

Planprogram för Söderslätt inom Öst-Teg i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till planprogram för Söderslätt har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Syftet med programmet är att undersöka möjligheterna att utveckla området med bostadsbebyggelse samt en vägförbindelse som kopplar samman Norra Obbolavägen med Söderslätts handelsområde och vidare mot Ringleden. Ett ytterligare syfte är att säkerställa tillgång till bostadsnära grönområden samt värna och bevara naturvärden. Planprogrammet syftar även till att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering i området.

Planprogrammet har varit föremål för samråd under tiden 2025-09-11 – 2025-10-03. Samrådsrets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Följande skriftliga synpunkter har inkommit under samrådet:

LÄNSSTYRELSEN

Beskrivning av ärendet

Umeå kommun har tagit fram ett planprogram för Söderslätt. Planprogrammet har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd.

Syftet med planprogrammet

Syftet med planprogrammet är att undersöka möjligheterna att utveckla området med bostadsbebyggelse samt en vägkoppling mellan Norra Obbolavägen och Söderslätts handelsområde. Ett ytterligare syfte är att säkerställa tillgång till bostadsnära grönområden samt värna och bevara naturvärden. Planprogrammet syftar även till att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering i området.

Planprogrammets överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt PBL 4 kap. 33 § p.5.

Undersökningssamråd om betydande miljöpåverkan

I planprogrammet framgår att kommunen i juni 2025 har genomfört en undersökning av betydande miljöpåverkan. Denna har ej samråtts med länsstyrelsen. Enligt planprogrammet är det sannolikt att det inom området kommer att upprättas flera detaljplaner. Samråd om betydande miljöpåverkan bör ske för samtliga dessa.

Länsstyrelsens synpunkter utifrån 5 kap. 14 § PBL

Länsstyrelsen kan i nuläget inte ta ställning till frågor som rör överprövningsgrunderna. Planprogram har av naturliga skäl inte en tillräcklig detaljeringsgrad för att bedömningar ska kunna vara möjliga att göra.

Miljökvalitetsnormer

Kommunen har identifierat viktiga frågor som behöver utredas i kommande planeringsprocess, ex v förekomst av sura sulfatjordar, behov av att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering och åtgärder för att säkerställa att MKN vatten ska följas.

Vattenförekomstindelningen kommer att uppdateras under vattenförvaltningscykel 4 och detta kan påverka de bedömningar av påverkan som behöver göras inför kommande planeringsprocess. Nu gällande miljökvalitetsnormer beslutades 2021 på vattenförekomstindelningens cykel 3, 2016-2021. Miljökvalitetsnormerna för vattenförekomstindelningens cykel 4, 2022-2027 beslutas år 2027. I länken Vattenförekomster 2022-2027 (lansstyrelsen.se) redovisas nuvarande (cykel 3) och kommande (cykel 4) vattenförekomster. Lillån väster om ön föreslås för cykel 4 bli en egen vattenförekomst.

I områden med förekomst av sura sulfatjordar bör grundvattennivåer inte sänkas, då en sänkt grundvattennivån kan leda till en ökad risk för läckage av surt och metallrikt vatten.

Riksintressen

Området omfattas av riksintresset Umeå flygplats. Länsstyrelsen delar i nuläget kommunens bedömning att riksintresset inte påverkas av den utveckling som föreslås i planprogrammet.

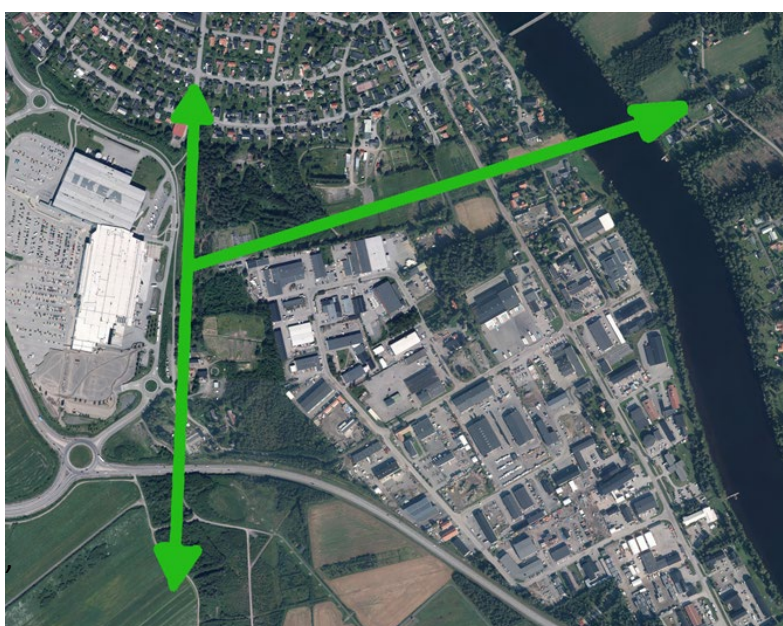
Naturmiljövärden

Länsstyrelsen tolkar skrivningarna i planprogrammet som att kommunen avser spara de naturområden med igenväxningsskog och äldre skog som idag finns inom planområdet. Det är viktigt att det i kommande skeden tydligt framgår vilka delar av naturmarken som ska sparas i sin helhet som naturmark och vilka delar som kan användas som park eller annat eftersom bedömningarna kring artskyddsförordningen (PM artskydd) bland annat är avhängigt av naturmarkens bevarande. Detta är särskilt viktigt eftersom det i området finns habitat lämpliga för vitryggig hackspett.

Bilaga 1 till PM artskydd som handlar om sekretesskyddad art saknas i det underlag länsstyrelsen fått tillgång till.

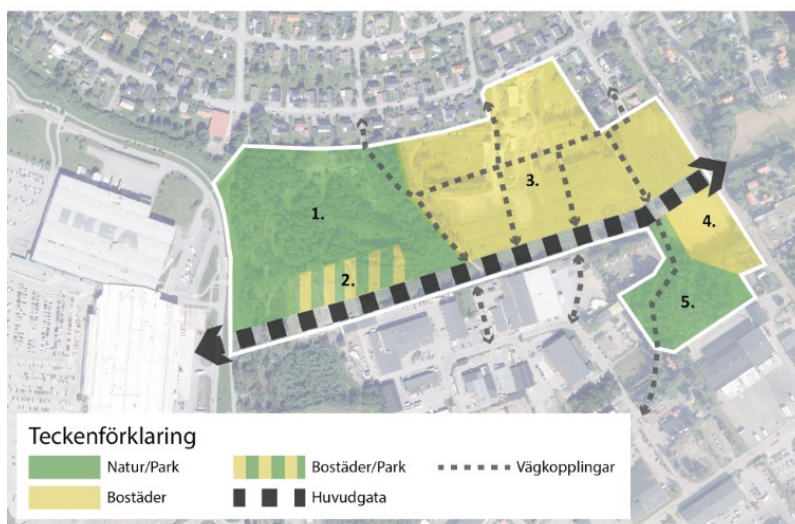
Utifrån vad som har presenterats om fridlysta arter och planprogrammets utformning ser Länsstyrelsen inga större hinder ur ett artskyddsperspektiv. Det är dock viktigt att ta ställning till artskyddet även framöver inom ramen för arbetet med detaljplan.

På sidan 15 lyfter kommunen ett grönt stråk som är viktigt att bevara. Hur kommunen avser bevara detta behöver tydlig framgå i kommande planskede. Som det ser ut nu kommer planerade bostäder och huvudgata att skära av stråket ned mot älven, vilket inte stämmer överens med målbilden att bevara det gröna stråket. Se bilder nedan.



Grönt stråk som kommunen uppger är viktigt att bevara

Programförslag



Figur 19. Karta över programförslag.

Kulturmiljövärden

Länsstyrelsen bedömer att planprogrammets inriktning inte innebär någon större negativ påverkan på värdefulla kulturmiljöer. Det är positivt att målet är att bevara de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna på Österteg 2:78.

Jordbruksmark

Efter genomgång av studien för berörd jordbruksmark så instämmer Länsstyrelsen i kommunens inställning att berörd jordbruksmark är inklämd av industri och annan bebyggelse. Länsstyrelsen bedömer därmed att avvägningarna som gjorts enligt 3 kap 4 § Miljöbalken är tillräckliga i detta planprogram.

Buller

Kommunen konstaterar att enbart en ytterst liten del av det sydvästra hörnet av programområdet berörs av flygbuller och resterande område är beläget utanför bullerpåverkan från flygplatsen. Den planerade söderslättsvägen kommer att dras söder om området. Nya bostäder kommer att uppföras inom 60 meter från Söderslättsvägen. Därför är anpassningar av bebyggelsen nödvändiga om riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid uteplats överskrids. Kommunen föreslår också att buller från trafik och industriområde i söder dämpas genom längsgående huskroppar som möjliggör bullerskyddande uteplatser på husens norra sida.

Förorenad mark

Det finns inga EBH-objekt lokaliserade på området och Länsstyrelsen känner inte till eller kan se några tecken på verksamheter i de historiska ekonomiska kartorna eller i flygbilder från 1960 och 1975. Sannolikt finns därmed ingen uppenbar risk för föroreningar i området.

Det som kan noteras är två områden i flygfotot från 1975 (mitten av bilden) där det tycks finnas någon form av upplagsplatser eller liknande. Detta verkar dock vara i det som markeras som parkmark och inte verkar aktuellt för exploatering. Det kan ibland finnas mindre lokala deponier eller dumpningsplatser för avfall som inte finns med i EBH-stödet. Länsstyrelsen kan dock inte se några tecken på utfyllnad i detta område i terrängkartan.



Kommentar

Miljö kvalitetsnormer

Synpunkterna om den kommande uppdateringen av vattenförekomstindelningen och nya miljö kvalitetsnormer 2027 har noterats. Programbeskrivningen kompletteras med denna information då den är viktig för den efterföljande detaljplaneprocessen. Ansvar för att beakta och anpassa sig till den då gällande vattenförekomstindelningen och dess miljö kvalitetsnormer läggs på den kommande detaljplanen/detaljplanerna.

Programhandlingen har även kompletterats gällande sura sulfatjordar. Även här ligger ansvar för att beakta detta i kommande detaljplaner.

Naturmiljövärden

Länsstyrelsens tolkning är korrekt. Kommunens avsikt är att bevara de aktuella naturområdena.

Programbeskrivningen förtydligas gällande att områden som markeras som "Naturmark" ska sparas i sin helhet, och inga rekreationsåtgärder som kan påverka skyddade arter får förekomma inom dessa områden. Mindre stigar kan dock övervägas, förutsatt att de inte påverkar skyddade fåglar eller deras habitat. Detta utreds vidare i det kommande detaljplaneskedet.

Då Bilaga 1 till PM artskydd innehåller uppgifter som omfattas av sekretess har den av hänsyn till artens skyddsvärde inte bifogats det allmänna utskicket. Bilagan kommer att delges Länsstyrelsen separat för att säkerställa att sekretessen upprätthålls.

Gällande det gröna stråket kommer planerade bostäder och huvudgata att skära av stråket ned mot älven. För att säkerställa stråkets funktion som ekologisk länk och rekreationsyta avses huvudgatan utformas som en 'grön gata'. Gatan ska ha dubbla trädtrader, planeras för låg hastighet och utformas med tydliga passager för att minimera barriäreffekten för både djur och människor. Gatan planeras utformas med ytterligare fokus på passabilitet och minimal barriäreffekt. Detta innebär att utredningen i detaljplaneskedet särskilt ska fokusera på att utforma tydliga, säkra och gröna passager som möjliggör smidig rörelse för både människor och djur över gatan och därmed bevarar stråkets funktion. Genom att samla alla rörelser (gång- och cykelstråk) längs med gatan i stället för att skapa parallella stråk, avser kommunen även att främja gatulivet och social interaktion.

Föroreningar

Kommunen delar Länsstyrelsens bedömning att det inte finns någon uppenbar risk för föroreningar inom området avsett för bostadsbebyggelse. De noterade områdena för potentiella upplag ligger inom den yta som föreslås bli naturmark, vilket minimerar risken vid exploatering. Frågan om förorenad mark kommer att hanteras vid kommande planläggning.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på planprogrammet för Söderslätt i detta skede.

SKANOVA

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget. Kontakta ledningskollen.se

För ledningssamordning kontakta Nätförvaltningen telia-natforvaltning@teliacompany.com

Kommentar

Kommunen välkomnar Skanovas medverkan i det kommande detaljplane-skedet. Kommunen kommer att kontakta Skanova vid uppstart av detaljplanarbetet och begära ut ledningsdata via de angivna kontaktvägarna för att säkerställa att nätet beaktas i planeringsunderlaget.

SWEDAVIA

Markanspråk

Swedavias grundsyn är att man ska vara mycket restriktiv med att medge åtgärder som inte är luftfartsanknutna inom detta område. Planområdet västra del är inom riksintressets markanspråk. Aktuella förutsättningar med E4/E12 som agerar avskiljande från flygplatsområdet samt befintligt handelsområde Avion innebär att planområdet inte bedöms ingå i flygplatsen markbehov. Därmed är markanspråket i detta fall inget hinder för planläggning.

CNS/EMC

Planområdet ligger inom flygplatsens påverkansområde för CNS/EMC. Då planarbetet är i ett tidigt skede behöver inga specifika frågor kopplat till detta behandlas. I kommande detaljplanering behöver bebyggelse och byggnadskroppar analyseras av flygplatsen för att säkerställa att dessa inte innebär en negativ påverkan på flygtekniska system. Likaså behöver objekt eller anläggningar som kan avge EMC-störningar samrådats med flygplatsen i detaljplaneskedet och/eller innan genomförande.

Påverkansområde för flygbuller

Swedavias granskning visar att planområdet ligger strax utanför Umeå Airports påverkansområde för flygbuller. Därmed föreligger i dagsläget inget hinder för planläggning av störningskänslig bebyggelse.

Swedavia vill dock påpeka att Trafikverket för tillfället aktivt arbetar med att revidera Umeå Airports riksintresseprecisering. Detta innebär att gränserna för påverkansområdet för flygbuller vid slutfört arbete kommer att ändras. I vilken omfattning är i dagsläget inte fastställt. Sannolikt kommer planområdet, utöver den västra delen, inte påverkas av detta. Kommunen behöver dock beakta den kommande preciseringen i framtida planarbetet.

Påverkansområde för flyghinder

Flygplatsens hinderytor varierar i planområdet. För områden 3–5 i illustrationsplan är gällande höjd 52,4 m ö.h. För områden 1–2 i illustrationsplan ökar höjden från cirka 26 m ö.h. till 52 m ö.h. sett från planområdets västra del. Inom område 2 i illustrationsplan är det därför endast lämpligt med lägre bebyggelse. Swedavia finns tillgängliga för dialog i samband med att detaljplanering av området påbörjas.

Informationen i planprogrammet på s.12 bör delvis revideras utifrån informationen ovan.

Utifrån ovan anför Swedavia följande:

Flygplatsen ser inga omedelbara hinder för tänkt planläggning kopplat till vår verksamhet eller riksintresset. Hinderbegränsningar och påverkan på CNS/EMC ska beaktas i kommande planarbete. Pågående revidering av Umeå Airports riksintresseprecisering kan ha en påverkan på påverkansområdet för flygbullers omfattning och är en fråga Swedavia själv såväl som kommunen behöver bevaka inför kommande detaljplanering.

Kommentar

Kommunen noterar Swedavias bedömning. Denna slutsats är i linje med kommunens egen bedömning i planprogrammet att markanspråket i detta fall inte utgör hinder för planläggning. I det fortsatta planarbetet ska hänsyn till CNS/EMC beaktas. I kommande detaljplanering kommer nödvändig analys och samråd med flygplatsen att ske för att säkerställa att bebyggelse eller anläggningar inte innebär negativ påverkan på flygtekniska system.

Kommunen noterar och bekräftar Swedavias synpunkt att flygbuller inte utgör ett hinder för planläggning i dagsläget, vilket är i linje med kommunens egen bedömning.

Kommunen tar med sig informationen om att en revidering av riksintressepreciseringen pågår och kommer att beakta eventuella förändringar av bullerområdets gränser i framtida detaljplanering. Programbeskrivningen kompletteras med information om pågående revidering.

Kommunen har efter samrådet ändrat föreslagen markanvändning för område 2, från Bostäder/Park till Natur/Park. Därav möjliggör planprogrammet inte längre bostadsbebyggelse inom område 2. Ändringen har gjorts för att säkerställa att ytan långsiktigt kan utvecklas som park- och naturmark.

Programförslaget har även, efter samrådet, justerats i den norra delen av område 1, där område 6 har tillkommit. Området redovisas som Bostäder/Natur. Kommunen vill förtydliga att beteckningen Bostäder enbart avser att planmässigt bekräfta den befintliga bostadsbyggnaden och dess hemvistzon. Syftet är att möjliggöra för att genom en ny detaljplan göra byggnaderna planenliga, eftersom marken i dag är planlagd som park och plantering. Den föreslagna ändringen innebär inga förändringar från nuvarande byggnadshöjd, byggrätt eller användning utöver att befintlig byggnad ges korrekt planstöd

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Det vore önskvärt att det anlagda park som planeras inom område 3 kan ges några minimimått och framgå i befintliga illustrationsexempel.

Belysningens roll i att bidra till trygghetskänslan på gång- och cykelvägar lyfts i avsnittet för Trygghet och jämställdhet. Det är dock viktigt att denna belysning utformas med riktat ljus, så att det är vägmiljöerna som belyses. När ljuskällor riktas så att naturmiljöer belyses leder det till svårigheter för de arter som är beroende av nattmörker.

Kommentar

Programbeskrivningen har uppdaterats med rekommenderat minimimått för den anlagda parken inom område 3, samt med riktlinjer för placering som ska bidra till god tillgänglighet och tillräcklig solinstrålning. Eftersom parkens exakta placering ännu inte är fastställd har ingen illustration tagits fram, för att undvika att ge en missvisande bild.

