkter finns med i ändringarna: Skog på båda sidor om Olle fiskares väg som jag tyckte var så viktigt. Lägre hus än det var tänkt från början närmast Olle fiskares väg så det fortfarande känns som man går i en skog. Större avstånd mellan gamla Tomtebo och Tomtebo strand. Att ni ska satsa på stora grönytor på nya bostadsområdet är också toppen. Jag säger stort tack!

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

YTTRANDE 48

Fosforutsläpp gör Nydalsjön sjuk. Vilka åtgärder är tagna för att minska risken för algblomning, när utbyggnaden av området runt sjön ska utökas? Publicerad 27 maj 2015 - Uppdaterad 09 april 2019 i VK. "Risken för att det ska bli algblomning i sjön är stor. Den största boven i dramat är fosfor som enligt Marlene Olsson Cipi, naturvårdare i Umeå kommun, har ökat

drastiskt de senaste åren. Det finns flera tänkbara orsaker till att mängden fosfor har skjutit i höjden. En orsak är ombyggnationerna av Kolbäcksvägen. När vägen byggdes sköt fosformängden i höjden. Det beror framför allt på att den vegetation som fanns i området tidigare och som stannade upp tungmetaller, fosfor och sediment innan det hamnade i sjön, togs bort i samband med vägbygget. - Nu består området istället av hård grund yta vilket innebär att allt leds rakt ned i sjön, säger hon. För att förhindra övergödning i Nydalasjön finns i dag två dammar, en i Tomtebo och en i Mariestrand. Dessa dammar ska fånga upp tungmetaller och fosfor innan det når sjön. Men två dammar kan var otillräckligt. - Vi får titta på vad vi behöver göra. Det kan bli aktuellt med ännu en fördröjningsdamm i norra delen av sjön, säger Marlene Olsson Cipi. Även rutinerna kring provtagningen i dammarna kan behöva ändras. - Just nu tas stickprover av sedimenten i dammarna men det har visat sig att detta inte fungerar så bra eftersom resultatet blir ojämnt. Nästa år kan det därför bli aktuellt med flödesproportionella provtagningar, vilket innebär att provtagaren sitter i i flera veckor och mäter automatiskt, säger Marlene Olsson Cipi. För att stoppa trenden av fosforsökning är det också viktigt att verksamheterna kring sjön tänker på vad de släpper ut. Umeå kommun har haft samtal med verksamheterna om att dra ned på framför allt gödsling för att minska risken för algblooming. En annan orsak till att sjön mår dåligt kan vara urinutsläpp. På somrarna är området runt hela Nydalasjön välbesökt. Då är det inte helt uteslutande att det finns de som kissar i vattnet. - Vi har gjort det antagandet att det kan komma fosfor ned i sjön den vägen också. Urin innehåller nämligen mycket fosfor. Vi försöker därför att få folket att tänka på att inte kissa i sjön, säger Marlene Olsson Cipi.

FAKTA

Algblooming kan vara farligt för framför allt hundar och barn. Även fiskar påverkas negativt. I dagsläget har fisken dock ännu inte påverkats av fosforsutsläppen i Nydalasjön enligt Marlene Olsson Cipi. Det är sammansättningen av de cirka 40 olika alger som finns i Nydalasjön som har förändrats. Vissa arter, som är mindre bra, har tillkommit och vissa arter, som är bra, har försvunnit. Även tungmetaller, som kommer från vägar, är ett hot mot miljön i sjön.”

Kommentar

Yttrandet verkar bestå i en kopia av en artikel i VK. Yttrandet tolkas till att handla om en oro för Tomtebo strands påverkan på Nydalasjön. En av förutsättningarna vid utformningen av dagvattensystemet på Tomtebo strand har varit att inget dagvatten från området ska ledas mot Nydalasjön. Därför planeras ett antal åtgärder både genom höjdsättning och med fördröjning och uppsamlade stråk för att leda dagvatten från området bort från sjön. Det är endast vid extrema skyfall som en mindre del av vatten från området kommer att rinna mot sjön.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

YTTRANDE 49

Tack att ni försökt ta mer hänsyn till naturen. Anser dock att man inte alls ska fortsätta bygga mer runt Nydalasjön främst för djuren och naturens skull men även människornas. Vi har dagligdags långa bilköer och skogen filtrerar mycket av avgaserna. Sedan skogen försvann vid gång-cykelbanan mellan Tomtebo, Nydala, Mariehem och Ersboda har luften försämrats. Har inte sett någon mäta utsläpp vid Tavelliden, Tomtebo-rondellen och värmeverket vilket skulle behövas, luften är vissa dagar redan nu riktigt dålig runt Nydalasjöns spår speciellt vintertid, ändå är det en bra bit från vägen. Har inte sett någon mäta där heller.

