

**Detaljplan för fastigheterna  
Vipan 21 och 25 m.fl.  
inom Öst på stan i Umeå kommun, Västerbottens län**

---

Ett förslag till detaljplan för fastigheterna Vipan 21 och Vipan 25 m.fl. har upprättats av Umeå kommun, Fysisk planering.

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för bostäder med inslag av centrumstärkande verksamheter i en sluten kvartersstruktur med friytor på innergården, skyddade mot buller och avgaser.

Planförslaget avviker från inriktning och intention i översiktsplanen med hänsyn till riktvärde för friyta varför detaljplanen handläggs med utökat förfarande. Planen har varit föremål för samråd under tiden 2022-03-24 t. o. m. 2022-04-17.

Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Länsstyrelsen fick förlängd svarstid.

Inkomna yttranden redovisas och besvaras nedan. Yttranden sammanfattas delvis, men finns i sin helhet som offentlig handling hos Fysisk planering, Umeå kommun.

---

**Umeå kommun**

**Postadress:** 901 84 Umeå  
**Besöksadress:** Skolgatan 31A  
**Telefon:** 090-16 10 00 (växel)  
**Webbplats:** [www.umea.se/kommun](http://www.umea.se/kommun)

**Detaljplanering**

**Telefon:** 090-16 64 90  
**Mejladress:** [detaljplanering@umea.se](mailto:detaljplanering@umea.se)  
**Webbplats:** [www.umea.se/detaljplanering](http://www.umea.se/detaljplanering)

## LÄNSSTYRELSEN

*Yttrandet inkom 2022-04-25, enligt överenskommelse*

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan. (hela yttrandet)

### **Ingripandegrunder enligt 11 kap PBL**

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att det kvarstår oklarheter kring hälsa och säkerhet, vilket gör att det inte i nuläget går att avgöra om ett antagande av planen kan komma att provas eller inte.

### **Hälsa och säkerhet**

#### *Buller*

Vid planläggning inom trafikbullerstörande miljöer ska bestämmelserna i 3 – 8 §§ i ”Förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader” tillämpas vid bedömning av om kravet på förebyggande av olägenheter för människors hälsa i 2 kap 6 a § PBL är uppfyllt. Detta kan kommunen göra genom att vid planering och bygglovsprövning säkerställa att den bebyggelse som uppförs klarar de riktvärden som trafikbullerförordningen fastställer. I en detaljplan kan kommunen därför med relevanta planbestämmelser säkerställa förutsättningarna för detta.

Planbestämmelsen anger att bullernivåerna medför att ”Förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader” ska tillämpas för bostäder i byggnaderna, men bestämmelsen är otydlig då det inte framgår vilka gällande riktvärden som syftas till eller på vilket sätt bostäderna ska utformas för att uppfylla kraven. Bestämmelsen säkerställer därmed inte att bullerstörningarna klaras och det finns tolkningsutrymme som medför tillämpningsproblem i bygglovskedet. Plankartans utformning och dess bestämmelser är kommunens viktigaste instrument för att säkerställa en god ljudmiljö och Länsstyrelsen anser därför att relevanta bestämmelser i förordningen anges som planbestämmelse.

Trafikbullerutredningen utförd av Tyréns 2018-06-26 visar trafikbullernivåer utifrån trafikmängd för 2018 samt prognostiserade trafikbullernivåer för framtida trafikmängder för år 2030. I bilagan redovisas dock endast utbredningen av 2018 års bullernivåer. Det är viktigt att trafikbullerutredningen och planbeskrivningen redovisar de trafikbullervärden som finns både nu och i en framtid, vilket anges i 8 § i förordningen om trafikbuller. Detta för att klarlägga trafikbullrets konsekvenser för den önskade exploateringen och påvisa att PBL 2 kap 6a § uppfylls även i framtiden. Länsstyrelsen förväntar sig därför att trafikbullerutredningen i granskningskedet kompletteras med en redovisning av prognosticerade trafikbullernivåer om ca 15–20 år.

Utredningen visar att den planerade bebyggelsen kommer att utsättas för höga trafikbullernivåer. Beräkningarna visar att det ekvivalenta trafikbullret kommer att överskrida 60 dBA i ett intervall mellan 61–66 dBA vid fasaderna mot utmed Sjukhusbacken och Storgatan och 58–62 dBA vid fasaden mot Kungsgatan. Den maximala nivån överskrider 70 dBA vid alla fasaderna

och ligger mellan 76–84 dBA vid fasaderna mot Sjukhusbacken och Storgatan samt mellan 75–77 dBA vid fasaden mot Kungsgatan. Bestämmelserna i Förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska därför tillämpas för att bygga bostäder enligt planförslaget och skrivas in som planbestämmelse.

Trafikbullerutredningen visar två förslag på bebyggelse av planområdet. Ett med slutet kvarter och ett med bruten bebyggelsestruktur där en öppning finns mellan byggnaderna i hörnet av Kungsgatan och Sjukhusbacken. För förslaget med den slutna bebyggelsen visar trafikbullerutredningen att det går att uppnå en s.k. tyst sida med som inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå vid fasaderna mot kvarterets innergård. I hörnet av Sjukhusbacken och Kungsgatan kräver det dock större genomgående lägenheter för att uppnå s.k. tyst sida. En redovisning av hur planlösningarna i detta hörn kan ske bör inkluderas i planbeskrivningen och trafikbullerutredningen. Relevanta planbestämmelser bör användas för att reglera var dessa genomgående lägenheter ska placeras för att uppnå så kallad tyst sida.

Emellertid visar trafikbullerutredningen att förslaget med en bruten bebyggelsestruktur med öppning mot Sjukhusbacken och Kungsgatan att det finns svårigheter att uppnå s.k. tyst sida vid gavlarna och det föreslås därför att fasaderna utformas med en skärm för att dämpa bullernivåerna. För att detta ska säkerställas ska en planbestämmelse ange var skärmen ska placeras och hur bred den ska vara för att uppnå sitt syfte. Planbeskrivningen/plankartan kan t.ex kompletteras med en illustration som visar skärmens placering och bredd. Utöver tydlighet så underlätta det även i den kommande bygglovsprövning.

### **Övrigt av vikt**

#### *MKN luft*

Genomförande av planen kommer att innebära att gaturummet längs med Storgatan, Sjukhusbacken och Kungsgatan blir mer slutet. Detta leder till en sämre luftomsättning och därmed även risk för försämrad luftkvalitet lokalt.

Enligt detaljplaneförslaget kan luftkvaliteten anses vara god. Denna bedömning kan ifrågasättas eftersom beräkningarna visar på att miljökvalitetsnormen överskrids för NO<sub>2</sub> längs angränsande gata och dessutom riskerar att försämrats, när gaturummet sluts, beroende på vilket scenario som väljs.

Enligt utredningen kan resultaten av luftkvalitetsberäkningarna överlag dock vara något överskattade, vilket gör det svårt att bedöma i vilken omfattning genomförande av planen kommer att påverka luftkvaliteten i närområdet. Ett underlag med mera tillförlitliga korrektionsfaktorer ska granskningshandlingarna kompletteras med detta för att frågan ska kunna bedömas.

Då luftkvalitetsutredningen rekommenderar att ventilationsintag bör placeras mot innergården bör detta också regleras med bestämmelse i plankartan.

## Övriga synpunkter

### *Stadsbild*

Vid Östra station pågår för närvarande uppförande av höga byggnader i täta kvartärer och intill finns Öbacka strand som också består av högre bebyggelse som är uppförd under de senaste decennierna. Enligt planbeskrivningen ska bebyggelsen inom planförslaget samspela med dessa exploateringar och utgörs därför av för stadsdelen högre bebyggelse som motiveras med den kommunala ambitionen att på sikt omvandla hela kvarteret Vipan till ett tätare bostadskvarter.

Kvarteret Vipan är beläget i anslutning till befintliga bostadsområden i den östra stadsdelen och planförslaget är en stor kontrast till det rådande bebyggelsemönster och karaktären i denna del av staden. Hur planförslaget förhåller sig till den omgivande äldre stadsdelen och angränsande kvarteren bör utvecklas i planbeskrivningen. Att reglera en lägre bebyggelse utmed Storgatan för att möta 50-tal bebyggelsen i två våningar inom kvarteret Hunden på andra sidan Storgatan kan inte sägas utgöra någon sammanfogning av planförslaget till den befintliga stadsdelen.