Frågan om belysning är primärt en genomförandefråga som hanteras av kommunen vid byggnation av dom nya gatorna/gång- och cykelvägarna. Då synpunkten är viktig för att säkerställa naturhänsyn i planeringen, har programbeskrivningen kompletterats med riktlinjer för belysningsutformning (angående riktat ljus och skydd av nattmörker).

TEKNISKA NÄMNDEN/GATOR OCH PARKER

Trafik och gata

Området ligger centralt i Umeå och kommer att vara ett utmärkt område att gå, cykla och åka kollektivt till och från. Med de nya broarna till Ön kommer det även att bli lätt att cykla till Universitetsstaden. Bra restidskvoter är viktiga för att gynna hållbara färdssätt. Att ge

förutsättningar för detta måste uppfyllas i planen t. ex avseende bebyggelser kring längs den planerade Söderslättsvägen och det befintliga villaområdet.

Drift och underhåll

De begränsade snöupplagsytorna i gatumark (grönyta med träd) innebär att snö kommer behöva köras på deponi vid ett flertal tillfällen under vintersäsongen. Detta innebär en negativ miljöpåverkan pga fossila utsläpp och buller samt högre kostnadsnivå. För en effektiv och välfungerade vinterväghållning är det viktigt med tillräckliga ytor för mellanlagring av snö, innan bortforsling kan ske. För att antalet utlastningar ska kunna hållas till ett fåtal tillfällen bör vegetationsremsorna innehålla så få ytor där snön inte kan lagras innan bortforsling. Exempel på sådana ytor i trädraden är bilparkeringar, ytor för avfallshantering, in/utfarter till fastigheterna osv.

Park och natur

Naturmark och rekreationsskogar konstateras vara en brist på Teg i stort. Planområdet tar i anspråk den sista sammanhängande gröna korridor som idag förbinder Öns och älvslandskapets naturmark med Röbbäckslätten. Att planprogrammet bekräftar befintlig skogsmark inom två områden i planen som NATUR/PARK är positivt. Dessa områden är fortsatt tänkt att behålla sin naturskogskaraktär men mindre anläggningar och platser för ökade sociala kvaliteter (som tex sittplats, grillplats och lekinslag) planeras att infogas i naturmarken med hänsyn till naturvärdena. Delar av område 1 NATUR/PARK är dock privat mark och är därmed inte tillgängligt för allmänheten i hela sin utsträckning.

Vikten av att tillskapa gröna stråk till omkringliggande rekreationsområden som tex älven och slätten är en viktig åtgärd för att kompensera för bristen på naturmark och rekreationsskogar på Teg. Då planområdet tar i anspråk den sista sammanhängande gröna länken som idag förbinder Öns och älvslandskapets naturmark med Röbbäckslätten önskas utökad resonemang kring hur planprogrammet uppnår översiktsplanens mål om gröna attraktiva kopplingar från stadsdelarna mot älven samt mellan älven och slätten. Parken önskar se förtydliganden gällande:

- Söderslättsvägens konsekvenser för det nord-sydliga gröna stråket/korridoren och landskapsbilden, i och med att nya Söderslättsvägen kommer skära tvärs genom den skogsbevuxna drumlinen och dess höjdkurvor.
- Hur föreslagen typsektion för nya Söderslättsvägen bedöms uppnå funktionen grönt stråk samt hur nya Söderslättsvägens möte med industriområdet ska hanteras för att stärka Söderslättsvägen som grönt stråk.

Kommentar

Trafik och gata

Planprogrammets inriktning är att stärka hållbara färdstätt såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik. I det fortsatta detaljplanearbetet kommer frågor om restidskvoter, trafikstruktur samt bebyggelsens placering och utformning att analyseras mer ingående. Detta omfattar bland annat hur den planerade Söderslättsvägen och den angränsande bebyggelsen kan utformas för att ge god framkomlighet för hållbara färdstätt och hur kopplingarna mot det befintliga villaområdet kan förbättras för att underlätta hållbara resval. Området ska samtidigt utformas platseffektivt, vilket innebär att vändplaner i möjligaste mån undviks och att gatorna utformas så att de stödjer angöring och ett välfungerande trafikflöde. Sammantaget ska strukturen bidra till en sammanhållen och integrerad stadsdel.

Drift och underhåll

Synpunkten om begränsade snöupplagsytor och behovet av effektiva lösningar för vinterväghållning är noterad. Frågan kommer att hanteras vidare i detaljplaneprocessen, där utformningen av gaturum, vegetationsremsor och placering av funktioner som parkering, avfallshantering och in- och utfarter utreds mer detaljerat tillsammans med trafikplanerare från tekniska nämnden. I det skedet säkerställs att tillräckliga ytor för mellanlagring av snö kan skapas och att antalet utlastningar minimeras för att begränsa miljöpåverkan, buller och kostnader.

Park och natur

Det stämmer att delar av område 1 utgör privat mark och därmed inte är fullt tillgängligt för allmänheten. Planprogrammet skapar dock förutsättningar för att den del som avses bli allmän platsmark kan säkerställas i kommande detaljplaner. Detta förutsätter att kommunen förvärvar den berörda privatägda marken. Ett sådant markförvärv skulle möjliggöra att området långsiktigt kan tillgängliggöras och därmed förbättra rekreativa värden jämfört med dagens situation.

Planprogrammets ambition är att stärka de gröna kopplingarna i linje med översiktsplanens mål. Även om planprogrammet innebär att den befintliga sammanhängande gröna länken förändras, skapas nya strukturer som ska säkerställa fortsatt kontakt mellan stadsdelarna, älven och slätten.

Programbeskrivningen har kompletterats med information om Söderslättsvägens påverkan på den nord-sydliga gröna korridoren och att den nya dragningen av Söderslättsvägen innebär ett ingrepp i den skogsbevuxna drumlinen. Utgångspunkten är att utforma Söderslättsvägen så att befintligt grönt stråk samt den gröna korridoren bibehålls och fortsatt fungerar som en sammanhängande ekologisk och rekreativ länk. Därav kan behovet av en specifik passage uppkomma, vilket behöver utredas vidare i kommande planskede.

BRAND- OCH RÄDDNINGSNÄMNDEN/BRANDFÖRSVAR

Brandförsvaret har i detta skede inga synpunkter på planprogrammet för Söderslätt, inom Teg, dnr BN-2018/00076. Eventuella behov av brandposter mm kommer att anges i kommande detaljplaneskede.

UMEÅ ENERGI AB

Bredbandsledningar

Inget att erinra.

Fjärrvärmeledningar

De tekniska och ekonomiska förutsättningar avgör om det möjliggör anslutning av byggnader till fjärrvärmenätet, inget övrigt att erinra.

Elledningar, Elnät

Luftledningen som beskrivs under kapitel "Teknisk infrastruktur" i programbeskrivningen är, som det nämns, planerad att i framtiden raderas. Delar av den projektserie som behövs för att radera luftledning och station är utförda, medan andra delar fortfarande ligger i planeringsskedet. Den station som ersätter den äldre stationen är byggd och driftsatt men det finns fortsatt ett beroende till andra projekt för att kunna radera både luftledning och transformatorstation.

Sträckan med luftledning kan delas upp i två.

1. Sträckan över ön är planerad att raderas och istället ersättas av markkabel, denna förläggning är beroende av framskridandet av kommunens planer för området Ön och den detaljplan som tas fram.



2. Luftledning, samt transformatorstation, inom planprogrammet kan först raderas efter genomförandet av andra projekt som tar bort beroendet av dessa delar i vår anläggning. Ledning och transformatorstation planeras att raderas runt 2030 men ett flertal projektberoenden finns som kan skjuta den tidplanen framåt i tiden. Som tillägg raserades en av de två linjerna under våren.



För hela planområdet så kommer man att behöva bygga ett helt nytt elnät 10kV samt 0,4kV för att kunna försörja och ansluta området. Det innebär att man behöver avsätta markområden för nya nätstationer samt bereda plats för ledningar så att detta möjliggörs.

Kommentar

Kommunen noterar och bekräftar det komplexa projektberoendet och tidsaspekten för rasering av luftledningen och den kvarvarande transformatorstationen. Programbeskrivningen kompletteras med information för att förtydliga att genomförandet är beroende av andra projekt. Den angivna tidplanen (runt 2030) med osäkerhetsfaktor kommer att beaktas i det fortsatta plan- och genomförandearbetet.

Kommunen bekräftar behovet av ett helt nytt elnät för att försörja det framtida området. Kommunen åtar sig att i kommande detaljplanering avsätta nödvändiga markområden för nya nätstationer och säkra plats för ledningsdragningar, i enlighet med kraven för att möjliggöra utbyggnad. Programhandlingarna kompletteras med information kring behovet av nytt elnät.

UMEÅ VATTEN OCH AVFALL AB (VAKIN)

Umeå Vatten

Området ingår ej i verksamhetsområde för varken vatten, spillvatten eller dagvatten.

Det är bra att en dagvattenutredning tas fram då utrymme för renande och fördröjande dagvattenanläggningar kommer att behöva avsättas. En övergripande VA-utredning bör tas fram för att säkerställa hur och vart VA-ledningar ska avsättas samt hur området etappvis ska byggas ut gällande VA-infrastruktur.

Avfall och återvinning

Eftersom det inte är angett vart avfallsutrymmena kommer lokaliseras lämnas ett generellt yttrande.

För att Vakin Hushållavfall ska kunna yttra sig om avfallshantering måste vi från ett tidigt skede ha ett förslag på hur avfallshantering ska utföras. Enligt programbeskrivningen finns två olika scenarion för dragningen av vägar in och ut ur området och därav är det i nuvarande skedet oklart hur sophämtning ska ske inne på området. Detta eftersom sophämtning kräver vändmöjlighet inne på fastighet om genomfart saknas.

Oavsett vilket scenario som väljs för områdets vägdragning måste Vakins anvisningar för avfallshantering och återvinning följas. Detaljplanen bör därav i ett tidigt skede planera för att sopbilen bl.a inte passerar entréer vid sophämtning, att gatutömning undviks, att transportvägar samt uppställningsplatser är rätt dimensionerade och att vändmöjligheter finns. Områdets lokalgator föreslås ha cykelparkeringar närmast bebyggelsen, dessa parkeringar får inte inkräkta på transportvägen eller uppställningsplatserna för sopbilen. Detta gäller även vid in och utfarter. Sopbilen kräver en fri höjd på 4 m och vid hämtning med sidlastande fordon 4,7 m.

Vakin förordar att angöringsfickor för sopbilen planeras in i anslutning till uppställningsplatserna till eventuella miljörum så att hämtningspersonalen kan utföra tömningarna obehindrat utan att hindra trafiken i området.

Generell information

Om hämtningspersonalen drar eller skjuter tunnan från miljörum fram till sopbilen ställer detta krav på jämna hårdgjorda ytor utan kanter samt att dragvägen snöröjs samt halkbekämpas vintertid och i övrigt är obehindrad. Det får inte finnas trottoarkanter, trösklar eller andra ojämnheter som kan påverka avfallshämtarnas arbetsmiljö. Dragvägen från miljörum till sopbilen ska vara så kort som möjligt, max 10 m.

Se Vakins anvisningar för detaljerade krav. Transportvägen ska vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer, om parkering förekommer måste vägen vara bredare. Om vägen är mötesfri och det inte finns parkerade fordon kan vägen vara smalare, dock minst 3,5 meter bred. Träd och annan växtlighet får inte inkräkta på vägens bredd eller den fria höjden. Snövallar får inte inkräkta på transportvägens bredd och transportvägen ska vara halkbekämpad vintertid. Längs hela transportvägen, fram till hämtningsfordonets uppställningsplats, ska det vara fri höjd på minst 4 meter.

Vid uppställningsplatsen ska det vara en fri höjd på 4 meter, om hämtning sker med baklastande sopbil, 4,7 meter. Genomfart eller tömning ska av säkerhetsskäl inte ske utanför entréer eller lekplatser. Vid transport, tömning och eventuell vändning ska det vara fri sikt och god framkomlighet. Om sophämtning ska ske inne på fastighet måste det finnas genomfart eller vändmöjlighet för sopbilen. Vändplan ska ha en diameter på minst 18 meter. Alternativ till detta kan vara en vändplats eller en trevägskorsning som möjliggör en T-vändning, se bild 1 och 2.

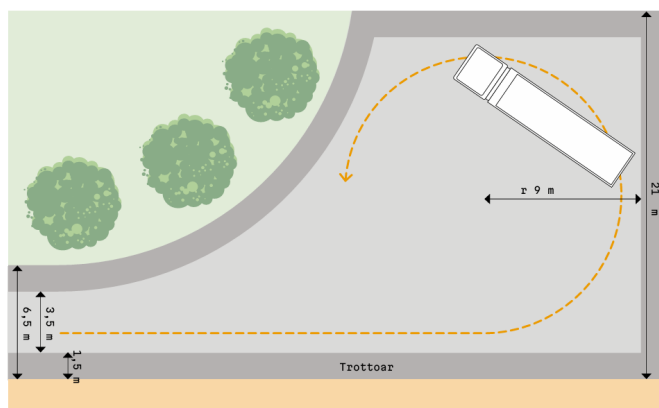


Bild 1

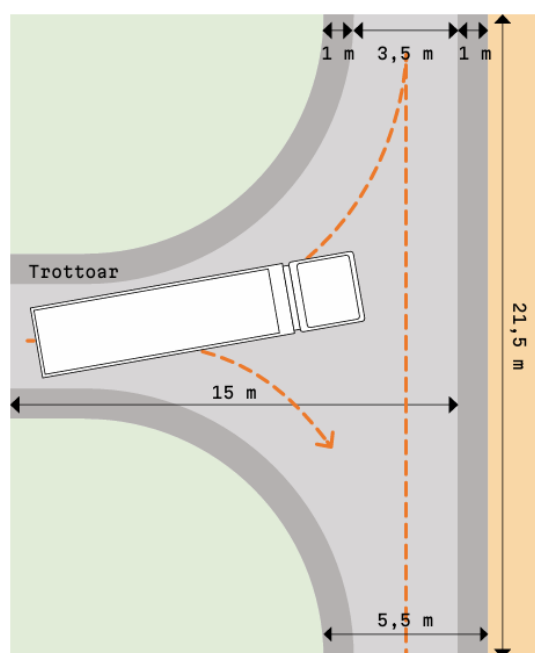


Bild 2

Från 1 januari 2027 är det obligatoriskt för alla fastigheter att sortera ut förpackningsavfall. De fraktioner som ska sorteras ut är matavfall, restavfall samt förpackningar så som papper, plast, metall, färgat glas och ofärgat glas. Dimensionera avfallsutrymmena för varannan veckas hämtning. Dimensionera gärna soprummen för att inrymma möjligheter för återbruk samt utrymme för andra fraktioner som på grund av framtida lagkrav kan bli aktuella att samla in i framtiden.

Kommentar

Programhandlingarna revideras så att det framgår att området inte ingår i befintligt verksamhetsområde samt att utbyggnad av den allmänna VA-anläggningen krävs i takt med detaljplanens etapper. Programbeskrivningen kompletteras även med informationen att kommunen avser att utöka verksamhetsområde så att området inkluderas.

En övergripande VA-utredning har ej bedömts nödvändig i detta skede då en sådan kräver en mer detaljerad och fastlagd struktur. Kommunen konstaterar att planprogrammets övergripande karaktär, särskilt avseende vägdragningar och bebyggelsestruktur, inte möjliggör en fullständig övergripande VA-utredning i detta skede. Kommunen bekräftar dock att VA-frågorna är centrala och att man i det kommande detaljplanarbetet kommer att fokusera på att säkerställa lokalisering av ledningar, utbyggnadsordning och tekniska förutsättningar i löpande samråd med Vakins.

Kommunen bekräftar att kraven gällande avfallshantering och återvinning måste uppfyllas i det framtida området. Valet av vägdragning (genomfart eller vändmöjlighet) som krävs för sophämtning kommer att styras av de valda scenarierna för områdets trafikstruktur. Kommunen kommer att säkerställa att kommande detaljplaner avsätter tillräckligt med mark/utrymme för att uppfylla Vakins riktlinjer avseende dimensionering, transportvägar och vändmöjligheter i enlighet med Vakins anvisningar, samt kommande lagkrav (inklusive utsortering av förpackningsavfall).

UMEÅ KOMMUNFÖRETAG AB

Umeå Kommun Företags synpunkt är att om man någon gång i framtiden vill trafikera nya Söderslättsvägen med kollektivtrafik är det viktigt att vägbredden är 7,5 meter. Nu är det svårt att förstå om det ska bli en lokalgata med 6 meters vägbredd eller en genomfartsgata med 7 meters vägbredd, dock är inget av förslagen 7,5 meters vägbredd.

Kommentar

Kommunen bekräftar att Söderslättsvägens körbanebredd i planprogrammet föreslås vara 7,5 meter för att möjliggöra framtida kollektivtrafik. En 7,5 meter körbana redovisas i programbeskrivningen och kommer att möjliggöras i kommande detaljplan/detaljplaner.

VÄSTERBOTTENS MUSEUM AB

Historik och beskrivning

Området ligger i direkt anslutning till Byggnadsordningen för Teg. Utifrån historiskt kartmaterial är framgår tydligt en stark agrar profil för området. Dessvärre är underlaget för kulturhistoriska värden på platsen bristfälliga och de kulturhistoriska värdena är okända.

Nuvarande kulturvärden och skydd

Större delen av planområdet omfattas av detaljplan 2480K-P28/1969, där marken är avsedd för park och plantering samt för högspänningsledning. I den norra och västra delen gäller istället detaljplan 2480K-P77/1962. Den norra delen är planlagd för bostadsändamål, medan den västra delen fortsatt är avsedd för park och plantering. Planerna är dock föråldrade.

