

**Detaljplan för fastigheten
Ön 1:96 m.fl. - broetapp
inom Ön i Umeå kommun, Västerbottens län**

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Ön 1:96 m.fl. - broetapp har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön.

Samråd och granskning

Planen handläggs med utökat planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2025-02-17 t.o.m. 2025-03-14 samt granskning under tiden 2026-02-20 till 2026-03-22. Samrådsrets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Följande skriftliga synpunkter har inkommit under granskningen:

LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande, 2026-03-20, som redovisas i sin helhet nedan. Därefter inkom ett kompletterande granskningsyttrande, 2026-04-28, som också det redovisas i sin helhet nedan.

Granskningsyttrande 2026-03-20:

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för granskning i enlighet med 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Enligt 5 kap. 22 § PBL ska Länsstyrelsen under granskningstiden yttra sig över planförslaget, om planförslaget enligt Länsstyrelsens bedömning innebär att någon av överprövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL inte följs eller tillgodoses.

Syftet med detaljplanen

Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön.

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

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

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas. Geotekniska förutsättningar är dock inte ännu bedömda, se avsnitt Geoteknik nedan.

Miljökvalitetsnormer

Närområdet kring vattenförekomsten är påverkat av bebyggelse och vägar till ca 40 %. Detta ger en preliminär klassificering av vattenförekomstens hydromorfologi som motsvarar otillfredsställande status. Bedömningen baseras på en nationell GIS-analys av digitaliserade satellitdata över markanvändning i kombination med en fördjupad analys av flygfoton av området. Dessutom är Lillåns fåra och stränder kraftigt påverkad av flottningsverksamhet eftersom i stort sett hela sträckan utnyttjades som skiljeställe för timmer. Rester av denna verksamhet finns kvar i form av strandskoningar, brofästen och andra strukturer. Denna påverkan är i nuläget inte inräknad i bedömningen, vilket gör att graden av hydromorfologisk påverkan sannolikt är underskattad. En försämring i hydromorfologin riskerar även att försämrade biologiska kvalitetsfaktorer genom att livsmiljöer för djur och växter ytterligare begränsas eller försämrade. Det gör därmed att övergripande ekologisk status riskerar att försämrade i vattenförekomsten.

Dessa uppgifter är ännu inte kvalitetssäkrade och kan komma att korrigeras fram till samrådet om åtgärdsprogram, förvaltningsplan och miljökvalitetsnormer för vatten för perioden 2028-2033 som inleds 1 november 2026. Ytterligare påverkan kan innebära en försämring av status för de morfologiska kvalitetsfaktorerna för Lillån.

Geoteknik

För de geotekniska förutsättningarna kan länsstyrelsen i nuläget inte lämna något yttrande. Länsstyrelsen har begärt in yttrande från Statens Geotekniska Institut (SGI) avseende de geotekniska förutsättningarna i området. SGI har meddelat att de ej har möjlighet att lämna yttrande inom önskad tid, men att ett yttrande kommer att upprättas. När detta mottagits av länsstyrelsen kommer slutsatserna i yttrandet att kommuniceras med kommunen.

Övriga frågor

Kulturmiljö

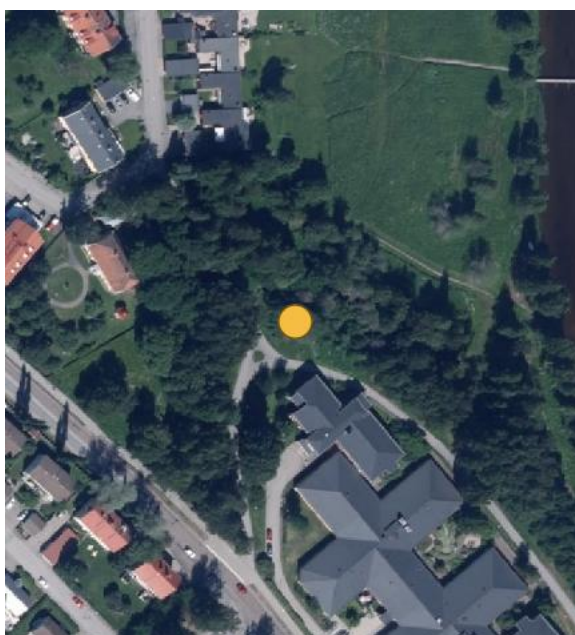
Planbeskrivningen har uppmärksammat att byggnadsminnet Tegsgården från 1825 (som är skyddat enligt kulturmiljölagen) är beläget strax intill planområdet.

Beskrivningen har dock inte uppmärksammat att det finns en jordkällare i anslutning till landfästet på brons södra del. Jordkällaren har hört till byggnadsminnet Tegsgården, men ligger inte längre inom den fastigheten. På laga skifteskartan från 1876-77 finns två byggnader utritade nära denna yta (se markering av platsen nedan), möjligen kan en av dessa vara jordkällaren. Status och det kulturhistoriska värdet på jordkällaren är dock oklart i dagsläget.

Vad gäller Öns nordvästra del så berör planen inte några lagskyddade kulturhistoriska värden eller andra kulturvärden av större betydelse.



Jordkällaren till vänster i tät vegetation.



Ungefärlig gul inprickning av jordkällaren på kartan. Tegsgården till vänster om den gula pricken.



Tegsgården under Oe, den gula pilen markerar ungefärlig placering av jordkällaren.

Naturmiljö

Naturmiljö allmänt

Planförslaget har bedömts innebära stora negativa konsekvenser på naturmiljön. På grund av områdets värden kommer flera anpassningar vara nödvändiga vid byggnationen tex. anpassad belysning, tidsreglering för när avverkningar kan genomföras, minskad yta för arbetsområde, faunadepåer, grumlingsförebyggande åtgärder, anpassad utformning av erosionskydd/brofästen etc. Flera av dessa kan hanteras i tillståndsprövningen för vattenverksamheten som löper parallellt med planprocessen.

I MKB:n uppges: *"samtidigt innebär planförslaget att kvarvarande lövskogsmiljöer på norra Ön blir än mer känsliga för fler framtida ingrepp som ytterligare spär på de kumulativa effekterna i detta avseende"*. Fler exploateringar planeras på Ön, varpå det är viktigt att kommunen är medveten om att planförslaget i sin nuvarande form minskar marginalerna för annan exploatering i närområdet. Att anpassa utformningen och arbeten för denna åtgärd så att påverkan minimeras på naturmiljö och arter bör således vara av stort intresse för kommunen.

Generellt biotopskydd:

Biotopskyddsdispens har i MKB:n bedömts behövas för en allé vid Fiskegränd, om en arbetsväg behövs där. Detta omnämns inte i planbeskrivningen men behöver fångas upp av kommunen så att en dispens söks i god tid innan eventuellt utförande.

Artskyddsförordningen

- Det kan krävas en artskyddsdispens för fladdermöss.

Motivering: Precis som kommunen själva har bedömt för den andra planen på Ön (Norra ön bebyggelse) så ska påverkan på viloträd för fladdermöss ses som en förbjuden åtgärd och därmed hanteras med artskyddsdispens. Om det träd där spår från fladdermöss har dokumenterats behöver tas ned

eller att trädets funktion som viloplats påverkas negativt, krävs således en artskyddsdispens.

Skyddsåtgärder som måste utföras för att minimera påverkan på fladdermöss är för övrigt: jordkällaren på Teg ska skyddas under arbetets gång, belysning ska anpassas och regleras på broar och GC-väg. Det bör övervägas att införa reglering av belysning redan i planbestämmelserna.

- Ett minskat arbetsområde är nödvändigt för att minimera påverkan på vitryggig hackspett.

Motivering: 2 ha av det 20 ha värdefulla lövskogshabitatet på Norra Ön uppges i underlagen vara föremål för avverkning. Vad en sådan förlust av habitat kan innebära för vitryggig hackspett är inte helt lätt att avgöra. Gränsdragningen mellan en tillåten åtgärd till en otillåten åtgärd är inte skarp, varpå målet måste vara att hålla ned påverkan till ett minimum. Länsstyrelsen anser att det planerade markanspråket ligger i gränslandet och att det därmed inte är uppenbart att påverkan blir så liten att förbuden i artskyddsförordningen inte utlöses. Däremot ser Länsstyrelsen att det finns möjligheter att minska ned arbetsområdet och därmed spara betydligt mer av värdefulla lövskogshabitat än vad som nu är planerat. Genom att anpassa arbetsområdet till det absolut nödvändigaste finns det enligt Länsstyrelsens mening möjlighet att begränsa habitatförlusten så att förutsättningarna att kunna utföra planförslaget utan föregående artskyddsdispens ökar avsevärt.

- För övriga fågelarter, djur och växter ser länsstyrelsen ingen överhängande risk att förbuden i artskyddsförordningen utlöses. Dock krävs försiktighetsåtgärder och hänsyn vid utförandet.

Vidare bör kommunen vara medveten om att flera av slutsatserna från artskyddsutredningen (tex. för mindre hackspett) baserar sig på att arealen livsmiljö inte minskar lokalt på norra Ön i övrigt. Huruvida förbuden i artskyddsförordningen utlöses kan därmed förändras beroende på hur andra planer och exploateringar hanteras i närområdet.

Kompletterande granskningsyttrande 2026-04-28;

Länsstyrelsen har 2026-03-20 lämnat granskningsyttrande för rubricerad detaljplan. Vid detta datum saknades yttrande från Statens Geotekniska Institut. Yttrandet har sedermera inkommit och med anledning av vad som där framförs lämnas detta kompletterande granskningsyttrande.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Yttrandet från SGI lyfter ett antal brister i detaljplanen gällande de geotekniska förutsättningarna för detaljplanens genomförande. Ett antagande av detaljplanen i dess nuvarande utformning kommer att prövas.

