

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

Ett förslag till detaljplan för fastigheterna Ön 1:96 m.fl. 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.

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

Nedan görs en sammanfattning av inkomna synpunkter, vilka kan begäras ut i sin helhet.

LÄNSSTYRELSEN

Yttrandet redovisas i sin helhet.

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

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 detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas. Bedömningen förutsätter att de synpunkter som framgår nedan inarbetas i detaljplanen.

Riksintressen

Riksintresset för yrkesfiske, Umeälven, bedöms inte påverkas negativt av planens genomförande. Riksintresseutpekandet omfattar Umeälven på grund av att denna används av olika fiskarter för att vandra till och från lek och uppväxtområden. Uppförande av broar kommer inte att långsiktigt påverka vandringsmöjligheterna, även om störningar kan antas uppstå under byggskedet.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för vatten

Hydrologin i vattenförekomsten påverkas främst av vattenkraften, men morfologi och sidledes konnektivitet är påverkad av stadens hårdgjorda ytor inom älvens närområde och de utfyllnader som utgör stora delar av älvens stränder.

För att nå miljökvalitetsnormen behöver detta förbättras, inte stadigt försämrats vilket är trenden idag. Det behövs en helhetssyn på hur älven genom Umeå påverkas av exploateringar då det är den kumulativa påverkan på vattenförekomsten som ska bedömas. Strandmiljöerna (både strand och älvens grunda områden) och skuggande trädbårder har försvunnit i flera av vattenförekomstens delar genom staden. Exempel på detta är stranden mellan Konsträrligt campus och Väven samt området vid VAKIN på Ön.

I planbeskrivningen konstateras att förekomsten av sulfid/sulfatjord samt ytavrinning vid anläggningsarbeten kan belasta älven med föroreningar och sedimenttransport och riskera möjligheten att följa MKN vatten. Det konstateras också att påverkan på MKN kommer att hanteras i kommande MKB. Även frågan om risk för påverkan på bottenmiljön och risk för erosion och sedimenttransport ska utredas i kommande MKB. Länsstyrelsen bedömer att kommunen har identifierat viktiga vattenfrågor och att dessa ska utredas vidare inför beslut om genomförande. Länsstyrelsen kan inte lämna ytterligare synpunkter i nuläget utan väntar in kommande MKB för att kunna göra mer detaljerade bedömningar.

Strandskydd

Strandskyddet gäller även i vattenområdet. Broarna måste därför utformas så att det är möjligt att även fortsättningsvis nyttja vattnet för friluftsliv, med exempelvis kanot och båt. Eventuella konsekvenser för detta bör beskrivas i planbeskrivningen, likaså hur broarna ska utformas och vilken segelfri höjd som planeras. Länsstyrelsen delar kommunens motivering till upphävande av strandskyddet.

Geotekniska frågor – risk för ras, skred och erosion

Länsstyrelsen har mottagit yttrande från Statens Geotekniska Institut. Detta bifogas i sin helhet. Länsstyrelsen delar de synpunkter som där framgår.

Övriga frågor

Naturvärden

På platsen för detaljplanen finns områden med höga och påtagliga naturvärden och lövskogen i området som helhet fyller en viktig ekologisk funktion för konnektivitet och biologisk mångfald längs Umeälven. Detaljplanen innebär att delar av dessa områden påverkas/försvinner och konsekvenserna av det ska beskrivas tydligt i MKB:n. Kommunen behöver därefter motivera lokaliseringen och varför en sådan påverkan kan accepteras samt motivera lämpligheten för det intrång i dessa miljöer som detaljplanen kommer att innebära.

Kommunen behöver beskriva hur mycket (arealen) lövskogsmiljö/ strandskogsmiljö samt vilka identifierade värden (död ved, naturvärdesträd, äldre träd) som förväntas försvinna resp. påverkas av detaljplanen. I beskrivningen ska det också framgå hur stor andel av Norra Öns lövskogsmiljö/strandskogsmiljö som detta motsvarar.

En specifik artskyddsutredning tas fram för planen. Påverkan på fridlysta arter såsom fladdermöss och fågelarter ska där beskrivas och bedömas. Vitryggig hackspett har diskuterats i omgångar vid detaljplaner vid Ön. Området ligger inom ett potentiellt revir samt inom värdetrakt för vitryggig hackspett så det är viktigt att denna art utreds och bedöms utifrån artskyddsförordningen. Hur nyttjar arten området? Vad innebär ianspråktagandet av marken för arten? Kumulativa effekter? Vilka utredningar har utförts hittills?

Även kumulativa effekter behöver utredas i MKB:n. Det pågår ett flertal andra planarbeten som innebär påverkan på strandskogar/lövskogar på ön och det har tidigare också utförts arbeten på Ön (erosionsskydd vid avloppsreningsverket tex) som behöver vägas in i den kumulativa utredningen.

Erosionsskydd

Erosionsskydd i strandkant och vid brostöd bör utformas så att de så långt som möjligt fungerar som livsmiljöer för växter och djur. Exponerad sprängsten eller annat likartat grovt substrat i strandkant och älvbotten bör undvikas eftersom det inte fungerar som habitat för växter, insekter, musslor mm. Naturvärdesinventeringen som Pelagia gjort stödjer det resonemanget.

Räddningstjänst

Planbeskrivningen bör uppdateras med ett avsnitt om åtkomst för räddningstjänst och ambulans vid en eventuell insats på broarna. Det bör framgå hur/om dessa kommer kunna köra på och/eller parkera nära brofästen på en/båda sidor älven.

Arkeologi

I den arkeologiska utredning som utförts i området har det inte påträffats några fornlämningar. Anläggandet av GC-vägen kommer därför inte att innebära några ytterligare arkeologiska undersökningar.

Buller

Enligt den översiktliga bullerutredningen är det 18 fastigheter som är bullerpåverkade under projekttiden. De mest bullerpåverkande aktiviteterna torde vara pålning och eventuell spontning, så det vore bra med en översiktlig skattning av omfattningen av dessa aktiviteter och vilka förebyggande åtgärder som kan vidtas. Enligt planhandlingarna är projekttiden fem år för de två broarna. Om möjligt bör det i MKB framgå hur broarna planeras att byggas, avseende tidsaspekten. Kommer kommunen att färdigställa den ena bron först och sedan påbörja det andra broprojektet eller sker detta parallellt?

Kommentar

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar en beskrivning hur älven, genom Umeå, kumulativt påverkas av exploatering. Redovisningen kommer särskilt att fokusera på kumulativa effekter på strandlövskogar, älvens morfologi och sidledes konnektivitet. Påverkan på MKN vatten i form av föroreningar och sedimenttransport redovisas i MKB liksom frågan om risk för påverkan på bottenmiljön.

Planbeskrivningen kompletteras med att det även fortsättningsvis kommer vara möjligt att nyttja vattnet för friluftsliv, med exempelvis kanot och båt. Detaljplanen reglerar inte hur broarna ska utformas eller den segelfria höjden.

Konsekvenserna av ett genomförande av detaljplanen för de områden med höga och påtagliga naturvärden och lövskogen i området, som fyller en viktig ekologisk funktion för konnektivitet och biologisk mångfald längs Umeälven, kommer tydligt att beskrivas i MKB:n. I den beskrivningen kommer det att framgå hur mycket (arealen) lövskogsmiljö/ strandskogsmiljö samt vilka identifierade värden (död ved, naturvärdesträd, äldre träd) som förväntas försvinna resp. påverkas av detaljplanen. I beskrivningen ska det också framgå hur stor andel av Norra Öns lövskogsmiljö/strandskogsmiljö som detta motsvarar.

En specifik artskyddsutredning tas fram för planen i vilken påverkan på fridlysta arter såsom fladdermöss och fågelarter beskrivs och bedöms. Kumulativa effekter på naturvärden av andra pågående planer och projekt på Ön kommer också att beskrivas.

Detaljplanen reglerar inte hur erosionsskydd kommer att utformas men planbeskrivningen kommer att kompletteras med en redogörelse för hur ett sådant erosionsskydd skulle kunna se ut. Planbeskrivningen uppdateras

också med ett avsnitt om åtkomst för räddningstjänst och ambulans vid en eventuell insats på broarna.

MKB kompletteras, med hänvisning till buller under byggskedet, hur broarna planeras att byggas, avseende tidsaspekten samt en översiktlig skattning av omfattningen av dessa aktiviteter och vilka förebyggande åtgärder som kan vidtas. Miljöeffekter som uppstår under anläggningsarbeten för bron regleras i huvudsak inom den parallella processen för tillstånd vattenverksamhet. Generellt regleras just byggbuller av Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15.

