

Detaljplan för del av fastigheterna Guldskrinet 1 och Stadsliden 2:1 inom Haga i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för del av fastigheterna Guldskrinet 1 och Stadsliden 2:1 har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Syftet med planen är att skapa förutsättningar för utveckling av planområdet med bostäder. Utöver bostäder syftar detaljplanen även till att skapa förutsättningar för centrumverksamhet, parkering och transformatorstation.

Detaljplanen syftar även till att säkerställa en bebyggelsestruktur som är stadsmässig och med en skala anpassad till omgivande bebyggelse och offentliga rum. Syftet med detaljplanen är även att säkerställa god gestaltning av bebyggelsen samt goda ljud- och ljusförhållanden för nya bostäder. Eftersom planområdet medger en stor byggrätt är det viktigt att säkerställa tillräckliga friytor med potential till hög kvalitet.

Detaljplanen syftar också till att säkerställa hållbar dagvattenhantering genom att säkra naturmark i östra delen av planområdet. Naturområdet i sydöst syftar till att skapa allmän tillgänglighet till Stadsliden.

Detaljplanen syftar också till att idrottsverksamheten söder om planområdet kan fortsätta att utvecklas i samspel med boendemiljön i dess närhet.

Samråd och granskning

Planen handläggs med standardförfarande och har varit föremål för samråd under tiden **2022-02-17 – 2022-03-10** samt granskning under tiden **2024-12-11 – 2025-01-08**. Samrådsrets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Följande skriftliga synpunkter har inkommit under granskningen:

Länsstyrelsen

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan.

Beskrivning av ärendet

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

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

Länsstyrelsens synpunkter i samrådsskedet framgår av yttrande dnr 402-1565-2022, daterat 2022-03-10.

Syftet med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för utveckling av planområdet med bostäder. Utöver bostäder syftar detaljplanen även till att skapa förutsättningar för centrumverksamhet, parkering och transformatorstation.

Detaljplanen syftar även till att säkerställa en bebyggelsestruktur som är stadsmässig och med en skala anpassad till omgivande bebyggelse och offentliga rum. Syftet med detaljplanen är även att säkerställa god gestaltning av bebyggelsen samt goda ljud- och ljusförhållanden för nya bostäder. Eftersom planområdet medger en stor byggrätt är det viktigt att säkerställa tillräckliga friytor med potential till hög kvalitet. Detaljplanen syftar också till att säkerställa hållbar dagvattenhantering genom att säkra naturmark i östra delen av planområdet. Naturområdet i sydöst syftar till att skapa allmän tillgänglighet till Stadsliden. Detaljplanen syftar också till att idrottsverksamheten söder om planområdet kan fortsätta att utvecklas i samspel med boendemiljön i dess närhet.

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

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

Länsstyrelsens synpunkter – prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Upplysningar och Länsstyrelsens synpunkter i övrigt

Under egenskapsbestämmelser för all kvartersmark kan man se att högsta totalhöjd för byggnadsverk är reglerad till 52.4 meter över angivet nollplan. Markområdet för parkeringshuset tycks inte ha någon annan reglering gällande byggnadshöjd (eller våningsantal) än att lägsta byggnadshöjd är 9 meter. Befintliga plushöjder på marken kring parkeringshuset ser ut att ligga på drygt 10 meter. Förutsatt att Länsstyrelsen inte har missat något, möjliggör detaljplanen för ett parkeringshus med byggnadshöjd på över 40 meter. Troligen är detta något som bara behöver förtydligas alternativt rättas till med ytterligare reglering av parkeringshusets byggnadshöjd. Om det mot förmodan är kommunens intention att möjliggöra för ett så pass högt parkeringshus, så vill Länsstyrelsen Västerbotten lämna synpunkten att

höjden inte bedöms vara anpassad till området och inte heller är i enlighet med planens syfte om bebyggelse i en skala som är anpassad till omgivningen.

Kommunen gör bedömningen att det i aktuellt läge är möjligt att frångå riktlinjen med en tredjedel friyta, och att det i stället är lämpligt med en sjättedels friyta. Med en mer begränsad friyta är det desto angelägnare att trygga att den yta som finns både har goda förutsättningar för lek- och rekreation samt att den inte på sikt börjar användas för annat.

För att säkerställa gårdarnas möjlighet till friyta har kommunen bl a reglerat de två västra kvarteren med korsmark, samt i övrigt reglerat BYA/BTA för huvud- och komplementbyggnader. I övrigt får parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga anordnas inom gårdsmiljön. Det kan finnas anledning att reglera hur stor yta som får användas till parkering (exempelvis är ändrad användning av parkering för nedsatt rörelseförmåga till "vanliga" parkeringar svåra att efterhand), eller hur mycket hårdgjord yta som komma åt med tillsyn i gårdarna kan ha. Syftet skulle vara att stimulera gröna gårdar, öka dagvattenfördröjning samt främja miljöer som är lämpliga för lek- och rekreation.

Kommentar

Upplysningar och Länsstyrelsens synpunkter i övrigt

Plankartan har kompletterats med en högsta byggnadshöjd för parkeringshuset [h₂]. Skuggstudien har justerats med nya höjder.

Detaljplanering bedömer att det inte är lämpligt att reglera hur stor andel av korsmarken som ska användas för parkering för nedsatt rörelseförmåga då utformningen av bebyggelsen och exakt antal lägenheter inte är klarlagt i detta skede. Det bedöms även som inte lämpligt att reglera andel hårdgjord yta då utformningen av gårdarna inte är klart i detta skede.

Yttrandet bedöms delvis vara tillgodosett på punkten om parkeringshusets höjd.

Trafikverket

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

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Umeå kommun

Yttrande

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planen. Av den bullerutredningen som genomförts i samband med planarbetet framgår att det kan finnas risk för att ljudnivån från högtalare och publik kan bli besvärande hög för intilliggande bostäder. Nämnden bedömer dock att det är möjligt

att undvika problem med bullerstörningar från arenan som riskerar att påverka boendemiljön genom att vidta skyddsåtgärder för berörda lägenheter som exempelvis ljuddämpad sida och bra ljudisolering i yttervägg och fönster.

Kommentar

Yttrande

Ljuddämpad sida tillämpas på de bostäder som ligger närmast arenan. Planbeskrivningen tar upp att inomhusnivåer för buller ska följas och att detta kontrolleras i bygglovsprocessen.

Yttrandet bedöms delvis vara tillgodosett på punkten ljuddämpad sida.

Tekniska nämnden, Gator och parker, Umeå kommun

Trafik och gata

Siktkraven från lokalgatans gång- och cykelväg vid parkeringsanläggningen och ut mot Rothoffsvägen uppfylls inte. Bra siktförhållanden är viktigt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, speciellt när det handlar om ett huvudstråk. Angående förändringar och konsekvenser av avfallshantering; avfallshämtningen ska i första hand ske via den nord-sydliga lokalgatan, inte via de eventuella angöringsfickorna längs Parkvägen. De ska endast byggas om angöring till verksamheter kräver det.

Drift och underhåll

Inga synpunkter

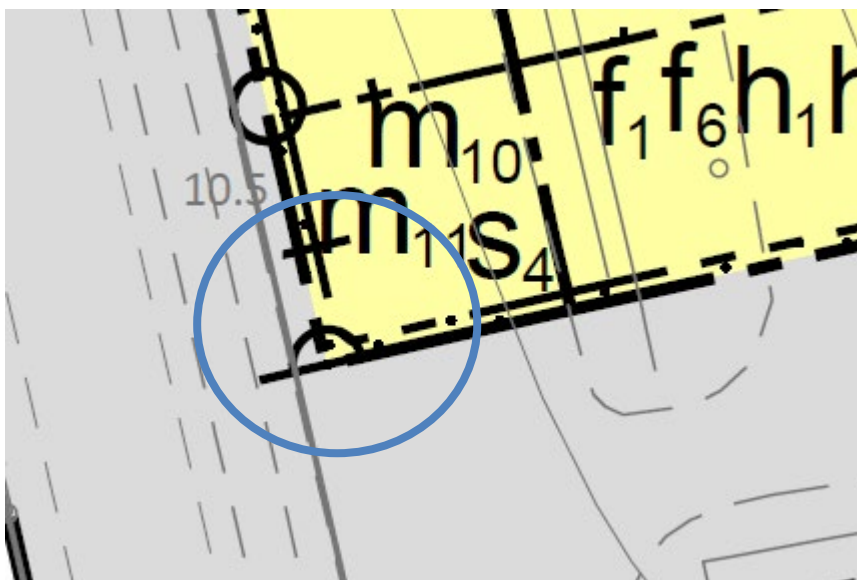
Park och natur

Inga synpunkter

Kommentar

Trafik och gata

Sikttrianglar för fordonstrafik uppfylls vid Rothoffsvägen/lokalgatan vid parkeringshuset. Detaljplanering har bedömt att det kommer att skapas en sikttriangel för gång- och cykel i hörnet av kvarteret, se nedan bild, då själva cykelbanan på Rothoffsvägen inte hamnar direkt vid fasad. Sikttriangeln blir dock inte så stor som Gator och parker önskar. Detaljplanering har vägt samman olika aspekter och landat i denna lösning, då det inte kommer vara hög belastning på gång- och cykelvägen på lokalgatan utanför parkeringshuset, men även på grund av kvarterets byggbarhet och att det blir lämpligare bostäder utan en avfasning i hörnet.



Angående avfallshantering har justerats texten med tänkt lösning i planbeskrivningen.

Yttrandet bedöms delvis vara tillgodosett på punkten avfallshantering.

Fritidsförvaltningen, Umeå kommun

Fritidsförvaltningen har tagit del av detaljplaneförslaget samt svar på de frågor som fritidsförvaltningen tidigare framfört, vilka framgår av samrådsredogörelsen.

Förvaltningen värdesätter att det i detaljplanens syfte framgår *”att idrottsverksamheten söder om planområdet kan fortsätta att utvecklas i samspel med boendemiljön i dess närhet”*

Förvaltningens tidigare yttrande handlar främst om att få klarhet i hur konsekvenser av bostadsetableringen och dess krav på åtgärder på intilliggande idrottsplatsanläggning ska tillgodoses över tid.