Geoteknik

SGL's yttrande bifogas detta. Länsstyrelsen har tillsammans med kommunen haft digitalt möte med SGL. Länsstyrelsens slutsats är att kommunen behöver utreda och redogöra för följande: Redovisning av befintliga samt planerade förhållanden behövs för samtliga brofästen. Markens lämplighet ska vara prövad och det ska framgå med vilket underlag som prövningen har gjorts. När detta underlag finns tillgängligt behöver ett extra samråd ske med Länsstyrelsen gällande de geotekniska frågorna.

STATENS GEOLOGISKA INSTITUT, SGI

(yttrandet utgör bilaga till Länsstyrelsens kompletterande granskningsyttrande)

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i vår granskning.

Underlag:

1. Plankarta. Umeå kommun, daterad februari 2026.
2. Planbeskrivning. Umeå kommun, daterad februari 2026.
3. Erosions- och åtgärdsutredning. Upprättad av Tyréns, daterad 2022-04-20.
4. Översiktlig brouträdning Norra Ön-Åbackas. Upprättad av ÅF, daterad november 2019.
5. PM – Bro över Lillån. Upprättad av Bjerking & Rundquist, daterad 2025-06-13.
6. PM – Bro över Storån. Upprättad av Bjerking & Rundquist, daterad 2025-06-13.
7. Samrådsredogörelse. Umeå kommun, daterad februari 2026.
8. PM/Geoteknik – Stabilitet vid västra landfästet för ny GC-bro Östteg-Norra Ön. Upprättad av Tyréns, daterad 2025-12-15.
9. Geoteknisk stabilitetsutredning, Norra Ön, Umeå. Upprättad av Tyréns, daterad 2021-10-22.
10. MUR (Markteknisk undersökningsrapport)/Geoteknik, stabilitetsutredning Norra ön. Upprättad av Tyréns AB, daterad 2021-10-22.
11. MUR (Markteknisk undersökningsrapport)/Geoteknik, GC-bro Östteg. Upprättad av Tyréns, daterad 2026-01-23.
12. Markteknisk Undersöknings Rapport (MUR), Broetapp Norra Ön. Upprättad av LejonGEO, daterad 2024-08-15.

SGI:s synpunkter

SGI har under samrådsskedet yttrat sig, (2025-03-12 och dnr 4.3.1-2502-0294) och då framfört att:

- A. Det saknas redovisning av fält- och laboratorieundersökningar på landsidorna, så stabilitetsberäkningarna för dessa brofästen kan betraktas som

översiktliga. Utredningen av stabiliteten för samtliga brofästen behöver uppfylla som lägst detaljerad utredningsnivå.

- B. Läget för västra bron över Lillån har ändrats och beräkningen för denna behöver revideras.
- C. Stabiliteten behöver redovisas för befintliga och planerade förhållanden.
- D. Stabilitetshöjande åtgärder behövs för brostöden. En genomförbar lösning behöver redovisas i planskedet och det behöver införas bestämmelser i plankarta som säkerställer att åtgärder utförs.
- E. Bottenytan vid landfästen och brostöd behöver erosionssäkras. I bestämmelserna i plankartan anges att "...erosionsskydd får anläggas...". SGI överlät till länsstyrelsen att avgöra om bestämmelsen är tillräckligt tydlig och säkerställer att erosionsskyddet utförs.
- F. Det behöver utredas om stabilitetshöjande och erosionssäkrande åtgärder behöver utföras på landsidorna av de båda broarna.
- G. Kommunen och länsstyrelsen rekommenderades att bedöma om planområdet behöver utökas och/eller bestämmelser införas som säkerställer att sidostabiliteten blir tillfredsställande.
- H. Bedömning av odränerad skjuvhållfasthet bör ses över och motiveringen förtydligas.
- I. De geotekniska handlingarna bör kompletteras med grafiska sammanställningar av härledda värden för skjuvhållfasthet kring brostöden. Det bör även förtydligas hur de lokala förhållandena vid brostöden förhåller sig i relation till det generella medelvärde för skjuvhållfasthet inom utredningsområdet som helhet.

I samrådsredogörelsen [7] framgår att de geotekniska utredningarna ska ha kompletterats. I planhandlingarna ingår inga geotekniska utredningar eller marktekniska utredningsrapporter men [8], [9], [10], [11] och [12] har skickats till SGI efter förfrågan. SGI anser inte att kommunen visat i planhandlingarna att marken är lämplig för planerad markanvändning.

I de geotekniska handlingarna som SGI fått efter förfrågan kan vi inte se att tidigare synpunkter hanterats bortsett från det västra landfästet där kommunen kompletterat med [11] och [8], där undersökningar och beräkningar utförts i planerat broläge. Här har beräkningar utförts för befintliga och planerade förhållanden och det finns en grafisk sammanställning av den odränerade skjuvhållfastheten. För övriga brofästen kan vi inte se att de geotekniska handlingarna har reviderats och därmed kvarstår synpunkt A, C, D, H och I för dessa. Även synpunkt F kvarstår vad gäller norra broläget för bron över Storån.

Vad gäller synpunkt H har valet av odränerad skjuvhållfasthet motiverats i [8] men kvarstår i [9].

Vad gäller synpunkt G så noterar vi att planområdet vid västra brofästet vid Lillån är ca 16 m brett. Vägbanken i stabilitetsberäkningen i [8] är ca 20 m.

Vi överlåter till kommunen och länsstyrelsen att avgöra om planområdet behöver utökas.

Vi noterar att [5] inte visar samma broläge som i plankartan [1] och att [8] och [11] inte listas i de geotekniska underlagen.

För att underlätta för kommunen i det fortsatta planarbetet anser SGI att kommunen bör upprätta en markteknisk undersökningsrapport och en PM Geoteknik för aktuell detaljplan. Detta skulle öka tydligheten och underlätta vid kommande lovgivning.

Sammanfattning

Tidigare framförda synpunkter kvarstår delvis och planen bör därför justeras inför antagande.

Extra samråd gällande geotekniska frågor

Ett extra samråd, angående geotekniska frågor, hölls mellan Länsstyrelsen, Statens geologiska institut och kommunen den 29 maj 2026.

Vid det extra samrådet framkom att de kompletterande utredningar kring geoteknik och stabilitetsåtgärder som kommunen låtit göra svarar upp mot de kompletteringar och förtydliganden som SGI efterfrågat. Därmed såg Länsstyrelsen heller inte några behov av ytterligare kompletteringar eller tillägg till sitt yttrande.

Kommentar

Prövningsgrunder

Kommunen noterar att det ska inledas ett arbete kring åtgärdsprogram, förvaltningsplan och miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten för perioden 2028–2033 som kan komma att påverka framtida klassificering av vattenförkomsten. Det föranleder dock ingen förändring i de bedömningar gällande MKN för vatten som nu är gjorda inom ramen för planprocessen. Kortsiktigt uppstår små negativa effekter genom förhöjd grumling men dessa är övergående och på sikt bedöms påverkan på vattenkvaliteten bli obetydlig. Ingen statusförsämring bedöms uppkomma och möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten bedöms inte äventyras. Planförslagets påverkan beskrivs i planbeskrivning och till planen tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

För att öka tydligheten när det gäller de geotekniska förhållandena och underlätta för kommande processer har kommunen låtit upprätta en markteknisk undersökningsrapport och en PM Geoteknik för detaljplanen i enlighet med SGI:s rekommendation. Planbeskrivningen kompletteras och förtydligas med slutsatser och rekommendationer från PM Geoteknik. För att säkerställa att byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till risken för erosion införs i detaljplanen

utformningsbestämmelse för allmän plats för landfästen på norra Ön att landfäste ska pålas.

Övrigt

Kommunen känner väl till den jordkällare som tidigare tillhört Tegsgården och som nu ligger inom parkområdet på Tegssidan. Jordkällaren berörs dock inte av planområdet och bedömningen är att jordkällaren inte kommer att påverkas av ett genomförande av planen och att den fortsatt kommer att finnas kvar. Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av jordkällaren och den bedömda påverkan. Jordkällaren kommer att skyddas under byggtiden.

I plankartan införs en egenskapsbestämmelse för allmän plats med betydelsen att belysning ska anpassas för att skydda nattaktiva djur. Ev. artskyddsdispens kommer att hanteras inom ramen för genomförandeprocessen.

Arbetsområdets utbredning regleras inte i detaljplanen utan avgränsningen av arbetsområden utreds i tillståndsansökan för vattenverksamhet. Här är kommunens ambition att arbetsområdets utbredning ska vara så litet som möjligt för att så få befintliga träd ska påverkas. Artskyddsfrågan för fladdermöss kommer att hanteras samlat i tillståndsansökan för både planområdet för bron och GC-stråk samt arbetsområdet. Här ingår försiktighetsåtgärder och hänsyn som planeras under genomförandet av planen som på en översiktlig nivå beskrivs i planbeskrivning och plan-MKB och mer detaljerat i tillståndsansökan och tillstånds-MKB för att hanteras i tillståndsprövning för vattenverksamhet som löper parallellt med planprocessen.

Planbeskrivningen uppdateras med en beskrivning om att biotopskyddsdispens kan behövas för en allé vid Fiskegränd, om den påverkas av arbetsväg, så att dispens söks i god tid innan eventuellt utförande.

