

Detaljplan för fastigheten Almen 2 m.fl. inom Backenområdet i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Almen 2 m.fl. har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering med hjälp av Tyréns AB under april 2019. Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för bostäder och kontor.

Planen handläggs med standardförfarande i enlighet med 5 kap. plan- och bygglagen (2010:900) och har varit föremål för samråd under tiden **2019-04-09 – 2019-04-30**. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar med flera har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Följande skriftliga synpunkter har inkommit under samrådet:

LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan.

Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL

Dagvatten/skyfall

Omhändertagande av dagvattnet/skyfall är alltför summariskt beskrivet. Också med hänsyn till att underjordiskt garage planeras i princip under hela friytan. Hur ska genomsläppligheten gå till när ett betongbjälklag finns x centimeter under jordytan (ingen bestämmelse finns om minsta jorddjup)? Genomsilning? Kommer dagvattnet att anslutas till kommunens VA-nät?

Övrigt

Planförslaget har varit föremål för en tidigare och väl uppmärksam planprocess under 2017-18. Därför vore det en pedagogisk fördel om planbeskrivningen innehöll en skrivning om tidigare process samt information om vilka ändringar som är gjorda.

Gestaltning

Riksdagen antog 2018 ett nytt arkitekturpolitiskt program "Politik för gestaltad livsmiljö". I programmet är det omnämnt att arkitektur, form och design påverkar alla människor dagligen och handlar i grunden om livskvalitet. Kvalitet som handlar om att skapa värden, inte bara för beställare och brukaren, utan även för det omgivande samhället och framtida generationer. En gestaltning av hög kvalitet är en investering i alla

hållbarhetens dimensioner. Riksdagens ambition är således att bland annat höja den arkitektoniska kvaliteten på det som ska byggas och planeras.

I planbeskrivningen är det omnämnt att den arkitektoniska utformningen inte regleras i detalj för att möjliggöra en flexibilitet. Länsstyrelsen ställer sig därför frågande till varför kommunen avhänder sig initiativet och de styrmedel som en detaljplan kan ge för att på så sätt säkerställa en hög ambition gällande gestaltning och arkitektur och därigenom uppfylla riksdagens beslutade ambition om gestaltad livsmiljö? Länsstyrelsen saknar också ett resonemang om hur denna exploatering samspelar med det bebyggelsemönster och karaktär som finns i området.

I planbeskrivningen på sidan 14 står det att planförslaget tillåter även att bygga en sammanhållen huskropp över större delen av området. Länsstyrelsen anser inte att detta förhållningssätt stämmer överens med det stadslandskap och den homogenitet som finns i området med friliggande hus. Planförslaget kan exempelvis medge upp till cirka 60 meter lång huskropp, vilket är en helt främmande gestaltning/volymer för området. Länsstyrelsen rekommenderar att illustrerade huskroppars volym säkerställs i detaljplanen.

Friyta

Planhandlingarna anger att friytan ska vara av hög kvalitet. För att kunna plantera exempelvis träd behövs ett visst jorddjup. Länsstyrelsen anser att lämpligt jorddjup med hänsyn till planterbarheten, dagvattnet och skyfall (100-årsregn) ska säkerställas som en planbestämmelse. Även en redogörelse för vad en friyta av "hög kvalitet" är. Att skjuta frågan till ett senare bygglovskede säkerställer inte kvaliteten då exempelvis illustrationen över möjlig utformning av friytan (sidan 18) är mycket schematisk. Bland annat bör lämpligt läge för lekyta/-or visas på illustrationen som är solbelysta under stora delar av året. Främst på vårvintern där läge för lekytorna snabbt kan torkas upp av solljuset samt inte komma i konflikt med interna körytor.

Kommentar

Kommunen tar till sig synpunkten om att bestämmelsen om genomsläpplighet är svårtolkad och justerar planbestämmelsen. Syftet är att marken ska utformas så att dagvatten kan fördröjas för att undvika flödestoppar. Kommunalt dagvattennät finns i området. Områdets framtida anslutning till dagvattennätet löses i senare skeden. En bestämmelse om minsta jorddjup har lagts till, se kommentar om det nedan. Planbeskrivningen har kompletterats med mer information kring dagvattenhantering och kring riskerna i samband med skyfall. Risker angående 100-årsregn är redovisade i planbeskrivningen.

Kommunen lägger till en kortfattad redogörelse i samband med att gällande planer tas upp i beskrivningen. Dock måste av utrymmesskäl den efterfrågade beskrivningen av vad den förra planen innehöll och vad som

har ändrats i handlingarnas utformning utgå. Handlingarna för den planen finns att ta del av hos kommunen för den som så önskar.

Detaljplanen har inför granskning ritats om så att byggrätterna är tydligt uppdelade i olika volymer. Förgårdsmarken har tydliggjorts genom att få bestämmelsen prickmark. Ett gårdstun har skapats i den södra delen av området. Förändringarna syftar till att säkerställa att planen i högre utsträckning ansluter till bebyggelsemönstret i området. Typiska drag i området är just friliggande byggnader och förgårdsmark på tomtarna. För att skapa goda gårds- och gatumiljöer har regleringar om genomgående entréer införts. Bullersituationen har medfört att det nu finns skyddsbestämmelser för balkonger och krav på gemensam uteplats på innergården.

Kraven på jorddjup varierar starkt mellan olika typer av vegetation och mellan olika växtarter. I utformningen av ett betongbjälklag med innergård måste en avvägning göras mellan vad som är en ekonomiskt och konstruktivt rimlig konstruktion till omfattning och tjocklek, och vad som minst behövs för att kunna åstadkomma en innergård med kvalitet. Kommunen lagt till en bestämmelse om ett jorddjup om minst 40 cm, ett djup som passar för många typer av vegetation, dock självklart inte för alla typer.

Angående friyta följer planutformningen de allmänna råd och de regleringar som gällande lagstiftning ger möjlighet till. De regleringar som kan göras är prick- eller korsmark samt bestämmelse om att ytan inte får hårdgöras. Detta är reglerat i detaljplanen. Friyta är behandlat i översiktsplanen och behandlas i planbeskrivningen för denna detaljplan. Planen anger vidare att en gemensam uteplats ska anordnas, detta efter att bullerutredningen visat på behovet av en sådan. Detaljplanen kan inte säkerställa lokalisering av lekyta. Däremot har planen fått en utformning som ger möjliga och lämpliga platser för lekyta på innergården.

MYNDIGHETER

Lantmäteriet

Planfrågor som berör Lantmäteriets kommande arbete

Lantmäteriets arbetsuppgifter, efter att det att detaljplanen för kvarteret Almen har vunnit laga kraft, är att med stöd av detaljplanen avstycka föreslagna tomtplatser och inrätta gemensamhetsanläggningar för lekplats, förråd och gångvägar.

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

I planen redovisas ett område b₁ som kan underbyggas med garage. Detta område består endast av innergården och garage kan inte byggas under husen. Detta leder till att illustrationen som finns i planbeskrivningen inte kan genomföras och blir missvisande. Byggbara ytor bör även kunna underbyggas med garage eller så måste illustrationen ändras.

Om infarten till garaget ska styras måste detta anges i plankartan med en planbestämmelse.

I planbeskrivningen står det om friytekravet men det finns inte med i plankartan. För att målet med friyta ska bli ett krav måste det vara angivet i plankartan som en bestämmelse. Om friytekravet inte finns med i plankartan kan det teoretiskt styckas av utefter fasadliv.

I genomförandebeskrivningen bör det stå att fastighetsbildning sker efter ansökan och prövning, annars kan det ge intryck av att allt kan genomföras. Vidare måste det framgå tydligare att markägare står för alla lantmäterikostnader.

Vid bildande av gemensamhetsanläggning kan ersättning för mark eller anläggningar behöva regleras i lantmäteriförrättningen.

Skillnaden mellan officialservitut och avtalsservitut måste beskrivas.

Det bör framgå tydligare att planen kan resultera i flera olika fastighetsindelningar, en stor eller flera små.

Kommentar

För att underlätta tolkningen av planen har formuleringar både om tillåten byggrätt och om garage under mark förenklats så att bestämmelsen om garage gäller för hela planområdet (utan beteckning på kartan) samt att den sammanlagda byggrätten om 20 000 m² har preciserats till att avse byggandet ovan jord.

In- och utfart för parkeringsgaraget har inför granskningen reglerats till att den ska ske mot Skiftesvägen. Detta efter en dialog med gator och parker, Umeå kommun, som anser att detta är den bäst lämpade lokaliseringen för den största trafiken. Antalet utfarter mot Grubbevägen har också begränsats.

Kommunens kommentarer angående friyta finns i anslutning till Länsstyrelsens yttrande på sid 3.