De senaste tio åren har 41 av 76 fågelarter som klassas som skogsanknutna minskat, en liten remsa/korridor är inte tillräcklig för fågelliv och övriga arter. Finner ingen fågelinventering i er lista trots det är mycket hackspett i området. Många fågelarter håller på att försvinna just för att det avverkas så mycket. <https://sverigesradio.se/artikel/manga-fagelararter-haller-pa-att-forsvinna-fran-sverige>

Våtomsrådena kring Nydala är också värdefulla, både för arter såväl som bärplockare men vem vill äta bär som knappt omsluts av skog eller plocka bär utanför någons fönster? Ljusföroreningar från bebyggelse påverkar insekter och nattdjur, ett nytt bostadsområde kommer definitivt ha inverkan. Sedan verkar många av de nya ljusen även besvära människor. Vilken sorts ljuskällor ämnar ni använda? Vad gäller buller störs även djuren av detta, främst arter i vatten. Hur påverkas grodorna som ibland syns till vid Olle fiskares, ser ut som man tänkt bygga där. Finner ingen artlista för området enbart Fladdermöss. Ekosystemtjänstbedömning - Tomtebostrand, Umeå kommun nämns grön infrastruktur för att bevara biologisk mångfald men då man inte inventerat arterna i skogen kan inte detta med säkerhet uppnås.

Pandemin har visat hur viktigt det är med större naturområden. De få naturreservat som finns har varit välbesökta och det har varit svårt att finna stiltje i dessa då de flesta sökt sig dit. Även skogarna runt Tomtebo/Nydala har varit välbesökta. I Miljökonsekvensbeskrivning står det området är ca 50 hektar men om 7 hektar är för kommersiell verksamhet, hur många hektar motsvarar dessa ca 3000 bostäder och hur många hektar ämnas bli orörda?

Bussgatan vid Nornaplatsen lades om för enklare framkomlighet, efter breddningen får bussarna ännu backa vid möte. Även bilköer är vanligt vilket gör att personbilar kör på bussgatan. Snöröjning har vi knappt haft på flera år, vad vurmar för att ännu ett område garanterat ska ha framkomlighet? Vi ska hålla avstånd, gå och cykla men är alla hänvisade till en och samma gångbana för besparingar vintertid och de banorna hinner man knappt röja. Bussarna är särskilt vid vintertid fulla vilket inte fungerar bra för gravida, småbarnsföräldrar med barnvagn, astmatiker eller de med

funktionsnedsättning. Man får gärna beakta trivsel, säkerhet och miljö för alla invånare framledes.

Kommer anslutningen till universitetsrondellen luta, hur blir det när isen kommer? Bra med en till brandstation, men vi har brist på brandmän och utrustning. Vatten kommer bli en bristvara, ämnar man lagra regnvatten till krissituationer i de nya områdena? Hur släcker man elbränder? Med alla dessa elfordon och ev. batterifabrik i antågande, har ni beaktat den nya form av bränder som kan ske och de hälsoproblem de kan orsaka? Kommer specifika rum/parkeringar finnas vid området för elfordon?

Sedan är det framkomlighet för utryckningsfordon, på vissa områden har de svårt att ta sig fram. Fartgupp och höga trottoarkanter kanske skyddar barn som ingen vakar över men att ligga i en ambulans som måste krypköra vid akut läge längre sträckor vill nog ingen.

Ska ni ändå genomföra detta projekt hoppas jag ni artinventerar och bygger högre hus samt ökar grönområdet än mer speciellt kring sjön, på så sätt blir mer natur och liv kvar samt man nyttjar marken effektivare.

Kommentar

En spridningsberäkning har gjorts för att undersöka hur utsläpp från trafik med mera i närheten påverkar luftmiljön i området. Resultatet av den trafikutredning som gjorts visar på ökad trafik år 2030 jämfört med nuläget och samtidigt förväntas utsläppen per fordon minska (emissionsfaktor). Föroreningshalter ökar men miljö kvalitetsnormer och miljömål överskrids inte inom planområdet.

Inom de gröna stråk som bevaras inom planområdet, planeras biotopvårdande åtgärder för att gynna de naturvärden och arter som konstaterats vid naturvärdesinventeringen. I arbetet med detaljplanen har även en ekosystemtjänstutredning gjorts som också har utgjort underlag för inarbetade åtgärder i planen. I miljökonsekvensbeskrivning¹² för Tomtebo strand redovisas identifierade arter, konsekvenser samt inarbetade och planerade åtgärder.