TRAFIKVERKET

Trafikverket har granskat remisshandlingarna och har inget att erinra mot att ärendet prövas positivt.

SWEDAVIA

Nuvarande planförslag bedöms inte innebära någon negativ påverkan på Umeå Airport.

Swedavia önskar dock att framföra följande:

Planområdet är inom riksintresset Umeå Airports påverkansområde för flyghinder och detta bör framgå av planbeskrivningen. På platsen ska inga objekt överstiga en totalhöjd (markläge + objekt) om 59,4 m ö.h.

Utöver ovan har Swedavia inga övriga synpunkter i denna granskning.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning om att planen ligger inom påverkansområde för flyghinder.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten lämnar inget svar i ärendet.

VATTENFALL

Vattenfall Vattenkraft AB, nedan Vattenfall, hänvisar till tidigare ingivet samrådsyttrande daterat den 30 maj 2025 och ingivet samrådsyttrande till det kompletterande avgränsningssamrådet för vattenverksamhet KS-2024/00842 och av Vattenfall däri framförda aspekter rörande broarnas utformning daterat den 18 mars 2026.

Då Vattenfall inte fick samrådsremissen för detaljplanen i tid gavs bolaget möjlighet att yttra sig i efterhand och noterar att yttrandet inte finns upptaget i samrådsredogörelsen till detaljplanen. Bolaget anser att yttrandet borde ha tagits med i samrådsredogörelsen med bemötande från kommunen. Till granskningsredogörelsen bör tidigare yttrande och aktuellt yttrande bemötas.

Vattenfall ser positivt på att Umeå kommun delvis justerat broarnas utformning med avseende på antal brostöd, även om detaljplanen inte reglerar broarnas utformning i detalj. Vattenfall anser att de av bolaget framförda aspekterna rörande broarnas utformning bör beaktas i det fortsatta arbetet med planeringen och genomförandet av broarna. Bolaget saknar uppgift om vilka riskbedömningar som har gjorts kopplat till risk för ökad iskravning och proppbildning samt hur detta inverkar på erosionsrisken i aktuell del av älven. Vattenfall anser att denna risk bör beaktas vid slutlig utformning av broarna.

Vattenfalls samrådsyttrande daterat 30 maj 2025

Inledningsvis får Vattenfall framhålla att bolaget inte har något att erinra mot tillåtligheten av uppförandet av broarna.

Kommunen behöver i sitt fortsatta arbete utreda om brokonstruktionerna kommer att ha en dämmande funktion som påverkar nivån på nedströmsvattenytan vid Stornorrfors kraftverk. Det kommer i så fall att föranleda produktionsbortfall i Vattenfalls verksamhet vid kraftverket. Omfattningen av ett eventuellt produktionsbortfall och storleken på ett framtida intäktsbortfall behöver således utredas och redovisas i ansökan. Vattenfall

förutsätter att kommunen kompenserar Vattenfall vid eventuellt produktionsbortfall.

Vattenfall noterar härutöver att det är relativt många brostöd i den föreslagna bron över Lillån, vilket i sig skulle kunna medföra en större risk för dämning än vid en konstruktion med färre brostöd. Vattenfall utgår ifrån att de överväganden som gjorts ifråga om de valda konstruktionerna kommer att redovisas inom ramen för den kommande MKB:n. Om de valda konstruktionerna, utöver den dämning som brostöden medför, innebär en förhöjd risk för iskravning eller igensättning förutsätts att detta beaktas vid beräkning av anläggningens dämmande effekt.

När det gäller åtgärdernas utförande under byggskedet vill Vattenfall för god ordnings skull erinra om att planeringen bör ske med beaktande av risken för högflödessituationer.

Vattenfall emotser en fortsatt underhandskontakt med projektet och bistår gärna vid en bedömning av eventuell påverkan på Vattenfalls verksamhet i Stornorrfors.

Kommentar

Vattenfall yttrade sig under samrådet och skickade sitt yttrande till Kommunstyrelsen, KS-2024/00842, och därmed registrerades inte yttrandet i byggnadsnämndens detaljplaneärende, BN-2024/00060. Yttrandet har i efterhand registrerats även i planärendet och tas nu med i utlåtandet för detaljplanen, se rubriken *Vattenfalls samrådsyttrande daterat 30 maj 2025* ovan.

Detaljplanen reglerar ingen detaljutformning av broarna såsom antalet brostöd eller konstruktion. Alla de frågorna, liksom risk för iskravning och proppbildning, hanteras i kommande tillståndsprövning och detaljprojektering. Kommunen kommer ha en fortsatt dialog med Vattenfall i de kommande processerna.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget med reservation för följande synpunkter:

Anläggandet av broarna medför stora negativa konsekvenser för värdefulla naturmiljöer som riskerar att förbuden i artskyddsförordningen utlöses och att det krävs dispens för fridlysta arter som berörs.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och planbeskrivningen behöver därför tydligare visa vilka konkreta skyddsåtgärder som behöver vidtas för att förbuden i artskyddsförordningen inte ska aktualiseras för fladdermöss och vittryggig hackspett.

Artskyddsutredningen bör fokusera på konsekvenserna av broetableringen för arter och deras livsmiljöer ur ett artskyddsperspektiv samt vad konsekvenserna bedöms bli om en viss skyddsåtgärd vidtas eller inte. I artskyddsutredningen bör fokus ligga på förslag på åtgärder, medan det i MKB:n och i planbeskrivningen bör förtydligas vilka konkreta skyddsåtgärder som faktiskt ska vidtas. Argumentationen behöver vara tydligt underbyggd med fakta och vad konsekvensen kan bli om rätt typ av skyddsåtgärder vidtas, alternativt uteblir.

Om MKB:n och planbeskrivningen inte blir tillräckligt tydliga i det här skedet kan krav på kompletteringar komma från prövande myndighet i senare skede med risk för ännu mer förseningar. Om underlaget är bristfälligt innebär det att planbeskrivning och MKB inte tillräckligt tydligt visar varför artskyddsdispens inte behövs och risken ökar för att förbuden i artskyddsförordningen aktualiseras.

I bilagd Miljökonsekvensbeskrivning för *Detaljplanen Ön 1:96 med flera (broetapp) Granskningsversion* finns specifika kommentarer om var i dokumentet förtydliganden är nödvändiga.

Bakgrund

Planens syfte är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön. Genomförandet av detaljplanen kräver tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

På norra Ön pågår ett detaljplanearbete (BN-2013/00345) för att skapa förutsättningar att utveckla en ny stadsdel. För att delfinansiera broprojekten med bidrag från statliga stadsmiljöavtal har broplanen lösts ut från detaljplanen för norra Ön för att skynda på tillståndsprocessen för broprojektet.

I samrådsskedet framförde miljö- och hälsoskyddsnämnden följande synpunkter:

- Planbeskrivningen behöver kompletteras med skyddsåtgärder både inom och utanför planområdet för att minska negativa konsekvenser för naturmiljöer och säkerställa en gynnsam lokal populationsutveckling för berörda skyddade arter.
- Vid cykelvägen på Tegssidan ligger en jordkällare som både har ett kulturellt och värde som ett potentiell vinterkvarter för fladdermöss.
- För att säkerställa brokonstruktionen kan det behöva utföras stabilitetshöjande åtgärder vid broarnas landfästen. Förtydliga om åtgärder för att höja stabiliteten av strandbrinken kommer ske inom detaljplaneområdet, alternativt utöka detaljplaneområdet eftersom stabilitetsåtgärderna innebär varaktig ändring av nuvarande markförhållandena.
- Under arbetet med detaljplanen för att skapa förutsättningar för bostäder och verksamheter på norra Ön föreslogs det i dagvattenutredningen att avleda dagvattnet via ledningar vid brofästena. Detta för att minska

påverkan på strandmiljöerna. Om detta fortfarande är aktuellt bör broplanen kompletteras angående detta.

Samtliga synpunkter från nämnden i samrådsskedet har beaktats i granskningshandlingarna förutom den första punkten.

Kommentar

MKB och planbeskrivning kompletteras kring vilka konkreta skyddsåtgärder som planeras vidtas för att inte förbudet i artskyddsförordningen inte ska aktualiseras.

LANTMÄTERI

Planfrågor som berör Lantmäterimyndighetens kommande arbete Lantmäteriets arbetsuppgifter, efter det att detaljplanen har vunnit laga kraft, är att med stöd av detaljplanen avstycka föreslagna tomtplatser och inrätta/omforma/utöka gemensamhetsanläggningar för vägar och hamnar.

Vid genomgång granskningshandlingar (daterade februari 2026) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Planbeskrivning

Det står att planområdet berör befintliga servitut, i Genomförandebeskrivningen. Men det är inte angivet vilka och hur de påverkas, detta måste redogöras.

Plankartan

Kan inte hitta vad fastigheten heter på Tegsidan där bron ska ansluta, måste anges.

För plangenomförandet viktiga frågor där planen bör förbättras

Planbeskrivning

Det är väldigt svårt att förstå i de gamla befintliga planerna var broarna kommer ansluta till land, det bör ritas ut i de gamla planerna.

Det står angivet på många platser om Storån och Lillån men namnen är inte utsatta i någon karta. Dessa namn behöver även placeras ut i detaljplane-kartan.

Det står inget hur snöhanteringen skall lösas för den del som är planlagd som gata.

Röda markeringar syns inte på figur 33.

Det är väldigt oklart hur stora kostnaderna kommer bli för fastighetsägarna på Ön genom den så kallade exploateringsersättningen. Sedan behöver det

även preciseras vilka dessa "fastighetsägare på Ön" är och vilka "fastighetsägarna i byarna på Ön" är.