Inför granskningen har det tydliggjorts att fastighetsbildning prövas av Lantmäteriet.

Servitut är i dagsläget inte aktuella för genomförande av planen. Skillnaderna mellan olika servitut samt om hur man går till väga för att bilda dem går att hitta information om hos Lantmäterimyndigheten. Avsnittet har strukits ned med utgångspunkt att enbart redovisa information som är relevant för denna detaljplan.

Inför granskningen har det tydliggjorts att detaljplanen möjliggör flera olika indelningar i fastigheter.

Umeåregionens brandförsvår

Utrymningsförutsättningar

Då planförslaget möjliggör uppförande av byggnader i 4-6 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

För att säkerställa räddningstjänstens möjligheter att genomföra en effektiv släckinsats behöver markbrandpost anordnas inom området.

Kommentar

Det är en viktig upplysning att det i ett senare skede kan komma att krävas ett Tr2-trapphus i framtida bygglov. Behovet om markbrandpost är noterat.

Yttrandet medför inte några ändringar av planhandlingarna.

NÄMNDER OCH UTSKOTT, UMEÅ KOMMUN

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att friytan storlek bör regleras till minst 1/3 av BTA i plankartan. Med den justeringen tillstyrks planförslaget.

Motivering

Tillgång till friyta i direkt anslutning till bostaden med tillräcklig storlek och kvalitet är viktig för hälsan. Det gäller främst små barns förutsättningar för lek men även äldres och funktionshindrades rekreation.

Umeås riktlinje för friytans storlek är 1/3 av BTA om det inte finns särskild anledning till annat och det bedöms det inte finnas här.

Kommentar

Se kommunens svar angående friyta på sidan 3.

Yttrandet medför inte några ändringar av planhandlingarna.

Tekniska nämnden (2019-04-25)

Ur ett trafikperspektiv lämpar sig platsen väl för förtätning. Eftersom det är nära både till busshållplats i stomlinjestråk och till huvudvägnätet för cykel är förutsättningar att uppnå kommunens mål om en hög andel hållbara färdmedel goda.

Den trafikutredning som ingår i planhandlingarna behöver ses över. Utredningen innehåller uppgifter om trafikflöden som inte stämmer överens med kommunens mätningar. De framtida trafikflödena bör därför räknas om utifrån ett korrekt underlag. Vi tror inte att skillnaden i framtida flöden blir så stor att det på något sätt påverkar möjligheten att genomföra planen, men för att kunna göra en korrekt bedömning är det ändå bra om indata till beräkningarna stämmer. Även i bullerutredningen används felaktiga siffror för nuläget.

Tekniska nämnden yttrade sig 2017 bland annat angående placeringar av in- och utfarter i denna detaljplan. Utifrån detta yttrande infördes en reglering i detaljplanens som var ute på granskning hösten 2017 om att in- och utfart till underjordiskt garage endast fick ske mot Skiftesvägen samt en begränsning i antal tillåtna in- och utfarter mot Grubbevägen och Almvägen. Det infördes även en reglering av hur breda infarterna fick vara. Det är olyckligt att dessa regleringar har försvunnit nu när detaljplanen har arbetats om.

Längs Grubbevägen går en länk i huvudvägnätet för cykel. In- och utfart mot Grubbevägen innebär därför att bilarna måste korsa detta stora cykelstråk. Att lägga en stor in- och utfart mot Almvägen skulle innebära att biltrafiken dras in onödigt långt i kvarteret. Skiftesvägen är den väg som är bäst lämpad för en större in- och utfart, boendeparkering bör därför angöra från denna gata.

Enligt planbeskrivningen (s. 22) kan in- och utfarter till parkering för boende och personer med nedsatt rörelseförmåga skapas från Almvägen och Grubbevägen. Vi undrar om detta är en felskrivning och om det är besöksparkering som avses (inte boende)?

Trottoaren utmed Almvägen och Skiftesvägen samt utrymmet mellan gång- och cykelvägen och Grubbevägen används som snöupplag. Antalet anslutningar behöver därför även ur ett driftperspektiv hållas till ett minimum. Detta gäller särskilt anslutningar för motorfordonstrafik, men också för gående/cyklister. Om utlastning av snön skulle krävas skulle det innebära betydande kostnadsökningar

I planbeskrivningen (s. 23) redovisas ett förslag på hur parkeringsplatser kan anordnas samt hur många lägenheter som tillskapas inom detaljplaneområdet. Antalet möjliga parkeringsplatser som enligt denna redovisning kan anordnas ovan jord är färre än vad antalet besöksparkeringar ska vara enligt parkeringsnormen. Detaljplanen bör klargöra var besöksparkeringar är tänkta att placeras, särskilt om besökare även ska ha tillgång till parkeringsgaraget eftersom det innebär att de måste ges möjlighet att ta sig in där.

Det bör regleras på plankartan (inte bara beskrivas i planbeskrivningen) att in- och utfart till boendeparkering ska ske från Skiftesvägen. Även antal tillåtna in- och utfarter mot de olika vägarna, antal parkeringsplatser som får anläggas med in- och utfart mot Almvägen och Grubbevägen samt regleringen om bredd på in- och utfarterna bör återkomma.

Mot Almvägen och Skiftesvägen finns i detaljplanen ett 4,5 m brett utrymme där bland annat komplementbyggnad för avfallshantering får uppföras. Lösningen får inte medföra att sopkärl måste lyftas över förbipasserande gående på trottoaren, t.ex. om kranbil ska användas för att tömma underjordiska behållare. Avfallshanteringen kommer inte heller att kunna lösas på gatumark eftersom trottoarerna används som snöupplag. Ur trafikperspektiv är det att föredra att avfallshanteringen sker från Skiftesvägen eller Almvägen

Kommentar

Både trafikutredningen samt bullerutredningen kommer revideras med uppdaterade siffror inför granskningen.

Bullerutredningen är i enlighet med bullerförordningen uppräknad till trafik år 2040. Inom detta ryms tillkommande trafik alstrat av detaljplanens genomförande.

Se kommunens svar angående in- och utfart på sidan 3 i kommentar till Länsstyrelsen yttrande.

På sidan 22 i planbeskrivningen har texten ändrats för beskrivningen att parkeringen för besökare och rörelsehindrade för anordnas med in- och utfart mot Grubbevägen och Almvägen.

Kommunen har infört en reglering om maximalt två in- och utfarter mot Grubbevägen. Regleringar av bredder av in- och utfarter och av antal

parkeringsplatser saknar stöd i Boverkets allmänna råd, och ska därför undvikas.

Korrigerig har gjorts angående parkeringsplatser ovan jord. Detta innebär att besöksparkering samt parkering för rörelsehindrade kan anordnas inom gårdarna i nära anslutning till byggnadernas entréer.

Antalet parkeringsplatser beslutas slutgiltigt i bygglovet då storleken och antalet lägenheter är bestämda. Planen är utformad så att tillräckligt antal parkeringar kan skapas.

Synpunkten på avfallshanteringen noteras.

Kommunstyrelsens planeringsutskott (2019-05-07)

Planeringsutskottet ställer sig positivt till planförslaget. Med ett möjligt tillskott på 220 lägenheter kan stadsdelen fortsätta att vitaliseras samt transformeras i riktning med översiktsplanens intentioner. Närheten till befintlig lokal service, kollektivtrafik och skola, är andra aspekter som talar för att en hög bebyggelsestäthet ska eftersträvas. Det är följaktligen positivt att planen är förhållandevis flexibel avseende föreslagna bestämmelser. Planprövningen genomförs dessutom i stort sett för hela kvarteret vilket också bidrar till möjligheten att byggrätten kan optimeras inom planområdet.

Kommentar

Yttrande noteras, med tillägget att planförslaget utgår från en lägre siffra på antal lägenheter i kvarteret, än vad planeringsutskottet nämner.

Yttrandet medför inte några ändringar av planhandlingarna.

YTTRANDEN

Yttrande 1 (2019-04-11)

Framför följande synpunkter:

- Höjden på de fyra byggnadsvolymerna mot Skiftesvägen som kan komma att bli sex våningar anses för höga för att de ska harmoniera med de befintliga bostäderna. Samt att de höga byggnaderna har en skuggpåverkan på området.
- Alla in- och utfarter till planområdet borde placeras vid korsningen Skiftesvägen och Grubbevägen mot livsmedelsbutiken. Vidare anses att Skiftesvägen och utfarter på Almvägen inte är tillräckligt breda för att ta emot all trafik som det kommer att bli. Skiftesvägen är cirka 5 meter bred på vintern och trafikeras av skolbussar, personbilar, cyklister och gångtrafikanter. Jag anser att placering av in- och utfart vid korsningen mellan Skiftesvägen och

Grubbevägen bidrar till lägre bullernivåer från trafiken samt att trafiksäkerheten ökar för skoltrafiken.