Inom Tomtebo strand planeras en rad åtgärder som gynnar ett hållbart resande samt mobilitetstjänster som underlättar vardagslivet såsom bl a hycyklar och bilpool.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 50

Vi som bor i lägenheter längs Olle Fiskares väg kommer att bli mycket störda av väg- och gångtrafik. Vi störs redan av bussar som svänger av hörnet på Älvans Väg, åker de uppför Olle Fiskares så sover vi aldrig. Ibland blir vi också väckta av att berusade studenter passerar till studentområdet i Tomtebo. Med ett stort nytt område kommer vi att invaderas.

¹² MKB för Tomtebo strand, Sweco sep 2023

Vi vill flytta på grund av den här projekt men det finns ingenstans överkomligt. Området är en vacker naturresurs, träd, blåbär, bäckar, fladdermöss, hackspettar, lommar på sjön, kärr och myrar, grodor, orkidéer, ekorrar, allt detta kommer att gå förlorat. Vi bor här för att det är utanför dörren. Våra liv kommer att förstöras.

Kommentar

Parkstråket mellan Tomtebo strand och befintliga Tomtebo har utökats och i det stråket kommer det inte tillåtas biltrafik. Det centrala stråket genom området, förlängningen av Älvans väg, planeras endast för busstrafik, gående och cyklister.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 51

Jag tycker "korridoren" mellan gamla Tomtebo och nya Tomtebo strand bör utökas än mer så att bostadsområdet börjar först bakom Olle Fiskares väg för att behålla skogen och minska förtätningen. Vi som bor på Tomtebo bor här på grund av närheten till skog och sjö, och önskar ej att detta kompromissas bort helt. Jag önskar också att det lämnas mer skog mellan kontorsbyggnader och GC-vägen längs med E4 för att bevara känslan av att cykla i skogspartier. Det är inte önskvärt att hela E4:an kantas av stora byggnader såsom vid Mariehem då det endast vittnar om brist på respekt för natur och dess värde. Behåll de upptrampade stigar som kommer finnas kvar och gör dem lättillgängliga för de boende. Eventuellt en omdragning av IKSU:s populära reflexbana som försvinner i sin nuvarande sträckning. Spara mer skog och natur.

Kommentar

Parkstråket mellan Tomtebo strand och befintliga Tomtebo har utökats så att den nya bebyggelsen på Tomtebo strand börjar först bakom nuvarande Olle Fiskares väg. Det säkerställer att en skogsridå vid befintlig bebyggelse på Tomtebo kan sparas samt att parkstråket också kan rymma en gång- och cykelkoppling i öst-västlig riktning. Växtlighet kommer också att sparas utmed E4 där området planläggs som natur.

Se också sammanfattande kommentar under rubriken; "Varför behöver man bygga på den här platsen?"

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 52

Jag sitter i styrelsen för Naturskyddsföreningen i Umeå. Vi avser att komma med synpunkter, men önskar att få anstånd till måndag den 16:e. Är det möjligt?

Kommentar

Naturskyddsföreningen fick anstånd att komma in med sitt yttrande den 16/5 2022. Se yttrandet under rubriken Naturskyddsföreningen ovan.

YTTRANDE 53

Kolbäcken rinner genom det skogsområde som är föremål för exploatering genom byggandet av Tomtebo Strand. Att kunna vandra genom en skog där en bäck porlar längs stigen är en unik upplevelse i denna del av Umeå tätort. Ingen annanstans in närheten finns denna möjlighet. När man talar om hållbarhet och föredöme i sammanhanget av att bygga ett bostadsområde i omedelbar närhet till detta naturligt vattendrag så är det rimligt att lämna en tillräckligt bred frizon till bäcken.

I detaljplanen har man valt att låta bostadsbebyggelsen väster om bäcken tränga in i skogen i anslutning till bussgatan. Detta krymper det utrymme som Kolbäcken får. Just den bebyggelsen kan minskas så att det blir åtminstone 70 meter från bäcken till bebyggelse. Även på den östra sidan om bäcken kan man minska bebyggelsen så att bäckens utrymme blir 70 meter även på den sidan. Det ger bäcken totalt 140 meter vilket betyder att karaktären av verklig natur bevaras. I planen finns också tre broar över Kolbäcken. En av dessa broar kommer att trafikeras av tung trafik d.v.s. bussar.

I planen dras bussgatan så att den skär av bäcken mitt på. På det sättet reduceras bäckens naturvärde ytterligare. Det finns inget transporttekniskt skäl till denna dragning. Det är fullt möjligt att dra vägen längre västerut och anlägga bron för tung trafik där den mest västligt belägna cykelbron är planerad. Där är marken hårdare och torrare än där bron är placerad i planen. En väg måste inte följa räta linjer den kan gå i en utdragen S liknande form. Man kan förlägga busshållplatser så att tidsåtgången för bussens färd blir densamma som i planen. Gångavståndet till närmsta busshållplats skulle öka något för de bostäder som ligger längst i nord öst i området. Samtidigt skulle de bostäder som ligger i den västra enklaven söder om kolbäcken få närmare till bussgatan.