Kulturvärden har tillkommit sedan dessa togs fram då befintliga byggnader börjar kunna sättas in i en historisk kontext. Därtill har synen på kulturhistoriskt värde utvecklats och breddats sedan dess.

Västerteg 13:12

Området har länge använts för jordbruk. Fastigheten Västerteg 13:12 är en av de få fastigheter som ligger placerad efter den äldre organiska strukturen. Gården är möjligen äldre än byggnaderna var för sig. Vid en snabb överblick är det tydligt att det saknas kulturmiljöunderlag för att erforderligt kunna beskriva och hantera kulturvärden.

Österteg 2:78

Huvudbyggnaden är utpekad som kulturhistoriskt värdefull i Umeå kommuns Byggnadsordning för Teg. Den är uppförd i början av 1800-talet och har senare kompletterats med ett trapphus mot gårdsplanen samt en frontispis mot Ringvägen. Byggnaden är en parstuga i gårdsgrupp, belägen på en höjd i det annars flacka landskapet, vilket framgår av ortofoto i Figur 17 i Planprogram Söderslätt. Karaktärsdrag som bidrar till byggnadens bevarandevärde inkluderar tvåkupigt lertegel på taket, locklistpanel, liggande fasspontpanel samt korspostfönster. Den skeva placeringen i förhållande till Ringvägen vittnar om dess ursprungliga placering i jordbrukslandskapet, vilket är en viktig del av det kulturhistoriska värdet. Huvudbyggnaden utgör tillsammans med andra äldre hus i stadsdelen Öst-Teg en viktig identitetsskapande miljö, där bebyggelsen ligger utspridd så som den en gång gjorde i det agrara landskapet.

Museets synpunkter

Planprogrammet för Söderslätt innebär en omfattande förändring av den övergripande markanvändningen i området, inklusive anläggandet av Söderslättsvägen och ny bostadsbebyggelse vid Österteg 2:78. Den föreslagna vägdragningen och den ökade exploateringen riskerar att kraftigt påverka den kulturhistoriska miljön negativt, både visuellt och kontextuellt. Omgivningen och de gröna stråken omkring den äldre bebyggelsen är en viktig del av dess värde, och en tätare stadsstruktur hotar att fragmentera och försvanska detta sammanhang.

Den kulturhistoriska miljön kring Österteg 2:78 ges ett tydligt skydd i kommande detaljplaner. Befintlig bebyggelse bevaras och integreras som värdebärande delar i den framtida stadsstrukturen.

Det finns en uppenbar risk att de kulturhistoriska värdena som knyter an till Österteg 2:78, grönstrukturerna och landskapsbilden försvagas eller går förlorade om inte särskild hänsyn tas i det fortsatta planarbetet.

Området kan också vara aktuellt för arkeologiska utredningar. Detta är det länsstyrelsen som beslutar om.

Förslag på åtgärder

En kulturmiljöanalys bör genomföras som underlag för fortsatt planering, i syfte att säkerställa att kulturhistoriska värden beaktas på ett tillräckligt sätt. Arkeologiska utredningar kan komma att bli aktuellt.

Kommentar

Kommunen instämmer i vikten av att bevara kulturhistoriska värden inom planområdet. Planprogrammet föreslår att den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden på fastigheten Österteg 2:78 bevaras.

Gällande museets oro för kontextuell och visuell påverkan på bevarandevärdet så är inriktningen att byggnaden på Österteg 2:78 ska integreras i planområdet. Kommunen kommer att fördjupa analysen av omfattningen av bevarandet av fastigheten. Detta inkluderar hänsyn till byggnadens närmiljö, gröna stråk och dess kontextuella placering i landskapet. Frågan kommer att utredas och fastställas i det kommande detaljplanarbetet.

Kommunen noterar synpunkten om bristen på kulturmiljöunderlag för Västerteg 13:12. Programförslaget har, efter samrådet, justerats i den norra delen av område 1 som omfattar fastigheten Västerteg 13:12. Inom detta område har område 6 tillkommit vilket redovisas som Bostäder/Natur. Syftet med ändringen är att planmässigt bekräfta den befintliga bostadsbyggnaden och dess hemvistzon. Fastigheten är i dag helt planlagd som park och plantering. Genom att lägga till användningen bostäder skapar planprogrammet förutsättningar för att i en kommande detaljplan göra den befintliga bebyggelsen planenlig. Påverkan på eventuella kulturvärden bedöms därför vara mycket begränsad i detta skede.

Eventuella behov och krav på arkeologiska utredningar kommer att hanteras i samråd med Länsstyrelsen i det fortsatta planarbetet.

YTTRANDE 1

Jag känner stor oro inför den ökande trafiken i samband med trafikomläggningen på N Obbolavägen avseende buller och antalet fordon som beräknas passera.

Kommentar

Kommunen noterar oron för ökad bullerpåverkan och trafikmängd på Norra Obbolavägen. Kommunen bekräftar att i samband med planläggning och eventuella trafikomläggningar eller förändringar av vägnätet har kommunen ett ansvar att säkerställa att gällande riktvärden för buller inte överskrids. Detta gäller både för befintliga och framtida bostadsfastigheter. Bullerfrågor kopplade till den framtida trafiklösningen kommer att utredas och hanteras i det fortsatta planarbetet för att säkerställa god boendemiljö. Se kommentar till Yttrande 2.

YTTRANDE 2

- Generellt så anser jag att husen som planeras att byggas längst söderut i området är alldeles för höga, bör vara max 5 våningar.
- Angående trafikutredningen. De tre väganslutningarna Norrut, från & till Söderslätt (Långgatan, Bigatan, Kläppgatan) bör vara cykel och gångväg med många belysningspunkter. Ej bilväg. Jag anser att alternativ scenario B är det klart bättre alternativet. Att leda in biltrafik i ett villaområde är inte en bra lösning. Styr biltrafiken Söderut istället i olika riktningar mot och genom industriområdet och mot E4:an och mot IKEA och mot Obbolavägen. Öka robusthet & kapaciteten genom att bygga fler på & avfarter längs E4:an, Söder om befintligt Industriområde. Tryggheten kommer inte att bli bättre med scenario A som det anges i programbeskrivningen sid 28, det är felaktig slutsats. Högre trafik, blandad transportslag med bil/motorfordon, cyklar, mopeder etc. kommer inte att upplevas tryggt. Att leda in fler fordon i ett gammalt villaområde med staket, häckar, dålig belysning, höga plogkanter vintertid, leder till trånga utrymmen och upplevelsen kommer inte vara trygghet för barnfamiljer & ungdomar, för äldre personer. Det är inte tryggt för någon, varken barn eller för fordonsförare.
- Bebyggelsen som planeras längs Långgatan & Ringvägen är alldeles för höga, och ligger för nära befintliga hus/fastigheter. Övergången från befintligt villaområde till det nya området Söder om Ringvägen blir för tätt bebyggt, det behöver vara en mjukare övergång, ta ut avståndet och sänk höjden på de nya fastigheterna Söder om Ringvägen/Långgatan.
- Kulturhistoriska byggnader och värdefulla byggnader bör bevaras för att värna det kulturhistoriksvärdet.

Kommentar

Gällande bebyggelsens höjder, avstånd och övergången mot befintligt villaområde så vill kommunen betona att programförslagets bebyggelsehöjder (2–7 våningar) utgår från Översiktsplanens strategiska mål om att skapa en tät kompakt och funktionsblandad stad (5-kilometersstaden) med effektiv markanvändning. Högre bebyggelse (6–7 våningar) föreslås därför i den södra delen, i anslutning till Söderslättsvägen och Norra Obbolavägen, där störst bullerpåverkan finns. Kommunen delar uppfattningen av att övergången mot det befintliga villaområdet i norr behöver utformas med särskild hänsyn. För att säkerställa detta föreslår planprogrammet att byggnadshöjderna ska trappa ner och vara som lägst (2 våningar) i norr mot Ringvägen och Långgatan. Kommunen bedömer att detta är en lämplig skala för att ansluta mot befintlig villabebyggelse och skapa den efterfrågade mjukare övergången. Detaljer gällande utformning, placering och volym av bebyggelse, samt avstånd till befintliga fastigheter, kommer att

studeras och avgöras mer ingående i detaljplaneskedet för att hitta en skala som harmoniserar med den äldre bebyggelsen.

Angående risker för otrygghet och trafikfara vid anslutning av biltrafik till befintliga lokalgator presenterar planprogrammet två scenarier, A och B, just för att belysa konsekvenserna av val av trafikstruktur. Trafikutredningen visar att den beräknade trafikökningen ligger inom nivåer som normalt förekommer på lokalgator i liknande stadsdelar. Enligt gällande trafikprinciper innebär en ny lokalgateanslutning inte per automatik en försämrad trygghet, eftersom lokalgator är avsedda att hantera blandade trafikslag i låg hastighet och med tydlig prioritet för gående och cyklister. I detaljplaneprocessen kommer utformningen av gaturummet att studeras mer ingående, inklusive siktförhållanden, vinterförhållanden och korsningspunkter. Vidare kan åtgärder som förbättrad belysning, tydligare gångstråk, avsmalningar och gestaltning av korsningar bidra till att skapa en trygg och säker trafikmiljö även vid en viss ökning av trafikflöden.

Den slutliga utformningen av trafikanslutningarna mot befintliga lokalgator kommer att fastställas i kommande detaljplanearbete, där de konsekvenser trafikutredningen pekat på kommer att utredas och bedömas närmare. Enligt Plan och bygglagen ska mark väljas som är lämplig för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet. Utöver detta får planläggning inte medföra en olägenhet för människors hälsa. Buller är en sådan olägenhet där gällande riktvärden i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader ej får överskridas. Dessa krav måste uppfyllas i kommande detaljplaneprocess.

Gällande trafikstyrning söderut visar utredningen att biltrafikens främsta målpunkter är IKEA/Avion och Norra Obbolavägen, varför nya Söderslättsvägen föreslås som en avlastande länk för att styra bort trafik från bostadsgator. Planprogrammet möjliggör framtida kopplingar mot verksamhetsområdet i söder, men deras exakta utformning och funktion fastställs först i samband med områdets framtida omvandling. Förslag om ytterligare på- och avfarter längs väg E4 faller utanför planprogrammets geografiska avgränsning samt är Trafikverkets ansvar då det är en väg med statligt huvudmannaskap.

Kommunen instämmer i vikten av att bevara kulturhistoriska värden inom planområdet. Planprogrammet föreslår att den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden på fastigheten Österteg 2:78 ska bevaras. Den exakta omfattningen av bevarandeåtgärderna kommer att utredas och fastställas i det kommande detaljplanearbetet.

YTTRANDE 3

Jag anser att den planerade bebyggelsen är för omfattande. Det är för komprimerat, för höga hus och för många bostäder planderade på för liten

yta. Den behöver minskas med 50% för att fungera med mängden boenden och harmoniera med omgivningarna. De högsta husen är för höga och kommer att på flera sätt störa omgivningarna. Att genomföra detta skulle innebära att befintliga villaområden tappas sin känsla och kommer få svårt att smälta ihop med planerade bebyggelsen.

Jag anser även att viktiga ströv- & grönområden försvinner för de som idag bor på Söderstlätt/Ön, detta argument förtärks av den planerade bebyggelsen på Ön.

Alternativet att göra kombinerade cykel- & bilvägar av Långgatan, Bigatan och Kläppvägen tror jag skulle medföra flera negativa effekter och ökat antal trafikfarliga situationer i kvarteren. Scenatio A i frågan känns som den är underbyggd utifrån felaktiga antaganden och slutsatser främst när det gäller trygghet. Barn, djur och familjer bör i möjligaste mån hållas fria från biltrafik i villaområdet. Trafiken i villakvarteret på Söderslätt är redan ett problem med fortkörande bilar, skarpa vinklar mycket och begränsad sikt. På hösten och vintern blir det ännu ännu farligare då det tillkommer extremt höga plogvallar och mörker. Fartgupp och blomlådor har inte tillräcklig effekt. Detta är skolväg för många barn. Nämnda gator anser jag borde vara prioriterade för gång- & cykeltrafikanter och hållas helt bilfria. Både utifrån dagens situation och även med tanke på ökade antalet boende i området.

Den nya bebyggelsen bör ligga i ytterkant av området mot söder. Jag tror även det skulle gynna utförandet, det estetiska och boende både i nya och gamla området om det planerades omfattande grönområden mellan Ringvägen/Långgatan och den nya bebyggelsen.

Kommentar

Kommunen noterar invändningen mot den föreslagna exploateringsgraden. Programmets inriktning är att skapa en tät, funktionsblandad stadsdel i enlighet med Översiktsplanens strategi. Se kommentar till Yttrande 2.

Angående boendekvaliteten och vikten av ströv- och grönområden så följer planprogrammet översiktsplanens målsättning om att anlägga nya tätbyggda blandstadskvarter intill äldre kvarter, så att staden gradvis växer samman till ett mer sammanhängande stadslandskap. För att uppnå detta kan kommunen inte tillmötesgå önskemålet om ett större sammanhängande grönområde mot Ringvägen/Långgatan. Den nya bebyggelsen placeras mot både norr och söder för att uppnå effektiv markanvändning nära infrastruktur, samtidigt som den högsta bebyggelsen är förlagd till söder. Förslaget innebär dock att kommunen bevarar stora delar av programområdet som naturområde, bland annat för att skydda dess dokumenterade naturvärden och betydelse som strövområde. Behovet av en skyddande och mjuk övergång med grönstruktur mot Ringvägen/Långgatan kommer att analyseras i detaljplaneprocessen, där även en mindre kvarterspark föreslås inkluderas i bebyggelsestrukturen enligt programförslaget.

Kommunen noterar den uttalade oron för trafikfara, trygghet och de speciella vinterförhållandena. Se kommentar till Yttrande 2.

YTTRANDE 4

Jag flyttade till Söderslätt från Stockholm hösten 2016. Vi tyckte att vi hade hittat världens mysigaste område att bo i, med hästar som gnäggjar, rusar fram och tillbaka i sina hagar samtidigt som man känner sig mitt i smeten med inflygande plan och närheten till centrum.

Det kändes som ett fruktansvärt slag i magen när vi fick reda på planändringarna. De första planerna i vaga ordalag som "flerbostadshus, inte villor". Allra helst såg jag hästarna återvända och planerna skalas ner till några radhus, eventuellt 3 våningshus. Jag tycker inte alls att 7-våningshus passar in här, inklämda mellan industriområde och villor. Jag har ett par synpunkter jag inte fick svar på utifrån handlingarna:

- Tydliga riktlinjer/regler för övergången till de höga husen
- Anslutningen/anslutningarna till Ringvägen
- Geoteknisk utredning / Riskanalys grundläggnings arbetet

1. Gradvisa övergången

Er idé om en gradvis övergång tycker jag låter vettig, men vag. Med en privat byggherre som kommer vilja bygga ut maximalt, undrar jag hur processen för bygglov inom detaljplanen kommer se ut? Kan man skriva in en gradient för max höjd med utgång från befintlig bebyggelse eller liknande? Vid en sådan höjdskillnad som 5 - 30 meter, kan det ha en markant inverkan för ens fria sikt, (speciellt i söderläge) om ett 7 våningshus smälls upp även om det blir en bit från tomtgränsen. Solen är ju redan nu en bristvara så här långt norrut. Detta är var jag oroar mig mest för var gäller möjlig värdeminskning av min fastighet.

2. Väganslutning Ringvägen

Av de två alternativen förespråkar jag och högst troligen alla boende på Söderslätt alternativ B. De negativa effekterna med otrygga gångvägar ger jag inte mycket vikt. Idag när jag går på promenad ~kl 21 en vardagskväll på Söderslätt kan jag gå 30 minuter på vägarna utan att möta en enda person. Att för den skull orsaka en massa genomfartstrafik och Närmare bilväg till Avion för hela Söderslätt är ju direkt skadligt för trivseln i hela området. Enligt trafikutredningen kan ju den problematiska anslutningen till Norra Obbolavägen enkelt förbättras med en dubbelfil i sydlig riktning och alternativa vägar finns ju via utfarten till Marknadsgatan vid en eventuell olycka. Om man skall främja alternativa färd sätt är de 3 nya anslutningarna till Ringvägen ett steg i fel riktning.

Många jag känner som bor på Söderslätt väljer att gå eller ta cykeln till Avion, då det är så lång väg runt med bilen, valet blir enkelt. Men med en

genväg Ringvägen - Nya Söderslättsvägen kommer många välja bilen, speciellt när elbilar blir mer vanligt och man inte längre behöver tänka på miljöinverkan på samma sätt.

Ökad trafik på Ringvägen ansluter delvis till punkt 3. Var jag anser att en noggrann geoteknisk undersökning bör göras innan byggstart, kanske även innan det tas beslut. I min lilla lätta villa 1,5 plan, platta på mark skakar hela huset när ett lite tyngre fordon kör förbi. När min tvättmaskin i tvätt-rummet (sydöstra delen av huset) sprang läck, rann inte vattnet mot golvbrunnen, utan precis tvärtemot ut mot vägen. I vårt badrum (nord/nordvästra delen av huset) när jag tog bort badkaret inför renovering, noterades att även där lutade golvet ut mot vägen. Dessa två golv som lutade felaktigt åt samma håll, samt det faktum hur vibrationerna från vägen fortplantar sig i hela huset gör mig orolig för 2 saker; ökad trafiks- samt grundläggningsarbetets potential för att skada huset.

3. Geoteknisk undersökning / Riskanalys för grundläggningsarbete

Jag har bott bredvid en byggarbetsplats förr. Inget jag ser fram emot. Då har det inte varit mitt eget hus. Min villa står på gjuten platta, ingen källare. Ändå har den spruckit och som jag skrev under förra stycket verkar huset satt sig flera grader mot vägen. Jag anser att det bör göras en riskanalys/geoteknisk undersökning i ett tidigt skede.