Med beskrivningar i granskningshandlingens avsnitt om Buller och Ljusstörningar från Umeå Energi Arena påvisas utomhusanläggningens status och nyttjande av idag. I detaljplaneförslagets avsnitt om Förutsättningar, förändringar och konsekvenser framgår hur dessa kommer att hanteras.

Notera att åtgärder av ljusspridningen och därav den ekonomisk belastningen det medför (fördelningen) hanteras mellan projektet och fastighetsägare av idrottsanläggningen, fritidsförvaltningen som hyresgäst i anläggningen ska inte belastas av detta enligt gällande gränsdragningslista mellan fastighetsägare och hyresgäst.

Med god information och tät dialog i projekteringen av Guldskrinet 1 och del av Stadsliden 2:1 som beräknas pågå under fem år så undviker vi

störningar i verksamhetsutövningen på idrottsanläggningen Umeå Energi Arena.

Värt att notera är att Umeå kommun står som värd för SM-veckan vinter 2026 och Umeå Energi Arena kommer att vara en av huvudanläggningarna för detta arrangemang.

Kommentar

Noterat.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Fastighetsförvaltningen, Umeå kommun

Tekniska nämnden, Fastighet har i detaljplanearbetet deltagit i de delar som berört den intilliggande fastigheten som inrymmer idrottsanläggningen, vilket i huvudsak omfattat buller, belysning och dagvatten.

Fastighet har inget att erinra gällande detaljplanen.

Lantmäterimyndigheten, Umeå kommun

Planfrågor som berör Lantmäterimyndighetens kommande arbete: Lantmäteriets arbetsuppgifter, efter det att detaljplanen har vunnit laga kraft, är att med stöd av detaljplanen avstycka föreslagna tomtplatser och inrätta gemensamhetsanläggningar för parkering etc.

Delar av planen som bör förbättras

Plankarta med bestämmelser

Det står om möjliga gemensamhetsanläggningar i beskrivningen men det finns inga, g, markerade på kartan.

Planbeskrivning

Det står om rubriken, Servitut, att servitut kan behöva skapas för underhåll öster om p-huset. Servitut för underhåll krävs även söder om p-huset.

Information

I de frågor där planen enligt Lantmäterimyndigheten mening måste förbättras kan Lantmäterimyndigheten hjälpa till i arbetet.

Kommentar

Plankarta

Detaljplanering har landat i att det inte är nödvändigt med ett g på plankartan då en gemensamhetsanläggning kan genomföras ändå.

Planbeskrivning

Planbeskrivningen har justerats enl. förslaget ovan.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Kollektivtrafiken

Om man i framtiden vill ha möjligheten att köra kollektivtrafik längs Rothoffsvägen är det viktigt att säkerställa en vägbredd på minst 7,5 meter.

Kommentar

Förutsättningarna för att kunna köra kollektivtrafik längs med Rothoffsvägen har inte förändrats i och med detaljplanen då körbanans bredd inte har ändrats.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Umeå Energi AB

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

Luftfartsverket

Luftfartsverket har yttrat sig i samrådet. Då myndigheten själva gör bedömningen att den här typen av yttranden alltid ska sekretessbeläggas redogörs inte synpunkterna här.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Vakin, Umeå Vatten och Avfall AB

Vatten och avlopp

Inget att erinra.

Kommentar

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Postnord

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

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

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

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

Noterat.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

BRF Skogsbrynet

Bostadsrättsföreningen Skogsbrynet lämnar följande synpunkter på förslag till detaljplan:

Bygghöjder: Brf anser att bygghöjderna ska trappas av i höjd med högre bygghöjder mot skogen och succesivt lägre höjder ned mot Rothoffsvägen. Bygghöjd med 7 våningar ska endast vara på den rad med huskroppar som placeras mot skogen. Sedan kan resten av kvarteret med fördel ha bygghöjder på 5 respektive 4 våningar med avtrappande bygghöjder samspelar huskropparnas höjder mot Gamliaskogens sluttning vilket bidrar till en mindre kompakt känsla. Detta ska gälla även bygghöjderna för de huskroppar som angränsar mot Parkvägen/Motorcentralen så en förlängning av Gamliaskogens sluttning blir synlig från samtliga väderstreck.

Säkerställ friytor för barns lek och social samvaro: Brf Skogsbrynet anser som i tidigare yttrande att friytekravet på en tredjedel av bostadsytan ska uppfyllas så att barns rätt till friytor för lek och rörelse ska säkerställas. I förslaget till detaljplan argumenteras att man kan halvera friytan eftersom det finns plats för lek i den angränsade Gamliaskogen. För att det ska vara möjligt behövs att man tillgängliggör en del av Gamliaskogen som ligger närmast bostadskvarteret för lek och rekreation. Detta genom att till exempel anlägga en pulkabacke och skapa en skogsdunge för lek och social samvaro där de nuvarande längskidspåren är prioriterade. Nuvarande dragning av skidspår närmast Guldskrinet kan innebära konflikter mellan barns lek och längdskidåkare samt risk för påkörningar och skador.

Gångvägar mot museiområdet: Då antalet boende i området kommer att öka kraftigt är det viktigt att det finns flera gångvägar upp till museiområdet som går att använda under alla årstider. Förutom gångvägen från Parkvägen behövs en till gångväg närmare från Guldskrinet närmare

Gamliavallen. Den gångstig som finns idag från Parkvägen korsar ett längdsskidspår i kraftigt lutande nedförsbacke vilket redan idag är en risk för allvarliga krockar mellan längdskidåkare och fotgängare/cyklister. Lämpligt vore att gångvägarna som används av många under alla årstider inte skulle behöva korsa längdsskidspår på vintern eftersom det berör stor risk för krockar mellan gående och skidåkare.

Parkvägen: För att klara en ökad mängd trafik på Parkvägen när även kvarteret Verkstaden bebyggs behöver Parkvägen breddas för att skapa plats både biltrafik och gång och cykelväg. Under vinterhalvåret blir idag Parkvägen mycket smal eftersom snövallar vid plogning gör att vägbredden och plats för trottoarer minskar kraftigt.

Kommentar

Bygghöjder:

Planförslaget är utformat där högre hus tillåts i den östra delen av området och lägre mot Rothoffsvägen, där upp mot sju våningar tillåts mot Stadsliden och fyra våningar tillåts mot Rothoffsvägen. Detta överensstämmer med BRF Skogsbrynet yttrande om höjder. Mot Parkvägen tillåts fem våningar i väster samt sex till sju våningar mot Stadsliden. En trappning av bebyggelsen sker således även mot Parkvägen.

Säkerställ friytor för barns lek och social samvaro:

Detaljplanerings svar i samrådsredogörelsen gällande friyta står kvar d.v.s. Detaljplanering gör bedömningen att det i detta geografiska läge är lämpligt med en sjättedels friyta. Översiktsplanens riktlinje om en tredjedels friyta är inte ett krav utan en riktlinje. En tredjedels friyta ska eller kan därför inte tillämpas på alla platser i Umeå. I takt med att staden förtätas ser Detaljplanering att det är möjligt att frångå riktlinjen med en tredjedels friyta.

Naturmarken som är planlagd öster om bostadskvarteren ska främst användas till dagvattenhantering. Tanken är att anlägga en entré till Stadsliden i planområdets sydöstra del inom naturmarken. För mer information om utformning av naturmarken samt hur Stadsliden ska utvecklas hänvisas BRF Skogsbrynet till Gator och parker, Umeå kommun.

Gångvägar mot museiområdet:

Gällande hur utvecklandet av Gamliaskogen/Stadsliden hänvisas yttrande BRF Skogsbrynet till Gator och parker, Umeå kommun. I plankartan för detaljplan Guldskrinet säkerställs naturmark i sydöstra delen för att möjliggöra en entré till Stadsliden.

Parkvägen:

Parkvägen kommer byggas om i och med exploaterandet av detaljplanerna på Guldskrinet och Verkstaden 18 och 19. I planbeskrivningen finns förslag på framtida gatusektion för Parkvägen, innehållandes bland annat

trädrader samt gång- och cykelväg. I trädraderna kommer snö kunna inrymmas på vintertid.

Yttrandet bedöms delvis vara tillgodosett på punkterna höjder och Parkvägen.

Erikslunds samfällighetsförening 1

Angående planerna för nybyggnation på Haga

Det planeras för ett stort bostadsområde på Haga där Motorcentralen nu ligger (Verkstaden 18, Småröjningen 1, m.fl.) och där den gamla simhallen tidigare legat (Guldskrinet 1). Vi fastighetsägare som bor längs med Erikslundsvägen och Lyckogränd vill redan nu lämna synpunkter på projektet. Vi ser positivt på att marken bebyggs med bostäder med inslag av mindre verksamheter och annan service, men ifrågasätter starkt *antalet nya bostäder* samt *höjden* på husen. Det nya området påverkar starkt även övriga som bor på Haga och Sandbacka. Det är viktigt att befintlig äldre bebyggelse, trafiksituationen, service och miljöaspekter noggrant beaktas vid planeringen.

Det får alltså gärna byggas bostäder i området, vi vill bara det även görs med hänsyn till befintlig bebyggelse – inte en maximerad förtätning med höga hus. Vi på Erikslundsvägen vill å det starkaste betona att vi inte vill ha någon "vägg" med höga hus direkt bakom grönområdet (där Motorcentralen nu ligger). Med kreativa grepp bör detta vara möjligt och relativt enkelt att tillgodose och vi har sist i den här skrivelsen även förslag på hur det skulle kunna genomföras.

Höjden på husen

Haga har historiskt sett präglats av låg bebyggelse, om 2–3 våningar. Några undantag finns, t.ex. punkthusen på Skogsbrynet och punkthuset vid Coop Haga, men i övrigt är det ganska lågbyggt, vilket skapar en trivsam småstadskänsla. När en stor yta i ett attraktivt område friläggs för bebyggelse som nu skett (badhuset) och kommer att ske (Motorcentralen), är det naturligtvis frestande att bebygga det med så många bostäder som möjligt och gärna med höga hus för maximal förtätning. Men att bygga högt och massivt är främmande för Haga och skulle helt slå sönder stadsbildens karaktär. Det skulle även innebära nackdelar på flera sätt för dem som redan nu bor i anslutning till det nya området.