Kommentar

I de gröna korridorerna genom området kommer skog och natur att sparas i så hög utsträckning som möjligt. Broar genom den gröna korridoren utformas för att minimera intrånget och vandringshinder för växt- och djurlivet inom grönkorridoren. Broarnas utformning och tekniska lösningar regleras inte i detaljplanen. Närområdet kring bäcken har efter granskningen utökats ytterligare något.

Placeringen av det centrala stråket har utformats för att tillgodose hög tillgänglighet till kollektivtrafik inom så stor del av området som möjligt.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 54

Generellt önskar vi att man ser över trafiksituationen med tanke på den expansiva ökningen av boende mot Tomtebo både vid Tomtebo strand samt Tomtebo gård samt ytterligare framtida utbyggnader. Under morgnar kan det vara så lång kö att det ibland når rondellen mot tavleliden, inte nog med det från denna punkt kan det ta över 30-50 min att bara komma ut på E4. Det går helt enkelt inte att ta bil om man skall vara i tid till något. Kan som tur cykla till jobb men inte alla som kan. Hastigheten (inkl framtida sänkning) på vägen samt de många avfarterna/infarterna/övergångar samt trafikljus gör inte situationen bättre.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken "Trafiksituationen på Tomtebovägen och i Tomteborondellen".

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 55

Trafiken på morgonen är och kommer fortsatt vara ett problem. Det finns idag inga problem på eftermiddagen när man ska hem eftersom proppen är att komma ut på E4an. När alla ska hem så sväljer områdena och det finns inget som stoppar upp. På morgonen ska många ut på E4an och något som skulle hjälpa där är att göra en separat högersvängande när man kommer från Tomtebo och ska ut på E4an. Denna separata fil ska då vara antingen en påfart till E4an eller gå hela vägen till Universitetsrondellen.

Att öppna Malmvägen för trafik föreslås som en lösning, men vi ska komma ihåg att totala trafikmängden kommer att öka och troligtvis kommer fler att köra bil i takt med att bilarna blir elektrifierade och det blir både miljövänligare och billigare att köra bil.

Trafiksituationen måste lösas innan man ansluter ytterligare ett område som ska generera trafik som ska ta sig ut på E4an. Malmvägen är inte lösningen. Man måste ordna bättre möjlighet att ta sig ut på E4an. En planfri korsning hade varit bästa lösningen istället för Tomteborondellen, men mitt förslag med en extra högersvängande fil i Tomteborondellen är en enkel och inte så utrymmeskrävande lösning. Det kan även vara en fördel att göra Tomtebovägen dubbelfilig längre sträcka in mot rondellen så att vänstersvängande kan komma förbi och inte behöva vänta på alla som ska svänga höger eller köra rakt fram i rondellen.

I trafikutredningen har man filmat trafiken kl 16-17 en dag, men som sagt så är det aldrig problem att ta sig in på Tomtebo, utan problemen med köer ända bort mot Tavlelidenrondellen är på morgonen och som värst mellan kl 7.30-8.30. Gör en filmning denna tid istället! Och gör det en vanlig vardag när alla ska till jobbet.

Hur är det tänkt att de boende på Tomtebo strand ska ansluta till Tomtebovägen? Jag tolkar som att trafikljusen vid betongvägen ska ersättas med en rondell. Vore det inte bättre att försöka ansluta största delen av trafiken mot Universitetsrondellen. Varför ska man bara ha kollektivtrafik över Kolbäcken? Då blir den redan hårt belastade Tomteborondellen ännu mer belastad. För de boende på Tomtebo strand blir det nog ingen större skillnad, men de som bor i Innertavle eller Tavleliden så kommer köerna bli ännu längre än idag.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken "Trafiksituationen på Tomtebovägen och i Tomteborondellen".