Kommentar

Kommunen noterar invändningen mot exploateringsgrad och höjder. Programets inriktning utgår från Översiktsplanens mål om förtätning. Se kommentar till Yttrande 2.

Angående reglering av byggnadshöjder så hanteras det via bestämmelser i kommande detaljplan/detaljplaner. Planprogrammet utgör ett strategiskt underlag för den kommande detaljplaneringen. Regleringen av byggnadshöjder i efterföljande detaljplaner kommer delvis att baseras på de principer som anges i planprogrammet, men även på de mer detaljerade utredningar som genomförs i detaljplaneskedet, såsom skuggstudier där bland annat påverkan på ljusförhållanden och sikt för befintliga fastigheter studeras. Detaljplanerna kommer därefter anpassas med syfte att minimera olägenheten för berörda fastigheter och uppfylla Plan- och bygglagens krav på lämplighet och hälsa.

Frågan om eventuell värdeminskning är en civilrättslig fråga som inte kan regleras inom ramen för planprocessen. Bestämmelser om ersättning finns i 14 kap. plan- och bygglagen där utgångspunkten är att ersättning endast utgår om pågående markanvändning avsevärt försvåras. Att omgivningen förändras i enlighet med kommunens långsiktiga planering för tätortsutbyggnad anses normalt vara en sådan förändring som en fastighetsägare har att räkna med.

Sakfrågor om buller, skugga och insyn utreds fördjupat i kommande detaljplaneskede. En förutsättning för att en plan ska antas är att den inte innebär en betydande olägenhet för omgivningen (PBL 2 kap. 9 §). Om utredningar visar på oacceptabel påverkan kommer förslaget att justeras eller skyddsåtgärder vidtas för att säkerställa en god livsmiljö.

Kommunen noterar stödet för Scenario B. Se kommentar till Yttrande 2.

Gällande oron för fastighetsskador, vibrationer och sättningar så kommer de geotekniska förutsättningarna för området bedömas i detaljplaneskedet. Om sakkunnig bedömer att ytterligare geotekniska utredningar krävs för att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse kommer sådana att genomföras inom ramen för detaljplanen. Generellt beror vibrationer på grundläggningsmetod och byggnadskonstruktioner, vilket normalt sett inte regleras i en detaljplan eftersom detaljplanen i huvudsak inte ska reglera de tekniska krav som ställs i Plan- och byggförordningen och Boverkets byggregler.

Det ankommer på byggherren att i genomförandeskedet utföra riskanalyser för grundläggningsarbeten (inklusive vibrationer), samt vid behov vidta åtgärder i syfte att skydda befintlig bebyggelse. Byggherren ansvarar för att byggnationen inte orsakar skador på angränsande fastigheter, vilket följs upp och prövas inom bygglovsprocessen.

YTTRANDE 5

Enligt detaljplaneförslaget blir vi närmsta granne med cirkulationsplatsen/rondellen Söderslättsvägen - Nya Öbron - Norra Obbolavägen. Det skulle innebära kraftig påverkan på vår boendemiljö i form av miljö-störningar med avseende på buller, luft, ljusbländning och vibrationer under såväl byggtid som permanent. Detta har vi tidigare beskrivit i synpunkter beträffande detaljplaneförslag för ön 1:96 m.fl, Norra Ön.

Inför det aktuella planprogrammet för Söderslätt vill vi tillägga följande:

- T.ex. att placera några lägre hus och träd som ramar in området mot Norra Obbolavägen ger en mjukare inramning av bostadsområdet. Sjuvåningshus i direkt anslutning mot Norra Obbolavägen känns inte särskilt lockande.
- Ett extra inkommande körfält på Norra Obbolavägen kan inte alltid underlätta utan ibland till och med öka väntetider och köer.
- Östra sidan av Norra Obbolavägen är trafikmässigt belastad vilket innebär att bulleråtgärder måste tas fram så att riktvärdet inte överskrids för befintlig bebyggelse längs vägen, dvs Flottargatan, Björkågatan.
- Ett dagvatten dike på programområdet som leder in mot kvarteret Sorteraren öster om Norra Obbolavägen måste åtgärdas då det

redan nu leder till vattensamlingar och översvämningar i ett vattensjukt område.

Kommentar

Kommunen noterar den uttalade oron för miljöstörningar vid den planerade korsningspunkten mellan Norra Obbolavägen, den planerade Söderslättsvägen samt koppling till Ön. Miljöhänsyn och skydd mot olägenheter är ett centralt krav i planprocessen varav påverkan på befintlig miljö i form av buller, ljusbländning, luftkvalitet mm kommer behandlas i kommande detaljplanprocesser. Se kommentarer till Yttrande 1 och Yttrande 2.

Kommunen noterar önskemålet om en mjukare och lägre inramning mot Norra Obbolavägen. Planprogrammet har lagt den högsta bebyggelsen i söder/öster för att uppnå en effektiv markanvändning nära befintlig infrastruktur. Bebyggelsens utformning kommer att analyseras i detaljplaneskedet med syfte att skapa en inbjudande entré till området, en god ljud- och ljusmiljö, samt att säkerställa en väl avvägd anpassning till den omgivande bebyggelsen och landskapet.

Kommunen noterar synpunkten om den föreslagna trafiklösningen med ett extra körfält för Norra Obbolavägen. Trafikutredningen för området konstaterar att år 2040 kommer den trafikökning som Trafikverket prognostiserar i samhället att leda till att belastningsgraden överskrids för planerad korsningspunkt vid Norra Obbolavägen. Planprogrammets föreslagna exploatering bidrar till denna kapacitetsbrist, men det är den allmänna trafikökningen som är den huvudsakliga orsaken till att kapaciteten överskrids. Utredningen visar att ett extra körfält är en effektiv lösning för att hantera den framtida kapacitetsbristen. Kommunen avser i detta skede inte att vidta några omedelbara åtgärder på Norra Obbolavägen då kapacitetsbristen förutspås på lång sikt. Vilken teknisk åtgärd som kommunen väljer i framtiden kommer då att utredas i detalj. Utredningen i planprogrammet påvisar enbart att ett extra körfält är en möjlig och effektiv lösning.

Kommunen bekräftar att bullerutredningen i detaljplaneskedet måste omfatta all befintlig bebyggelse som kan komma att påverkas av planförslaget, samt trafiken den genererar, oavsett om bebyggelsen ligger inom eller strax utanför planområdet. Detta görs för att säkerställa att riktvärden inte överskrids på grund av den nya trafiklösningen.

En dagvattenutredning har tagits fram och inkluderats i planprogrammet efter samrådet. Utredningen presenterar lösningar för hur det dagvatten som uppstår inom programområdet ska kunna hanteras. Dagvattenlösningarna får inte leda om dagvattnet till annan fastighet, utan ska säkerställa att det tas om hand inom området och att befintliga miljökvalitetsnormer inte försämras. Recipient för dagvattnet är Umeälven, vilket innebär att föreslagen dagvattenhantering ska kunna avleda dagvatten till recipienten utan att påverka angränsande fastigheter.

Utredningen presenterar två alternativa placeringar för en dagvattendamm i programområdets östra del och utgår från att ett nytt dagvattenledningsnät byggs ut inom området samt en ny ledning till Umeälven. Den föreslagna dagvattenhanteringen är principiell och kommer att utredas mer detaljerat i den fortsatta detaljplanprocessen.

YTTRANDE 6

Den del som tas i anspråk av vår mark för Huvudgata vill vi ha dubbelt så många kvm i utbyte av kommunens mark i anslutning till våran mark i östlig riktning, eftersom marken närmast huvudgatan inte kommer vara byggbar. - Det är för stor del av våran mark som planeras som natur/park vi vill ha hela våran mark planlagd för Bostäder

Kommentar

Kommunen noterar önskemålet om markutbyte och ersättning. Frågan om eventuellt markutbyte, ersättning och inlösen av mark är en fastighetsrättslig fråga som inte hanteras inom ramen för planprocessen (planprogrammet eller detaljplanen). Dessa frågor hanteras i en särskild process mellan fastighetsägaren och kommunen. Kommunen noterar dock att den planerade huvudgatan (Söderslättsvägen) förväntas gynna en exploatering av fastigheten genom att förbättra tillgängligheten. Den exakta placeringen av huvudgatan är ännu inte fastlagd i detalj. Omfattningen av det markområde som eventuellt behöver tas i anspråk kommer att fastställas i den kommande detaljplanprocessen.

Kommunen noterar synpunkten om önskad markanvändning. Planprogrammets förslag att peka ut delar av fastigheten som natur/park grundar sig på behovet av gröna stråk och rekreation och omhändertagande av naturvärden inom programområdet. Detta är ett nödvändigt avvägande för att uppfylla Plan- och bygglagens krav på lämplig miljö. Kommunen anser att den nuvarande avvägningen mellan exploatering och naturmark är väl motiverad och avser därför inte att ändra inriktningen för den utpekade natur-/parkmarken i detta skede. De exakta avgränsningarna mellan naturmark och kvartersmark (bostäder) kommer att fastställas i den kommande detaljplanprocessen.

YTTRANDE 7

Planprogrammet (och även trafikutredningen) nämner inte att för cykeltrafik från de östra stadsdelarna (Tomtebo, Ålidhem, etc) blir den nya vägen den bästa för genomfartstrafik mot Söderslätts handelsområde, den trafiken som idag går över Ringvägen och kommer att flytta till den nya vägen. Det borde säkerställas att det blir en bra utformning av genomfartscyklning och inte bara tänka på den tillkommande trafiken från de nya

bostäderna. En gen och säker cykelväg skulle kanske hjälpa till att lyfta över lite fler resenärer till att cykla? Speciellt med de nya cykelbroarna till Ön som gör det närmre till andra områden också.

Kommentar

Kommunen instämmer i bedömningen att den nya infrastrukturen kommer att etablera Söderslättsvägen som en central länk för regional cykeltrafik mellan östra stadsdelarna och Söderslätts handelsområde samt vidare. Programförslaget har tagit höjd för detta genom att prioritera ett generöst och säkert cykelstråk. I den föreslagna gatusektionen för Söderslättsvägen reserveras en 6 meter bred gång- och cykelväg på norra sidan (för genomfartstrafik) samt en 3 meter bred gångväg på södra sidan. Denna utformning syftar till att aktivt främja cykelpendling och säkerställa en hög kapacitet och säkerhet för all cykeltrafik, både tillkommande och genomgående.

YTTRANDE 8

Hej! Har bara tittat lite snabbt men sju våningar i anslutning till villaområdet känns ju väldigt överdrivet.

Såg den kände arkitekten Gert Wingårdh på tv4 för ett år sedan där han sa att man numera skapar mer parker och att det är slut på förtätningen av storstäder, men det gäller verkligen inte Umeå (Teg).

Bra att ni behåller grönområdena förutom ställverket. Vilken vansinnig bygghöjd är tänkt där, flyget sätter väl förhoppningsvis stopp?

Annars är det väl bra tänkt att höja successivt desto längre ifrån man kommer villorna. Men har ni verkligen tänkt tillåta (bygga för) trafik in mot Bondegatan, Åldermansvägen (Karlavagnen), Vintergatan och ut på Tegsvägen? Lär bli ordentlig trafikstockning N.obbolavägen och korsningarna Ringvägen o Söderslättsvägen. Lycka till men bygg inte så högt samt ha cykel och gångvägar mot Ringvägen.

Kommentar

Kommunen noterar synpunkterna. Planprogrammets höjder och trappning mot befintlig bebyggelse besvarats i kommentarer till Yttrande 2, 3 och 4.

Gällande området som idag utgörs av ställverket har föreslagen markanvändning ändrats efter samrådet, från Bostäder/Park till Natur/Park. Området har även utökats och angränsar nu mot det utpekade området för bostäder (område 3). Därav möjliggör planprogrammet inte längre bostadsbebyggelse inom område 2.

Genom denna förändring säkerställs att ytan långsiktigt kan utvecklas som park- och naturmark. Den utökade parkytan skapar en tydligare och mer sammanhängande koppling mellan den befintliga parken och det nya bostadsområdet. Detta bidrar till att området blir mer tillgängligt för boende och besökare och ger förutsättningar för en mer kvalitativ och sammanhållen parkmiljö med högre rekreativa värden.

Kommunen noterar oron för att trafik ska ledas in i Söderslätts bostadsområde. Det klargörs att planprogrammet enbart pekar ut möjliga trafikkopplingar mot de befintliga lokalgatorna Kläppvägen, Bigatan och Långgatan. Det är ännu inte fastställt om de föreslagna kopplingarna kommer att utformas som lokalgator eller endast som gång- och cykelvägar. Se kommentarer till Yttrande 2.

YTTRANDE 9

Generell synpunkt

Under avsnittet Vision nämns Alla ska vara med! som en av sex utvecklingsstrategier med fokus på bl.a. barn och ungdomar. En viktig del för att skapa trygghet och inkludering för barn och ungdomar, anser vi, är starkt sammankopplat till gemensam lek och rörelse. Alltför ofta i dagens nybyggda områden åsidosätts lekplatser för barn och ungdomar. Vi föreslår därför att inte endast värna om grönområden utan även fokusera på hur man kan skapa områden där barn och ungdomar har möjlighet att träffas, i olika åldrar, för gemensam rörelseglädje. Exempelvis, likt Ålidhems fotbollsplan, genom en mindre inhägnad konstgräsplan som kan erbjuda både fotboll och basket där framförallt ungdomar i varierande åldrar kan skapa gemenskap genom sport eller större lekplatser som "båtlekparken"/söderslättsparken där barn, stora som små, erbjuds lek i en varierande lekplats med både gungor, klätterställningar och sandlådor.

Synpunkt gällandetrafiklösning – Utbyggnadsscenario B

Vi föredrar Utbyggnadsscenario B, då det innebär en mer integrerad och hållbar trafikstruktur. Särskilt uppskattar vi följande aspekter:

- Tre nya kopplingar i nord-sydlig riktning som binder samman planprogramsområdet med nya Söderslättsvägen, vilket främjar god tillgänglighet för fotgängare och cyklister.
- Förslag om vägkopplingar till verksamhetsområdet i söder, vilket stärker områdets funktionalitet och möjliggör smidigatransporter utan att belasta det lokala vägnätet i onödan.

Vi anser att detta scenario främjar både trafiksäkerhet (många barn som rör sig inom nuvarande villaområde), hållbar mobilitet och god stadsintegration, samtidigt som det minskar risken för trafikstörningar i det befintliga bostadsområdet.

Synpunkt på planerat byggområde i direkt anslutning till vår tomt

Vi som bor i direkt anslutning till det planerade byggområdet vill framföra vår önskan om att området närmast vår tomt utformas med hänsyn till den befintliga bebyggelsen. För att skapa ett varsamt möte mellan gammalt och nytt föreslår vi att:

- Byggnadshöjderna trappas ner mot norr, där vår tomt är belägen, så att de lägsta byggnaderna placeras närmast oss.
- Volym och skala på den nya bebyggelsen anpassas till den befintliga strukturen, så att området upplevs som sammanhängande och inte domineras av stora byggnadskroppar.

Vi ser helst villor eller grönytor i direkt anslutning till vår tomt, vilket skulle bidra till en mjukare övergång och bevara områdets karaktär. Vi hoppas att dessa synpunkter beaktas i den fortsatta planeringen för att skapa en trivsam och väl integrerad boendemiljö.

Synpunkt gällande placering av natur- och parkområden

Vi vill framföra att det är otillräckligt att koncentrera natur- och parkområden enbart till område 1 och 5. För att skapa en mer harmonisk och inkluderande stadsstruktur föreslår vi att grönområden planeras mer spritt inom bostadsområdet, särskilt längs den befintliga bebyggelsen. Detta är särskilt viktigt i område 5, som angränsar till ett industriområde och därmed har begränsad nytta av större sammanhängande parkytor. Istället skulle mindre, välplacerade gröna ytor inom bostadsområdet bidra till:

- En mjukare övergång mellan gammal och ny bebyggelse.
- Ökad trivsel och rekreativsmöjligheter för boende.
- Förbättrad visuell och ekologisk kvalitet i hela området.
- En mer inkluderande och tillgänglig grönstruktur.

Vi hoppas att detta perspektiv beaktas i den fortsatta planeringen för att säkerställa en väl avvägd och hållbar utveckling av området.

Kommentar

Kommunen instämmer i vikten av att planera för en aktiv och inkluderande miljö för barn och ungdomar, i linje med strategin Alla ska vara med! Förslaget i planprogrammet inkluderar avsättande av en kvarterspark som syftar till att skapa en mötesplats och en lek- och rörelsemiljö. Programförslaget anger även att område 2 kan användas antingen för bostäder eller som en utökad parkyta. Beslut om den slutliga markanvändningen (bostäder eller park) kommer att fattas i samband med kommande detaljplanering, där de inkomna synpunkterna om rekreation och aktivitet (som basket och fotboll) samt mer avancerade lekplatser kommer att beaktas.

*Kommunen noterar det uttalade stödet för Scenario B.
Se kommentarer till Yttrande 2.*

Kommunen bekräftar att planprogrammets intention är att bygga in en gradvis höjdsänkning (trappning) mot norr för att skapa ett varsamt möte med den befintliga bebyggelsen. Se kommentarer till Yttrande 4.

Kommunen delar synpunkten att en mjuk övergång med gröna inslag är viktig. Utformningen av övergångszonerna mot den befintliga bebyggelsen kommer att analyseras i detaljplaneskedet. Se kommentarer till Yttrande 3.

