

Detaljplan för fastigheten Tomtebo 2:1 m.fl., Tomtebo strand inom Tomtebo i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Tomtebo 2:1 m.fl., Tomtebo strand, har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering under juni 2020. Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för att utveckla en ny stadsdel med tät kvartersstad. Det innebär att möjlig-göra för stadsbebyggelse i blandstad omfattande bostäder, kontor, offentliga och privata verksamheter samt servicefunktioner. Planen syftar även till att säkerställa en lämplig kvartersstruktur, exploateringsgrad och gestaltning samt ändamålsenliga offentliga rum och parker för området.

Detaljplanen ska utöver detta även skapa goda förutsättningar för människor att leva och resa hållbart. Således ska goda kollektivtrafikförbindelser samt ett gatunät som främjar fotgängare och cyklister tillskapas inom planområdet.

Vidare syftar detaljplanen till att bevara och säkerställa delar av den gröna korridoren som länkar samman Stadsliden och Nydala området samt säkerställa 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 avser även att skapa en godtagbar dagvattenhantering inom planområdet.

Planen handläggs med s.k. utökat förfarande och har varit föremål för samråd under tiden **2020-06-10 – 2020-08-31**. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Samrådsdialoger

Under samrådet har detaljplanen, förutom att varit på utställning enligt de formella kraven enligt plan- och bygglagen, även gått att ta del av via en webbplats för Tomtebo strand. På webbplatsen har möjlighet funnits att lämna synpunkter via en karta eller via formulär samt se andras synpunkter. Därutöver har detaljplanen även gått att ta del av i stadsbiblioteket på Väven via en utställning, med en fysisk modell över planen med tillhörande information.

Utmed Olle fiskares väg på Dialogplats Tomtebo strand har man också kunnat gå en "samrådspromenad" i skogen, där informationsskyltar funnits som berättar om olika delar av planförslaget.

Alla som lämnat sina kontaktuppgifter i sina yttranden kommer efter samrådet att få ta del av handlingen och kommunens bemötande i deras enskilda frågor. Alla synpunkter beaktas dock i det fortsatta arbetet med planförslaget och de allra flesta besvaras under sammanfattningen av vanligt inkomna synpunkter.

Sammanfattning av vanligt inkommande synpunkter

Många synpunkter har inkommit i samrådet och därav sammanfattas och besvaras de vanligaste förekommande nedan:

Avsteg från översiktsplanen

En vanligt förekommande fråga är hur kommunen motiverar avsteget från den fördjupade översiktsplanen.

Motiveringen är att vid arbetet med detaljplanen för Tomtebo strand har planområdet inventerats och utretts noggrannare utifrån platsen förutsättningar än i den fördjupade översiktsplanen. Naturvärden har inventerats och klassificerats, vilket resulterat i grönkorridoren ändrat sträckning och breddats för att kunna bevara så mycket naturvärden och ekosystemtjänster som möjligt samt att Kolbäcken kan behålla sin naturliga sträckning. Detaljplanens planområde har av den anledningen också utökats norrut mot Noret jämfört med översiktsplanens, för att möjliggöra en betydelsefull utbredning av grönkorridoren kring Kolbäcken samtidigt som den täthet och volym kommunen eftersträvar för bebyggelsen kan uppfyllas.

Vidare har även trafikstrukturen och gatusektionerna utretts med utgångspunkt att prioritera de hållbara färdssätten med gång, cykel och kollektivtrafik. Kollektivtrafiken har fått en mer central sträckning genom området och blivit genare, vilket gör att den blir mer tillgänglig för fler boende och verksamheter i stadsdelen. Detta leder även till kortare körtid för bussen vilket gynnar alla resenärer och bidrar att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Tomtebo strands trafikstruktur har även anpassats för att huvudstråken för fotgängare och cyklister ska ha goda sträckningar, god framkomlighet och hög orienterbarhet, för att det ska bli enklare och attraktivare att välja de hållbara färdssätten.

Mot Olle fiskares väg har även planförslaget justerats med ett större avstånd mellan vägen och bostadskvarteren och området längs med vägen planläggs som naturmark för att förtydliga vikten av att bevara befintlig skog mellan vägen och bebyggelsen på Tomtebo strand.

Av ovanstående anledningar bedöms det motiverat att frångå översiktsplanens plankarta i dessa aspekter men ändå fortsatt uppnå översiktsplanens intentioner som beskrivs i övriga planhandlingar.

Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet

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

Motiveringen till varför skogen tas i anspråk är bland annat att Umeå kommun har som målsättning att bli 200 000 invånare 2050 och i översiktsplanen för universitetsstaden pekas riktlinjer och strategier ut för att 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 för att bygga fler bostäder. Inom Tomtebo strand bedömer översiktsplanen och detaljplaneförslaget att det är möjligt att både exploatera platsen samt ta hänsyn till naturvärden i form av skog och Kolbäcken genom den bebyggelsestruktur som arbetats fram.

Inom grönkorridoren kommer skog och natur att sparas i så hög utsträckning som möjligt. Kommunen kommer göra ekologiska passager i form av broar, så det blir mindre eller inga vandringshinder för växt- och djurlivet inom grönkorridoren. 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 kantzons till Kolbäcken, där ingen påverkan kommer att ske i bäckfåran för att bäcken inte ska påverkas negativt av exploateringen.



Illustrerad flygbild över Tomtebo strand, White arkitekter

Efter samrådet har även regleringen i grönkorridoren preciserats med en egenskapsbestämmelse **[blandskog]** som innebär att *”Naturlig blandskog med oregrerad 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 som möjligt.

Trafikökning längs med Tomtebovägen

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 befärrar att den tillkommande trafiken från Tomtebostrand kommer att förvärra situationen avsevärt.

Planeringen är att innan Tomtebo strands första etapp är klar, kommer Malmvägens förlängning vara öppen för trafik. Den bedöms komma att avlasta Tomteborondellen en del. Området planeras med två anslutningar för biltrafik till omgivande vägnät vid Tomtebovägen som ansluter till Tomteborondellen och till E4 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 i Tomteborondellen i framtiden, om behovet skulle uppstå.

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.

Umeå kommun arbetar också aktivt med att nå sitt uppsatta mål om att 65 % av alla resor ska ske med hållbara färdmedel. Bland annat planeras stombuss trafikera nya exploateringsområdet Tomtebo strand, samt görs satsningar på ett förbättrat gång- och cykelnät. Därför bör också scenariot med hållbar trafikstring 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.

Längre avstånd till befintliga Tomtebo

Många har haft synpunkten att naturområdet mellan befintliga Tomtebo och Tomtebostrand borde vara bredare. Detta för att avskilja områdena från varandra lite.

För att bemöta denna synpunkt har området mellan befintliga Tomtebo och Tomtebo strand utökats efter samrådet. Ett bredare område gör att mer befintlig skog kan sparas och ett utvecklat parkstråk kan rymma både ett generöst gång- och cykelstråk samt dagvattenhantering. Av den anledningen har planförslaget reviderats till att ha ett avstånd för park, gång och cykel på 36 meter från tidigare 20 meter. Det tillsammans med förgårdsmark i de nya kvarteren gör att det faktiska avståndet mellan byggnader blir ca 40 meter. Det utökade området syftar till att ge en känsla av skog men också trygghet, variation som länkar ihop områdena samtidigt som tillräckligt med dagvatten kan omhändertas. Bebyggelsekvarteren närmast parkstråket regleras också så att gårdarna öppnas upp mot det och bidrar med ytterligare grönska till stråket. Sektionen och beskrivningen av detta stråk förtydligas i planbeskrivningen.



Illustration med vy från befintliga Tomtebo längs förlängningen av Vättarnas allé

Lägenhetsfördelning

En annan vanligt förekommande synpunkt är att man vill att kommunen ska reglera storleken på lägenheterna för att undvika att det bara blir små lägenheter, eller stora lägenheter.

I detaljplanen har vi inte möjlighet att reglera fördelningen mellan lägenheter utan säkerställer endast att det blir bostäder. För att kunna uppnå den täthet och stadsmässighet som kommunens tillväxtstrategi bygger på

säkerställer detaljplanen dock en lägsta höjd på bebyggelse för att främja flerbostadshus och som troligen medför fler lägenheter. Då kommunen äger marken kan kommunen också i efterkommande markanvisning styra vilken typ av bebyggelse som är önskvärd för att tillskapa den blandning av boendeformer, både i storlek och upplåtelseform, som är målsättningen.

Spara skog längs med Ollefiskares 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 rekreations och motionssyfte och de vill då känna att vägen är avskild från bebyggelsen.

I samrådet var skogen mot Olle fiskares väg inte med i detaljplanen. Utifrån inkomna synpunkter har vi nu reviderat planförslaget för att planlägga för naturmark längs med Olle fiskares väg. Med naturmark menas områden för friväxande grönområden, där även mindre park-, vatten- och friluftsanläggningar och andra komplement till naturområdets användning ingår. Marken har kommunalt huvudmannaskap vilket betyder att kommunen är ansvarig för skötsel och drift enligt framtida skötselplan. Efter samrådet har också avståndet mellan den tillkommande bebyggelsen och Olle fiskares väg utökats. På bilden nedan går det att se en illustration för hur bebyggelsen kan komma att upplevas från Ollefiskares väg.



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

Lägre hus mot Nydalasjön

Ytterligare en synpunkt är att många vill att bebyggelsen ska trappas ned mot Nydalasjön för att minska intrycket av bebyggelsen från rekreationsområdet.

I syfte att bättre anpassa ny bebyggelse mot den omgivande skogen som finns kvar mot Nydalasjön revideras planförslagets hushöjder. Revideringen innebär att byggnaderna i kvarteren i det nordöstra hörnet som tidigare endast hade begränsningen 21 meters nockhöjd nu ska trappas ner från totalhöjden till samma höjd som stora delar av övriga Tomtebo strand, det vill säga 15 meter. För att anpassningen ska bli till omgivande delar av skogen och rekreationsområdet föreskrivs att nertrappning ska göras mot naturmarken.

LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan.

Ingripandegrunder enligt 11 kap PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att det kvarstår oklarheter kring ett antal frågor, vilket gör att det inte i nuläget går att avgöra om ett antagande av planen kan komma att provas eller inte. Se vidare under respektive ämne nedan.

Riksintresse

Kommunikationer, väg E4

E4/Kolbäcksvägen, som är en anläggning av riksintresse för kommunikationer, berörs av detaljplanen för Tomtebo strand. Enligt 3 kap 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationer skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna. Kommunens bedömning är att riksintresset påverkas i form av ökad trafikbelastning och något minskad framkomlighet under vissa tider, men att planen inte påtagligt förvärrar utnyttjandet av väg E4.

Länsstyrelsen kan överpröva en detaljplan om det kan befaras att planens genomförande inskränker på vägens anspråk på yta eller påverkar möjligheten att upprätthålla vägens funktion som kommunikationssystem. Länsstyrelsen bedömer dock att det saknas stöd i hushållningsbestämmelserna (3 och 4 kap MB) att ingripa när det enbart handlar om effektivitet kopplat till trafikbelastning på vägar. Detta då hushållningsbestämmelserna reglerar arealhushållning och Länsstyrelsen har rollen att bevaka inskränkningar på de mark- och vattenområden som är riksintresseanspråk. Detaljplanen kommer att medföra en hög belastning under vissa tider på dygnet, men Länsstyrelsen bedömer att anläggningens funktion fortfarande kommer att upprätthållas. Transportsystemet håller ihop, har kontinuitet och detaljplanen förväntas inte leda till restriktioner för nyttjandet av vägen. Länsstyrelsen bedömer därför att detaljplanen för Tomtebo strand inte påtagligt försvårar nyttjandet av väg E4. Den trafikutredning som kommunen har tagit fram för detaljplanen har dock brister och om det visar sig att detaljplanen ändå kommer att leda till restriktioner för nyttjandet av väg E4 behöver Länsstyrelsen på nytt pröva frågan om påverkan på riksintresset.

Influensområde flyghinder

Planområdet omfattas av influensområde flyghinder. Detaljplanen reglerar totalhöjd för bebyggelse i syfte att ej överstiga riksintressets preciseringar.

Strandskydd

Del av planområdet omfattas av strandskydd. Kommunen anger att då detta område är inom allmän platsmark med ändamålet park så behöver inte strandskyddet upphävas. Kommunen har rätt i avseendet att allmän platsmark inte behöver dispens eller upphävande av strandskydd. Dock måste 7 kap. 15 § punkt 4 miljöbalken beaktas, vilken innebär att det är förbjudet att vidta åtgärder som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- och växter. Beroende på hur kommunen avser att området ska användas och vilka förändringar detta medför bör kommunen överväga huruvida upphävande av strandskyddet är nödvändigt. Ett tydligt resonemang kring detta efterfrågas till kommande skede.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen ser ett behov av tydligare beskrivningar och bedömningar av hur Kolbäcken kan komma att påverkas av planen. I miljökonsekvensbeskrivningen uppges att ingen ökad risk finns för att några miljö kvalitetsnormer kommer att överskridas. Samtidigt konstateras att Kolbäcken kommer att påverkas negativt, dess ekologiska funktion kommer att minska och att planen kommer att påverka bäckens morfologiska tillstånd nedströms planområdet. Genom området kommer vägar och broar att anläggas och dagvatten ledas ner i Kolbäcken. Länsstyrelsen efterfrågar en fördjupad analys av hur Kolbäckens morfologi påverkas av planen. Mer specifikt behövs en analys av hur Kolbäckens närområde, 30m på vardera sidan av bäcken, och svämplan kommer att påverkas. Även om själva bäckfåran lämnas orörd och en relativt stor skyddszon lämnas kring bäcken så är det närområdet på 30 m som används för beräkning av påverkansgrad. Det är angeläget att stråket är tillräckligt brett för att bibehålla de biologiska kvalitétéerna och undvika att närområdet påverkas.

Arbete med att ta fram en förnyad statusklassificering av Kolbäcken för cykel 3 pågår. Med utgångspunkt från tidigare klassningar framgår att Kolbäcken redan har en status sämre än god framför allt på grund av påverkan på bäckens närområde och svämplan. Det betyder att ytterligare påverkan på den morfologiska statusen innebär en försämring av statusen vilket inte är tillåtet.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods

På sidan 13 i riskutredningen för farligt gods står det att Länsstyrelsen i Västerbottens län inte har tagit fram riktlinjer för hantering av farligt gods i planprocessen. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen om att länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län publicerade riktlinjer med skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i november 2019.

Länsstyrelsen noterar att avståndet mellan planerad markanvändning och väg E4 är tillräckligt för att klara de rekommenderade skyddsavstånd som anges i riktlinjerna.

Översvämningsrisker

Länsstyrelsen rekommenderar följande ställningstaganden i planen:

- Ny bebyggelse planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn.
- Samhällsviktig verksamhet ges en högre säkerhetsnivå och planeras så att funktionen kan upprätthållas vid en översvämning.
- Framkomligheten till och från planområdet bedöms och ska vid behov säkerställas.

Värmeböljor

Värmeböljor påverkar människors hälsa negativt och vid längre värmeböljor ökar risken och dödligheten bland vissa riskgrupper, såsom barn, äldre, sjuka och personer med kroniska sjukdomar. Det är därför viktigt att kommunen redan i planeringen minskar konsekvenserna av länge värmeböljor. Det kan till exempel handla om att placera och utforma vårdboenden för att minska risken för värmerelaterad ohälsa. I ett förändrat klimat blir värmeböljor mer vanligt förekommande.

Buller

Bullerberäkningarna förutsätter att byggnader uppförs i detaljplanens verksamhetsområden. I en situation där dessa områden inte bebyggs kommer bullernivåerna att bli annorlunda, men en sådan diskussion och beräkning saknas i underlaget. Planen bör kompletteras med detta inför kommande skeden.

Grundvatten, dagvatten

På sida 56 står det att utloppet från Nydalasjön är reglerat vilket är felaktigt. I dagvattenutredningen konstateras att vattenföringen i Kolbäcken inte är beroende av grundvattennivåerna eftersom den är Nydalasjöns utlopp. Enligt utredningen kan inte Kolbäcken nedströms E4 ta emot mer dagvatten utan att riskera ökade översvämningsproblem, därför föreslår utredningen olika fördröjningsåtgärder för att begränsa flödet till 10-års regn. I planen framgår att trumman för Kolbäckens utlopp ska sänkas under GC-vägen. Det är oklart hur detta kan påverka Kolbäcken och dess morfologiska och ekologiska status. Flera vägöverfarter planeras och hur dessa kommer att påverka bäckens morfologi framgår inte. Det är inte heller tydligt om översvämningsytor i bäckens övre delar (figur 17) innebär någon form av fysisk anpassning i kantzonen (30 meter).

När det gäller bedömning av föroreningshalter i dagvatten bedöms de öka och en jämförelse görs mot riktvärden. Ingen jämförelse görs mot bedömningsgrunder som gäller för att bedöma särskilt förorenade ämnen eller prioriterade ämnen enligt vattendirektivet. Eftersom föroreningshalterna i dagvattnet bedöms öka behövs en analys av hur dessa halter kan påverka

statusen i vattenförekomsten Kolbäcken, dvs risken för att halten särskilt förorenande ämnen, näringsämnen eller prioämnen kan komma att öka i vattenförekomsten och därmed riskera att överskrida MKN (ekologisk och kemisk status) i första hand i vattenförekomsten Kolbäcken. Vattenkvaliteten i Kolbäcken bör följas under och efter exploatering för att säkerställa att ingen försämring sker av vattenstatus. Inget dagvatten får föras till Nydalasjön.

I den hydrogeologiska utredningen s. 13 är slutsatsen att grundvattenrör behöver sättas under en längre mätperiod för att säkerställa nivåerna på grundvattnet i området. Det är mycket viktigt att grundvattennivåerna inte påverkas av byggnationerna så att sjöns nivå riskerar att påverkas. En eventuell fördjupning av de tillståndsgivna dikena inom området kräver förnyat tillstånd till markavvattning.

Dricksvatten

Planområdet ligger inte på någon grundvattenförekomst eller har något vattenskyddsområde i närheten. Kommunen kommer att utöka verksamhetsområdet för dricks- spill- och dagvatten till att omfatta även Tomtebostrand i samband med planens antagande. Ur dricksvattensynpunkt finns inga ytterligare synpunkter på detaljplaneförslaget.

Förhållande till ÖP

Planförslaget har till största del stöd i gällande översiktsplan. Planförslaget avviker dock från översiktsplan gällande gatu- och kvartersstruktur samt i utbredning i nordlig riktning. Avvikelsen förklaras och motiveras i planhandlingen.

Övriga frågor

Naturvärdesklassning

lanspråktagande av marken innebär en förlust av naturvärde. Det sammanlagda naturvärdet bedöms vara "Påtagligt naturvärde" (naturvärdesklass 3). Detta innebär att det ur ett biologiskt mångfaldsperspektiv finns en betydelse att området bibehålls eller blir större samt att dess ekologiska kvalitet upprätthålls eller förbättras.

Gröna stråk

Området ingår i Umeå kommuns gröna vision från 1999 som en del i ett grönt stråk från Carlslid/Grössjön till I20- området/Ersmark via Liljanskogen och Stadsliden. Ambitionen med detta gröna stråk har tidigare naggats i kanten av andra projekt och Tomtebo strand blir en ytterligare nedskärning av det eftersom förbindelsen emot Liljansberget och Stadsliden i nordväst byggs igen. Även förbindelsen söderut mot Grössjön skärs av eftersom vägen där blir en barriär. Frågan om kompensation för förlusten av stråket bör lyftas i MKB. Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen är att identifiera konsekvenser av genomförande samt ge förslag på åtgärder som i första hand förebygger negativ miljöpåverkan, i andra hand begränsar negativ miljöpåverkan och i sista hand att föreslå kompensationsåtgärder. På

så sätt integreras miljöaspekterna i detaljplanen så att en hållbar utveckling främjas. För ett antal noterade arter som är rödlistade och som har liten förmåga till spridning kan länken vid Nydalasjön vara avgörande för deras fortsatta möjlighet till spridning längs korridoren. Utbyggnad av området kan på sikt leda till förlust av den kontinuerliga ekologiska funktionen för de populationerna som blir instängda.

Kulturmiljö

Inom området för aktuell detaljplan utfördes under 2018 en arkeologisk utredning för att fastställa om fornlämningar finns inom planen. Utredningen resulterade i att inga fornlämningar finns inom detaljplaneområdet. I utredningen ingick även att utreda markområdena väster om Kolbäcksvägen och där registrerades fem fornlämningar och en möjlig fornlämning. Ur kulturmiljösynpunkt finns inget behov av ytterligare arkeologiska åtgärder inom detaljplaneområdet.

Friluftsliv, rekreation, tillgång till grönområden

Planhandlingarna saknar en beskrivning och bedömning av hur rekreationsvärdet kommer att påverkas runt Nydalasjön som helhet. Området är viktigt för folkhälsan och friluftslivet inte bara för närboende på Tomtebo utan också för Ålidhem, Nydalahöjd och Mariehem. Området har besökare från hela staden året om som bl.a. nyttjar skidspår, badplatser och sjöns is. Planen saknar kartering av friluftslivsområden och beskrivningar av hur och av vem områden används såväl sommar som vintertid. Planen saknar också underlag som värderar friluftslivsområdena. Detta gör att det inte går att bedöma planens konsekvenser för möjlighet till rekreation och friluftsliv för boende runt Nydalasjön med omnejd. Den ekosystemtjänstbedömning som är gjord ger inte underlag för detta medan den kartering av friluftslivsområden som för närvarande genomförs av Fritidskontoret har potential att kunna göra det.

I MKB bedöms planen ha stora konsekvenser för rekreation förutom i naturmarksstråk där konsekvenserna bedöms vara små till måttliga. Dessa bedömningar synes vara rimliga. Som påpekat ovan är diskussionen om hur dessa effekter ska hanteras kortfattad och saknar kvantitativt underlag. I det översända materialet hänvisas bland annat i Kvalitetsprogrammet till bilaga för redovisning av beräkning av grönytefaktor. Denna bilaga tycks saknas varför det inte går att bedöma användningen av grönytefaktor i projektet.

Det verktyg som i samarbete med WSP tagits fram för analys av social hållbarhet i stadsutveckling bedöms vara effektivt och tydligt. Verktuget skulle med fördel kunna utvecklas så att det inkluderar analys av möjligheter till rekreation. Analyser som kan inkluderas är tillgång till grönområden med beräkning av till exempel avstånd till närmaste grönområde för bostäder och verksamheter som skolor och äldreboenden och med beräkning av grönytefaktor för olika delar av området.