Vi som bor längs Erikslundsvägen (i radhus och villor) har på baksidan i direkt anslutning till tomterna en smal grönyta med gräs och träd, som utgör en förlängning av Sandaparken och som vi förstått kommer att vara kvar, vilket vi uppskattar väldigt mycket och är tacksamma för. Det är en lugn oas i direkt söderläge och solen kan fint strila in genom grenverken alla årstider och fungerar samtidigt som en lätt avskärmning mot det som i dag är Motorcentralen och i framtiden blir det nya området. Grönytan används

aktivt även av andra Hagabor som strövområde. Det är ett mycket populärt område att röra sig i och en naturlig förlängning av Sandaparken.

Men om det kommer att byggas höga hus direkt bakom detta grönområde, kommer det onekligen att skugga våra tomter. Blir det högre hus än 2-3 våningar kommer inget solljus heller att kunna nå våra fastigheter eller – kanske ännu värre – kunna lysa in i våra hus under den tid som solen står lågt, dvs. höst, vinter och vår. Det är vetenskapligt belagt att även gott inomhusljus (inte bara från armaturer) är viktigt för hälsan. Dessutom: Redan i nuläget tar det ovanligt lång tid för gräsytan i grönområdet att upp torka efter vintern, så om det blir ännu mer skugga från höga huskroppar kommer den att bli sank och förvandlas till någon slags våtmark.

När vi köpte fastigheterna var en av de stora fördelarna just det soliga, härliga, ostörda, söderläget med ljus året om. Vi uppskattar det enormt mycket och har betalat för det. Marknadsvärdena riskerar att minska för oss om det byggs högt så nära våra hus och det kommer att skapa irritation och otrivsel för oss som redan bor där. Flera av oss funderar även på att skaffa solceller på taken och är därför också angelägna om att solljuset förblir tillräckligt.

Vi har köpt och betalat för våra fastigheter utifrån att läget ska vara någorlunda oförändrat. Även om vi bor i en stad där byggnationer naturligt sker, har det ändå varit helt oväntat och otänkbart att hela Motorcentralen, som funnits där sedan 1950-talet och dessutom är nyutbyggd och just genomgått en mångmiljoninvestering, skulle flyttas från platsen så snart och ersättas med höga hus.

Trafiksituationen på Haga

Bra att kommunen ser över kollektivtrafiken i området (byggnadsnämndens protokoll 2019-12-11), men trafiksituationen i övrigt, t.ex. biltrafiken, nämns inte som en nyckelfråga – det borde det vara. Både Östra Kyrkogatan och Rothoffsvägen är redan i dag mycket hårt trafikerade vissa tider på dagen, och om ytterligare tusentals personer ska bo i samma område och ska iväg till sina jobb och aktiviteter på olika platser i stan, kommer det utan tvekan att bli inte bara buller, utan även dålig luft och trafikproppar, särskilt i rusningstrafik. Längs Rothoffsvägen i rusningstrafik är luften redan i dag förfärlig! Det blir som en ”gryta”. Vi som bor längs Erikslundsvägen vill dessutom inte att vår väg blir en ny (inofficiell) ”genomfartsled” i området, vilket ligger i farans riktning när folk försöker ”gena” förbi trafikproppar m.m.

Om trafiktrycket blir för stort skadar det trivselsn, hälsan och miljön. Även om det i en idealvärld vore önskvärt, kommer långt ifrån alla att åka buss, cykla eller gå till jobbet. Bilar kommer att behövas under lång tid framöver, och för dessa måste det planeras – var ska de ta sig fram och var ska de parkeras? Det finns mycket forskning som visar de negativa hälsoeffekterna av för mycket trafik och partiklar i luften, och Umeå kommuns luft är ju inte

den bästa överallt redan i dagsläget... Vid miljöbedömningen vill vi att även biltrafiken i Hagaområdet noggrant beaktas och planeras för.

Barnomsorg, service och företag

Vi uppskattar att kommunen planerar för fler förskolor i området, men vi vill påpeka att även grundskolsituationen behöver ses över. Det är inte troligt att alla nyinflyttade barn och ungdomar ryms på de befintliga skolorna på Haga och Sandbacka med omnejd.

Med tusentals fler invånare i området behöver även avlopp, värme, markavvattning och annat ses över så att det inte blir underdimensionerat, och på vintern behövs ytor för snöupplag då det måste snöröjas mellan de nya husen. I dag används de obebbyggda ytorna på gamla badhuset för snöupplag, vilket inte går om de bebyggs.

Något som är mycket trevligt med Haga är att så många små butiker och företag finns inspränga i den befintliga, låga bebyggelsen – exempelvis cykelverkstad, konstnärsbutik, urmakeri, bilverkstad, fitnessbutik, frisörer, veterinär, bensinmack, gym, köksinredning, pizzerior och restauranger. Även Coop Haga vid Östra Kyrkogatan är mycket viktig för området.

I kommunens *stadsdelsdialog* för Haga-Sandbacka från 2019 framhålls också önskemål från invånarna om mer tillgängligt och större utbud av offentlig service, t.ex. butiker och även t.ex. ungdomsgård och andra aktivitetsytor. Vidare framhålls där önskemål om olika typer av boendeformer för att i framtiden bättre kunna möta olika familje- och livssituationer som hyresrätter, bostadsrätter, villor och även seniorboende. Detta låter rimligt och behöver beaktas vid planeringen av bostadsområdet.

Vi uppskattar att kommunen planerar för att möjliggöra inslag av verksamheter även i det planerade nya området, men även där måste *trafiksituationen* beaktas, så att det inte blir verksamheter som genererar alltför mycket trafik eller skapar parkeringsproblem för besökarna invid företagen. Därför behöver utrymme frigöras i vissa delar av området för att detta ska fungera tillfredsställande. Det förefaller enligt skisserna oklart hur detta är tänkt att genomföras.

Våra förslag till anpassningar för att uppnå detta

För att uppnå det vi tagit upp ovan föreslås följande. På den plats där Motorcentralens visningshall för VW ligger i dag (närmast Erikslundsvägen och uppöver backen, Verkstaden 18) förläggs någon verksamhet eller byggnation som är lågbyggd och för det nya området nödvändig, t.ex. en parkeringsplats, en lekpark eller förskola. På så sätt kommer de högre husen naturligt, och utan avkall på service i området, att hamna något längre bort från bebyggelsen på Erikslundsvägen. Då smälter de nya husen också bättre samman både med Sandaparkens förlängning samt med den befintliga äldre bebyggelsen och tillför området delar av den service som hur som helst kommer att behövas.

Om bostäder ändå skulle byggas närmast där Motorcentralen ligger (och uppöver slutningen) bör de husen inte byggas så höga närmast befintliga fastigheter på Erikslundsvägen, utan max. 2–3 våningar, så att de flyter in i fint närmast den historiska, befintliga bebyggelsen. Motorcentralens höjd i de högre belägna delarna som vetter mot våra baksidor skuggar oss inte på Erikslundsvägen i dag. En sådan höjd på de nya husen skulle alltså fungera bra om nya hus skulle byggas där.

Lägenheterna i punkthusen på Skogsbrynet har i dag en fantastisk utsikt över stan och många av de boende där har också uttryckt oro över att kanske få sin utsikt förstörd av nya höghus precis framför. Detta bör också beaktas.

Märk

När tomten på gamla Brandts Handelsträdgård vid Lyckogränd/Lövtigen bebyggdes för ett antal år sedan, gjordes precis sådana överväganden – parkeringar förlades närmast de befintliga husen och de nya byggdes inte alltför höga allra närmast. Detta har verkligen uppskattats av de boende, blev snyggt och gör området trivsamt och funktionellt.

Slutord

Området på Haga kan inte bara bebyggas massivt och högt för att kunna klämma in så mycket folk som möjligt – både de redan boende som investerat i sina fastigheter, såväl som de som ska bo i det nybyggda området, ska ju trivas där och det måste också vara praktiskt att bo och leva. Det är viktigt att även *på lång sikt – och oberoende av politiska och strikta arkitektoniska trender om hur områden "ska" förtätas – skapa en hållbar och trevlig boendemiljö*, som Umeå som stad kan känna stolthet över. 2020-30-talet får inte bli perioden då "Umeå byggde sönder Haga" bara för att "det låg i tiden" att förtäta maximalt. Det är oåterkalleligt.

Förtydligande/tillägg som bifogades i mejlet:

Trafiken på Erikslundsvägen: Det saknas utredning om hur byggnationerna skulle påverka trafiken och bullret på *Erikslundsvägen*. Den vägen är ganska trafikerad redan i dag och får inte bli någon ny inofficiell "genomfartsled" för de nya planerade områdena.

Bygg lägre! Husen är alldeles för höga och ligger för tätt!

Trafiksituationen bör utredas närmare: Den riskerar att bli besvärande och med köbildning på t.ex. Rothoffsvägen och mot anslutande utfarter till Gammlia, Blå vägen och Ö. Kyrkogatan. Där är redan i dag trafikerat och dålig luft. Med så många nya bostäder och bilar blir det inte bra. Att bara bredda Rothoffsvägen hjälper inte för detta.

Parkeringsplatser för t.ex. den planerade matbutiken i området förefaller vara för alldeles för få. Vi vill inte att Erikslundsvägens vägparkeringar börjar nyttjas för sådant, men det riskerar att bli fallet.

Snö: Oklart var **snöupplagen** ska vara och om det alls planerats för vart snön ska läggas.

Ny förskola: Det förefaller som att utredningen tycker att platserna räcker genom att hänvisa till förskolor i området, det behövs fler förskoleplatser med så många bostäder.

Kommentar

Angående planerna för nybyggnation på Haga

Detaljplanering bedömer att områdets (Guldskrinets) strategiska läge i staden motiverar en stadsmässig bebyggelse. Planförslaget följer även översiktsplanens intentioner och inriktning. Detaljplanering bedömer att bebyggelsen möter den befintliga bebyggelsen genom att det sker en upptrappning av bebyggelsen mot Stadsliden.

Resterande del av synpunkterna under denna rubrik bedöms handla om detaljplanen på kv. Verkstaden 18 och 19 och besvaras därmed inte i detta granskningsutlåtande.

Höjden på husen

Se ovan angående motivet bakom höjden på bebyggelsen.