YTTRANDE 10

Jag motsätter mig den föreslagna byggplanen av flera skäl. Nedan redovisas de mest prioriterade:

1. Risk för skador på befintlig bebyggelse
Marken i området är mjuk och rörlig, vilket redan har lett till invändiga sprickbildningar i vårt hus. En omfattande byggnation med tillhörande markvibrationer utgör en konkret risk för ytterligare skador på vår fastighet.
2. Negativ påverkan på stadsbilden
Den föreslagna omfattningen av byggnationen - både vad gäller antal hus och våningshöjd - avviker kraftigt från den befintliga landskapsarkitekturen. Detta riskerar att försämra den visuella och psykologiska upplevelsen av området.
3. Hälsorisker kopplade till byggdamm
Byggdamm från en större byggnation kommer sannolikt att påverka familjemedlemmar med astma och ögonbesvär negativt. Detta är en allvarlig hälsorisk som bör beaktas.
4. Ökad trafik och minskad trygghet för barn
En kraftig ökning av antalet boende på en begränsad yta kommer att medföra ökad trafik och trängsel. Detta påverkar tryggheten i utemiljön, särskilt för barn som vistas och leker i området.
5. Negativ påverkan på natur
Fågellivet och pollinerande insekter i området kommer med stor sannolikhet att påverkas negativt av byggnationen, vilket är olyckligt.

Kommentar

Frågan om sättningar och vibrationer under byggtiden kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Vid projektering och genomförande ska gällande riktlinjer och standarder följas, och vid behov vidtas åtgärder för att minimera risker. Se även kommentar till Yttrande 4.

Kommunen noterar invändningen mot skala och volym. Se kommentar till Yttrande 2 och Yttrande 4.

Kommunen noterar synpunkten gällande risker för ohälsa. Buller, damm och andra störningar under själva byggskedet hanteras dock inte inom ramen för ett planprogram eller en detaljplan. Exploatören är skyldig att vidta åtgärder för att minimera spridning av byggdamm och andra olägenheter för omgivningen, och detta följs upp av kommunens tillsynsmyndigheter.

Kommunen bekräftar att tryggheten för barn och oskyddade trafikanter är en central del i bedömningen av trafiklösningen. Se kommentar till Yttrande 2.

Kommunen instämmer i att hänsyn till ekologi och biologisk mångfald är viktigt. Bevarandet av stora, sammanhängande grönområden (område 1 och 5) syftar till att bibehålla och stärka de ekologiska funktionerna i området och säkerställa livsmiljöer för djurliv.

YTTRANDE 11

Synpunkt gällande trafiklösning – Utbyggnadsscenario B

Vi föredrar Utbyggnadsscenario B, då det innebär en mer integrerad och hållbar trafikstruktur. Särskilt uppskattar vi följande aspekter:

- Tre nya kopplingar i nord-sydlig riktning som binder samman planprogramområdet med nya Söderslättsvägen, vilket främjar god tillgänglighet för fotgängare och cyklister.
- Förslag om vägkopplingar till verksamhetsområdet i söder, vilket stärker områdets funktionalitet och möjliggör smidiga transporter utan att belasta det lokala vägnätet i onödan.

Vi anser att detta scenario främjar både trafiksäkerhet, hållbar mobilitet och god stadsintegration, samtidigt som det minskar risken för trafikstörningar i det befintliga bostadsområdet.

Synpunkt på planerat byggområde i direkt anslutning till vår tomt

Vi som bor i direkt anslutning till det planerade byggområdet vill framföra vår önskan om att området närmast vår tomt utformas med hänsyn till den befintliga bebyggelsen. För att skapa ett varsamt möte mellan gammalt och nytt föreslår vi att:

- Byggnadshöjderna trappas ner mot norr, där vår tomt är belägen, så att de lägsta byggnaderna placeras närmast oss.
- Volym och skala på den nya bebyggelsen anpassas till den befintliga strukturen, så att området upplevs som sammanhängande och inte domineras av stora byggnadskroppar.
- Vi ser helst villor eller grönytor i direkt anslutning till vår tomt, vilket skulle bidra till en mjukare övergång och bevara områdets karaktär.

Vi hoppas att dessa synpunkter beaktas i den fortsatta planeringen för att skapa en trivsam och väl integrerad boendemiljö.

Synpunkt gällande placering av natur- och parkområden

Vi vill framföra att det är otillräckligt att koncentrera natur- och parkområden enbart till område 1 och 5. För att skapa en mer harmonisk och inkluderande stadsstruktur föreslår vi att grönområden planeras mer spritt inom bostadsområdet, särskilt längs den befintliga bebyggelsen. Detta är särskilt viktigt i område 5, som angränsar till ett industriområde och därmed har begränsad nytta av större sammanhängande parktyper.

Istället skulle mindre, välplacerade gröna ytor inom bostadsområdet bidra till:

- En mjukare övergång mellan gammal och ny bebyggelse.
- Ökad trivsel och rekreativsmöjligheter för boende.
- Förbättrad visuell och ekologisk kvalitet i hela området.
- En mer inkluderande och tillgänglig grönstruktur.

Vi hoppas att detta perspektiv beaktas i den fortsatta planeringen för att säkerställa en väl avvägd och hållbar utveckling av området.

Visionen lyfter fram "Alla ska vara med!" som en av sex centrala utvecklingsstrategier, med särskilt fokus på barn och ungdomar. För att främja trygghet och inkludering bland unga ser vi gemensam lek och rörelse som en avgörande faktor. I många nybyggda områden prioriteras tyvärr inte lekplatser, vilket ofta resulterar i otillräckliga eller undermåliga miljöer för barn och ungdomars aktivitet.

Vi föreslår därför att man inte enbart värnar om grönområden, utan även aktivt planerar för mötesplatser där barn och ungdomar i olika åldrar kan samlas för gemensam rörelse och lek.

Vitryggig hackspett

Den vitryggiga hackspetten nämns inte i den aktuella miljöanalysen. Med tanke på att arten är akut hotad bör dess närvaro tas i beaktande, även om den potentiella påverkan bedöms som låg.

- Delar av yttrandet redovisas inte eftersom de innehåller detaljerad platsinformation om en art som omfattas av sekretess enligt 20 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen. Uppgifterna har bedömts kunna motverka artens bevarande om de lämnas ut. -

Kommentar

*Kommunen noterar det uttalade stödet för Scenario B.
Se kommentarer till Yttrande 2.*

Kommunen bekräftar att planprogrammets intention är att bygga in en gradvis höjdsänkning (trappning) mot norr för att skapa ett varsamt möte med den befintliga bebyggelsen. Se kommentarer till Yttrande 3 och Yttrande 4.

Kommunen delar synpunkten att en mjuk övergång med gröna inslag är viktig. Utformningen av övergångszonerna mellan befintlig och ny bebyggelse analyseras i detaljplaneskedet. Syftet med att bevara samlade grönområden (område 1 och 5) är att värna om dom befintliga naturvärdena samt dom skyddade arterna i dessa områden. Om rekreationssyftet varit det enda styrande målet skulle en alternativ struktur med mer spritt placerade grönytor ha övervägts. Se kommentarer till Yttrande 3.

Kommunen instämmer i vikten av att planera för en aktiv och inkluderande miljö för barn och ungdomar. Förslaget inkluderar avsättande av en kvarterspark som syftar till att skapa en mötesplats och en lek- och rörelsemiljö. Programförslaget anger även att område 2 kan användas antingen för bostäder eller som en utökad parkyta. Se kommentar till Yttrande 9.

Kommunen har kännedom om att det skett observationer av vitryggig hackspett, en art som omfattas av sekretess inom programområdet. I enlighet med Miljöbalken och Artskyddsförordningen har ett Artskydds-PM tagits fram. I detta PM har bedömningen gjorts att de sparade naturområdena (främst område 1 och 5) säkerställer livsmiljön för samtliga skyddade arter inom programområdet. Detta innebär att de ekologiska funktionerna som krävs för artens skydd och överlevnad bedöms upprätthållas.

YTTRANDE 12

Utbyggnad av Söderslätt kan bli bra om stor hänsyn och varsamhet tas till befintligt utseende/bebyggelse och miljö:

Bra att bebyggelsens höjd föreslås att trappas ned och vara högst 2 våningar mot nuvarande villakvarter i norr. Jag anser dock att 6 våningar bör vara det högsta för att inte avvika för mycket mot nuvarande bebyggelse. Stor varsamhet i val av höjd och volym på bebyggelse, det ska harmonisera med det befintliga.

För att motivera till ökade gröna/hållbara färdmedelsval bör Scenario B användas. För att minska resor med bil till förmån för kollektivtrafik bör inte bara turtäthet för kollektivtrafiken synas utan här måste också turer-
nas stäckningen kortas. Den som är bilburen idag, tar hellre bilen än går först ca 5-8 minuter till Söderslätts Handelsområde för att sedan åka runt "halva Västteg" innan ankomst till Vasaplan tex. Tidsaspekten är viktig för att få den bilburne att byta till kollektivtrafik/buss tex under vintertid (hen cyklar ev. på sommaren?).

Viktigt att så mycket som möjligt av programområdets gröna ytor sparas för friluftsliv och rekreation eftersom hela detta område används idag flitigt och frekvent av både gammal och ung till just dessa ändamål. Söderslätt har ont om gröna ytor, var rätt om dessa! Programområde 2, tycker jag därför ska användas till park/grönområde, gärna med tex utegym, sittplatser (vila benen vid promenad, grillplats, pulkabacke. Det ska vara en oas/område att träffas för aktivitet och/eller avkoppling.

Kommentar

Kommunen noterar önskemålet om en maximal höjd på 6 våningar. Frågan om byggnadshöjder, volym och skala – inklusive en bedömning av hur ett varsamt möte med befintlig bebyggelse skapas – kommer att studeras i

detalj och regleras i kommande detaljplan/detaljplaner. Se kommentar till Yttrande 2 & Yttrande 4.

Kommunen noterar det uttalade stödet för Scenario B. Kommunen instämmer i att kollektivtrafikens och cykeltrafikens attraktivitet är avgörande för att uppnå hållbara resvanor. Ett av målen med trafikstrukturen i området är att skapa en lösning som gör kollektivtrafiken och cykling/gång till konkurrenskraftiga alternativ. Andra aspekter som också behöver beaktas är exempelvis angöring till ny bebyggelse, avfallshantering samt snöhantling. Kollektivtrafikens turtäthet och restidens längd där däremot något som inte regleras inom ramen för ett planprogram eller en detaljplan.

Kommunen noterar det uttalade stödet för ett parkområde inom område 2. Se kommentar till yttrande 9.

YTTRANDE 13

Det är roligt med utveckling i området men jag har följande önskemål och farhågor:

- Önskar att det inte blir en bilväg mellan det nya området och Ringvägen. Vill inte öka biltrafiken inne i villaområdet, det räcker som det är. En gångväg som ansluter är dock bra.
- Viktigt att skogspartiet bibehålls i så stor utsträckning som möjligt. Det känns redan idag för litet för rekreation men otroligt välbehövligt. Låt det vara kvar helt och hållet!
- Höghus passar inte in i ett område med i övrigt låg bebyggelse. Håll gärna nere höjden för att inte försämma utsikt och solinsläpp. Det påverkar värdet på våra hus.
- Med bebyggelse och stor inflyttning ser jag en risk för otrygghet för vårt område.
- Det är en lång byggtid som kommer påverka oss boende med buller, otillgängliga vägar, damm mm. Tänkt till så att vi inte behöver uppleva det som att bo på en byggarbetsplats i flera år. Vi måste kunna nyttja våra utomhusmiljöer även fast det byggs.
- Finns det risk för vibrationsskador på närliggande hus till bygget? Behöver tas hänsyn till.

Kommentar

Kommunen noterar önskemålet om att enbart gångväg ska ansluta mot Ringvägen. Se kommentar till Yttrande 2.

Kommunen bekräftar att bevarandet av naturmark är prioriterat. Syftet med att bevara samlade grönområden (område 1 och 5) är att värna om de befintliga naturvärdena samt de skyddade arterna. Utformningen av övergångszonerna mellan befintlig och ny bebyggelse analyseras i detaljplane-skedet för att säkerställa en god anpassning. Se kommentar till Yttrande 3

och Yttrande 9.

Kommunen noterar farhågorna gällande höjder, utsikt och solinsläpp. Se kommentar till Yttrande 2 och Yttrande 4.

Gällande oron för otrygghet. Trygghetsaspekter (social hållbarhet) är en viktig del i utformningen av den nya bebyggelsen och gatumiljön. Detta kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet för att skapa trygga och inkluderande utemiljöer, i linje med kommunens vision.

Kommunen bekräftar att byggtiden kan innebära störningar. Se kommentar till Yttrande 10.

Angående risken för vibrationsskador så kommer de geotekniska förutsättningarna för området bedömas i detaljplaneskedet. Se kommentar till Yttrande 4.

YTTRANDE 14

Vitryggig hackspett

I miljöanalys kan vi inte se att man tagit hänsyn till den vitryggiga hackspetten. Detta bör tas i beaktande med tanke på artens omedelbara utrotningshot även om påverkan bedöms låg.

- Delar av yttrandet redovisas inte eftersom de innehåller detaljerad platsinformation om en art som omfattas av sekretess enligt 20 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen. Uppgifterna har bedömts kunna motverka artens bevarande om de lämnas ut. -

Trafikscenario

Vad gäller trafikstruktur förespråkas trafikscenario B. Den huvudsakliga motortrafikleden blir då nya Söderslättsvägen med samtidig god kommunikation med verksamhetsområdet i söder, samtidigt som gång och cykeltrafikanter har god tillgänglighet norrut. Detta skulle enligt vår syn på saken främja såväl trafiksäkerhet, trafikmiljöaspekter och god stadsintegration samtidigt som det skulle hålla trafikstörningar i befintlig trafiksituation på en rimlig nivå.

Befintlig bebyggelses bevaransvärde

Byggnaderna på Ringvägen 7 (Umeå Österteg 2:78) har för stadsbilden en unik placering och byggnadsstil, vilken det vore ytterst tråkigt att inte bevara. Huset har under senaste åren beaktats som starkt bevarandevärdt med starka restriktioner till förändringar.

Grönytor i anslutning till befintlig bebyggelse

Vi hoppas att anslutningarna mot befintlig bebyggelse görs med finkänsla för att ett varsamt möte skall skapas. I detta föreslår vi att byggnadshöjderna och byggkropparnas storlek trappas ner mot norr enligt plan, men även och även mot nordost mot fastigheterna längs Långgatan. Ett större grön/aktivitetsområde i område 5 tror vi är bra men för att få en bra boendemiljö skulle vi ännu mer förespråka spridda grönytor främst i anslutning till befintlig villabebyggelse. En tanke kring detta skulle kunna vara en aktivitetsyta/grönyta/lekpark i kilen mellan bostäderna Harren 1-4 och Österteg 2:78. Detta skulle då värna det bevaransvärda huset på Österteg 2:78s för området unika och bevaransvärda egenskaper samtidigt som det skulle ge en mer hållbar och harmonisk anslutning mot befintlig bebyggelse.

Då Stambyggnaden står på urberg, och berggrunden sluttar ner mot öster med i huvudsak sedimentmark som sedan dräneras längs berget hoppas vi att byggplanerare beaktar grundvattenflöden på ett för de närliggande källarfastigheterna hållbart sätt som inte menligt ökar fukttrycket i marken samt översvämningsrisken.

Kommentar

Angående den vitryggiga hackspetten, se kommentar till Yttrande 11.

Kommunen noterar det uttalade stödet för Scenario B. Se kommentar till Yttrande 2.

Kommunen bekräftar att den utpekade bygganden på Österteg 2:78 planeras bevaras. Den nya bebyggelsens utformning och placering i anslutning till fastigheten kommer att analyseras i detaljplaneskedet för att säkerställa ett varsamt möte och bevara husets värden. Se även kommentar till yttrande från Västerbottens Museum.

Kommunen bekräftar att trappning ska ske mot norr, och instämmer i behovet av att varsamhet även måste iakttas mot nordost (Långgatan). Synpunkten om att utforma en grön/aktivitetsyta i den föreslagna kilen noteras som ett konkret förslag för utformning av övergångszoner i detaljplaneskedet. Se kommentar till Yttrande 3 och Yttrande 9.

Angående grundvattenflöden och källarfastigheter så har planprogrammet kompletterats med en dagvattenutredning efter samrådet. Den föreslagna dagvattenhanteringen är principiell och ska utredas mer detaljerat i den fortsatta detaljplaneprocessen. I kommande skeden behöver även geotekniska förhållanden och grundvattennivåer fastställas för att säkerställa genomförbarheten och att lösningarna inte medför risk för ökat fukttryck eller översvämming. Se även kommentar till Yttrande 5.

YTTRANDE 15

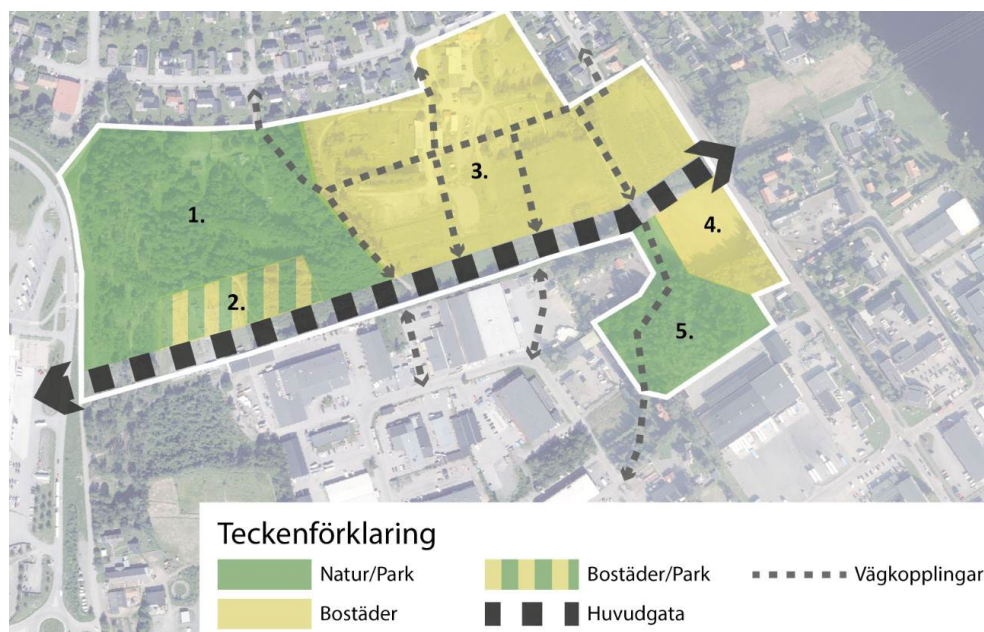
Utpekade grönområden

I planprogrammet beskrivs hur viktigt det är att säkerställa bostadsnära grönområden samt värna och bevara naturvärden som växtlighet och fågelarter. Det beskrivs att Umeå Kommun förvaltar mark i den västra delen av programområdet och i den östra delen är det privatägd mark.