- Jag ifrågasätter att vinterunderhåll (snöskottning) inte kan hanteras inom ramen för detaljplanen. I detaljplanen måste hänsyn tas till bredd på vägar under alla årstider för att säkerställa att trafiknätet klarar en ökad belastning under byggnation.
- Jag frågar hur säkerheten för skolbarn på väg till och från Grisbackaskolan kommer se ut framöver. Vintertid är trottoarerna aldrig plogade vintertid, vilket leder till att gång- och cykeltrafikanter trafikerar körbanan.
- Frågan ställs angående hur byggtrafik kommer lösas vid byggnation och ifall Skiftesvägen och Almvägen kommer trafikeras av byggtrafik.

Kommentar

Planen utformning har förändrats gentemot Skiftesvägen för att minska påverkan på omgivningen. Två hus har placerats längre från gatan och har vridits samt att de två byggrätterna för hus fram till Skiftesvägen har reglerats avseende gavelns höjd och utformning. Syftet är att skapa ett trivsammare gaturum, en bättre innergård för de nya bostäderna och att skapa ett större avstånd mellan byggnaderna längs Skiftesvägen. Förändringen bedöms också minska konsekvenserna för grannfastigheterna.

Att lägga in- och utfarter för nära befintlig korsning innebär en trafikfara. Se även kommunens svar på sidan 3 om in och utfarter.

En dialog har förts med gator och parker på Umeå kommun angående snöskottningen i området. Se även yttrandet från dem ovan om snöskottningsproblematiken på framförallt Grubbevägen.

Planen kommer inte att möjliggöra fler utfarter än idag mot Grubbevägen, och kommunen gör också bedömningen att säkerheten ökar längs Grubbevägen för de skolbarn som använder den genom att färre trafikrörelser kommer att ske tvärs över gång- och cykelbanan med föreslagen utformning.

Detaljplanen reglerar förhållanden inom planområdet och dess anslutning till omgivningen. Kommunen arbetar kontinuerligt för att skapa en så säker trafikmiljö som möjligt. Frågan om möjlighet till plats för barn inom skolverksamheten kan inte besvaras inom ramen för detaljplanearbetet utan måste ställas till kommunens organisation för utbildning.

Byggtrafiken är ingenting som behandlas eller regleras i detaljplanen utan det kommer att hanteras i huvudsak utifrån annan lagstiftning. Regler finns för störningar och buller i samband med byggande.

Yttrande 2 (2019-04-30)

Anser att trafiksituationen längs Skiftesvägen bör utredas ytterligare då det är skolväg för barn till Grisbackaskolan och Grubbeskolan. Vintertid är vägen smal och den ökade trafikmängden kommer att innebära risk för trafikolyckor eftersom trottoarerna inte plogas och bilar kommer stå parkerade längs gatan. Placeringen av utfart och infart till underjordiskt garage bör utredas och förslagsvis placeras närmare Grubbevägen som redan är en genomfartsled i området. Enligt yttrande skulle det medföra mindre olägenhet för de boende på både Skiftesvägen och Almvägen.

Anser även att insynen från de föreslagna sexvåningshusen kommer att bli stor och medföra allvarlig olägenhet för boende längs Skiftesvägen vars tomter kommer att överblickas av ett stort antal människor, privatlivet bedöms enligt yttrande bli obefintligt.

Kommentar

Angående in- och utfart till garage, se kommunens svar på sidan 3 och sidan 8.

Angående trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter, se kommunens svar på sidan 9.

Angående höjd och insyn, se kommunens svar på sidan 9.

Yttrande 3 (2019-04-29)

Framför följande synpunkter:

- Biltrafiken ökar även då man säger att man vill få ned den enligt kommunens utredningar och ställer frågan vad man tänker göra för att sänka hastigheten och antalet bilar.
- Ställer sig frågande till bullerpåverkan. Trädgårdar och hus i området anses inte anpassade för den exploatering som möjliggörs genom detaljplanen. Befintlig bullerutredning är daterad 2015 och anses för gammal. Mätinstrument har ofta lagts ut på Grubbevägen i maj månad, då många börjat cykla. Varpå resultaten bedöms missvisande.
- Anser att ventilationsljuden från husen kommer att störa.
- Frågan ställs vad som är hållbart i denna eventuella exploatering. Människors hälsa såsom sol, buller och luft kan påverkas.
- Framtagna sol- och skuggstudier anses inte stämma med planerade fyravåningshus på Almvägen och Grubbevägen.
- Insyn till omkringliggande fastigheter bedöms bli stor och ha en negativ påverkan.

- Anser att en miljökonsekvensutredning behöver göras där hänsyn även tas till framtida exploatering i närområdet (exempelvis Mekonomen där 70 lägenheter planeras). Området i sin helhet står under en betydande miljöpåverkan.
- Oro finns för eventuell pålning och påverkan den medför på befintliga hus i området under byggtiden.
- Fråga ställs om vad totalhöjden kan komma att bli på husen. Enbart byggnadshöjd är reglerad och höjd på sockel, ventilationsanordning på tak med mera anges inte. Ifall totalhöjden överstiger 20 meter så anses skuggbilderna inte stämma.
- En lång huskropp kommer upplevas tungt och kompakt i utseendet, vilket är möjligt mot Almvägen och Grubbevägen. Blir det en sammanhållen huskropp uppstår inga släpp in i kvarteret. Jag önskar att fasaden ska regleras och göras mer inbjudande.
- Garageinfarten känns inklämd mot korsningen till Almvägen och industribyggnaden. Frågan ställs huruvida det beror på kommande byggnation där Mekonomen är belägen och eventuellt köp av industribyggnad.
- Efterlyser att man absolut måste se över skolvägarna för barnen. Skolvägarna kommer bli farligare på grund av trafikhastighet, oplogade vägar vintertid och dåligt fungerande trottoarer.

Kommentar

Frågan om hur biltrafiken ska minskas och hastigheterna sänkas hanteras i huvudsak i andra planer inom kommunen. Gata och trafik (se yttrande ovan) gör bedömningen att läget för nya bostäder inom Almen är bra eftersom de nya boende får goda förutsättningar att gå, cykla och ta bussen. För kommunen är det en viktig strategi att minska biltrafiken genom att bygga för fler i de områden där det finns goda förutsättningar att sköta sina transporter utan bil.

Kommunen har uppdaterat bullerutredningen, se även svar på sid 6.

I detaljplanen utreds påverkan på människan. Enligt lagstiftningen ska vi planera bostadsområden som är bra för människans hälsa. Detta medför att buller, skuggning och luftkvalitet undersöks under planprocessen. Enligt de resultat vi har fått fram av skuggstudie och bullerutredningen så klaras de riktvärden som finns som ska säkerställa god bebyggd miljö. Angående luftkvalitet så bedöms området klara gällande miljö kvalitetsnormer för luft även med en fullt utbyggd detaljplan. Krav avseende ventilation och buller från den hanteras i senare skeden.

Skuggbilderna som är illustrerade är baserade på maximal byggrätt. Skuggstudien är därmed inte missvisande. Ventilationsdon är dock inte med i skuggstudien, vi gör aldrig skuggstudier med ventilationsdon. Inför

granskningen har byggrätterna gjorts om och därmed har även skuggstudien gjorts om.

Angående insyn, se svar på sidan så har byggrätterna justerats i placering och utformning inför granskningen. Detta minskar insynen. Nybyggnation av bostäder medför ökad insyn men med gata mellan kvarteret Almen och omgivande bebyggelse bedöms inte insyn vara av annan karaktär än vad som kan förväntas inom staden.

En miljökonsekvensbeskrivning görs ifall ärendet bedöms innebära en risk för betydande miljöpåverkan. En undersökning av risk för betydande miljöpåverkan har genomförts. Denna undersökning kom fram till att det inte är risk för betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har yttrat sig över undersökningen och håller med om kommunens bedömning.

Vid framtida exploatering kommer en bedömning behöva göras som då måste ta hänsyn till befintliga detaljplaner. Det görs alltså en egen bedömning i det fallet i fall ytterligare exploatering är lämpligt i området.

Framtida pålnings- och övriga grundläggningsarbeten får inte påverka kringliggande byggnader negativt. Att så inte sker är byggherrens ansvar att säkerställa.

Kommunen har i detaljplaneskedet inte tillräckligt med underlag för att kunna svara på frågan om en eventuell påverkan på bergvärme.

Kommunen ändrar regleringen av byggnadshöjd och takvinkel till reglering av byggnadshöjd och nockhöjd. Angående om bilderna är korrekta eller inte, se svar ovan.