Resterande del av synpunkterna under denna rubrik bedöms handla om detaljplanen på kv. Verkstaden 18 och 19 och besvaras därmed inte i detta granskningsutlåtande.

Trafiksituationen på Haga

Protokollet som hänvisas till i yttrandet gäller planbeskedet för Verkstaden 18 och 19 (Byggnadsnämndens sammanträde 2019-12-11 § 393). Synpunkten gällande detta bedöms handla om detaljplanen på kv. Verkstaden 18 och 19 och besvaras därmed inte i detta granskningsutlåtande.

Den tillkommande trafiken för detaljplanerna i området bedöms inte utgöra något hinder för trafiksituationen på Haga. Området ligger centralt i staden där det finns goda förutsättningar att resa hållbart, exempelvis genom att gå och cykla. Det planeras även för en samlad parkeringsanläggning i södra delen av planområdet, vilket kommer minsta bilens attraktivitet då många boende inom planområdet behöver gå en sträcka för att nå sin bil. I planbeskrivningen redovisas trafikmätningar där det framgår att trafiken på vägarna har minskat de senaste 10 åren.

Gällande buller och luftkvaliteten: i detaljplaneprojektet har det tagits fram en bullerutredning som visar att detaljplanen är genomförbar, se

planbeskrivningen. I planbeskrivningen redovisas även ett resonemang om luftkvaliteten.

Detaljplanering vet inte om det är detaljplan Verkstaden 18 och 19 eller Guldskrinet som åsyftas i meningen om "genomfartsled". Om Guldskrinet åsyftas så bedömer inte kommunen att Erikslundsvägen kommer bli en genomfartsled då det blir en omväg till Guldskrinet både norr- och söderifrån.

Barnomsorg, service och företag

Se svar i samrådsredogörelsen: Angående grundskolesituationen på Haga och Sandbacka så har fastighetsförvaltningen gjort en befolkningsprognos år 2022 och enligt den kommer antalet elever i grundskolan att öka. För att tillgodose det behov som framgår av befolkningsprognosen så kommer verksamheter som idag finns på Hagaskolan att inom några år flytta till nya lokaler på andra skolor. Detta frigör lokaler på Hagaskolan som då kommer att kunna ta emot det antal elever som förväntas bo på Haga/Sandbacka fram till 2033.

En förprojektering har tagits fram som har utrett var ledningar ska gå och få plats inom gatumarken.

Inom planområdet för Guldskrinet möjliggörs respektive kravställs centrumverksamhet, exempelvis butiker och caféer.

En detaljplan reglerar inte upplåtelseform.

Inom detaljplanen för Guldskrinet ska parkering till verksamheterna ske i det tänkta parkeringshuset.

Snöupplag kommer att finnas inom gatorna.

Våra förslag till Anpassningar för att uppnå detta

Synpunkterna under denna rubrik bedöms handla om detaljplanen på kv. Verkstaden 18 och 19 och besvaras därmed inte i detta granskningsutlåtande.

Detaljplanering tolkar att "höghus framför Skogsbrynet" åsyftas på detaljplanen för Verkstaden 18 och 19. Detta då planområdet för Guldskrinet ligger längre ifrån Skogsbrynet och ligger lägre än Skogsbrynet. Skuggstudien i planbeskrivningen för detaljplan Guldskrinet visar även att det inte blir någon skuggning på Skogsbrynet.

Märk

Synpunkten under denna rubrik bedöms handla om detaljplanen på kv. Verkstaden 18 och 19 och besvaras därmed inte i detta granskningsutlåtande.

Slutord

Se svar under rubrik " Angående planerna för nybyggnation på Haga".

Förtydligande/tillägg som framkom i mail:

Trafiken på Eriklundsvägen:

Trafikbullret till och från detaljplan Guldkrinet påverkar inte Erikslundsvägen då den ligger för långt från planområdet. Synpunkten under denna rubrik bedöms handla om detaljplanen på kv. Verkstaden 18 och 19 och besvaras därmed inte i detta granskningsutlåtande.

Bygg lägre:

Se svar under rubrik "Angående planerna för nybyggnation på Haga"-

Trafiksituationen bör utredas närmare:

Se svar ovan under rubrik " Trafiksituationen på Haga". Bedömningen är att trafiksituationen inte behöver utredas närmare i detaljplan Guldkrinet.

Parkeringsplatser:

Synpunkterna under denna rubrik bedöms handla om detaljplanen på kv. Verkstaden 18 och 19 och besvaras därmed inte i detta granskningsutlåtande.

Snö:

Se svar under rubrik "Barnomsorg, service och företag"-

Ny förskola:

Se ovan. Fastighetsförvaltningen bedömer att det inte behövs plats för förskola inom planområdet (Guldkrinet).

Yttrandet bedöms delvis vara tillgodosett på punkten snö.

Erikslunds samfällighetsförening 2

Erikslunds samfällighetsförening har tidigare skickat in skrivelser gällande planeringen av och utformningen av nybyggnation där motorcentralen nu är belägen, verkstaden 18, 19. Med denna skrivelse inkluderas detaljplanen för Guldkrinet 1, Stadsliden 2:1 på Haga.

Utöver att föreningen gör annan skrivelse kopplat till detaljplanen vill vi i denna skrivelse specifikt lyfta våra farhågor kring framtida trafiksituation längs Erikslundsvägen.

Erikslundsvägen är idag mycket trafikerad av de som bor på östra Sandbacka (området mellan Östra Kyrkogatan och Stadsliden), skogsbrynet, lövstigen. Vår önskan är att man i detaljplanen säkerställer att genomfart till Erikslundsvägen möjliggörs från parkvägen-skogsbrynet, ut till Erikslundsvägen. (genom att uppföra grind, alt. bygga vändplats) Det skulle

också underlätta för alla medborgare som via Sandaparken vill ta sig till Stadsliden.

Vi ser två farhågor, det ena är parkeringssituationen.

I och med att fler bostäder planeras på kvarteret Verkstaden 18, 19 och Guldskrinet 1 kommer trafiken öka. Vi har längs med Erikslundsvägen två zoner med datumparkeringar som är väl använda och det är svårt att hitta en p-plats idag till boendes besökande. Bonava vill inte uppge antal parkeringar kopplat till antal lägenheter, utan menar att man förhåller sig till den norm som råder. Ej heller har vi kunnat avläsa antalet parkeringar inom kvarteret Guldskrinet 1 kopplat till antal lägenheter.

Den andra och största farhågan är att Erikslundsvägen ska utgöra genomfartsled för boende, besökanden samt de som handlar i den planerade matvarubutiken i kvarteret eftersom det kommer att byggas många lägenheter i kvarteret verkstaden 18, 19 och guldskrinet 1.

Erikslundsvägen redan idag vältrafikerad och ingen buller- trafik- eller kapacitetsanalys har vi tagit del av och inte heller har våra frågor besvarats när dem skickats till Umeå kommuns fastighetshandläggare eller ingenjör som arbetat med att planera det nya kvarteret i Umeå kommun, vid Teknik och fastighetsbyggnad samt samhällsbyggnad.

Hur ser era planer ut för Erikslundsvägen utifrån de farhågor vi lyft?

Kommentar

Angående genomfart till Erikslundsvägen från Parkvägen-Skogsbrynet, Erikslundsvägen ingår inte i planområdet. Förbjuden genomfart är inte något som en detaljplan reglerar. Se vidare svar nedan under "genomfartsled".

I planbeskrivningen redovisas antalet parkeringsplatser för bil som krävs enligt nuvarande parkeringsnorm. Exakt antal parkeringsplatser som behövs för exploateringen prövas i bygglovskedet.

Detaljplanering har svårt att avgöra om det är detaljplan Verkstaden 18 och 19 eller Guldskrinet som åsyftas i meningen om "genomfartsled". Om detaljplan Guldskrinet åsyftas bedömer Detaljplanering att Erikslundsvägen inte kommer bli en genomfartsled då det blir en omväg till Guldskrinet både norr- och söderifrån.

Resterande synpunkter (ex. frågor om Verkstadens parkeringsplatser) bedöms handla om detaljplanen på kv. Verkstaden 18 och 19 och besvaras därmed inte i detta granskningsutlåtande.

Angående planerna för Erikslundsvägen hänvisar Detaljplanering till Gator och parker, Umeå kommun då Erikslundsvägen inte ingår i detaljplan Guldskrinets planområde.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Yttrande 1

Jag anser att placeringen av parkeringshuset är oacceptabel med tanke på dimensionen, närheten och kontrasten mot bebyggelsen på Rothoffsvägen. Med tanke på hur de flesta parkeringshus utformas blir det ännu mer avgörande att placera det längre från Rothoffsvägen. Ljus och ljud från arenan styr alltför mycket. Både ljud och ljus går att i större utsträckning justera från arenan. Den tidigare planen på ett torg gjorde att parkeringshuset var något lättare att acceptera. Stadsmässig bebyggelse prioriteras istället för att möta och harmoniera med befintliga hus i området. Fråga kring trafikflöde, år 2016 och 2021 jämförbara med tanke på hemarbete under eller strax efter pandemin?

Kommentar

Detaljplanering har landat i att detta är den placering och utformning som är lämplig av parkeringshuset då dess funktion också är att skärma av ljus och ljud från arenan. Som byggrätten är reglerad i plankartan behöver inte parkeringshuset placeras i liv med Rothoffsvägen då det finns planbestämelse om att den som kortast ska vara 108 meter [m₅] och placeras i östra planområdesgräns [p].

Angående ljus och ljud från arenan kommer armaturerna att justeras så de vinklas mer nedåt än dagens armaturer. I antagandehandlingarna har det kompletterats med text om detta i planbeskrivningen. Det görs därmed åtgärder på ljuset. Den sammanvägda bedömningen av kommunen är dock att parkeringshuset behöver utgöra ett skydd för bebyggelsen för både ljus och ljud.