I kartan nedan som är hämtad från Lantmäteriet (minkarta.se) har vi markerat (i rosa) det västra område som Umeå kommun hänvisar till. Detta område motsvaras ca 5,1 hektar grönområde (vi har medvetet tagit bort den del där Söderslättvägen ska gå i södra delen av området). Vad som inte alls framgår initialt är att av dessa 5,1 hektar är 1,5 hektar privat mark som utgörs av Västerteg 13:12 (blå markering i kartan nedan). Ca 30 % av den av kommunen utpekade marken som grönområde är alltså privat mark. Vi vänder oss starkt emot att kommunen pekar ut privat mark, Västerteg 13:12 som grönområde för allmänheten. Umeå kommun har meddelat att inga ändringar kommer ske och att det kommer fortsättningsvis vara privat mark.



Som tidigare beskrivet vill planprogrammet säkerställa bostadsnära grönområden i den västra delen av programområdet. Förutom att kommunen endast äger ca 70 % av marken i detta område blir det dessutom väldigt motsägelsefullt då det framgår av materielat att kommunen öppnar upp för bostäder i område 2 (se kartan nedan). Detta minskar väl snarare tillgången till bostadsnära grönområden. Vi får inte ihop det att ena sekunden finns det viktiga arter i området och skog att bevara men i nästa sekund öppnar kommunen upp för att bygga mer bostäder i område 2. Vi anser med andra ord att det absolut inte ska få byggas några bostäder i område 2.



Vägkopplingar

När Ikea och Söderslätts handelsområde byggdes var det oerhört viktigt för kommunen och för de närboende att det inte skulle gå någon bilväg från Handelsområdet till Ringvägen. Detta innebar att Bondegatan som korsar Ringvägen mot Ikea gjordes om från bilväg till cykel- och gångväg. Vi blir ytterst förvånade nu att det ligger ett förslag med vägkopplingar mot Ringvägen avseende biltrafik från det nya området som ska byggas. Tittar vi på kommunens trafikutredning (Scenario A och B) framgår det tydligt att biltrafiken kommer vara betydande på Ringvägen och förslaget med mer motortrafik på Ringvägen kan bli en trafiksäkerhetsrisk. Kommunen måste förstå att det kommer bli oerhört mycket trafik till och från Ringvägen om en bilvägskoppling byggs. Biltrafik som ska till/från Söderslätts Handelsområde och även trafik som ska till/från E4 kommer passera Ringvägen. Utifrån detta anser vi att det absolut inte ska bli någon bilväg från det nya bostadsområdet (område 3 och 1 (Kläppvägen) i karta ovan) till Ringvägen.

Västerteg 13:12

Umeå Kommun pekar ut Västerteg 13:12 som en fastighet där det "inte innebär någon förändring för fastigheten" med den nya planen. Fastigheten är planlagd som park och plantering i gällande detaljplan 2480K-P28/1969 och enligt kommun finns på fastigheten en villa med tillhörande uthus. Vi tittar på ert vägförslag (se nedan) och vi kommer absolut inte acceptera några som helst vägkopplingar, oavsett om det är cykel-/gångvägar eller bilvägar över fastighet Västerteg 13:12. Det är alltså märkligt att Umeå Kommun skriver att det "inte innebär någon förändring för fastigheten" när de valt att rita in bil-cykel- och gångvägar på fastigheten.



Den privata äganderätten är väldigt stark och det kommer bli oerhört viktigt att titta på denna privata äganderätt gentemot det allmännas intresse i denna fråga. Vår analys är naturligtvis att privat äganderätt överväger det allmännas.

Kommentar

Kommunen noterar invändningen gällande markägande och utpekande av privat mark som naturområde. Fastigheten Västerteg 13:12 är i gällande detaljplan redan planlagd som Park och Plantering. Programmet föreslår att denna markanvändning ska bibehållas för större delen av fastigheten då området är en del av ett sammanhängande grönområde som har höga naturvärden samt utgör ett viktigt habitat för fåglar. Planprogrammet justeras för en mindre del av fastigheten som idag utgörs av en privat bostad samt dess hemfridszon. Denna del av fastigheten pekas ut som lämplig för en bostad – detta för att möjliggöra bekräftelse av befintlig markanvändning.

Frågan om eventuell inlösen av mark för allmänna ändamål är en fastighetsrättslig fråga som inte hanteras inom ramen för planprocessen (planprogram eller detaljplan).

I samrådsförslaget föreslogs att programområde 2 kunde användas för både bostäder och utökad parkyta då området ej har naturvärden som ska bevaras. Efter samråd har programförslaget justerats så att denna yta enbart kan användas för natur/park. Detta på grund av att kommunen bedömer att behovet av rekreationsområden i området väger tyngre än behovet av bostäder.

Kommunen noterar den starka invändningen mot biltrafik på Ringvägen och oro för trafiksäkerheten. Planprogrammet har lyft fram scenarierna A och B för att belysa konsekvenserna av val av trafikstruktur. Beslut gällande trafikstruktur kommer fattas inom ramen för kommande detaljplanprocess där samtliga alternativ samt dess påverkan kommer bedömas. Se

kommentar till Yttrande 2.

Kommunen klargör att den i kartan inritade vägstrukturen enbart är en principskiss i planprogrammet för att visa möjliga kopplingar, inte ett bindande beslut om var en väg exakt ska placeras. Den exakta placeringen av kopplingar och gator fastställs i detaljplaneskedet.

YTTRANDE 16

Anläggandet av nya lokalgator med biltrafik mot Ringvägen och Långgatan, scenario A, känns som en onödig merkostnad både i anläggnings- och driftskedet. Det finns inte biltrafikmässigt skäl för en sådan koppling idag då syftet i sådana fall vore att förkorta körvägar till Söderslätts handelsområde. Den kopplingen hade kunnat göras redan idag vid Vintervägen som då på ett mer naturligt sätt skulle sammankoppla trafik från det nya bostadsområdet som byggs vid Tegsvägen.

Vintervägen har också som jag uppfattar det en högre prioritet redan idag vad gäller t.ex. snöröjning vintertid. Har sett att plogkanter och snövallar längs vägen tas bort där oftare än vad det görs på övriga gator i området. De två nya väganslutningar till Ringvägen och via Långgatan som föreslås i scenario A fyller inte heller någon större funktion då man kan ta sig ut till handelsområdet via Obbolavägen och vidare till den nya planerade genomfartsgatan till Söderslätts handelsområde på ett ganska smidigt sätt ändå och mycket bättre än idag. Trafik på dessa gator i den andra riktningen, mot Ringvägen/Söderslätt, ser jag inte behov av då planerade åtgärder i övrigt omhändertar de behov som finns. Inga särskilda målpunkter på Söderslätt finns heller för den biltrafiken.

Kommentar

Kommunen noterar invändningen mot Utbyggnadsscenario A och ifrågasättandet av funktion och kostnad. Ett syfte med att inkludera kopplingar mot Långgatan, Bigatan och Kläppvägen är att göra gatunätet mer finmaskigt och skapa fler vägar att röra sig mellan olika delar av stadsdelen. Genom dessa kopplingar kan den nya bebyggelsen också knytas ihop med det befintliga villaområdet på ett naturligt sätt och bli en integrerad del av stadsdelen. Detaljplaneprocessen kommer att fastställa vilka trafikslag som ska tillåtas i dessa kopplingar. Presentationen av scenarierna A och B syftar till att belysa de olika konsekvenserna av ett sådant ställningstagande. De avvägningar som lyfts fram gällande kostnader och den funktionella nyttan är en del av den fortsatta trafikbedömningen. Då Vintergatan är belägen utanför programområdet har en alternativ koppling mellan Vintergatan och Söderslätts handelsområde inte utretts inom planprogrammets ramar.

YTTRANDE 17

Bebyggelsen får inte bli så hög eller så nära Ringvägen att den skymmer solen. Marken är mjuk här och många hus har redan fått sprickbildning, bl. a.

vårt hus, och vi accepterar absolut inte fler sprickor som kan uppstå genom pålning i närheten.

Kommentar

Kommunen noterar farhågan gällande skymning av solen. Planprogrammets intention är att bebyggelsen ska trappas ner mot den befintliga villa-bebyggelsen. Skuggstudier kommer att genomföras i detaljplaneskedet för att säkerställa att den nya bebyggelsen inte medför en oacceptabel olägenhet.

Risken för sprickbildning på grund av sättningar och vibrationer under byggtiden kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Vid projektering och genomförande ska gällande riktlinjer och standarder följas, och vid behov vidtas åtgärder för att minimera risker. Se även kommentar till Yttrande 4.

YTTRANDE 18

1. Mitt hus på Ringvägen är byggt 1927 och kan anses som ett kulturminne. Byggnaden står på torpargrund vilket innebär att risken för att huset kommer att röra sig och få bestående skador är enorma. Därmed motsätter jag mig pålningsarbeten. Eftersom det är sand i backen finns en överhängande risk att sprickbildning inträffar. Jag emotser en grundlig kontroll av markförhållandena och kommer att kräva en geoteknisk undersökning med hjälp av geografiska informationssystem av min tomt. Grundvattnet inom Söderslättområdet är relativt högt jämfört andra områden inom Umeå Kommun. Jag vill vara tydlig med att ni kommer att hållas ansvariga om mitt hus skadas. Mitt hus är inte konstruerat för att klara av större vibrationer vilka förmodas fortplanta sig i marken vid pålningsarbeten. Ni kommer att bli ersättningsskyldiga för eventuella skador och sprickor i fastigheten eftersom jag nu överklagat planen för Söderslätt.
2. Ringvägen har i dagsläget mycket trafik till och från området. Ringvägen har mer trafik än andra gator på Söderslätt. I fastigheterna på Ringvägen bor dessutom barnfamiljer och även i den sträckning som ni enligt scenario A planerar. Risken finns att barn skadas vid ökad trafikmängd. Jag förordar därför att Scenario B med cykel och gångbana till och från Ringvägen används i det fall vi behöver fler transportvägar. Vi i Umeå ska vara klimatsmarta och i dagsläget cyklar barnen på gatorna, spelar fotboll och hockey inom området. Att riskera barnens liv genom att bygga fler vägar inom ett litet område är farligt. Specifikt med tanke på att vi i Umeå vill ta bort trafik från centrala delarna av Umeå. Ett sätt att få fler att använda cykeln är att bygga ut infrastrukturen vad avser cykel och gångbanor. Detta oavsett om byggnationerna blir av.

3. Höga byggnader i anslutning till Ringvägen. Jag protesterar mot att bygga höghus i anslutning till den genuina och låga bebyggelse som finns på Ringvägen. Ett sätt att undvika skador på befintlig bebyggelse är att inte bygga höghus i den omfattning som ni planerar. Om ni endast bygger radhus kanske den befintliga bebyggelsen inte tar skada i samma omfattning som befaras nu. Värdeminskning av fastigheten och den ökade bullernivån kommer att inverka negativt på mående och möjlighet till att sälja fastigheten. I samband med eventuella byggnationer bör ni genomföra en ordentlig riskanalys.

Kommentar

Risken för skador på befintliga fastigheter på grund av sättningar och vibrationer under byggtiden kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Vid projektering och genomförande ska gällande riktlinjer och standarder följas, och vid behov vidtas åtgärder för att minimera risker. Se även kommentar till Yttrande 4.

Kommunen noterar den starka invändningen mot ökad biltrafik på Ringvägen och stödet för Utbyggnadsscenario B. Se kommentar till Yttrande 2.

Kommunen noterar invändningen mot höjder och förslaget om radhus. Frågan om byggnadshöjder, volym och skala hanteras i kommande detaljplaneprocess. Se kommentar till Yttrande 2 och Yttrande 4.

Frågan om eventuell värdeminskning är en civilrättslig fråga som inte kan regleras inom ramen för planprocessen. Se kommentar till Yttrande 4.

YTTRANDE 19

Yrkande avseende vägkoppling vid Kläppvägens förlängning.

Vi begär ett omedelbart stopp för planerad vägkoppling vid Kläppvägens förlängning inom Parkområde 1. Denna koppling får under inga omständigheter öppnas för motorfordonstrafik. En väganslutning i detta läge skulle medföra en betydande ökning av motorfordonstrafik, då den utgör den kortaste förbindelsen till handelsområdet (IKEA, Avion) för boende i Öst-Teg och Söderslätt. Följden blir en avsevärd försämring av boendemiljön med hänsyn till trafikintensitet, utsläpp och bullernivåer för de närboende. Vid etableringen av IKEA valde Umeå kommun att stänga Bondegatan för biltrafik i riktning mot handelsområdet och i stället anlägga gång- och cykelväg (tidigare bilväg till Ekmans Handelsträdgård). Denna åtgärd motiverades av behovet att reducera biltrafik och avlasta Ringvägen. Av samma skäl bör en vägkoppling i aktuellt område inte tillåtas för motortrafik.

Yrkande avseende eventuella konstruktionsskador på fastighet i samband med byggnadsprojektet.

Vi ställer krav på att geologiska undersökningar genomförs innan

byggnation påbörjas. Syftet är att säkerställa att den ökade belastningen från detta omfattande projekt inte orsakar sättningar, skador på fastigheter i närområdet. Det har tidigare påvisats och dokumenterats hur skador i husgrunder och andra konstruktionsskador orsakats i samband med denna typ av byggnadsprojekt. Vid det fall konstruktionsskador uppstår bör det finnas tydliga hänvisningar till hur ansvar skall utkrävas samt hur skador skall åtgärdas.

Kommentar

Kommunen noterar det direkta yrkandet om att förhindra biltrafik vid Kläppvägens förlängning och jämförelsen med stängningen av Bondegatan. Planprogrammet har lyft fram två scenarier, A och B, just för att belysa konsekvenserna av val av trafikstruktur. Se kommentar till Yttrande 2.

De geotekniska förhållandena inom programområdet kommer att utredas vidare i detaljplaneskedet för att identifiera eventuella risker kopplade till markförhållanden. Risken för skador på befintliga fastigheter på grund av sättningar och vibrationer under byggtiden kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Vid projektering och genomförande ska gällande riktlinjer och standarder följas, och vid behov vidtas åtgärder för att minimera risker. Se även kommentar till Yttrande 4.

YTTRANDE 20

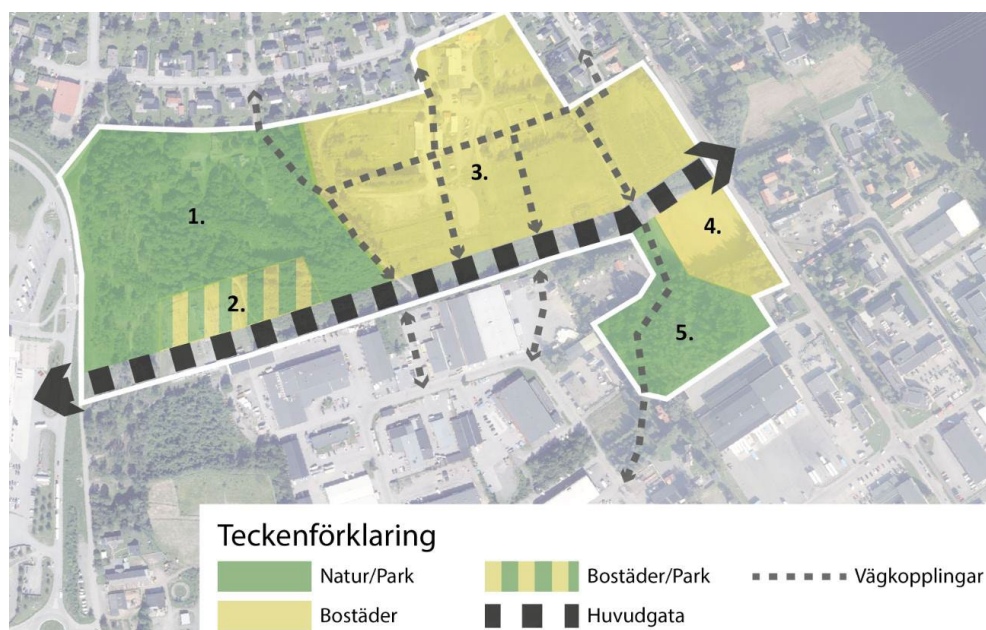
Utpekade grönområden

I planprogrammet beskrivs hur viktigt det är att säkerställa bostadsnära grönområden samt värna och bevara naturvärden som växtlighet och fågelarter. Det beskrivs att Umeå Kommun förvaltar mark i den västra delen av programområdet och i den östra delen är det privatägd mark.