Geotekniska frågor – risk för ras, skred och erosion kommenteras nedan under yttrande från Statens geotekniska institut.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT (bilaga till länsstyrelsens yttrande)

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, februari 2025.
2. Planbeskrivning, februari 2025.
3. PM Geoteknik, Tyréns, 2016-12-19, rev. 2021-10-22.
4. Markteknisk undersökningsrapport geoteknik (MUR/Geo), Tyréns, 2016-12-19, rev. 2021-10-22.
5. Erosions- och åtgärdsutredning, Tyréns, 2022-04-20.
6. Översiktlig broutredning, ÅF, november 2019.

SGI:s synpunkter

Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion.

SGI har tidigare lämnat synpunkter på ett detaljplaneförslag (samrådshandling) daterat januari 2021. SGI:s yttrande är daterat 2021-02-08 med dnr 5.1-2101-0004. Aktuellt planförslag ingick då som en del i det tidigare planförslaget.

I det tidigare yttrandet framförde SGI att stabiliteten för brofästena behöver utredas och redovisas. I reviderad version av [3] har kompletterande stabilitetsberäkningar utförts för brofästena till de två gc-broarna som ingår i aktuellt planförslag. Det saknas dock redovisning av fält- och laboratorieundersökningar på landsidorna (sektion M-M och O-O), så stabilitetsberäkningarna för dessa brofästen kan betraktas som översiktliga. SGI anser

att det geotekniska underlaget och utredningen av stabiliteten för samtliga brofästen behöver uppfylla som lägst detaljerad utredningsnivå enligt SGI Vägledning 8.

Läget för den västra bron över Lillån har ändrats sedan det tidigare planförslaget, vilket innebär att beräkningen i sektion M-M är inaktuell. SGI anser att en revidering behöver göras.

I beräkningssektionerna L-L, N-N och O-O har beräkningar gjorts för enbart befintliga förhållanden och i sektion M-M endast för planerade förhållanden. SGI anser att stabiliteten behöver redovisas för befintliga och planerade förhållanden. I [3] kapitel 6.4.4 anges att stabilitetshöjande åtgärder behövs för brostöden, exempel ges på förstärkningsåtgärder såsom avlastning med lättfyllning eller stödkonstruktioner som t.ex. bankpålning. Vidare anges att lämpliga åtgärder är något som måste säkerställas vid detaljprojekteringen av vägarna/broarna. SGI anser att en genomförbar lösning behöver redovisas i planskedet och att det behöver införas bestämmelser i plankartan som säkerställer att åtgärder utförs. SGI kan dock inte utläsa att det finns bestämmelser i plankartan.

I [5] bedöms att bottenytan vid landfästena och brostöden behöver erosionsskyddas. I bestämmelserna W 1 o c h W 2 a n g e s att "...erosionsskydd får anläggas...". SGI rekommenderar länsstyrelsen att bedöma om detta är en tillräckligt tydlig bestämmelse som säkerställer att erosionsskydd utförs.

I [3] och [5] framgår att stabilitetshöjande och erosionssäkrande åtgärder behöver utföras på vardera sidan om brostöden på Ön. Det har ännu inte klarlagts om sådana åtgärder även krävs på landsidorna av de båda broarna, men SGI anser att det behöver utredas. Om ett initialt ras eller skred inträffar vid sidan av ett brofäste kan det medföra risk för sidogripande sekundärscred som når in i planområdet (påverkar gc-vägen). SGI anser att förstärkningsåtgärder därför behöver utföras vid sidorna av brofästena i samband med planens genomförande. Planområdets nuvarande gränser och bestämmelser säkerställer dock inte att sådana åtgärder utförs. SGI rekommenderar kommunen och länsstyrelsen att bedöma om planområdet behöver utökas och/eller bestämmelser införas för att säkerställa åtgärder som gör att sidostabiliteten blir tillfredsställande.

I [3] kapitel 5 anges att bestämning av valda värden har viktats mot resultaten från direkta skjuvförsök och att utvärdering av CPT-sondering med hänsyn till sulfidjord ger erfarenhetsmässigt för låga värden inom utredningsområdet. I [4] förefaller dock korrigerade värden från CPT-utvärdering med hänsyn till sulfid överensstämma relativt väl med resultaten från direkta skjuvförsök. SGI anser att denna bedömning bör ses över och att ett förtydligande bör införas i [3] som underbygger den gjorda bedömningen.

De geotekniska handlingarna bör kompletteras med grafiska sammanställningar av härledda värden för skjuvhållfasthet kring brostöden. Redovisningen bör förtydligas så att det framgår om de lokala förhållandena kring

brostöden avviker från (eller överensstämmer med) det generella medelvärdet för skjuvhållfasthet inom utredningsområdet som helhet.

Kommentar

De geotekniska utredningarna kompletteras så att stabiliteten kan redovisas både för befintliga och planerade förhållanden i samtliga aktuella sektioner.

Det geotekniska underlaget och utredningen av stabiliteten för samtliga brofästen kompletteras till att uppfylla som lägst detaljerad utredningsnivå enligt SGI Vägledning 8.

Bedömningen i kap 5 förtydligas och de geotekniska handlingarna kompletteras med grafiska sammanställningar.

Kommunen anser att regleringen enligt W1 och W2 är tillräckliga bestämmelser för att säkerställa att erosionsskydd utförs. Planområdet anpassas till att omfatta de markområden som krävs för förstärkning kring brofästena.

SKANOVA

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen. Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten lämnar inget yttrande i ärendet.

LANTMÄTERI

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter gällande samrådshandlingarna i ovan rubricerat ärende.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Planbeskrivningen

Anläggandet av bron medför negativa konsekvenser för värdefulla naturmiljöer och skyddade arter som ska utredas vidare i MKB:n.

Planbeskrivningen behöver då kompletteras med skyddsåtgärder både inom och utanför planområdet för att minska de negativa konsekvenserna 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.

Samrådsunderlaget

I MKB bör det redovisas påverkan av brobygget och anläggning av GC-stråk på en jordkällare på Teg. Källaren har mycket höga värden som potentiell övervintringsplats för fladdermöss eftersom den är ostörd och troligtvis håller en temperatur över noll grad under vintern. Det finns inget skräp i källaren och massor med springor av olika bredd och djup som passar som gömslen för fladdermöss.

Enligt tidigare yttranden från Länsstyrelsen gällande ärenden i Umeälvslandskapet bör det den kumulativa påverkan som broarna har på sidledes konnektivitet och svämplaner utredas som ingår i bedömningen om broarnas påverkan på den ekologiska statusen vattenförekomsten.

Umeälven och dess stränder med strandlövskogar är en viktig spridningskorridor för artspridningen längs älven. I MKB:n behöver broarnas kumulativa påverkan på artspridningen längs älvdalen beaktas. Observera att belysta broar kan vara stora barriärer för nattaktiva djur. Belysningen behöver anpassas för att minska barriäreffekten.

Utreda i MKB:n hur störda naturmiljöerna efter anläggningen av broarna kan återställas. Frågan gäller förutom återställningen av arbetsområdet främst naturmiljön vid och i anslutning till brofästena där en återställning av naturmiljön vid strandbrinkarna förväntas begränsa fragmenteringen av naturmiljöerna längs ån, gestaltas för att skapa trygghet för gående och cyklister på bron samt minska erosionsrisk vid brofästen.

Kommentar

Konsekvenser för värdefulla naturmiljöer och skyddade arter kommer att utredas vidare i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Jordkällaren på Tegssidan påverkas inte av planförslaget men eventuell påverkan under byggskedet utreds i MKB. För övriga kompletteringar av MKB se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Planhandlingarna kommer att kompletteras med förtydliganden kring de stabilitetsåtgärder som krävs för ett genomförande av planen och planområdet ska omfatta de markområden som berörs av erosions- och stabilitetsåtgärder.

Den dagvattenlösning som föreslås i detaljplanen för Norra Ön bedöms kunna genomföras men aktualiseras först när projektet ska genomföras.

TEKNISKA NÄMNDEN/GATOR OCH PARKER

Trafik och gata

Viktigt att säkerställa att frihöjden under broarna där gång- och cykelstråk ska passera inte understiger 3,50 meter så att vinterväghållning kan utföras.

Drift och underhåll

Inga synpunkter

Park och natur

Det är viktigt att man i fortsatt arbete i planprocessen och parallella arbetet med broarna tydliggör vikten av att brobygget med avseende på montering, upplagsytor, byggtrafik etc tar hänsyn till och skyddar befintlig natur, vegetation och parkytor.

Gator och parkers samlade yttrande

Viktigt att säkerställa frihöjden under broarna och att hänsyn tas till befintlig miljö vid byggandet av broarna.

Kommentar

Detaljplanen reglerar inte hur broarna ska utformas eller den fria höjden över land och vatten. Dessa detaljer fastställs i kommande projektering som tas fram av gator och parker och beslutas av tekniska nämnden.

MKB:n kompletteras med ett avgränsat arbetsområde för montering, upplagsytor, byggtrafik etc. Arbetsområdet påverkas endast under anläggningsskedet för planerad cykelväg och broar.