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 56

Möjligheten till ekologisk odling och komposter har inte visats tillräckligt stor hänsyn i detaljplaneringen. Framför allt visar man inte på hur Umeå kommun tar höjd för att 40% av den globala mattillgången idag kommer att försvinna inom en tjugo års period (dvs. samma period som Tomtebostrand ska byggas). Den reviderade detaljplanen bör därför säkerställa att odlingsbar mark ska finnas inom stadsdelen (för att öka chanserna till mattillgång för dom som ska leva i Tomtebostrand "livet ut") och säkerställa att ett återinförande av mineraler kan ske kontinuerligt (dvs, låta jorden vila utan att använda gödsel). Läs mer här: <https://www.consciousplanet.org/>

Den hållbara modellen för Tomtebo strand förlitar sig på invånarnas eget engagemang och kommunens förmåga att erbjuda förutsättningar som motiverar en gemensam och hållbar livsstil. Jag saknar dock ett tydligt ställningstagande vad gäller företag och verksamheter. Här bör kommunen som minst kräva hållbart certifierade företag vars tjänsteutbud eller produkter säkerställer att målen i 2030 agendan efterlevs. Om detta beslut inte sker på en politisk nivå finns stor risk att företagandet fortsätter i samma riktning som tidigare utan nämnvärda effekter på vare sig koldioxidutsläpp eller minskad konsumtion.

Detaljplanen för Tomtebostrand visar inte heller på den typ av infrastruktur som kommunen borde erbjuda för att stötta en delningsekonomi inom området. Exempelvis enklare förråd för delning av verktyg av olika slag och en delningsplattform som stöttar dessa initiativ, ex, en app och kodlås som säkerställer att kvartersboende får tillgång till exempelvis odlingsverktyg. Kommunen bör tydlig kommunicera (med kvarterslöningen och via information) att individer inte ska inneha dessa verktyg själv eftersom delning bidrar till en hållbar omställning av dagens konsumtionsvanor.

Det framkommer inte av detaljplanen om asfalt kommer att användas för att belägga vägarna och torgen inom stadsdelen däremot så visar illustrat-

ionerna att detta är planen. Asfalt är dock känt för att bidra till uppvärmningen av städer. Med framtida klimatförändringar i åtanke bör kommunen redovisa hur man har tagit hänsyn till detta och om vägarna borde hållas oasfalterade.

Tomtebo strand förlitar sig även på en infrastruktur (vatten, el och avlopp) som är utsatt för krissituationer så som krig, brist på el, och extrema väderförhållanden. Jag saknar en krishanteringsplan (förutom regnflöden) som skulle säkerställa att detta inte orsakar missförhållanden för dem som väljer att bosätta sig i en lägenhet. En sådan krishanteringsplan bör redan nu speglas i den stadsplanering som detaljplanen redovisar men jag saknar detta hänsynstagande.

I övrigt. Att lyfta fram Tomtebo strand som ett lyckat projekt är viktigt för att marknadsföra initiativet. Men frågan är om ni har missbedömt huruvida en ny stadsdel tilltalar den grupp människor som faktiskt intresserar sig för hållbarhet? Har ni exempelvis lärt känna de ekobyar som just nu växer fram genom initiativtagande människor över hela Sverige? Varför bygga en ny stadsdel när ni skulle kunna stötta människor att skapa detta själva genom en möjliggörande politik istället för en tillväxtpolitik?

Kommentar

Möjlighet till odling är inget som regleras i detaljplanen men är fullt möjligt att åstadkomma på skol- och bostadsgårdar. För området har också arbetats fram en grönytefaktor som ska tillgodose god tillgång till ekosystemtjänster inom området, där b.l.a. odling ingår. Grönytefaktorn ska uppfyllas både inom de privata kvarteren och på de allmänna platserna.

Vilken inriktning de verksamheter som etablerar sig i området är inte något som regleras i detaljplanen. Men hållbarhetsprogrammets mål och strategier gäller inom hela planområdet och under hela utbyggnadstiden så även de företag som etableras här ska också leva upp till målen.

För området tas också ett kvalitetsprogram fram som konkretiserar hållbarhetsprogrammet i strategier och åtgärder för respektive utbyggnadsetapp. Där beskrivs exempel på verktyg och system som kommun och byggaktörer kan tillhandahålla för att stötta det hållbara vardagslivet.

Vilken beläggning som används marken är inget som regleras i detaljplanen. Däremot regleras i planen att kvartersgårdarna ska ha en hög genomsläpplighet vilket i sin tur begränsar andelen hårdgjorda ytor. Krishanteringsplan är inte heller något som hanteras inom ramen för detaljplanen.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

YTTRANDE 57

Stor belastning på trafiken vid Tomtebovägen idag. Förstår inte att ännu mer trafik ska ut på samma väg. Långa köer redan idag på morgonen och eftermiddagen. Tänk till innan bygget startar! Behövs en hållbar trafiklösning.

Påfartsled mot E:4an och Kolbäcksvägen till höger mot Mariehem?

Satsa på stora förskolegårdar och skolgårdar i anslutning till skogsområde så att barnen kan utnyttja den vackra naturen.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken Trafiksituationen på Tomtebovägen och i Tomteborondellen.