I kartan nedan som är hämtad från Lantmäteriet (minkarta.se) har vi markerat (i rosa) det västra område som Umeå kommun hänvisar till. Detta område motsvaras ca 5,1 hektar grönområde (vi har medvetet tagit bort den del där Söderslättnvägen ska gå i södra delen av området). Vad som inte alls framgår initialt är att av dessa 5,1 hektar är 1,5 hektar privat mark som utgörs av Västerteg 13:12 (blå markering i kartan nedan). Ca 30 % av den av kommunen utpekade marken som grönområde är alltså privat mark. Vi vänder oss starkt emot att kommunen pekar ut vår privata mark, Västerteg 13:12 som grönområde för allmänheten. I vårt möte med Umeå Kommun 20250925 tillstyrker även Umeå Kommuns företrädare att det är privat mark och ska även fortsättningsvis vara så.



Som tidigare beskrivet vill planprogrammet säkerställa bostadsnära grönområden i den västra delen av programområdet. Förutom att kommunen endast äger ca 70 % av marken i detta område blir det dessutom väldigt motsägelsefullt då det framgår av materielat att kommunen öppnar upp för bostäder i område 2 (se kartan nedan). Detta minskar väl snarare tillgången till bostadsnära grönområden. Vi får inte ihop det att ena sekunden finns det viktiga arter i området och skog att bevara men i nästa sekund öppnar kommunen upp för att bygga mer bostäder i område 2. Vi anser med andra ord att det absolut inte ska få byggas några bostäder i område 2.



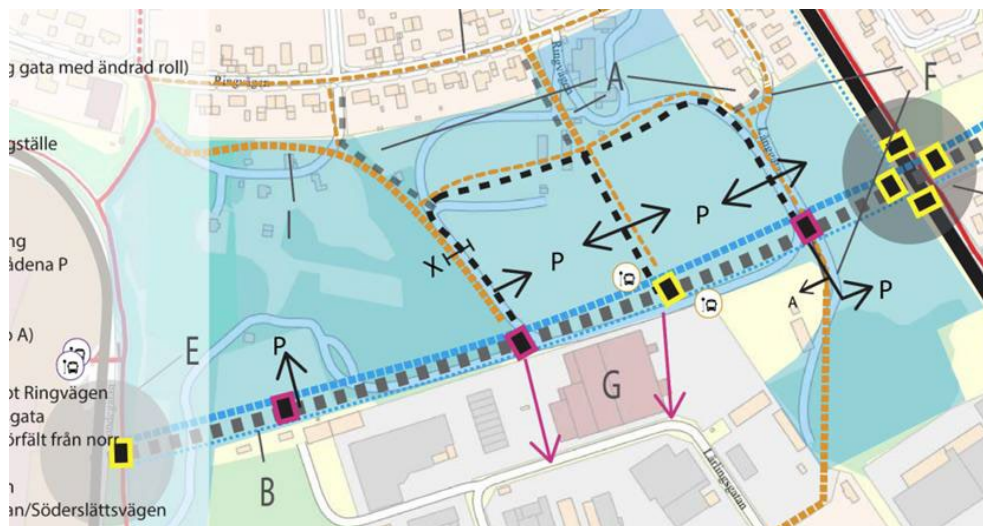
Vägkopplingar

När Ikea och Söderslätts handelsområde byggdes var det oerhört viktigt för kommunen och för de närboende att det inte skulle gå någon bilväg från

Handelsområdet till Ringvägen. Detta innebar att Bondegatan som korsar Ringvägen mot Ikea gjordes om från bilväg till cykel- och gångväg. Vi blir ytterst förvånade nu att det ligger ett förslag med vägkopplingar mot Ringvägen avseende biltrafik från det nya området som ska byggas. Tittar vi på kommunens trafikutredning (Scenario A och B) framgår det tydligt att biltrafiken kommer vara betydande på Ringvägen och förslaget med mer motortrafik på Ringvägen kan bli en trafiksäkerhetsrisk. Kommunen måste förstå att det kommer bli oerhört mycket trafik till och från Ringvägen om en bilvägskoppling byggs. Biltrafik som ska till/från Söderslätts Handelsområdet och även trafik som ska till/från E4 kommer passera Ringvägen. Utifrån detta anser vi att det absolut inte ska bli någon bilväg från det nya bostadsområdet (område 3 och 1 (Kläppvägen) i karta ovan) till Ringvägen.

Västerteg 13:12

Umeå Kommun pekar ut Västerteg 13:12 som en fastighet där det "inte innebär någon förändring för fastigheten" med den nya planen. Fastigheten är planlagd som park och plantering i gällande detaljplan 2480K-P28/1969 och enligt kommun finns på fastigheten en villa med tillhörande uthus. Vi tittar på ert vägförslag (se nedan) och vi kommer absolut inte acceptera några som helst vägkopplingar, oavsett om det är cykel-/gångvägar eller bilvägar över vår fastighet Västerteg 13:12. Det är alltså märkligt att Umeå Kommun skriver att det "inte innebär någon förändring för fastigheten" när de valt att rita in bil-cykel- och gångvägar på fastigheten.



Den privata äganderätten är väldigt stark och det kommer bli oerhört viktigt att titta på denna privata äganderätt gentemot det allmännas intresse i denna fråga. Vår analys är naturligtvis att vår privata äganderätt överväger det allmännas.

Den uppkomna situationen utgör ett problem för området och vi som äger fastigheten. Umeå Kommun säger att marken är privatägd, med alla dess rättigheter, men att den fortsättningsvis ska vara park och plantering. Här

blir hemfridszonen viktig att beakta på fastigheten då kommunen pekar ut den som grönområde.

När vi tittar närmare framstår det som väldigt märkligt att Västerteg 13:12 är planlagd som park och plantering i gällande detaljplan 2480K-P28/1969. På marken som är privatägd finns ett bostadshus och ett antal tillhörande byggnader. Vad som skedde 1969 är svårt att säga men vi anser att det är ett bra tillfälle att ändra detta nu när det ska tas fram en helt ny detaljplan för området. Vi anser med andra ord att kommunen ska peka ut Västerteg 13:12 som bebyggelseområde som möjliggör för bostadsändamål.

Vi har fått information från Boverket men även haft en dialog med Umeå Kommun Bygglov som tittat på fastigheten. De anser det vara konstigt att fastigheten är planlagd som park och plantering då den består av ett bostadshus med tillhörande byggnader och dessutom är den privatägd. Bygglövsenheten gjorde oss även uppmärksamma på nya regler som Riksdagen förväntas ta beslut på den 22 oktober 2025 inom området.

Vi har ett problem där vi bla är starkt begränsade att åtgärda det befintliga byggnader som finns på fastigheten pga nuvarande detaljplan, vi kan med andra ord inte bygga till, byta fasader mm.

Fastigheten Västerteg 13:12 består av bostadshus och tillhörande byggnader samt är privatägd med alla dess rättigheter. Kommunen säger att fastigheten fortsättningsvis ska vara privatägd men vara planlagd som park och plantering. Då Kommunen pekat ut det västra området som bostadsnära parkområde är det andra ord motstridigt att bygga bostäder i område 2 (karta sid 2) och de bör alltså inte byggas utan behållas som parkområde. Västerteg 13:12 är i den gamla detaljplanen från 1969 visserligen planlagd som park och plantering men Umeå Kommun säger att den är privatägd och ska så vara. I och med det tillför inte Västerteg 13:12 något bostadsnära grönområde till allmänheten.

För att konkretisera anser vi alltså att kommunen kan med denna bakgrund peka ut Västerteg 13:12 som ett område som möjliggör bostadsändamål då fastigheten redan idag är privatägd med ett bostadshus och tillhörande byggnader.

Som ni känner till har vi redan påtalat detta i vårt inskickade planbesked för Västerteg 13:12 BN2023/00012 som ni bad oss dra tillbaka.

Kommentar

Kommunen bekräftar att fastigheten Västerteg 13:12 är privatägd men är planlagd som Park och Plantering i gällande detaljplan (2480K-P28/1969). Programmet föreslår att denna markanvändning till största del ska bibehållas på grund av att fastigheten är en del av ett sammanhängande grönområde som har höga naturvärden och utgör ett viktigt habitat för fåglar.

Efter samrådet har kommunen omprövat bedömningen gällande den delen av fastigheten som utgör befintlig bostad samt dess hemfridszon. Här ser kommunen att befintlig markanvändning är lämplig varav programförslaget justerats. Se kommentar till Yttrande 15.

Gällande Område 2, se kommentar till Yttrande 15.

Kommunen noterar den starka invändningen mot biltrafik på Ringvägen. Se kommentar till Yttrande 2. Gällande vägar över Västerteg 13:12 klargör kommunen att den inritade vägstrukturen enbart är en principskiss i planprogrammet. Den exakta placeringen av kopplingar och gator fastställs i detaljplaneskedet.

Kommunen är medveten om att gällande detaljplan skapar bygglovsmässiga begränsningar för fastighetsägaren. Dessa begränsningar har funnits sedan år 1969, då kommunen gjorde bedömningen att marken skulle planläggas som allmän plats. Frågan om eventuell inlösen av mark för allmänna ändamål är en fastighetsrättslig fråga som inte hanteras inom ramen för planprocessen.

YTTRANDE 21

Bekymmersamt för oss boende i området är minskade grönområden, höjda bullernivåer och ökade avgasutsläpp. Vi drabbas redan hårt av buller och utsläpp pga flyget i omedelbar närhet och de planerade bostäderna torde också drabbas av detta. Vidare kommer detta att medföra ett ökat tryck med buller och avgaser mm från Norra Obbolavägen som redan är hårt belastad.

Om åtgärderna trots detta ska genomföras anser jag att vägar mm ska förläggas så långt från bostadsområdet som möjligt (mot industriområdet/flyget vilket jag också ser att man tagit upp i planen) och att vallar och grönområden skapas för att minska påverkan även för oss som bor på älvsidan av Obbolavägen.

Vidare finns önskemål om att bebyggelsen närmast Obbolavägen hålls ner i höjd då detta annars kommer att kraftigt minska solljuset för oss boende. Det torde vidare vara möjligt att skapa upphöjda vallar på älvsidan om Obbolavägen som skydd mot ljud och utsläpp. Utöver detta bör ljudisolerande åtgärder vidtas avseende de fastigheter som drabbas av detta genom t ex fönsterlösningar och annat.

Om planerna genomförs minskar också grönområdena kraftigt. Idag nyttjar jag och många andra boende i området ytorna för promenader och återhämtning. Det finns ett fortsatt stort behov av att det finns kvar den typen av ytor och skogsområden menar jag som hundägare är av särskilt intresse. Ett sätt att möta detta behov skulle kunna vara att anlägga en inhägnad hundpark där vi hundägare (och det är många i området) har möjlighet att släppa våra hundar lösa inom ett större område.

Kommentar

Kommunen bekräftar att buller och luftföroreningar är viktiga faktorer som måste hanteras. Som redovisats i programbeskrivningen bedöms flygplatsbullret ligga inom de riktvärden som är fastställda för bostäder, vilket innebär att det inte utgör ett hinder för vare sig befintlig eller planerad ny

bebyggelse. Buller från tillkommande trafik samt eventuella bulleråtgärder kommer hanteras i kommande detaljplaneskede.

Kommunen bekräftar att placering av vägar i planprogrammet är baserat på att minimera störningar på befintliga bostadsområden, vilket är skälet till att Söderslättsvägen placeras mot söder.

Kommunen noterar farhågorna gällande höjd och solljus. Planförslaget föreslår en trappning av ny bebyggelse för att skapa ett varsamt möte med befintliga villor. Se kommentar till Yttrande 2 och Yttrande 4.

Kommunen bekräftar att bevarandet av grönområden är prioriterat varav programförslaget sparar stora ytor som naturområde (Område 1 och 5). Önskemålet om en inhägnad hundpark noteras som ett konkret förslag. Att anlägga en hundpark är dock ett genomförande- och driftbeslut som inte regleras inom ramen för en detaljplan. Det är dock en möjlig användning av Programområde 2 som programförslaget pekar ut som en möjlig parkyta. Se kommentar till Yttrande 9.

YTTRANDE 22

Vi vill inte ha ökad trafik på Ringvägen så vi motsätter oss att det nya området kopplas ihop med Söderslätt via bilväg. Vi anser att förslaget med infart via norra Obbolavägen är att föredra. Tycker även att det bör sparas en "ridå" med träd mellan husen på Ringvägen och det nya området.

Kommentar

Kommunen noterar invändningen mot ökad biltrafik på Ringvägen och stödet för infart via Norra Obbolavägen/Nya Söderslättsvägen. Se kommentar till Yttrande 2 och Yttrande 16.

Kommunen bekräftar att programmet eftersträvar att skapa varsamma övergångar mellan befintlig och ny bebyggelse. Utformningen och regleringen av dessa buffertzoner fastställs i detaljplaneskedet. Se kommentar till Yttrande 4.

YTTRANDE 23

Jag ställer mig emot detta förslag på genomförande. Det kommer orsaka skador på min källare i om de omfattande markarbeten, samt de vägar som planeras kommer öka trafiken och genomströmning av trafik.

Kommentar

Risken för skador på befintliga fastigheter på grund av sättningar och vibrationer under byggtiden kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Vid projektering och genomförande ska gällande riktlinjer och standarder

följas, och vid behov vidtas åtgärder för att minimera risker. Se även kommentar till Yttrande 4.

Kommunen noterar invändningen mot ökad trafik och genomströmning. Se kommentar till Yttrande 2 och Yttrande 16.

YTTRANDE 24

Bedömer att markförhållandena bör undersökas noga, då det är dålig mark, risk för sättningskador på husgrunder för befintliga hus. Området är en fristad för fåglar och pollinerare. Trängsel och ökad biltrafik. Skuggbildning Förändrad stadsbild. Sänker marknadsvärdet på våra hus.

Kommentar

Kommunen noterar oron för sättningskador på befintliga byggnader vid byggnation. Se kommentar till Yttrande 4.

Kommunen bekräftar att naturvärden beaktas. Programmet har som intention att bevara de mest värdefulla naturområdena (Område 1 och 5) för att säkerställa livsmiljön för arter.

Kommunen noterar farhågan gällande ökad trafik och trängsel. Val av slutlig trafikstruktur avgörs i detaljplaneskedet. Se även kommentar till Yttrande 2.

Kommunen bekräftar att bebyggelsen ska trappas ner mot befintliga områden. Se även kommentar till Yttrande 2 och Yttrande 4.

Frågan om eventuell värdeminskning är en civilrättslig fråga som inte kan regleras inom ramen för planprocessen. *Se även kommentar till Yttrande 4.*

YTTRANDE 25

Att genomföra den planerade byggnationen skulle medföra oönskad förändring av boendemiljö i det befintliga bostadsområdet i form av ökat buller, ökad trafik. Den boendemiljö som vi i dagsläget har är en av anledningarna till att vi har köpt hus på Söderslätt. I dagsläget är det ingen genomfartstrafik utan endast boende i området.

Men planerad byggnation skulle antalet boende på Söderslätt öka markant och medföra ökad trafik med allt det innebär. Jag påstår att den infrastruktur som finns i form av förskolor och skolor inte är dimensionerade för denna ökning av befolkningens mängd. Ej heller Hälsocentral och tandvård. I er plan har ni tagit med mark där fastigheten Västerteg 13:12 befinner sig. Den har ni i dagsläget inte nyttjanderätt till, ska den lösas in.

Det är tråkigt att se att Umeå kommun bygger bort de grönytor som finns i centrala stan. Det är dags att inse att alla kan inte bo centralt och låt de få grönområdena som finns kvar vara kvar för att göra Umeå en attraktiv stad.

Kommentar

Kommunen noterar invändningen. Planprogrammet har lyft fram två scenarier, A och B, just för att belysa konsekvenserna av val av trafikstruktur. Bullerutredningar hanteras i detaljplaneskedet för att säkerställa gällande riktvärden för befintliga fastigheter. Se även kommentar till Yttrande 2.

Kommunen bekräftar att ökad befolkning mängd ställer krav på kommunal service. Nya bostadsområden kräver alltid en plan för utbyggnad av kommunal service. Kommunen arbetar kontinuerligt med att planera för den förväntade befolkningsökningen i takt med att detaljplaner antas och byggnation startar.

Kommunen bekräftar att fastigheten Västerteg 13:12 är privatägd men är planlagd som Park och Plantering i gällande detaljplan (från 1969). Frågan om eventuell inlösen av mark för allmänna ändamål och ersättning till fastighetsägaren är en fastighetsrättslig fråga som inte hanteras inom ramen för planprocessen.

Kommunen bekräftar att bevarandet av grönområden är prioriterat, varav programförslaget sparar stora ytor som naturområde (Område 1 och 5). Kommunen strävar efter en balans mellan exploatering och bevarande av gröna värden för att tillgodose både behovet av bostäder och rekreativ möjligheter i enlighet med gällande översiktsplan.

YTTRANDE 26

Dålig mark, risk för skador på husgrunder för befintliga hus då det kommer behöva pålas hela området. Området är en fristad för fåglar och pollinerare. Trängsel och byggarbetsplats. Förändrad stadsbild.

Kommentar

Risken för skador på befintliga fastigheter på grund av sättningar och vibrationer under byggtiden kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Vid projektering och genomförande ska gällande riktlinjer och standarder följas, och vid behov vidtas åtgärder för att minimera risker. Se även kommentar till Yttrande 4.

Kommunen bekräftar att naturvärden beaktas. Programmet har som intention att bevara de mest värdefulla naturområdena (Område 1 och 5) för att säkerställa livsmiljön för arter.

Kommunen noterar farhågan gällande störningar i byggskedet. Se kommentar till Yttrande 10.

Gällande den framtida trafikstrukturen se kommentar till Yttrande 2.

Kommunen bekräftar att bebyggelsen ska trappas ner mot befintliga

områden. Analyser av bebyggelsens skala och höjder kommer att genomföras i detaljplaneskedet för att skapa ett varsamt möte med den befintliga stadsbilden.