Tillfällig och permanent påverkan av miljöeffekter som kan uppstå under anläggning och drift av broarna regleras även av mark- och miljödomstolen, inom parallell process för ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

BRAND- OCH RÄDDNINGSNÄMNDEN/BRANDFÖRSVAR

Brandförsvaret har inga synpunkter på planförslaget.

UMEÅ ENERGI AB

Fjärrvärmeledning:

Inget att erinra

Elledningar:

Umeå Energi Elnät har behov och planerar att förlägga Elledningar i broarna och gång- och cykelväg på Ön.

Bredbandsledningar:

Broar bör vara konstruerade för att kunna hantera ett 110 rör för Fiberledningar.

Kommentar

Detaljplanen reglerar inte broarnas konstruktion. Den fastställs i kommande projektering och prövas av mark- och miljödomstolen efter ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

VAKIN, UMEÅ VATTEN OCH AVFALL AB

Avfall och återvinning

Som det ser ut i dagsläget så är det ingenting som påverkar sophämtningen och därför har Vakin Hushållsavfall inga synpunkter.

Vatten och avlopp

Inom planområdet förekommer VA-ledningar både på Ön och vid strandkanten vid brofästena. Bifogar en karta som visar vart dessa ligger. Om VA-ledningar behöver flyttas bekostas detta av exploateringsprojektet. Ledningssamordning behöver ske för alla medium och bör göras under planprocessen och synkas med de andra etapper för utbyggnad av norra Ön så att tillräckligt utrymme för allmänna ledningar säkerställs.

I övrigt inget att erinra.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av behov av ledningssamordning.

VÄSTERBOTTENS MUSEUM AB

Historik och beskrivning

Ön präglas av ett flackt landskap och är i huvudsak uppbyggd av finkornigt älvssediment i form av sand. Merparten av norra delen av Ön består av åkermark, igenväxande åkermark liksom skog som aldrig odlats upp. Öns ursprung som jordbruksby har medfört en bebyggelsestruktur som ur kulturhistorisk synpunkt är värdefull. Landskapet på Norra ön har hållits öppet fram till 1950-talet. Under andra hälften av 1900-talet har landskapet successivt växt igen på det som tidigare var ängs- och åkermark.

Nuvarande kulturvärden och skydd

Föreslagen bro vid Lillån ansluter till Tegsgården, Backsvalan 5. Ett byggnadsminne i en parkliknande miljö. Beskrivning av Tegsgården ges i Umeå kommuns *Byggnadsordningen för Teg*, antagen av byggnadsnämnden 2006-11-20: "Tegsgården, mindre herrgård uppförs 1825 för kommissionslantmätare Jonas Gustaf Stenberg. Brutet valmat tak med tvåkupigt

lertegel och skorsstenar med vackert profilerade krön. Profilerad locklistpanel med synliga knutlådor. Sexrutors mittpostfönster. Rikt dekorerad förstukvist från 1894. Tidigare flankerad av två långa flygelbyggnader”

Föreslagen bro över Storån ansluter till Konstnärligt campus som är upptagen i *Byggnadsordning Öst på stan* med byggnaderna Arkitekt högskolan, Bildmuseet och Konsthögskolan. I förhållningssätt för området beskrivs det att Promenadstråket utmed älven utvecklas och ges ett attraktivt innehåll. Nämda bebyggelse ligger inom ett riksintresse för kulturmiljön: Umeå centrum.

Planförslagets placering av bro över Storån följer föreslagen placering i översiktsplanen. Broar liksom gång- och cykelväg förhåller sig till Översiktsplanens beskrivning av utvecklingen på norra Ön liksom ställningstaganden i *Fördjupning av Ön från 2008*. Ett pågående detaljplanearbete genomförs för Norra Ön 1:96. Här har museet tidigare yttrat sig 2021.

Kulturhistoriska värden i bebyggelsen på Ön-Teg finns beskrivna i en inventering med bevarandeförslag som Västerbottens museum utfört på uppdrag av Umeå kommun 1997. I rapporten framhålls främst den gamla jordbruksbebyggelsen, vilken är lokaliserad till två områden – Radbyn och Klungbyn - samt resterande bebyggelse efter flottningen. Planområdet gränsar till Klungbyn och Radbyn, som är viktiga kulturmiljöer enligt *Kulturhistorisk bebyggelseinventering Del 1 – Umeå tätort* (1997) och *Fördjupad översiktsplan för Ön* (2008).

En arkeologisk utredning på fastigheterna Ön 1:44, 1:96 m fl har genomförts av Västerbottens museum 2020 på uppdrag av Umeå kommun. Inom fastigheten 2:29 finns en Övrig kulturhistorisk lämning, rester av en Husgrund. Se: Sandén, E. 2020. Arkeologisk utredning på fastigheterna Ön 1:44, 1:96 m fl, Umeå kommun och socken, Västerbottens län, 2019. Rapport Västerbottens Museum, uppdragsverksamheten dnr 468/19.

Museets synpunkter

Västerbottens museum anser att det är positivt att tillgången till älvlandskapets vackra vyer tillgängliggörs för fler än bara de boende på Ön. Vi ser med fördel på att gestaltning av grönstrukturer för den norra spetsen utvecklas vidare. Att den norra spetsen, på grund av sitt visuella läge i stadsbilden planläggs för att komma alla Umeås invånare till godo. Det är positivt att grönstrukturen efter strandkanten stärks genom planförslaget. Gestaltningförslagen för broarna bedöms inte påverka landskapsbilden negativt i påtaglig grad. Bron över Lillån avseende skala och utformning smälter in i den befintliga miljön. Däremot kan broarna över Storån påverka landskapsbilden från kyrkbron mer påtagligt. Placeringen av bron över Lillån är anpassad till byggnadsminnet Tegsgården, vilket är positivt. Det är viktigt att utreda eventuella påverkan på byggnadsminnet under byggskedet.

Västerbottens museum har tidigare yttrat oss angående ÖN 1:96, 2021 och 2007. I båda yttrandena har Västerbottens museum uttryckt en oro för hur nya planförslag för Norra ön skulle påverka områdets kulturhistoriska och landskapsmässiga värden. Se följande citat:

”Utifrån beaktande av Öns centrala läge och synlighet i staden menar vi att planens genomförande innebär en sådan stor påverkan på hela Umeås stadsbild och siluett att konsekvensen av förändringarna bör genomlysas”.
Yttrande angående ÖN 1:96 mfl, detaljplaneförslag 2021-02-26

”Exempel på viktiga verktyg som i högre utsträckning kunnat nyttjas i planarbetet för att på ett varsammare vis anpassa mötet mellan det agrara och det urbana är grönstråk med både öppen mark och skogsriddaer samt den mötande nya bebyggelsens placering, höjd, skala och karaktär. Positivt är att historiska stråk och rörelsescheman delvis har tillvaratagits i förslaget”
Yttrande angående ÖN 1:96 mfl, detaljplaneförslag 2021-02-26

”Den höga stadsmässiga bebyggelsen liksom utformningen av ett ”boulevard-stråk” känns främmande på Ön och får svårt att möta den lantliga miljön strax intill. Förslaget förutsätter även rivning av flera av de gamla gårdarna vilket är olyckligt. Den nya bebyggelsen bör begränsas och anpassas mer hänsynsfullt mot den gamla.” Samrådsyttrande inför Fördjupad översiktsplan för ÖN, 2007-12-13

Förslag på åtgärder

Eventuell påverkan på byggnadsminnet under byggskedet behöver utredas. I samband med fortsatt detaljplanläggning för området vore det positivt att se över grönstrukturer och hur dessa tillgängliggörs.

Kommentar

Detaljplanen bedöms inte ha negativ påverkan på kulturmiljö av riksintresse, Centrala Umeå. Planförslaget bedöms i driftskedet heller inte påverka den befintliga kulturmiljön, byggnadsminnet Tegsgården. I byggskedet bedöms närliggande kulturlämningar kunna skyddas. Inga betydande negativa konsekvenser för kulturmiljön bedöms därmed uppkomma. Ett genomförande av detaljplanen kommer att innebära att fler får tillgång till de gröna miljöerna utmed älven.

POSTNORD

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.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@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 innehåller inga nya bostäder som behöver utdelning av post. Däremot kan de nya gång- och cykelbroarna bidra till att post kan delas ut på ett miljövänligt och kostnadseffektivt sätt.