Planområdet omfattar endast en mindre del av kvarteret Vipan och inte hela kvarteret. Fastighetsvisa omstruktureringar var för sig, kan synas ha liten eller obefintlig påverkan, men sammantaget kan resultatet bli mycket omfattande. Länsstyrelsen ser fördelar i att planförslaget borde ha föregåtts av en kvartersstudie eller ett program och setts i ett större sammanhang. Med detta skulle kommunen förbättra möjligheterna för hela kvarteret och skapa en sammanhållen förtätningssmiljö och visa sina ambitioner för sammanfogningen av mötet mellan den nya bebyggelsen vid Umeå Östra station och den äldre befintliga stadsdelen.

Det är viktigt att sammanfoga de bebyggelsehistoriska dragen med anpassad gestaltning i stadslandskapet och de möjligheter som finns att berika stadsmiljön med god arkitektur i samklang med omgivningarna för att förena utveckling med bevarande av de befintliga värdena i staden. Detta kräver dock långtgående krav på omtanke och anpassning beträffande stadslandskapet, utformning, skala, karaktär, vilket planförslaget inte kan anses ha ambition om att uppfylla.

### *Gestaltning*

Planförslaget innehåller ingen utformningsbestämmelse som säkerställer gestaltningen av bebyggelsen. Bestämmelsen att fasad ska utformas med variation i färg och eller material kan tolkas godtyckligt och ger ingen vägledning om bebyggelsens gestaltning. Inte heller för komplementbyggnader regleras gestaltningen, exempelvis genom en högsta tillåtna byggnadshöjd. Därmed saknar planförslaget en målsättning om god och kvalitativ arkitektur och stadsgestaltning som är viktig för miljömålet "God byggd miljö" och hållbar stadsutveckling.

Riksdagen antog 2018 ett nytt arkitekturpolitiskt program "Politik för gestaltad livsmiljö". I programmet nämns att arkitektur, form och design påverkar alla människor dagligen och handlar i grunden om livskvalitet. Kvalitet som handlar om att skapa värden, inte bara för beställaren och brukaren, utan även för det omgivande samhället och framtida generationer.

#### *Farligt gods*

Planområdet är beläget på ett relativt långt avstånd (ca 100 meter) från järnvägen, men det behövs ändå en beskrivning/bedömning kring riskerna för olycka med farligt gods i planhandlingarna. I "Riktlinjer för fysisk planering - Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län (2019) framgår att "Skadebegränsande åtgärder kopplat till utformning av byggnader och miljöer ska bedömas och redovisas om bebyggelse planeras inom den del av riskhanteringsområdet som ligger bortom rekommenderade skyddsavstånd." Detta då det kan finnas särskilda omständigheter som kräver längre skyddsavstånd eller andra skadebegränsande åtgärder, t.ex. topografi eller planerad markanvändning.

#### *Räddningstjänst*

Länsstyrelsen saknar en beskrivning/bedömning över räddningstjänstens möjligheter att bedriva en effektiv räddningsinsats inom planområdet. Finns det särskilda behov av åtgärder som kan och behöver fastställas i planbestämmelserna?

#### *Dagvatten*

Kommunen skriver i planhandlingen angående dagvatten att en förtätning av staden ställer krav på en robust och långsiktigt hållbar dagvattenhantering. Det framgår inte tydligt i planhandlingen vad detta innebär. Kommunen kan med fördel hänvisa till antaget dagvattenprogram och i det sammanhanget förtydliga vad en hållbar dagvattenhantering innebär för just denna detaljplan.

Kommunen konstaterar att byggverksamheten kommer att innebära en försämring av markens vattenhållande förmåga, en minskad möjlighet jämfört med idag till lokalt omhändertagande av dagvatten samt därmed en ökad avledning av vatten till det allmänna dagvattennätet. Sker det idag någon vidare hantering av dagvattnet efter att det leds ut via dagvattennätet eller avleds det direkt till Umeälven? Om dagvattnet som berörs av denna detaljplan renas eller fördröjs ytterligare innan det når Umeälven är det bra om detta beskrivs i detaljplanen.

Länsstyrelsen bedömer att just denna detaljplan inte kommer att innebära en förhöjd risk för en försämring av vattenkvalitet i berörd vattenförekomst. Däremot bör den samlade effekten av stadens förtätning på mängd och kvalitet av dagvatten beröras och hanteras samlat, och en hänvisning bör ske till kommunens dagvattenprogram och vilka konkreta åtgärder som vidtas för just denna detaljplan för att säkerställa en hållbar dagvattenhantering.

### *Plantekniska frågor*

För att säkerställa att parkering inom planområdet sker i underjordiskt garage bör detta regleras med bestämmelse i plankartan.

För att säkerställa att angöring till planområdet fortsatt sker från Kungsgatan bör detta regleras i plankartan, exempelvis genom utfartsförbud där angöring inte är lämpligt.

**Kommentar:** Bullerutredningen har reviderats inför granskning. Utredningen visar att för fasader som vetter mot Sjukhusbacken och Storgatan beräknas ekvivalenta ljudnivåer uppgå till över 60 dBA men högst 65 dBA. Större lägenheter ska därför utföras som genomgående, där minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot tyst sida (innergården). Alternativt uppförs enkelsidiga små lägenheter. I detaljplanen säkerställs detta genom en bestämmelse om skydd mot störningar och gäller för byggrätterna som vetter mot Storgatan och Sjukhusbacken.

I den reviderade versionen av bullerutredningen har även den pågående exploateringen vid Östra station (inom detaljplanen för Umeå 2:1 m.fl., aktbeteckning: 2480K-P2018/15) modellerats in i beräkningsmodellen för att undersöka om ogynnsamma ljudreflexer uppstår till kvarteret Vipan. Beräkningarna visar dock att den ekvivalenta ljudnivån minskar med upp till 1 dBA på grund av att exploateringen har en avskärmande effekt mot järnvägen och Blå vägen som passerar uppe vid sjukhuset.

Beräkningsresultatet i bullerutredningen avser prognosår 2030 och redovisas genom bullerutbredningskartor i utredningen och i bilaga till utredningen. Resultatet redovisas endast för prognosår 2030 vilket bedöms vara förenligt med 8 § i förordningen om trafikbuller ska hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen. Synpunkten föranleder ingen förändring av planförslaget.

Detaljplanen har varit pågående under en lång tid och vid bullerutredningens framtagande var strukturen ännu under utredning. Nu är det förslaget med slutna kvartersstruktur som är aktuellt varför detaljplanen inte hanterar åtgärder kopplade till en brutna kvartersstruktur. I den reviderade versionen av bullerutredningen har alternativet med den brutna kvartersstrukturen tagits bort.

Luftutredningen har reviderats inför granskning och avsnittet om luftkvalitet och påverkan på miljökvalitetsnormer för luft har uppdaterats därefter. Sammanfattningsvis bedöms inte luft utgöra ett problem som kräver åtgärder i detaljplanen. Fordonsflottans sammansättning och egenskaper är viktiga faktorer för beräkningar av luftkvaliteten. Sedan

Luftutredningen gjordes 2019 har fordonsflottans framtida utveckling reviderats i emissionsberäkningsmodellen HBEFA och ytterligare revidering pågår. Nuvarande (2023) beräkningsmodell innebär att halter av NO<sub>2</sub> år 2030 blir lägre i området än vad utredningen visar. Mycket tyder också på att den revidering som pågår innebär ännu större tillväxt på elbilar vilket görs på bekostnad av fossildrivna bilar vilket talar för att halterna bedöms bli ännu lägre fram till år 2050.

Utvecklingen av kvarteret Vipán innebär ett nytt kapitel i stadsmiljön Öst på stan som inte fullt ut förväntas anpassas till den befintliga, betydligt lägre äldre bebyggelsen i kvarters närhet. Genom bestämmelser om volymer, skala och utformning bedöms en balans mellan anpassning och nytt uppåsnå men som samtidigt ger den tillkommande bebyggelsen ett tydligt självständigt uttryck. Ett tillskott av bostäder i det aktuella läget kan berika folklivet i området och möjligheten till centrumverksamhet ger en funktionsblandad kvartersstruktur vilket bedöms bidra till utveckling av stadsdelen.