Alla skol- och förskoletomter i området är placerade i anslutning till naturmark.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 58

Det är redan nu orimlig trafikbelastning på Tomtebo. Att ytterligare boenden ska samsas på en redan överbelastad väg är helt otänkbart för oss som bor så nära att man vaknar av trafiken på morgonen, samt utsätts för föroreningarna.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken "Trafiksituationen på Tomtebovägen och i Tomteborondellen".

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 59

Om jag förstår planerna rätt kommer trafiken från Tomtebostrand att ledas genom Tomteborondellen vilket rimligtvis innebär att fler trafikanter som har möjlighet kommer att välja att använda den planerade Malmvägen för att ta sig från Tomtebo ut på Kolbäcksvägen. Min invändning är därför hur Malmvägen därför kan klassas som en vanlig stadsgata? Det är en väg som byggs så att den avgränsar Carlslids båda bostadsområden från Carlshem.

Det är ett område som det idag är mycket gångtrafik emellan då barnen i området ska passera till och från skola, fritids och barnomsorg. Det är också många människor som idag trafikerar detta område till fots eller på skidor för att ta sig till rekreationsområdet runt Grössjön. Trafiken mellan områdena till fots och cykeltrafiken kommer också att öka i framtiden då en ny skola och idrottsanläggning ska byggas på, för oss som bor på Carlslid, andra sidan Malmvägen. I dagsläget är beskedet att den enda överfarten ska vara ett upphöjt övergångsställe utan trafikljus.

Min farhåga är att detta kommer att passager över Malmvägen kommer att vara mycket farligt och kan leda till många olyckor om inte denna passage

istället kan få göras genom en gångtunnel under vägen som på ett säkert sätt kan sära på de oskyddade trafikanterna från de bilburna.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken "Trafik på Malmvägens förlängning".

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 60

Trafiksituationen blir inte rimlig. Tomteborondellen är redan nu alldeles för överbelastad och hur tänker ni att Malmvägen förbi en skola och till och från förskolor ska kunna vara trafiksäker utifrån de volymer som kommer att bli. Hur kan alla utom ni förstå att det behövs planfri korsning vid Tomteborondellen om detta ska fungera? Samt styra ut mer trafik närmare Nydalarondellen och Mariehem.

Stadsdelarna bortom tavleliden växer stadigt och kommer att växa mer. Snälla tänk till denna gång, istället för att ni fortsätter göra samma fel som ni gjort med Tomtebovägen de senaste 10-15 åren.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken "Trafik på Malmvägens förlängning".

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 61

Jag vill börja med att säga att jag tycker att det är sorgligt om hela denna fina skog ska huggas ner. Jag bor väldigt nära och är rädd för att det kommer att bli väldigt mycket mer oljud och livat när det är klart. Ni hoppas på familjer som inte ska ha bil, men det är nästan en omöjlighet, vilket gör att det förmodligen kommer att förvandlas till ett studentområde, med allt vad det innebär.

Jag med många fler, promenerar/springer ofta på grusvägen längs med sjön upp till "kinabron", och det vore skam om inte det stråket får vara kvar, som det är, med skog längs med och att det får vara en oasfalterad väg så man slipper göra illa knäna när man springer.

Om ni åtminstone kunde minska ner på hela området och spara mera skog, helst längs med grusgångvägen hela vägen från älvans väg till kinabron, på båda sidor av vägen.

Är även bekymrad av hur bussgatan ska bli, och hoppas verkligen inte att det ska bli mer biltrafik hos oss. Det är ju så fint som det är nu på Tomtebo, där det inte är någon bilgenomfart.

Kommentar

Olle Fiskares väg utmed Nydalasjön kommer även fortsättningsvis vara kvar i det läge och i den utformning som grusväg den har idag. Det centrala stråket genom Tomtebo strand, förlängningen av Älvans väg, planeras bara för busstrafik, gående och cyklister. Området kommer inte att ha någon genomgående biltrafik.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 62

Att en redan överansträngd rondell och bilväg ska bli ännu mer ansträngd ser jag som befängt. Jag bor själv inte på Tomtebo men varannan vecka måste jag ta bilen dit morgon och em då min son går förskola där.

Jag förstår erat önskemål om att folk ska lämna bilen hemma och ta andra alternativ men det är inte genomförbart för alla. Därför är min önskan att ni ansluter hela Tomtebo strand även till Iksu-rondellen så inte all trafik därifrån ska klämma sig igenom samma flaskhals - Tomteborondellen. Som det ser ut nu blir jag ibland sen till både jobb och förskola vid hämtning pga den ansträngda situationen på vägen ifråga då ni tillåtit Tomtebo och Tavleliden explodera i storlek utan att ha i beaktning att även folk från Inertavle och Täfteå nyttjar vägen.