ÖHNS VÄGSAMFÄLLIGHET

Som ombud för Öhns Vägsamfällighet får jag lämna yttrande som avser både avgränsningssamrådet för gång- och cykelbroarna vid Norra Ön samt detaljplanen Ön 1:96 m.fl. - broetapp. Öhns Vägsamfällighet förvaltar vägnätet på Ön, gemensamhetsanläggningen Umeå Ön ga:3

Allmänt om broarna

I det som kallas driftsskedet, tiden efter att broarna färdigställts, har broarna en marginell påverkan på vägarna på Ön genom en viss tillkommande gång- och cykeltrafik på vägnätet. Broarna kan också innebära att de som idag reser till och från Ön med bil istället tar cykel, vilket har en positiv inverkan på trafikmiljön. Samfälligheten är därför positivt inställd till de nya broarna. Bilden är dock inte odelat positiv på grund av den stora påverkan som uppkommer under byggskedet.

Påverkan under byggskedet

Till Ön är transportmöjligheterna av naturen begränsade och transporter måste antingen ske via Ö-bron eller Kolbäcksbron. I rapporten beskrivs kommande arbeten och konsekvenser under byggskedet inom ett alltför begränsat geografiskt område. Av underlaget kan inte utläsas vilken omfattning av transporter av massor, material och arbetsfordon som kommer att bli aktuell trots att detta är en högst betydande del av projektet.

Transporter via Kolbäcksbron ser samfälligheten som helt uteslutet, eftersom detta skulle medföra tunga transporter genom villaområden på små vägar (Övägen och/eller Skiljevägen) som inte alls är dimensionerade eller lämpliga för detta. Det har också i planarbetet för Norra Ön konstaterats att även byggtrafik till Norra Ön förutsätter en ny bilbro som ansluter till Norra Obbolavägen. Vägsamfälligheten kan inte gå med på några byggtransporter från Kolbäcksbron via dessa vägar.

Det enda alternativet är därför transporter över Ö-bron där en kortare delsträcka av Övägen samt hela Nabbvägen nyttjas. För dessa delsträckor kan nämnas följande.

Ö-bron är smal och betjänar både fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. Säkerheten för oskyddade trafikanter behöver vara väl tillgodosedd när bron används för byggtrafik. I övrigt har bron enligt en rapport från Trafikverket och ÅF, Åtgärdsplan och driftnmärkningar för konstruktion: 40-355-1 2016-09-14, fått ett antal anmärkningar som kan ha betydelse för möjligheten till tunga transporter. Den allvarligaste och dyraste anmärkningen är vittring på betongpelare i skvalpzonen som enligt rapporten behövde åtgärdas innan år 2019 till en (då) beräknad kostnad på 600 000 kr. Detta har ännu inte skett. Det har också konstaterats spjälkning i betongen på flera platser, dragsprickor och urlakning. Rapporten, liksom bron, har nu ytterligare nästan nio år på nacken och förnyade undersökningar av Ö-brons förutsättningar att klara tunga transporter behöver utföras för att säkerställa att den går att använda för ändamålet. Då Ö-bron är avgörande för åtkomst till vägnätet på Ön får bron inte skadas av transporterna och bron måste alltid vara tillgänglig för all trafik. En förnyad besiktning av bron samt åtgärder för att säkerställa att den inte skadas av transporterna är nödvändig.

Väl över på Ön kan Övägen i den sträcka som är aktuell förväntas ha rätt god bärighet, men detta måste ändå bekräftas genom undersökningar av vägen, både under planeringen fram till detaljplan och tillståndsprövning men också genom en besiktning innan några transporter faktiskt påbörjas.

Vidare norrut har Nabbvägen idag en väsentligt sämre standard. Mer ingående underhålls- eller renoveringsarbeten har inte utförts eftersom den sedan länge "när som helst" ska rivas för exploateringen av Norra Ön. Tidigare verksamhet på Brukshundsklubben har nu också flyttat. Transporterna till och från arbetsområdet för broarna och gång- och cykelvägen kommer att vara både många och tunga. Nabbvägen kommer inte att hålla för det. Även om transporterna till nöds skulle kunna ta sig fram skulle vägen därefter vara helt förstörd.

Fastighetsrättsliga konsekvenser idag och framöver

Efter kommunens stegvisa inköp av mark samt flytten av Brukshundsklubbens verksamhet betjänar vägen främst skogsmark och igenväxande åkermark som tillhör antingen kommunen eller kommunägda AB Bostaden i Umeå.

Om en lantmäteriförrättning skulle utföras utifrån dagens förhållanden skulle vägen förmodligen inte vara en väg av betydelse för så många att den skulle ingå i det vägnät som utgör Ön ga:3. För en sådan omprövning krävs ingen detaljplan, utan var och en som är berörd skulle i princip kunna ansöka om omprövning direkt. En omprövning är för övrigt redan påkallad genom kommunens antagande av detaljplanen för Södra Ön, där delar av ga:3 planlagts som kommunal gata. I det fallet har en interimslösning genom avtal kommit på plats i väntan på en formell omprövning. Även Kolbäcksbrons tillkomst har förändrat trafikmönstren väsentligt.

Vägsamfälligheten har övervägt att begära en omprövning av gemensamhetsanläggningen med anledning av de redan inträffade förändringarna på Norra Ön i kombination med den sedan tidigare antagna detaljplanen för Södra Ön och bygget av Kolbäcksbron, men har hittills avvaktat med anledning av de ytterligare förändringar som aviserats. Nu tillkommer ytterligare en förändring att beakta.

Gemensamhetsanläggningen har aldrig utformats eller prövats för att utgöra anslutning för gång- och cykeltrafik till Norra Ön. Användning av Nabbvägen för byggtransporterna på kort sikt och gång- och cykeltrafik för allmänt nyttjande på lång sikt borde därför förutsätta att kommunen övertar Nabbvägen och därefter på eget ansvar utför transporter och efterföljande reparationer av vägen för att broarna efter uppförandet ska kunna vara åtkomliga åtminstone för gång- och cykeltrafik året om.

Samfälligheten anser att det är anmärkningsvärt att Nabbvägens skick och konsekvenserna av tung trafik på denna inte har uppmärksamats i planeringen. Det beror förmodligen på att inga kontakter med samfällighetens styrelse har förekommit för att diskutera förutsättningarna för att använda Öns vägar för projektet. Styrelsen har vid åtskilliga tillfällen kontaktat kommunen för att en dialog ska kunna föras kring alla planer som berör vägnätet och beklagar nu att det är först i samband med det breda allmänna samrådet som samfälligheten får del av planerna och ges tillfälle att lämna synpunkter.

Detaljplanefrågor

Vad som anförts ovan har främst betydelse för avgränsningssamrådet inför miljöprövningen, men behöver förstås också i relevanta delar beaktas även i detaljplanearbetet. Mera PBL-kopplade synpunkter lämnas härafter.

I planbeskrivningen anges att detaljplanen inte medför behov av omprövning av gemensamhetsanläggningen Ön ga:3. Hade denna detaljplan varit det enda som påverkar gemensamhetsanläggningen hade detta kanske varit rimligt. Som framförts ovan bedömer dock samfälligheten att det redan idag har skett sådana förändringar som innebär att Nabbvägen inte längre bör ingå i Ön ga:3, utan bör vara en väg som ägs och förvaltas av ägarna till fastigheterna på Norra Ön, d.v.s. kommunen och AB Bostaden i Umeå.

Det bör förtydligas varför en farledsbredd har angetts för bron över Storån men inte för Lillån. En hel del båttrafik går idag på Lillån. Att detaljplanen anger markanvändningen med vertikala begränsningar uppåt och nedåt gör den mera svårläst. Det borde i såväl detaljplan som miljöprövning tydliggöras vilken segelfri höjd som broarna ska åstadkomma. Detta finns i detaljplanen för Kolbäcksbron och bör finnas även i denna plan.

Masshantering inom projektet

Om det i samband med anläggningsarbetena för broarna och gång- och cykelvägen skulle uppkomma ett överskott av massor förordar samfälligheten

att någon uttransport av dessa inte sker förrän det är säkerställt att de inte behövs för några andra ändamål på Ön. Sådana transporter är inte miljömässigt motiverade.

Massorna bör på ett enkelt sätt kunna anordnas så att det på en lämplig plats byggs upp en mountainbikebana likt den som finns på Nydala. Det borde också vara enkelt att åstadkomma en kulle som är lämplig för vinterlek för barn och ungdomar och som kanske också kan utgöra en attraktiv älvsnära utsiktspunkt mot staden.

Om den stora exploateringen av Norra Ön blir verklighet är en senare fråga och fram till dess måste man med enkla medel kunna göra det mesta av marken på Norra Ön för de som är barn och ungdomar idag.

Kommentar

Inom kommunen regleras användningen av mark- och vattenområden genom detaljplanering. Detaljplanen sätter ramarna för efterkommande prövning av tillstånd (för tex bro) samt bygglov. Detaljplanen ska inte vara mer detaljerad än vad som krävs för att uppnå syftet med planen och för nu aktuell detaljplan finns ingen ambition att reglera broarnas utformning eller höjd.