Planförslaget har reviderats inför granskning och volymerna har justerats för att i högre utsträckning ta hänsyn till en framtida utbyggnad av resterande kvarteret Vipán.

Kommunens bedömning är att planförslaget på ett tillfredsställande sätt bidrar till att skapa en god bebyggd miljö där människor vill leva och verka och där en långsiktigt god hus hållning av mark och resurser främjas.

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning och bedömning av närheten till transportled för farligt gods.

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning och bedömning av räddningstjänstens behov av framkomlighet för räddningsinsatser.

Det bedöms fortsatt finnas möjligheter att omhänderta dagvatten genom viss infiltration och fördröjning inom planområdet även om ett underbyggt bjälklag innebär mindre goda förutsättningar än nuläget. I plankartan regleras att om friytan placeras på bjälklag ska bjälklagskonstruktionen tåla belastning av bland annat växtbädd och dränering.

Avsnittet om dagvatten har förtydligats inför granskning i enlighet med länsstyrelsens yttrande.

En bestämmelse om att mark ovan jord inte får användas för bilparkering har lagts till på plankartan inför granskning. Undantag gäller för parkering för rörelsehindrad. Parkering avses lösas genom ett underjordiskt garage som till fullo bedöms kunna tillgodose parkeringsbehovet inom planområdet.

Detaljplanen har kompletterats med en bestämmelse inför granskning om att körbar utfart samt nedfart till eventuellt parkeringsgarage ska göras mot Kungsgatan. Att anlägga eller ändra en utfart kräver dessutom tillstånd från väghållaren vilket begränsar möjligheten att anlägga utfart där angöring inte bedöms lämpligt.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## LANTMÄTERIET

*Yttrandet inkom 2022-04-12*

### Planfrågor som berör Lantmäterimyndighetens kommande arbete

Under fastighetsrättsliga frågor/fastighetsbildning får man uppfattningen att samtliga fastighetsregleringar mellan fastigheterna är tvingande. Jag ser egentligen att det finns två direkta konsekvenser med fastighetsindelningen.

1. De små delarna av Vipan 25 som planen tar upp som GC-väg ska övergå till kommunalt förvaltd gatufastighet i detta fall Umeå 2:1.
2. Delarna av Vipan 27 inom planområdet ska övergå till Vipan 21 eller 25 alternativt att marksamfällig för innergårdsmark skapas om det är två eller fler fastigheter som delar på innergården.

Annars ligger hela Vipan 21 och 25 inom planområdet med Bostadsändamål, dessa kan komma regleras ihop eller så ombildas så BC-området får fler fastigheter. Beroende på vad fastighetsägarna ansöker om. Befintliga fastighetsgränser följer dock inte planförslagets egenskapsgränser för byggrätterna så någon form av fastighetsbildning lär måsta genomföras.

Gällande gemensamhetsanläggningarna Vipan ga:1 och ga:2. Vipan ga:1 har följande åtta delägande fastigheter: Umeå Vipan 24- 26, 28-32. Tanken med området av gemensamhetsanläggningen som ligger inom BC-området var troligen utrymme för in- och utfart mellan parkeringarna på kvarteret Vipan och dåvarande Östermalmsgatan.

I konsekvenstabellen står angivet på Vipan ga:2: *"Del av gata/parkering utgår"*. Detta stämmer ej då ändamålet i anläggningsbeslutet uppger rekreationsyta.

Planen har en direkt inverkan att Vipan ga:1 och ga:2 måste omprövas på utbredningarna då marken planläggs för andra ändamål än vad som anläggningsbesluten avser.

### Delar av planen som bör förbättras

#### *Plankarta med bestämmelser*

Det skulle vara bra om plankartan får bestämmelser om att underjordiskt garage (utöver bjälklagsbestämmelsen) får finnas samt att in- & utfart till garaget regleras mot Kungsgatan. Detta för att säkerställa att resterande



fastigheter av kvarteret Vipan inte belastas av dessa behov. I annat fall ska omprövning av Vipan ga:1 även innefatta in och utfart samt parkering under genomförandefrågor.

#### *Planbeskrivning*

Se över berörda befintliga detaljplaner och områdesbestämmelser. Den först befintliga detaljplanen som tas upp bör väl vara 2480KP179/ 1989 istället för 2480K-P91/26. Då den första ändringsplanen bara avsåg ett mindre område utanför befintliga restaurangen. Under andra berörda planen borde 2480K-P51/1972 vara den gällande planen för området kring Kungsgatan istället för 2480KP32/ 1962 då den senare är äldre. Tomtindelning 2480K-158/1973 och fastighetsplanen 2480K-195/1989 är ej nämnda men dessa slutar gälla per automatik.

Se över planbeskrivningens angivna fastigheter. T.ex. sida 22 under buller menas nog fler fastigheter med verksamhetsutövning.

#### Övriga tankar och synpunkter

##### *Plankarta med bestämmelser*

I Vipan 21 allra östligaste hörn, där byggrätten ansluter mot GATA, kan man se att befintlig väg/trottoar ligger inne i byggrätten. Om trottoar ska finnas kvar och man vill behålla ett "mjukt" hörn kanske ett X-område på marknivå kan vara ett alternativ likt Detaljplan Älgoxen 2480K-P2020/18.

I Ärendebeskrivning längst ner i plankartan står det att planen gäller för fastigheten Vipan 21 och 25. Lägg till plural.

**Kommentar:** Avsnitten fastighetsbildning och gemensamhetsanläggningar har förtydligats inför granskning i enlighet med lantmäteriets yttrande.

Detaljplanen har inför granskning kompletterats med en bestämmelse om att körbar utfart samt nedfart till eventuellt parkeringsgarage ska göras mot Kungsgatan. På så sätt säkerställs att Vipan 27 (utöver den del som ingår i planområdet) inte belastas av den nya exploaterings behov av angöring till garaget.

Avsnittet om gällande detaljplaner, fastighetsplan och tomtindelning har reviderats inför granskning i enlighet med lantmäteriets yttrande.

Kommunens bedömning är att det finns gott om utrymme på kommunal mark för att kunna justera gång- och cykelvägens läge så att den inte inkräktar på privat mark. Yttrandet föranleder ingen ändring av planförslaget inför granskning.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

#### **TRAFIKVERKET**

*Yttrandet inkom 2022-04-04*

Trafikverket har inget att erinra.

**Kommentar:** -

## SWEDAVIA

*Yttrandet inkom 2022-04-14*

Flygplatsen har svårigheter att i tillsänd bifogad länk – kunna utläsa vad den totalt högsta byggnadshöjden är i meter över havet.

Flygplatsen kan konstatera att den högsta byggnaden som man avser uppföra, kommer maximalt blir 33,0 m ovan befintlig mark.

Under förutsättning att den totala hindernivån om 52,4 m.ö.h ej överskrids för detaljplanen Vipan 21 – resp 25, har Umeå Airport inget att erinra mot planerna.

**Kommentar:** I planbeskrivningen anges att bebyggelse medges upp till ca +40 m ö h vilket innebär att hindernivån om 52,4 m ö h ej överskrids.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## LUFTFARTSVERKET

*Yttrandet inkom 2022-03-28*

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

Ägaren till helikopterplattan vid Norrlands universitetssjukhus skall remitteras i ärendet. Då in och utflygning till helikopterplattan kan påverkas av byggnationen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector Altitude".

**Kommentar:** Umeå flygplats har tagit del av handlingarna och lämnat synpunkter under samrådet. Transportstyrelsen

kommer att beredas tillfälle att yttra sig under granskningsperioden.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## **MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN**

*Yttrandet inkom 2022-04-25*

### Bra med bostäder

Det är positivt med en satsning på fler bostäder i detta centrala läge med närhet till de stora arbetsplatserna sjukhus, universitet och centrala staden.