Angående torget har Detaljplanering beslutat att det har ett bättre läge inom detaljplan Verkstaden 18 och 19. Se pågående planarbetet för Verkstaden 18 och 19 för placering: [Verkstaden 18–19 - Umeå kommun](#)

Detaljplanering bedömer att områdets strategiska läge i staden motiverar en stadsmässig bebyggelse. Planförslaget följer även översiktsplanens intentioner och inriktning. Detaljplanering bedömer att bebyggelsen möter den befintliga bebyggelsen genom att det sker en upptrappning av bebyggelsen mot Stadsliden. Fyra våningar flerbostadshus som möter tvåvåningsvillor bedömer Detaljplanering harmonierar med befintliga hus i området. Det blir även stort avstånd (cirka 28 meter) mellan nya och befintliga hus längs med Rothoffsvägen och förslaget skuggar inte befintliga villor på ett betydande sätt.

Kommunens kontinuerliga mätningar över året visar att vid tidpunkten för trafikmätningen 2021 hade fordonsflödena återgått till normala nivåer innan pandemin.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Yttrande 2

Ett bra läge för bostäder och i nuvarande form så ser tomten inte så rolig ut och den har vart så en längre tid. Ju snabbare det byggs desto bättre! Hela området kommer må bra av det.

Kommentar

Noterat. Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Yttrande 3

Jag anser att ett par högre hus borde byggas i områdets östra kant, intill skogen. Där skulle de passa bra både för de boende själva och intilliggande bebyggelse. Detta skulle även kompensera för de planer på två niovåningshus som finns i östra kanten av Verkstaden. Att bygga två sådana hus rakt framför befintliga hus på Skogsbrynet 1 och 3 är helt förkastligt och måste skrinläggas. Det är också viktigt att all tänkbar hänsyn tas till att Gamliaskogen skyddas när trycket nu kommer att öka på Umeås unika och finaste pärla i och med byggandet av Guldskrinet och Verkstaden. Detta får inte innebära att skogen förvandlas till en park där fler skidspår, frisbeeplanor och liknande anläggs. Det är skogskänslan som gör Gamliaskogen så värdefull. Viktigt är det också att lösa trafiksituationen som riskerar att bli kaotisk när befolkningen i området nu ökar dramatiskt. Redan i dag är det under vissa tider bilköer på Rothoffsvägen hela vägen från Parkvägen till Gamliavägen.

Kommentar

Planförslaget är utformat där högre hus tillåts i den östra delen av området och lägre mot Rothoffsvägen.

Yttranden gällande detaljplanen för kv. Verkstaden 18 och 19 hänvisar Detaljplanering till planprocessen för den detaljplanen.

Gällande hur utvecklandet av Gamliaskogen/Stadsliden hänvisas yttrande 3 till Gator och parker, Umeå kommun. I plankartan för detaljplan Guldskrinet säkerställs naturmark i sydöstra delen för att möjliggöra en entré till Stadsliden.

Den tillkommande trafiken för detaljplanerna i området bedöms inte utgöra något hinder för trafiksituationen på Haga. Området ligger centralt i staden där det finns goda förutsättningar att resa hållbart, exempelvis genom att gå och cykla. Det planeras även för en samlad parkeringsanläggning i södra delen av planområdet, vilket kommer minsta bilens attraktivitet då många boende inom planområdet behöver gå en sträcka för att nå sin bil. I planbeskrivningen finns det beskrivet antalet förväntade fordon på Rothoffsvägen efter att planområdet är bebyggt. I planbeskrivningen

redovisas även trafikmätningar som visar att trafiken på vägarna har minskat de senaste 10 åren.

Yttrandet bedöms delvis vara tillgodosett på punkten höjder.

Yttrande 4

Rothoffsvägen kommer att bli mycket trafikerad. Är det redan nu. Vad har ni för planering för att lösa trafiksituationen på denna gata? Det skulle behövas fler genomfartsleder för att kunna möta den ökande biltrafikeringen som kommer att bli med 2 till bostadsområden. Redan nu är den gatan hårt trafikerad på morgonen och vid 16-tiden, då köerna tättnar och man känner av bilavgaserna på cykelvägen + att det är mycket svårt att ta sig över gatan.

Kommentar

Den tillkommande trafiken för detaljplanerna i området bedöms inte utgöra något hinder för trafiksituationen på Haga. Området ligger centralt i staden där det finns goda förutsättningar att resa hållbart, exempelvis genom att gå och cykla. Det planeras även för en samlad parkeringsanläggning i södra delen av planområdet, vilket kommer minsta bilens attraktivitet då många boende inom planområdet behöver gå en sträcka för att nå sin bil. I planbeskrivningen redovisas trafikmätningar som visar att trafiken på vägarna har minskat de senaste 10 åren.

Umeå kommun har som mål att alla medborgare ska resa mer hållbart (exempelvis med buss, cykel och gång) och genom att bygga genomfartsleder ökas bilens attraktivitet och det blir fler som reser med bil. Umeå kommun kommer därför inte bygga fler genomfartsleder. Områdets centrala läge i staden gör att det finns goda förutsättningar att resa hållbart.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Yttrande 5

Jag saknar samordning med de andra två angränsande pågående detaljplaneprojekten, gamla motorcentralen och Ok-macken. För att få fram bästa möjliga beslutsunderlag och optimera markanvändning med minsta möjliga påverkan för befintliga närliggande bostäder och andra intressen torde samordning vara önskvärt för en bättre helhet.

Kommentar

De tre detaljplanerna (Guldskrinet, Verkstaden och Småröjningen) har pågått olika länge och är inte i samma skede i planprocessen. Guldskrinet påbörjades år 2011, Verkstaden påbörjades år 2022 och Småröjningen har inte påbörjats än utan har endast fått planbesked efter beslut om delning från detaljplanen Verkstaden år 2023. Planerna har även olika sökande och olika förutsättningar.

Mellan detaljplaneprocesserna för Guldskrinet och Verkstaden har samordning skett med exempelvis framtagandet av förprojektering av Parkvägen samt diskussioner om gestaltning. Men då detaljplanerna har pågått under olika lång tid samt inte har samma förutsättningar har Detaljplanering bedömt att det är denna typ av samordning som varit lämplig med tanke på projektens framdrift.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Yttrande 6

Synpunkterna rör trafik och infrastruktur i området

Det har nyligen byggts bostäder efter Gärdesvägen och Rothoffsvägen och snart även på Guldskrinet 1 samt marken mitt emot (där Motorcentralen var). Det tillsammans med alla vi som bor på Skogsbrynet 1-6 utgör en stor mängd människor på samma plats.

Bara i området Skogsbrynet 1-6, som också blir närmast berörda av nybyggnationerna, finns 160 lägenheter och därmed ännu fler boende.

Behovet av busshållplats kommer att öka markant. Inte minst för att hålla nere mängden biltrafik i området. Det är redan idag långt till närmaste busshållplats, men behovet blir större med alla nytillkomna grannar.

Som det är idag får man gå ända till hållplatserna Solvändan eller till kvarteret bortanför OKq8 Parkvägen.

Ett förslag är att man tar bort den busshållplats som heter Parkvägen och låter bussarna åka rakt fram efter Parkvägen i riktning mot Guldskrinet 1, och att man istället har en busshållplats efter Rothoffsvägen. Förslagsvis mitt emot den byggnad som inrymmer Hotell Vilja och Caparol. Alltså i närheten av- och på samma sida som Motorcentralen var. Bussarna kan sedan därifrån gå till Solvändan som är en populär hållplats vid Coop Haga och det närliggande gymmet. (De ansluter då till Östra Kyrkogatan som tidigare)

Det är inte många som stiger av eller på vid nuvarande "Parkvägen" desto fler får istället behovet av en busshållplats efter Rothoffsvägen.

Det här förslaget möjliggör för alla oss som bor i området och som snart flyttar hit, att oftare kunna ta bussen. Såklart blir det ett lyft för trivseln också för oss alla.

Ett café/butiksytor diskuterades vid sakägarmötet som hölls i museets lokaler, också av den anledningen önskas en busshållplats i närheten så att människor komma hit och besöka området.

Kommentar

Gällande frågor om kollektivtrafik hänvisar Detaljplanering till Umeå kommun företag – Kollektivtrafik Ultra. Det finns inga beslut gällande kollektivtrafik längs med Rothoffsvägen.

Gällande sakägarmötet på Västerbottens museum hölls det i detaljplan Verkstaden 18 och 19. Synpunkten bedöms därför handla om detaljplan Verkstaden 18 och 19 och besvaras därmed inte i detta granskningsutlåtande.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

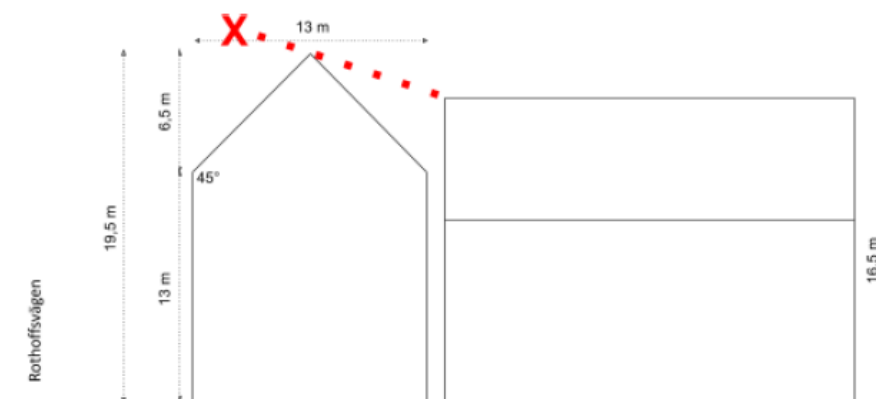
Yttrande 7

Byggnadshöjd

I det nya förslaget uppges att större hänsyn tagits till omgivande bebyggelse med lägre höjd längs Rothoffsvägen genom angiven högsta byggnadshöjd på 13 meter.

Minsta takvinkel om 15 grader anges men däremot inte någon övre gräns. Med en takvinkel på 45 grader skulle husen längs Rothoffsvägen tillåtas bli 19,5 meter och planen tillåter därmed att byggnaderna blir högre än de inre husen i väst-östlig riktning.