Det bör framgå att gemensamhetsanläggningen bör omprövas så att det inte längre ska vara gemensamhetsanläggning i den del som planläggs som gata.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras i genomförandebeskrivningen med vilka servitut som berörs av planen och hur de påverkas.

Fastighetsnamnet, för fastigheten där bron ansluter på Tegssidan, finns angivet på plankartan i den del av fastigheten som ligger i älven.

Vilka delar av gällande planer som berörs av planförslaget beskrivs i text.

Markeringar på figur 33 justeras.

Den fördjupade översiktsplanen, Fördjupning för Ön, beskriver utvecklingen av ny bebyggelse på Ön. De två gång- och cykelbroarna samt gång- och cykelkopplingen över Ön som planläggs i denna detaljplan (BN-2024/00060, *Ön 1:96, broetapp*) är ett steg i en etappvis utbyggnad av Ön i enlighet med Fördjupning för Ön. Även pågående detaljplan för Norra Ön (BN-2013/00345) är ett steg i utbyggnaden.

Övriga fastighetsägare/exploatörer som genom planläggning kan komma att utveckla Ön har nytta av allmänna anläggningar som planläggs i ovanstående detaljplaner. Finansiering av de broar som planläggs i denna detaljplan (BN-2024/00060) kan således komma att ingå i exploateringsersättning vilket regleras i exploateringsavtal med berörd exploatör.

Ett särskilt dokument för exploateringsersättning på Ön, med fastställda principer och nivåer för ersättning kommer att upprättas i samband med detaljplanen för Norra Ön (BN-2013/00345).

Grundprincipen när det gäller allmän plats, gata, med kommunalt huvudmannaskap är att fastighetsägare/ga eller kommun kan ta initiativ till inlösen. Syftet med planläggningen innebär att det är kommunen som ska sköta den korsningen vid Nabbvägen.

Kommunen uppfattar det inte som praktiskt att ompröva ga:3 idag eftersom omprövning ändå kommer ske i samband med planläggningen av norra Ön. Där planeras vägnätet och huvudmannaskapet också på ett annat sätt.

BRAND- OCH RÄDDNINGSNÄMNDEN/BRANDFÖRSVAR

Brandförsvaret inget att erinra.

UMEÅ ENERGI AB

För fjärrvärmeledningar och bredbandsledningar inget att erinra.

För elledningar (Elnät AB):

Inom planområdet förekommer regionnätsluftledning samt regionnätskabel. Luftledning finns på Ön och passerar tilltänkt yta för väg mellan broarna. Regionnätskabel återfinns vid brofästet på stadssidan. Se nedan för karta som visar vart dessa ligger. Om luftledning eller kablar behöver flyttas eller justeras bekostas detta av exploateringsprojektet. Detta kräver en ledningssamordning.



Kommentar

Luftledning bedöms inte beröras av exploateringen utöver anpassningar vid arbete under och i närheten av den. Påverkan på och hantering av regionnätskabel studeras vidare i detaljprojektering, i samråd med Umeå Energi. Eventuella åtgärder förorsakade av exploateringsprojektet bekostas av det samma.

VÄSTERBOTTENS MUSEUM AB

Västerbottens museum konstaterar att det reviderade förslaget innebär en ändrad placering av bron över Lillån samt av gång- och cykelvägen på Teggsidan. Den föreslagna sträckningen ligger i direkt anslutning till byggnadsminnet Tegsgården.

Tegsgården, uppförd 1825 och byggnadsminnesförklarad 1969, har höga kulturhistoriska värden som omfattar såväl huvudbyggnaden som dess

parkliknande miljö. Den nya sträckningen riskerar att medföra en påtaglig påverkan på byggnadsminnet och dess närmiljö, både genom intrång i parkmiljön och genom anläggningsarbeten av väg och bro. Föreslagen placering av väg och bro riskerar även att försvåra förståelsen av platsens historiska karaktär och sambandet mellan byggnaden och dess omgivning (t ex jordkällaren) och övriga spår.

Museet anser därför att lokaliseringen bör omprövas och att placeringen bör återgå till det förslag som redovisades i plankartan inför samrådet. Broförbindelsen och dess anslutningar bör i stället utredas med utgångspunkt i att undvika intrång i byggnadsminnets direkta närmiljö.

Förslag på åtgärder

Västerbottens museum bedömer att planförslaget, i den del som avser brosträckningen vid Tegsgården, innebär en negativ påverkan på byggnadsminnet och dess omgivning. Museet förordar därför att sträckningen ses över och att alternativa lösningar prövas.

En konsekvensanalys av det nya förslagets påverkan på byggnadsminnets kulturvärden bör genomföras inom ramen för planarbetet.

Kommentar

Broförbindelsen över Lillån föreslås få en placering som, på Tegssidan landar i befintligt parkområde, främst på grund av de svåra geotekniska förhållandena i det alternativ som föreslogs i samrådet. En annan viktig fördel med den placering som nu föreslås är att den bättre kopplar till befintliga gång- och cykelstråk i parkområdet och längs Norra Obbolavägen.

Kommunen bedömer att planförslaget inte kommer att påverka byggnadsminnet Tegsgården negativt. Parkområdet, som är allmän plats, intill Tegsgården kommer att bestå och så även jordkällaren så det sambandet förändras inte. Under byggtiden kommer åtgärder att vidtas för att inte byggnadsminnet ska påverkas.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN UMEÅ MED OMNEJD, NATURSKYDDSFÖRENINGEN VÄSTERBOTTEN

Föreningens övergripande inställning till exploatering av Ön

Föreningen är i grunden positivt inställd till utveckling av gång- och cykelvägar i Umeå stad samt tillgängliggöranden av rekreationsområden i och i närheten av staden. Vi menar dock när det kommer till Ön, mitt i Umeälven i centrala Umeå, att det är en för Sverige nästan unik stadsnära naturmiljö som rätt förvaltnad skulle kunna bli en stor attraktionskraft för staden och dess invånare. Med en försiktig förvaltning skulle Ön kunna tillgängliggöras för umebornas rekreation samtidigt som naturvärdena bibehålls och till och med ökas, något som omöjliggörs med de planer kommunen har för att exploatera Ön.

Vidare menar vi att det är ett bakvänt förfarande att först anlägga en GC-väg på Norra Ön, innan den större detaljplanen för bebyggelse av Norra ön är granskad och antagen. I broutredningen hänvisar man till tillgängliggörande av rekreationsvärden och förbindelser till den tänkta bebyggelsen. Den planerade exploateringen genom bebyggelse kommer till stor del förstöra just de rekreationsvärden som motiverar brobygget.

Som vi ser det kommer den större detaljplanen för bebyggelse på Norra Ön att hamna i strid med artskyddsförordningen och därför potentiellt aldrig kunna genomföras. Motiven för att påbörja brobyggen till Ön innan den detaljplanen är antagen anser vi därför är svårmotiverat, inte minst utifrån de konstaterade naturvärden som finns där.

Sist men inte minst, det finns redan tre broar till ön. Om man på allvar vill tillgängliggöra Öns rekreationsvärden utan att samtidigt förstöra naturvärdena skulle dessa broar kunna uppdateras och knytas samman tydligare för gång och cykeltrafikanter, eventuellt ihop med anläggandet av en bro enbart från centrum-sidan med minimala markanspråk i jämförelse med de broar som i den aktuella remissen planeras. Nedan följer vårt yttrande om de mer specifika frågor som broutredningen väcker.

Vårt yttrande i sammanfattning

Nedan följer vårt yttrande över broutredningen i granskningsfasen. Vi lyfter där fram och kommenterar frågor som rör artskydd och markförhållanden. Det för oss in i resonemang om frågor som rör fragmentering och isolering av arters livsmiljöer, konnektivitet, kumulativa effekter, kompensation åtgärder samt tillägg till vad som redan framkommit om hur detta förhåller sig rättspraxis i artskyddsfrågor. Vi lyfter specifikt några arter med särskilt högt skyddsvärde och visar hur även små ingrepp kan vara av stor betydelse i redan fragmenterade områden.

Sammantaget är vår bedömning att det aktuella brobygget kan komma att hamna i strid med artskyddsfrågor och därför är svårgenomförd i sin nuvarande form. Åtgärden kan också behöva belysas gentemot naturreservatsförordningens krav som i sig betonar behovet av att bevara och öka andelen gröna områden i stadsmiljöer och nå god miljöstatus samt gynnsam bevarandestatus för livsmiljötyper som omfattas av habitatdirektivet. För att undvika det bör broarna byggas på så vis att naturvärdena inte äventyras. Vår förståelse är att det innebär att broarna måste anläggas så att i princip ingen skog behöver avverkas och erosionsskydd inte heller anläggas. Att ett fåtal naturvärdesträd skulle avverkas vid anläggningen torde vara försumbart i sammanhanget så länge detta kompenseras. Detta skulle naturligtvis innebära ett stort avsteg från nuvarande tekniska detaljer i planbeskrivningen. Om brobygget rent tekniskt kan omformas och utföras på det viset är inte vår sak att uttala oss om.

Det är också av vikt att vattnets kvalitet och risk för försämring beaktas, något som regleras i vattendirektivet.

Kommentar

Kommunen har beviljats stadsmiljöavtal för medfinansiering av gång- och cykelbroarna till Ön som har en begränsning i tid. De aktuella broarna planläggs därför i en egen detaljplan, för att kommunen ska hinna ta del av stadsmiljöavtalet, då detaljplanen för norra Ön innehåller en rad osäkerheter. De nya gång- och cykelbroarna kommer att bli viktiga för Umeå både ur ett rekreativt och socialt perspektiv samt kunna bidra till ökad framkomlighet för de hållbara färdssätten.