Gång, cykel, kollektivtrafik

Det är en bra ambition att skapa goda förutsättningar för människor att leva och resa hållbart, samt att goda kollektivtrafikförbindelser och ett gatunät som främjar fotgängare och cyklister tillskapas inom planområdet. För att främja möjligheten att cykla och nyttja kollektivtrafik vid hämtning och lämning på förskola och skola bör möjligheten att köra bil ända fram till skola/förskola begränsas. Eventuella gästparkeringar och hämta/lämna-zoner för motorfordon bör, om möjligt, placeras på ett större avstånd. Detta skapar i sin tur större trygghet för de som väljer att gå eller cykla till och från skolan/förskolan.

Trafik

Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets yttrande i ärendet och delar de synpunkter som Trafikverket framför. Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att ordna trafik och enligt 2 kap 6 § ska bebyggelse utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö. Länsstyrelsen anser att samrådsförslaget till detaljplan brister utifrån ovan nämnda paragrafer då det är oklart om trafiksystemet på ett tillfredsställande sätt kan hantera den trafikökning som planen genererar.

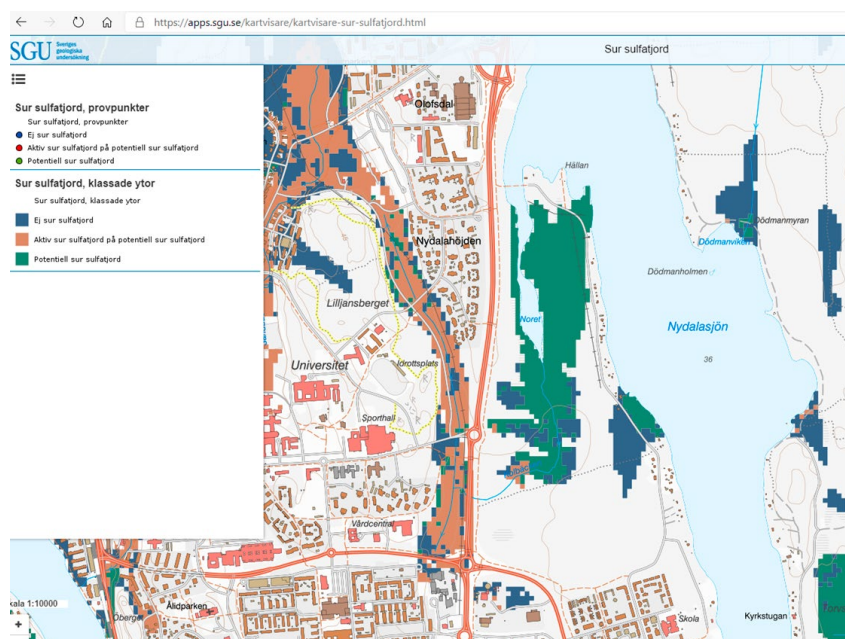
Belastningsgraden beräknas enligt trafikutredningen bli hög (särskilt vid Tomteborondellen) och då inkluderas inte framtida konsekvenser av en ombyggnation av väg 503 i beräkningarna. Länsstyrelsen anser att trafikutredningen behöver uppdateras utifrån de ändringar som skett i planen sedan utredningen togs fram samt utifrån de synpunkter som framförs i Trafikverkets yttrande. Kommunen uppmanas även att, i samverkan med Trafikverket, klargöra de övriga frågeställningar som framgår av Trafikverkets yttrande.

Utformning

För hushöjder i de östra kvarteren närmast Nydalasjön anges en maximal nockhöjd om 21 meter. Länsstyrelsen bedömer att det vore bra om de östra kvarteren närmast sjön var något lägre för att få en avtrappning mot det öppna landskapet.

Sulfatjord

Nedan bifogas ett skärmsklipp från SGU's kartvisare över sannolikheten av förekomst av sur sulfatjord. Kartan visar att det finns risk för förekomst av sur sulfatjord, både aktiv och potentiell sur sulfatjord, i området kring Kolbäcken där exploatering planeras inom Tomtebo strand. Länsstyrelsen bedömer att det är nödvändigt att kommunen undersöker förekomsten av sur sulfatjord på plats och bedömer risken för en försämring av vattenstatus till följd av exploateringen (markarbeten och markavvattning) och därmed risken för att beslutad miljö kvalitetsnorm inte nås. Åtgärder behöver vidtas och exploateringen anpassas för att förhindra en försämring av vattenstatus.



Kommentar

Riksintresse

Kommunikationer, väg E4

Efter samråd har trafikutredningen reviderats utifrån de ändringar som skett i planförslaget och de synpunkter som inkommit från Länsstyrelsen och Trafikverket. Utredningen har tagits fram i samarbete mellan Umeå kommun och Trafikverket. I den har omfördelningen av trafik till Östra länken, E4, till följd av ombyggnaden av väg 503 skattats och tagits med. För att inte underskatta trafikflödena prognosåret 2040 har utredningen medvetet lagt sig högt vid uppräknings från nuläget till år 2040.

Utredningen utgår från två nivåer på trafikallsträng. Ett baserat på Resvaneundersökningen¹ och ett baserat på kommunens målsättning om 65% hållbart resande, gång, cykel och kollektivtrafik, nås för boende i exploateringsområdena Tomtebo strand och Carlslund inkluderas. Övriga områden förväntas enligt utredningen att fortsätta resa likt idag. Vidare har en ökning på 5 % av trafikflödena på Östra länken (E4) legat som grund för huvudsceuarierna. I utredningen har även två känslighetsanalyser gjorts baserat på trafikallsträng enligt RVU, där omfördelningen från väg 503 gjorts med 15 % ökning på E4, samt en känslighetsanalys där andel vänstersvängande skruvats upp med 20 %. Sammantaget har analyserna utgått från en försiktighetsprincip och skattats medvetet högt för att inte riskera att underskatta trafikmängderna i framtiden.

För samtliga scenarion blir belastningsgraden under 0,8 för Universitetsrondellen och Carlshestrondellen, dvs 80 % av kapaciteten nyttjas i den mest belastade anslutningen. Däremot får Tomteborondellen en

¹ Resvanor i Umeå, Så reste kommuninvånarna hösten 2014

belastningsgrad som överstiger 1 i samtliga scenarion vilket innebär att korsningens kapacitet överskrids och anses erbjuda en låg servicenivå enligt riktlinjer från VGU (Vägars och Gators utformning) under den mest belastade timmen 2040. Den dimensionerande kapacitetsbristen uppstår på anslutningarna Ålidbacken och Tomtebovägen i samtliga scenarion vilket innebär att köer främst kommer växa på det kommunala vägnätet. Om trafikprognosen som beräknats fram för år 2040 förverkligas kan det alltså innebära ett behov av åtgärder för att säkerställa Tomteborondellens framtida kapacitet. Det fysiska utrymmet för att kunna genomföra kapacitetshöjande åtgärder vid Tomteborondellen har också utretts och bedöms rymmas inom befintligt trafikområde.

Umeå kommun arbetar aktivt med att nå sitt uppsatta mål om att 65 % av alla resor ska ske med hållbara färdmedel. Bland annat planeras stombuss med hög turtäthet trafikera nya exploateringsområdet Tomtebo strand, samt görs satsningar på ett förbättrat gång- och cykelnät. Det planeras även för åtgärder som ska uppmuntra till hållbart resande och minska behovet av bilresande. Därför bör också scenariot med hållbar trafikalstring 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.

Tomtebo strand står endast för en del av den tillkommande alstrade trafiken som belastar Tomteborondellen. Utöver alstrad trafik från Tomtebo strand tillkommer även trafik från närliggande områden samt för genomresande som räknats upp till år 2040 i utredningen. Ett genomförande av detaljplanen för Tomtebo strand förhindrar inte kapacitetshöjande åtgärder i Tomteborondellen i framtiden, om behovet skulle uppstå. Därmed bedöms inte planförslaget medföra negativ påverkan på riksintresset för kommunikation, E4.

Strandskydd

Efter samråd har kommunen studerat vidare vad marken som är belägen inom strandskyddat område ska nyttjas för. Parkremsan om 10 meter kommer främst användas för att göra en god övergång mellan kvartersmark och allmän platsmark, där höjdskillnader tas upp och det finns en mindre gångväg med i övrigt natur. Detta innebär att strandskyddets syften inte bedöms påverkas och således inte heller behöver upphävas.

För den del av stadsdelsparken som berörs av strandskydd upphävs strandskyddet. Inom stadsdelsparken medger detaljplanen att byggnader om sammanlagt 250 m² får uppföras för att möjliggöra för allmän service i parken och området är väl avskilt från området närmast strandlinjen av Olle fiskares väg. På den del av parken som berörs av strandskyddet låg tidigare tre stugor och marken var då ianspråktagen på ett sätt som gör att området saknar betydelse för strandskyddets syften. Upphävandet i den här

delen av stadsdelsparken bedöms inte väsentligt förändra livsvillkoren för djur- och växter.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen har påpekat ett behov av tydligare beskrivningar och bedömningar av hur Kolbäcken kan komma att påverkas av planen. I den fortsatta planprocessen har därför en tydligare beskrivning tagits fram som visar att den påverkan som kommer ske är kanteffekter, som kan påverka hängande lavar och vitmossa om det finns inom området, men det är inte själva Kolbäcken. Det kan bli en förändrad markflora t.ex. att det blir mindre "bäckmossor" och mer av "skogsmossor" som lever under torrare förhållanden. Kommunen kommer göra ekologiska passager (broar), så det blir inga vandringshinder. Vi har också tagit höjd för lokalt omhändertagande av dagvattnet inom planområdet så att vattnet kommer det kommer fördröjas och renas genom LOD (Lokalt omhändertagande av vatten) inom planområdet. Därutöver sparas en minst 30 meter bred kantzon till Kolbäcken, där inget arbete kommer att ske i bäckfåran, utifrån det är Umeå kommuns bedömning att Kolbäckens svämplan inte kommer påverkas och därmed heller inte den morfologiska kvalitetsfaktorn för MKN.

Trumman i utloppet av bäcken innan kulverteringen kommer också justeras eller bytas ut så att det blir ett mindre vandringshinder.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods

Vid revidering av riskutredningen korrigeras den felaktiga uppgiften till att länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län publicerat riktlinjer med skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i november 2019.

Översvämningsrisker

Länsstyrelsens rekommenderade ställningstagande noteras och tas med i fortsatta planarbetet. Förutom samhällsviktiga funktioner, med en brandstation, som kom i sent i planprocessen är övriga ställningstaganden sådana som kommunen också arbetat efter.

Värmeböljor

Efter samråd har en tomtutredning för lämpliga placeringar av äldreboenden, skola och förskolor tagits fram. Tomtutredningarna visar att bl a att äldreboende kan tillskapas med tillräckligt stora innergårdar för att minska risken vid ex. värmeböljor. För övriga planområdet görs samma bedömning, d.v.s. att begränsningen av bebyggandets omfattning och gröneytefaktorerna säkerställer att en sådan risk inte uppkommer.

Sulfatjord

Avsnittet för förorenad mark kompletteras med inkommen information om sulfidjord och dess påverkan på planförslaget. Detta revideras även i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Utformning

Utifrån synpunkter som inkommit i samrådet revideras planförslaget för att bättre anpassa sig till omgivande öppna landskap. Se beskrivning på hur i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "Lägre hus mot Nydalasjön".

MYNDIGHETER**Trafikverket***Generellt*

Trafikverket efterfrågar kommunens utvärdering av detaljplanen mot uppsatta mål samt en analys av hur väl planen följer kommunens vision för Tomtebo strand. Kommunen anger i underlagen att indikatorer tagits fram för att kunna utvärdera uppsatta mål men dessa är svåra att följa.

För detaljplanens genomförande behöver kommunen säkra att trafiksystemet kan hantera den trafikökning som planen genererar. Trafikutredningen saknar den förväntade omfördelningen av trafik från 503. Omfördelningen innebär enligt kommunen att ytterligare ca 11 000 fordon ska styras ut på ringleden. Förutom Tomteborondellen påverkas även Carlshemsrondellen, via förlängning av Malmvägen, och Universitetsrondellen av mer trafik. Tomteborondellen är den kritiska punkten som ska prioriteras för åtgärd vid den trafikökning som detaljplanen genererar.

Kommunen och Trafikverket måste innan planen antas ta fram en långsiktig hållbar trafiklösning som möjliggör för stadens utveckling samtidigt som tillgänglighet och framkomlighet säkras för långväga transporter på E4. Området vid Tomteborondellen behöver säkras för kapacitetshöjande åtgärder. Kommunen och Trafikverket behöver dokumentera samsyn om lösning genom att upprätta avtal om trafiklösning i form av planskild korsning. Mark för trafiklösningen måste säkras i plankartan vilket gör att planområdet för Tomtebo strand kan komma att behöva justeras vilket även medför att övriga planhandlingar och utredningar behöver omarbetas.

För att säkra kontrollen över belastningen i Universitetsrondellen måste ett fysiskt hinder anläggas för att säkerställa att trafik från Tomtebo strand till Universitetsrondellen endast är möjlig för den eventuella genomgående kollektivtrafiken och för den del av planområdet som i samrådsskedet kallas för etapp 4. Anläggande av fysiskt hinder ska regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket innan planen antas.

Om kommunen väljer att fullfölja förslaget med passage i plan för hållbara färdvägar över E4 vid Universitetsrondellen behöver man säkerställa eventuella konsekvenser i stadsmiljöavtalet (TRV2019/27219) med ansvarig enhet på Trafikverket Nationell Planering. Hur tillgodoser detaljplanen riksintresset E4?

Trafikutredning och Trafik-PM

Trafikverket anser att omfördelningen av 503 behöver ingå i trafikutredningen för Tomtebo strand för att ge en mer rättvisande bild av väntade trafikflöden och därmed belastningsgraderna i rondellerna vid planområdet.

Capcal ägs och förvaltas av Trivector, normalt upprättas ett PM för Capcalanalysen för att beskriva viktiga antaganden som kan påverka beräkningarna, om det har upprättats borde det ingå i remissunderlaget.

Hållbarhet, gång-och cykeltrafik

Trafikverket anser att kommunen behöver visa hur de tänkt utforma tunneln under E4 så att den klarar av att hantera 4500 cyklister samtidigt att stråket blir trafiksäkert, attraktivt och tryggt. Den är idag endast 5 meter bred. Översyn behöver även göras av den södra tunneln under E4.

Hållbarhet kollektivtrafik

Kommunen behöver visa hur busstrafiken ska ta sig fram i Universitetsrondellen så att kollektivtrafiken blir det naturliga valet för resor till och från området i enlighet med kommunens vision. Trafikverket ifrågasätter rimligheten i kollektivtrafikens framkomlighet i Universitetsrondellen. Kommunens utredning saknar omfördelning av trafik från 503.

Om gc-tunneln ska åtgärdas så bör kommunen även överväga att utforma den för att även utgöra kollektivtrafikstråk och därigenom säkra en trovärdig lösning för att klara den täta busstrafik som planeras.

Plangränser

Trafikverket anser att plankartan måste justeras så att naturmarken och gc-vägen närmast E4 utgör allmän platsmark väg alternativt utgår ur planen. Gc-vägen tillhör den statliga väganläggningen och det måste vara möjligt för Trafikverket att utföra drift- och underhållsåtgärder. Om området ska utgå ur planområdet ska plangränsen läggas i bakslänt dike. Om gc-vägens yttre kant i plankartan i dagsläget inte motsvarar bakslänt dike måste det ändras.

Riskutredning

På sidan 3 anges att planområdesgränsen ligger ca 40 meter från E4 vilket innebär att ett bebyggelsefritt avstånd kan upprätthållas. Här måste avses egenskapsgräns, inte plangräns.

Trafikverket upplyser om att det dock finns en publikation från november 2019 från länsstyrelsen i Norrbotten och Västerbotten avseende hantering av farligt gods.

Övrigt

I remissmaterialet förekommer begreppet Kolbäcksleden. Detta bör utgå och ersättas med E4 alternativt E4/Kolbäcksvägen. Sid 42. Rubriken till figur

37 behöver justeras. Sid 45. Trafikverket förstår att p-husens placering i etapp 4 valts utifrån att man vill minimera trafik inom själva området. Dock kan placeringen ifrågasättas i det större perspektivet, det vill säga enkelheten att välja hållbara färdsätt till och från området.

Kommentar

Generellt

Efter samråd har trafikutredningen reviderats utifrån de ändringar som skett i planförslaget och de synpunkter som inkommit från Länsstyrelsen och Trafikverket. Utredningen har tagits fram i samarbete mellan Umeå kommun och Trafikverket. I den har omfördelningen av trafik till Östra länken, E4, till följd av ombyggnaden av väg 503 skattats och tagits med. För att inte underskatta trafikflödena prognosåret 2040 har utredningen medvetet lagt sig högt vid uppräkningsfrån nuläget till år 2040.

Efter samrådet har också en dialog förts med Trafikverket om behovet av kapacitetshöjande åtgärder i Tomteborondellen där kommunen och Trafikverket inte har samma syn. Kommunen anser att sådana åtgärder inte är nödvändiga då köer i den högst belastade timmen främst kommer att drabba det kommunala vägnätet. Kommunen anser att åtgärder för att främja överflyttning till hållbara färdsätt är prioriterade i enlighet med lokala och nationella miljömål. För att säkerställa riksintresset och möjliggöra eventuella framtida åtgärder på E4 har det fysiska utrymmet för att kunna genomföra kapacitetshöjande åtgärder vid Tomteborondellen, också översiktligt utretts efter samrådet, och bedöms rymmas inom befintligt detaljplanlagt trafikområde. Eventuella kapacitetshöjande åtgärder bör planeras enligt sedvanlig planeringsprocess för statlig infrastruktur.

Trafikutredning och Trafik-PM

Den planerade exploateringen påverkan på trafiksituationen i området och riksintresset har utretts i flera steg;

- Hur mycket trafik Tomtebo strand kan komma att alstra samt analyser av kapaciteten i tre korsningspunkter, varav två av dessa är Universitetsrondellen och Tomteborondellen på väg E4².
- Påverkan av planeringen av Malmvägens förlängning för att koppla samman Östra länken (E4) med Tomtebovägen³.
- En kompletterande beskrivning av Tomtebo strands planeringsförutsättningar⁴.

² Trafikutredning Tomtebo strand, Trivector (2018:62)

³ Tomtebo-Carlshem, Trivector (2019:67)

⁴ Kompletterande Trafik-PM för Tomtebo strand, Umeå kommun (2020)

- Hur omfördelning av trafiken i Umeås övergripande trafiksystem med anledning av ringledens färdigställande och exploatering av områdena Tomtebo strand och Carlslund påverkar den övergripande trafiksituationen och specifikt kapaciteten i cirkulationsplatserna Universitetsrondellen och Tomteborondellen år 2040⁵.

Utredningen utgår från två nivåer på trafikallstring. Ett baserat på Resvaneundersökningen⁶ och ett baserat på kommunens målsättning om 65% hållbart resande, gång, cykel och kollektivtrafik, nås för boende i exploateringsområdena Tomtebo strand och Carlslund inkluderas. Övriga områden förväntas enligt utredningen att fortsätta resa likt idag. Vidare har en ökning på 5 % av trafikflödena på Östra länken (E4) legat som grund för huvudsceuarierna. I utredningen har även två känslighetsanalyser gjorts baserat på trafikallstring enligt RVU, där omfördelningen från väg 503 gjorts med 15 % ökning på E4, samt en känslighetsanalys där andel vänstersvängande skruvats upp med 20 %. Sammantaget har analyserna utgått från en försiktighetsprincip och skattats medvetet högt för att inte riskera att underskatta trafikmängderna i framtiden.

För samtliga scenarion blir belastningsgraden under 0,8 för Universitetsrondellen och Carlshestrondellen, dvs 80 % av kapaciteten nyttjas i den mest belastade anslutningen. Däremot får Tomteborondellen en belastningsgrad som överstiger 1 i samtliga scenarion vilket innebär att korsningens kapacitet överskrids och anses erbjuda en låg servicenivå enligt riktlinjer från VGU (Vägars och Gators utformning) under den mest belastade timmen 2040.

Den dimensionerande kapacitetsbristen uppstår på anslutningarna Ålidbacken och Tomtebovägen i samtliga scenarion vilket innebär att köer främst kommer växa på det kommunala vägnätet. Om trafikprognosen som beräknats fram för år 2040 förverkligas kan det alltså innebära ett behov av åtgärder för att säkerställa Tomteborondellens framtida kapacitet. Det fysiska utrymmet för att kunna genomföra kapacitetshöjande åtgärder vid Tomteborondellen har också utretts och bedöms rymmas inom befintligt trafikområde.

Umeå kommun arbetar aktivt med att nå sitt uppsatta mål om att 65 % av alla resor ska ske med hållbara färdmedel. Bland annat planeras stombuss med hög turtäthet trafikera nya exploateringsområdet Tomtebo strand, samt görs satsningar på ett förbättrat gång- och cykelnät. Det planeras

⁵ Trafikutredning Tomtebo strand, Trivector (2021:43)

⁶ Resvanor i Umeå, Så reste kommuninvånarna hösten 2014

även för åtgärder som ska uppmuntra till hållbart resande och minska behovet av bilresande. Därför bör också scenariot med hållbar trafikallsträng 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.

Tomtebo strand står endast för en del av den tillkommande allstrade trafiken som belastar Tomteborondellen. Utöver allstrad trafik från Tomtebo strand tillkommer även trafik från närliggande områden samt för genomresande som räknats upp till år 2040 i utredningen. Ett genomförande av detaljplanen för Tomtebo strand förhindrar inte kapacitetshöjande åtgärder i Tomteborondellen i framtiden, om behovet skulle uppstå. Därmed bedöms inte planförslaget medföra negativ påverkan på riksintresset för kommunikation, E4.

Capcal-analysen tillhörande trafikutredningen biläggs i granskningsunderlaget.

Hållbarhet, gång- och cykeltrafik

Utrymme för breddning av gång- och cykeltunnlarna både söder om Universitetsrondellen och norr om Tomteborondellen har tillgodosetts i planförslaget. Utformning av tunnarna får ske i samråd med Trafikverket i samband med projektering.

Hållbarhet kollektivtrafik

Den uppdaterade trafikutredningen visar att det inte kommer att uppstå kapacitetsproblem i Universitetsrondellen och därmed inte heller problem för kollektivtrafiken att passera. Bussarna kommer ha egna körfält längs det centrala stråket på Tomtebo strand och endast biltrafik från etapp fyra i området kommer att nyttja Universitetsrondellen för in- och utfart.