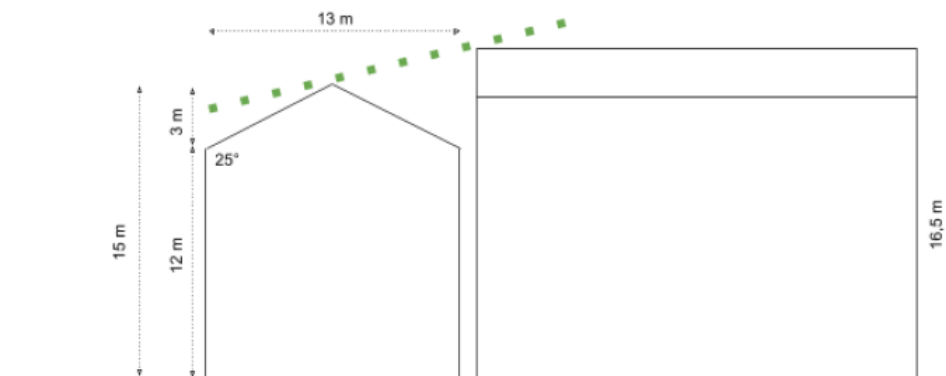
Detta motsäger uttalad intention om mjuk övergång till omkringliggande bebyggelse längs Rothoffsvägen



Figur 1: Nuvarande förslag för granskning där högre nockhöjd tillåts längs Rothoffsvägen.

Föreslagen ändring byggnadshöjd och takvinkel

Om detaljplanens intention om en mjuk övergång till bebyggelsen längs Rothoffsvägen ska följas så bör byggnadshöjden ändras till 12 meter samt en maximal takvinkel på 25 grader läggs till. Detta ger en nockhöjd på 15 meter som även det är gränsfall för att uppfylla målen om anpassning till omgivande bebyggelse.



Figur 2: Föreslagen ändring med angiven byggnadshöjd på 12 meter och 25 graders takvinkel

I det fall byggnadshöjden på 13 meter skulle kvarstå, krävs att maximal takvinkel sätts till 18 grader för att bibehålla en nockhöjd på 15 meter, vilket resulterar i ett flackare tak med sämre anknytning till omgivande kvarter.

Västra gångbanan

Under samrådet beskrevs utförligt problem med snöröjning längs västra gångbanan. I samrådsredogörelsen avskrivs dessa problem med en hänvisning till Gator och parker samt att gångbanan inte ingår i planområdet. Västra gångbanan inkluderas nu i planområdet inom allmän platsmark gata.

Problemen handlar i korthet om att ingen plats finns för snöupplag, att gångbanan under större delen av vinterhalvåret är helt otillgänglig för passerande och boende längs gatan där skolbarn tvingas hindra trafik och gå mitt i den hårt trafikerade vägbanan.

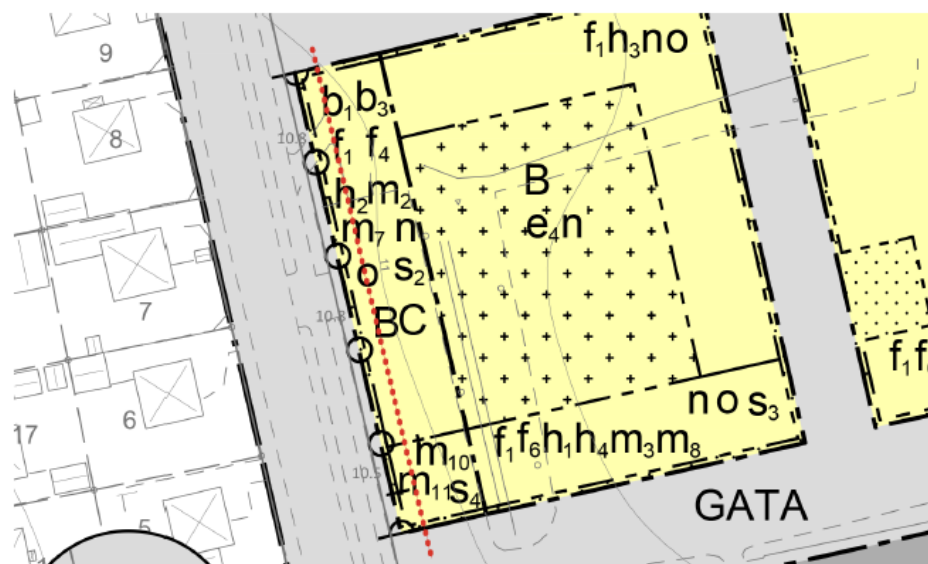
Även om åtgärder inte planeras direkt bör utformningen av gatusektionen i detaljplanen inkludera möjlighet till framtida lösningar.

Föreslagen ändring gångbana

Bredda allmän platsmark gata till att även inrymma snöupplag på västra gångbanan.

Förgårdsmark

Under samrådet lämnades synpunkter gällande minskad förgårdsmark längs Rothoffsvägen. I den uppdaterade detaljplanen har förgårdsmarken trots tidigare uttalade anpassningar minskats ytterligare från 5 meter till minsta tillåtna 1 meter. Bredden på trädrad och gc-väg längs Rothoffsvägen har också minskats från 10,8 meter till 9 meter i det nya förslaget. Skillnaden mellan västra gränsen för bygg rätt i samrådshandlingarna och ny aktuell plankarta illustreras i figur 3.



Figur 3: Jämförelselinje i rött för byggrättens placering i plankarta från samråd.

Rothoffsvägen har redan idag betydande problem med buller och dålig luftkvalité. Att placera byggnaderna så nära Rothoffsvägen skulle skapa ett stängt gaturum som ytterligare förvärrar dessa problem. Det medför också ökad skuggning och betydande olägenhet med en känsla av instängdhet och insyn för omgivande fastigheter.

Föreslagen ändring förgårdsmark

Flytta byggrätter längs Rothoffsvägen österut genom att återställa fem meter förgårdsmark likt plankartan i samrådshandlingarna, något som också möjliggör till exempel cykelparkering för den planerade centrumverksamheten.

Kommentar

Byggnadshöjd

Detaljplanering bedömer att det är lämpligt att reglera byggnadshöjden till 13 meter och att detta innebär en anpassning av den nya bebyggelsen mot den äldre villabebyggelsen. Fyravåningsbebyggelse mot villabebyggelse, med en bred gata mellan, anses av Detaljplanering vara en anpassning av höjden. Det skapas inte heller någon betydande skuggbildning mot villabebyggelsen, se planbeskrivning. Detaljplanering bedömer att en viktig del i anpassningen mot villabebyggelsen handlar om att reglera byggnadshöjden då det är den höjd som man uppfattar från gatan.

Efter detaljplanens granskning har detaljplanekartan kompletterats med en största takvinkel på 30 grader på byggrätterna mot Rothoffsvägen [o₂]. En takvinkel på 30 grader ger en högsta nockhöjd på cirka 16,9 meter (byggrätter på 13,5 meter breda), vilket Detaljplanering bedömer är en anpassning av den nya bebyggelsen mot den äldre villabebyggelsen. Det är inte motiverat att reglera en mindre takvinkel än 30 grader då omkringliggande bebyggelse har takvinklar på runt 10–30 grader. Skuggstudien i planbeskrivningen har uppdaterats med hänsyn till nya planbestämmelser.

Västra gångbanan

Det är korrekt att hela Rothoffsvägen ingår i planområdet. Detta beror dock på plantekniska skäl då ny planområdesgräns i väster (i detaljplan Guldskrinet) läggs i planområdesgräns i befintlig detaljplan.

Svaret angående snöupplag kvarstår från samrådsredogörelsen: körbanan samt trottoaren på västra sidan av Rothoffsvägen planeras inte att byggas om. Angående vinterväghållning av trottoaren hänvisar Detaljplanering till Gator och parker.

Förgårdsmark

Efter detaljplanens samråd har omfattande omtag gjorts och en förprojektering av gatorna har tagits fram. I detaljplaneprojektet har kommunen landat i en gatusektion som inrymmer de funktioner som har bedömts som nödvändiga för gatans funktion samt ledningar/dagvattenhantering.

Detaljplanering bedömer att områdets strategiska läge i staden motiverar en stadsmässig bebyggelse. En stadsmässig bebyggelse innebär att byggnaderna hamnar nära gatan och att det blir ett tajtare gaturum. En förgårdsmark på fem meter bedöms inte som stadsmässig i detta läge i staden samt är inte ett effektivt markutnyttjande. Anledningen till att förgårdsmarken var mycket bredare i tidigare skisser är på grund av att befintlig fjärrvärmelledning låg kvar i läget den ligger i idag. Det har beslutats att den ska flyttas för att bland annat möjliggöra en mer stadsmässig bebyggelse.

I detaljplaneprojektet har det tagits fram en bullerutredning som visar att detaljplanen är genomförbar, se planbeskrivningen. I planbeskrivningen redovisas även ett resonemang gällande luftkvaliteten.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Yttrande 8

Jag vill att ni löser trafiksituationen mot Rothoffsvägen, Skogsbrynet och Eriklundsvägen bättre. Ni har vad jag kan se gjort en lösning/beräkning för Guldskrinet 1 och en lösning/beräkning för Stadsliden 2:1. Båda detaljplanerna kommer att försvåra trafiksituationen rejält tillsammans. Trafiksituationen är redan besvärlig idag med lång köbildning vid rödljuset Rothoffsvägen/gamliavägen. Lokaltrafiken har idag rödljus som de använder för att komma fram/ut på Rothoffsvägen, att anta att majoriteten av de nyinflyttade på båda detaljförslagen ska nyttja lokaltrafiken är naivt. Parkeering måste finnas till de flesta hushåll på båda detaljplanerna, idag är det problem med/för snöröjningen på Skogsbrynet, bilar står parkerade efter vägen på båda sidor. Om det blir över tusen hushåll på båda områdena måste ni se över situationen för förskola/skola och även möjlighet till äldreboende. Jag förstår behovet av nya bostäder men att maximera så mycket

på relativt liten yta kommer att förstöra den lugna boendemiljön vi har på Haga.

Varför frånga era egna regler/krav på friytor? Vi vill inte ha ett gytter som det blev på Ålidhem. Det medför bara problem med ökad belastning på naturmarken i gammliaskogen, ökade trafikproblem, buller- och luftföroreningsproblem. Vi som bor på höjden har betalat dyrt för relativt små lägenheter, för att få den utsikt vi har och vill inte ha höghus på 6 våningar som skymmer och skapar sämre ljusinsläpp. Känns OK med 4 våningar. När man kollar igenom alla era förslag har alla era utredningar bara utgått från gällande detaljplan, inte i förhållande till befintlig bebyggelse eller med helheten av befintlig och både guldskrinet 1 och Stadsliden 2:1.