Kommunens bedömning är att broarna kan genomföras utan att naturvärden på platsen långsiktigt äventyras. MKB och planbeskrivning har kompletterats med förslag till skyddsåtgärder, bl.a. med att trädfällningar och avverkningar utförs utanför fåglarnas häckningstid och tider för migration och yngelkolonier av fladdermöss. Påverkade strandskogar ska återplanteras. I tillståndsansökan för vattenverksamhet ingår ytterligare skyddsåtgärder under genomförandet av planen/bygghälsan för att klara artskyddet.

VÄSTERBOTTENS ORNITOLOGISKA FÖRENING (VOF)

Härmed avges remissyttrande från Västerbottens ornitologiska förening (VOF) gällande förslaget till ny detaljplan för broförbindelser till Ön (Ön 1:96 m.fl.). VOF har tagit del av utsänt underlag och fokuserar i detta yttrande på de aspekter rörande fågelskydd och biologisk mångfald som inte i tillräcklig grad belyses eller preciseras i de befintliga utredningarna.

1. Artskyddsutredningen avseende vitryggig hackspett (vitryggen)

Underlaget tar särskilt upp frågan om befintliga lövskogar på ön är tillräckligt stora för att utgöra ett eget revir för vitryggen. Å ena sidan kommer man fram till att Ön tycks "utgöra ett gränsfall till att vara del av ett fullgott revir för vitryggen". Men man påpekar också att "Dock ska det kanske inte dras för stora växlar på resultaten; häckningsförsök har under senare år bevisligen gjorts även i områden som inte hamnar i kategorin med högsta habitatvärde."

VOF vill i sammanhanget hänvisa till två nyare studier (Ettwein et al., 2025; Ettwein et. al, 2026) om storleken på vitryggens behov av lämpliga biotoper, både för häckning och resten av året. Dessa båda studier pekar på att revirstorlek under häckningstid kan antas vara så lite som ca 20–50 ha men under övrig tid på året mycket större. Utifrån dessa källor och utredningens egna slutsatser så finns det därmed anledning att inte utesluta att vitryggen finner Ön lämplig som habitat för häckning. Mot bakgrund av att vitryggen är i behov av betydligt större områden med lämplig biotop i form av lövskog utanför häckningstid under större delen av året så finns det givetvis

också anledning att totalt sett värna dessa miljöer i det aktuella området, även om vitryggen skulle häcka i närheten i stället.

2. Förtydligat skydd under häckningstid (EU-dom C-784/23)

Underlaget nämner att avverkning bör ske utanför häckningstid. VOF vill dock understryka betydelsen av det nya förhandsavgörandet från EU-domstolen (mål C-784/23) från augusti 2025.

- **Kvalifikationsgräns:** Enligt den senaste tolkningen från Naturvårdsverket och Skogsstyrelsen omfattas avverkning av förbudet mot störning om skogen innehåller cirka **tio häckande fågelpar per hektar**. Med tanke på de höga naturvärdena i strandskogarna på Ön är det högst sannolikt att denna täthet uppnås.
- **VOF kräver:** Att kommunen genomför en specifik inventering för att fastställa par-tätheten per hektar i de berörda lövskogspartierna för att säkerställa att förbudet i artskyddsförordningen inte överträds genom "avsiktlig störning".

3. Standardiserad uppföljning och metodik

Underlaget föreslår uppföljning men preciserar inte metodvalet.

- **Metodkrav:** BirdLife Sverige betonar att inventeringar måste utföras under lämpliga tider på året för att relevanta arter ska upptäckas med stor sannolikhet.
- **VOF kräver:** Att all uppföljning av skyddsvärda fåglar sker enligt Naturvårdsverkets "**Manual för uppföljning i skyddade områden – Skyddsvärda fåglar**". För de arter som identifierats på Ön, såsom hackspettar och rovfåglar, bör specifika metoder som "Förenklad revirkartering" (metod 3.6) användas för att mäta huruvida bevarandemålen uppnås.

4. Ekologisk kompensation enligt BirdLife Sveriges riktlinjer

Även om underlaget nämner att konsekvenserna kan minskas genom kompensation, saknas en tydlig tillämpning av BirdLife Sveriges principer.

- **Trestegshierarkin:** BirdLife Sverige anser att ekologisk kompensation ska följa tre steg: undvika, minimera och sist kompensera. Kompensation får aldrig vara en förevändning för exploatering av områden som annars inte hade tillåtits.
- **VOF kräver:** Om skada på strandskogens ekologiska funktion bedöms som oundviklig, ska kompensation ske genom **restaurering eller skydd av likvärdig livsmiljö** i närområdet. Detta bör inkludera

skapande av nya boplatser såsom holkar för hålbbyggare i urbana miljöer där naturliga hålträd går förlorade.

5. Störningsskydd vid drönanvändning, belysning, kanalisering av besökare

Underlaget berör ljusstörningar, men saknar riktlinjer för drönare som ofta används vid inspektion och byggnation av broar. Det behöver planeras med hänsyn till fågelskydd genom kanalisering av besökare.

- **Drönarpolicy:** Fåglar störs uppenbart av drönare, särskilt under häckningstid. BirdLife Sveriges inställning är att drönare ska undvikas i känsliga fågelmiljöer såsom strandängar och skogsområden med skyddsvärda arter.
- **VOF kräver:** Ett uttryckligt förbud mot drönanvändning inom arbetsområdet under perioden mars–augusti för att skydda häckande fåglar. Vidare bör belysningen på broarna utformas så att den inte bara minimerar spilljus utan även undviker att fungera som en **barriär för fågelsträck** nattetid, i linje med BirdLife Sveriges riktlinjer för urban miljö.

6. Datatransparens och rapportering

För att säkerställa att beslutsunderlaget är korrekt och tillgängligt krävs noggrann rapportering.

- **Artportalen:** BirdLife Sverige förväntar sig att alla naturvårdsintressanta observationer rapporteras till Artportalen.
- **VOF kräver:** Som ett villkor för projektet ska samtliga inventeringsdata från konsultutredningar laddas upp i Artportalen. Information om särskilt känsliga arter (t.ex. vitryggig hackspett eller sommargylling) ska hanteras med vederbörlig sekretess genom dolda observationer för att undvika otillbörlig störning från besökare.

Sammanfattningsvis anser Västerbottens ornitologiska förening att föreslagen exploatering innebär så stora ingrepp i unika strandmiljöer att kraven på försiktighetsmått, metodval och kompensation måste skärpas avsevärt för att projektet ska kunna anses förenligt med modern artskyddspraxis.

Kommentar

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med förslag till skyddsåtgärder, bl.a. med att trädgårdar och avverkningar utförs utanför fåglarnas häckningstid och tider för migration och yngelkolonier av fladdermöss. Detta innebär att avverkning ska ske främst under vintertiden mellan den 15 okt - 1 mars. Skyddsåtgärder för att minska påverkan under genomförandet/bygghasen hanteras i tillståndsansökan för

vattenverksamhet. Nödvändiga avverkningar av enstaka träd inom arbetsområdet som av tvingande skäl måste ske utanför den tiden krävs en specifik utredning huruvida trädet används av för häckande fåglar eller som viloplats för fladdermöss.

Kommunen ställer alltid krav på att intressanta arter som observeras vid natur- och riktade artinventeringar ska inrapporteras till artportalen av inventeringsansvarig.

Skyddsåtgärderna i MKB har kompletterats med att under perioden mellan mars - augusti inte får användas drönare för inspektion av broar eller arbetsområdet. Akut nödvändiga drönarinsatser genomförs helst mitt på dagen mellan 11 - 16.

BIRDLIFE SVERIGE

BirdLife Sverige lämnar här nedan synpunkter med anledning av planförslaget med preliminärt syfte att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön. Föreningen ser aktuell detaljplan som en del i en framtida exploatering av Ön som sannolikt kommer att aktualisera artskyddsförordningens förbudsregler med anledning av förekomst av mindre hackspett och vittryggig hackspett m.fl. För mer detaljerade synpunkter i detta hänseende hänvisas till yttranden från Västerbottens Ornitologiska Förening (VOF) och Naturskyddsföreningen i Umeå.

Bakgrund

Umeå kommun planerar att utveckla en stadsdel på norra delen av Ön. Utvecklingen innebär att delar av naturmiljöerna som finns på Ön idag ersätts av bebyggelse, vilket påverkar många arters livsmiljö. Stora delar av befintlig strandlövskog kommer behöva tas ner för att möjliggöra stabilitets- och erosionsåtgärder. Utgångspunkten är att majoriteten av strandskogarna ska återställas för att på sikt återskapa naturvärden, medan vissa delar iordningsställs som parkmark. Umeå kommun föreslår att avsätta områden på Ön till naturområden i syfte att säkerställa en gynnsam populationsutveckling för de fridlysta arter som riskerar att påverkas negativt av bebyggelseutvecklingen. Kommunen gör bedömningen att den planerade bebyggelseutvecklingen, tillsammans med de områden som föreslås att bevaras, har anpassats i tillräcklig omfattning för att artskyddsförordningens förbud inte ska aktualiseras för majoriteten av förekommande arter.