Plangränser

Efter samrådet har plangränsen reviderats till att gå två meter från det borte slänkrönet på diket närmast E4. En anpassning till den gräns för gällande vägplan som Trafikverket skickat som underlag.

Användningsgränser kring gång- och cykelbanan har justerats så att de följer det befintliga läget. Området mellan vägdiket och befintlig gång- och cykelbana planläggs som natur.

Riskutredning

Riskutredningen har reviderats till att ändra till rätt gränstyp samt att uppdateras till att omfatta de nu gällande riktlinjerna.

Övrigt

De språkliga delarna revideras enligt Trafikverkets förslag till E4/Kolbäcksvägen samt att avsedd rubrik korrigeras.

Det stämmer att parkeringshusens placering valts för att begränsa trafiken inom Tomtebo strand. Utredningar visar att det effektivaste sättet att minska bilanvändandet är avståndet mellan bilen och bostaden och att tillgängligheten till alternativa färd sätt är stor. Naturligtvis kommer avståndet till den egna bilen att variera inom området beroende på var man har sin bostad eller arbetsplats.

NÄMNDER OCH UTSKOTT, UMEÅ KOMMUN

Lantmäteri

Karta

- Del av Olle Fiskares väg är detaljplanelagd som park och bostad i sydöstra delen av planen. Antingen måste vägen ledas om eller så måste kvarterets hörn skäras av och göras om till gata.
- Det finns inte angiven någon skillnad på Gata 1 och Gata 2 i plankartan.
- 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. Kartans skala måste göras om så att det går att utläsa vilka begränsningar som gäller för alla områden.
- I plankartans nordvästra sida, där utfart till Universitetsrondellen skall byggas, bör planområdet utökas till att omfatta själva påfarten till rondellen. Idag ligger påfarten inom detaljplanen för Kolbäcksvägen.
- Brandstationen bör ligga ett kvarter längre söderut så att de kommer fortare ut till Universitetsrondellen och inte behöver köra inom bostadskvarteren, utan kommer direkt ut på bussgatan.
- Anslutning till befintlig cykelvägen i planens sydvästra hörn, blir komplicerad då det i planen är lagt park vid anslutningen.

Planbeskrivningen/Genomförandebeskrivningen

- I genomförandebeskrivningen finns inte fastigheten Nydala 1:52 med.
- 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.
- I listan över berörda fastigheter och konsekvenser måste även fastighetsreglering tas upp.

- Det måste framgå att servitut bildas efter ansökan och prövning hos Lantmäterimyndigheten. Ansökan om ledningsrätt görs av ledningshavaren.
- I avsnittet om rekreation står det om en koppling till ett stråk utanför planområdet, sträckad linje öster om planen. Men denna linje går rätt igenom ett antal hus och tomtplatser vilket inte är lämpligt.
- Eventuella befintliga rättigheter behöver behandlas.
- Det är inte angivet hur man skall säkra att hubbarna, de kvarter där bla parkering skall finnas, kommer genomföras/byggas.

Kommentar

Karta

Det finns ingen skillnad i användningen av Gata 1 eller Gata 2, utan det som skiljer är regleringen mot de två. För att underlätta tolkningen av planbestämmelserna som avser dessa två olika gator har de fått olika namnsättning.

Brandstationen har placerats på sitt nuvarande läge utifrån storleksbehov och funktion samtidigt som brandstationen inte bedöms mindre fördelaktigt att placeras vid en entré till stadsdelen. Det bedöms att trafiken för utryckningsfordon kan lösas även med nuvarande placering genom trafikreglering i korsningen ut mot korsningen.

Olle fiskares väg kommer att få en ny sträckning genom området fram till det centrala stråket. Längs strandområdet kommer vägen att få en delvis ny sträckning och anslutas till Karlskroken.

Byggrätten inom stadsdelsparken och på entrétorget regleras i granskningshandlingen med egenskapsbestämmelse istället, *byggnad₁* resp. *byggnad₂*.

Anslutningen till Universitetsrondellen har tagits med i granskningsförslaget.

Planbeskrivningen/Genomförandebeskrivningen

Fastigheten Nydala 1:52 läggs till i genomförandebeskrivningen.

Ett avsnitt om 3D-fastighetsbildning läggs till i genomförandebeskrivningen.

Listan över berörda fastigheter och konsekvenser revideras till även tydliggöra behov av fastighetsreglering.

Information om hur servitut ska bildas samt ansvar för ansökan om ledningsrätt läggs till i respektive kapitel i genomförandebeskrivningen.

De tomter som tas upp avsnittet för rekreation har eller är på väg att förvärvats av Umeå kommun.

Avsnittet kring mobilitetshubbarna har kompletterats i granskningshandlingen.

Tekniska nämnden

Tekniska förvaltningens samlade yttrande

”Detaljplanen för Tomtebo strand skapar goda förutsättningar för hållbart resande samt social och ekologisk hållbarhet. Målsättningarna är ambitiösa och det kommer att ställa krav på de som kommer att vara verksamma i området; Umeå kommun, kommunala bolag, byggaktörer, framtida boende och besökare med flera.

De höga målsättningarna, områdets storlek och den långa utbyggnadstiden gör att ett antal frågor blir särskilt viktiga. Detaljplanen måste bearbetas vidare och en del utredningsarbete behövs för att kunna beskriva helhetslösningar och avvägningar inom uppräknade områden:

- **Hållbarhet från dag 1.** De första inflyttarna ska ha god tillgänglighet till hållbara färdsätt, goda utomhusmiljöer och goda förutsättningar för social hållbarhet. Det här ställer höga krav på hur utbyggnaden genomförs, hur trygga stråk genom ännu ej utbyggda områden anordnas, hur och när skolor- och förskolor byggs ut mm.
- **Utrymme.** I en hållbar stadsdel behövs plats för gående, cyklister och kollektivtrafik. Det behövs plats för att hantera snö och dagvattnet och det behövs plats för aktiviteter och rekreation. När det gäller lekplatser, parker och skogsområdet är både den tillgängliga ytan, avståndet dit och hur trygg vägen dit är avgörande faktorer för hur attraktiva de blir. Avvägningen mellan hur mycket yta som bebyggs och hur mycket som blir allmän plats är en viktig fråga ur många olika aspekter.
- **Social hållbarhet.** Tomtebo strand ska vara en inkluderande stadsdel vilket ställer krav på såväl bostäder, lokaler, gator, torg, parker mm. En viktig pusselbit är hur god funktion för de kommunala verksamheterna säkerställs utifrån att t ex att skolan och förskolans alla elever inte kommer att bo i stadsdelen, att de äldre blir fler och fler får vård i hemmet.
- **Drift och underhåll.** Tomtebo strand är stort och kommer att byggas som kvartersstad vilket innebär begränsat utrymme för snöupplag mm. Sammanfattningsvis blir driftskostnaden hög men eftersom den slås ut på ett stort antal personer kommer inte driftskostnaden per invånare att bli större än i övriga Umeå.
- **Vårt norrländska klimat.** Plats för snö och tillräckligt med dagsljus är betydelsefullt ur många aspekter. Tekniska lösningar som klarar kallt klimat likaså.
- **Systemlösning för parkering.** Detaljplanen utgår från hållbara resor men tillgänglighet för bil måste ändå finnas. På vilket sätt

gemensamma parkeringslösningar kan anordnas, hur cykelparkeringar kan göras attraktiva och lättillgängliga, hur de verksamheter som kommer att finnas i området ska kunna lösa sina transportbehov är viktiga frågor.

- **Systemlösningar för avfall.** Avfallshantering tar plats och kräver transporter. Var ytorna finns och hur de blir tillgängliga måste vara tydligt.
- **Systemlösningar för dagvatten.** Dagvatten från Tomtebo strand leds till Kolbäcken, men bäckens kapacitet är begränsad. Dagvatten är på många sätt en resurs i stadsmiljön. Hur dagvatten kan tillvaratas i olika miljöer och att tillräckligt med plats finns blir viktiga frågor.
- **Kvalitetsprogrammet** behöver vidarebearbetas och kompletteras, särskilt vad gäller hållbar mobilitet samt utformning av parker och lekparkar.

Trafik och gata

Det är positivt att huvudnätet för gång och cykel har gena sträckningar samt att bussgatan har fått en gen och central sträckning genom området. Det finns dock ett kvarter där gaturummet behöver breddas för att ge plats för huvudvägnätet för fotgängare och cyklister. Utrymme behövs också för snöhantering så att framkomligheten kan säkerställas året runt. Det finns gator som slutar i ingenting utan att detaljplanen ger utrymme för någon vändplan, vändplaner behövs bland annat för att säkerställa en rationell gatudrift och avfallshantering.

På tre platser på plankartan finns "hörnavskärningar" på fastigheterna för att tillgodose sikten i korsningarna. Eftersom det är byggnaderna som kommer att skymma sikten på dessa tre platser behöver även placeringen/utformningen av dessa justeras.

Detaljplanen kan utveckla vad som krävs för att fastigheternas cykelparkeringar ska bli "lättillgängliga, trygga och säkra". Cykelparkeringar på innergården riskerar dock att bli svårtillgängliga, särskilt i de fall byggnadens entréer är vända mot gatan. Ett krav på maxavstånd från entré är exempel på ett sätt att specificera vad som avses med lättillgänglig. Detaljplanen skulle också kunna ange hur stor andel av cykelparkeringsplatserna som ska vara väderskyddade, krav på möjligheter att låsa (ramlås, låsbart utrymme eller annat) med flera utformningskrav. Utrymme för parkering för lådcyklar behövs också på fastigheterna och ett förslag är att detaljplanen anger att en viss andel av cykelparkeringarna ska vara tillräckligt stora för det.

Eftersom det kommer att ta många år innan stadsdelen är fullt utbyggd kommer delar av huvudvägnätet för gång och cykel att passera genom skogsområden istället för bebyggd miljö under en längre tid. Det finns en risk att detta kan upplevas otryggt vilket kan leda till svårigheter att uppnå målen om höga andelar hållbara resor. För att uppnå projektets ambitioner om en hög andel hållbara resor kommer det därför att vara mycket viktigt

till exempel med hjälp av utformningen uppnå en hög trygghet även innan stadsdelen är fullt utbyggd.

Drift och underhåll

Tomtebo strand innebär det att driftskostnaden/meter gata blir hög men eftersom varje meter gata kommer att serva ett stort antal personer kommer inte driftskostnaden per invånare att bli större än i övriga Umeå.

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. Förutsätter att det finns vändplaner för rationell snöröjning.
3. Förutsatt att snö kan mellanlagras på park- och naturmark.
4. Förutsatt att det inte förekommer gatumarksparkering.

Punkterna 1 och 2 behöver hanteras i detaljplanen, men nr 3 hanteras av GoP i senare skeden.

Driftskostnader för park bedöms kunna hamna i nivå med jämförbara stadsdelar. Vilken kostnadsnivå det blir avgörs till stor del i projekteringskedet. Frågan hanteras vidare då.

Park och natur

Enligt lekplatsprogrammet ska möjlighet till lek finnas inom barriärfritt 250 m från bostaden. Detta behöver tydliggöras i de västra delarna av området.

Parker, lekparker och skogsområden utgör tillsammans ett grönt nätverk. Det är viktigt att stråken och entrépunkterna utformas väl. Detta möjliggörs i detaljplanen men behöver beskrivas mer detaljerat i kvalitetsprogrammet t ex för det viktiga gång- och cykelstråket från Tomteborondellen österut, för skogen vid Kolbäcken och intill skolan.

En viktig fråga att fundera vidare på är Olle Fiskares väg genom stadsdelsparken. I den nuvarande utformningen kommer viss trafik att passera genom stadsdelens viktigaste park.

Användandet av grönytefaktor säkerställer att olika typer av ekosystemnyttor levereras, dvs att kvaliteten på de gröna ytorna blir tillräckligt bra. Grönytefaktorer används för allmän plats och kvartersmark. Det är viktigt att ta tillvara befintliga kvaliteter, både i detaljplan och byggskede. Detta gäller t ex sparandet av värdefull vegetation och mark, men också att befintliga stigar kan sparas och få en funktion i den nya stadsdelen.

Fastighet

Gemensamma och integrerade lösningar

Halvprivata zoner- eftersom det är ett ganska nytt begrepp är det viktigt att utreda hur de förväntas nyttjas och vad som gäller avseende fastighetsägarens ansvar/ekonomi/rådighet/ juridik.

Strukturen bygger på gemensam parkering i utkanten av stadsdelen och hållbara färdvägar i huvudsak. Eftersom det är en ny struktur behöver funktion och tillgänglighet för målgrupper med funktionsbegränsningar och den ökande gruppen äldre kvarboende särskilt beaktas. För att skapa hållbara förutsättningar för dessa målgrupper i samtliga bostadskvarter kan det t.ex. finnas ett större behov av angöring/p-pl hemtjänst och transporter nära entréer i respektive gårdsmiljö.

Gemensamma lösningar, service och tjänster, samägande mm- Generellt behöver kommunen särskilt förhålla sig till lagstiftning som LOU och statsstödsregler, vilket behöver utredas innan man tar ställning till möjligheten att vara delaktig i gemensamma lösningar.

Parkeringar

Fastighet ställer sig naturligtvis positiv till strategin att minska biltrafik inom området. Eftersom vi tillhandahåller lokaler/funktioner för kommunal service som är tidskritisk och berör många målgrupper/invånare som inte alla bor inom Tomtebostrand behöver vissa funktioners genomförbarhet säkras.

Då det kan vara ganska komplicerat med gemensamhetsanläggningar och Tomtebostrand dessutom har flera byggherrar under flera etapper, behöver de juridiska och ekonomiska förutsättningar utredas och lösningen måste säkras i tid. Om det finns risk att parkeringsfrågan inte kan säkras avseende genomförbarhet (på ett juridiskt, rådighetsmässigt, ekonomiskt försvarbart sätt och tillskapas i tid) förordar vi i det här läget egen kommunal parkeringsyta. Kommunal parkeringsyta för egen verksamhet kan vara samlad och placerad i enlighet med planens intentioner.

Planering av yttre miljö

Viktigt att göra skugganalyser och skapa förutsättningar för soliga och trygga ytor nära byggnaden och i de fall där det behövs kompensera med tomtstorlek så att tillräckligt med sol når in på lekytor.

När de kommunala tomterna planeras behöver funktioner för angöring, trafik och parkering säkerställas. Gäller även integrerade lösningar för tex särskilda boenden. För förskola och skola måste hämta/ lämningas placeras och utformas så att funktionen blir tillgänglig och säker samt genomförbar ur ett rådighetsperspektiv.

Gestaltning

God gestaltning skapar mervärde, men det är viktigt att krav avseende utformning inte blir ett hinder för att uppnå god funktion i de kommunala byggnaderna. Entréer rakt mot gata fungerar inte för alla målgrupper. Allt

för stora begränsningar i utformning kan få långsiktiga konsekvenser för t.ex. bemanning i äldreboenden.

Energisystem (se hållbarhetsprogram)

Osäkerhet finns hur ett gemensamt energisystem har prestanda som följer kommunens beslut. Det finns även osäkerhet avseende ev. hinder i lagstiftning som LOU.

Lokalbehov - Genomförande och etapper

Tidplaner för genomförande av Kommunens byggnationer anpassas till behov och prognoser, vilket innebär en viss diskrepans från angivna tidplaner. Nedan angivna referensytor för förskola och särskilda boenden avser erfarenhetssiffror från tidigare byggnationer. Om andra tomtstorlekar ska prövas behöver en studie göras av hur förutsättningarna i denna detaljplan påverkar ytbehovet.

Skola och förskolor

Utbildning beskriver behov av förskolor med 8 avdelningar. En 8-avdelningsförskola i 2 plan har erfarenhetsmässigt en tomt på ca. 9 000 m².

Planbestämmelsen begränsar användningen. Förslag att ersätta F-6 med enbart "förskola och skola". Vilka klasser som kommer att gå på skolan kan vara föränderligt.

Lokaler för äldreomsorg

Äldrenämnden beskriver behov av boenden med plats för 120 brukare, dock minst 90 brukare. Med det typhus vi har för vård- och omsorgsboende skulle 120 platser kräva en byggnadshöjd på 19 m. Planbestämmelsen begränsar användningen. Förslag att ange "lokaler för äldreomsorg och andra boendeformer" istället för äldreboende.

Särskilda boenden

Angeläget att goda förutsättningar finns både för fristående gruppboenden och integrerade lösningar. Kommunen har behov av fristående gruppboenden. Byggnaderna för 5+1 lägenhet är vanligtvis ca. 550 m² och tomtytan ca 2 300 m².

Brandstation

Ytan planerad tomt är 7 500 m² och i underkant av behovet för Umeå Brandförsvar. För att framtidssäkra denna strategiska funktion finns ett behov att utöka tomten med ca. 2 000 m² norrut.

Kommentar

Trafik och gata, Drift och underhåll

Efter samrådet har vissa gators sektion reviderats i dialog med gator och parker, för att säkerställa goda gatumiljöer. Likaså har även kvartersstrukturen justerats för att underlätta avfalls- och snöhanteringen där problem identifierats.

Behov av hörnavskärningar efter samråd har justerats utifrån förslag från gator och parker.

I planbeskrivningen och kvalitetsprogram utvecklas beskrivningen kring hur cykelparkeringar ska göras tillgängliga, trygga och säkra. Gällande föreslagna reglering gör detaljplanering bedömningen att detta kan säkerställas genom beskrivningar i planhandlingar samt bygglov och det således inte behöver specificeras som en planbestämmelse i plankartan.

Park och natur

Hur lekplatsprogrammets riktlinje om att möjlighet till lek ska finnas inom barriärfritt 250 m från bostaden, tydliggörs i de västra delarna av området.

Fastighet

Parkering för de kommunala verksamheterna ska lösas på samma sätt som parkeringen för övrig kvartersmark. Utifrån PBL gör detaljplanen ett undantag från den principen för parkering nära bostaden för personer för nedsatt funktionsförmåga, i syfte att säkerställa god tillgänglighet för alla. Efter samrådet har en affärsmodell för upphandling och genomförande av gemensamma lösningar arbetats vidare med, för att säkerställa de juridiska och ekonomiska förutsättningarna kan tillgodoses.

Skuggstudien fördjupas i planbeskrivningen för att kunna säkerställas att förutsättningar skapas för soliga och trygga ytor nära byggnaden och i de fall där det behövs kompensera med tomtstorlek så att tillräckligt med sol når in på lekytor. Även fördjupade tomtutredningar för kommunala verksamheter har tagits fram för att säkerställa utemiljöer med god kvalitet samt övrig logistisk med angöring, varumottagning, dagvattenhantering med mera.

Entréer mot gata regleras främst för att skapa attraktiva, rörelserika och trygga stads- och gatumuljöer.

Vad gäller energisystemen så anser projektet Tomtebo strand att det man gemensamt formar i samverkan kommer att bidra positivt till att uppfylla energimålen och hållbarheten. Här är kommunen en del i den samverkan som formar energisystemet, vilket också bör borga för att det kommer att bidra även till kommunens egna mål. Fokuset i arbetet ligger i hållbarheten, där energieffektivitet är en viktig del och i detta skede ses inte något hinder för det i LOU-lagstiftningen.

Plankarta reglerar endast markanvändningen skola utan att precisera vilken årskurs som avses. I planbeskrivningen däremot beskrivs att intentionerna i det här läget är att möjliggöra för en F-6 skola, det förtydligas att detta kan förändras över tid utifrån behov. Detaljplanen möjliggör därutöver för ytterligare tre förskoletomter med möjlighet till 6 eller 8 avdelningar. I dialog

med skolans lokalplanerare har detta bedömts som tillräckligt för att säkerställa de långsiktiga behoven av förskolor inom området.

Då den typen av äldreboenden och gruppboende som planeras inom Tomtebo strand bedömts ingå i användningen bostäder reglerar plankartan endast bostäder utan specificering. Av den anledningen är det redan nu möjligt med andra typer av boendeformer om behoven ändras på sikt.

Brandstationens planerade tomtstorlek har justerats efter samråd utefter behov i tomtutredning i samverkan med fastighet.

VAKIN

Avfall och återvinning

Det finns ett antal platser där det behövs fler vändplaner för att möjliggöra avfallshämtning. En väg som är markerad som GC-väg måste göras om till gata för att möjliggöra åtkomst med sopbilen.

Vatten och avlopp

Allmänt

Trots att denna detaljplaneprocess är relativt långt gången saknas fundamentala bitar som bekräftar att denna lokalisering är lämplig för ändamålet. De av konsulten framtagna utredningar och PM kommunicerar ej med varandra. Behov av fortsatta undersökningar/utredningar lyfts i dessa PM men följs ej upp och utförs inte i ett senare skede. Konsekvens blir att planarbete fortgår trots att stora frågetecken inte är utredda. Vakin efterfrågar därav att frågor som berör VA, geoteknik och hydrogeologi behandlas samlat.

Markförhållanden

Vakin anser att den geotekniska samt den hydrogeologiska undersökningen av området efterlämnar oklarheter gällande markens beskaffenhet. Detta skapar i sin tur osäkerheter kring anläggande och drift av allmänna va-anläggningar som måste klargöras. Se punkter nedan:

- Ett område i planens nordöstra del har avvikande jordarter vilket inte har adresserats i utredningar. Om området exploateras enligt handlingar med konventionellt ledningssystem riskerar grundvattenet en premanet grundvattensänkning över en betydande areal. Detta utgör tillståndspliktig vattenverksamhet enligt MB kap 11.
- Anläggning av ledningsgravar innebär för området generellt schakt under grundvattenytan, detta kommer enligt handlingar att innebära en lokal sänkning av grundvattnet. Vakin vill uppmärksamma om att det finns en risk att dessa ledningsgravar kan komma att fungera som dräneringsdiken alternativt att dessa fylls med grundvatten och ledningar kommer då ligga under grundvattenytan. I båda dessa fall finns risk att ledningars funktion negativt påverkas.

- I samtliga framtagna hydrogeologiska undersökningar (1991 och 2017) konstateras att vidare undersökningar måste utföras för att utesluta artesiskt grundvatten samt ev. kommunikation till Nydala-sjön. Denna riskbild behandlas varken i miljökonsekvensbeskrivning eller det geotekniska PM från 2018. Om dessa risker går att utesluta bör detta framgå i planhandlingarna.
- Risken för premanet grundvattensänkning har inte adresserats i planhandlingar eller i miljökonsekvensbeskrivningen. Som ovanstående punkt. Om denna risk går att utesluta bör detta framgå i planhandlingarna.
- Det saknas längre mätserier av grundvattnet för att avgöra hur det varierar över året. Detta är viktigt då grundvattnet i område är högt och emellanåt i dagen.