Detaljplanen har omarbetats så att det blivit tydligare att byggnadsvolymer ska delas upp. Förändringen har gjorts med syftet att motverka den risk för upplevelsen av kompakta volymer som lyfts fram.

Garageinfarten kan få flera möjliga placeringar i detaljplanen, dock enbart mot Skiftesvägen. Utformningen har ingen relation till pågående planärendet för Mekonomen-tomten.

Se även kommunens svar på sidan 3 och sidan 9 angående trafikutformning och skolvägar.

Yttrande 4 (2019-04-29)

Anser att denna detaljplan bör samplaneras vad gäller trafiken med alla de andra planerna som finns i området, och inte som enskilda objekt. Den totala trafikökningen kommer inte framkomma annars.

Umeå kommun bör få till en bättre lösning i korsningen Tallparksgatan, Grubbevägen och Almvägen när en ny detaljplan nu tas fram. Umeå kommun bedöms profilera sig som en kommun med god

miljömedvetenhet. Yttrande anser inte att det är bra för miljön att riva fullt fungerande byggnader med bra utomhusmiljöer. Byggnadsmaterial som cement är ett material med stort koldioxidavtryck och är svårt att återanvända.

Förtätning borde ske i anslutning till andra busslinjer. Idag sker förtätning runt stomnätet för bussar, men trafikunderlaget idag är tillräckligt för 10-minuterstrafik (vissa turer är det redan för trångt). Ske förtätning i anslutning till andra busslinjer än stomnätet kunde en ökad trafiktäthet uppnås.

Jag anser att det inte är möjligt att använda solceller då dessa hamnar i skugga redan kring klockan 13-14 under större delen av året.

Framtagna skuggstudier visar att fastigheterna på östra sida Grubbevägen kommer till stor del ligga i skugga från klockan 15.00 och vara helt i skugga från 17.00. Skuggbilderna från området innan rivning visar samma skuggpåverkan kring 17.00 som efter genomförd detaljplan. Vilket anses felaktigt.

Skuggbilderna anses bara redovisa skuggförhållanden under sommarhalvåret. Vidare redovisas inte maximala skuggor, det vill säga skuggning från ventilationstrummor och balkonger med mera.

Jag anser att den höga exploateringsgraden inte är okej. I centrala Umeå finns väldigt få byggnader högre än fyra våningar eller mer. Därför bedöms det olämpligt att i ett villaområde behöva acceptera högre hus än vad som generellt finns i centrala Umeå.

Jag anser att politiken bör ta till sig kommuninvånarnas synpunkter och göra en revidering av detaljplanen.

Kommentar

Kommunen har uppdaterat trafikutredningen med uppgifter från pågående plan för kv Syrenen där vi har utgått från ett scenario om vad trafiken kan bli "i värsta fall".

Planen har av praktiska skäl begränsats till kvartersmark och omfattar inte korsningen.

Visst är det så att både rivning och byggande innebär en miljöpåverkan. Ibland uppstår dock motstående intressen. Som att måsta riva gamla byggnader för att fler människor ska kunna bo i staden. Just denna detaljplan ligger i direkt anslutning till stomlinjenätet för buss och det finns väl utbyggda gång- och cykelstråk som främjar hållbart resande. Att bygga tätt är också ett sätt att ta till vara på de markresurser vi har och förse många människor med boende i området med möjlighet till hållbara transportsätt, vilket vi också enligt lag ska ta hänsyn till. Nya byggnader är

mer energisnåla än äldre byggnader, vilket minskar påverkan under byggnadernas livslängd.

Det görs hela tiden utvärderingar av busstrafikens kapacitet. När busstrafikens fulla kapacitet är uppnådd behövs åtgärder vidtas. Det är korrekt att busslinje 1 är en av de mest populära busslinjerna, men primärt bedömer kommunen att det som kommer bli aktuellt är i första hand åtgärder på själva busslinjen.

Efter samrådet har planen arbetats om och solstudierna har uppdaterats. Det blir en skillnad på skuggningen som är idag och den som blir vid genomförd detaljplan. Det är svårt att undvika skuggpåverkan vid nybebyggelse i stadsmiljö på nordliga breddgrader. Påverkan begränsas till, i första hand, sena eftermiddagar/tidiga kvällar för er.

Kommunen har tagit till sig av sakägarnas synpunkter och planen har bearbetats för att bättre tillgodose de synpunkter som kommit in under samrådet.

Se även kommunens svar på sidan 11.

Se kommunens svar på sidan 8.

Planhandlingarna kommer att revideras inför granskning.

Yttrande 5 (2019-04-23)

Har under 75 års tid sett hur Grisbacka har utvecklats och förtätats, med den följd att trafikflödet ökat betydligt. Vid en exploatering av kvarteret Almen anses trafiken öka betydligt längs Tallparksvägen. I nuläget överskrids högsta tillåtna hastighet om 30 km/h ofta. Tallparksvägen trafikeras av många skolbarn och en hastighetskontroll efterlyses.

Kommentar

Angående hastighet, se kommunens svar på sidan 10.

Angående trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter, se kommunens svar på sidan 9.

Yttrande 6 (2019-04-25)

Framför följande synpunkter:

- Anser sig komma påverkas mycket negativt av bebyggelsen mot Grubbevägen. Deras hus kommer att skuggas kraftigt av hög och tät bebyggelse i det nya kvarteret, insynen ökar kraftigt samt att den redan hårt trafikerade korsningen blir än mer trafikerad och bullernivåerna anses försämrats.

- Önskar en justering i hur huskropparna utformas i den norra delen av kvarteret så att det inte tillåts byggas hel kropp mot husen Lönnen 6, 7 och 8. Enligt nuvarande planförslag tillåts en hel huskropp utan chans till ljusgenomsläpp mot min fastighet.
- Den maximala exploateringen måste sänkas inom området för att bättre motsvara kringliggande bebyggelse i form av tvåvåningshus eller radhuskvarter.
- Höjden på husen i norra delen måste sänkas till två våningar liknande tidigare förslag.
- Trafiksituationen i korsningen Grubbevägen-Almvägen-Tallparksvägen anses problematisk för alla barn som färdas till Grisbackaskolan. Trafiksituationen behöver åtgärdas och förbättras när fler bilar kommer trafikera området.

Kommentar

Se kommunens svar på sidan 6 samt 9 angående skuggning, insyn och trafikeringen i korsningen.

Planen har bearbetats och byggrätterna har justerats för att skapa genomsläpplighet och luftighet i kvarteret. Se även kommunens svar på sidan 11. Se också kommunens svar på sidan 2.

För att skapa ett totalt sett så bra planförslag som möjligt med den föreslagna exploateringen har kommunen valt att gå ifrån tidigare utformning med avtrappande volymer. Enkelt uttryckt har samma hushöjd tillämpats för samma typ av påverkan i området, med syftet att skapa mer rättvisa konsekvenser av planens genomförande.

För kommentar om trafik, se kommunens svar på sidan 9.

Yttrande 7 (2019-04-30)

Anser att det fortfarande finns en rad tidigare synpunkter rörande det direkta närområdet till detaljplanen som inte har beaktats eller lett till justeringar av planen. Trots komplettering av handlingar har planförslaget inte förbättrats nämnvärt. I tidigare samrådsredogörelse avfärdades påtalade kumulativa effekter som uppstår utanför detaljplanens geografiska avgränsning.

Miljöbedömningen som upprättats summerades i att det inte finns risk för betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen påpekar dock i sitt beslut att samrådshandlingarna särskilt ska redogöra för "... trafikbelastning samt övriga faktorer som miljöbedömningsmallen tar upp". Samrådskretsen har i viss mån begränsats till direkt närboende och myndigheter, trots att nu gällande regler för miljökonsekvensbeskrivning innefattar bedömning av kumulativa effekter, det vill säga effekter som uppstår till följd av en plan.

Miljöbedömningen anses innehålla direkta faktafel när det gäller sulfidjord. Undrar därför om ytterligare fel i redovisningen finns. Det vill säga att miljöbedömningen utgör ett bristande underlag för beslut? Förklarande text och motivering saknas.

Undrar var avstämningar mot kommunens planer för klimat, miljö och hållbarhet återfinns? Samt varför kommentarer till planens förutsättningar till genomförande av andra planer (hänvisningar till 1a, 1b, 1c, 1d) saknas?

Varför har inte aktuell trafiksituation belysts? Varför är Tallparksvägen södra och norra med när den faktiska genomfarten har letts till Fågelsångsvägen?