YTTRANDE 27

Jag finner det beskrivet väldigt diskriminerande när det gäller "fem-kilometersstaden – den täta staden" "framförallt kvinnors rörlighet i staden" , vem uttrycker det så? Jag bor på Söderslätt och rör mig för fullt i denna stadsdel och har så gjort i 27 år. Finner det inte osäkert och gillar så som området är utformat idag.

Tydligen så bor jag också i ett ingenmansland för närvarande. Ni skriver i planprogrammet att: " För att minska känslan av ingenmansland som finns inom området idag planeras åtgärder för att öka tryggheten". Kränkande skrivet och konstigt påstående!

Den plan ni arbetar med är att för stor för ytan och att det ska flytta in upp emot 1300 st nya personer i närområdet, så inte kommer jag att känna mig tryggare, tvärtom. Varför/hur ska ni trycka in så många hushåll på så liten yta och dessutom få trafiken att flyta? Vi som bor efter Ringvägen vill inte ha någon mer trafik in efter denna gata.

Ni skriver att det med mer trafik ska öka tryggheten "att fler ser mig" när jag vistas efter Ringvägen, då vill jag nog flagga för att det är många skolbarn som vistas efter Ringvägen morgon och eftermiddag på väg till och från Östtegsskolan så deras miljö förändras radikalt åt fel håll. Nästa fundering är höjden på husen? Bor i kvarteret Regulus som har "hästgården" tvärs över gatan och vill inte ha ett nytt kvarter tvärs över gatan. Styr husen närmare Söderslättsgatan så att ni skapar en grön oasis mellan befintligt småhusområde/villakvarter och ny bebyggelse. Finner denna plan som ett övergrepp på oss som redan bor här. Vi har befintlig mark som accessområde till slätterna mot Röbbäck och förlorar genom detta intrång möjligheten att ta oss ut i naturen.

Det är ju löjligt att från er sida mena att vi på något sätt kommer att få det bättre och mer tryggt med denna plan. Floskler från kommunens sida. På sikt mister vi även Ön som rekreationsområde och grön lunga, så vart ska vi ta vägen när vi vill ut i naturen - ska vi ta bilen till något annat område av stan eller? Bedrövligt!

Vill verkligen inte bli av med mer grön yta till gagn för asfalt och hus. Buller har vi också nog av då vi har både flyget, ringleden och Obbolavägen runt knuten. Behöver inte mer ljud i vår boendemiljö.

Kommentar

Kommunen beklagar om formuleringen upplevs som kränkande eller diskriminerande. Formuleringen om "fem-kilometersstaden" är hämtad från Umeå kommuns Översiktsplan och syftar till att skapa en stad där vardagens målpunkter nås inom 5 km, oavsett transportsätt. Uttrycket om "framförallt kvinnors rörlighet i staden" är ett vedertaget och nationellt förankrat

begrepp inom stadsplanering som syftar till att designa stadsmiljöer som är säkra och tillgängliga för alla invånargrupper.

Kommunen beklagar om formuleringen om "ingenmansland" upplevs som kränkande. Avsikten med formuleringen är att beskriva dagens upplevelse av att området utgör en större buffertzona med låg social aktivitet mellan Söderslätt och Öst-Tegs industriområde. Åtgärderna syftar till att förbättra den upplevda sociala tryggheten genom att skapa en mer aktiv och överskådlig stadsmiljö med fler aktiva mötesplatser och bättre belysning. Programbeskrivningen revideras gällande formulering.

Kommunen noterar farhågan gällande ökad trafik och barnsäkerhet på Ringvägen. Principen om att "fler ser mig" syftar främst på ökat antal gång- och cykeltrafikanter i det offentliga rummet, inte på bilburen trafik. Se kommentar till Yttrande 2.

Kommunen noterar övriga synpunkter som besvarats i kommentarer till tidigare yttranden. Gällande buller se Yttrande 21, volym se Yttrande 4, bevarande av gröna buffertzoner se Yttrande 3 samt balansen mellan exploatering och bevarande se Yttrande 25.

YTTRANDE 28

Idag är det rätt långt till lämpliga motionsspår i den här delen av stan det hade vart toppen om man kunnat hitta en bra lösning på det i samband med planerna.

Kommentar

Planprogrammet har som intention att främja rörelse och rekreation i närområdet. Anläggande av ett motionsspår är ingenting som regleras inom ramen för en detaljplan utan är ett beslut som rör genomförande och drift. Däremot är det en möjlig användning inom de områden som planläggs som Natur eller Parkmark, där naturområden som sparas (Område 1 och 5) syftar till att bibehålla ytor för friluftsliv. Utformningen av eventuella motionsspår måste dock ske varsamt och på ett sätt som inte förstör de höga naturvärden som finns i dessa områden. Detta önskemål noteras för det fortsatta arbetet med utformningen av grönområdena.

YTTRANDE 29

Jag motsätter mig de planerade höga byggnaderna (upp till sju våningar) på Söderslätt. Min bedömning är att de inte är anpassade till områdets befintliga stadsbild, särskilt i relation till närliggande fastigheter. Jag saknar också en analys av hur de höga husen riskerar att påverka solljus och dagsljus för närliggande fastigheter, inklusive de fastigheter som ligger på Flottargatan. En skuggstudie bör därför tas fram innan planeringen går vidare. Jag uppmanar kommunen att komplettera underlaget med dessa delar innan fortsatt detaljplanearbete.

Kommentar

Kommunen noterar invändningen mot de föreslagna maxhöjderna. Planprogrammets intention är att bebyggelsen ska trappas ner mot den befintliga småhusbebyggelsen för att skapa ett varsamt möte med områdets befintliga stadsbild. En skuggstudie kommer att genomföras i detaljplaneskedet för att säkerställa att den nya bebyggelsen inte medför en oacceptabel olägenhet för närliggande fastigheter. Se kommentar till Yttrande 2 och Yttrande 4.

YTTRANDE 30

Jag ser inte att det gjorts någon studie på hur de högsta husen med upp mot sju våningar närmast Norra Obbolavägen kommer påverka dagsljus och solljus på villorna som ligger mellan Norra Obbolavägen och älven. För att dags- och solljus inte ska begränsas för de redan boende i området ser jag att höjden på husen närmast Norra Obbolavägen begränsas till max fyra våningar och att bakomvarande hus anpassas därefter. En sådan begränsning skulle också göra övergången från villor till flerbostadshus mer osynlig (i brist på bättre ord för engelskans seamless) och husen skulle bättre smälta in i den redan befintliga miljön. Förslagsvis byggs de högsta husen mot industriområdet då där har dags- och solljus mindre betydelse.

Kommentar

Kommunen noterar det konkreta förslaget om att begränsa höjden. Programmet ser Norra Obbolavägen som en möjlig framtida stadsgata, vilket gör att högre bebyggelseolymer i anslutning till gatan kan vara lämpligt ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Kommunen bekräftar vikten av att planerad bebyggelse inte medför en oacceptabel olägenhet för närliggande fastigheter. Påverkan på befintlig bebyggelse, särskilt gällande insyn och skuggning, kommer att utvärderas i detaljplaneskedet. Se kommentar till Yttrande 2 och Yttrande 4.

YTTRANDE 31

Jag motsätter mig planens genomförande baserat på följande:

Markens stabilitet och risk för skador

Marken där våra hus står är ostabil, vilket redan har lett till skador på husgrunder i området. Jag är mycket oroad över att byggnationens vibrationer, särskilt vid pålning, kommer att förvärra dessa problem och orsaka ytterligare skador. Har en geoteknisk undersökning genomförts? Om inte, bör detta ske innan beslut fattas, och resultaten måste beaktas i den fortsatta planeringen.

Försämrad utsikt och påverkan på fastighetsvärde

Den planerade bebyggelsen kommer att försämra vår utsikt avsevärt,

vilket påverkar både vår livskvalitet och fastighetens marknadsvärde negativt.

Skuggning av tomten

Eftersom byggnaderna planeras rakt söder om vår fastighet kommer vår tomt att skuggas under stora delar av dagen, vilket påverkar både trivsel och användbarhet.

Buller, damm och begränsad tillgång till vår tomt

Under byggtiden kommer området att utsättas för omfattande buller, damm och störningar, vilket kraftigt begränsar vår möjlighet att nyttja vår baksida.

Förändrad stadsbild

Planen innebär att höghus byggs i ett område som idag domineras av låg bebyggelse (villor). Detta förändrar områdets karaktär och kommer att försämra den visuella miljön. Om det anses nödvändigt att bebygga området, vore det betydligt mer lämpligt att uppföra villor eller annan låg bebyggelse som harmoniserar med den befintliga strukturen och bevarar områdets småskaliga karaktär.

Negativ miljöpåverkan

Området bakom vårt hus är idag hem för ett rikt fågelliv och fungerar som livsmiljö för pollinerare. En exploatering av ytan innebär att dessa viktiga ekologiska funktioner går förlorade, vilket är särskilt allvarligt med tanke på den redan rådande bristen av pollinerare.

Ökad förtätning och social påverkan

Att tillföra 650 nya bostäder i ett redan tätbebyggt område riskerar att skapa trängsel, stress och otrygghet för oss som redan bor här. Det är viktigt att beakta den sociala hållbarheten i planeringen.

Alternativ lösningar

Finns det inte andra delar av Umeå som är bättre lämpade att exploatera och som inte påverkar befintliga boende lika negativt?

Kommentar

Risken för skador på befintliga fastigheter på grund av sättningar och vibrationer under byggtiden kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Vid projektering och genomförande ska gällande riktlinjer och standarder följas, och vid behov vidtas åtgärder för att minimera risker. Se även kommentar till Yttrande 4.

Kommunen noterar oron för utsikt och fastighetsvärde. Även om utsikt är viktigt för den enskildes livskvalitet, utgör en förändrad utsikt i sig inte en sådan betydande olägenhet som en detaljplan ska reglera. Frågan om eventuell värdeminskning i samband med planläggning och genomförande är en fråga som hanteras i en separat, fastighetsrättslig process och är inte

en fråga som regleras inom ramen för planprocessen. Se kommentar till Yttrande 4.

Kommunen bekräftar att risken för skuggning hanteras i kommande detaljplaneprocess. Se kommentar till Yttrande 4.

Kommunen noterar farhågan gällande störningar i byggskedet. Se kommentar till Yttrande 13.

Kommunen noterar önskemålet om låg bebyggelse. Programmet har dock som syfte att skapa en varierad stadsbebyggelse och bidra till det regionala bostadsbehovet. Kommunen strävar efter en varsam övergång genom att trappa ner bebyggelsen mot befintliga områden. Se kommentar till Yttrande 2.

Kommunen bekräftar att naturvärden beaktas. Programmet har som intention att bevara de mest värdefulla naturområdena (Område 1 och 5) för att säkerställa livsmiljön för arter.

Kommunen noterar farhågorna gällande social hållbarhet. Planeringen syftar till att skapa ett område med hög social hållbarhet genom att erbjuda närhet till service, rekreation och goda transportmöjligheter, vilket är en del av kommunens mål om den "täta staden". Se även kommentar till Yttrande 25.

Kommunen bekräftar att planeringen sker i enlighet med Översiktsplanens strategi, som identifierar befintliga stadsdelar nära stadskärnan (inom femkilometersradien) som lämpliga för förtätning. Detta planprogram är ett led i att möta det regionala bostadsbehovet genom att exploatera ett markområde som anses ha god tillgänglighet och lämpligt läge.

YTTRANDE 32

Spontant känns inte detta bra. Ökad trafik är inget positivt.

Kommentar

Kommunen noterar invändningen mot ökad trafik. Se kommentar till Yttrande 2.

YTTRANDE 33

Bra att naturen bibehålls. Bra med bro i huvudvägens förlängning. Får sedan gärna bli bro även till Öbacka eller Sofiehems sidan för att ytterligare förbättra trafiken genom staden och dra bort trafik från V. Esplanaden.

Kommentar

Kommunen noterar det positiva stödet för bevarandet av naturvärden och för den planerade broförbindelsen till Ön. Gällande broförbindelsen hantearas denna planering inte inom ramen för detta planprogram, utan i den separata planen för Norra Ön.

Kommunen noterar önskemålet om ytterligare en bro över Umeälven. Frågan om en bro till Öbacka eller Sofiehem ligger utanför detta programs geografiska och planeringsmässiga omfattning.

YTTRANDE 34

Anser att området kommer att få en för hög exploaterings grad. Det byggs och planeras redan flera bostadsområden inom Teg med flerbostadshus. Detta område skulle hellre behöva tillgodose Umeås befolknings önskemål om en Trädgårdsstad dvs hus av stadsradshus karaktär. Området skulle uppfylla behov av infrastruktur men inte öka biltrafiken mer på det sättet. Sen ser jag inte hur Ikea ska godkänna den påverkan som Marknadsgatan kommer att utsättas för.

Kommentar

Kommunen noterar önskemålet om en lägre exploatering med radhuskaraktär. Se kommentar till Yttrande 2 och Yttrande 4.

Kommunen bekräftar att Marknadsgatans funktion och kapacitet beaktas i planeringen. Dialog med berörda fastighetsägare och verksamheter sker kontinuerligt i samband med det fortsatta plan- och genomförandearbetet.

YTTRANDE 35

Hej! Scenario b föredras vad gäller trafikplaneringen. Ringvägen har redan idag mycket biltrafik för att vara en kvartersgata. Ytterligare biltrafik bör därför undvikas. Cykel anslutningar bör dock fungera bra.

Kommentar

Kommunen noterar stödet för Trafikscenario B. Valet av trafikstruktur kommer att ske i kommande detaljplaneprocess, där konsekvenserna av de olika alternativen kommer att bedömas noggrant. Se även kommentar till Yttrande 2 och Yttrande 16.

YTTRANDE 36

Östteg är ett lugnt område (än). För att minimera kostnader för utbyggad avloppssystem, möta efterfrågan på småhus och bibehålla lugnet i området, föreslås att istället bygga villor på Söderslätt! Då många av inflyttarna

sannolikt är i fertil ålder, måste också tillgång till skolor vägas in för att undvika bussning av elever!

Kommentar

Kommunen noterar önskemålet om att bygga villor/småhus. Programmet har dock som syfte att skapa en varierad stadsbebyggelse och bidra till det regionala bostadsbehovet genom att förtäta ett lämpligt område i enlighet med Översiktsplanens strategi om den "täta staden." Att bygga flerbo-stadshus eller radhus på denna plats bedöms bidra mest effektivt till det samlade bostadsbehovet. Utformning och utbyggnad av det nya avloppssystemet kommer att utredas och hanteras i detaljplane- och genomförandeskedet

Kommunen bekräftar att ökad befolkning mängd ställer krav på kommunal service i form av skolor, förskolor och annan service. Kommunen arbetar kontinuerligt med att planera för den förväntade befolkningsökningen i takt med att detaljplaner antas och byggnation startar.

YTTRANDE 37

Så otroligt dåligt beslut att förstöra ett lugnt och fungerande villaområde på Söderslätt med massa hyresrätter för löst folk.

Bygg villor och radhus istället där!!

Kriminalitet, droger och otrygghet kommer nu öka lavinartat i området. Är det värt det?

Uselt!

Kommentar

Kommunen noterar invändningen mot bebyggelsestyp och önskemålet om villor och radhus. Planprogrammet syftar till att möjliggöra en varierad bebyggelsestruktur. Kommunen reglerar inte upplåtelseformen (hyresrätt/bostadsrätt), utan detta är ett beslut som fattas av respektive byggherre/fastighetsägare. Planen ska bidra till en socialt blandad och hållbar stadsdel i enlighet med Översiktsplanens mål.

Kommunen tar avstånd från påståendena om ökad kriminalitet och drogrelaterad problematik. Social hållbarhet och trygghet är centrala aspekter i planeringen. Åtgärderna i planprogrammet syftar till att öka den upplevda tryggheten i det offentliga rummet genom att skapa fler aktiva mötesplatser, bättre belysning och god överblickbarhet, vilket är vedertagna metoder inom stadsplanering.

Kommunen bekräftar att programmet strävar efter en varsam övergång mellan den nya bebyggelsen och det befintliga villaområdet för att minimera störningar på boendemiljön. Samtidigt måste kommunen planera för en ökad befolkning och förtäta i lämpliga lägen nära stadskärnan, i enlighet med regionala och kommunala mål.

Ändringar efter samråd

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

Illustrationsplanen

- En yta inom område 1, illustreras nu som område 6 och redovisas som Bostäder/Natur, syftet med ändringen är att bekräfta befintlig bostad samt dess hemfridszon.
- Område 2 justeras från Bostäder/Park till Natur/Park med syftet att säkerställa att ytan långsiktigt kan utvecklas som park- och naturmark.

Programbeskrivningen

- Kompletterats med ett avsnitt gällande dagvatten baserat på utförd dagvattenutredning.
- Kompletterats med information för att förtydliga att nedgrävning/rasering av luftledning som påverkar genomförandet är beroende av andra projekt samt information kring behovet av nytt elnät.
- Kompletterats med att Trafikverket arbetar med en revidering av riksintressepreciseringen för Umeå Airport och att det innebär att gränserna kan förändras.
- Kompletterats gällande påverkan på nord-sydliga gröna stråket/korridoren och kläppen/drumlinen.
- Reviderats gällande befintlig bebyggelse och del av fastigheten Västerterg 13:12, planprogrammet bekräftar befintlig bostad samt dess hemfridszon.
- Preliminär bedömning av antalet lägenheter och invånare har reviderats utifrån att område 2 föreslås för Natur/Park och inte längre som i samrådsförslaget för Bostäder/Park
- Reviderats för att tydliggöra att programområdet i dagsläget inte ingår i verksamhetsområdet för vatten och avlopp, men att verksamhetsområdet planeras att utökas så att området omfattas.
- Generella förtydliganden och ändringar av redaktionell karaktär.

Tillkommande/reviderade utredningar efter samrådet

- Dagvattenutredning

Detaljplanering, Umeå kommun, mars 2026