Dagvattenhantering

Det saknas underlag för att dagvattenhanteringen ska bedömas som adekvat och över tid hållbar. Nedan har Vakin identifierat punkter som erfordrar ett förtydligande:

- Här efterfrågar Vakin en utförlig principskiss som bekräftar genomförbarhet på föreslagna lösningar, hur de olika anläggningar är tänkt att i samspel fungera samt hur dagvattenanläggningar ska anpassas efter rådande markförhållanden.
- Ansvarsfördelning för dagvattenanläggningar inom området måste tydliggöras. Detta är extra viktigt då multifunktionella lösningar förespråkas samt att dessa anläggningars funktion innefattar både vavhuvudmannens och Umeå kommuns dimensioneringskrav.
- Föreslagen dagvattenhantering bygger på lösningar som över tid har en tendens att tappa funktionalitet och minska kapacitet, området har även ett högt grundvatten som riskerar att bli stående i fördröjningsdammar. Det finns en risk att planerade anläggningar inte har den kapacitet som de är utformade för och dagvattenflödet ut ur området blir större och problem uppstår nedström i systemet. Därför bör:
 1. En skötselplan för dagvattenanläggningar upprättas.
 2. Dimensionering av områdets dagvattenlösning utföras som tar höjd för en ev. minskad funktion.
 3. En fördröjningsåtgärd utföras som tillåter Kolbäckens flöde att strypas innan den kulverteras och fortsätter nedströms. Detta som en extra säkerhet/buffert för området men även med den ökade belastning som ett antal planförslag i planområdets närhet kommer innebära.
- Vakin ställer sig positiva till planbestämmelsen "60 procent av kvartersgård ska utföras med 90% genomsläpplighet. Dock efterfrågas ett förtydligande kring vad denna procentsats innebär. Generellt är infiltreringskapacitet låg och området har ett förhållande vis högt grundvatten. Om inte en viss mäktighet säkerställs på den genomsläppliga friytan finns det risk att kvartersgårdarnas

avrinningskoefficient är högre än beräknat, vilket kommer resultera i ett snabbare avrinning ut ur området.

- Notera att va-huvudmannen dimensionerar dagvattenanläggningar efter gatans nivå, det är därför viktigt att anlägga husgrund ovan gatuplan enligt PBL.

Vatten och spillvatten

- För att ansluta planområdet till spillvattennätet erfordras rådighet över mark utanför planområdet från befintlig ledning till plangräns. Servitut måste skapas samt rättigheter att dra ledningar genom trafikverkets väg.
- För att förstärka vattenförsörjningen i området kan det bli aktuellt att ansluta vatten från både från norra och södra delen samt väster om området, detta för att skapa rundmatning.
- Förbindelsepunkter lämnas i gatumark. Då fastighetsindelning ej är färdigställd, och för att säkra åtkomst till kvartersmark förespråkar Vakin att gemensamhetsanläggningar bildas för va-anläggningar inom kvartersmark som nyttjas av fler än en fastighet, detta medför gemensam mätning av vattenförbrukning.
- För de fastigheter som avser att återvinna värme från spillvattnet ska gemensamhetsanläggningar bildas för alla tre nyttigheter, vatten, dagvatten och spillvatten. Vakin levererar förbindelsepunkt i anslutning till gemensamhetsanläggnings omfattning.
- Vakin ställer sig positiva till att områdets huvudstråk är höjdsatta med efterfrågar höjdsättning av lokalgator och gc-vägar.
- Etappindelning måste harmonisera med utbyggnad av vatten och avlopp inom området. Även här är höjdsättning av gator viktigt då avsättningar mot mindre gator måste göras i förberedande syfte för etapp två och tre.

Kommentar

Avfall och återvinning

I samråd med VAKIN har kvartersstrukturen justerats för att värna rundkörning och möjliggöra en godtagbar avfallshantering, där problem identifierats. Principlösningar och exempel för avfallshantering på kvartersmark har även lagts till i planbeskrivningen för att underlätta för nästkommande skeden.

Vatten och avlopp

Efter samrådet har utredningarna gällande VA, geoteknik och hydrogeologi kompletterats för att behandlas samlat i en utredning kring områdets projekteringsförutsättningar⁷. Under hösten 2021 har även olika alternativ till spillvattenlösningar, med eller utan pumpstationer, utretts i samarbete med Vakin⁸. Utredningarna resulterade i att projektet landade i beslutet att ett självfallssystem för spillvatten är det mest långsiktigt hållbara

⁷ Projekteringsförutsättningar Tomtebo strand, WSP (2021)

⁸ PM Tomtebo strand, WSP (2021)

alternativet och att det med det gick att åstadkomma en tillfredsställande höjdsättning av spillvattensystemet.

Även den geotekniska samt den hydrogeologiska undersökningen har reviderats för att omfatta längre mätserier av grundvattnet för att avgöra hur det varierar över året. Även en höjdutredning för hela området har tagits fram och detaljplanen reglerar numera höjdsättning av alla gator.

Gatusektioner, parkytor och parkstråk har studerats vidare med uppdaterade utredningar som underlag för att säkerställa att de föreslagna åtgärderna är genomförbara.

Förtydligande kring genomsläpplighetsbestämmelse läggs även till i planbeskrivningen.

Information om behovet av servitut, rättigheter och gemensamhetsanläggningar för VA-ledningar läggs till i genomförandebeskrivningen.

Brandförsvaret

Brandstation [T1]

Tomtstorlek

”Umeåregionens brandförsvaret har uppfattningen att föreslagen tomtyta inte är tillräckligt väl tilltagen för att husera en ny brandstation under hela dess livslängd. Nuvarande yta fyller behovet för en stationsbyggnad men det saknas tillräckliga ytor för daglig kontroll och manövrering av fordon och utrustning samt uppställning av material. Till det behövs en sammanhållen obebyggd yta som är ca 1000 m². För att möta framtida behov av förrådshållning av material som kan användas vid stora olyckor eller i händelse av höjd beredskap tillkommer sannolikt även behov av förrådsutrymmen i direkt anslutning till brandstationerna. Möjlighet att placera ett gårdsförråd som är ca 500–600 m² bör säkerställas inom brandstations-
tomten.

Angöring till brandstationen

Brandförsvaret ser helst att det tillskapas en separat utryckningsväg längs Kolbäcksvägen som beskrivs i handlingen för att säkerställa att brandfordon på ett snabbt och smidigt sätt kan ta sig ut i Universitetsrondellen vid utryckning. Det finns däremot inget som förhindrar att brandfordon som inte är på utryckning samt annan trafik till och från brandstationen istället kan angöra via lokalgatan om det är bättre ur någon synvinkel.

Hårdgjorda ytor

En brandstationstomt kräver stora hårdgjorda ytor. Denna typ av tomt kommer ej kunna uppfylla kraven om att minst 60 % av kvartersgård ska utföras med 90 % genomsläpplighet. Högst 25 % av kvartersgård får hårdgöras. Tillräckligt med hårdgjord yta kommer att krävas för att

brandförsvarets olika fordon ska kunna svänga runt vid in- och utryckning, övning, underhåll etc.

Parkering

Brandförsvaret har behov av markparkering för att medge utryckningstrafik till tomten vid inkallning av extrapersonal i samband med insats och löpare mellan brandstationer vid sjukdomsbortfall eller annan akut frånvaro. Pga. detta kommer en brandstationsverksamhet ha stora svårigheter att kunna leva upp till planbeskrivningens skrivelse om att markparkeringar inte ska finnas inom stadsdelen.

Stängsel

Brandstationstomten behöver vara inhägnad tex 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 skal-skydd för brandstationen då dörrar, portar och utrustning inte alltid kan hållas låsta.

Närhet till farligt gods led

Alla skyddsåtgärder som räknas upp i riskutredning farligt gods för att uppnå en acceptabel risknivå för planerad bebyggelse uttrycks med "bedöms vara lämpligt/rimligt/rekommenderas". Enligt riskutredningen bedöms det vara lämpligt/rekommenderas att känsliga verksamheter såsom förskola, skola, äldreboende, byggnad avsedd för vård placeras bortom 150 meters avstånd från E4. I plankartan är dock markanvändning vård placerat närmast E4, vilket inte är i enlighet med riskutredningen. Och i planbeskrivningen anges att "Äldreomsorg med begränsande vårdinslag ingår i användningen [B]". Plankartan behöver förtydliga för vilka Bo områden detta är acceptabelt för att säkerställa att äldreboende inte hamnar inom 150 meter från E4.

Brandförsvaret är kritisk till att avstängningsbar ventilation för byggnader inom 150 meter från väggkant på E4 endast finns med i planbeskrivningen. Enligt riskutredningens slutsats bedöms detta vara en planbestämmelse som är lämplig för att uppnå en acceptabel risknivå. Brandförsvaret anser därför att detta ska finnas med som planbestämmelse.

Utrymningsförutsättningar

Då planförslaget möjliggör uppförande av byggnader i upp till 7 våningsplan behöver utrymningsmöjligheterna beaktas. I Boverkets byggregler finns möjligheten att projektera utrymning från flerbostadshus och kontor (≥ 3 våningsplan och utförda i verksamhetsklass 3 respektive 1) så att den sker med hjälp av räddningstjänsten. Räddningstjänsten har förmågan att assistera med utvändigt utrymning med hjälp av bärbar utskjutsstege upp till 11 meter (vanligtvis fyra våningar). Vid byggnationer där avståndet mellan mark och fönsters underkant eller balkongräcke överstiger 11 meter krävs höjdfordon för att räddningstjänsten ska kunna assistera med utvändigt utrymning. Detta medför att räddningsvägar och uppställningsplatser

för höjdfordonen behöver anordnas för att tillgodose alternativ utrymningsväg från varje lägenhet. Det är då särskilt viktigt att funktionen säkerställs året runt under hela byggnadens livstid.

Uppställningsplatser medför hårdgjorda ytor vilket inkräktar på friytorna och försämrar dagvattenhanteringen. Utformningen resulterar även i driftkostnader för fastighetsägaren under hela byggnadens livstid. Ett bra alternativ till uppställningsplatser är därför att förse berörda hus med Tr2-trapphus eller fler än ett trapphus, så att utrymning inte behöver ske med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon. Brandförsvaret förordar detta alternativ –Särskilt eftersom vår erfarenhet är att underhållet av uppställningsplatserna ofta fallerar i praktiken.

Brandvattenförsörjning

Räddningstjänstens möjligheter att genomföra en effektiv släckinsats i händelse av brand behöver säkerställas genom att markbrandposter anordnas inom planområdet. Avstånd och flödeskapacitet avgörs av byggnadstyp.

Kommentar

Efter samrådet har tomtstorleken för brandstationen utökats utefter behov som brandförsvaret angivit.

Det bedöms det bättre ur trafiksäkerhetsaspekt och för kvarterstrukturen att ha en gemensam angöring via intilliggande lokalgata. Vid korsning kan framkomligheten för utryckningsfordon lösas med trafikreglering såsom trafikljus.

På grund av brandstationens speciella användning undantas den krav på hårdgörande grad och parkering. I planbeskrivning läggs till en beskrivning av hur dagvattnet och parkering planeras hanteras inom tomten.

Planbeskrivningen förtydligar för vilka B områden det är acceptabelt med bostäder nära väg E4, för att säkerställa att äldreboende inte hamnar inom 150 meter därifrån.

Planbestämmelse om avstängningsbar ventilation för byggnader inom 150 meter från väggkant på E4 är en bestämmelse om en teknisk lösning som bättre hanteras i bygglovskedet och därför beskrivs i planbeskrivningen.

Information om utrymningsvägar för högre bebyggelse och dess påverkan på hårdgörandegraden noteras och kompletteras i berörda utredningar. Hur exakt dessa ska utformas bestäms dock i efterkommande bygglov.

Information om brandvattenförsörjning noteras till efterkommande skeden.

Kommunstyrelsens planeringsutskott

För planområdet gäller översiktsplan Fördjupning för Universitetsstaden (2013). Planförslaget följer översiktsplanens huvuddrag men avviker från fördjupningens angivna gatu-, kvarters- och grönstrukturer i denna del. Huvuddragen som följs är ett möjliggörande av en blandad kvarterstad med hög täthet och säkerställande av de tilltänka gröna sambanden som går igenom planområdet via stråk och kopplingar. Den centrala gatan som går igenom området med ett antal anslutande platsbildningar följer om än i en genare dragning översiktsplanens intentioner vad gäller att skapa ett livfullt stråk för stadsliv som knyter an vidare till Gösta Skoglunds väg genom Universitets- och sjukhusområdet. Sammantaget får avstegen från den fördjupade översiktsplanens strukturer anses vara marginella och att förslaget följer de övergripande intentionerna.

Planeringsutskottet ställer sig positiv till förslaget som möjliggör ca 3 000 bostäder, 70 000 kvm verksamhetsmark, skola samt ett antal förskolor och äldreboenden. Utskottet konstaterar att förslaget utgör ett starkt bidrag till tillväxtmålet som avser Umeås centrala stadsdelar där Universitetsstaden och Tomtebostrand ingår. Därtill bidrar förslaget för detta stadsdelsområde till fördjupningens övergripande vision om "att utveckla en stadsdel för utbildning, forskning, sjukvård och områdesanknuten företagsutveckling i internationell toppklass. Umeå universitetsstad ska vara en attraktiv del av staden som lever dygnet runt med en blandning av verksamheter, bostäder, service och handel med miljöer som inbjuder till rörelse i vardagslivet och som kan bidra till bättre hälsa." Härledningen för planförslagets bidrag till respektive samspel med översiktsplanens vision kan dock tydliggöras i planen.

Det kan konstateras att det genomförts ett mycket ambitiöst arbete i framtagandet av planen. Förslaget vilar på gedigna och nydanande program samt analyser som exempelvis hållbarhetsprogram, kvalitetsprogram, social hållbarhetsanalys och ekosystemsanalys etc. Vidare har en ny samverkansmodell utvecklats mellan för kommunen interna och externa aktörer vilket skapat god förankring samt en plattform som kommer leva vidare under själva genomförandet. Med vetskap om en estimerad utbyggnadstid på ca 20 år för hela planområdet får förslaget med tillhörande strategi för kontinuerlig uppföljning anses utgöra en robust grund för utvecklingen av stadsdelsområdet Tomtebostrand.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

"Allmänna synpunkter

Miljö- och hälsoskyddsnämnden noterar att projektet Tomtebostrand har tagits fram i samverkan med flera byggaktörer och är tänkt att hålla en internationellt hög standard både på miljömässigt och socialt. Det bygger på samverkan och tillit och beräknas bli färdigutvecklat först om ca 20 år. Ambitionerna och resultatet så här långt är lovande. Detaljplanens syften är

goda och stödjer en totalt sett hållbar stadsplanering inklusive kommunens miljömål för klimat, hållbart resande, vattenkvalitet och biologiska mångfald ekosystemtjänster. En effekt är att biltrafiken från Tomteboområdet kan begränsas då fler får möjlighet att snabbt och enkelt ta sig med buss eller cykel in mot stan. Samtidigt ser nämnden att samarbetet måste fortsätta och utvecklas med höga mål och konsekvent långsiktigt arbete för att kunna nå en riktigt god miljömässig hållbarhet i slutänden. Detaljplanen som den ser ut i samrådsskedet är ett steg i rätt riktning. Hur det hållbarhetsprogram och kvalitetsprogram som bifogats till planhandlingarna tillämpas och utvecklas kommer att bli nog så viktigt.

Grönstruktur

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det behövs bestämmelser i planen som anger egenskaper som ska prägla den ekologiska korridoren genom området, för att säkra att den fungerar för artspridning lång sikt. Korridoren är en viktig del av kommunens övergripande grönstruktur. Vår erfarenhet hittills är att det behövs egenskapsbestämmelser, även med de goda ambitioner som finns i planen och i byggnadsskedet, samt att kommunen tar fram en skötselplan för grönstrukturen m.m. Tidigare har intrång andra delar av gröna korridorer i Umeå lett till att de tappat, eller nu riskerar att tappa sin funktion. Det kan vara projekt där platsen väljs för ett bygge just för att den ligger i naturen eller att den som investerat mycket i sin nya lägenhet driver på för att få bättre utsikt och emellanåt till och med sågar ner träd. Allmänhetens förväntningar på Tomtebostrand bygger till stor del på hur området illustreras. Planbeskrivningens illustrationer som visar grönkorridoren bör justeras för att bli mer realistiska sett till grönkorridorens struktur, inför granskningsskedet och vidare dialog med allmänheten och potentiella lägenhetsinnehavare. Nu ser det ut som det är i stort sett fri sikt genom skogsområdet. Framtida arbete med grönytefaktorer är en viktig del av genomförandet. Verkyget bedöms ha stor potential för att säkra biologisk mångfald och en mängd gröna funktioner i staden. Grönytefaktorerna rör såväl biologisk mångfald som exempelvis dagvattenhantering och skönhetsvården. De är ett verktyg som vi i Umeå ännu inte har så stor praktisk erfarenhet av, särskilt inte över tid. Kommunen behöver följa upp hur den tillämpas vid genomförandet av planen och för att säkra de prioriterade ekosystemtjänsterna på sikt.

Andra mindre justeringar

En brandstation har kommit in sent i planarbetet och behöver, som det står i planbeskrivningen, utredas vidare efter samrådet. Ljud från uttryckande fordon blir en aspekt att hantera. Miljökonsekvensbeskrivningen och en del underlag till den behöver också utvecklas vidare efter samrådet.”

Kommentar

Med anledning av miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter om grönstrukturen har regleringen i grönkorridoren preciserats till att med användningen naturområde menas ”Naturlig blandskog med oreglerad bäck”, just i syfte att säkerställa grönkorridorens värden på sikt. Planbeskrivningen och

övriga planhandlingar kompletteras även med reviderade illustrationer som bättre visar förväntad utformning och användning för grönkorridoren.

Miljökonsekvensbeskrivningen och övriga planhandlingar revideras efter samrådet för att utveckla vidare planeringen av brandstationen.

SAMRÅDSKRETS

Yttrande 1

Ett måste är att korsningen vid Tomtebovägen och E4 måste bli en planfri korsning. Det hjälper ju knappast att öppna Malmvägen det kommer att bli köer på båda vägar gör om gör rätt d.v.s. planfri korsning.

Kommentar

Kommunen anser att en planskild korsning i Tomteborondellen inte är en lösning som ligger i linje med lokala och nationella miljömål. Trafikutredningen visar att en ökning av framkomligheten leder till ytterligare ökad trafik. Kommunen anser att åtgärder för att främja överflyttning till hållbara färd sätt istället är prioriterade. Se vidare resonemang i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Trafikökning längs med Tomtebovägen*".

Yttrande 2

Det här är fel väg att gå. Det är viktigare att förtäta staden i dagsläget istället för att riva skog. Tomtebo strand kommer inte kunna facilitera ett rikt liv. Exempelvis billösningen ni föreslår är inte realistiskt då barnfamiljer omöjligen kan bo i området utan att ha tillgång till bil eftersom de måste åka och storhandla ofta och då kånka kassarna genom hela stadsdelen är tafatt.

Tomtebo idag är en dålig stadsdel att bo i med långt till staden och känns inte levande på något sätt. Tomtebo strand kommer att erbjuda det samma. Bättre vore om den stora sjukhusparkeringen kunde omvandlas till bostäder eller bortåt andra sidan Tomtebo. Jag förutsätter att ni kommer att gå vägen och bygga ändå men jag vill lyfta att det kommer att bli ett tråkigt område där ingen vill bo. Nu förstår säkert detta själva. Vänligen försök att förtäta staden istället för att bygga utåt. Ingen vill bo så.

Kommentar

För att Umeå ska kunna växa hållbart, möta efterfrågan på bostäder och nå tillväxtnålen kommer både förtätning i befintliga områden och utbyggnad av nya stadsdelar att behövas. När kommunen analyserats hur Umeå ska växa långsiktigt och hållbart i översiktsplanen har det visats sig att bland annat Tomtebo strand är en viktig länk för att knyta samman Umeås två kärnor, de centrala stadsdelarna och Universitetsstaden.

I takt med att staden utvecklas och Umeå kommun planerar för att nå sitt mål om hållbara resor behövs även en annan lösning för transporter en vad som finns idag. Tomtebo strand fokuserar därför för att främja de hållbara sätten genom att ha olika mobilitetslösningar i mobilitetshubbar och prioritera gång- och cykelvägar.

Yttrande 3

Det är inte önskvärt att bygga bort ett så pass stort och viktigt grönområde intill Nydalasjön.

Dagligen vistas en stor mängd människor i det tilltänkta området för bebyggelse. Min åsikt är att området ska bevaras i sitt nuvarande skick för att fortsätta fylla en viktig funktion för rekreation och som grön korridor.

Kommentar

Inom Tomtebo strand bedömer översiktsplanen och detaljplaneförslaget att det är möjligt att både exploatera platsen samt ta hänsyn till naturvärden i form av skog och Kolbäcken genom det reviderade planförslaget, se vidare motiv till varför i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter *"Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet"*.

Yttrande 4

Högst olämpligt att bygga i detta område. Ett vackert skogsområde som ger en närhet till naturen utan att behöva ta sig långt ut från Umeå. Eran detaljplan förstör inte bara området som ni lämnar att bygga på, det förstör även det nuvarande omkringliggande området. Flera som har sina lägenheter gentemot denna skog blir förstörd när det nu kommer bli ett byggprojekt de närmaste åren.

Är det bostadsrätter eller hyresrätter? När hyran kommer kliva upp i 10000kr/månad så är inte detta område något hållbart område. Varför ens kalla det Tomtebo Strand?

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt *"Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet"* motiveras avvägningar mellan att bebygga platsen och värna om naturvärden samt plantsens förutsättningar. I sammanfattningens avsnitt *"Lägenhetsfördelning"* går även att läsa att det i en detaljplan inte är möjligt att styra lägenhetsformen men att kommunen senare i sin markanvisning kan ställa krav på det.

Yttrande 5

Att ta ifrån den fina skogsdelen där vid Nydalasjön... varför? Jag fattar att idén är hipp och att alla boenden är coola och det ska byggas i miljötänksanda, men bygg det inte alls då, eller? Jag brukar promenera sträckan längs e4-kinabron-insidan av Nydalasjön och njuter av att det är så tyst och fridfullt och rent. Kommer det massa hus och boende dit så kommer mycket av det lugn som funnits tidigare vara borta, och det lär bli mycket skräp som flyger omkring och till slut hamnar i sjön på grund av de som bor där. Jag vet att människor ofta ÄR duktiga på att kasta skräp på rätt ställe, men det känns så synd om detta fina naturområde skulle bli skräpig.