Trafikutredningen redovisar endast ett begränsat område kring planområdet, effekterna kan bli lika besvärande utanför detta område beroende av tillgänglighet till genomfarts- och huvudgator. Bland annat kommer Fågelsångsvägen att trafikeras betydligt mer än idag, en lokal-/småhusgata som redan idag drabbats av en för hög trafikbelastning, om inga åtgärder vidtas. Åtgärder som avstängning för genomfart eller hastighetsbegränsande hinder. Eventuell genomfartstrafik måste ledas till Backenvägen eller Sandåkersgatan, som det en gång sannolikt var tänkt, men det kräver fysiska åtgärder.

Anser att kommunens ambitioner och planer med avseende på "miljö, klimat och hållbarhet" känns negligerade och innehållslösa om man inte låter alla kommunens planer genomsyra dessa i grunden goda ambitioner.

Kommentar

Angående kumulativa effekter menar kommunen att olika avdelningar har ett övergripande ansvar att se över dessa och det görs kontinuerligt. Exempelvis så ser Gator och parker till trafikförändringarna. I en enskild detaljplan hanteras den kumulativa effekten utifrån vad som är gjort sedan tidigare och hur den nya detaljplanen ger ytterligare påverkan. Framtida byggnationer utreds i nästa planärende.

Undersökningen av miljöpåverkan tas fram av miljö- och hälsa samt detaljplanering. Denna skickas sedan till Länsstyrelsen som har möjlighet att yttra sig. Länsstyrelsen håller med kommunen om att detaljplanen inte riskerar att innebära en betydande miljöpåverkan. Att Länsstyrelsen skriver att kommunen ska redogöra för "trafikbelastning samt övriga faktorer som miljöbedömningsmallen tar upp" innebär att kommunen i planbeskrivningen och olika utredningar ska undersöka vidare hur planförslaget påverkar till exempel trafikbelastningen i området. Kommunen har beskrivit planens konsekvenser i planbeskrivningen, baserat på de utredningar om buller, skuggor och trafik som gjorts under planarbetet.

Det framgår inte i yttrandet vad som är faktafelet angående sulfidjord.

Kommentarer brukar oftast lämnas när en punkt menar på att det finns risk för miljöpåverkan eller betydande risk för miljöpåverkan. Då brukar en kommentar skrivas för att beskriva varför risken anses finnas. Ibland kommenteras även punkter som inte anses leda till risk för miljöpåverkan. Då kan det handla om att beskriva ställningstaganden som ska göras i planprocessen som gör att risk för miljöpåverkan inte kommer att uppstå. Kommentarer ges aldrig på varje punkt. I detta fall anses inte detaljplanen leda till negativa konsekvenser gällande punkterna 1a, 1b, 1c, 1d varför ingen kommentar är lämnad. Vidare ska alla punkter belysas i planprocessen, utredningen är inte slut i och med att undersökningen av miljöpåverkan är anslagen. Undersökningen av miljöpåverkan är ett medel för att i tidigt skede kunna samla in miljö- och hälsa, detaljplanering och Länsstyrelsen bedömning gällande detaljplanens miljöpåverkan. Handlingen är färdigställd, och synpunkterna medför därför inte några ändringar.

Det övergripande ansvaret för trafiknätet i kommunen har gator och parker. I varje planärende förs diskussioner med gator och parker gällande trafikbelastningen som enskilda detaljplaner bidrar till. I detaljplanen är vi skyldiga att redovisa påverkan inom planområdet och det direkta närområdet. Gator och parker har hela tiden en övergripande koll på trafiknätet och dess belastning. Gator och parker kommer även att meddela oss i fall de anser att detaljplanen leder till för stor påfrestning på trafiknätet. I denna detaljplan anser Gator och parker att trafiknätet klarar av den ökade trafikbelastningen.

Kommunen är genom sina verksamheter uppmärksam på stadens och därmed också trafikens utveckling och arbetar kontinuerligt för att skapa en säker och fungerande trafiksituation.

Yttrande 8 (2019-04-30)

Anser det svårt att förstå att det av kommunen använt simuleringsverktyg återspeglar trafiken längs Grubbevägen på ett rättvist sätt. Efterönskar en ny utredning. En kompletterade utredning anses viktig eftersom nya byggprojekt inom området redan är kända.

Som ytterligare åtgärd föreslår yttrande följande alternativ:

- Almvägen som enkelriktad väg
- Skiftesvägen från Grubbevägen till Grisbackaskolan som enkelriktad väg
- Hastighetsbegränsning på 30 km/h från Stickvägen till Sandåsvägen
- Trafikförbud för tunga fordon från Stickvägen till Sandåsvägen, med undantag för busstrafik

I detaljplanen är flera utfarter angivna. Under samrådsmötet kom inte klar beskrivning över vilken lösning som kan komma i fråga. Önskar därmed en tydlig plan på hur frågan avses lösas. Frågor finns även kring parkeringen

längs Grubbevägen. För närvarande är parkeringen tillåten mittemot fastigheten Lönne 6. Misstänker att detta kan leda till ett problematiskt trafikflöde. Således önskas en tydlig utredning av parkering längs Grubbevägen.

Anser att byggplanerna för kvarteret Almen innebär en alldeles för stor exploatering. Planområdet ligger mitt i ett traditionellt villaområde, uppblandat med låga hyreshus. Vi önskar en bebyggelse med högst fyra våningar och med blandad verksamhet (äldreboende, barnfamiljer, småföretagskontor och så vidare). Nuvarande förslag som möjliggör 13 meter i byggnadshöjd mot Grubbevägen anses inverka negativt på insynen till fastigheterna på andra sidan Grubbevägen.

I kombination med sexvåningshusen längs Skiftesvägen befaras min fastighet påverkas negativt av skuggning. Önskar mer realistiska skuggsimuleringar.

Före rivningen av tidigare verksamhet inom planområdet installerades en vibrationsmätare i mitt hus. Samt så utfördes en invändig och utvändig besiktning. Vid nybyggnation kan det bli nödvändigt att stabilisera marken, till exempel genom pålning. Vilket kan medföra stora skador på omkringliggande bebyggelse. Önskar en tydlig redovisning av de mätningar som hittills gjorts.

Kommentar

De förslagna förbättringspunkterna regleras inte eftersom detaljplanen omfattar kvartersmarken. Synpunkterna sänds vidare till kommunens avdelning som är ansvarig för trafiknätet, det vill säga Gator och parker.

Se även kommunens svar på sidan 7, 10 och sidan 17.

Angående parkering och utfart, se kommunens svar på sidan 3.

Angående förtätning, insyn och skuggning, se kommunens svar på sidan 9.

Skador på befintlig bebyggelse behandlas inte genom detaljplanen. Innan rivning och eventuellt byggnation ska en oberoende besiktningsman besöka alla närboende och dokumentera skicket på byggnaderna. Efter rivning och efter att bygget är färdigställt ska ett återbesök av besiktningsmannen förekomma då denna dokumenterar eventuella skador som har uppstått. Dessa skador ska fastighetsägarna för ersättning för. De mätningar som är gjorda är ingenting som dokumenteras och registreras i planärendet. Förslagsvis kontaktas besiktningsfirman i fall det är intressant att få veta mätningarna.

Yttrande 9 (2019-03-30)

Trafik

Ifrågasätter trafikberäkningarna. Av de 2000 bilar som kör på Grubbevägen per dygn ska 300 bilar haft målpunkt vid parkering till tidigare verksamheter (möbelvaruhus) inom planområdet. Vilket i så fall innebär att var sjunde bil skulle ha svängt in eller ut från denna parkering.

Grubbevägen trafikeras även efter att möbelvaruhuset höll stängt. Detta skulle då innebära att andelen bilar till parkeringen då det är öppet, det vill säga mellan klockan 10.00 till 18.00 skulle vara ännu högre, kanske runt 25 procent anser vi.

Vid jämförelser med bilder från Google Street View anses inte antalet bilar på parkeringen vid det före detta möbelvaruhuset motsvara trafiksiffrorna.

Ifrågasätter simuleringsverktyget som använts och de siffror som fått fram.

Frågan ställs ifall antalet parkeringsplatser kommer räcka till? Även kvarteren Kattfoten och Syrenen kommer förtätas. Vi ställer frågan ifall cirka 15-22 stycken besöksparkeringsplatser till 150-220 lägenheter är tillräckligt. Vidare kommer behov av parkeringsplatser för elbilar krävas. Eventuellt kunde parkeringshus behövas.

Vi frågar var motsvarande exploateringar finns i Umeå, där höga hus ligger i anslutning till lägre hus.

Vi ifrågasätter framtagna skuggstudier och ställer frågan var samma skuggpåverkan i villakvarter finns i Umeå.