Underlätta trafiksituationen så tror jag alla berörda blir nöjda och glada.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken "Trafiksituationen på Tomtebovägen och i Tomteborondellen".

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 63

Tomtebovägen är idag mycket hårt belastad så alla åtgärder för att minska detta välkomnas. Går det om möjligt att göra Tomtebovägen tvåfilig i riktning mot stan? Det finns ett stort sidoområde.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken "Trafiksituationen på Tomtebovägen och i Tomteborondellen". Att öka framkomligheten för biltrafik på Tomtebovägen skulle leda till ytterligare ökade trafikmängder.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 64

Tycker inte att Tomtebostrand ska ha någon bilanslutning från Tomtebovägen. Planskild korsning från dagens Tomteborondell på E4an och en infart från IKSU-rondellen (förutsatt att cykelbana/gångväg får en tunnel)

Malmvägen kommer inte att lösa trafiksituationen för kommande område...den behöver öppnas för att avlasta för Tomtebo/Tavleliden i dagsläget och då är inte ens Tomtebogård bebyggt.

En bredare Tomteboväg bör övervägas och även en gång/cykeltunnel från OKQ8 för att fördela den befintliga cykeltrafiken på 3 stråk.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken "Trafiksituationen på Tomtebovägen och i Tomteborondellen".

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 65

Man måste ju vara utomordentligt efterbliven för att i huvudsak leda in trafiken från ett nytt och stort bostadsområde på en redan med råge överbelastad bilväg. För en normal människa går det inte ens att fantisera ihop så intelligensbefriade lösningar ens om man hade som mål att uppnå maximal skada i på befintlig situation. Redan idag är trafiken på Tomtebovägen enormt ansträngd på morgonen, Malmvägen kommer göra minimal skillnad då väldigt få ska åt det hållet i morgontrafiken. Området Tomtebogård är ännu under uppbyggnad och kommer att förvärra situationen ytterligare.

Men vetskap om den redan ansträngda situationen ter det sig fullständigt ogreppbart för en människa av normalintelligens att kunna fatta beslutet att ändå släppa på ÄNNU mer trafik på Tomtebovägen utan att ha några jävligt smarta lösningar i rockärmen för att lösa problemet. Det är fullständig idioti och verklighetsflykt att kunna fatta ett sånt beslut så till den grad att man undrar om det är sarskolan som sitter och beslutar på kommunen i dessa frågor? Speciellt då det finns en alternativ lösning att leda all trafik ut mot IKSU-rondellen istället och på så sätt kunna undvika ÄNNU mer jävla köbildning efter Tomtebovägen.

Att man på Umeå kommun verkar tro att folk kommer att leva nått jävla lägereldsliv på Tomtebostrand och sjunga kumbaya och cykla överallt istället för att ta bilen till arbetet understryker ju bara ännu mer hur disconnectad man är från verkligheten.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken "Trafiksituationen på Tomtebovägen och i Tomteborondellen".

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 66

Undrar hur ni planerar att avhjälpa den orimliga situation som råder redan idag gällande trafiken in och ut från området. Bor på Tavleliden och vissa morgnar är det krypkörning fram till Ålidhem C som gäller. Kan ta 25 minuter på morgon och em. 100 bilar ca som står och spyr ut avgaser utanför Sjöfruskolan i 30-40 minuter. Nu ska ännu fler boende hit, så då hoppas jag verkligen att ni har en fullgod lösning på trafikfrågan. Och försök inte "lösa" genom att rekommendera buss eller cykel. Hade de varit ok alternativ för mig hade jag givetvis tagit buss eller cykel istället.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken "Trafiksituationen på Tomtebovägen och i Tomteborondellen".

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

YTTRANDE 67

Jag hoppas verkligen att alternativ för nuvarande trafiksituation korsning Kolbäcksväg/Tomteboväg övervägs. Den är redan i nuläget ohållbar och i om detta förslag verkar det inte bättre. En plankorsning för att underlätta trafiksituationen. Det finns flera byar i området där det varken finns buss- trafik eller cykelväg så det finns inget alternativ.

Kommentar

Se sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter under rubriken "Trafiksituationen på Tomtebovägen och i Tomteborondellen".

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

SAMMANFATTNING

Byggnadsnämnden föreslås godkänna detaljplanen och lämnar över den till kommunfullmäktige för antagande.

Ändringar efter granskning

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

Plankartan

- Området närmast Tomteborondellen planläggs som vägområde för att möjliggöra ett fysiskt utrymme för eventuella kapacitetshöjande åtgärder.
- Närområdet kring Kolbäcken, 30 m på vardera sidan av bäcken, har breddats ytterligare.