### Luftföroreningar kring och över miljökvalitetsnormerna

Inför granskningskedet bör förutsättningarna att begränsa luftföroreningshalterna och hälsoeffekterna undersökas. En specifik synpunkt är att balkonger närmast gatumiljön mot Storgatan är olämpliga från hälsosynpunkt då balkonger, särskilt i solläge, numera brukas ofta och länge. Miljö- och hälsoskydd bedömer utifrån luftutredningen i ärendet att risk för betydande miljöpåverkan för luftkvalitet föreligger. Planen medför risk för överskridande av miljökvalitetsnorm (MKN) för dygns- och timmedelvärden av kvävedioxid. Till år 2030 ökar luftföroreningshalterna längs Sjukhusbacken enligt utredning, med fortsatt överskridande av MKN för gynnsamt år och kraftiga överskridanden för vädermässigt ogynnsamt vädersscenario. Risk för överskridande av MKN uppstår då också längs Storgatan. Sammanfattningsvis medför exponering för kvävedioxid och partiklar i nivåer kring miljökvalitetsnormen hälsorisker. Barn och gamla är riskgrupper. Barns lungutveckling och astmadebut riskerar att påverkas. För gamla ökar dödlighet och risk för hjärt- kärlbesvär m.m.

### Trafikbuller påverkar förutsättningarna för bostäder mot Sjukhusbacken

För att klara trafikförordningens krav kan det krävas att vissa delar av byggnad/er mot Storgatan/Sjukhusbacken används till annat än bostadsbyggnad, vilket i så fall bör regleras i detaljplanen. Bullerutredningen visar svårhanterat överskridande av dygnsekvivalentnivån för buller enligt *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader*.

### Friyta

Planen behöver vidareutvecklas för att säkra bättre ljusförhållanden på friyta. Exempelvis genom att sänka byggnadshöjden i relevanta väderstreck. Fastighetens friyta har flera funktioner. Gården används bl.a. för små barns lek, för sociala möten och avkoppling. Solljus är en viktig faktor för en attraktiv och hälsostärkande gård/friyta. Hälsobesvär ökar enligt folkhälsomyndigheten vid ljusbrist under vintertid och på dagtid. Gården inom planområdet får med föreslagen bebyggelse riktigt dåliga ljusförhållanden. Enligt skuggstudien i planbeskrivningen skuggas hela gårdsytan från minst kl. 9 till 15 vårdag/höstdagjämning. Det är inte acceptabelt.

### Förorenad mark

Eventuell spridning i mark av lösningsmedel från före detta kemtvätt behöver undersökas inför granskningen av planen. Utifrån resultatet beslutas om åtgärder och planbestämmelser kring detta är nödvändiga.

På fastigheten Vipan 28, väst/nordväst om planen har det under lång tid (förmodligen 1945–1995 enligt MIFO 1-utredning) bedrivits tvätteriverksamhet där även kemtvätt med det klorerade lösningsmedlet perkloretylen (PCE) har förekommit. Inga undersökningar av mark och/eller grundvatten har gjorts. Både klorerade lösningsmedel och de produkter som bildas när dessa bryts ned kan vara farliga för hälsan vid långvarig exponering. Den vanligaste potentiella risken med PCE är att ångor från föroreningen kan tränga in i bostäder. Eftersom erfarenheter från andra nedlagda kemtvättar visar att förorening av kemtvättkemikalier i mark- och grundvatten kan sprida sig långt utanför fastighetsgränsen måste undersökning av eventuell förekomst av dessa ske.

**Kommentar:** Luftutredningen har reviderats inför granskning och avsnittet om luftkvalitet och påverkan på miljö kvalitetsnormer för luft har uppdaterats därefter.

Enligt utredningen är skillnaden mellan nuläge och efter exploatering att årsmedel för NO<sub>2</sub> längs Storgatan och Blå vägen överskrider miljömålet. Skillnaden bedöms därmed som liten och inga särskilda åtgärder bedöms nödvändiga.

Med dagens emissionsfaktorer och en uppdaterad fordonsammansättning är bedömningen att skillnaderna är ännu mindre än vad som framgår av utredningen. Mycket pekar dessutom på en ännu större tillväxt på elbilar vilket talar för att halterna bedöms sjunka ytterligare fram till år 2050. En icke-teknisk beskrivning och en framtidspaning för hur de relativt gamla resultaten (2019) lättare ska tolkas har kompletterats utredningen inför granskning.

Bullerutredningen har reviderats inför granskning. Utredningen visar att för fasader som vetter mot Sjukhusbacken och Storgatan beräknas ekvivalenta ljudnivåer uppgå till över 60 dBA men högst 65 dBA. Större lägenheter ska därför utföras som genomgående, där minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot tyst sida (innergården). Alternativt uppförs enkelsidiga små lägenheter. I detaljplanen säkerställs detta genom en bestämmelse om skydd mot störningar och gäller för byggrätterna som vetter mot Storgatan och Sjukhusbacken.

Detaljplanens höjder har setts över inför granskning vilket bedöms förbättra solförhållandena inom planområdets friyta. Även byggrätterna längs Kungsgatan har sänkts för att säkerställa att skolans utemiljö på andra sidan Kungsgatan från planområdet inte försämras på ett betydande sätt.

De föroreningar som befaras är svåra att detektera genom jordanalys på grund av hur ämnena sprids. En mätning av porgasluft krävs för att säkerställa att negativ påverkan inte sker och bör genomföras när byggnadernas placering är bestämd. Detta för att mätning ska ge så tillförlitliga resultat som möjligt. Avsnittet om förorenad mark har utvecklats inför granskning och detaljplanen har kompletterats med en bestämmelse om att startbesked inte får ges för nybyggnation av bostadshus förrän mätning av grundvatten och/eller porluft har utförts som fastställer att föroreningshalter över riktvärden för känslig markanvändning inte förekommer.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## **TEKNISKA NÄMNDEN/GATOR OCH PARKER**

*Yttrandet inkom 2022-04-14*

### Trafik och gata

Det nämns i planbeskrivningen, men i plankartan visas endast de två små markytorna i sydost där gc-bana går på fastighetsmark. Vi vill påminna att även gc-bana i nordöstra planområdet bitvis går på fastighetsmark och bör regleras.

### Drift och underhåll

Minsta avstånd från ytterkant bro till byggnad ska vara minst 7 meter. Detta för att kunna genomföra reparationer, spolning och annat underhåll av bron.

Byggnader mot den gång- och cykelbana som löper längs Sjukhusbacken bör inte placeras dikt an fastighetsgräns. Detta för att stuprör, markisoleringsring m.m. inte ska placeras ute i gång- och cykelbanan. Byggnaderna bör dras in minst 1 meter från fastighetsgräns.

### Park och natur

Det är viktigt att säkerställa att gårdens utemiljö även efter förtätning har förutsättning för sociala kvaliteter. Kommunal parkmark i närheten kan och ska inte kompensera för gårdar med för lite friyta. Detta är även en fråga om social hållbarhet. Detta görs genom till stor del av friytorna. Därför är det av största vikt att cykelförråd, sophus, gångvägar, parkeringar körytor samt teknikanläggningar etc. inte ingår i beräkningen av total friyta.

Om friyta ska förläggas på bjälklag är det viktigt att det finns tillräcklig jordvolymer för stora träd (för handledning se [www.gronatakhandboken.se](http://www.gronatakhandboken.se)), vilket kan behöva detaljstuderas gällande nivåer bjälklag/entréplan.

Under rubrik "Friyta" i planbeskrivningen finns en mening som kan vara hämtad ur Umeås riktlinjer för lekplatser och lekmiljöer. "En lekmiljö eller lekplats bör finnas inom 250 meter till bostad och utan barriärer som

*upplevs hindrande för barn. Om inte det är möjligt att uppfylla så bör andra kompensationsåtgärder vidtas.”*

Eftersom det finns lekplats inom 250m har den meningen mer bärighet på kommunala planeringen av lekplatser och kan strykas ur planprogrammet tycker vi.

Under rubriken ”Friyta” står även

*”Mindre friyta än det, i översiktsplanen, angivna riktvärdet kan prövas om den placeras och utformas med särskilt hög kvalitet.”*

”Hög kvalitet” kan tolkas väldigt brett, både utifrån funktion, hållbarhet, robusthet eller pris. Det är viktigt att styra så att det är lätt att förstå att det är de sociala kvaliteterna som åsyftas. För att underlätta bygglovshandläggning är det bra att vara så specifik som möjligt när det gäller de kvaliteter/funktioner som gården ska uppfylla. Vi föreslår att ”särskilt hög kvalitet” byts ut mot formuleringen ”goda möjligheter för sociala möten och aktiviteter, lek respektive avkoppling, anpassat till tänkt antal boende i kvarteret.”