Jag tycker vidare att "parkdelen" på 100x200 m är löjligt liten med tanke på hur stort själva bostadsområdet är och med tanke på att det lär vara den närmsta parken för många andra Tomtebor så räcker inte 100x200 m.

Kommentar

Efter samrådet har planförslaget reviderats för att förtydliga vikten av att spara skog och känslan längs med gångsträckan runt Nydalasjön, läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Spara skog längs med Ollefiskares väg*".

Inom Tomtebo strand planeras för flera olika typer av parker, varav en är en större stadsdelspark i den centrala delen av stadsdelen och övriga är mindre närområdesparker och fickparker. Tanken är att placera ut parker på strategiska områden där det gör mest nytta och har olika funktioner för människor som bor i stadsdelen, så att alla ska ha nära till ett grönområde och rekreation. Sammantaget bedöms därför rekreativsmöjligheterna och parkerna tillräckliga för att fylla stadsdelens behov.

Yttrande 6

Detta är för oss som redan bott på Tomtebo sedan länge en stor katastrof. Riktigt jobbigt. Ingen tänker alls på trafiksituationen. Redan idag illa. Med denna utbyggnad blir det omöjligt ta sig fram med bil. Ja bil som transportmedel får inte glömmas bort. Alla kan inte cykla till jobbet. Om inte E12 kan öppnas med rondell mot lksu. Varför inte bygga ut. Tomtebogård området kommer också bidra med trafik. Snälla tänk om. Bättre lösning finns det vet alla...

Kommentar

För att se motiven till trafiklösningarna och bedömning av trafikökningen läs i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "*Trafikökning längs med Tomtebovägen*".

Yttrande 7

Med visionen om Tomtebo som ett område med en hållbar livsstil där innevånarna inte är beroende av bil känns det märkligt och förvånande att det inte värnas om mer grönområden och att bevara den befintliga gång- och cykelväg (Olle Fiskares väg) som avgränsar Älvans Väg mot Tomteboskogen. Att skapa större grönområden och skydd mellan bostäderna borde vara en självklarhet eftersom det skapar trivsel, rekreation, harmoni och naturliga områden att röra sig på.

Kommentar

Efter samråd har planförslaget reviderats till att planlägga för natur längs med Ollefiskares väg, se mer om ändringen i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter ”*Spara skog längs med Ollefiskares väg*”.

Yttrande 8

I och med den utökade befolkningen som kommer att ske på Tomtebo, finns det planer för vårdcentral, tandläkare och apotek? Eller kommer Ålidhem centrum och Ålidhem vårdcentral täcka behovet? Finns det intressenter för ett mindre gym som kompletterar stora Iksu?

Kommentar

Detaljplanen möjliggör för flera olika typer av service såsom centrumverksamhet, kontor, besöksanläggningar och övriga verksamheter utom handel med skrymmande varor. Det innebär att det skulle kunna bli till exempel en vårdcentral, tandläkare eller apotek på Tomtebo strand. Exakt vilka verksamheter som kommer etablera sig inom stadsdelen bestäms dock inte i detaljplanen utan avgörs beroende på marknaden och behoven i senare skeden.

Yttrande 9

Så tråkigt att "miljöstad" Umeå fortsätter att förstöra all sin natur. En enorm studentby i skogen kommer att förstöra våra liv här. Nydala har nästan förstörts under de senaste 5 åren, nu så bullriga runt omkring, så mycket skräp. Jag älskade att sitta och titta på lummorna men nu hittar jag dem inte, det finns ingen fred.

Tomtebo strand blir den sista spiken i kistan. Bygga på skogen och deras vackra orkidéer och blåbär. Jag vet att det inte finns någon chans att stoppa planerna, men kommer de som bor bredvid Olla Fiskares väg åtminstone förses med nya fönster för att minska buller? Det är så bullrigt när bussar går förbi. Vilken ersättning kommer vi att få för värdeminskningen på våra lägenheter?

Kommentar

Se svar på synpunkterna kring bedömningen av naturvärdena och revideringarna kring Ollefiskares väg i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt *"Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet"* och *"Spara skog längs med Ollefiskares väg"*.

I och med att man valt att bosätta sig i en central del av Umeå tätort, där kommunen har som mål att växa för att främja hållbarheten av bland annat nära service och kollektivtrafik kan inte kommunen spekulera i eller ersätta eventuella prisförändringar.

Yttrande 10

Det är väldigt sorgligt att alla fladdermössen och de andra djuren blir av med sina hem och att vi på Tomtebo blir av med vår skog.

Kommentar

I och med att planförslaget för Tomtebo strand tagits fram har natur- och djurvärden inventerats, där en övergripande lanskapsanalys för fladdermöss ingått. För att undvika negativ påverkan på fladdermöss visar utredningen att potentiella kolonilokaler och prioriterade jaktmiljöer bör bevaras och/eller förstärkas. Därför värnar planförslaget om att bevara Noret, Kolbäcken, fuktiga skogar och lövskogar inom grönkorridoren samt natur mot Ollefiskares väg och Nydalas västra strand.

Hänsyn till artspridningen för bland annat fladdermöss tas även genom att de passager som kan sker över grönkorridoren ska placeras på en sådan höjd att mindre djur kan passera under.

Yttrande 11

Jag tar nästan dagligen Olle fiskares väg ut till grusvägen genom skogen. Det är helt underbart att promenera där och att höra fågelkvitter från fåglar som sitter i tallar och granar på båda sidor om Olle fiskares väg. Det är en lisa för själen kan jag säga. Där cyklar, motions springer, joggar och promenerar ung som gammal dagligen. Med eller utan hundar och med eller utan barn och barnvagnar. Massor av människor njuter av att vistas där. För de som flyttar in till det nya bostadsområdet blir det också fantastiskt att bo på ett sånt ställe så nära naturen och sjön. Så förstör inte möjligheten till det!

En uppmaning från mig - upplev skogsområdet och Olle fiskares väg från marken! Jag kan inte nog förklara vikten av att ni sparar skogen på båda sidor om Olle fiskares väg. Samt INTE kapar av Olle fiskares väg där i början (som syns på ritningen) och ställer dit ett 7 våningshus - en stor stoppkloss istället! Jag kan inte förstå hur ni kan planerar något sådant. Bygg 5-7 våningshusen som planeras mot E4an istället.

Skulle det inte bli en unik miljö tänk med Tomtebo strand? Var det inte det som var meningen? Det får ju inte bli bara tomma ord då. Ur miljösynpunkt bidrar skogen till att fånga upp koldioxid. Att låta skogen växa fritt och att skydda skogen ur miljöaspekt är att främja den biologiska mångfalden. Där Älvans väg och Vitter vägen går ner mot sjön har en sträng med skog lämnats mellan husen och skogsvägen vilket gjort att husen inte syns så mycket mellan träden. Så upplevelsen att gå i en skog stannar kvar. Jag tycker ni ska planera för att ha kvar skogen närmast Olle fiskares väg på båda sidorna om vägen, även på nya området. Samt att lämna ett större utrymme mellan Tomtebo och Tomtebo strand. Vad finns det för anledning att klämma ihop de två bostadsområdena som ni tydligt har tänkt, utifrån ritningen sett. Min sista synpunkt är, när jag läser Sommar tidningen och ser illustrationen över torget längs med det centrala stråket: Snälla, snälla låt oss slippa ännu ett sterilt och ödsligt torg belagt med stenplattor som visas på bilden!

Det räcker gott och väl med torget framför Rådhuset som så många umebor är missnöjda med och upplever ökenkänsla av. Tänk om snälla ni och låt naturen och skogen leva nära husen. De som flyttar dit kommer att tacka er. Förstör inte den unika och fina känslan av att gå och vistas där. Ha kvar Olle fiskares väg som den är nu och bygg inga sterila ökenlika torg. Ta vara på den natur som redan finns.

Kommentar

Se svar på synpunkterna kring bedömningen av naturvärdena och revideringarna kring Ollesfiskares väg i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt *"Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet"* och *"Spara skog längs med Ollefiskares väg"*.

Angående torget så delar kommunen uppfattningen att det är viktigt att det blir en mötesplats och inte en tom otrygg plats. Detaljplanen säkerställer av de anledningarna att byggnaderna med en servicehubb och skola ska placeras mot torget samt att en central hållplats för kollektivtrafiken ska finnas där, i syfte att skapa mer liv och rörelse kring platsen.

Yttrande 12

Jag tycker man ska bygga ett landmärke eftersom det ligger bra vid E4 an. Ett vridet höghus som är klimatsmart samt har ett inomhus trädgård samt ett högt träd mitt i huset.

Kommentar

Kommunen delar åsikten att stadsbilden och infarterna från E4:an är viktig för att skapa en god entré till Tomtebo strand. Här tillåts verksamheter av olika slag med höjdbegränsning av flyghindrets influensområde som leder till att det inte går att bygga mer en cirka 4–5 våningar här.

Yttrande 13

Med tanke på bostadsområdets placering med väldigt nära avstånd till två stora arbetsplatser som universitetet och sjukhuset så känns det rimligt att satsa mer på att bygga för cykeltrafik. Däremot så saknas helt en sammantagen strategi för befintlig biltrafik på Tomtebo då Tomtebovägen är för hårt belastad så att långa trafikköer bildas där bilar får stå och köra på tomgång morgon och eftermiddag och det kan vara svårt att ta sig ut från gatorna in på stora vägen. P.g.a. detta och lathet så kör många istället olagligt på bussgatan vilket är ett elände då den gatan inte är byggd för allmän trafik vilket innebär faror för barnen i området.

Överhuvudtaget saknas en mer långsiktig strategi för Tomtebo. Tomtebo växer fort nu men saknar ännu en social mötesplats, egen idrottsförening eller liknande som kan erbjuda unga en meningsfull fritid, därav ökar även småbuset om kvällarna tyvärr vilket kan bli ett problem på längre sikt. Tomtebo är så stort att det skulle behöva en egen idrottsförening (inte GUIF som är täckande för hela östra området och där träning sker på annan plats än bostadsområdet), mer sociala ytor för barn och unga. Området behöver få ett riktigt centrum, vägnätet behöver ses över så att bilar slutar köra olagligt på bussgatan eller fastna i bilköer på en halvtimme på Tomtebovägen.

Sedan har vi miljöbelastningen. Naturområdet runt Nydala krymper snabbt nu och marken exploateras kortsiktigt helt utan naturhänsyn. I nuläget är det högt buller nästan överallt runt sjön, området vid Kinabron är i det närmaste omöjlig att vistas i numera sedan Kolbäcksvägen tog över trafik från E4:an p.g.a. högt buller som hörs långt in i skogen. Trafikbuller på vägsidan sjön, byggbuller på den andra sidan sjön och alldeles för mycket biltrafik på promenadstråket mot Kyrkstugan. Det känns som om sjön och naturområdet utnyttjas hänsynslöst nu redan vilket givetvis väcker oro för vad ännu ett bostadsområde intill sjön ska innebära.

Nedskräpningen är också stor runt hela sjön tyvärr och få platser finns kvar för rekreation och stillhet i naturen. T.o.m. den tidigare så lugna oasen vid Kyrkstugan börjar fyllas av människor med högljudda högtalare och stökig attityd p.g.a. överbelastningen av området. Mer information behövs i området och mindre belastning, inte mer bostadsområden med direkt läge till sjön.

De nyare bostadsområdena präglas annars av asfalt, parkeringar och brist på gröna lektyr med träd för barnen. Alla barnfamiljer koncentreras därmed till Äventyrslekparken som blir alltmer nedskräpad. Det är en trist, mycket trist utveckling och jag hoppas att ni lär er något av detta när Tomtebo strand byggs nu så att det inte blir spiken i kistan för området som får allt sämre rykte, alltmer bus och vandalisering och alltmer nedskräpad

natur samt långa bilköer p.g.a. dåligt planerad trafik vid Tomtebovägen och vid Coop.

Kommentar

Se kommentar om trafikbedömningar i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Trafikökning längs med Tomtebovägen*".

När det gäller buller vid Nydalasjön, så visar gjorda bullerkarteringar att riktvärdena klaras inom Tomtebo strand. Problematik med nedskräpning är inte något som kan styras i en detaljplaneprocess.

Yttrande 14

Ambitionen sägs vara att skapa en aktiv och hälsofrämjande stadsdel som har bostadsnära naturupplevelser för de 10 000 människor som ska bo och verka där. Av de 55 ha skog som ska avverkas är det viktigt att man därför lämnar kvar ett tillräckligt stort område med ursprunglig skog dit man kan gå för att få skogskänsla, lugn och rekreation, vilket den gamla befintliga skogen är suverän att erbjuda. Det visar också forskning från SLU i Umeå och andra länder, inte minst Japan. Den bästa ekosystemtjänsten finns alltså redan på plats, helt gratis och outstanding och den kan inte återskapas av människan. Jag känner mig tveksam att den gröna korridoren, som ju verkar vara det enda sammanhängande skogsområdet, kan erbjuda detta.

Kolbäcken behöver också tillräckligt med friväxande ursprungsskog omkring sig för att även i fortsättningen kunna behålla sin speciella karaktär, magiska skönhet och livskraft och vara en källa för återhämtning, lek och fascination inte minst i kabbelekornas tid. Att säga att man lämnar ett område upp till 200 m kring bäcken är missvisande eftersom detta endast är planerat på det blötaste och mest otillgängliga området i början av bäcken. "Allt dagvatten från Tomtebo strand leds till Kolbäcken direkt via markavrinning, diken eller ledningar." Hur kommer det att påverka Kolbäcken?

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "*Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet*" motiveras avvägningar mellan att bebygga platsen och värna om naturvärden samt platsens förutsättningar.

När det gäller dagvattenhanteringen på Tomtebo strand utgår denna från att dagvatten från planområdet ska inte påverka Kolbäckens naturliga flöde. Detta görs genom att dagvattnet från kvartermark omhändertas på innergårdar via genomsläpplig mark eller via takavrinning i skelettjordar från trädrader längs med intilliggande gatorna. Vid större skyfall finns även översvämningsytor i parkerna i området som kan avlasta. Utefter samrådet har även dagvattenutredningen för Tomtebo strand fördjupats och slutsatserna av denna har lagts till i planbeskrivningens avsnitt "*dagvattenhantering*".

Yttrande 15

Jag tycker det är fruktansvärt synd att ni ska förstöra detta fina område, så till den grad att vi vill flytta p.g.a. detta!

Man måste ju kunna spara lite skog emellan första delen av Älvans väg och det nya området, och även på andra sidan av cykelvägen! Vi vill inte ha detta område men det vore trevligare om man slapp se det så tätt inpå! Jag kan inte med ord beskriva hur besviken jag är på denna planering.

Kommentar

Under samrådet inkom många synpunkter om planens påverkan på befintliga Tomtebo, planförslaget har därför reviderats till att utöka avståndet mellan befintliga Tomtebo och Tomtebo strand. Läs mer om hur i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Längre avstånd till befintliga Tomtebo*".

Yttrande 16

Att öka avståndet mellan de befintliga husen och den nya stadsdelen skulle även göra det möjligt att bevara fler träd mellan husen för att bidra till känslan av en grön korridor. Det planerade avståndet är för smalt om det ska rymma både en cykelväg ett dike och ändå lämna utrymme för träd.

Kommentar

Utifrån inkomna synpunkter i samrådet har planförslaget reviderats till att utöka avståndet mellan befintliga Tomtebo och Tomtebo strand, läs mer om detta i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Längre avstånd till befintliga Tomtebo*".

Yttrande 17

Jag tycker ni bör revidera planen och lämna mer yta runt bäcken samt lämna skog närmast gång- och cykelvägen vid E4. Sen undrar jag hur ni har tänkt för djurlivet och ekologin vid den delen av sjön om mycket av skogen ska bort? I och med att bäcken rinner genom skogen är det en viktig del för djurlivet där. Hur kommer sjön må av mer belastning på området runtom i samband med byggandet och efteråt? Kommer byggnationerna också vara inriktade på ekologiska lösningar?

Kommentar

Se sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet*" för att läsa om bedömningen kring påverkan på naturvärden, djurlivet och Kolbäcken.

Ambitionen för stadsdelen Tomtebo strand som beskrivs i hållbarhetsprogrammet är att även byggnationerna och infrastruktur ska vara inriktade på ekologiska lösningar.

Yttrande 18

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 skulle ge bäcken totalt 140 meter vilket skulle betyda att karaktären av verklig natur skulle 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. 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

Trafikstrukturen är baserat på att kollektivtrafiken har fått en mer central sträckning genom området och blivit genare, vilket gör att den blir mer tillgänglig för fler boende och verksamma i stadsdelen. Detta leder även till kortare körtid vilket gynnar alla resenärer och bidrar att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Tomtebo strands trafikstruktur har även anpassats för att huvudstråken för fotgängare och cyklister ska ha gena sträckning, god framkomlighet och hög orienterbarhet, för att det ska bli enklare och attraktivare att välja de färdssätten. Med yttrandets föreslagna dragning bedöms förutsättningarna för det hållbara resandet försämrats samtidigt som naturvärden inte markant ökas.

Yttrande 19

Jag tycker det är vilseledande hur ni marknadsför stadsdelen som ekologisk, samtidigt som ni bygger bort en tämligen varierad naturmiljö. Hade ni varit seriösa med "hållbarlivsstils"-snacket så hade ni väl t.ex. inte byggt några bilparkeringar över huvud taget? Allt ni gör nu är ju att ta bort en skog och ersätta den med ett helt vanligt bostadsområde?

Jag oroar mig dessutom för att Nydalasjöns vatten kommer att påverkas negativt av byggnationen.

Kommentar

På Tomtebo strand är målsättningen att främja de hållbara färdstegen i så stor utsträckning som möjligt för att uppfylla kommunens övriga trafikstruktur att 65% av alla resor ska ske med hållbara färdsteg. För att minska biltrafiken inom området får inga bilparkeringsplatser förutom för rörelsehindrade skapas inom bostads- och verksamhetskvarter. Istället får dessa bilar parkeras i utkanten av stadsdelen i särskilda parkeringshus.

För att ytterligare främja hållbara val tillskapas även ett antal mobilitets- och servicehubbar, där tanken är att det ska finnas lokala service och möjlighet att låna lådcyklar och poolbilar. Hubbarna och det stora fokuset på mobilitet är något som är unikt för Tomtebo strand och som vi har målsättning ska leda till att stadsdelen blir hållbar.

I och med planeringen för Tomtebo strand har vi också tagit höjd för lokalt omhändertagande av dagvatten inom hela stadsdelen. Det innebär att stadsdelen kommer höjdsättas så att dagvattnet rinner bort från Nydalasjön samt fördröjas och renas innan det når Kolbäcken och således inte påverka något befintligt vattendrag negativt.

Yttrande 20

Hur ser lösningen ut för stranden mot Nydalasjön, för fiske och annan rekreation för de handikappade? Kommer de att byggas bryggor och tillfartsvägar för handikappade?

Skall nuvarande form av fiske kunna bedrivas runt sjön, bör det byggas fler rast- och värmestugor och grillplatser i närheten av sjön. Då fiske bedrivs både vinter- och sommartid.

Kommentar

En utbyggnad av Tomtebo strand enligt planförslaget kommer att öka tillgängligheten till området kring Nydalasjön med fler kopplingar mot Olle fiskares väg och strandområdet. Flera av dessa kommer att vara tillgänglighetsanpassade.

Strandområdet i sig ingår inte i detaljplanen. Ett antal nya målpunkter kommer att skapas och andra rustas upp enligt planerna för utveckling av Nydalaområdet. Mer om det finns att läsa på kommunens hemsida <https://www.umea.se/byggaboochmiljo/stadsplaneringochbyggande/projekt/storreprojekt/nydalautveckling.4.1a04d085177d4c035db46a.html>

Yttrande 21

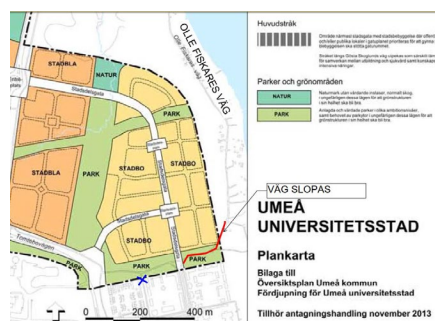
Jag tror det finns en stark opinion mot att anlägga det här nya området. Att använda ordet "hållbar" i samarbete med att man förstör området kring Nydalasjön, som är så viktig för människors rekreation och hälsa, är något som provocerar människor. Det måste finnas bättre områden att bebygga än Nydalasjön. För mig och många andra är området mer värdefullt som skog än som betongyta.

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt *"Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet"* motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och värna om naturvärden.

Yttrande 22

Enligt föreliggande förslag kommer befintlig sträckning av Olle Fiskares väg att rivs norr om befintlig bebyggelse och i princip inte ersätts med någon annan förbindelseänk, enligt utdrag från den fördjupade översiktsplanen. Även om vägen tas bort kommer det, med all sannolikhet, även fortgent vara ett välbesökt (upptrampat) gångstråk för närboende för att nå rekreationsområdet kring Nydalasjön, bl.a. hundägare. Man bör ta hänsyn till det behovet genom t.ex att ansluta en GC-väg från markerat kryss i Figur 1 och sedan dra den vidare upp till Nydalasjön och ansluta till GC-vägen runt sjön.



Figur 1. Kartskiss del av fördjupad översiktsplan. Vägdel av Olle Fiskares väg slopas.

Det finns ett stort allmänintresse för åtkomst till området kring Nydalasjön för boende i Tomtebo, även för boende längs Älvans väg. Tre (bilfria) förbindelser från (gamla) Tomtebo till de populära gång och cykelstråken runt Nydalasjön finns att tillgå, se figur 2 nedan. Därtill tillkommer förbindelsen längs Vittervägen, där man får samsas med biltrafik.



Figur 2. Kartskiss GC-stråk till Nydalasjön.

Det är ca 300 m mellan dessa (bilfria) förbindelsestråk. Norr om gamla Tomtebo ges en unik möjlighet att skapa/bibehålla en av dessa förbindelser upp till Nydalasjön, där även naturmark/parkmark kan sätta sin prägel på området mellan stadsdelarna. I översiktsplanen, se Figur 1 ovan, redovisas ett parkområde söder om Tomtebostrand som är tillräckligt stort för att ge möjlighet att skapa en sådan grön förbindelse, som även skulle inneha en ekologisk funktion, med en koppling från skogsområdet kring Grössjön i söder och upp till skogs-/strandområdet vid Nydalasjön, se Figur 3 nedan.