BirdLife Sveriges bedömning och ståndpunkter

För att avgöra om exploateringen riskerar att utlösa förbuden i artskyddsförordningen behöver en bedömning göras avseende hur såväl mindre som vittryggig hackspett nyttjar norra Ön, hur arterna påverkas av borttagandet av livsmiljöer och om det finns skyddsåtgärder som kan vidtas för att påverkan inte ska uppstå. I bedömningen behöver även ställning tas till om

störningen saknar betydelse för att återupprätta arterna på en tillfredsställande nivå. Norra Ön ligger inom en utpekad värdetrakt för vittryggig hackspett, vilket medför att lövskogar med betydande livsmiljövärden bör gynnas för att främja artens bevarande. Av hittills redovisade planer framgår att ungefär 20 hektar lövskogsmiljöer på norra Ön försvinner i och med den planerade exploateringen.

Enligt Mark- och miljööverdomstolens avgörande i mål P 10706-21 måste utredningen för en detaljplan utesluta risken för otillåten störning av skyddade arter. Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) upphävde den för målet aktuella detaljplanen med hänvisning till att Stockholms stad inte i tillräcklig omfattning hade utrett den mindre hackspettens status och överlevnadsmöjligheter. På mycket liknande sätt upphävdes en detaljplan i Härnäs kommun i mål P 1715-23. Dessa domar påvisar att förväntad störning som kommer av föreliggande detaljplan kräver dispens från artskyddsförordningen.

P 1715-23: "Domstolen noterar därtill att planen, utöver den naturmark som sparats i planområdets nordvästra del, inte säkerställer några andra av de i artskyddsutredningen föreslagna åtgärderna för att minimera påverkan på arterna. Vidare är det genom utredningen inte klarlagt i vilken omfattning det behövs och finns förutsättningar att meddela eventuella dispenser från förbuden i artskyddsförordningen (jfr 14 § artskyddsförordningen)... Mark- och miljööverdomstolen bedömer, med utgångspunkt i den enligt detaljplanen medgivna markanvändningen samt vad som genom utredningen framkommit om naturvärdena och skyddade arter inom eller i anslutning till området, att förhållandena är sådana att ett genomförande av planen kan antas medföra betydande miljökonsekvenser i form av påverkan på skyddade arter."

P 10706-21: "Det finns i och för sig inte något formellt krav på att eventuellt behövliga dispenser ska ha inhämtats innan beslut om detaljplan fattas. Om frågan om skyddade arter tas upp först sedan övriga prövningar slutförts finns det dock en risk att någon verklig prövning av förutsättningarna för undantag från skyddet inte kommer till stånd (se rättsfallet RÅ 2005 ref. 44). Regelsystemet måste anses förutsätta att den information som krävs i dessa avseenden ska finnas tillgänglig i ett ärende om detaljplan, genom en miljökonsekvensbeskrivning eller, om det är tillräckligt, genom utredning i enklare form. Ett bristfälligt beslutsunderlag kan vara skäl för att ett beslut att anta en detaljplan inte kan godtas (se bl.a. rättsfallet MÖD 2014:4)."

BirdLife Sverige menar att negativ påverkan på Öns ekologiska funktion för mindre respektive vittryggig hackspett står i strid med artskyddsförordningen och det lagstiftade skydd som EU-domstolen fastställt i de förenade målen C-473/19 och C-474/19 Skydda skogen. Artskyddsförordningen införlivar fågeldirektivet i svensk miljölagstiftning och tolkningen ska således ytterst ske utifrån EU-domstolens praxis. I Skydda skogen poängterades att stor vikt ska läggas på vilken skada som den planerade verksamheten utgör

för den aktuella livsmiljön och för kontinuerlig ekologisk funktion (KEF) för berörda arter. KEF ska upprätthållas inom ett enskilt område, även om risk för försämrade bevarandestatus saknas ur ett större (regionalt/nationellt) perspektiv. Detta är också fastslaget bland annat genom Mark- och miljööverdomstolens dom i mål M 3276-20.

Landets mark- och miljödomstolar konstaterar i allt större utsträckning att hänsyn måste tas till kumulativa effekter, eftersom EU-domstolen i de Skydda skogen fastslog kravet att myndighets- och domstolsbeslut måste inbegripa landskapsperspektivet. Detta blir särskilt tydligt då exploateringar sammantaget berör stora landskapsavsnitt och därmed väsentligt förändrar mängden befintligt habitat av särskilda slag/kvaliteter. Enligt gällande rättspraxis måste alla fågelarter vars populationsnivå bedöms vara otillfredsställande föreskrivas sådan hänsyn som krävs för att populationen, liksom dess KEF, kan återupprättas. Bedömningen av hur en fågelarts population kan återupprättas till en tillfredsställande nivå behöver kunna styrkas och motiveras utifrån aktuella underlag och bästa möjliga vetenskapliga kunskap från fall till fall.

Det saknas vetenskapligt stöd för att planerad habitatförlust och störning kan kompenseras med de åtgärder som kommunen har föreslagit. Härvid bör påtalas att Mark- och miljööverdomstolen tydligt slagit fast att skyddsåtgärder måste vara konstaterat effektiva och verksamma senast vid tidpunkten för exploateringen genomförande. BirdLife Sverige anser inte att de föreslagna åtgärderna kan anses utgöra en sådan försiktighetsåtgärd som säkerställer att kvaliteten på de för mindre och vitryggig hackspett tillgängliga livsmiljöerna kan bibehållas.

BirdLife Sverige menar, utifrån ovanstående konstateranden, att Umeå kommun måste söka vederbörlig artskyddsdispens för de verksamheter som påverkar aktuellt revir för mindre hackspett samt vidtar nödvändiga kompensationsåtgärder för att bibehålla KEF för såväl mindre som vitryggig hackspett i området.

Avverkning under häckningstid

BirdLife Sverige vill avslutningsvis uppmärksamma om EU-domstolens förhandsavgörande i mål C-784/23 Voore Mets, av vilket framgår att såväl gallring som avverkning av skog med rikt fågelliv ska vara förbjuden under fåglarnas häckningstid. Domen fastställer vidare kravet på medlemsstaterna att bevara och återställa tillräckligt varierande och stora livsmiljöer för att bibehålla och återställa fågelpopulationer på/till tillfredsställande nivåer (se punkt 51).

Voore Mets har nu börjat implementeras i Sverige, t.ex. av Mark- och miljödomstolen i Umeå i mål M 383-25: *”När det kan konstateras att det finns cirka tio häckande fågelpar per hektar i en skog som ska avverkas, innebär kalhuggning och gallring under fåglarnas häcknings- och uppfödningssperiod att risken godtas för att fåglar dödas eller att deras bon eller ägg*

förstörs eller skadas vilket inte är tillåtet enligt fågeldirektivet. I den mån den störning som avverkningen medför har en betydande inverkan på målet att bibehålla populationen av de berörda fågelarterna på en tillfredsställande nivå, eller att återställa populationen till en sådan nivå är åtgärden även otillåten på den grunden (p. 60). Domstolen slog även fast att det, i enlighet med försiktighetsprincipen, kan vara motiverat att utgå från att ett visst antal häckande fågelpar förekommer utifrån skogens typ och ålder samt på det förhållandet att ett antal exemplar identifierats vid en kontroll på de berörda skiftena (p. 61).

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det utifrån vad som framkommit om skogens värden som livsmiljö för fåglar och de fågelförekomster som kunnat konstateras vid inventering framstår som att ett relativt stort antal fågelpar kommer att häcka inom de områden som SFV avser att kalhugga. Domstolen bedömer att en avverkning inom häckningsperioden därmed innebär ett medvetet risktagande för att ej ännu flygfärdiga fågelungar dödas eller att fåglars bon och ägg förstörs eller skadas vid en avverkning. Därutöver kan en avverkning anses innebära en avsiktlig störning av häckande individer av tretåig hackspett, även långt utanför det anmälda området. En sådan störning saknar inte betydelse för att återupprätta populationen till en tillfredsställande nivå. Avverkning inom häckningsperioden i de båda anmälda skogsområdena är därmed förbjudet enligt 4 § artskyddsförordningen. Det krävs därmed en artskyddsdispens för att utföra den anmälda avverkningen inom fåglars häckningsperiod, som generellt kan sägas vara från 1 april till 31 juli.”

Även Mark- och miljööverdomstolen har uttalat sig med anledning av Voore Mets, t.ex. i mål M 4743-23: *”Bristen på utredning innebär att det inte heller är möjligt att bedöma huruvida avverkningen riskerar att förstöra eller skada fåglars bon eller ägg (4 § första stycket 2 artskyddsförordningen).”* I mål M 4039-24 konstaterade MÖD att den anmälda avverkningen stred mot samma förbud, eftersom bolaget inte hade redovisat underlag avseende boträd eller häckningsmiljöer, och att det därmed inte var möjligt för domstolen att föreskriva om försiktighetsåtgärder.

Kommentar

Det här samrådet omfattar planområdet som tas i anspråk för anläggandet av broarna och GS-stråket, inte detaljplanen för bebyggelse som Birdlife Sverige hänvisar till i sin bakgrundsbeskrivning.

Som ett underlag till det nu aktuella planförslaget för broetappen har även en artskyddsutredning (Pelagia, 2026) utförts i vilken detaljerade bedömningar görs av planens påverkan på i området förekommande skyddade arter. I utredningen förutsätts ett värsta scenario där i princip all naturmark inom det preliminärt skisserade arbetsområdet för byggskedet bedöms försvinna. I praktiken bedöms det dock troligt att dessa ingrepp i viss mån kan minskas genom god anpassning och hänsyn i byggskedet. Anläggandet av broarna och GC-stråket max 0.79 ha skog istället för 20 ha skog. För att

säkerställa en kontinuerligt ekologisk funktion har det genomförts en habitatanalys för vitryggig hackspett.