Frågan ställs även ifall det finns andra områden i Umeå där negativ påverkan på grund av skugga är lika påtagligt. Vid höst- och vårdagjämning anser vi att de får sol i bostaden enbart mellan klockan 13:30-14:00 och 15:00-15:20. Under augusti månad kommer sol i bostaden vara mellan klockan 13:00 till 16:30, det vill säga 3,5 timmar. Vid midsommar kommer sol i bostaden vara cirka 5,5 timmar anser vi.

Vi anser att skador uppstått på närliggande fastighet vid rivningen på kvarteret Almen.

I jämförelse med Långmyran på Haga samt Sandåkern anser vi att planbeskrivningen är bristfällig. Samt i nyss nämnda exempel kunde man genom simuleringsverktyg få en tydligare bild över ny gatustruktur.

Kommentar

Simuleringsverktyget för trafiken som har använts är framtaget av Trafikverket och används vid simuleringar i olika typer av projekt. En simulering är ett antagande och en prognos över hur framtiden kan bli. I

fall möbelbutiken inte alstrade så mycket trafik spelar mindre roll. Den tillkommande trafiken bedöms ändå godtagbar.

Se även kommunens svar på sidan 18.

Yta finns för att anlägga tillräckligt många parkeringar enligt parkeringsnormen. Antalet parkeringar säkerställs senare i bygglovet.

Angående förtätning och insyn: Motsvarande exploateringar där högre hus ligger i anslutning till lägre hus finns på flera platser i Umeå. Exempelvis i Sandåkern, Centrala Umeå, Väst på stan, Öst på stan och på Teg.

Fastigheten kommer enligt framtagna solstudier skuggas från planområdet efter klockan 14-15 under höst och vår. Under sommartid påverkas er fastighet inte av skugga från planområdet.

Se även kommunens svar på sidan 9.

Skador på befintlig bebyggelse kommenteras på sidan 20.

Någon ny gatustruktur är inte planerad för Almen.

Yttrande 10 (2019-04-29)

Garageutfartens placering är olämplig ur trafiksynpunkt och bör istället placeras närmare rondellen vid korsningen Grubbevägen/Skiftesvägen. Den naturliga placeringen av en garageutfart från kvarteret Almen anser vi är i början av Skiftesvägen och inte närmast Almvägen. På så sätt minskar trafiken längs Skiftesvägen, en väg som passeras av många skolbarn både med cykel och till fots. Ljudstörningarna för de närboende torde även de minska då trafiken längs Skiftesvägen i så fall ökar högst obetydligt.

Vid placering av utfart i början av Skiftesvägen anser vi att man minimerar risken att bilar på väg ut från garaget svänger direkt till höger för att genom Almvägen komma ut på Grubbevägen då den något smalare Almvägen inte är dimensionerad för den typen av genomfartstrafik. I synnerhet då bilister måste passera en cykelbana med mycket begränsad sikt för att komma ut på Grubbevägen. Den föreslagna placeringen kommer att innebära stora risker för passerande, framförallt barn, längs cykelbanan samt att fordon längs Almvägen riskerar kollision med andra fordon längs Grubbevägen.

En närmast självklar placering vore närmare Coop-rondellen, mitt emot Bilspektrums gamla lokaler. Då minskar trafikmängden längs Skiftesvägen samt den olägenhet ur ljudsynpunkt det innebär att driva in trafik längs en gata. Placerar man garageutfarten närmare Coop-rondellen tros fordon som ska västerut svänga ut på Backenvägen via rondellen. Alternativt följa Grubbevägen ut mot E12. Vilket är att föredra både ur miljö- samt trafiksäkerhetssynpunkt.

Vidare anser vi att garageutfartens placering måste samspela med övriga exploateringar i närområdet, såsom eventuell framtida exploatering vid Bilspektrum/Mekonomen.

Detaljplaneförslaget bryter mot byggnadsordningen för Grisbacka

I Byggnadsordningen för Grisbacka-Grubbe-Västerhiske, vilken godkändes av byggnadsnämnden 2006-11-20 §280, står som första utgångspunkt för utvecklingen av området att "*stadsdelen utvecklas i samspel mellan bevarande och förnyelse/komplettering*". Denna byggnadsordning är fortfarande gällande. Vi önskar att byggnadsnämnden endera upphäver byggnadsordningen eller att planförslaget revideras utifrån byggnadsordningen. Föreslagen detaljplan med en byggrätt på 20 000 kvadratmeter inom ett och samma område (däribland ett antal 6-våningshus) anses strida mot byggnadsordningen.

Detaljplaneförslaget är inte förenligt med föreskrifterna i Plan- och bygglagen

I Plan- och bygglagen (PBL) 3 kap §1 anges att "*Byggnader skall placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen*". Vi anser att planförslaget inte tar hänsyn till kringliggande miljön med främst friliggande villor. Radhusbebyggelse eller flerbostadshus i maximalt två plan efterönskas.

Alternativt att likt Sandåkern tillåta hus upp till 4 våningar vilket bedöms bättre än sexvåningshus med en byggnadshöjd på 20 meter. Nuvarande planförslag bedöms påverka kringliggande stadsbild samt de kulturvärden som finns på platsen. Vi anser att den föreslagna detaljplanen är i strid mot PBL och bör revideras.

Trafiknivåerna som bullerutredningen utgår ifrån anses felaktiga

Enligt Tyréns bullerutredning, tabell 2, har man utgått från att trafiken längs Skiftesvägen kommer att öka från 500 fordon årsdygnsmedeltrafik (ÅDT) till 600 fordon ÅDT år 2040, tabell 3. En sådan anses felaktiga om planerna på över 200 lägenheter fullföljs, i synnerhet om garagedriften placeras en bit in på Skiftesvägen. Detta framgår med all tydlighet då det under §4.2.1 i bullerutredningen står att trafikuppräknningen (endast) uppräknats enligt Trafikverkets schablon EVA, det vill säga man har inte alls tagit hänsyn till detaljplanens förslag av bebyggelse utan endast använt sig av en statistisk beräkningsmodell.

Mer troligt är att trafiken längs Skiftesvägen kommer att fördubblas vilket givetvis påverkar bullret. Över 200 lägenheter anses generera en större trafikökning än redovisade 100 fordon ÅDT fram till 2040. Vi ifrågasätter dessa siffror och därmed även bullerutredningen som helhet. Vi önskar att en ny bullerutredning genomförs där hänsyn tas till nuvarande detaljplaneförslag.

Rapporten saknar även relevant information i form av ekvivalenta bullernivåer för både Skiftesvägen samt Almvägen, gator som båda berörs kraftigt av detta detaljplaneförslag. Utan dessa data har denna rapport föga värde då den inte är komplett. Rapporten måste därför revideras där dessa nivåer redovisas samt att hänsyn tas till detaljplaneförslaget.

Vi ifrågasätter att en uppdaterad version av trafikutredningen inte fanns tillgänglig vid samrådsmötet.

Vi är boende på en angränsande fastighet med i dagsläget insynsskyddad innergård. Vid en exploatering av sexvåningshus inom kvarteret Almen kommer insynen ökas anser vi. Något som anses kunna förvärras vid en exploatering av området där Bilspektrum är beläget. Vilket kommer ha en negativ inverkan på fastighetsvärdet samt den psykosociala utemiljön anser vi.

Vidare hänvisas till en annan fastighet på Grisbacka där detaljplanen upphävdes (MÖD 2016-09-08, mål P107-16).

Exploateringsgraden

Den föreslagna exploateringsgraden på 20 000 kvadratmeter anses alldeles för hög. Vi önskar få en bakgrund till exploateringsgraden.

Vi anser att hänsyn inte tagits till PBL 3 kap §1 samt den gällande byggnadsordningen för området. Om så hade gjorts anser vi att enbart 10 000 kvadratmeter tillåts samt lägre byggnadsvolymer.

Kommentar

Se kommunens kommentar på sidan 3 om trafikutformning.

Se kommunens svar på sidan 2 samt 8.

Kommunen ser planförslaget som en möjlighet till förnyelse i området. Byggnadsordningen har tagits i beaktande vid framtagandet av denna detaljplan. Vissa justeringar kommer göras inför granskning.

Se vidare kommunens svar på sidan 2.

Både trafikutredningen samt bullerutredningen har omarbetats inför granskningen. Resultatet är i stort sett densamma efter omarbetningen.

Möjligheten till samråd och att lämna synpunkter finns kontinuerligt under hela planprocessen. En uppdaterad version av trafikutredningen kommer finnas tillgänglig inför granskning.

Angående insyn så har planutformningen förändrats inför granskningen. Se mer om detta ovan, på sidan 3. Detta minskar insynen.

Se kommunens svar på sidan 8 samt 16.