Broarna utgör vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken och anläggningarnas utformning och miljöpåverkan provas därför av mark- och miljödomstolen, parallellt med nu pågående planprocess. Domstolen kan inte lämna tillstånd i strid mot en detaljplan och det är därför viktigt att planen inte föregår prövningen eller blir så detaljerad att den utgöra ett hinder för val av bästa möjliga teknik vid tidpunkten för tillståndsprövning.

För detaljplanen krävs ingen omprövning av Ga:3, men under anläggandet av broarna behöver transporter till och från arbetsområdet ordnas. Arbetsområdet på Ön kommer att nås via del av Övägen och Nabbvägen. Dessa vägar har enskilt huvudmannaskap och ingår i dagsläget delvis i gemensamhetsanläggningen ga:3 som förvaltas av Öhns vägsamfällighet, i vilken kommunen redan ingår som delägare. Då kommunen troligtvis behöver nyttja dessa vägar mer än sitt andelstal under byggskedet kan det bli aktuellt att teckna en särskild överenskommelse om detta. Inför genomförandet behöver fördjupad dialog mellan kommunen och vägsamfälligheten föras.

Regleringen av broarna i detaljplanen syftar till att möjliggöra för gång- och cykelbroar över Lillån respektive Storån samtidigt som älvens karaktär och funktion av öppet vatten ska kunna bibehållas under broarna.

Planhandlingarna kompletteras med en generell beskrivning av planens genomförande och konsekvenser för befintliga vägar som kan beröras. Frågan kring huvudmannaskap för Nabbvägen förtydligas.

BALTICGRUPPEN

Balticgruppen AB är positiva till detaljplanen som möjliggör brokoppling mellan staden och kommande utveckling på ön. Detta bidrar till en förbättrad tillgänglighet och naturligt flöde till och från ön, samt mellan östra delen av centrala stan och Tegs östra delar. Planförslaget stärker också möjligheterna för invånare att välja hållbara färdsätt.

Planförslaget medger lågt liggande broar vilket grundar sig på de gestaltungsprinciper som är framtagna inom ramen för detaljplan. Detta för att mildra den visuella, negativa påverkan som högre broar kan ha på siktlinjer och stads- och landskapsbilden. Den flacka lutningen av broformen såväl som broars anslutning till befintliga marknivåer nära strandkanten bidrar till att upplevelsen av älven som barriär minskar och känslan i stället blir att människor upplever att de kan röra sig fritt i älvrummet. Detta gestaltungs-koncept önskar Balticgruppen också präglar utformningen på gång- och cykelstråk längsmed norra älvsstranden, som sträcker sig från Konstnärligt campus till Centrumfyrkanten.

En konsekvens av detaljplanens genomförande är att stora flöden kommer att förekomma på den bro över Storån som ansluter till Konstnärligt campus. I egenskap av fastighetsägare för Laxen 48 vill Balticgruppen lyfta fram vikten av höga gestaltungs-grepp på de verksamheter som finns längsmed den norra älvsstranden, såväl vid strandkanten som på älven (inom den kommunala fastigheten Umeå 2:1:s enskilda vattenområde).

En annan konsekvens av detaljplanens genomförande är en eventuell begränsning av nuvarande båttrafik på älven. I detaljplanen är det stort fokus på flöden på land. Hur avser kommunen att framtidssäkra trafik till och från småbåtshamnar intill centrala stan? Hur arbetar kommunen för att inte begränsa tillgänglighet till och från staden via älven?

Balticgruppen anser att det allmänna stråket längst med den norra älvsstranden ska hålla samma höga gestaltungs-nivå som finns beskrivet i rubricerad detaljplan. Det höga gestaltungs-greppet bör beaktas för verksamheter som finns såväl vid sidan om, som på älven. Därtill anser Balticgruppen att tillgänglighet för småbåtstrafik ska beaktas för att inte begränsa tillgänglighet till centrala stan via älven.

Kommentar

Tanken är inte att detaljplanen ska reglera broarnas utformning eller höjd. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå.

Detaljplanen för de nya gång- och cykelbroarna är avgränsad till broarna, inklusive brofästen, samt en gång- och cykelväg över Ön. På den norra sidan ansluter planområdet till befintligt parkområde och strandpromenaden vid Konstnärligt campus. Gestaltning av broar samt anslutande parkområden tas fram i kommande projekteringsskede.

CAMPUS X

Vi är mycket positiva till den planerade broförbindelsen från Teg via Ön till Umeälvens norra strand. De två broarna kommer att sammanbinda stadsdelarna på norra och södra sidan älven via den planerade bebyggelsen på norra Ön med ett stråk för gående och cyklister. Stråket är en viktig del i den infrastruktur som behövs för Umeås fortsatta utveckling genom hållbar tillväxt.

Planillustration

Det saknas planillustration i de egentliga planhandlingarna. För förståelsen av planförslaget bör en enkel illustration av broarna, deras höjder och angoringar mot befintligt GC-nät läggas till i planhandlingarna.

Vertikala avgränsningar i planbestämmelserna

Vi tycker att planbestämmelserna om vertikala avgränsningar av GC-vägar och broar är svåra att förstå. Kanske de kan förtydligas i en enkel planillustration.

Mindre utvidgning av planområdet vid Konstnärligt Campus

Arkitekthögskolan nyttjar ytan närmast söder om Arkitekthögskolan bl a för att ställa ut elevarbeten. Dessutom finns där en cykelparkering med tak. Vi föreslår att området tas med i aktuellt detaljplaneärende och planläggs som kvartersmark att ingå i Laxen 46. Det skulle överensstämma väl med hur marken faktiskt nyttjas idag.

Såvitt vi förstår kommer GC-banan öster om Konstnärligt Campus att flyttas något österut på ett avsnitt, blå markering i bilden nedan. Där bör stråket med bestämmelsen "x1" i gällande detaljplan kunna smalnas av något.



Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med en planillustration samt en tydligare förklaring kring de vertikala avgränsningarna i plankartan.

Befintligt parkområde kring det norra brofästet är allmän plats, park, idag och kommunen bedömer att ytan kan behövas för genomförandet av de planerade broarna. Kommunen avser därför inte inkludera ytan i den här detaljplan med syfte att planläggas som kvartersmark.

SXK (SVENSKA KRYSSARKLUBBEN) BOTTENVIKSKRETSSENS HAMN- & FARLEDSSKOMMITTE

SXK (Svenska Kryssarklubben) har tagit del av detaljplanen och har följande synpunkter rörande broarnas påverkan på framkomligheten längs Umeälven. I planen har vi svårt att finna de planerade broarnas segelfria höjder vilket gör bedömningen av älvens tillgänglighet svårbedömd. Älvens segelfria höjd är sedan tidigare kraftigt begränsad av Obbolabron (10 m), järnvägsbroarna (10 resp. 9 m), Kolbäcksbroarna (Lillån 3,6 m, Storån 9 m), Övägens bro över Lillån (? m) och av Kyrkbron (3,8 m). Det medför att idag är Storåns segelfria höjd fram till Kyrkbron 9 m och att Lillåns segelfria höjd fram till Kyrkbron torde vara 3,6 m. Hur säkrar man att man inte ytterligare begränsar höjderna och avskär staden från havet, dvs att de nya broarnas höjder inte ytterligare begränsar fria höjden upp till Kyrkbron? Hur säkrar man att brobyggena inte minskar leddjupet för båttrafik längs älven? SXK är kritisk till att ytterligare begränsa den fria höjden upp till Kyrkbron och motsätter sig därför nya brobyggnationer som försämrar framkomligheten på Umeälven.

I planen (sid 46 och 47) står: "Ny gång- och cykelväg över Lillån. Avgränsad vertikal nedåt till + 5 meter över angivet nollplan. 4 kap. 5 § PBL

(GCVÄG2).” Lillån har idag en bro som begränsar till 3,6 m segelfri höjd! ”Ny gång- och cykelväg över Storån. Avgränsad vertikal nedåt till + 2 meter över angivet nollplan. 4 kap. 5 § PBL.” Storån har idag en bro som begränsar till 9 m segelfri höjd! Är möjligen å-namnen förväxlade? Obs att angivna segelfria höjder är med marginal för t ex högt vattenstånd. Verkliga höjderna är högre (minst 0,5 m) mätt från normalvattenstånd. www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202019_12k.pdf

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. Med cirka 40.000 medlemmar är vi en av landets och världens största båtorganisationer. Vi uppfyller därmed kriterierna i 16 kap. 13 § miljöbalken på sådan ideell förening som får överklaga beslut enligt 13 kap. 12 § 1 pkt plan- och bygglagen.

Kommentar

Syftet med detaljplanen är att reglera och fastställa en lämplig användning av mark- och vattenområden, dvs att ange var en bro kan vara lämplig att anlägga. Brons mer detaljerade utformning kommer att regleras av Mark- och miljödomstolen inom den parallellt pågående ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Mark- och miljödomstolen har då till uppgift att avgöra hur bron ska utformas i förhållande till övriga allmänna och enskilda intressen.