I både detaljplanen och tillståndsansökan har det redovisats skyddsåtgärder för att minska påverkan av skyddade arter så att artskyddet inte utlösas, bland annat att trädfällningar och avverkningar utförs utanför fåglarnas häckningstid och tider för migration och yngelkolonier av fladdermöss. För nödvändiga avverkningar av enstaka träd inom arbetsområdet som av tvingande skäl måste ske utanför den tiden krävs en specifik utredning huruvida trädet används av för häckande fåglar eller som viloplats för fladdermöss.

Sammantaget bedöms, med stöd av utförd artskyddsutredning, att planförslaget bör kunna genomföras utan att artskyddsförbud utlöses om planerade skyddsåtgärder genomförs och god hänsyn tas i byggskedet.

POSTNORD

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

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox i anslutning till entrén. Färdvägen till postanordningen ska vara öppen och farbar året runt för valt fordon, samt ges möjlighet att vända.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller annan förändring gällande befintlig alt ny infrastruktur. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar

Planförslaget medför inte nya bostäder. Däremot kan de nya gång- och cykelbroarna komma att underlätta för posttjänsten då det skapas fler passager över älven och fler kopplingar till Ön.

SXK (SVENSKA KRYSSARKLUBBEN) BOTTENVIKSKRETSENS HAMN- & FARLEDSKOMMITTE

Angående Detaljplan för fastigheterna Ön 1:96 m.fl. (broetapp) inom Ön i Umeå kommun, Västerbottens län SXK (Svenska Kryssarklubben) har tidigare avgett synpunkter rörande broarnas påverkan på den segelfria höjden, längs Umeälven. Då Lillåns segelfria höjd redan är begränsad till ca 3,6 m så lämnar vi den därhän.

Älvens segelfria höjd i farleden från havet via Storån och till Kyrkbron är sedan tidigare begränsad till 9 m av Obbolabron, järnvägsbron över Stor-Sandskär och Kolbäcksbron/E4. Från Kyrkbron reduceras höjden till endast 3,8 m. Bland inkomna yttranden så framförs, förutom i vårt, i ytterligare åtta yttranden oro för ytterligare begränsningar av framkomligheten. Oron för ytterligare höjdbegränsningar i älven är alltså utbredd. Trots att de flesta aspekter avhandlats så nämns väldigt lite om framkomligheten på älven.

Till exempel nämns i "Planbeskrivning Ön 1:96...", under Fri passage längs älven (s 15) endast passage på land, inget om framkomligheten på älven. I "Planbeskrivning Ön 1:96..." nämns på sid. 22 en vertikal begränsning upp till +0,6 m över angivet nollplan (över RH2000). Både i text och i illustrationer har man utgått från 3,8 m segelfri höjd! Brobanornas lutningar/backar och landanslutningar utgår från denna höjd. Hur en brohöjd som INTE ytterligare begränsar framkomligheten på älven skulle påverka brolutningar, landanslutningar, omgivningar och nödvändiga landområden, framför allt på Öbackaområdet, ser vi inte vara belyst.

I kommentarer till yttrandena påminns om att "detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan". Trots detta påstående gör vi bedömningen att bestämmelserna i detaljplanen endast villkorar att brokonstruktionen inte ska finnas under vattenytan. Och att man genom att endast nämna 3,8 m höjd, och konsekvenser av den, redan i detaljplanen begränsat den fria höjden. Vi finner det utmärkt att ni på detta sätt uttryckligen förbjöd en vägbank.

Men vi yrkar att ni förutom de föreslagna bestämmelsetexterna även ska införa: "Därtill får fri höjd under brospannet inte begränsas till mindre än vad Kolbäcksbron idag begränsar den höjden till". Obs att segelfria höjder ska ha marginal för t ex högt vattenstånd. Verkliga höjderna är högre (minst 0,5 m) mätt från normalvattenstånd. www.transportstyrelsen.se TSFS 2019:12.

Svenska Kryssarklubben är en rikstäckande organisation från 1924, med syftet att på ett hållbart sätt främja fritids- och långfärder till sjöss, friluftsliv, samt värna och sprida kunskap om natur- och kulturmiljön längs våra kuster, i våra skärgårdar och sjöar.

Kommentar

Broarnas segelfria höjd regleras inte i detaljplanen, varken för bron över Lil-lån eller Storån. I Storån regleras dock en minsta flarledsbredd till minst 80 meter.

I utformningen av broarna, en process som pågår parallellt med planen, har man utgått från förutsättningarna att broarna ska ha en flack lutning för att de ska vara tillgängliga och bekväma för gång- och cykeltrafik. En annan förutsättning är också att broarna ska landa i befintliga marknivåer både på Ön och på fastlandet. Detta för att undvika omfattande markmodellering samt påverkan på befintliga miljöer och rekreationsstråk. Man har dock utgått från en minsta segelfri höjd på 3,8 meter på Storån men för utformningen i stort så har funktionen för gång- och cykeltrafiken varit prioriterad och vägledande.

YTTRANDE 1

Fantastisk utveckling av staden!

YTTRANDE 2

Vad jag kan se framgår det inte någonstans av planutredningen hur förslaget ska kunna genomföras inom kommunens klimatmål?

Det känns aningen osannolikt att mängden armerad betong och stålrör som kan antas behövas för brokonstruktionen kan falla inom kommunens ramar för beslutade klimatmål. Förslaget bör för rimlighetens och transparensens skull kompletteras av en livscykelanalys för klimatpåverkan för att visa på hur det ska klara klimatmålen.

Ett vanligt argument som tycks återkommande i kommunens planeringsretorik är att det bygger bort bilberoende. Detta skulle i så fall behöva bevisas i utredningen att det faktiskt är gynnsamt ut ett utsläppsperspektiv med en rimlig beräkning. I nuläget står invånare i de centrala delarna av Umeå för betydligt större utsläpp än boende på landsbygden enligt kommunens egna klimatrappport vilket ju säger emot denna logik.

Det tycks inte heller finnas några tankar kring hur centralisering och förtätning ska väga upp för minskade möjligheter och intresse för att bedriva jordbruk i kommunen (när normen blir att alla ska bo i centrum och alla bostäder byggs centralt).

Kommentar

Livscykelanalys ingår som del i projekterings - och byggskedet. Vidare ställs skall-krav för armeringsstål och betong som ej får överskridas. Efterlevnad av dessa ska styrkas genom EPD:er för verifiering. Även för konstruktionsstål ska EPD/Mijlövarudeklaration redovisas, men där finns än så länge inga aktuella värden från Trafikverket.

YTTRANDE 3

Det ser på plankartan ut som att brofästet/gång- och cykelvägen på Tegssidan passerar nedre delen av "Västbergsbacken", den enda rejäla och mycket uppskattade bob- och pulkabacken i området. Se till att bron/gång- och cykelvägen inte saboterar möjligheterna att fullfölja åk med pulka längst ner i backen.

Kommentar

Anslutningen av bron över Lillån på Tegssidan är tänkt att utformas som en landbro just för att inte påverka pulkabackens funktion. Landbron kommer att gå högt över den nedre marknivån, minst 3,5 meter, så att det fortfarande kommer att vara möjligt att åka pulka och gå under bron utan problem. Bilden nedan är en illustration av hur bron kan tänkas utformas.



Illustration från toppen av pulkabacken.

YTTRANDE 4

Brons placering mot Teg har på kort tid ändrats från att ansluta till toppen av pulkabacken Västbergsbacken till att nu gå 50 m norrut - och de anslutande cykelvägarna mot Norra Obbolavägen har i underlaget ritats in att gå i direkt anslutning till tomtgräns mot fastigheten Backsvalan 5. Detta är en placering av cykelväg vi kraftigt motsätter oss - oavsett brons placering. Fastigheten skulle i så fall då ha vägar/cykelvägar i direkt anslutning i alla riktningar och den nya gång/cykelvägen skulle passera bara några meter från husets sociala ytor i söder såsom uteplats och lusthus. I broutredningen som presenterats (med anslutning ovanför Västbergsbacken) föreslås att cykelvägen genom parken skall dras ungefär i mitten av denna. Vårt önskemål är att så mycket av träden som möjligt kan få stå kvar i denna lummiga parkmiljö (rikt fågelliv med bla. hackspett) och att cykelvägen mot Norra Obbolavägen planeras in med hänsyn till boende i fastigheten och därmed dras så långt söderut som det är möjligt. Det finns idag en upp-trampad stig genom parken och rimligen placerar man cykelvägen i närheten av denna. Som riktlinje är att eventuella nya cykelvägar ej dras

närmare huset än 35 meter. Skulle en cykelväg dras i allt för nära anslutning mot tomtgräns kommer vi behöva bygga ett tätt buller-/insynsskydd likt andra fastigheter i området gjort. Alternativ till detta är en hög och tät vintergrön häck av tuja eller gran.

Kommentar

Den exakta utformningen av gång- och cykelvägens placering i det befintliga parkområdet är inte fastlagd och regleras inte heller i planen. Ambitionen är att kunna spara så många som möjligt av de befintliga träden inom parkområdet.

YTTRANDE 5

En detaljplan bör väl ha ett motiv, syfte och allmänt intresse. ÖN 1:96 som detaljplan saknar allt detta som en enskild detaljplan. Sett som ett enskilt projekt, hur motiverar kommunen att så mycket skattepengar läggs på nya cykelbroar när det redan finns en cykelbro 400 meter norr om föreslaget läge? Är det för trångt på befintlig cykelbro? Vem kommer att använda broarna? Var är motivet att anlägga ytterligare en cykelbroar? Svaret är att det inte finns ett motiv, syfte eller allmänt intresse med fler broar när det redan finns en. Om det inte finns ett formellt motiv, syfte eller allmänt intresse då följer man inte PBL och då ska ingen detaljplan genomföras. Motsätter mig att dessa broar planläggs då det inte finns ett motiv, syfte eller allmänt intresse.