Yttrande 11 (2019-04-29)

Vi anser att förslaget till detaljplan inte är förenlig med *Byggnadsordning för Grisbacka-Grubbe-Västerhiske*.

Vidare anses att detaljplaneförslaget saknar en fullständig miljökonsekvensbeskrivning för hela byggnationen och dess närmaste omgivning. Exempelvis ligger Grisbackaskolan och deras utemiljö cirka 100 meter från kvarteret Almen vilket innebär många skolbarn som dagligen passerar planområdet.

På Grubbevägen, Sandhallavägen och Tallparksvägen anses trafiken ha ökat väsentligt under senare år. Främst sedan Sandåkern byggts ut med bostäder samt att det tillkommit fem stycken femvåningshus efter Tallparksvägen.

Rondellerna vid Blåvägen (väg 92) vid ICA Kvantum och Beijer Byggmaterial gör att trafiken från Vännäsvägen har ökat betydligt. De som ska till och från centrala staden och Teg väljer att köra Grubbevägen. Det tillkommer ytterligare trafik vid nybyggnation av 250 lägenheter.

Barn och vuxna promenerar i körbanan längs Skiftesvägen och Almvägen då trottoarerna ej underhålls vintertid.

Den utförda bullermätningen anses bristfällig eftersom man utgår från trafikflödet från 2008 och gör en uppskattning av antalet bilar i nuläget.

Vi anser att trafikbullret kommer överskrida riktvärdena i redovisade bullerutredning. Eftersom ljud kommer studsas mellan befintliga byggnader på Grubbevägen och den föreslagna bebyggelsen på Almen 2. Samt att ljudnivåer för bebyggelse på Skiftesvägen och Grubbevägen inte är redovisade på ett relevant sätt, då de befintliga husen ligger betydligt närmare Grubbevägen än de planerade nybyggnationerna på kvarteret Almen. Vidare är befintlig bebyggelse längs Grubbevägen uppförd mellan 1907-1969, vilket innebär att isolering är undermålig och påverkan av ljud och luftföroreningar kommer bli märkbar.

I föreslagen detaljplan är den högsta byggnadshöjden mellan 13 till 20 meter. Tillkommer en takvinkel på 20 grader samt tillbyggnad av hisschakt och ventilationsbyggnader kan höjden bli ytterligare 4 meter utöver angiven byggnadshöjd. Vilket innebär att husen på Grubbevägen, Almvägen, Sandhallavägen och Tallparksvägen kommer att få betydligt färre soltimmar än vad som redovisats i skuggstudien. Vissa fastigheter på Grubbevägen kan få solljus endast mellan 13.00 till klockan 13.50 anser vi.

Vi anser att byggnadshöjderna blir för höga och kommer skymma sikten av himlen. Barn och förskolebarn bor på Grubbevägen och behöver tillgång till solljus, någon som anses minska vid en exploatering av kvarteret Almen. Vid en exploatering av kvarteret Almen enligt föreslagen detaljplan anses

solljuset minska märkbart för boende längs Grubbevägen. Något som anses strida mot föreskrifter i Plan- och bygglagen (PBL).

I PBL anges även att *"Tomter som tas i anspråk för bebyggelse skall anordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen"*. Vi frågar ifall det är möjligt att bygga höghus i ett villaområde utifrån ovan angiven skrivelse.

Vi anser att boende längs Grubbevägen inte kommer kunna vistas på framsidan av sina hus (mot Grubbevägen) beroende på den tilltagande trafiken, in- och utfart till planområdet och den ökade insynen.

Vi motsätter sig inte exploatering inom kvarteret Almen, men ifrågasätter föreslagna byggnadshöjden.

Vidare ställs frågan vilken väg den tunga byggtrafiken kommer använda, när pålning sker och vilka tider och vem som bekostar eventuella skador på befintlig bebyggelse. Samt ifall störande arbetsljud uppstår under helger och vilken typ av upplåtelseform lägenheterna kommer ha.

Den ökade trafikmängden kan bidra till köbildningar längs Skiftesvägen och Grubbevägen. Därför önskas ombyggnation av trafiknätet, exempelvis ombyggnad av korsning vid Grubbevägen samt ombyggnad av Skiftesvägen

Kommentar

Se kommunens svar på sidan 2, 8 samt 23. Enligt tidigare beslut behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning upprättas för den här detaljplanen.

Se kommunens svar på sidan 12 angående skolvägar.

Se kommunens svar på sidan 13.

*Bullerutredningen har omarbetats inför granskningen.
Se kommunens svar på sidan 9.*

Kommunen har gjort en helhetsbedömning kring förutsättningar och gjort bedömningen att planförslaget är i enlighet med gällande lagstiftning.

Se tidigare svar angående byggnadshöjder.

Se kommunens svar på sidan 20.

Se kommunens svar på sidan 18.

ORGANISATIONER

Västerbottens Museum (2019-04-23)

Museets synpunkter på planförslaget

I den undersökning av miljöpåverkan som gjorts inför detaljplanen konstateras att det finns risk för påverkan avseende den befintliga miljöns känslighet: *"Hög exploatering inom ett område som domineras av villabebyggelse och småskaliga flerfamiljshus. Bebyggelsen har i huvudsak en lantlig karaktär"* och landskap/stadsbild: *"Höga hus i ett område med lägre bebyggelse ger påverkan på stadsbilden"*. Beträffande kulturmiljö bedöms dock ingen eller liten risk finnas. Museet delar bedömningen i de två första punkterna men vill hävda att risk för påverkan finns även gällande kulturmiljö. Byggnadsordningens utpekade kulturmiljöer (se ovan) ligger i nära anslutning till planområdet och omfattas inte av ändringarna men påverkas av den föreslagna nybebyggelsen, bland annat genom att avläsbarheten av stadsdelens historia och bebyggelseutveckling försvåras genom brutna siktlinjer.

Planbeskrivningen anger under rubriken Kulturmiljö – Förändringar och konsekvenser att *"hänsyn bör tas till omgivande bebyggelse med avseende på arkitektonisk utformning, vilket bland annat behandlas i Byggnadsordning för Grisbacka-Grubbe-Västerhiske."* Planen reglerar dock inte den arkitektoniska utformningen i detalj. Oavsett vilken detaljutformning de nya byggnaderna så småningom får i fråga om exempelvis fasadmaterial, kulör eller fönstersättning anser museet inte att planförslaget tar hänsyn till den omgivande bebyggelsen när tätt byggda, sex våningar höga lamell- och skivhus möjliggörs mitt inne i ett område bestående av småskalig bebyggelse med lantlig karaktär. Ett tillskott inom ett begränsat område mitt i stadsdelen som avviker så pass mycket i karaktär, bebyggelsestruktur och byggnadshöjd bedömer vi som olämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan enligt bestämmelserna i PBL 2:6.

Under ovan nämnda rubrik framgår också att Hartvigsplatsen samt flera andra områden i närheten av det aktuella planområdet har utpekats som lämpliga omvandlingsområden, vilket ligger i linje med den förtätning som översiktsplanen anger. Det betyder att den aktuella detaljplanen för kvarteret Almen 2 med flera kommer att sätta tonen för kommande bebyggelseomvandling i närområdet, vilket gör det extra viktigt att den blir ett exempel på god stadsplanering som tar tillvara de värden som finns i stadsdelen. Planförslaget behöver bli mer måttfullt för att bli ett sådant gott exempel, i nuläget är föreslagen exploateringsgrad alltför hög.

Kommentar

Undersökningen av betydande miljöpåverkan är en fastställd handling där kommunen och Länsstyrelsen är överens om att planförslaget inte medför en risk för betydande miljöpåverkan.

Planförslaget har reviderats i sin utformning inför granskning. Se svar på sidan 3.

Se även kommunens svar på sidan 2 och på sidan 8.

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.

Kontakta Postnord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar

Utformning och placering av postmottagningsfunktion regleras inte i detaljplan men synpunkterna tas med i den fortsatta processen.

Vakin, avfall och återvinning (2019-04-30)

Avfallshämtning kommer att ske i fastighetsgräns om det inte finns vändmöjlighet eller genomfart på fastigheten. Tänk på att avvara yta för avfallshantering och säkerställa att hämtning av avfall är möjlig vid dessa ytor.

Kommentar

Synpunkt noteras.

Vakin, vatten och avlopp (2019-04-25)

Dagvattenhanteringen inom planområdet styrs upp med planbestämmelser och förtydliganden i planbeskrivningen. Ett ytterligare steg kan vara att möjliggöra en volym för fördröjning av dagvattenavrinningen genom höjdsättning inom friytan, relativ eller absolut. Angränsande parkstråk som leder ner mot Umeälven bör nyttjas

som multifunktionell yta, delvis för fördröjning och infiltration av dagvatten, inför kommande/pågående ökning av nederbörds mängderna. Det senare ingår inte i detaljplanen men bör hanteras till exempel som ett tillägg till översiktsplanen.