Planbeskrivningen kompletteras med en planillustration, över ett möjligt utförande av broarna, samt en tydligare förklaring kring de vertikala avgränsningarna i plankartan.

VÄSTERBOTTENS ORNITOLOGISKA FÖRENING, VOF

Yttrande från VOF rörande planer på gång och cykelbroar till norra delen av Ön över Lillån och Storån, Ume älv.

Av nedanstående artlista framgår att under de tre senaste åren har åtta sparsamt – sällsynt förekommande samt fyra mer talrikt förekommande, rödlistade, fågelarter i Västerbotten noterats med häckningskriterium på norra Ön inom det område som i Artportalen benämns ”Brukshundsklubben, Ön, Umeå” (se karta nedan).

Sommargyllingen är en av Sveriges mest sällsynta häckfåglar, med en stam i vårt land som beräknas omfatta 120 par (alla i Sydsverige, främst i Skåne). Arten är känd för sina höga och specifika miljökrav avseende de lövskogsområden som den bebor.

Av de uppräknade arterna är den mindre hackspetten den som mest påtagligt skulle drabbas av byggnationer av gång- och cykelvägar till och från

norra Ön. Arten lever främst i den gråalsdominerade strandskogen på norra Ön. Där har arten en känd förekomst sedan cirka 50 år.

Västerbottens Ornitologiska Förening avråder således till byggnationer av de planerade gång- och cykelbroarna på norra Ön på grund av i denna inlaga angivna uppgifter.

Nedan karta och artlista och detaljerade uppgifter hämtade från Artportalen, sökning "Rödlistade arter, Brukshundsklubben, Ön, Umeå 2022 – 2025

Fynd i Artportalen, sökning "Rödlistade arter, Brukshundsklubben, Ön, Umeå 2022 – 2025" utförd 14.3 2025. Endast arter med häckningskriterier är med på listan i denna inlaga.



Den stora cirkeln, med en grön och röd, fylld, cirkel i mitten avser sökområdet "Ön, Brukshundsklubben, Umeå" på Artportalen.

Artlista:

Drillsnäppa: Ett ex 21.6 2024.

Mindre hackspett: En hane besöker bebott 23.6 2023. En hane permanent revir 11.4 - 16.5 2024.

Ärtsångare: En sjungande hane 21.6 2024.

Grönsångare: Max 3 sjungande hannar 14 - 30.6 2022. En sjungande hane 25.5 - 6.6 2023.

Talltita: En sjungande hane 20.3 2023.

Sommargylling: En sjungande, adult hane på Ön, öster och nordost om Brukshundsklubben i östra strandskogen 14 – 15.6 2022. Arten är en stor raritet i Västerbotten.

Rosenfink: En sjungande hane 20.5 2023. Två sjungande hannar 30.5 2023. Ett par i lämplig häckningsbiotop 31.5 2024.

Gulspurv: 2 sjungande hannar 16.4 2023. En sjungande hane 31.5 2024.

Dessutom finns åtskilliga fynd under häckningstid inom området av mer talrikt förekommande, rödlistade arter, såsom björktrast, rödvingetrast, svartvit flugsnappare och grönfink.

Kommentar

En specifik artskyddsutredning tas fram för planen i vilken påverkan på fridlysta arter såsom fladdermöss och fågelarter beskrivs och bedöms. Artskyddsfrågan kommer också att hanteras inom ramen för den miljökonsekvensbeskrivning som görs för både detaljplanen och tillståndsprövningen för vattenverksamhet.

YTTRANDE 1

Har man tagit hänsyn till "segelhöjd" under broarna så att båtar kan komma till och ifrån Umeå centrum? Om man vill att Umeå ska vara en "sjöstad" bör detta tas i beaktande gällande utformningen av broarna.

Kommentar

Gång- och cykelbroarnas höjd över vattenytan regleras inte i detaljplanen. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå.

I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har. Detaljutformningen av broarna kommer slutligt att regleras inom parallell process för ansökan om tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

YTTRANDE 2

För det första så måste jag säga att broarna är väldigt fina, särskilt den som går över Lillån och ska påminna om flottningsepoken. Däremot så har jag synpunkter på broarnas "räcken" där jag tycker det verkar som att dom ska vara glasförsedda, likadant som t.ex. Kolbäcksbron. För det första så är sådana glas under stora delar av året väldigt smutsiga och förfulande, om man inte ska tvätta dom med jämna mellanrum vilket kommer att öka underhållskostnaderna. För det andra så hindrar det snöröjningen när det inte går att bli av med snön för snöröjarna, vilket bör betyda att det blir en fördyring. Så mitt förslag är att använda typ ett vanligt metallräcke med öppningar istället. Ytterligare ett problem skulle kunna vara risk för skadegörelse och att glasen slås sönder och dom lär ju kosta en del att reparera?

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera vilka material broarna ska byggas av. Samtidigt med detaljplanen pågår en designprocess kring broarnas utformning. I det designförslag som hittills tagits fram har man inte föreslagit räcken i glas.

YTTRANDE 3

Trevligt att broarna äntligen byggs! Ser rätt bra ut – men nog kan väl även bron över Storån byggas i trä, som matchar Konsträrligt campus? Och lite, lite högre bör den nog vara för att möjliggöra båttrafik – varje meter har betydelse.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera vilka material broarna ska byggas av eller broarnas höjd över vattenytan. I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

YTTRANDE 4

Tydlig separering mellan cykel och gångväg, ej bara ett streck eller dyligt.

Kommentar

Detaljplanen reglerar inte broarnas utformning i detalj. Hur de olika trafikslagen ska skiljas åt på bron hanteras i detaljprojekteringen.

YTTRANDE 5

Jag tycker man har tänkt dåligt på höjden på broarna med tanke på fritidsbåtstrafiken på älven, speciellt på Storån där man nu begränsar höjden på fritidsbåtar som kan passera. Jag vet att höjden är begränsad på grund av kyrkbron men tycker inte det är anledning till att hindra trafik ända upp till den. Jag tycker även att bron över Lillån verkar vara lite väl låg. På den sidan begränsas höjden av de befintliga broarna men på illustrationen så verkar den vara lägre än de broarna. Ser även problem med hur nära brostöden är mellan varandra på bron över Lillån. Enligt illustrationen så är det otydligt om en fritidsbåt tar sig mellan brostöden. Sammanfattningsvis så menar jag att Umeå kommun inte har lagt tillräcklig tanke på fritidsbåtstrafiken utefter älven, ett ämne som är väldigt dåligt uppmärksammat av Umeå kommun.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå.

De nya gång- och cykelbroarna kommer att ha en viktig funktion för de hållbara färdssätten och rekreation centralt i Umeå och därför är tillgängligheten över broarna en viktig förutsättning för utformningen. Det innebär bl.a. att man jobbar med flacka lutningar och anslutningar i befintliga marknivåer. I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

Planhandlingarna kommer att kompletteras med tydligare illustrationer som bättre beskriver broarnas skala.

YTTRANDE 6

Jag lämnade synpunkter när den fördjupade översiktsplanen för Ön skulle tas fram och dessa gäller fortfarande. När det gäller brobygge: Se till att brofästet på Tegssidan litar med "Västbergsbacken" bakom sjukhemmet och inte förstör förutsättningar för barn och vuxna att åka pulka och skrana. Allmänt: Se till att bevara så mycket som möjligt av naturmiljön längs strandbrinkarna på Teg och Ön. Tillgänglighet är en av flera aspekter. Natur- och rekreationsvärdet blir aldrig större än det är nu, innan utbyggnad.

Kommentar

Placeringen av brofästet på Tegssidan ska utformas så att det inte inkräktar på pulkabacken. Däremot kan det komma att finnas avspärrningar i närområdet under byggtiden. Utgångspunkten i brofästenas placering och utformning är att de ska göra så litet intrång som möjligt i de befintliga naturmiljöerna. Detsamma gäller för placering och utformning av gång- och cykelvägen över Ön.

YTTRANDE 7

Vi tycker att den segelfria höjden på alla framtida broar bör vara minst 6 meter vid medelvattenstånd. Vi har tidigare planer på att ev kunna lägga till med vårt fartyg r/v Botnica utanför Curiosum / Konstnärligt campus men det kommer inte att gå om broarna blir för låga.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå.

I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

YTTRANDE 8

Umeå kommun ska uppenbarligen inte bygga broar, lex Lundabron. Sluta slösa med massa pengar!

Kommentar

De två broarna är en viktig del i den infrastruktur som behövs för att Umeås fortsatta utveckling ska kunna ske hållbart. Broarna kommer att

sammanbinda stadsdelarna på norra och södra sidan älven via den planerade bebyggelsen på norra Ön.