**Kommentar:** Kommunens bedömning är att det finns gott om utrymme på kommunal mark för att kunna justera gång- och cykelvägens läge så att den inte inkräktar på privat mark. Yttrandet föranleder ingen ändring av planförslaget inför granskning.

Avstånd från brokant till bygggrätt är minst 7 meter. Drift och underhåll av bron bedöms därmed vara möjligt enligt planförslaget.

Det bedöms inte finnas tillräckligt starka skäl för att reglera ett indrag från fastighetsgräns om minst 1 meter. Fastighetsgränsen längs denna sträcka är dock inte rak varför det är sannolikt att byggnadens fasad kommer att dras in från angränsande allmän plats i enlighet med yttrandet. Planförslaget har reviderats inför granskning så att detaljplanen reglerar en tillräcklig bred bygggrätt som tar hänsyn till och möjliggör detta. Det bedöms också finnas gott om utrymme att dra om eller bredda den befintliga gång- och cykelvägen inom kommunal mark om det blir aktuellt i framtiden till exempel till följd av att nya kopplingar mot Ön möjliggörs.

Avsnittet om friyta har uppdaterats och förtydligats i enlighet med gator och parkers yttrande.

*Yttrandet bedöms kunna tillgodoses vad gäller park och natur, samt drift och underhåll. Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses vad gäller reglering av befintlig GC-väg som inkräktar på privat mark.*

**BRAND- OCH RÄDDNINGSNÄMNDEN/BRANDFÖRSVAR**

*Yttrandet inkom 2022-04-14*

*Närhet till transportled för farligt gods*

Detaljplanens närhet till Norrbotniabanan, vilken utgör transportled för farligt gods, medför att Länsstyrelsens *Riktlinjer för fysisk planering – Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län* behöver tillämpas.

Planområdet ligger inom riskhanteringsavståndet 150 meter från leden vilket medför att behovet av skadebegränsande åtgärder behöver bedömas och redovisas, med utgångspunkt i aktuellt avstånd, topografi/landskapstyp och planerad markanvändning.

Samrådshandlingarna saknar en sådan bedömning och redovisning.

*Utrymningsförutsättningar*

Planförslaget möjliggör uppförande av bostäder som varierar mellan 5 och 10 våningar. Utrymning från balkong eller fönster med hjälp av brandförsvaret får tillämpas som en av utrymningsvägarna.

Möjligheten till utrymning från balkong eller fönster med hjälp av brandförsvaret får endast användas i byggnader där öppningens underkant ligger högst 23 meter över marknivån. Upp till 11 meter är bärbar utskjutsstege godkänt. Över 11 meter och upp till maximalt 23 meter krävs höjdfordon.

Om utrymning ska ske med hjälp av räddningstjänsten måste uppställningsplatser för bärbar stege/höjdfordon och eventuellt räddningsvägar anordnas för att tillgodose alternativ utrymningsväg från varje lägenhet. Det är då särskilt viktigt att funktionen säkerställs året runt under hela byggnadens livslängd.

Om räddningsvägar/uppställningsplatser placeras ovan eventuellt underjordiskt garage måste bjälklag dimensioneras för räddningsfordon.

Uppställningsplatser medför hårdgjorda ytor vilket inkräktar på friytorna och försämrar dagvattenhanteringen. Utformningen medför driftkostnader för fastighetsägaren och underhållet av uppställningsplatserna faller ofta i praktiken.

Brandförsvaret rekommenderar att samtlig bostadsbebyggelse dimensioneras med erforderliga trapphus för att möjliggöra utrymning utan räddningstjänstens medverkan.

**Kommentar:** Planbeskrivningen har kompletterats med information om att planområdet ligger inom riskhanteringsavstånd från transportled för farligt gods samt en bedömning av riskerna kopplade till detta.

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av brand och utrymningsvägar i enlighet med brandförsvarets yttrande.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## **PLANERINGSUTSKOTTET**

*Yttrandet inkom 2022-04-07*

En komplettering av bostäder ger ett positivt tillskott och en utökad funktionsblandning i kvarteret vilket är i linje med översiktsplanens utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt.

Öster om planområdet i anslutning till Östra station finns den fastställda detaljplanen om en storskalig exploatering för bland annat bostäder och centrumverksamhet. För den fortsatta processen blir det viktigt att aktuellt planförslag bygger vidare på den bebyggelseinriktning som nu håller på att realiseras vid stationsområdet. Förutom betydelsen av att uppnå denna utveckling inom aktuellt förslag är det även viktigt att incitament skapas för en fortsatt utveckling i samma anda för resterande del av kvarteret och även vidare västerut mot centrum.

Kompletteringen i sig bidrar till att själva platsen vid Umeå Östra stärks och vitaliseras ytterligare vilket bland annat även gynnar kollektivt resande. I översiktsplanen pekas även ett utökat handelsstråk ut längs Storgatan som kantar planområdet i söder. Denna gata har potential att bli ett attraktivt gatustråk där större flöden av människor möts och färdas naturligt. Det är därför viktigt att planförslaget på ett tydligare sätt visar hur det kan bidra till att stärka stråkets ambitioner med exempelvis lokal handel eller liknande publika verksamheter längs gatan.

I planförslaget konstateras närhet till parkmiljöer och naturstråk som erbjuder lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse. Inom planområdet föreslås en kvalitativ bostadsgård. Sammantaget innebär detta en boendemiljö som motiverar avsteg från översiktsplanens *vägledning* vad gäller friyta på kvartersmark och andelsmättet om en tredjedel. Det hänvisas till liknande lösningar för den närliggande exploateringen som påbörjats vid Östra station. På samma sätt bör gemensamma terrasser för boende kunna prövas som komplement även i detta förslag, ifall friytan behöver utvecklas i den fortsatta planprocessen.

Planområdet angränsar till lågpunkter på allmän platsmark där risker finns för översvämning vid större regnförekomster. Eftersom planen däribland föreslår en god lösning för parkering med underjordiskt garage är det viktigt att riskerna i närheten uppmärksammas och hanteras i den fortsatta utvecklingen av de allmänna ytorna utanför planområdet.

**Kommentar:** Hur planförslaget bidrar till utvecklingen av en levande stadsmiljö längs Storgatan har förtydligats i planbeskrivningen.

Det bedöms ligga i fastighetsägarens intresse att utforma ett underjordiskt garage på lämpligt sätt som innebär att det inte uppstår problem med vatten. Berörd yta där vatten ansamlas



ligger utanför planområdet och hanteras därmed inte inom detaljplanen.

Övriga kommentarer har noterats och arbetats in i planförslaget om det bedömts nödvändigt.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## **UMEÅ ENERGI AB**

*Yttrandet inkom 2022-04-08*

Umeå Energi har inget att erinra avseende fjärrvärme-, el- (Elnäts) eller bredbandsledningar.

**Kommentar:** -

## **UPAB, UMEÅ PARKERINGS AB**

*Yttrandet inkom 2022-04-14*

I samrådshandlingen går det att läsa:

*"Parkeringsbehovet ska lösas inom den egna fastigheten. Hur parkeringsbehovet ska lösas redovisas vid ansökan om bygglov, där den vid tidpunkten gällande parkeringsnormen tillämpas. Planhandlingarna säkerställer endast att yta finns för att kunna tillämpa nu gällande parkeringsnorm."*

Därefter följer vissa uträkningar och antaganden gällande parkeringsbehovet med hänsyn tagen till nuvarande parkeringsnorm vilket sedan följs av en beskrivning av Grönt parkeringsköp som möjliggör en reducering av normen med 40%.