Planens genomförande medför ett förnyelsebehov av delar av VA-anläggningarna i omkringliggande gator till en grovt bedömd kostnad mellan 5 och 15 miljoner kronor.

Förbindelsepunkter lämnas i gatumark. Gemensamhetsanläggning ska bildas för VA-anläggningar inom kvarteretsmark som nyttjas av fler än en fastighet, detta medför även gemensam mätning av vattenförbrukning om vattenledningar ingår i gemensamhetsanläggningen.

Kommentar

Synpunkt noteras. Se även kommunens svar på sidan 2.

Umeå Energi (2019-04-11)

För att klara att ansluta den kommande bebyggelsen med bostäder, verksamheter och parkeringar så kommer det att krävas en transformatorstation inom planområdet. Den placeras i markplan på ett område markerat i plankartan förslagsvis enligt bifogad skiss till yttrandet. Inom planområdet ska även exploatören, förlägga serviskablar/kanalisation för ny bebyggelse till anvisad anslutningsplats av Umeå Energi.

Exploatören ska i god tid innan projektering kontakta Umeå Energi för planering av ledningsförläggning samt utförande.

Kommentar

Synpunkt noteras. Område för teknisk anläggning förs in i planhandlingarna.

Skanova (2019-04-25)

Skanova har markförlagd kopparkabel inom planområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

För att fastställa i vilken omfattning Skanovas teleanläggningar berörs ska en besiktningsrapport upprättas när ombyggnationen fastställts.

Kommentar

Det kan inte utslutas att befintliga ledningar påverkas som en följd av att planen tillåter underjordiskt garage. Ansvaret för genomförandet beskrivs i planbeskrivningen. Ingen förändring, men noteras.

Hyresgästföreningen (2019-04-11)

Hyresgästföreningen i Södra Västerbotten anser det positivt att bostäder byggs i Umeå och förutsätter att delar av bostadsbeståndet kommer utgöras av hyresrätter.

Verkstadsindustrin inom planområdet ifrågasätts. En 57 år gammal stadsplan (från 1960), med de förutsättningar som då fanns, kan inte utgöra grund för dagens planarbete för fastigheten Almen 2 m.fl. Bedrivandet av industriverksamhet intill bostäder innebär problem med buller, utsläpp till luft samt ökad trafik med mera. Industriverksamhetens omfattning regleras inte i detaljplanen. Det går inte att utgå från att det endast pågår verksamhet dagtid och att det enbart utgörs av småindustri. Bullerstörning från den i detaljplanen reglerade industriverksamheten inklusive trafikstörning från denna verksamhet beskriv inte närmare i planhandlingarna. I den bullerutredning som utförts anges att åtgärder bör vidtas vid ventilationsanläggning.

Hyresgästföreningen anser att skyddsbestämmelser om buller bör ingå i detaljplanen. Beräknade bullernivåer ifrågasätts. Det finns redan en konstaterad bullerstörning från trafiken längs Grubbevägen, enligt planhandlingarna. Med den föreslagna exploateringen ökar trafiken och därmed störningen. Huruvida andra exploateringar i närområdet kommer att påverka planområdet är inte klarlagt. Ur boendeperspektiv utgör bullerstörning en viktig hälsofråga som kan inverka negativt på den goda livsmiljön som eftersträvas.

Skuggutredningen bör kompletteras med höjden på fastigheterna. Den föreslagna exploateringen följer inte helt Boverkets riktlinjer om fem timmars solighet i bostäder. Vid full exploatering kommer såväl intilliggande fastigheter som bostäder i det nya beståndet att ligga i skugga mer än önskat. Soligheten i bostäder tycks inte uppfylla de angivna fem timmarna, enligt den i planen redovisade skuggstudien. Boverkets riktlinjer är viktiga att följa för att uppnå en god livsmiljö i bostäder. Vi förutsätter också att en vindutredning görs för fastigheterna.

Antalet besöksparkeringar bör minst följa kommunens norm, det vill säga 0,1 bilplatser per lägenhet. Vid en exploatering med 300 lägenheter innebär det alltså minst 30 besöksparkeringar.

I planhandlingarna anges att en energiförbrukning lägre än gällande föreskrifter i BBR bör eftersträvas. Enligt vår uppfattning får energibesparingar inte påverka komforten i boendet negativt.

Säkra skolvägar för barn som kommer att bo i området ingår inte i detaljplanen vilket Hyresgästföreningen anser vara en svaghet. Det bör ske en samordning med andra kommunala nämnder i planarbetet. Hyresgästföreningen anser att barnperspektivet inte är tillräckligt belyst i planhandlingarna.

Trafiken från hela området bör i fortsättningen ledas ut till Vännäsvägen vid Tvärån (förutom busstrafiken). Trafiken är redan idag för stor ner mot centrala Umeå. Planförslaget saknar helt de beskrivningar av tillgänglighet och utrymning som vi anser bör ingå i en detaljplan för bostadsbebyggelse.

Hänvisningar till andra handlingar som görs i planhandlingarna anses inte transparenta. Hänvisningar bör anges tydligare så att det är lättare att förstå kommunens ställningstaganden ännu hellre att de ingår som bilaga till handlingarna.

Kommentar

Trafik- och bullerutredningen har setts över inför granskningen. Utredningarna har lett till att bestämmelser med avsikten att skydda uteplatser från buller har förts in i planhandlingarna.

Se kommunens svar på sidan 9 och på sidan 8.

Synpunkt noteras angående komfort i bostäder och energiförbrukning.

Planarbetet samordnas mellan kommunens olika avdelningar, bland annat för en kontinuerlig dialog med Gator och parker. Nämnda avdelning ansvarar för frågor som berör säkra skolvägar.

Se kommunens svar på sidan 16 och 17.

Vi försöker kontinuerligt arbeta för att handlingarna ska vara så lättlästa och begripliga som möjligt. Vi försöker också begränsa mängden material för att underlätta för läsaren att ta till sig planen. Synpunkt noteras.

Ändringar efter samråd

Plankartan har ändrats enligt följande:

- Område för tekniska anläggningar har lagts till.
- Byggrätterna reglerats så att det är tydligt att planen tillåter friliggande byggnader med ett minsta avstånd mellan byggnader.
- I södra delen av planområdet har byggnader justerats så de två mittersta byggnadskropparna placeras med långsida parallellt med Skiftesvägen. De två yttersta byggnadskropparna får en sänkt gavelhöjd och ett gårdstun kan bildas invid husen.

- Byggnadshöjden och takvinkelbestämmelsen har ersatts av nockhöjd och byggnadshöjd.
- Bestämmelser om genomgående entréer har lagts till för att skapa tillgänglighet till gården för alla boende på ett enkelt sätt.
- Placeringen av balkonger och uteplatser har reglerats med hänsyn till buller- och stadsbild.
- Bestämmelse om underbyggnad av garage har ändrats till att gälla inom hela planområdet.
- Bestämmelse om minsta avstånd mellan hus har lagts till.
- Bestämmelsen om dagvattenhantering har formulerats om.
- Bestämmelse som reglerar in- och utfarter har lagts till.
- Bestämmelse om minsta jorddjup har lagts till.
- Bestämmelser skydd mot buller vid uteplatser har lagts till i planen.
- Bestämmelse om gemensam uteplats har lagts till.
- Bestämmelse om att bullerskärm ska utföras genomskinlig har lagts till.

Övriga ändringar:

- Trafik- och bullerutredning har reviderats med trafiksiffror från närliggande projekt.
- Tidigare planprocess beskrivs kort i planbeskrivningen.
- Avsnitt för dagvatten har reviderats.
- Solstudien har uppdaterats.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med nya illustrationer för buller och trafik, och texterna för detta har setts över.
- Avsnittet om risker för översvämningar har utökats.
- Fastighetsrättsliga frågor har bearbetats och förenklats
- Avsnitt om servitut har utgått.
- Avsnitt om planekonomi har utökats
- Redaktionella ändringar och förtydliganden har gjorts genomgående utifrån det reviderade planförslaget.

Kvarstående synpunkter

Yttrande 1

Yttrande 2

Yttrande 3

Yttrande 4

Yttrande 5

Yttrande 6

Yttrande 7

Yttrande 8

Yttrande 9

Yttrande 10

Yttrande 11

Se Yttrandeförteckningen för fler uppgifter angående yttrandena.

Detaljplanering, Umeå kommun, oktober 2019

Clara Ganslandt
Planchef

Maria Hildén
Arkitekt, Tyréns AB