Haga är i övrigt en stadsdel med relativt låga byggnader, vilket i sin tur skapar en småstadskänsla, man känner sig trygg i en stadsdel som känns luftig, där man får en överblick. Ålidhem och Ersboda är inte ett ställe man som kvinna/barn eller man vill gå själv en mörk kväll, vill inte att Haga ska bli en sådan stadsdel.

Kommentar

Det är otydligt vad som menas med meningen *"Ni har vad jag kan se gjort en lösning/beräkning för Guldskrinet 1 och en lösning/beräkning för Stadsliden 2:1. Båda detaljplanerna kommer att försvåra trafiksituationen rejält tillsammans."* Detaljplanering antar att det är detaljplanen för Guldskrinet respektive detaljplanen för Verkstaden 18 och 19 som avses. Gällande frågan har detaljplanerna utgått ifrån de trafikmätningar som är gjorda sedan tidigare.

Angående trafiksituationen på Haga och parkering: Den tillkommande trafiken för detaljplanerna i området bedöms inte utgöra något hinder för trafiksituationen på Haga. Området ligger centralt i staden där det finns goda förutsättningar att resa hållbart, exempelvis genom att gå och cykla. Det planeras även för en samlad parkeringsanläggning i södra delen av planområdet, vilket kommer minsta bilens attraktivitet då många boende inom planområdet behöver gå en sträcka för att nå sin bil. I planbeskrivningen redovisas trafikmätningar som visar att trafiken på vägarna har minskat de senaste 10 åren.

Angående problem med snöröjning på Skogsbrynet: Detaljplanering hänvisar till Gator och parker, Umeå kommun.

Angående grundskolesituationen på Haga och Sandbacka så har fastighetsförvaltningen gjort en befolkningsprognos år 2022 och enligt den kommer antalet elever i grundskolan att öka. För att tillgodose det behov som framgår av befolkningsprognosen kommer verksamheter som idag finns på Hagaskolan att inom några år flytta till nya lokaler på andra skolor. Detta frigör lokaler på Hagaskolan som då kommer att kunna ta emot det antal elever som förväntas bo på Haga/Sandbacka fram till 2033.

Fastighetsförvaltningen bedömer att det inte behövs plats för förskola inom planområdet (Guldskrinet).

Angående äldreboende bedömer Fastighetsförvaltningen att det inte behövs yta för det inom detaljplanen.

Angående friytor: Detaljplanering gör bedömningen att det i detta geografiska läge är lämpligt med en sjättedels friyta. Översiktsplanens riktlinje om en tredjedels friyta är inte ett krav utan en riktlinje. En tredjedels friyta ska eller kan därför inte tillämpas på alla platser i Umeå. I takt med att staden förtätas ser Detaljplanering att det är möjligt att frånga riktlinjen med en tredjedels friyta.

Detaljplanering bedömer att områdets strategiska läge i staden motiverar en stadsmässig bebyggelse. Planförslaget följer även översiktsplanens intentioner och inriktning. Detaljplanering bedömer att bebyggelsen möter den befintliga bebyggelsen genom att det sker en upptrappning av bebyggelsen mot Stadsliden. Detaljplanering bedömer att området kommer upplevas luftigt, särskilt kvarteret i bakkant mot Stadsliden. Det är även planerat för verksamheter inom planområdet, vilket kan göra att det blir mer liv och rörelse i området som i sig bidrar till trygghet.

Detaljplanering bedömer att lägenhetshusen på Skogsbrynet inte kommer få sämre ljusinsläpp eller skuggning av den planerade bebyggelsen inom planområdet för Guldskrinet. Se planbeskrivningens avsnitt om skuggning.

Vid utformandet av planförslaget för Guldskrinet har Detaljplanering bland annat utgått från befintlig bebyggelse och höjder på dessa.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Yttrande 9

Sydvästrakvarteret - Byggnadshöjd, Nockhöjd, Takvinkel I planbeskrivningen är det angivet på sida 23: "För att skapa en mjuk övergång från villa-bebyggelsen regleras det en höjd på maximalt fyra våningar mot Rothoffsvägen [f₄]. Detta begränsas med en våningsbestämmelse då det inte anses lämpligt med en femte vindsvåning mot villabebyggelsen." Då ingen maximal takvinkel angivits på byggrätter närmast Rothoffsvägen kan man anta att denna kan bli 45 grader. Med hela byggrättens bredd (13m) och den maximala byggnadshöjd h₂ (13m) som angivits blir nockhöjden betydligt högre (19.5m) än den bestämmelse om maximal nockhöjd h₃ (16.5m) som angivits på inre byggrätt i samma kvarter. Inte ens med 30 graders taklutning (likt villorna väst om Rothoffshofsvägen) blir nockhöjden lägre än inre byggrätten. För att genomföra den mjuka övergången vill jag att även nockhöjd och maximal takvinkel anges på byggrätten längst Rothoffsvägen, vilket också medför lägre nockhöjd än inre byggrätt.

Sydvästrakvarteret - Vindsinredning I planbeskrivningen är det angivet på sida 23: "För att skapa en mjuk övergång från villabebyggelsen regleras det en höjd på maximalt fyra våningar mot Rothoffsvägen [f4]. Detta begränsas med en våningsbestämmelse då det inte anses lämpligt med en femte vindsvåning mot villabebyggelsen." I plankartan finns ett mindre område för samma kvarter med sekundär egenskapsbestämmelse S4 'Byggnadens vind får inte användas som bostadslägenhet'. För att förverkliga intentionerna i planbeskrivningen om att en vindsvåning ej är lämpligt längst Rothoffsvägen vill jag att det framgår i plankartan med planbestämmelse likt s4 längst hela Rothoffsvägen. Detta för att inte vindslägenheter med takkupor ska uppkomma.

Kommentar

Efter detaljplanens granskning har detaljplanekartan kompletterats med en största takvinkel på 30 grader på byggrätterna mot Rothoffsvägen [o2]. En takvinkel på 30 grader ger en högsta nockhöjd på cirka 16,9 meter (byggrätterna är 13,5 meter breda), vilket Detaljplanering bedömer är ytterligare en anpassning av den nya bebyggelsen mot den äldre villabebyggelsen. Det är inte motiverat att reglera en mindre takvinkel än 30 grader då omkringliggande bebyggelse har takvinklar på runt 10–30 grader. Det är inte heller motiverat att reglera en nockhöjd på dessa byggrätter, likt de inre kvarteren, då samma nockhöjd (16,5 meter) indirekt hade reglerat en takvinkel på cirka 27–28 grader på byggrätten mot Rothoffsvägen. Detaljplanering bedömer att det är mer motiverat att reglera en takvinkel på 30 grader på grund av anpassningen till omgivningens takvinklar. Det bedöms inte heller som lämpligt att enbart reglera med nockhöjd på byggrätterna då det kan innebära att byggnadshöjden blir högre än 13 meter. Detaljplanering bedömer att en viktig del i anpassningen mot villabebyggelsen handlar om att reglera byggnadshöjden då det är den höjd som man uppfattar från gatan. Skuggstudien i planbeskrivningen har uppdaterats med hänsyn till nya planbestämmelser.

Angående planbestämmelsen om vindsvåning bedöms det inte som nödvändigt att ha den på byggrätterna mot Rothoffsvägen då våningsantalbestämmelsen [f4] reglerar att det inte kan uppföras en femte vindsvåning med bostadslägenheter.

Yttrandet bedöms delvis vara tillgodosett på punkten om vindsvåning.

Yttrande 10

Detta yttrande inkom efter granskningstidens slut (9 jan 2025).

Vi bor på Rothoffsvägen mitt emot utfart från parkeringshus. Enligt ritningen ser det ut som att strålkastare från bilar som kör ut därifrån kommer lysa rakt in i vårt hus. Det är en upphöjning vilket innebär att det lyser rakt in i våra fönster. Vi önskar att man tar hänsyn till detta och flyttar

denna väg så att strålkastarljus hamnar mellan bostadshusen vid utfart från området. Det bör rimligtvis handla om att förflytta den 1,5 – 2 meter.

Vi har haft problem med att bilstrålkastare lyser in i huset vid event men det har varit tillfälligt endast vid event och dessa event har förut mycket sällan varit under mörka årstider vilket begränsat problemet. När det blir bostäder i området kommer det göra vårat hus i princip obeboeligt om vardagsrum och kök lysas upp av bilstrålkastare konstant.

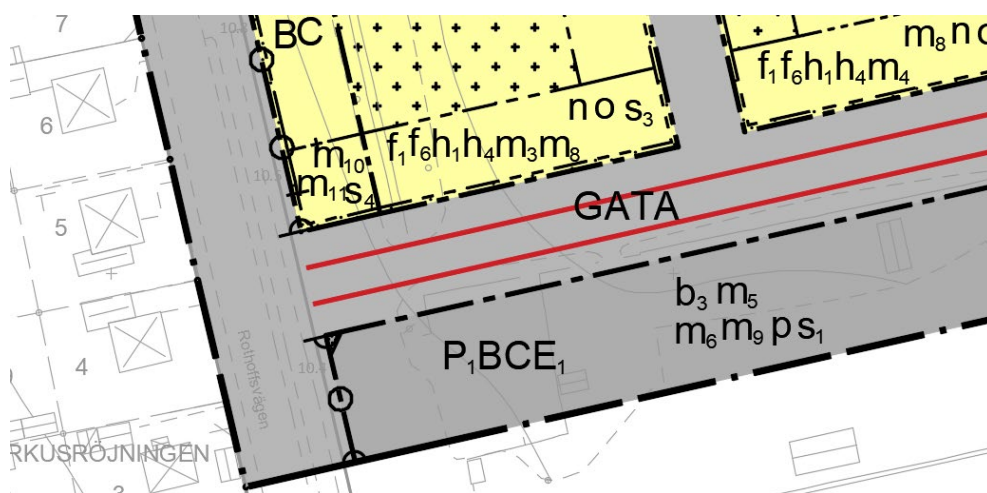
Detta bör vara en relativt enkel justering i planen