Nuvarande skogsområde, som skulle ingå i en sådan framtida grön korridor, saknar ej heller helt naturvärden, framförallt delen längst i väster ut närmast Tomtebovägen, med ett äldre djupt krondike och även växtlighet med gråal, vilket vitnar om att området tidigare varit försumpat, med de naturvärden som kan förknippas med en sådan miljö. Skogsbruket har under en längre tid haft ringa inverkan i området. Bl.a. finns en hel del döda och i kullfallna träd.



Figur 3. Ekologiska korridorer med översiktsplanen som bakgrund.

Vid anläggande av en tillräckligt bred park-korridor, kommer även ljus att släpps in mellan de höga husen, som kommer att ligga på ömse sidor om gångvägen (GC-vägen). Detta i kombination med en något gallrad skog kommer innebära en attraktiv förbindelseled till rekreationsområdet kring Nydalasjön. Med en sådan utformning kommer det nya bostadsområdet

ansluta väl till befintligt bostadsområde. Risk finns att området mellan bostadsdelarna i annat fall kan upplevas trång, mörk och "bortglömt".

Framförallt kommer befintliga höga hus att skymma solen i parken alltför mycket när solen står i söderläge. Ett grönt stråk upp mot Nydalasjön kommer med all sannolikhet inte utsättas för så stort slitage, då målområdet kommer att vara rekreativområde kring Nydalasjön och människor i allmänhet därmed inte kommer att uppehålla sig i skogsområdet. Alternativa vägar till Nydalaområdet, som skulle ersätta nuvarande gång och cykelförbindelse längs Olle Fiskares väg för "Tomtebor", skulle vara närmaste väg i det nyanlagda området, vilket skulle innebära att man behöver samsas med biltrafik. Tar man sig vidare ca 200 m norrut till den nya parken kommer man till en "grön" förbindelseänk till Nydalaområdet. Det skulle innebära att det skulle bli ca 500 m mellan de gröna förbindelsestråken som beskrivs i Figur 2, om förbindelsen Olle Fiskares väg slopas, dvs allt för lång sträcka för boende i "gamla" Tomtebo.

Yrkande:

Behåll den bredare gröna korridoren norr om befintlig del av Tomtebo som finns med i den fördjupade översiktsplanen. Anlägg en GC-väg upp till Nydalasjön i varje fall från Vättarnas Alle (Bussgatan) alternativt från GC-vägen i figur 1 (markerat med kryss)."

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "Avsteg från översiktsplanen" beskrivs motiven till att förändringarna från översiktsplanen som planförslaget föreslår. Efter samrådet har den gröna korridoren mellan Tomtebo strand och befintliga Tomtebo utökats se avsnitt "Längre avstånd till befintliga Tomtebo".

I den gröna korridoren planeras för ett gång- och cykelstråk mot Nydalasjön som ansluter till Vättarnas allé.

Yttrande 23

Bygg inte bort ett ovärderligt rekreativ- och naturområde. Det kommer inte tillbaka. En stad utan naturliga naturoaser håller lägre levnadsstandard. Genom att omvandla en del av skogen till en förlängning av staden, skulle det planerade projektet skulle ha en tydlig negativ inverkan på de många olika aktiviteter (vandring/löpning, bad, skridskoåkning, svamp-/bärplockning, fiske osv..) som nu sker i området.

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet" motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och ta hänsyn till befintligt naturområde.

Yttrande 24

Byt inte bäck mot betong.

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt *"Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet"* motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och ta hänsyn till befintlig bäck.

Yttrande 25

Att man bygger alldeles för nära sjön (hela nya området)! Vore bättre om man fortsätter bygga som vid äldre området kring Vittervägen o Älvsans väg. Att behålla skogen på båda sidor av grusvägen för att behålla den gemytliga känslan som finns runt hela sjön. Området runt Nydalasjön är till för ALLA. Men kommer att kännas lika begränsat som det gör vid Öbacka strand.

Kommentar

I planeringen av Tomtebo strand är en målsättning att rekreationsvärderna inte ska försämrans. Till exempel skapas fler kopplingar från för boende på Ålidhem och kring Universitetsområdet till Nydalasjön samt att tillgängligheten från befintliga Tomtebo förstärks med ett parkstråk. Även en större stadsdelspark som kan fungera som besöksmål för alla Umebor kommer att skapas inom Tomtebo strand.

Runt Olle fiskaresväg, den befintliga grusvägen, är tanken att skog ska sparas även mot det nya bostadsområdet, se exempel hur det skulle kunna se ut i illustrationen i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt *"Spara skog längs med Ollefiskares väg"*.

Yttrande 26

Dessa hus kommer att få fantastisk utsikt, hoppas att husen byggs i hållbara material som smälter in i naturen. Fantastiskt för oss som planerar att flytta till Tomtebo strand. En stadsdel utan en massa bilar och stök. Fantastiskt med naturen på gården och förhoppningsvis inte lika långa köer som till de andra.

Kommentar

Ambitionerna som beskrivs i hållbarhets- och kvalitetsprogrammet är att stadsdelen också ska bebyggas med hållbara materialval i fokus.

Yttrande 27

1. Öka avstånden mellan områdena

Avstånd mellan befintlig bebyggelse på Tomtebo och de närmaste gårdarna på Tomtebo strand borde ökas i enlighet med tidigare översiktsplan, gärna minst 80 meter. Vi föreslår att det istället läggs umgängesytor mellan det gamla och det nya området. Vi ser gärna att delar av skogen behålls mellan gamla och nya området och att de nya umgängesyterna läggs in på några platser i skogen. Detta för att inte förstöra den fantastiska miljön och för att området inte ska förlora för mycket av sin karaktär.

En av dessa ytor skulle kunna vara en pulkbacke, vilket saknas i denna del av staden. Den närmaste pulkbacken är vid äventyrslekparken och den är mycket liten och redan överbesökt. Eftersom Tomtebogård skola och Bergatrollets förskola finns nära från Tomtebo-hållet och det ska byggas nya skolor/förskolor på Tomtebo strand skulle detta bli en mycket bra placering och en billig åtgärd för mer rörelse och bättre hälsa bland områdets yngre befolkning.

Vad vi förstått så är argumenten för att lägga det nya området kloss i det gamla att det ska se ut som ett enhetligt Tomtebo och att det inte blir "olika öar" av bebyggelse på Tomtebo. Vi anser att det är helt feltänkt från er sida. Om ni bara lägger alla parkområdena mitt i det "nya" området berövar ni dels det befintliga området på rekreation och parkområden och dessutom kommer människor från nya och gamla området inte mötas och därmed kommer det kännas som olika områden. Om ni istället lägger vissa av umgängesyterna mellan områdena så kommer människor från "gamla" och "nya" områdena få en naturlig mötesplats och känslan kommer bli att vi är från samma område, vilket borde vara viktigare än att det ser ut som samma område. Vi kan faktiskt inte alls förstå att det skulle vara ett självändamål att det ska se ut som ett enhetligt Tomtebo. Men om synbar enhetlighet är viktigt för er, borde ni istället titta på att låta de närmaste nya gårdarna få en liknande design som de närmaste befintliga gårdarna (t.ex. Bostadens gårdar på Älvans väg och Vittervägen) där tvåvåningshus och flervåningshus blandas. Att ställa upp en mur av 4-5-våningshus närmast den äldre bebyggelsen med mestadels 2-våningshus bidrar knappast till att förena det nya med det gamla. En annan fördel med att öka avståndet mellan områdena är att störningar för existerande bebyggelse under byggprocessen skulle minska.

För att ha möjlighet att gå tillbaka till ett ökat avstånd mellan områdena (som först planerats för) borde det antingen gå att minska antalet bostäder i Tomtebo-strand (ta ett nytt politiskt beslut) eller minska på andra parkområden inom Tomtebo strand.

2. Ingen infart från Tomtebovägen

Det borde inte ledas in mer trafik på Tomtebovägen. Den är övertrafikerad som det är. Andra lösningar borde vara prioriterade, t.ex. ytterligare en

infart från Tomteborondellen. Om inte det är möjligt kanske det går att göra en planskild infart från Ålidhöjd under E4 för att undvika att ytterligare belasta Tomtebovägen.

Kommentar

Efter samrådet har den gröna korridoren mellan Tomtebo strand och befintliga Tomtebo utökats se avsnitt "Längre avstånd till befintliga Tomtebo". Se kommentar om trafikbedömningar i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Trafikökning längs med Tomtebovägen*".

Yttrande 28

Idag bor jag endast ett stenkast från skogen där det nya området ska byggas, vilket också är anledningen till att jag valt att bosätta mig där, alltså skogen. Närheten till skogen, vattnet och naturen tror jag är anledningen till att många väljer att bo på Tomtebo. Det nya området kommer säkert locka folk men det kommer också att göra att många kommer att flytta från Tomtebo. Den delen som kommer att "bevaras" av skogen är inte ens skog, utan myrmark där det inte går att vistas utan dykutrustning. Att meja ner ett otroligt fint naturområde för att bygga "hållbara bostäder" är ett skämt, hoppas ni inser det.

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "*Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet*" motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och ta hänsyn till befintligt naturområde.

Yttrande 29

Anledningen till dessa förslag är den betydande avvikelsen som den detaljerade planen för Tomtebo strand har från de ursprungliga planerna från 2013 med 60–70 m avstånd mellan de gamla husen och de nya byggnaderna.

Förslag 1: Flytt av parkeringsgarage.

Parkeringshus bör flyttas till vänster och följaktligen kan vägen göras rak. På detta sätt påverkar parkeringsgaraget det befintliga området mindre och placeras mer centralt i det nya området. Vägen är rak, vilket också är fördelaktigt för det nya området. Som ett alternativ kan den andra vägen (streckad svart linje) användas för att komma in i området om rondellen utvidgas med en annan väg.

Förslag 2: Sänk nya byggnader nära det gamla området.

De planerade nya husen nära de befintliga husen på Älvans väg bör vara lägre och bara ha 2–3 våningar. Med hänsyn till avståndet (20–30 m) och höjden på de närmaste nya och gamla byggnaderna skulle de nya husen

allvarligt störa de gamla med den planerade höjden. Andra nybyggnader längre bort kan göras en våning högre för att kompensera antalet lägenheter.

Förslag 3: Mer område mellan de nya och gamla husen.

Avståndet mellan de nya och gamla byggnaderna (för närvarande cirka 20-30 m) bör optimalt ökas till minst 50 m, samt minska störningar till befintligt område under byggtiden.

Förslag 4: Grönt område med träd mellan de nya och gamla husen.

Det gröna området däremellan bör innehålla träd för att bibehålla en skoglig karaktär och för att bättre skilja husen åt. Det kan man göra genom att bevara så mycket som möjligt av den befintliga skogsridån mellan Lyktgubben och den nya bebyggelsen, på Lyktgubbens sida av den nya cykelvägen. Att bibehålla befintliga uppvuxna träd och skogsmark i området mellan den nya bebyggelsen och Lyktgubben känns också väsentligt för att minska störande ljud från den ökande trafiken till det nya området och för att minska insynen mellan byggnaderna.

Förslag 5 : En extra busshållplats vid korsningen.

När bussrutten kommer att förändras kommer avståndet till planerade busshållplatser att öka avsevärt och ett extra stopp vid den blå cirkeln eller alternativt vid den prickade cirkeln kan minska den.

Förslag 6: Bullerplank längs Tomtebovägen.

Tomtebo strand kommer att öka ljud- och oljudbelastningen längs Tomtebovägen markant redan från början av byggnadsfasen. Att bygga ett buller-reducerande plank och behålla träden längs Tomtebovägen kommer definitivt att minska denna belastning under bullergränserna även under den mest kritiska byggtiden. Dessutom är detta en försumbar liten investering jämfört med budgeten för Tomtebo strand."

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "Avsteg från översiktsplanen" beskrivs motiven till att förändringarna från översiktsplanen som planförslaget föreslår. Efter samrådet har den gröna korridoren mellan Tomtebo strand och befintliga Tomtebo utökats se avsnitt "Längre avstånd till befintliga Tomtebo".

Yttrande 30

Jag motsätter mig utbyggnaden vid Tomtebo strand eftersom skog är så grundläggande viktigt för människans välbefinnande. Observera "skog" och inte "park". Precis som andra djur behöver människan tillgång till stora ytor skog att vandra i. Detta är viktigt för själsligt (och följande kroppsligt) välbefinnande. Forskningsresultat visar detta.

Umeå kommun är så stort så varför kan man inte bygga utanför stan istället för att "förtäta staden"? Att "förtäta staden" är så emot all forskning i mänskligt välmående.

Kommentar

För att Umeå ska kunna växa hållbart, möta efterfrågan på bostäder och nå tillväxtmålen kommer både förtätning i befintliga områden och utbyggnad av nya stadsdelar att behövas. När kommunen analyserats hur Umeå ska växa långsiktigt och hållbart i översiktsplanen har det visats sig att bland annat Tomtebo strand är en viktig länk för att knyta samman Umeås två kärnor, de centrala stadsdelarna och Universitetsstaden.

Yttrande 31

Jag har bott på Tomtebo hela mitt liv. Har även gått många fina promenader runt Nydalasjön med mina föräldrar. Det har varit väldigt fin att gå längst grusvägen runt. Så jag tycker inte ni ska förstöra allt med hus. Jag brukar kunna se massor av gulliga ekorrar men om ni hugger ner träden för hus så kommer deras hem försvinna. Jag brukar även gå fina stigar genom skogen men snart kanske det inte är en skog längre, det kanske är en stor väg med radhus runt då. Jag brukar även tänka på dom mysiga sommarstugorna runt sjön, dom är väldigt fina men ändå får dom inte ha kvar dom, varför det? Jag får en mysig känsla när jag gå förbi dom. Snälla bygg inte husen, Och snälla förstör inte den fina naturen med alla fina djur.

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "*Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet*" motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och ta hänsyn till befintligt naturområde.

Yttrande 32

Det är verkligen jättetråkigt att ni vill förstöra området kring Nydalasjön. Först tvingar ni medborgare att lämna sina småtrevliga sommarstugor vid sjön som alla tycker om med motiveringen "att dom stör". Sedan bygger ni stora bostadshus ända fram till promenadvägen längs sjön. Hur konsekvent är detta? Det förstör hela miljön längs sjön. Det kommer inte att vara trevligt att promenera där länge. Sedan ifrågasätter jag även den enorma mängd människor ni ska pressa in på en sådan liten yta. Redan nu är det packat med folk runt sjön en vanlig somardag. Det kommer helt enkelt inte längre att vara ett trevligt område. Folk behöver bevarade grönområden för hälsans skull, det finns entydig forskning som stödjer detta. Hoppas att ni ändrar er! Det är redan illa nog med området "Lav" som ni bygger jättenära sjön och skogen som ni hugger ned för att bygga en bilväg till KFUM. Jag och mina vänner som bor i området har diskuterat detta. Planen från 2013 var att INTE bygga ända fram till promenadvägen.

Kommentar

Efter samrådet har den gröna korridoren mellan Tomtebo strand och befintliga Tomtebo utökats se avsnitt "Längre avstånd till befintliga Tomtebo". I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "*Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet*" motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och ta hänsyn till befintligt naturområde.

Yttrande 33

Eftersom området i dagsläget används flitigt för friluftsliv, av joggare, hundpromenerare m.fl., så skulle den funktionen kunna ta tills vara på bättre i planförslaget. Det finns ett bra exempel i Uppsala där man sparade en skogsremsa på båda sidor om ett promenad/jogging spår. Vilket behåller känslan av friluftsliv och naturnära, även om stadsdelen bebyggs. En sådant stråk som går i en loop runt stadsdelen skulle lite grann kunna väga upp att de välanvända grönområdena bebyggs. Plus allmän livskvalitet för de nya som flyttar dit, och går i linje med hållbarstad konceptet. Skogen som i nuvarande förslaget är lämnad är centrerad kring kolbäcken, och nära bäcken är marken blötare. Alternativt om man skulle man springa nord-sydlig riktning så behöver man passera över tre vägar. Så nuvarande lösningen fungerar dåligt för att skogsområdet ska gå att använda av människor i framtiden.

Kommentar

I planeringen av Tomtebo strand är en målsättning att rekreationsvärderna inte ska försämrats. Till exempel skapas fler kopplingar från för boende på Ålidhem och kring Universitetsområdet till Nydalasjön samt att tillgängligheten från befintliga Tomtebo förstärks med ett parkstråk. Även en större stadsdelspark som kan fungera som besöksmål för alla Umebor kommer att skapas inom Tomtebo strand.

Runt Olle fiskaresväg, den befintliga grusvägen, är tanken att skog ska sparas även mot det nya bostadsområdet, se exempel hur det skulle kunna se ut i illustrationen i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "*Spara skog längs med Ollefiskares väg*".

Yttrande 34

Trafiklösningen för Tomteborondellen ligger kanske delvis utanför planområdet. Det är dock viktigt att förbättra den i samband med att ytterligare bostäder byggs som kommer belasta rondellen. Ett förslag är att göra en separat fil för de som svänger höger ut på E4an när de kommer från Tomtebo. De kan ha en påkörningsramp på E4an alternativ en egen fil hela vägen bort till Universitetsrondellen. Det skulle avlasta rondellen som endast behöver ta hand om de som vill köra rakt fram eller svänga vänster.

Kommentar

I den trafikutredning som genomförts prövades ett antal olika trimningsåtgärder. Men utredningen visar också att en ökning av framkomligheten leder till ytterligare ökad trafik. Kommunen anser att åtgärder för att främja överflyttning till hållbara färd sätt istället är prioriterade. Se vidare resonemang i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter *"Trafikökning längs med Tomtebovägen"*.

Yttrande 35

Området runt Nydalasjön är Umeås lunga, ett unikt rekreationsområde för alla Umebor. Istället för att rusta upp området runt Nydalasjön och satsa på sina medborgare så gör kommunen nu som så ofta försämrar för medborgarna och låter pengar styra.

Kommentar

En utbyggnad av Tomtebo strand enligt planförslaget kommer att öka tillgängligheten till området kring Nydalasjön med fler kopplingar mot Olle fiskares väg och strandområdet. Flera av dessa kommer att vara tillgänglighetsanpassade.

Strandområdet i sig ingår inte i detaljplanen. Ett antal nya målpunkter kommer att skapas och andra rustas upp enligt planerna för utveckling av Nydalaområdet. Mer om det finns att läsa på kommunens hemsida

<https://www.umea.se/byggaboochmiljo/stadsplaneringochbyggande/projekt/storreprojekt/nydalautveckling.4.1a04d085177d4c035db46a.html>

Yttrande 36

Bebyggelsen i närhet en av Älvans väg bör flyttas till västra sidan av befintlig cykelväg. Kommer med dagens föreslagna dragning alltför nära befintlig bebyggelse med tanke på insyn, närmiljö, bevarande av grönområde.

Kommentar

Efter samrådet har den gröna korridoren mellan Tomtebo strand och befintliga Tomtebo utökats se avsnitt "Längre avstånd till befintliga Tomtebo".

Yttrande 37

Varför resonerar planeringsgruppen överhuvudtaget om att skapa ett bostadsområde som ska vara ett internationellt föredöme. Inser man inte att Umeå ligger i periferins periferi. Att ens prata om någonting annat än den permanenta skada som denna exploatering kommer att orsaka på själva Kolbäcken och naturen som omger den gör det uppenbart att man försöker dölja det faktum att vad detta rör sig om är ett bygge av ett bostadsområde

exakt där ett underbart naturvärde finns beläget. Det som Kolbäckens lopp söder om Nydalasjön är.

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt *"Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet"* motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och ta hänsyn till befintligt naturområde.

Yttrande 38

1. "Tomtbobussen tar annan väg och kommer inte längre att vara förbindelse mellan Tomtebo och olika serviceorgan såsom Stora COOP, Ålidhems centrum med apotek, bibliotek och vårdcentral m.m. Jag anser att detta är ett svek mot Tomteboborna. Två välfungerande cykelvägar som förbinder Tomtebo med universitetet och sjukhuset samt genvägen till Stadsdelarna på andra sidan E4.
2. Alltför lite natur med mestadels skog tas bort mellan de båda stadsdelarna Tomtebo och Tomtebo strand. Man förlorar identitetskänslan i den stadsdel man tillhör. Skogen utgör också en bra bullervall och fungerar som luftrenare.
3. Befintlig bebyggelse på Tomtebo har en gemensam yttre gräns mot sjön. Tomtebo strand frångår denna linje och har en gräns som ligger närmare sjön vilket gör att man begränsar utrymmet för det rörliga friluftslivet.
4. Jag anser att den bebyggelse som jag streckat runt inte bör byggas av nämnda skäl. I VT 28/8 finns en artikel om Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter på detaljplanen. Frågor i anledning av artikeln: Nämnden skriver att planen har ambitionen att erbjuda en hållbar stadsplanering med hänsyn tagen till kommunens miljömål för klimat, hållbart resande, vattenkvalitet och biologisk mångfald. Hur gynnas klimatet? Genom att fälla skog? Hur gynnas den biologiska mångfalden? Genom att ta bort det vilda livets, framför allt den rika fågelvärlden i skogen, boplatser som finns i skogen."

Kommentar

Längs det centrala stråket på Tomtebo strand planeras en stomlinje, linje 8, med hög turtäthet. Den nuvarande bussträckningen kommer att trafikeras av en annan busslinje. Vilket gör att tillgängligheten med kollektivtrafik på befintliga Tomtebo ökar jämfört med idag.

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt *"Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet"* motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och ta hänsyn till befintligt naturområde.

Yttrande 39

1. "Spara så mycket skog som möjligt mot sjön.
2. Husen närmast Nydala sjön bör inte bli så höga att insyn ges mot vägen och stranden. Det är inte trevligt att ha aktiviteter som ex promenad och bad med massor av övervakande och nyfikna blickar. Känslan för rekreation och frihet riskerar att gå förlorad."

Kommentar

Efter samrådet har planförslaget reviderats för att förtydliga vikten av att spara skog och känslan längs med gångsträckan runt Nydalsjön, läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Spara skog längs med Ollefiskares väg*". I syfte att bättre anpassa ny bebyggelse mot den omgivande skogen som finns kvar mot Nydalsjön revideras planförslagets hushöjder. Läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Lägre hus mot Nydalsjön*".

Yttrande 40

Tomtebo strand kommer byggas i ett område med fin naturskog. Med tanke på minskande biologisk mångfald är det viktigt att bevara så mycket naturlig grönska som möjligt nära stadsmiljö. Anlagda parker är absolut inte ett komplement! Jag vill se ett Tomtebo strand med minimal inverkan på skog och vattendrag.