I nästa stycke går det att läsa:

*"Parkeringsbehovet avses lösas genom att ett underjordiskt garage anläggs inom planområdet samt genom grönt p-köp i det parkeringshus som ska byggas vid Östra station. Det uppskattade behovet enligt beräkningarna ovan (70-80 platser) bedöms till fullo kunna lösas i ett underjordiskt garage inom planområdet. Delar av dessa platser kan, trots det, komma att avtalas genom grönt p-köp och tillkommande behov utöver dessa behöver säkerställas genom grönt p-köp."*

Upab vill tydliggöra att Grönt parkeringsköp innebär att fastighetsägare/exploatör friköper parkering i samlade parkeringsanläggningar som Upab ansvarar för, i stället för att bygga parkering inom den egna fastigheten.

För att vi ska kunna erbjuda Grönt parkeringsköp så krävs att det finns ett parkeringsreservat inom 600 meter från aktuell fastighet, vilket möjliggör för framtida parkeringsanläggning.

**Kommentar:** Synpunkten noteras. Avsnittet om parkering har förtydligats inför granskning. Avsikten är att parkering ska

lösas inom fastigheten genom underjordiskt garage. Parke-  
ringslösning ska redovisas vid bygglov.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## VAKIN

### VAKIN HUSHÅLLSAVFALL

*Yttrandet inkom 2022-04-01*

#### Avfall och återvinning

Säkerställ att det finns vändmöjlighet/genomfart för sopbilen samt att hämtplatser och transportvägar uppfyller NOA. I övrigt har Vakin Hushålls-  
avfall inga övriga synpunkter så länge avfallskapet i planbeskrivningen ef-  
terlevs och att anvisningarna i gällande NOA följs.

**Kommentar:** Det framgår av planhandlingarna att framkom-  
ligheten och utformningen för avfallshanteringen ska hante-  
ras i enlighet med gällande riktlinjer (NOA). Synpunkten för-  
anleder ingen förändring av planförslaget.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## VAKIN VATTEN OCH AVLOPP

*Yttrandet inkom 2022-04-14*

#### Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för alla tre vattentjänster  
dag-, spill- och vatten. Fastigheterna har befintliga anslutningspunkter.

Detaljplanen innebär ökad hårdgjord yta vilket ytterligare belastar ett re-  
dan hårt belastat dagvattennät. Alla fördröjande åtgärder som görs inom  
kvartersmark bidrar till en hållbarare dagvattenhantering. Det är viktigt att  
anpassa höjdsättning av byggnader utifrån gatans nivå då denna utgör di-  
mensionerade trycknivå för det allmänna dagvattennätet.

I övrigt inget att erinra.

**Kommentar:** Planbeskrivningen har förtydligats inför gransk-  
ning att öppna dagvattenlösningar för fördröjning och om-  
händertagande av dagvatten lokalt förordas för att inte över-  
belasta ledningsnät samt minimera skador vid extrema regn  
eller kraftig snösmältning.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## VÄSTERBOTTENS MUSEUM

*Yttrandet inkom 2022-04-12*

### Kulturmiljö och stadsbild

Detaljplanen reglerar en lägre bebyggelse mot Storgatan för att möta 50-tals bebyggelsen inom kvarteret Hunden, på motstående sida av Storgatan. I övrigt regleras inga bestämmelser i detaljplanen med hänsyn till kulturmiljön. Museet anser det positivt med hänsyn till närliggande kulturmiljöer att planen eftersträvar en trappeffekt mot den lägre bebyggelsen Öst på stan. Mot Storgatan anser vi dock att byggnadshöjden bör sänkas ytterligare. Det är positivt att planen anger en variation i färg och/eller material för fasader mot gaturummet, vilket ger en möjlighet att ta upp drag i befintlig bebyggelse för att skapa en harmonisk övergång mellan äldre och nya bebyggelsemiljöer. Slutna storgårdskvarter riskerar att skapa en barriäreffekt, det bör regleras i planen att slutenheten ska lättas upp genom öppningar mellan byggnadskroppar och/eller glasade partier.

**Kommentar:** Planförslaget har reviderats inför granskning genom att antalet våningar som möjliggörs längs Storgatan sänks från 5 till 4. Därtill regleras att endast sadeltak får uppföras för att skapa ett gavelmotiv som relaterar till den befintliga bebyggelsens formspråk. Genom bestämmelserna om volymer, skala och utformning bedöms en balans mellan anpassning och nytt uppnås men som samtidigt ger den tillkommande bebyggelsen ett tydligt självständigt uttryck.

Exploateringen i kvarteret bedöms bidra till ökad attraktivitet för platsen med hänsyn till Östra station samt bedöms kunna bidra positivt till ökad potential för Storgatan som handelsstråk.

Detaljplanen har reviderats inför granskning. Detaljplanen reglerar att genomgående entréer ska finnas mot Storgatan respektive Kungsgatan. En körbar in- och utfart som förbinder Kungsgatan med innergården ska också anordnas. Därutöver kan ytterligare öppningar genomföras exempelvis för gångpassage mot Storgatan men detaljplanen reglerar inte detta särskilt.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## HYRESGÄSTFÖRENINGEN

*Yttrandet inkom 2022-04-15*

I underlaget nämns att planområdet ska utgöras av bostäder och service. Hyresgästföreningen värnar om människors rätt till en god bostad och till rimlig kostnad. Byggandet av bostäder ligger helt i linje med våra intressen och vi förordar hyresrätten som boendeform. Det kan ifrågasättas om

utrymmen för service är nödvändig i detta planområde, med hänvisning till att bebyggelse i området kring Östra Station också planeras för service. Fler lägenheter kan byggas i stället i Vipan 21 och 25 med skrinläggande av serviceutrymmen. Husen i det planerade området kommer enligt planer att byggas något högre än de nuvarande kringliggande husen men på sikt harmoniera med det kommande och ännu ej byggda bostadsområdet på nuvarande parkeringsområdet vid Station Östra. Det nu aktuella och planerade området förutsätts ha friytor för skydd mot väder och vind. Vi efterlyser dock en utredning som påvisar vilken effekt planerad bebyggelse kan ha på luftströmmar i området. Vi förmodar att det även blir utrymme för sandlådor och annat för barnens behov.

Med ökat boendetal i området är det troligt att även bullerstörningar och luftföroreningar kommer att öka mer än vad planförfattarna anger ("öka något") och även påverka angränsande fastigheter utefter Kungsgatan i och med ökad trafik, såväl fordon som gång. Det är också förutsatt i planförslaget att angöring till planområdet ska ske från Kungsgatan.

Med hänsyn till de bullerstörningar som anges komma från sjukhusbacken så bör lägenheter mindre än 35 kvm inte förläggas i den del av byggnaderna som vetter mot sjukhusbacken. I en liten lägenhet har man ingen möjlighet att undandra sig dessa bullerstörningar.

Utförd skuggstudie visar att friytor i planområdet påverkas märkbart av bebyggelsen i området. Detta är inte bra med hänsyn till lekande barn och äldre som söker utevistelse. Viss påverkan kommer även ske för lägenheter i byggnad som vetter mot bebyggelse i anslutning till Östra Station. Detta bör om möjligt undvikas.

Radon har uppmätts till höga halter i planområdet. Det anges att byggnadsåtgärder kan ske för att minska risken för höga halter inomhus. Detta är bra. Fråga uppstår dock om dessa höga markhalter påverkar barn och andra i deras utevistelse. Detta bör bedömas och ev. erforderliga åtgärder vidtas.

**Kommentar:** Det är kommunens ambition att stärka Storgatan som handelsstråk varför centrumfunktioner i bottenvåning bedöms lämpligt i kvarteret. Detaljplanen har reviderats inför granskning och centrumändamål möjliggörs endast längs Storgatan och i hörnet mot Storgatan/Sjukhusgatan.

Kommunen ska under planprocessen ha gjort de undersökningar och utredningar som behövs för att kunna bedöma markens lämplighet för bebyggelse. En luftutredning som beskriver hur luftkvaliteten förändras när gaturummet sluts har tagits fram som underlag till detaljplanen och visar på att genomförandet av detaljplanen inte bedöms innebära någon betydande negativ inverkan på området. I övrigt utreds inte luftströmmar i någon vidare bemärkelse i detaljplanen på grund av att det inte bedömts som nödvändigt.