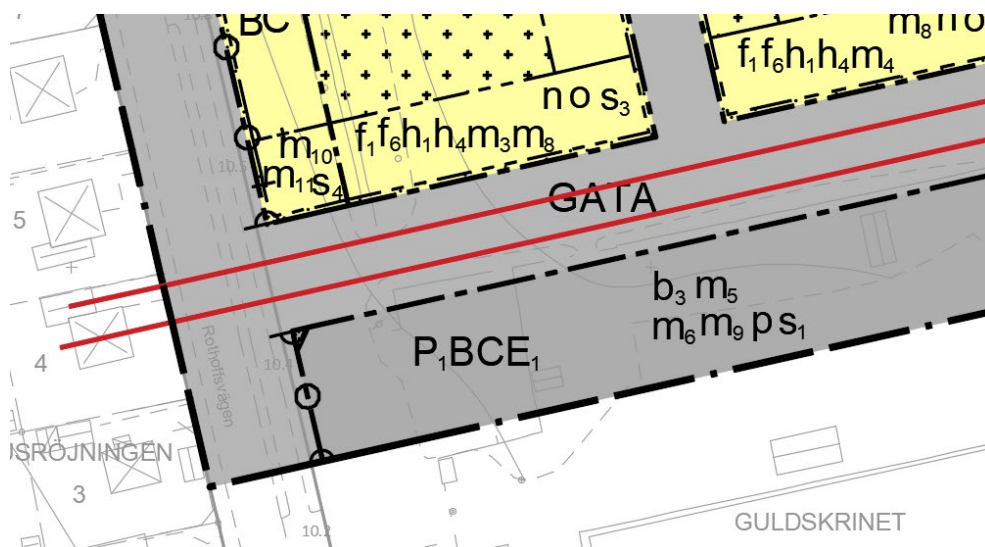
Kommentar

Placeringen av gatan i östvästlig riktning har utretts noggrant i detaljplaneprojektet. Placeringen har bestämts utifrån flera aspekter:

- Parkeringshusets optimala bredd och effektivt markutnyttjande av bostadsmarken
- Avståndet till Umeå Energi Arena utifrån ljus- och ljudaspekter
- Att vallbussar ska kunna köra runt parkeringshuset
- Placering av ledningar (exempelvis en större fjärrvärmeledning) samt dagvattenåtgärder)
- Placering av ny entré till Stadsliden

Som gatusektionen är utformad (se planbeskrivning) hamnar körbanan enligt de röda strecken på första bilden nedan. Höger körfält (om man kör ut från kvarteret till Rothoffsvägen) hamnar således mer mittemot garagebyggnaden och sidan på huvudbyggnaden än enbart mittemot huvudbyggnaden på fastigheten mitt emot den tänkta gatan. Se andra bilden nedan.





Detaljplanering bedömer även att avståndet mellan villabebyggelsen på västra sidan är tillräckligt stort så inte bilstrålkastare orsakar en betydande olägenhet för boende.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Yttrande 11

Erikslunds samfällighetsförening har tidigare skickat in skrivelser gällande planeringen av och utformningen av nybyggnation där motorcentralen nu är belägen, verkstaden 18, 19. Med denna skrivelse inkluderas detaljplanen för Guldskrinet 1, stadsleden 2:1 på Haga.

Utöver att föreningen gör annan skrivelse kopplat till detaljplanen vill jag specifikt lyfta farhågor kring framtida trafiksituation längs Erikslundsvägen.

Erikslundsvägen är idag mycket trafikerad av de som bor på östra Sandbacka (området mellan Östra Kyrkogatan och stadsleden), skogsbrynet, lövstigen. Vår önskan är att man i detaljplanen säkerställer att genomfart till Erikslundsvägen omöjliggörs från parkvägen-skogsbrynet, ut till Erikslundsvägen. (genom att uppföra grind, alt. bygga vändplats) Det skulle också underlätta för alla medborgare som via Sandaparken vill ta sig till stadsleden.

Vi ser två farhågor, det ena är parkeringssituationen.

I och med att fler bostäder planeras på kvarteret Verkstaden 18, 19 och Guldskrinet 1 kommer trafiken öka. Vi har längs med Erikslundsvägen två zoner med datumparkeringar som är väl använda och det är svårt att hitta en p-plats idag till boendes besökande. Bonava vill inte uppge antal parkeringar kopplat till antal lägenheter, utan menar att man förhåller sig till den norm som råder. Ej heller har vi kunnat avläsa antalet parkeringar inom kvarteret Guldskrinet 1 kopplat till antal lägenheter.

Den andra och största farhågan är att Erikslundsvägen ska utgöra genomfartsled för boende, besökanden samt de som handlar i den planerade matvarubutiken i kvarteret eftersom det kommer att byggas många lägenheter i kvarteret verkstaden 18, 19 och guldskrinet 1.

Ang. byggnader tycker vi att Husen är för höga och ligger för tätt!

Trafiksituationen bör utredas t.ex. Rothoffsvägen och anslutande utfarter till Gammlia, Blå vägen och Ö. Kyrkogatan. Där är redan i dag trafikerat och dålig luft. Med så många nya bostäder och bilar blir det inte bra. Att bara bredda Rothoffsvägen hjälper inte för detta.

Hur ser era planer ut för Erikslundsvägen utifrån de farhågor vi lyft?

Kommentar

Angående genomfart till Erikslundsvägen från Parkvägen-Skogsbrynet, Erikslundsvägen ingår inte inom detaljplanens planområde. Förbjuden genomfart är även inte något som en detaljplan reglerar. Se vidare svar nedan under "genomfartsled".

Synpunkten om Verkstadens parkeringar bedöms handla om detaljplanen på kv. Verkstaden 18 och 19 och besvaras därmed inte i detta granskningsutlåtande.

I planbeskrivningen redovisas antalet parkeringsplatser för bil som krävs enligt nuvarande parkeringsnorm.

Detaljplanering vet inte om det är detaljplan Verkstaden 18 och 19 eller Guldskrinet som åsyftas i meningen om "genomfartsled". Om detaljplan Guldskrinet åsyftas bedömer Detaljplanering att Erikslundsvägen inte kommer bli en genomfartsled då det blir en omväg till Guldskrinet både norr och söderifrån.

Detaljplanering bedömer att områdets (Guldskrinets) strategiska läge i staden motiverar en stadsmässig bebyggelse. Planförslaget följer även översiktsplanens intentioner och inriktning. Detaljplanering bedömer att bebyggelsen möter den befintliga bebyggelsen genom att det sker en upptrappning av bebyggelsen mot Stadsliden.

Angående trafiksituationen på Haga och parkering: Den tillkommande trafiken för detaljplanerna i området bedöms inte utgöra något hinder för trafiksituationen på Haga. Området ligger centralt i staden där det finns goda förutsättningar att resa hållbart, exempelvis genom att gå och cykla. Det planeras även för en samlad parkeringsanläggning i södra delen av planområdet, vilket kommer minsta bilens attraktivitet då många boende inom planområdet behöver gå en sträcka för att nå sin bil. I planbeskrivningen redovisas att trafiken på vägarna har minskat de senaste 10 åren. I

planbeskrivningen redovisas även antalet parkeringsplatser för bil som krävs enligt nuvarande parkeringsnorm.

Angående luftkvaliteten: i planbeskrivningen redovisas ett resonemang om luftkvaliteten.

Rothoffsvägen planeras inte att breddas. Körbanans placering och bredd kommer kvarstå utan det är enbart öster om körbanan där förändringar i gatusektionen kommer ske.

Angående planerna för Erikslundsvägen så hänvisar Detaljplanering till Gator och parker, Umeå kommun då Erikslundsvägen inte ingår i detaljplan Guldskrinets planområde.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Ändringar efter granskning

Planhandlingarna har ändrats på följande punkter:

Plankartan

- Justerad planområdesgräns vid naturmarken i nordöst.
- Prickmark har ändrats till korsmark i planområdets sydöstra del.
- Tillägg av planbestämmelse o_2 (största takvinkel för bebyggelse mot Rothoffsvägen).
- Tillägg av planbestämmelse h_2 på parkeringshuset.
- Omformulering av planbestämmelse s_2 (centrum får finnas endast i bottenvåning), m_6 (helt sluten fasad ska uppföras i söder i minst 108 meter) och p (Parkeringshus ska placeras i östra planområdesgräns).
- Ändring av planbestämmelse e_1 (minsta byggnadsarea för centrumverksamhet är 100 m^2).

Planbeskrivningen

- Avsnittet om Stadsbild har kompletterats med motivering för ändringar/tillägg av planbestämmelser i plankartan (korsmark och planbestämmelse o_2).
- Avsnittet om Parkering, varumottagning och angöring har kompletterats med motivering till planbestämmelse h_2 .
- Avsnittet om Ljustörningar av kompletterats med mer information om bytet till nya armaturer.
- Avsnittet om Ljusförhållanden har justerats efter ny bestämmelse om högsta takvinkel på bebyggelse längs med Rothoffsvägen och högsta byggnadshöjd för parkeringshuset.
- Avsnittet om avfall har justerats.
- Avsnittet om servitut har kompletterats med mer information.
- Redaktionella ändringar.

Utredningar/underlag

- Gestaltungs-PM (framtaget av Umeå kommun) har justerat med tanke på ovanstående ändringar i plankartan gällande höjder och takvinklar.

Sammanfattning

Byggnadsnämnden föreslås anta detaljplanen.

Kvarstående synpunkter

Nedan listas berörda och sakägare med kvarstående synpunkter vilka ges underrättelse med besvärshänvisning.

Privatpersoner benämns [Yttrande 1, osv]. En förteckning över vilka som har lämnat in synpunkter hanteras av Umeå kommun, detta med hänsyn till GDPR.

Kvarstående synpunkter från samrådsskedet

- BRF Skogsbrynet
- Yttrande 2
- Yttrande 4
- Yttrande 5
- Yttrande 6
- Yttrande 7

Kvarstående synpunkter från granskningskedet

- BRF skogsbrynet
- Erikslunds samfällighetsförening 1
- Erikslunds samfällighetsförening 2
- Yttrande 1
- Yttrande 3
- Yttrande 4
- Yttrande 5
- Yttrande 6
- Yttrande 7
- Yttrande 8
- Yttrande 9
- Yttrande 10
- Yttrande 11

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

Detaljplanering, Umeå kommun, februari 2025