Broarna är viktiga för utvecklingen av den nya stadsdelen på Ön, men också värdefulla för hela Umeå. Nya broar skapar nya genvägar/förbindelser i staden, vilket innebär att avstånden mellan målpunkter krymper och gör det enklare för många Umeåbor att ta del av stadens utbud. Broarna gör att tillgängligheten ökar och nya stråk skapas. Det blir både enklare och mer attraktivt att gå och cykla än att använda bilen.

YTTRANDE 9

Jag har synpunkter på bron mellan konstnärligt campus och ön. Här har Umeå stad en möjlighet att få ett nytt kännetecken genom en bro som sticker ut konstnärligt samt får en belysning som förstärker brons uttryck under den mörka årstiden. Den bro som ska byggas längre fram mellan ön och Öbacka strand bör få samma utformning som vid konstnärligt campus. Sticker broarna ut kommer många att tycka att broarna är vackra/häftiga dvs de som bor i Umeå tycker broarna berör dem. Broar som sticker ut d v s inte ser ut som alla andra gör att de blir fotograferade och bilderna kommer spridas runt om i Sverige och världen. Det gäller att förstärka Umeå stads varumärke.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera utformning eller belysning av broarna. Parallellt med detaljplanen pågår ett arbete kring broarnas gestaltning och utformning som sedan kommer att ligga till grund för kommande tillståndsansökan och projektering.

YTTRANDE 10

Förslaget bör i dess nuvarande form stå i uppenbar kontrast till Umeå kommuns, EUs och FNs miljömål om klimatneutralitet till 2045? Förslaget bör i allmänhetens intresse förtydliga dess koldioxidavtryck i form av CO₂e och hur det kan genomföras och samtidigt möta miljömålet. Om detta inte kan uppnås bör planen rivas upp.

Kommentar

De två broarna är en viktig del i den infrastruktur som behövs för att Umeås fortsatta utveckling ska kunna ske hållbart. Broarna kommer att sammanbinda stadsdelarna på norra och södra sidan älven via den planerade bebyggelsen på norra Ön. Nya broar skapar nya genvägar/förbindelser i staden, vilket innebär att avstånden mellan målpunkter krymper och gör det enklare för många Umeåbor att ta del av stadens utbud. Broarna gör att tillgängligheten ökar och nya stråk skapas. Det blir både enklare och mer attraktivt att gå och cykla än att använda bilen.

YTTRANDE 11

Idag är Fågelstigen hårt belastad av gång och cykeltrafik. Trafiken från gång och cykeltrafikanter är inte anordnat på ett samlat sätt utan sker som varje trafikant önskar på Fågelstigen.

Det utgör i hög grad en risk för att olyckor kan inträffa för dessa trafikanter då de är mycket svåra att upptäcka för fastighetsägare (fordonsägare) på Fågelstigen. Under vintertid ökar risken ytterligare för att olyckor kan inträffa genom att man periodvis inte kan mötas två bilar på vägen pga av snömassorna som bildas på Fågelstigen. Idag tar inte gång och cykeltrafikanter hänsyn till att bilar inte kan mötas på vägen utan genar/korsar som de önskar mellan de mötande bilarna.

Genom den nya bron är det högst sannolikt att gång och cykeltrafiken ytterligare ökas på Fågelstigen. Därav vore det önskvärt anvisa hur gång och cykeltrafikanter ska färdas säkert på Fågelstigen på ett samlat och strukturerat sätt för att förhindra att olyckor inträffar mellan de olika trafikanterna.

Kommentar

Den planerade gång- och cykelbron över Lillån planeras ansluta till befintlig gång- och cykelbana vid Tegs äldrecenter med koppling till befintlig gång- och cykelväg utmed Norra Obbolavägen. Utifrån var de större målpunkterna finns lokaliserade så bedöms ökningen på Fågelstigen bli relativt liten. Idag samsas cyklister på samma yta som bilar på Fågelstigen. Låga fordonsslöden gör att det bedöms vara en lämplig lösning.

Gatuutrymmet längs Fågelstigen är bara 10 meter brett vilket är för smalt för att anlägga en separat gång- och cykelväg.

YTTRANDE 12

Jag tänker att det begränsar användningen av Umeälven som en möjlig transportväg för framtida tunga och skrymmande transporter om bron över Storån byggs med lägre seglingsfri höjd än kyrkbron. Det finns exempelvis 3 båtar som används som populära restauranger längs umeälvens norra strand. Med en låg bro mellan ön och norrsidan hindras alla möjligheter till liknande nya eller kompletterande inslag. Älven har i alla tider tjänat som en transportled för Umeåborna. Stäng inte den möjligheten för framtida invånare.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå. I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

YTTRANDE 13

I samrådshandlingarna hittar jag inget om broarnas segelfria höjd. Eftersom en bro begränsar framkomligheten på vatten så bör väl även broarnas höjd finnas med i samråd och tillståndsansökan? Kanske broarnas höjder finns nämnda i de underliggande dokument som refereras till i detaljplanen?

Älven är sedan tidigare kraftigt begränsad av Obbolabron (10 m), båda järnvägsbroarna/Kolbäcksbroarna (3,6 m resp 9 m) och av Kyrkbron (3,8 m). Hur säkrar man att man inte ytterligare begränsar höjderna och avskär staden från havet? Dvs att de nya broarnas höjder inte ytterligare begränsar fria höjden upp till Kyrkbron.

Obs att dom angivna segelfria höjderna är med marginal för t ex högt vattenstånd. Verkliga höjderna är högre (minst 0,5 m) mätt från normalvattenstånd. www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202019_12k.pdf

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå. I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

YTTRANDE 14

Hur höga blir broarna? Tycker de ser låga ut på bilderna men hoppas jag har fel. Jag tycker att det är viktigt att båtar också kan trafikera älven.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå. I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

YTTRANDE 15

Önskar separata tydligt markerade gångväg respektive cykelväg och med generös bredd. GC-väg vid nya Carlskundskolan bra exempel.

Kommentar

Detaljplanen reglerar inte bredden på gång- och cykelbroarna. De nya gång- och cykelbroarna planeras med en minsta bredd av 8 meter vilket ger gott om utrymme för både gående och cyklister. Broarna kommer att få en

separering mellan fotgängare och cyklister likt gång- och cykelvägen vid Carlslundsskolan men med ännu mer utrymme för respektive trafikslag.

YTTRANDE 16

Vi är positivt inställda till byggnationerna & broarna men vi är lite funder-samma angående byggnationernas påverkan på erosion längs med vår fastighet. Varför har man inte kontrollerat båda sidorna av ön? Hur kommer strandskoningen & brobyggnationen som ska göras uppströms påverka vår fastighet? Vi ska egentligen göra en strandskoning på vår fastighet, men efter att ha läst Tyrens utredning, känner vi oss tveksamma då vi uppenbart kom få ett förändrat flöde i älven? Frågan vi ställer oss är om kommunen kommer ta några kostnader för strandskoning på vår fastighet? Varför har vi inte fått dokumentation utskickat pappersvägen som berörd fastighet? Varför anses vi inte vara berörd fastighet då byggnationerna kommer påverka älvens cirkulations flöde? Är det en miss ifrån kommunens sida att man inte kontrollerat båda sidorna på ön?

Kommentar

I den erosions- och stabilitetsutredning som är gjord, i vilken man har föreslagit stabilitetsåtgärder längs stränderna, har båda sidorna av Ön utretts, men omfattar endast det områden som berörs av detaljplanen för norra Ön. Den detaljplan som nu varit på samråd omfattar bara de två norra gång- och cykelbroarna samt en sammanbindande gång- och cykelväg dem emellan över norra delen av Ön. De nya broarna bedöms inte påverka förutsättningarna för er fastighet och därför har ni inte heller fått utskicket.

YTTRANDE 17

The idea of a bridge is appealing—it would provide pedestrians with a way to cross and access the island. However, is a steel-and-concrete structure, with its particular aesthetic, truly in harmony with the buildings along the river? Could we instead envision a bridge that offers more than just passage? From an aesthetic and environmental perspective, shouldn't the design be as refined and sensitive as possible? Rather than large, intrusive pillars in the water, could it be lighter, more delicate, and integrated into the landscape with greater care? This may well be the last bridge built across the river—shouldn't it be one that fosters harmony, respects nature, and even contributes to the ecological health of the river? Could it be designed to enhance water quality and promote wildlife, recognizing that we must design for more than just humans? These are crucial questions that the current generic bridge design fails to address. Yes, new bridges can be valuable, but the continuation of so-called "sustainable" real estate projects must be critically examined.

This island might be the last remaining green space in Umeå's center. In major cities worldwide, the importance of preserving such spaces is widely recognized—shouldn't we cherish this one rather than risk scarring it forever with irreversible development? Instead

of more real estate, could we rewild the island, enhancing it for both Umeå's residents and the surrounding ecosystem? This is a question that must be asked. If you'd like to discuss this further, you can reach me by email. Many students and teachers from the Umeå School of Architecture share these concerns and question the continued reliance on outdated urban planning strategies.