- Bäckbrons placering har justerats för att inte påverka Kolbäckens naturliga fåra.
- Den del, närmast Olle fiskares väg, som planläggs som natur kompletteras med egenskapen dagvatten.
- Tidigare torg vid Tomtebovägen planläggs i stället som park.
- Bestämmelsen om största byggnadsarea har preciserats.
- Höjdsättningen inom området har justerats.
- Byggrätt för brandstation har utökats.
- En separat utryckningsväg mot E4 norrut och en utryckningsväg inom kvartersmark söderut med koppling till Universitetsrondellen möjliggörs.
- Planbestämmelserna om skydd, med anledning av närheten till farligt gods, har justerats.
- Egenskapsbestämmelse om dagvatten har införts både inom område för gång- och cykeltrafik samt inom naturmark väster om området.
- Några områden för tekniska anläggningar har fått ny placering.
- Bestämmelser om höjdsättningen av entréer har införts.
- Precisering av gator har justerats.
- Precisering av T₁ har justerats och ändrats till huvudanvändning för användningsområdet.
- Bestämmelse om handel i markplan mot torg har justerats.

Planbeskrivningen

- Kompletteras med beskrivning av vägområde närmast Tomteborondellen.
- Justeras avseende beskrivningen av Nydalasjöns utlopp.
- Tydligare beskrivning av hantering av sura sulfatjordar.
- Komplettering av beskrivning kring säkerställandet av prioriterade ekosystemtjänster inom park- och naturområden.
- Redovisningen av planbestämmelserna förtydligas.
- Genomförandefrågor kompletteras i enlighet med lantmäterimyndighetens yttrande.
- Kompletteras med beskrivning avseende kemisk och ekologisk status för vattenförekomsterna Nydalasjön och Kolbäcken.
- Förtydligas avseende pumpstationer för spillvatten.
- Kompletteras med beskrivning av Olle Fiskares väg anslutning till Carlskroken.

Tillkommande/reviderade utredningar

- Utredningar kring utrymmeskrav för kapacitetshöjande åtgärder, i form av planskilda korsningslösningar, har undersökts i samarbete med Trafikverket.
- MKB har kompletterats med;
 - en analys av Kolbäckens morfologi
 - beskrivning av Nydalasjöns utlopp
 - förtydliganden kring kvalitetsfaktorerna hydrologisk regim och ekologisk och kemisk ytvattenstatus
 - tydligare beskrivning av hantering av sura sulfatjordar
 - uppdatering med aktuell status och miljökvalitetsnorm för vattenförekomsterna Nydalasjön och Kolbäcken

Kvarstående synpunkter

Nedan listas berörda och sakägare med kvarstående synpunkter vilka ges underrättelse med besvärshänvisning.

Privatpersoner benämns [YTTRANDE 1, osv]. En förteckning över vilka som har lämnat in synpunkter hanteras av Umeå kommun, detta med hänsyn till GDPR.

Kvarstående synpunkter från samrådsskedet

- YTTRANDE 1	- YTTRANDE 15	- YTTRANDE 31
- YTTRANDE 2	- YTTRANDE 17	- YTTRANDE 32
- YTTRANDE 3	- YTTRANDE 19	- YTTRANDE 33
- YTTRANDE 4	- YTTRANDE 21	- YTTRANDE 34
- YTTRANDE 5	- YTTRANDE 22	- YTTRANDE 35
- YTTRANDE 6	- YTTRANDE 23	- YTTRANDE 37
- YTTRANDE 7	- YTTRANDE 24	- YTTRANDE 38
- YTTRANDE 9	- YTTRANDE 25	- YTTRANDE 40
- YTTRANDE 10	- YTTRANDE 27	- YTTRANDE 42
- YTTRANDE 11	- YTTRANDE 28	- YTTRANDE 43
- YTTRANDE 13	- YTTRANDE 29	- YTTRANDE 44
- YTTRANDE 14	- YTTRANDE 30	- YTTRANDE 45

Kvarstående synpunkter från granskningskedet

- Naturskyddsför- eningen	- YTTRANDE 55	- YTTRANDE 62
- YTTRANDE 49	- YTTRANDE 56	- YTTRANDE 63
- YTTRANDE 50	- YTTRANDE 57	- YTTRANDE 64
- YTTRANDE 51	- YTTRANDE 58	- YTTRANDE 65
- YTTRANDE 53	- YTTRANDE 59	- YTTRANDE 66
- YTTRANDE 54	- YTTRANDE 60	- YTTRANDE 67
	- YTTRANDE 61	

Detaljplanering, Umeå kommun oktober 2023

Denna handling har godkänts av planchef Clara Ganslandt med planarkitekt Magdalena Blomquist som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.