Gällande byggnation bör den ske i termer av lägre hus och med gröna tak (växtlighet/odlingar). Det hjälper både i fråga om dagvatten samt insekts- och fågelliv. Minimera ytor med stenläggningar och asfalt. Bevara grön korridor nära sjön/promenadvägen. Satsa på energilösningar och byggmaterial/metoder som har så lite klimatavtryck som möjligt.

En annan sak gällande bebyggelsen är att de högsta husen ser ut att vara planerade närmast sjön och promenadvägen. Om dessa hus istället placeras närmast stora vägen (E4an) och de lägre husen ner mot sjön löser man två saker. Dels blir promenadvägen minder störd av bostadsområdet vilket är bra för både rekreation och djurliv. Dels kommer fler lägenheter få sjöutsikt om de lägre husen är närmast sjön och det kommer bli mindre trafikbuller med de höga husen närmast vägen (när skogen försvinner kommer mer trafikbuller komma igenom).

Kommentar

I syfte att bättre anpassa ny bebyggelse mot den omgivande skogen som finns kvar mot Nydalsjön revideras planförslagets hushöjder. Läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Lägre hus mot Nydalsjön*". I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "*Bygg inte bort skogen och*

påverkan på djurlivet” motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och ta hänsyn till befintligt naturområde.

Yttrande 41

Jag hoppas att Tomtebo Strand inte bygger för mycket på höjden, speciellt kring sjön. Från andra sidan Nydalasjön ser man nästan bara skog idag, att det ligger en stor stad bakom är nästan svårt att tro det bidrar mycket till att den visuella miljön där. Som planen är nu är de högsta husen närmast sjön. Att låta bli högre hus helt skulle vara ineffektiv användning av yta. Mitt förslag är att flytta de högre husen längre bort från sjön, då får fler lägenheter sjöutsikt och dessutom skulle de höga husen minska bullret från vägen.

Kommentar

I syfte att bättre anpassa ny bebyggelse mot den omgivande skogen som finns kvar mot Nydalasjön revideras planförslagets hushöjder. Läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter *”Lägre hus mot Nydalasjön”*.

Yttrande 42

Grönområden, skogen och naturen, kommer att påverkas negativt med ökad mängd människor belastar naturen oerhört mycket. Har bott 20 år på Tomtebo och ser förfallet i Nydalasjön på vägen och skogsvägar. Grössjöområdet negativt påverkat också. För många bilar för denna väg. Cykelbanor dåligt underhåll särskilt nära källplatsen. Plogas sent om ens möjligt när det är mycket snö. Ni tror att detta blir bra medan vi som bor här vet att bilköer dålig plogning påverkar livet negativt idag inga barn i skolan tack och lov.

Kommentar

Strandområdet i sig ingår inte i detaljplanen. Ett antal nya målpunkter kommer att skapas och andra rustas upp enligt planerna för utveckling av Nydalaområdet. Mer om det finns att läsa på kommunens hemsida

<https://www.umea.se/byggaboochmiljo/stadsplaneringochbyggande/projekt/storreprojekt/nydalautveckling.4.1a04d085177d4c035db46a.html>

Yttrande 43

Det är viktigt att det sparas mer skog mot sjön och mot andra områden som redan existerar. Bygg heller inte för högt nära sjön. Sjön är viktig för många Umebor, och med ett bostadsområde så nära sjön begränsas tillgängligheten mot sjön. Rent generellt tycker jag att det byggs för tätt, lämna lite större utrymme mellan husen vilket då innebär att det kanske byggs färre hus, men det kan kompenseras med en bättre boendemiljö.

Kommentar

Efter samrådet har planförslaget reviderats för att förtydliga vikten av att spara skog och känslan längs med gångsträckan runt Nydalasjön, läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Spara skog längs med Ollefiskares väg*". I syfte att bättre anpassa ny bebyggelse mot den omgivande skogen som finns kvar mot Nydalasjön revideras planförslagets hushöjder. Läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Lägre hus mot Nydalasjön*".

Yttrande 44

Utformningen av parkområdet i mitten av det nyanlagda området.

Det är svårt att se att Kolbäcken har några särskilt unika egenskaper vad gäller naturvärden. En rimlig bedömning vore att den utgörs av en skogsbäck rätt och slätt som råkat hamna inom planlagt område. Det är svårt att förstå att bäcken, utom möjligtvis i början av sträckningen (närmast sjön) har något "högt naturvärde" som beskrivningen lyder i MKB:n. Särskilt när den nedströms är förlagd i flera mycket långa trummor innan vattendraget når älven.

Det bör dock finnas stora möjligheter att med hjälp av landskapsarkitekt och biologer skapa en bäck-/vattenmiljö som ger vattendraget ett större naturvärde än vad det har idag, med möjligheter till mer varierad biotop och insektsfauna. Det kan innebära ingrepp på nuvarande draging, t.ex. kan man välja att tillåta en mindre dam med vattenspegel och växtlighet längs sträckningen. En plats där man tagit till vara på möjligheterna att hjälpa naturen på traven och som gett förutsättningar för mer mångfald är dagvattendammarna som anlagts i södra spetsen av Nydalasjön för dagvattenhantering. Bl.a. har en miljö skapats där som främjar ett rikt fågelliv. Första delen av Kolbäcken, närmast Nydalasjön, bör dock behållas intakt. Möda bör läggas på att utforma centrala parkområdet i Nydala strand så att man motverkar att det blir slitage i området. Berghällar och blockrik morän, som annars kan vara mer förlåtande med tanke på slitage, saknas i området. En hel del spångar behöver sannolikt anläggas och vidare bör även gräsytor som tillåter aktiviteter anläggas i området. Tar man inte fullt ansvar för det centrala parkområdet finns risk att det blir ett förfulat, slitet bortglömt område, utan att den bidrar positivt till det nya bostadsområdet Tomtebo Strand. Generellt bör därför det centrala parkområdet göras mindre och mer genomtänkt (av bl.a. kostnadsskäl) och därmed ge ytor med naturmark i randområdet till Tomtebo strand, större utrymme, bl.a. för att värna gång och cykelvägarna runt Nydalasjön, så att den skogliga karaktären kan tas tillvara där. Ett för brett skogsområde mitt i bebyggelsen minskar också upplevd trygghet ifall man tappar kontakten med intilliggande bostadshus när man vistas/passerar parkområdet.

Hårt slitage på naturmark i statsmiljö (nuvarande Tomtebo)

I yttrandet visas några exempel på hur pass hårt området kring befintlig

Kolbäcksbäck är slitet, trots att det nu bara är en bråkdel av det antal människor som kommer vistas i området när hela bostadsområdet är färdigt. I stora områden, främst kring bäcken, utgörs marken av finkornig jord i ytan, som är särskilt känsligt för slitage. Ett annat exempel på slitage av parkområden som utgörs av naturmark är Tomtebo-parken som ligger i gamla Tomtebo inte alltför långt från Nydalasjöns södra spets. Inga särskilda åtgärder har gjorts för att hålla tillbaka slitaget, se bild 3. Parken ligger lite avsidet och besöksstrycket torde vara ringa, men slitaget är påtagligt ändå.

Det kommer att krävas omfattande åtgärder för att få till en fin parkmiljö i den nya stadsdelen. Det kommer att krävas en väl genomarbetad planering av parkområdet för att förhindra slitage. Detta är kostsamt, därför bör området ej få för stor utbredning.

Ny detaljplan för Tomtebo strand jämfört med gamla detaljplaner för Tomtebo

Det har visat sig att med tiden har mycket fina miljöer kunnat skapas närmast sjön, i den fredade zonen, mellan "gamla Tomtebo och sjön; lekpark, badstrand med strandvolleyboll, öppna parkytor, grillplatser. Mycket människor rör sig i området mellan Tomtebo och sjön, vilket är positivt och som bör värnas och dessutom nyttjas området under alla årstider. Vy visar tydligt att det nya området avviker från utformningen av tidigare detaljplaner för Tomtebo. Tidigare har man varit mycket mån om att behålla en skogskorridor mot Nydalasjön. Nu tillåter man att det nya området trycks betydligt närmare Nydalasjön, vilket dessutom minskar möjligheten att utveckla strandzonen på sikt (och för alltid).

Notera även skillnaden mellan gamla och "nya" delen av Tomtebo med att grönområden är av begränsad omfattning i den gamla bebyggda delen av Tomtebo. Trots det så upplever Tomtebor att de bor nära naturen. Det är tack vare Nydalasjön och de vidsträckta naturmarkerna kring sjön.

Parkeringar i det nya bostadsområdet

Parkeringsplatser bör ej göras för stora och integrerarnas väl med skogsmiljön (om de gränsar mot skogen). Parkeringar borde helst integreras i bostadsområden alternativt förläggas närmast Tomtebovägen/Kolbäcksvägen. Med det senare alternativet undviker man korsande biltrafik med huvudstråket genom nya Tomtebo för Buss och cykeltrafik. Besöksparkering borde dock kunna finnas i området närmast sjön.

Sammanställning yrkande

Av skäl som framgår av denna skrivelse bör skogs- och strandområdet kring Nydalasjön prioriteras framför det centralt liggande parkområdet. Det vore synd att "bygga bort" den unika stadsnära naturmiljön kring Nydalasjön, som så många Umeå bor har glädje av.

Parkmark som anläggs inom detaljplanelagt område måste anläggas och planeras grundligt. Att lämna naturmarken med skog som den ser ut idag

innebär stora risker med slitage och att området blir förfulat. Det centrala parkområdet bör göras mindre för att ha råd med att få till en bra fungerande parkmiljö, både för anläggande och senare skötsel. Det är fullt möjligt att justera bäckens sträckning med förslag från en landskapsarkitekt. Parkeringar bör integreras i bostadsområden/ alt. Anläggas närmast Tomtebovägen.

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt *"Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet"* motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och ta hänsyn till befintligt naturområde.

Yttrande 45

As a forest ecologist I strongly disagree that this area is to be converted from forest to housing land! The impact on the ecosystem are strong and especially areas close to the lake should not be built on!

Kommentar

In the summary of commonly received comments section *"Do not exploit the forest and impact on wildlife"* (*"Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet"*), the trade-offs between building the site and considering the existing nature area are justified.

ORGANISATIONER OCH FÖRENINGAR

Postnord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten, vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kommentar

Yttrandet noteras. Frågorna hanteras i bygglovskedet.

Luftfartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Swedavia -Umeå Airport

Flygplatsen har synpunkter på föreslagen möjlig byggnadshöjd inom delar av planområdet, samt att tvetydiga uppgifter avseende möjlig byggnadshöjd är presenterade på plankartan som kan riskeras att misstolkas vilket är olyckligt.

På sidan 11 i planförslaget, konstaterar detaljplan i sitt förslag att planområdet ligger inom influensområde för flyghinder för riksintresset – Umeå Airport, och att stor del av planområdet därmed inte får bebyggas högre än 52,4 m.ö.h vilket är korrekt. Vidare lyfter man fram i planförslaget, att planområdets NO-hörn kan bebyggas något högre, då denna del av planområdet ligger något längre bort från flygplatsen, och skulle möjliggöra framtida byggnationer upp till ca 60 m.ö.h.

När flygplatsen granskat tillsänd plankarta, så är plankartan och dess information inte korrekt. Enligt texten i högermarginalen på plankartan, får man inte inom planområdet enligt detta förslag, överstiga höjdnivån 52,4 m.ö.h som totalhöjd.

När man därefter granskar själva plankartan, planeras flertalet fastigheter att överstiga byggnadshöjden 52,4m.ö.h enl planförslaget, exempelvis tomten omedelbart till höger om det röda partiet nedan, där marknivån är idag 39,5m + 21,0 tillåten bygghöjd totalt 60,5 möh.

Här behöver detaljplan göra ett förtydligande vad som avses,
 - texten ovan med 52,4m inom hela planområdet eller
 - enligt angiven högsta nockhöjd

Kommentar

Högsta höjd av + 52,4 meter gäller inom hela planområdet som är beläget inom den hindersfria zonen. Detta gäller inom hela planområdet bortsett från i det nordöstra hörnet, där området ligger inom preciseringen + 60,0 meter.

Efter samrådet regleras byggnaders höjdsättning i detaljplanen med totalhöjd, där totalhöjden 52,4 meter gäller över större delen av området och totalhöjden 60,0 meter gäller för kvarteren i den nordöstra delen.

Utifrån övriga synpunkter i samrådet har även högsta höjden i de nordöstra delarna setts över och reviderats utifrån inkomna synpunkter om anpassning till landskapet. Efter samråd har även höjdsättningen stämts av med Swedavia.

Telia/Skanova

Telia/(Skanova har inget att erinra mot rubricerad plan.

Naturskyddsföreningen i Umeå

Naturskyddsföreningen i Umeå med omnejd ser positiv på kommunens satsning på medborgardialog och fokus på hållbarhet i samband med detaljplaneringen för området Tomtebo strand. Vi anser dock att begreppet "hållbarhet" urvattnas i planhandlingarna.

Vi anser att detaljplanen inte tar tillräcklig hänsyn till den ekologiska hållbarheten, dvs. bevarandet av den biologiska mångfalden och ekosystemens funktioner i själva planområdet. Det försvårar också avsevärt möjligheten för växter och djur att sprida sig längs stadens viktigaste "gröna korridor" mellan Stadsliden och Nydalasjön. Artspridningen är viktig för att upprätthålla den biologiska mångfalden i staden. En välfungerande och mångfalds-uppfyllande artspridning kräver sammansatta habitat från bäckbotten upp till trädkronorna. Det går inte att plocka russinen ur kakan och nöja sig med det lättaste och billigaste alternativet. Ska Kolbäcken även i framtiden vara den värdefulla korridoren mellan älven och Nydalasjön så måste alla vandringshinder åtgärdas, en del trummor bytas, galler plockas bort mm. Då finns livsmöjligheter för de bottenlevande arterna att vandra fritt. Därefter måste strandzonen vara intakt, så att amfibier, småkryp, zonkrävande växter med mera har fria vandringsvägar. Till sist måste den högre vegetationen vara så sammansatt så att insekter, småfåglar och utan större avbrott tar sig utmed Kolbäcken.

Vårt remissvar fokuserar på frågan om hur den smala skogsremsan som ska lämnas längs Kolbäcken fortsättningsvis kan fungera som viktig del av den gröna korridoren när den samtidigt ska fungera som attraktiv utemiljö för 3000 människor.

För att planen ska uppfylla målen kring ekologisk hållbarhet, så anser Naturskyddsföreningen i Umeå med omnejd att följande synpunkter och förbättringsförslag bör beaktas.

(1) Skog

(1.1) En kantzon av skog som är åtminstone 50 meter bred bör lämnas på bägge sidor av bäcken, så att den totala bredden på den gröna korridoren inte krymper under 100 m. 50 meter kan i undantag accepteras om det till 100% säkerställs att det inte kan rinna ner dagvatten i Kolbäcken. Detta är den minsta bredden som krävs enligt etablerad forskning för att inte avsevärd förändra ljus-, temperatur-, fukt- och markförhållanden längs bäcken och därmed äventyra förutsättningarna för bäckzonens unika livsmiljöer och ekologiska funktioner.

(1.2) skogen som sparas mot sjön bör vara minst 300 m bred för att inte äventyra populationen av skogsfåglar (järpe, mesar och andra tättingar) enligt en utredning som gjordes 2018 av Calluna AB i uppdrag av Umeå kommun. Vi noterar att skogen planeras att vara som mest 200 m bred enligt detaljplanen. Vi anser att kommun bör följa rekommendationer i rapporten för att inte äventyra den gröna korridorens spridningsfunktion.

(1.3) Lämna skogen längs bäcken orörd. Om skogen röjs riskerar beskuggningen av bäckzonen att äventyra förutsättningarna för viktiga och sällsynta arter som gynnas av svala temperaturer och hög fuktighet. En tät sammanvuxen vegetation skuggar och kyler vattnet, samt att det ger ett visst skydd mot onödig yttre påverkan.

(1.4) Lämna så många stående döda träd som möjligt i hela det bäcknära området för att bevara sällsynta livsmiljöer för växter och djur.

(1.5) Flytta liggande död ved från avverkningsområden in i den bäcknära zonen för att gynna överlevnad av sällsynta arter knutna till död ved. En svårighet här kan bli att flytt kan orsaka markskada. De bästa alternativen är att samla ihop den döda veden och köra ut på frusen mark, alternativt lyfta ut den med helikopter.

(1.6) Genomför åtgärder för att minska påverkan på naturen av den ökade mängden besökare, till exempel att vegetationen trampas sönder. För att undvika att det uppstår en massa nya vilda stigar bör nuvarande stigar användas och märkas upp tydligt. Gränsen mellan skogen och bostadsområdet bör avgränsas tydligt så att folk inte tar sig in i skogen var som helst. Spångar bör läggas ut i speciellt känsliga områden, t.ex. våtmarker. Eventuellt kan huvudstigar täckas med bark för att förtydliga var besökare bör och inte bör gå.

(2) Parker och gator

(2.1) Anlägg dagvattendammar som kan ta hand om ökat dagvatten, speciellt från snöhögar och vid framtida ökade regnmängder och skyfall. Inget dagvatten av något slag får rinna ner i Kolbäcken.

(2.2) Undvik asfalt i största möjliga mån. Ersätt med t ex marksten eller andra material som har bättre dräneringsförmåga.

(2.3) Anlägg ängar istället för gräsmattor i större delar av parkerna för att gynna en mångfald av ängsblommor och insekter knutna till sådana miljöer.

(3) Kolbäcken

(3.1) Befria Kolbäcken från eventuella vandringshinder utanför planområdet, speciellt vägtrumman vid E4an som har utpekats som vandringshinder i naturvärdesinventeringen. Det är mycket konstigt att den relativt nya Kolbäcksleden inte hade som krav att använda halvtrummor eller liknande

konstruktion. Detta kommer att kräva att den nuvarande E4:an drabbas att onödiga stopp när trumman måste bytas mot en naturligare lösning. I fråga om Kolbäckens hela sträckning så tar vi för givet att det kommer en väl genomarbetad lösning, så att bäcken återfår sin forna funktion.

(3.2) Såvitt vi kan se har förekomsten av amfibier (t.ex. grodor) inte inventerats. En sådan inventering bör ingå för att få en helhetsbild över områdets naturvärden. Den erkänt fina vattenkvaliteten i Nydalasjön måste på ett bra sätt nyttjas så att fisk kan vandra fritt i båda riktningarna. Det kommer på några års sikt att öka intresset för fiske i Nydalasjön. Det leder till ett ökat friluftsintrasse för de boende.

(3.3) Broar över bäcken utformas så att den omedelbara kantzonen av bäcken (ca. 1 m bred) lämnas orörd för att inte äventyra spridning och förflyttning av organismer som är knutna till bäcken - och för att minimera översvämningsskador.

(3.4) Ersätt befintliga små enkla broar av trädstammar med nya säkrare överfarter. Virket i dessa ska inte vara impregnerade med miljöfarliga ämnen. Det finns helt miljösäkra varianter, såsom värmebehandlade eller dylikt.

(3.5) Sätt upp ordentlig med välmarkerade soptunnor för att undvika att skräp slängs i naturen och hamnar i bäcken.

(4) Miljömålsbedömningen

(4.1) I miljökonsekvensbeskrivningens miljömålsbedömning på sida 30 anses att "planen [inte] påverkar möjligheten att nå miljö kvalitetsnormen för vatten". samtidigt sägs på sida 24 att planen kommer ha "stor negativ" påverkan på Kolbäcken. Dessa två bedömningar motsäger varandra. Naturskyddsföreningen emotser en tydligare beskrivning kring denna fråga. Kolbäcken ingår som alla vattendrag i vattenförvaltningens nationella målsättning att uppnå god ekologisk status senast 2027. Vi anser att möjligheten att uppnå miljömålet "levande sjöar och vattendrag" försämras avsevärt i planområdet om detaljplanen förverkligas. Detta bör tas hänsyn till i miljömålsbedömningen.

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "*Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet*" motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och ta hänsyn till befintligt naturområde.

Inom grönkorridoren kommer all skog och natur att sparas i så hög utsträckning som möjligt. Kommunen kommer göra ekologiska passager i form av broar, så det blir mindre eller inga vandringshinder för växt- och djurlivet inom grönkorridoren. 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 till Kolbäcken, där ingen påverkan kommer att ske i bäckfåran för att bäcken inte ska påverkas negativt av exploateringen.

Efter samrådet har även regleringen i grönkorridoren preciserats med en egenskapsbestämmelse [**blandskog**] som innebär att *”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 som möjligt.

Miljökonsekvensbeskrivningen har efter samrådet kompletterats och förtydligats.

För naturområden och parker kommer kommunen att upprätta en skötselplan där materialval, utföranden och skötsel kommer att preciseras.

Umeå energi

Fjärrvärme och bredbandsledningar:

Inga synpunkter

Elledningar:

Umeå Energi Elnät AB bedömer att ca 7st fristående nätstationer kommer behövas för att klara effektbehovet i området. Normalstorlek för E-området är ca 10x10m. Vi kan också behöva ytterliga nätstationer i parkeringshubbarna beroende på hur många elbilsladdare som kommer behövas men dom blir exklusiva för parkeringshubben.

Kommentar

Detaljplanen har efter samrådet kompletterats med olika typer av E-områden för tekniska anläggningar i samarbete med Umeå energi, både för nätstationer och teknikstationer.

BRF Irrblosset

Våra synpunkter/frågor är sammanställda enligt nedan. Yrkanden har markerats med understrykning.

1. Enligt föreliggande förslag kommer nuvarande sträckning av Olle Fiskares väg att slopas. Vi anser att det finns behov av en ”grön” förbindelselänk för gående till området vid Nydala-sjön från området i Tomtebo där vår förening ligger. Även möjlighet för cykeltrafik är önskvärd. Alternativa val av gång- och cykelvägar till Nydalaområdet innebär ganska stora omvägar för boende i vår förening och för andra i vårt närområde. Även om man i detaljplanen väljer att inte föreslå någon ny gång och cykelväg så kommer en sådan att skapas som en naturligt upp-trampad stig, se bild 1 nedan. Bilden visar nuvarande naturligt uppkomna stig som sneddar in i skogen mot Nydalasjön där Olle

Fiskares väg viker av mot norr. Stigen kommer dessutom med all sannolikhet vara än mer använd än den som visas på bilden.