Kommentar

Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön. Eftersom älven är en barriär mellan stadens olika delar är det av stort allmänt intresse att skapa fler passager över den och blir allt mer angeläget i en växande stad. Planförslaget har också stöd i översiktsplanen.

YTTRANDE 6

Jag motsätter mig starkt att bron över Lillån byggs i den nya föreslagna positionen. Underlaget är bristfälligt och bifogar många andra placeringar och utredningar än den som nu egentligen föreslås. Illustrationer är heller inte uppdaterade. Den nya positionen plöjer, åtta meter bred, rakt in i en fågelrik skogsdunge, och av vissa bilder att döma har man planerat fortsätta sträckningen rakt fram genom ytterligare ett mindre skogsområde i parken mellan Tegsgården och Tegnäs äldre center - istället för att ansluta till befintlig cykelväg. Nämda park är i nuläget ängsmark. Som boende skulle jag dessutom påverkas rejält av att få cykelväg på en tredje (!) tomt sida, och jag tror jag talar för även möjliga framtida ägare av byggnadsminnet, när jag menar att det är den enda privata sidan av huset som därmed (för-) störs. Istället för att kunna ge passerande en vy över huset på lämpligt avstånd, kommer sannolikt konsekvensen bli att en tråkig - både för husägare och passerande - tät häck behöver planteras som insynsskydd. Synpunkt

angående Gestaltningsprogram två bropar Sida 7 Analys av rörelser och målpunkter. Man förefaller underskattat vilket flöde som torde riktas mot Avion-området, och där en rak och smidig väg riktas mot köpcentrets baksida, och lämpligast nås via gamla bron (Ögatan-Övägen) eller den kommande kombinerade bil och cykelbron över Lillån i sydligare läge (mellan Flottargatan och Lamellgatan).

Kommentar

Den exakta utformningen av gång- och cykelvägens placering i det befintliga parkområdet är inte fastlagd och regleras inte heller i planen. Ambitionen är att kunna spara så många som möjligt av de befintliga träden inom parkområdet.

Ett av syftena med broarna är att utöka gång- och cykelvägnätet och överbrygga barriären, som älven utgör, centralt i Umeå och att främja de hållbara färdssätten.

YTTRANDE 7¹

Synpunkter på kompletterande avgränsningssamråd samt detaljplan från fastighetsägarna Skarven 6

Först vill vi påtala att den ”nya” placeringen av bron över Lillån med anslutning på Tegssidan cirka 50 meter längre norrut **inte alls blir bra**. Alla tidigare tydliga argument för den ursprungliga placeringen, faller platt med den ”nya” placeringen.

- Den flacka älvbrinken vid den ”nya” placeringen av brofästet över Lillån på Tegssidan, innebär att antingen bron ska gå på brostöd långt in över land eller att man ska fylla ut med extremt stora mängder massor. Oavsett byggnadssätt kommer synintrycket att bli visuellt störande och ett stort fysiskt ingrepp på parkområdet och den befintliga kälkbacken, samt bäckravinen.
- Om nu bron skulle placeras strax uppströms kälkbacken, hur ska det då vara möjligt att kunna fortsätta använda backen till just kälkåkning. En kälke fortsätter en lång bit på snön, trots att backen har planat ut. Det snöar som bekant dåligt under broar.
- Bäckravinen som i så fall till stor del måste fyllas igen, innebär en förlust av mångfalden av växt- och djurliv. Där vi bor ser vi bland annat ofta fladdermöss över ängen som med säkerhet har delar av sitt tillhåll i anslutning till bäckravinen. Dessutom hörs ofta den Mindre Hackspetten trumma från bäckravinen, lock/revir-läten från Rosensångare, Busksångare samt Stenknäck. Vi kan inte se att det är någon inventering gjord vid bäckravinen vid Östteg beträffande fladdermöss. Inventering av fåglar i området är gjord i begränsad omfattning. En inventering speciellt med sikte på fladdermöss, känns absolut angeläget med hänsyn till artens skyddsvärde.

¹ Yttrande som inkom i Avgränsningssamråd tillhörande tillståndsgivande för Vattenverksamhet (KS-2024/00842) men som även bedöms höra till planärendet. Infördes i utlåtandet inför antagande av planen.

- "Översiktsplan Umeå Kommun" sidan 42 talar om: "...Därtill utgör älvs-landskapet den allra viktigaste naturmiljön med riktig vildmark nära staden. Dessa "gröna motorvägar" kopplas till stadens parker och följande utpekade viktiga stråk; älvsstråket..." I figuren på samma sida talas även om vikten av gångavstånd mindre än 250 meter till bland annat pulka-backe.
- I dokumentet "Fördjupning för Ön" beskrivs på sidan 23: "Älvnära lövskogar har stort värde för den biologiska mångfalden i älvslandskapet och utgör viktiga spridningskorridorer för många arter. Skogarna är viktiga för att bevara artrikedomen av fåglar som t ex den rödlistade mindre hackspetten som bl a häckar inom planområdet" Detta förstärker argumentet att spara bäckravinen med dess lövskog och biologiska mångfald.
- Under 7.3 skriver ni: "...det sydligare läget bedömdes vara byggnadsteknisk mycket svårt att genomföra då älvsbrinken på platsen är mycket hög och brant." Under 11.3.2 skriver ni: "Anläggning av brofästet innebär en extra last på älvsbrinken på Ön, som står i sin naturliga rasvinkel"..."erforderliga stabiliseringsåtgärder kan genomföras, genom anläggning av erosionsskydd, avlastning av slänkrön och/eller stödfyllning..." Mig veterligen är älvsbrinkarna väldigt lika både i höjd och vinkel. Därför borde åtgärderna på Ö-sidan av älven vara möjliga även på Tegs-sidan. Med detta sagt finner jag argumentet för byggnadsteknik som försumbart.
- Att flytta brofästet 50 meter mot norr, innebär ett ännu större intrång och förfulning i anslutning till den drygt hundraåriga kulturbyggnaden Tegsgården. Dessutom riskerar den flerhundraåriga jordkällaren att komma i sämre läge eller kanske helt måsta rivas.
- Argumentet för buller på Tegs Vård- och Omsorgsboende borde inte få styra placeringen av bron som ska finnas kvar i minst 100 år. Dessutom bör den närmast berörda huskroppen kunna "sättas på paus" under byggtiden.
- Vi upplever att ingenjörsfirman Bjerking AB saknar lokal förankring och inte fullt ut förstått värdet av tidigare framförda synpunkter vid föregående avgränsningssamråd.
- Ett förslag till en alternativ placering skulle kunna vara att låta bron landa vid cykelbanan mellan Östtegsskolan och Tegs Vård- och Omsorgsboende. Med denna placering av bron får skolbarnen en nära och säker färdväg till skolskogen på Ön. Dessutom är spännvidden mellan fastland och Ön något mindre på detta ställe.

Vi vill att ni till detta även uppmärksammar våra tidigare inskickade kommentarer vid samrådet i mars 2025. Nej – Gör om hela processen och återgå till den tidigare placeringen av brofästet vid nacken av källbacken.

- Vi vill att ni återkopplar till oss vad beslutet blir efter att detta avgränsningssamråd är slutfört och beslut är taget av myndigheten.
- Vi vill också att ni anger på vilket sätt som vi närboende och kommunmedborgare kan överklaga eventuellt beslut av brofästets placering på Tegssidan.

Kommentar

Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön. Eftersom älven är en barriär mellan stadens olika delar är det av stort allmänt intresse att skapa fler passager över den och blir allt mer angeläget i en växande stad. Planförslaget har också stöd i översiktsplanen. Anslutningen av bron över Lillån på Tegssidan är tänkt att utformas som en landbro just för att inte påverka pulkabackens funktion. Landbron kommer att gå högt över den nedre marknivån, minst 3,5 meter, så att det fortfarande kommer att vara möjligt att åka pulka och gå under bron utan problem. Den exakta utformningen av gång- och cykelvägens placering i det befintliga parkområdet är inte fastlagd och regleras inte heller i planen. Ambitionen är att kunna spara så många som möjligt av de befintliga träden inom parkområdet. Bedömningen är också att brofästets placering på Tegssidan inte påverkar Tegsgården eller jordkällaren.

Ändringar efter granskning

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

Plankartan

- en utformningsbestämmelse för allmän plats införs för att belysning ska anpassas för att skydda nattaktiva djur
- en utformningsbestämmelse för allmän plats för landfästen på norra Ön att landfäste ska pålas

Planbeskrivningen

- kompletteras med en beskrivning påverkansområde för flyghinder
- kompletteras med en beskrivning av jordkällaren och den bedömda påverkan
- MKB och planbeskrivning kompletteras kring vilka konkreta skyddsåtgärder som planeras vidtas
- kompletteras med slutsatser och rekommendationer från PM Geoteknik

Övrigt

- Utlåtandet kompletteras med Vattenfalls samrådsyttrande.
- Utlåtandet kompletteras inför antagande med ett yttrande som inkom i Avgränsningssamråd tillhörande tillståndsärendet för Vattenverksamhet (KS-2024/00842) men som även bedöms höra till planärendet.

SAMMANFATTNING

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

Detaljplanering, Umeå kommun, maj 2026