Bullerutredningen har reviderats inför granskning. Utredningen visar att för fasader som vetter mot Sjukhusbacken och Storgatan beräknas ekvivalenta ljudnivåer uppgå till över 60 dBA men högst 65 dBA. Större lägenheter ska därför utföras som genomgående, där minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot tyst sida (innergården). Alternativt uppförs enkelsidiga små lägenheter. I detaljplanen säkerställs detta genom en bestämmelse om skydd mot störningar och gäller för byggrätterna som vetter mot Storgatan och Sjukhusbacken.

Skuggstudien har uppdaterats inför granskning med hänsyn till att detaljplanens reglerade höjder har justerats inför granskning.

Byggnader som uppförs inom högradonmark ska utföras radonsäkra alternativt ska kompletterande radonmätning göras som visar att radonsäkert byggnadssätt inte krävs. Detta har förtydligats i planhandlingarna inför granskning och plankartan har kompletterats med en upplysning om att det i området har uppmätts höga halter av radon.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## SKANOVA

*Yttrandet inkom 2022-03-29*

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, vilket är noterat i "Planbeskrivningen - under Teknisk försörjning" i bifogad fil.

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

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

**Kommentar:** Berörda ledningar påverkas inte av genomförandet.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## POSTNORD

*Yttrandet inkom 2022-04-05*

*[Postnord har lämnat generell information angående postutdelning. I övrigt inga synpunkter på planförslaget].*

**Kommentar:** -

## YTTRANDE 1

*Yttrandet inkom 2022-03-27*

Jag är rädd för att miljön på skolgården påverkas med en mörkare skolgård.

Ett bygge kommer påverka ljudnivåerna i klassrummen under byggandetiden, dålig arbetsmiljö för skoleleverna vilket inte känns acceptabelt. Ett bygge kommer även medföra avstängningar av vissa vägar vilket kommer belasta en redan ansträngd trafiksituation vissa tidpunkter på dagen.

Det är risk för ökad trafik i samma område där flertalet skolbarn och förskolebarn går till skola/förskola vilket ger en ökad olycksrisk. Även tung trafik i områden många barn rör sig under ett bygge.

Hur ska förskoleplatser och lågmellanstadielklasser räcka till de som kan tänkas flytta in, dessa resurser är redan underdimensionerade i dagsläget och det är redan påbörjat en förtätning i området i och med bygget vid östrastation.

Det har skett en stor förtätning av området öbacka/öst på stan senaste åren, vilket resulterat i högre trafikflöden, ökade ljudnivåer, höga byggnader som skymmer ljus. Ytterligare höga byggnader känns mycket negativt.

Min åsikt är att man inte bör bygga som planerat, helst inte alls och absolut inte i den höjd eller det antal som planeras!

**Kommentar:** Reglerade volymer i detaljplanen har reviderats inför granskning. Längs Kungsgatan tas volymen ner tre våningar till totalt 5 våningar istället för 8 som presenterades i samrådsförslaget med hänsyn till skolans utemiljö.

Aktuellt planförslag bedöms vara ett led i att förverkliga intentionerna i kommunens övergripande översiktsplaner. Under ombyggnation har entreprenören lagstiftning att förhålla sig till vad gäller påverkan på omgivningen särskilt gällande buller. Bland annat Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser. Frågan om ljudnivåer i undervisningslokaler och på skolgården under byggtiden hanteras därmed i byggskede.

En trafikallsträng har genomförts för att bedöma trafiktillskottet som ett genomförande av detaljplanen kan väntas medföra och avsnittet om *Fordonstrafik* har därefter förtydligats inför granskning. Sammanfattningsvis bedöms tillkommande trafik inte påverka trafiksituationen i området på ett betydande sätt.

Kommunen har en övergripande plan för hur skolplatser ska tillgodoses inom kommunen. I den aktuella detaljplanen är det inte en del av uppdraget att planera för skola varför frågan om hur skolplatser ska tillgodoses i området hanteras i annat forum. I begränsad omfattning kan en förskola dock inrymmas som ett bostadskomplement inom användningen

bostäder. Det handlar då om förskoleverksamhet i mindre omfattning i flerbostadshus. Det är då viktigt att utemiljön för både de boende och för förskolan kan säkerställas.

*Yttrandet bedöms delvis kunna tillgodoses vad gäller skuggpåverkan på skolgården samt detaljplanens påverkan på trafiken i området.*

## YTTRANDE 2

*Yttrandet inkom 2022-03-28*

Jag oroas mkt av beskrivningarna av ökad trafik på Kungsgatan utifrån att slutet på denna gata används som ingång för skol och förskolebarn. I dagsläget är det mkt få bilar på denna del av gatan. Det är mycket barn som går och cyklar på denna bit av gatan, själv eller med föräldrar. Grinden från skolgården står ofta öppen och förskolebarnen måste gå förbi den för att komma till sin gård. Skolgården är stor så det är omöjligt för personal att ha översikt över denna ingång hela tiden. Jag ser också ofta skolbarn springa ut på gatan för att hämta något eller förskolebarn springa i förväg från sina föräldrar ut på gatan. På vintern leker också ofta barn i snöhögar som ofta ligger på sidan av denna gata, trottoaren är ofta också svår att använda pga is och snö, så ofta måste man gå på gatan.

Utifrån detta skulle jag vilja se åtgärder i planen för att säkerställa en trygg skolmiljö för våra barn.

**Kommentar:** Angående detaljplanens påverkan på trafiken i området, se kommentar till yttrande 1.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## YTTRANDE 3

*Yttrandet inkom 2022-03-28*

Efter att ha läst avsnittet "Gator och trafik" i planbeskrivningen för Vipan 21 och 25 saknar jag en utförlig riskanalys av den ökade trafiken i området, främst på Hamrinsvägen och Kungsgatan då många barn boende på Öbacka/Öst på stan använder dessa vägar för att ta sig till Östermalmsskolan.

Det finns en grind in till skolområden mitt emot infarten till den idag befintliga fastigheten, och självklart väljer många barn den istället för att ta en lång omväg runt skolan. I planbeskrivningen kan man på sida 19 läsa "Trafiken lokalt i det berörda området bedöms öka något till följd av den planerade utvecklingen". Sedan kan man läsa att detta eventuellt kan minimeras eftersom det finns bra kollektivtrafik. Den analysen tycker jag är minst sagt bristfällig. Trafiksituationen är redan idag starkt försämrad av att man tagit bort två övergångsställen som många barn har använt, nämligen på Hamrinsvägen samt korsningen Kungsgatan-Järnvägsgatan. Jag vill kunna

låta mina barn (vid lämplig ålder) gå själva till skolan utan att behöva vara orolig för att de ska råka ut för något i trafiken, något jag redan idag inte är helt bekväm med. Hur kommer ni säkerställa trafiksäkerheten för de barn som använder Kungsgatan (och Hamrinsvägen) på sin väg till och från skolan?

**Kommentar:** Angående detaljplanens påverkan på trafiken i området, se kommentar till yttrande 1.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

#### YTTRANDE 4

*Yttrandet inkom 2022-04-12*

##### Positiva kommentarer kring förslaget

1. Mycket bra att exploateringen regleras genom tillgången till friyta och tillgången till parkeringar i stället för genom fysiska begränsningar på plankartan.
2. Mycket bra att man tydliggjort ett avsteg från friytekravet i ÖPL redan i detaljplan. Återkommer under våra negativa reflektioner till detta.
3. Mycket bra att inglasade balkonger undantas från beräkningen av BTA i förhållande till friyta.
4. Mycket bra att man i detaljplan inte detaljstyrt val av fasadmaterial.

##### Negativa kommentarer kring förslaget

1. I planbeskrivningen har man i lite luddiga beskrivningar klargjort att inte hela fastigheten kan exploateras för bostäder i enlighet med illustrationen på sidan 9 utan att det är friytan som styr. I plankartan har man däremot varit väldigt tydlig med att största BTA är 12 000 kvm, vilket då innebär att garage och ev. centrumverksamheter i bottenplan minskar möjligheten att bygga bostäder.

Är syftet att som vi tror att man vill tillåta upp till 12 000 kvm BTA bostäder om friyta och parkeringar så tillåter bör även lokaler och garage undantas under bebyggandets omfattning i plankartan "*Största bruttoarea är 12 000 m<sup>2</sup>, inglasade balkonger undantas*" alternativt att meningen stryks.