P.S. There is an architecture school right here in Umeå—why not collaborate with them?

Kommentar

The two bridges are an important part of the infrastructure needed for Umeå's continued sustainable development. The bridges will connect the districts on the northern and southern sides of the river via the planned development on northern Ön. The detailed plan will not regulate the design or lighting of the bridges. Parallel to the detailed plan, work is ongoing regarding the design and appearance of the bridges, which will then form the basis for future project planning.

YTTRANDE 18

Jag bor precis där bron över Storån (kanske) ska byggas. Vill bara uttrycka min oro att min uteplats och balkong kommer att vara obrukbara under ett par år pga. tunga maskiner och byggdamm. Hade önskat att bron byggdes närmare stan, kanske i höjd med bildmuseet/arkitekthögskolan.

Kommentar

Gång- och cykelbrons placering över Storån följer placeringen i översiktsplanen och har valts både ur perspektivet att den ska vara till nytta för många men också utifrån praktisk genomförbarhet och möjligheten att ansluta till befintlig trafikstruktur. Ett genomförande av detaljplanen och konsekvenser också under byggskedet kommer att tydligare beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen som biläggs detaljplanen i granskningskedet och den parallella ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

YTTRANDE 19

Först och främst: Kul med detta broprojekt, det kommer att bli riktigt bra då det är klart.

Positivt att pulkabacken Västerbergsbacken skyddas och blir mer lättåtkomlig för fler barn kommande generationer på båda sidor av älven. Förhoppningsvis kan området runt backen ner mot älven på sikt förädlas med grillplats, vindskydd och kanske även en badbrygga på sommaren. Som närboende kommer vi såklart att bli störda under byggtiden av buller från pållning och materialtransporter, men här litar jag på att detta kommer att planeras på bästa sätt för att minimera påverkan. Ett förslag är här att så långt det är möjligt nyttja ytorna på Ön för materiallagring samt övriga behov byggprojektet har (bodar etc.) då detta skapar minst påverkan för boende i området. De största farhågorna jag har är det relativt stora

arbetsområde som markerats ut på kartan i parken mellan Tegs äldreboende och Tegsgårdens herrgård. Vårt önskemål är här att en långsiktig plan för parkmiljön och eventuella nya gång/cykelvägar kring byggnadsminnet tas fram samt att en inventering och bevarandeplan för matkällaren som tidigare hörde till fastigheten inkluderas.

Kommentar

Detaljplanen är avgränsad till att omfatta bara det område som krävs för gång- och cykelbroarna, deras brofästen, anslutningar till befintliga gång- och cykelstråk på Teg respektive Öbackasidan samt gång- och cykelväg över norra Ön – d.v.s. den långsiktiga markanvändningen. Detaljplanen reglerar inte tillfällig markanvändning under byggskedet. Detaljplanens konsekvenser beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande planen.

Parallellt med detaljplanen söks tillstånd för vattenverksamheten, enligt 11 kap miljöbalken. Det tillståndet är avgränsat att omfatta hela det område som påverkas av broarna på kort, medellång och lång sikt. Med kort sikt avses normalt miljöeffekter som uppstår under anläggningsskedet. Med medellång sikt tittar man på miljöeffekter som kan uppstå under bronns drifttid och på lång sikt de miljöeffekter som riskerar att kvarstå även efter avveckling. Detta innebär att arbetsområdet som påverkas av miljöeffekter under anläggningsskedet av bron kommer att ingå i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen för vattenverksamhet.

YTTRANDE 20

Svårt att som vanlig medborgare förstå hur stort detta projekt är. Förstå vad det får för konsekvenser för älven, miljön, och naturen i stort. Svårt att ha nån uppfattning redan nu. Men vis från tidigare brobyggen (här och i Skellefteå tex.) måste det ju vara fullkomligt, fullkomligt säkert att klara bygget i tid för att få EU-pengarna, för att man över huvudtaget ska starta.

Kommentar

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för nya gång- och cykelbroar då planen reglerar hur kommunens mark och vatten får användas. Konsekvenser för älven, miljön, och naturen i stort kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande detaljplanen.

Ett genomförande av planen kräver också att tillstånd om vattenverksamhet erhållits. Detaljplanen ger förutsättningar för möjligheten att ta del av beviljat Stadsmiljöavtal, för medfinansiering av genomförandet. Definitivt beslut om byggstart har inte fattats av kommunen i dagsläget.

YTTRANDE 21

Det är nu tredje gången jag lämnar in synpunkter gällande detaljplaner för Ön i Umeå. Vid de två andra detaljplanerna har ingen från berörd avdelning

på Kommunen bemödat sig att svara på frågor eller synpunkter som lämnats. Har inga större förhoppningar att det sker denna gång heller. Samrådsförandet är bara ett spel för galleriet som man brukar säga när allt egentligen är bestämt på förhand.

Denna detaljplan gällande två GC-broar saknar helt grund in något aktuellt behov för oss som bor på Ön. Det finns behovsmässigt ingen anledning av dessa broar så länge exploateringen av norra Ön är ett reellt beslutat och godkänt projekt. Det är lång ifrån säkert att norra Ön överhuvudtaget blir av. Lägg resurser och pengar där det finns ett faktiskt behov. Om alla miljöer som utredningar kostat i stället satsats på nuvarande bron över Lillån hade den både varit ny, bred och trafiksäker. Vi är i mycket större behov av en trafiksäker GC-bro över Lillån för alla de oskyddade trafikanter som behöver samsas med dubbelriktad trafik på den smala befintliga bron. Det finns ingen bro eller plats i Umeå Kommun som så osäker för oskyddade gång och cykelåkare som just bron över Lillån. Här åker lastbilar med gods, hjullastare med fulla grusskopor, bilar, cyklister, motionärer och små skolbarn huller om buller med stora risker för personskador utan att Ni med planeringsmonopol gör något. Ni ansvariga säger att Lillåbron är godkänd gällande dåtidens regler men faktum är att den snarast är livsfarlig! Jag förutsätter att ansvarige om det nu finns någon ställer sig upp när ett skolbarn blir skadat och tar på sig ansvaret. Jag och många på Ön vill och tycker det är mycket viktigare att nuvarande bro över Lillån åtgärdas snarast än att orimligt mycket resurser och skattepengar läggs på två helt omotiverade skrytbroar till projekt. Bron från Ön (mitten av planerat bostadsområde) till norra sidan förkortar avståndet till centrum från 2000 m till 1200 m. Endast 800 m kortare väg än idag, till vilken kostnad och nytta? Broar är inte billiga! Lundabron, Västra länken bron och Karlsgårdsbron i Skellefteå är tre skrämmande exempel. Bron från Ön till Tegssidan, vem är den till för? Om nya bil bron byggs och nuvarande bron över Lillån omvandlas till GC-bro vad behövs ytterligare en GCbro till? Två GC-broar på ett avstånd om 400 m, det måste vara feltänkt! Bron hamnar nära äldreboendet på Teg. Visst ingår det i planerna och budgeten att åldringarna får mer personal som kan ta dem ut på bron till Ön? Kanske det är därför det ska byggas en bro!? Det kanske är förklaringen. Läget för bron kommer väldigt nära Vestbergs pulkbacke. Den får inte förstöras av broplanerna utan att i så fall ersättas med annan motsvarande backe. Sluta slänga skattepengar på broar, utredningar och annat innan ni vet att projektet norra Ön är genomförbart.

Kommentar

Synpunkter som lämnas i samråd sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen offentliggörs till detaljplanens granskningsskede, som är nästa tillfälle att lämna synpunkter, på det justerade planförslaget. Projektet Norra Ön är ett stort projekt som av olika anledningar innehållit flera delprocesser som resulterat i att parallella planärenden slagits ihop respektive brutits ur det stora detaljplaneärendet. Det är olyckligt om det skapat förvirring.

De två nya broarna är en viktig del i den infrastruktur som behövs för Umeås fortsatta utveckling ska kunna ske hållbart. Broarna kommer att sammanbinda stadsdelarna på norra och södra sidan älven via den planerade bebyggelsen på norra Ön och bli en värdefull genväg för fotgängare och cyklister till stora målpunkter i staden. Pulkabacken kommer att vara kvar även i framtiden.

Ändringar efter samråd

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

Plankartan

- Planområdet justeras efter justerat läge för gång- och cykelbro över Lillån.
- Regleringen av vertikal avgränsning av gång- och cykelbroar samt vattenområde justeras och förtydligas

Planbeskrivningen

- Resultatet från miljökonsekvensbeskrivningen arbetas in i planbeskrivningen.
- Beskrivningar revideras och förtydligas utifrån inkomna synpunkter och nya underlag.

Detaljplanering, Umeå kommun februari 2026