Bild 1. Stig mot Nydalasjön från Olle Fiskares väg

2. Vi har även tagit del av den fördjupade översiktsplanen för Umeå Universitetsstad. Där visas att Tomtebo strand i söder avgränsas av en grön korridor med parkmark som är över 50 m bred. I föreliggande förslag för detaljplan har parkmarken mellan stadsdelarna minskats ner till ca 20m. Vi har svårt att förstå anledningen till att göra ett så stort avsteg från översiktsplanen. Vi anser att parkområdet blir för smalt mellan stadsdelarna för att få till en tilltalande parkmiljö. Huskroppar på båda sidor om parken kommer att vara höga, vilket innebär minskat ljusinsläpp till den smala ytan som lämnas kvar och risk finns för att området kommer att upplevas trångt och mörkt. Ett litet avstånd mellan tomterna innebär också ökad insyn från de nya 4 till 5 våningshus, som kommer att uppföras. I detaljplanen borde man kunna utforma parken bredare och därmed skapa en grön korridor mellan bostadsområdena upp mot Nydalasjön. I samband med planeringen av vårt bostadsområde har hänsyn tagits till intilliggande skogsområde. Utrymme gavs för natur-/skogsmark in på föreningens fastighet, se bild 2 nedan. Vi ser gärna att man på motsvarande sätt tar till vara på skogsmarken för de delar av Tomtebostrand som gränsar till vårt område.



Bild 2. Del av kvarlämnad skog på bfr:ens tomtmark som ansluter till parkmarkskorridoren utanför föreningen.

3. I den nya stadsdelen föreslås att gångtrafik separeras från cykeltrafik längs huvudstråk för GC-vägar. Huvudstråket för GC-trafik längs bussgatan kommer ansluta till gamla Tomtebo, där uppdelning av gång och cykeltrafik inte har gjorts. I det fall kommunen tänker sig att separera gång- och cykeltrafik även i den äldre delen av Tomtebo ligger det nära till hands att upplåta GC-vägen på västra sidan om bussgatan (i gamla Tomtebo) för endast fotgängare och GC-vägen på östra sidan av bussgatan för cykeltrafik. Enbart cykelstråk på västra sidan är ej lämplig p.g.a. att entréer vetter direkt mot vägen på denna sida. Vid planering av gång och cykelstråken för Tomtebo strand skall hänsyn tas till ovan så att övergången för GC-trafiken fungerar i skarven mellan områdena.

I detaljplanen försvinner några mycket använda cykelleder: Olle Fiskares väg, vänster ner mot cykelleden parallell med Tomtebovägen, sen mot universitet/sjukhus. Och: höger ner mot sjön och vidare längs sjön mot stadsdelarna på andra sidan E4. Den är också en del av stråket runt sjön.

4. Busshållplats. I det fall det finns behov av en ny busshållplats som ersätter busshållplatsen för 8:ans linje på Älvans väg bör denna placeras i nybyggd del av Tomtebo. Gaturummet i gamla Tomtebodelen är ej anpassad för en ny busshållplats (längs kvarvarande del av Olle Fiskares väg).

Vi ifrågasätter emellertid kommunens förslag att dra om buss 8 så att den inte längre betjänar förbindelsen mellan Tomtebo – vår endag dagligvarubutik COOP – Ålidhems centrum med skolor, apotek, bibliotek m.m. Vi har väntat på en utlovad dagligvarubutik i 20 år och nu när vi fått en så tar man bort förbindelsen för Tomteboborna. Det är många som utnyttjar den sträckningen.

Slutligen. Sen kan man undra om man måste bebygga vartenda markområde med fin natur för människor och djur. Många djur har området som sin boplats. Det är ett rikt fågelområde med många arter och även ugglor har iakttagits. Den aktuella skogen används flitigt av kringboende. Skogen fyller också en viktig funktion som både ljuddämpare och luftrenare. Om man nu måste använda skogen för byggnation borde man lämna en tillräckligt stor del orörd av ovannämnda skäl och låta befintliga cykelvägar vara kvar. ”

Kommentar

Utifrån inkomna synpunkter i samrådet har planförslaget reviderats till att utöka avståndet mellan befintliga Tomtebo och Tomtebo strand, läs mer om detta i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter ”*Längre avstånd till befintliga Tomtebo*”.

Längs det centrala stråket på Tomtebo strand planeras en stomlinje, linje 8, med hög turtäthet. Den nuvarande bussträckningen kommer att trafikeras av en annan busslinje. Vilket gör att tillgängligheten med kollektivtrafik på befintliga Tomtebo ökar jämfört med idag.

Mariehems socialdemokratiska förening

Vill se förändringar

Om än positiva till mycket av planens innehåll vil vi ändå se några förändringar. De rör i huvudsak planförslagets inverkan på och i Nydalaområdet. I underlaget (11. Social hållbarhet”) anges som i ambitionen att uppnå hållbart stadsbyggande att ett fokusområde är ”Attraktiva och hållbara grönområden”. En rekommendation i det underlaget är ”Bevara, stärk och tillskapa nya rekreativa värden i området. De starkaste rekreativa värdena bör riktas till en bredare målgrupp än enbart de boende i området.”

Vi menar att Nydalaområdet med sin nuvarande karaktär mer än väl uppfyller dessa ambitioner och att planförslaget bör anpassas för att ”bevara och stärka” områdets karaktär och därmed dess ”rekreativa värden”. Med fokus på endast planområdets innehåll riskeras det perspektivet att förbises. Inledningsvis och sammanfattat anser vi att ett planförslag för Tomtebo strand inte ska gå utanför den plangräns som anges i fördjupad översiktsplan för Universitetsstaden (2013).

Värna Nydalaområdets karaktär

Vår erfarenhet är att såväl boende på Haga, Ersboda, Gimonäs, Carlshem och andra delar av Umeå uppskattar och besöker området likaväl som kanske mer närboende på Mariehem, Berghem, Ålidhem. Lilljansberg, Nydalahöjd, Tomtebo... Området är uppskattat som kontrast till stad och bebyggelse. Självfallet är sjön som sådan lockande, men också avskärmningen från stadsmiljö och bebyggelse via bland annat en bevarad skogsridå. Turen runt sjön sker i långa stycken i ett skyddat naturum som stadsnära erbjuder upplevelse av skogsvistelse, vilket är värt att värna. Med den karaktären blir området en allt mer sällsynt men viktig tillgång för en stad som planeras för en befolkning om ytterligare 70 000 personer (om än inte alla i stadsmiljön).

Värna uterummet istället för att ansluta det till bebyggelsen

Istället för att så långt möjligt värna ett unikt uterum går planförslagets idéer mer mot att göra Nydalsjön och dess närområde till en del av Tomtebo strand. Att skapa "öppning mot sjön", "anknytning till sjön" osv innebär också och omvänt att Nydalsjön och dess närområde öppnas mot stadens miljö, vilket ändrar Nydalaområdets karaktär. Det motsätter vi oss. Tillgången till promenad- och motionsstråk i stadsnära, tillgänglig och ändå hyggligt avskärmad sjö-, natur- och skogsmiljö är begränsad. För den som föredrar promenad i anslutning till bebyggelse är alternativen många.

Anpassa till översiktsplan från 2013

Förslaget till detaljplan för Tomtebo strand sträcker sig utanför det område som angetts i översiktsplan 2013 för "Universitetsstaden" vars gräns anpassats till plangräns för fördjupning för Nydala 2012. Översiktsplanen för Universitetsstaden från 2013 lämnar utrymme för en tydlig skogsridå mellan planerad bebyggelse mm och Olle fiskares väg och medför endast begränsad påverkan på Olle fiskares väg. Skogsridån bidrar till upplevelsen av Olle fiskares väg som i huvudsak en skogsväg och att den delen av Nydalaområdet blir som ett från tätbebyggelse och bostäder avskärmat naturrum. Det aktuella förslaget till detaljplan innebär att den befintliga skogsridån rivs på en längre sträcka där skola och stadsdelspark föreslås, övrig bebyggelse kryper närmare Olle fiskares väg än vad som är fallet i gällande översiktsplan. Därtill placeras områdets högsta hushöjder i området närmast Olle fiskares väg. Intrycket blir att stad och bebyggelse tränger sig på naturrummet, upplevelsen av tätortsnära naturrum reduceras högst väsentligt och medför ett ingrepp i ett av de rekreativa värden som idag bidrar till att Nydalaområdet är attraktivt för promenader, cykelturer mm. En färd på skogsväg riskerar att bli färd i stadsmiljö. Planområdet bör i förhållande till Olle fiskares väg begränsas i enlighet med översiktsplanen för Universitetsstaden.

Om stadsdelspark

Förslaget innehåller en rejält tilltagen stadsdelspark, stor som 7–8 fullstora

fotbollsplaner. Intrycket är att den är kraftigt överdimensionerad, till priset av en riven skogsridå vid Olle fiskares väg, utan att tillföra motsvarande värde till området som helhet. Parken bör anpassas till ett planområde som begränsas till vad som anges i översiktsplan 2013.

Planen i övrigt ger plats för områdesparker, gröna torg och fickparker utöver att betydande stråk av natur återfinns i området och vid dem parkstråk. Nydalaområdet i sin nuvarande skepnad, t ex området utmed Carlskroken, finns nära och tillgängligt och bidrar också det med gott om rekreationsytor i och nära Tomtebo strand varför behovet av gigantisk stadsdelspark starkt ifrågasätts.

Högsta husens placering

Förslagets placering av hus om 21 m (ca 7 våningar) närmast sjön och promenad- /cykelvägen runt sjön är olyckligt. En placering av så höga hus så nära Olle fiskares väg och sjön ger en ofrånkomlig påminnelse om att den färden inte går i skog och natur utan i staden med sin bebyggelse.

Avverkning skog

Utrymmet mellan Olle fiskares väg och sjön är idag är skogbeväxt. Finns eller växer det fram ambitioner om att "öppna upp" Tomtebo strand mot sjön befarar vi utglesning/avverkning av skog som idag finns mellan vägen och sjön vilket vore olyckligt. Sådan utveckling motsätter vi oss men vi ser gärna promenad/cykelväg/-stig utmed sjökanten "nedanför" den skogsridå som idag är. I sammanhanget vill vi understryka att i underhållet av den skog som idag finns som ridå mellan stad och naturrum bör ske varsamt och med bevarande av en skogsridå.

Trafik på Olle fiskares väg?

Som planförslaget är utformat ser vi en viss risk för ökad biltrafik på Olle fiskares väg då den mer eller mindre ansluter till föreslagen skola och föreslagen stadsdelspark så som de placerats. Ett bevarande av skogsridå mellan byggnation och Olle fiskares väg kan motverka en sådan utveckling.

Kommentar

Efter samrådet har planförslaget reviderats för att förtydliga vikten av att spara skog och känslan längs med gångsträckan runt Nydalasjön, läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Spara skog längs med Ollefiskares väg*". I syfte att bättre anpassa ny bebyggelse mot den omgivande skogen som finns kvar mot Nydalasjön revideras planförslagets hushöjder. Läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Lägre hus mot Nydalasjön*". I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "*Avsteg från översiktsplanen*" beskrivs motiven till att förändringarna från översiktsplanen som planförslaget föreslår. Efter samrådet har den gröna korridoren mellan Tomtebo strand och

befintliga Tomtebo utökats se avsnitt "*Längre avstånd till befintliga Tomtebo*".

Gimonäs-Carlshems Socialdemokratiska förening

Samma yttrande som Mariehems socialdemokratiska förening med nedanstående enskilt tillägg:

Den gröna korridoren

Trots en tanke om det gröna stråket i förslaget finns en oro hos oss om den gröna korridorens tillräcklighet. Att kunna tillåta vandringsmönster och en biologisk mångfald är av högsta vikt även i stadsutvecklingen och då förutsättningen för att arter ska kunna passera oss på Carlsområdena till Grössjön är risken att den är allt för snålt tilltagen och det är ju ändå bara vår lilla bild och inte gällande den stora för biologisk mångfald.

Övrigt

Parkeringsbehovet är löst på ett innovativt sätt, men vi tror trots det att det finns ett behov av parkeringar som ska kunna nyttjas av t.ex. hemtjänst eller för personer med speciella behov. Vändplaner på vägar som är återvändsgator behövs. Knyta ihop bussgatan och bussnätet på ett bra sätt, samt att det finns säkra övergångar vid hållplatserna så att passagerare tryggt kan ta sig över till andra sidan även på vinter med snöröjning etc.

Kommentar

I sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter avsnitt "*Bygg inte bort skogen och påverkan på djurlivet*" motiveras avvägningarna mellan att bebygga platsen och ta hänsyn till befintligt naturområde.

Efter samrådet har trafikstrukturen i området setts över i samarbete med Vakin och Gator och parker för att åstadkomma en driftsäker och ändamålsenlig struktur.

Hyresgästföreningen

Vi ser det positivt att Umeå kommun planerar för nya bostadsområden och i detta fall en ny stadsdel. Tomtebo Strand kommer att förläggas i ett attraktivt område med närhet till Nydala sjön. Det är viktigt att det byggs bostäder men att det görs med hänsyn till befolkningens behov av rekreation och närhet till Nydalasjön. I förslaget till samråd nämns att det ner mot Nydalasjön ska finnas den gröna korridor. Den får inte åsidosättas pga områdets kommande exploatering, Av de bostäder som planeras vore det olyckligt om de högsta husen planeras och byggs närmast sjön.

Kommentar

Efter samrådet har planförslaget reviderats för att förtydliga vikten av att spara skog och känslan längs med gångsträckan runt Nydalasjön, läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Spara skog längs med Ollefiskares väg*". I syfte att

bättre anpassa ny bebyggelse mot den omgivande skogen som finns kvar mot Nydalasjön revideras planförslagets hushöjder. Läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter "*Lägre hus mot Nydalasjön*".

RFSISU Västerbotten

Övergripande

Det är svårt att i planförslaget förstå på vilket sätt den antagna visionen kommer att förverkligas. Hållbarhetsprogrammet är ambitiöst och omfattande men få konkretiseringar kan utläsas i planförslaget på så sätt att de utgör förpliktigande och åtaganden. Det är av största vikt att ambitionerna hålls levande under hela genomförandet. Med en så hög exploateringsgrad finns uppenbara risker att ytor för lek och motion reduceras, konstrueras och kringgärdas på ett sätt som försvårar nyttjandet.

Detaljplanens förutsättningar för idrott

Detaljplanens remissupplaga har omfattande inventeringar av djur och natur, av trafik och av alla de övergripande villkoren för att bebygga området. Miljökonsekvensbeskrivningens analys av luftkvalité, de geotekniska förhållandena och dagvatten finns väl beskrivna. Vi ser styrkan i att freda området i bäckens direkta närhet och att underlätta för boende att enkelt nå Nydalasjön. Sjön och dess omgivningar har fredats för att säkerställa och förädla vattenverksamheter och rekreation även om den i planbestämmelsen är benämnd park.

Men det saknas en analys av, och finns ingenstans markerat och uttalat vart, ytor för organiserad sport och idrott ska ske. Detaljplanebestämmelsen "Idrott" i blått har inte använts inom detaljplaneområdet. Vi kan också konstatera att de "servicehubbar" som planeras har en mer kommersiell inriktning i planbeskrivningen än den som finns uttryckt i föreningarnas önskemål från workshopen. Under rubriken "Service" finns två ytor för idrottsanläggningar utpekade, båda på andra sidan E4. Vi känner en oro för att planen inte pekar ut vart den organiserade ungdomsverksamheten förväntas bedriva sin verksamhet inom detaljplaneområdet.

De idrottsliga behoven

Av texten kan man utläsa att skolan ska bli en mötesplats med en mindre idrottshall för undervisning. Vi är tämligen säkra på att det inte kommer att räcka för att fånga upp och utveckla föreningsverksamhet i en så stor stadsdel som planeras. De östra stadsdelarna lider redan idag av ett underskott av lokaler för idrott och alternativ saknas.

Det är därför av största vikt att ytterligare analysera och utöka ytor för föreningsliv och spontanidrott. 3000 planerade bostäder utan en sådan analys skulle kunna innebära att 5000 barn om några år står utan möjligheter att sporta i sitt närområde. Avsaknad av ytor och lokaler för fysisk aktivitet leder obönhörligen till inaktivitet bland befolkningen. Dessa barn måste erbjudas rörelserika miljöer och ytor i sin direkta närhet om intresse för fysisk

aktivitet ska kunna uppstå. Ytorna vid Nydalabadet och kring IKSU är inte ett alternativ för vare sig spontanlek eller organiserad idrott för barn i unga år och vi tror att den planerade F-6 skola och förskolor kommer att behöva en större idrottshall än vad som framgår av remissupplagan, alternativt två hallar. Ta i beaktande de vägar som barn och unga färdas till förskolor och grundskolor så att vägen blir trafiksäker men samtidigt inbjudande och rörelserik.

Vi har en uttalad oro för bristen av idrottsföreningar och deras begränsade verksamhetsutbud i Umeås östra stadsdelar. Vi kan konstatera att aktivitetsnivån successivt sjunker och särskild de unga flickorna väljer inte idrott i traditionell mening, läs fotboll, som ingång till fysisk aktivitet. För att lyckas fånga upp barn och unga och erbjuda en organiserad verksamhet behöver föreningslivet generellt utökas i Umeås östra stadsdelar. Det jobbar vi aktivt med men då behövs ytor och lokaler i barnens boendemiljöer.

Kommentar

Efter samrådet har planförslaget justerats bl a med att skoltomten har utökats för att kunna inrymma en idrottshall och en större skolgård. Idrottshallen blir inte bara en tillgång för skolans elever dagtid utan också för föreningar på kvällar och helger. Stadsdelsparken kan också innehålla ytor för spontanidrott andra fysiska aktiviteter.

Tomtebo-Innertavle socialdemokratiska förening

Bostadsfrågan i Umeå har länge varit en av de hetaste kommunala frågorna. Beskedet om Tomtebo Strand och planen att väva samman Tomtebo med övriga Umeå är något vi alla ser som sett glädjande beslut. Vi i Tomtebo-Innertavle socialdemokratiska förening är glada att planen för det nya bostadsområdet på många sätt tar hänsyn till den omgivande naturen, de människor som redan bor här och en vision om ett ekologiskt hållbart och socialt sammanknutet Umeå.

Vi gläds över ambitionerna men önskar uttrycka vissa reservationer gällande nuvarande plan om Tomtebo strand. Då vi möter våra grannar och diskuterar Tomtebos framtid är det många som uttrycker en oro över vad tätare bebyggelse kommer innebära för Nydalasjön och de populära naturstråk som finns i anknytning. Vi önskar att planen för Tomtebo strand i högre grad värnar om de naturtillgångar som finns på plats. På samma sätt som Kolbäcken och dess närliggande område respekteras vill vi att Olle Fiskares väg och dess skogsridå lämnas orört, och att hus med höga profiler inte byggs närmast det kvarvarande naturstråket – detta för att bevara det nuvarande intrycket man får då man befinner sig vid Nydalasjön.

Med Tomtebo Strand kommer troligtvis även gång- och cykeltrafiken till Coop Tomtebo öka. Vi önskar att man i samband med det nya bostadsområdet även beaktar möjligheterna för en gång- och cykeltunnel vid

Betongvägens planerade rondell, för att minska övergångstrafiken vid trafikljusen vid Älvans väg mot Coop Tomtebo.

Nydalasjön, Olle fiskares väg och tillhörande skogsridåer är en tillgång inte bara för oss som bor i närområdet men även för många övriga invånare i den östra stadshalvan. Även om vi är positiva till att Umeå som stad växer är det viktigt att vi behåller vår karaktär, både för de invånare redan bosatta här men även för de som i framtiden kommer bli våra grannar.”

Kommentar

Efter samrådet har planförslaget reviderats för att förtydliga vikten av att spara skog och känslan längs med gångsträckan runt Nydalasjön, läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter ”*Spara skog längs med Ollefiskares väg*”. I syfte att bättre anpassa ny bebyggelse mot den omgivande skogen som finns kvar mot Nydalasjön revideras planförslagets hushöjder. Läs vidare om motiven samt revideringarna i sammanfattningen av vanligt inkommande synpunkter ”*Lägre hus mot Nydalasjön*”.

Ändringar efter samråd

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

Plankarta

- För att underlätta avfalls- och snöhanteringen justeras kvarterstrukturen för att möjliggöra rundkörning i kvarteren närmast grönkorridoren i etapp 2 och 4.
- Ändring av maximal bruttoarea till maximal byggnadsarea.
- Revidering av höjdsättning för gator utifrån fördjupad höjdsättning för Tomtebo strand.
- Bebyggelsens höjd regleras med totalhöjd istället för nockhöjd.
- Reglering på tomt för äldreboende justeras.
- Revidering av reglering av dagvattenhanteringsbestämmelse inom parkmark.
- Avståndet till befintliga Tomtebo har utökats från 20 meter till 36 meter.
- Avståndet mellan bebyggelse och Olle fiskares väg utökas.
- Området längs med Olle fiskares väg planläggs för naturändamål.
- Regleringen i grönkorridoren har preciserats till att en egenskapsbestämmelse [blandskog] ”*Naturlig blandskog med oreglerad bäck*” lagts till.
- Skoltomten har justerats för att ge utrymme för en idrottshall och en större skolgård.
- Storleken på en av förskoletomterna utökas.
- Bestämmelse för trappning i höjd av bebyggelsen i den nordöstra delen av området införs.

- På grund av brandstationens speciella användning samhällsviktig-funktion undantas den krav på hårdgörande grad och parkering.
- Transformatorstationer och teknikhus planläggs i plankartan som [E] Tekniska anläggningar.

Planbeskrivning

- Detaljplanens syfte förtydligas och revideras för att även omfatta variation av bostadsbebyggelsen.
- Motiven till hanteringen av strandskyddet förtydligas i planbeskrivnings avsnitt "*Strandskydd*".
- Genomförandebeskrivningen revideras utifrån förslag i Lantmäteris samrådsyttrande.
- I planbeskrivning läggs till en beskrivning av hur dagvattnet och parkering planeras hanteras inom tomten.
- Planbeskrivningen förtydligar för vilka B områden det är acceptabelt med bostäder nära väg E4, för att säkerställa att äldreboende inte hamnar inom 150 meter därifrån.
- Beskrivning av risk för förorenad mark kompletteras i planbeskrivningens avsnitt "*Förorenad mark*".
- Redaktionella ändringar och kompletteringar i skrivelser som inte har någon påverkan på detaljplanen i sak.

Denna handling har godkänts av planchef Clara Ganslandt med planarkitekterna Magdalena Blomquist, Angelica Wiklund och Malin Nyberger som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.

Detaljplanering, Umeå kommun, april 2022