2. Vi tycker att det är ytterst negativt att man från kommunen sida frångått det löfte man lämnade vid tidigare samrådsmöte att se över möjligheterna för hela kvarteret.

Sett enbart till Vipan 21 och 25 är minskningen av kravet från ÖPL till 1/6 av BTA för bostäder ganska väl avvägt.

Ser man till det önskemål som kommunen redovisar på sidan 12 i planbeskrivningen "*att på sikt omvandla hela kvarteret Vipan till ett tätare*



*bostadskvarter med inslag av centrumverksamhet” tror vi att man borde minska kravet ytterligare.*

**Kommentar:** Utifrån friytekravet är det inte möjligt att bygga mer än 12 000 m<sup>2</sup> BTA, vilket framgår av samrådshandlingen. Det måste vara ett missförstånd att 12 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder inte skulle vara möjligt.

Bestämmelsen om största exploateringen justeras inför granskning till att reglera endast BTA ovan mark. Detta för att undanta yta som genereras av ett underjordiskt garage. Det underjordiska garaget genererar i sig inget ytterligare behov av friyta eller parkering varför den inte bör inkluderas i bestämmelsen.

Planprocessen har pågått under lång tid och i ett tidigare skede av planarbetet var inriktningen att hela kvarteret Vipan skulle ses över. Senare har byggnadsnämnden dock beslutat att endast gå vidare med det aktuella planområdet varför det är uppdraget som genomförs nu. I detaljplanarbetet tar kommunen hänsyn till att resterande delar av kvarteret ska kunna utvecklas på sikt och det är också den viljeinriktning som kommunen har.

Kommunen står fast vid att friytan ska utgöra minst 1/6 av byggrättens BTA.

*Yttrandet bedöms delvis kunna tillgodoses.*

## YTTRANDE 5

*Yttrandet inkom 2022-04-17*

Jag äger Vipan 29 i Umeå. Min tomtgräns går ända emot Vipan 21 och 25 tomtgräns. Jag vill härmed överklaga. Om att deras byggnation ej får byggas närmare än 4,5 meter från min tomtgräns. Dessutom vill jag både överklaga samt ha en förklaring till varför min tomt ej är utritad på eran plankarta. Hur kan det komma sej?

Vill även överklaga och få en förklaring till varför min utfart från min parkering/tomt mot Kungsgatan har tagit vägen. För den är ej utritad på eran plankarta. Och hur kan det komma sej?

Jag skickar med bilder på min tomt på Vipan 29 i Umeå som jag äger.

**Kommentar:** Planförslaget har reviderats inför granskning med hänsyn till yttrandet. Byggrätten mot Vipan 29 dras in 4,5 meter från fastighetsgräns för att säkerställa avstånd

mellan fastigheter för att bibehålla möjligheten att fortsätta utveckla kvarteret Vippan västerut.

Fastigheten Vippan 29 finns med i grundkartan. Däremot stämmer det att den utfart som hänvisas till inte fanns utritad i kartmaterialet på grund av att den inte tolkats som en utfart. Inför granskning har grundkartan uppdaterats och utfarten ritats in i underlaget.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## YTTRANDE 6

*Yttrandet inkom 2022-04-11*

Vår nuvarande fasadskyltning på gavel måste flyttas då den blir mot den nya fastighetens fasad. Ny placering av skyltar och tillkommande kostnader tas av ägare till den nya fastigheten.

Nytt andelstal för samfällighet måste räknas fram.

Redovisning av etableringsyta under produktionstiden.

Redovisning av tillträdesled över fastigheten.

Ökade kostnader för snö och sandning samt bortforsling av snö tas av ägare till den nya fastigheten.

Avvikande snölaster som blir följd av drevbildning mot det nya höga huset som är kloss mot vårt, hanteras och sköts till fullo av ägare till den nya fastigheten.

**Kommentar:** Att exploatören bekostar eventuella förändringar på den befintliga bebyggelsen till följd av detaljplanens genomförande har förtydligats i genomförandebeskrivningen.

Fastighetsrättsliga konsekvenser till följd av planen redovisas i genomförandeavsnittet.

Redovisning av etableringsyta och eventuell tillträdesled över fastigheten under produktionstiden hanteras i samband med projektering inför byggskede.

Snöhantering och halkbekämpning ansvarar respektive fastighetsägare för. För ytor som nyttjas gemensamt bland fastigheterna för bland annat parkering, plantering och dagvattensystem ansvarar gemensamhetsanläggningen gemensamt för drift och underhåll.

Frågan om snölaster hanteras mellan fastighetsägare.

*Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.*

## Ändringar efter samråd

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

### Plankartan

- Användningen centrumändamål [C] har justerats inför granskning till att endast omfatta byggrätt mot Storgatan och hörnet mot Sjukhusbacken samt att centrum endast möjliggörs i bottenvåning.
- Detaljplanens reglerade höjder har justerats inför granskning och innebär att byggrätter mot Storgatan och Kungsgatan regleras lägre än tidigare. Det reviderade planförslaget bedöms ge ännu bättre sol- och ljusförhållanden på innergården samt på angränsande skolgården.
- En högsta totalhöjd för komplementbyggnader inom korsmark har lagts till.
- Utformningsbestämmelser har setts över generellt. Entrébestämmelser och bestämmelser om fasaders utformning har reviderats. En bestämmelse om sadeltak har lagts till.
- Bestämmelser om byggnadernas utförande har setts över.
- En bestämmelse om att mark ovan jord inte får användas för bilparkering har lagts till. Undantag gäller parkering för rörelsehindrad.
- Bullerutredningen har reviderats och bestämmelsen om skydd mot störningar har förtydligats inför granskning.
- Detaljplanen har kompletterats med ett villkor om lov som säkerställer att startbesked inte får ges för nybyggnation av bostadshus förrän mätning av grundvatten och/eller porluft har utförts som fastställer att föroreningshalter över riktvärden för känslig markanvändning inte förekommer.
- Plankartan har även kompletterats med en upplysning om att höga radonhalter har uppmätts inom planområdet.

### Planbeskrivningen

- Avsnittet om gällande detaljplaner som berörs eller påverkas av genomförandet har uppdaterats.
- Avsnittet om miljö kvalitetsnormer för luft har förtydligats inför granskning utifrån den reviderade luftutredningen.
- Avsnittet om förorenad mark har förtydligats inför granskning.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av vad detaljplanen innebär ur ett barnperspektiv.
- Avsnittet om sol- och ljusförhållanden har uppdaterats inför granskning med en ny skuggstudie utifrån det reviderade planförslaget.
- Avsnittet om trafik och påverkan på trafikflöden har uppdaterats inför granskning.

- Avsnittet om parkering har uppdaterats med hänsyn till detaljplanens föreslagna markanvändning.
- Avsnittet om brandsäkerhet och räddningstjänstens behov av framkomlighet har utvecklats inför granskning med hänsyn till bebyggelsens reglerade höjder.
- Planbeskrivningen har kompletterats med ett avsnitt om risker med avseende på transportled för farligt gods.
- Avsnittet om radon har förtydligats inför granskning och en upplysning har lagts till på plankartan som informerar om att höga radonhalter har uppmätts vilket kräver särskilt byggnadssätt alternativt kompletterande mätningar.
- Trafikbullerutredningen har reviderats inför granskning och planhandlingarna har uppdaterats därefter. Enligt bullerutredningen finns det viss problematik med buller vid bebyggelsens östra fasad mot Sjukhusbacken. Detaljplanen reglerar att genomgående lägenheter med tyst sida ska utformas vid denna sida alternativt ska små lägenheter utformas.
- Genomförandeavsnittet har förtydligats på en del punkter vad gäller fastighetsrättsliga och tekniska frågor.

#### Tillkommande/reviderade utredningar

- Trafikbullerutredning 2018-06-26 reviderad 2023-02-28 (Tyréns)
- Luftkvalitetsutredning 2019-06-10 reviderad 2023-05-12 (Tyréns)
- Skuggstudie 2022-03-09 reviderad 2023-06-14 Arkinova Arkitekter

Fysisk planering, Umeå kommun, juni 2023

*Denna handling har godkänts av planchef Clara Ganslandt med planarkitekt Adrian Hammar som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.*