

Mötesbok: Kommunstyrelsens planeringsutskott (2026-05-26)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Datum: 2026-05-26

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Kommentar:

Dagordning

Beslutsärenden

49/26 Töp stadsdelskomplettering - beslut om direktiv	3
-------------------------------------------------------	---

Till KS/KF

50/26 Namnsättning av område, Ersboda	8
51/26 Mobilitetsnorm	13
52/26 Motion 41/2025: Inför hyggesfritt skogsbruk i kommunens skogar; Bore Sköld (V)	79
53/26 Medgivande om att delvis upphäva beslut om antagande: Detaljplan för del av Södervik 1:7	87
54/26 Nedskrivning av säkerhet rörande exploatering av fastigheten Södervik 1:7	100

Informationsärenden

55/26 KSPLU Informationsärenden 2026-05.26	102
--------------------------------------------	-----

Tjänsteskrivelse

2026-04-22

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2019/00441

Tematiskt tillägg för stadsdelskomplettering - beslut om direktiv

Förslag till beslut

Planeringsutskottet beslutar

att godkänna direktiv för tematiskt tillägg för stadsdelskomplettering enligt tjänsteskrivelse

Ärendebeskrivning

Planeringsutskottet beslutade år 2018 om en projektbeskrivning för ett uppdrag med arbetsnamnet *Tematiskt tillägg för stadsdelskomplettering* och som bl.a. syftade till att "smörja maskineriet" inom planerings- och genomförandeprocessen. Projektet har utforskat utmaningar kopplat till att bygga staden inifrån, gjort analyser och tagit fram olika underlag där ett stort fokus har varit på interna processer och utmaningar kopplat till olika sektorsfrågor. Ett dellererat underlag är *Umeås stadsdelar – Så står det till!* där umebor varit tydligt medskapande.

Under de femton år översiktsplanen varit gällande har det skett en omfattande stadsutveckling som exempelvis successiva stärkningar av stadsdelscentra på Mariehem, Teg och Ålidhem, omvandling Innanför ringen, Umeå Östra och på Haga. Detta illustrerar en långsiktig omvandling som går mot en mer sammanhållen, urban och hållbar stad.

Kompletteringar har också gett exempelvis stärkningar i kollektivtrafiken och närservicen, upprustning av samtliga folkbibliotek i stadsdelarna. Översiktsplanens strategier har nyligen analyserats i nämndinitiativet Omvärldsbevakning och bedömningen är att de fortfarande är relevanta och ger stöd till fortsatt utveckling.

Den nya planen antar nu ett förnyat fokus med syfte att förstärka pågående utvecklingsinriktning och tydliggöra nästa steg i stadsutvecklingen för Umeå tätort. Planen ska bidra till kommunens fyra inriktningsmål men med ett starkare fokus på ett hållbart och enkelt vardagsliv för umeborna, där närhet och trygghet är centrala kvaliteter. Därtill en inspirerande spelplan som visar tätortens fortsatta potentialer och som kan fånga aktörers initiativkraft. Den nya översiktsplanedelen som

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2019/00441

nu sätts samman föreslås benämnas som *Umeås nästa steg i stadsutvecklingen* och ingår som en del i kommunens kontinuerliga översiktsplanering.

Planen utgör även en tydlig leverans för förvaltningens prioriterade åtgärder för 2026 däribland: *Insatser för att stärka befolkningsökning, Universitetsstaden - Umeås andra kärna, Framtidens robusta transportsystem för ett växande Umeå och Skapa driv i bostadsbyggandet för framtida behov.*

Bakgrund

Umeå fortsätter att växa och utvecklas men förutsättningar har delvis förändrats. Omvärldsförändringar och demografiska skiften gör konkurrensen om människor och kompetens alltmer påtaglig. Samtidigt påverkar konjunkturen och kostnadsökningarna för bygg- och bostadsproduktion möjligheterna att starta nya projekt. Få byggstarter genomförs och markanvisningar lämnas utan att leda till utveckling. En skarpare lagstiftning och tillämpning inverkar också på bebyggelseplaneringen och stadsutvecklingen. Det är därför angeläget att förstärka strategier för att stimulera befolkningsökningen, skapa driv i bostadsbyggandet och en ökad genomförandekraft. För bygg- och fastighetsaktörer behövs en tydligare inriktning mot platser där utvecklingen kan samlas och där tätheter som krävs för stadsliv, service och kollektivtrafik uppnås. Dessa platser skapar även förutsättningar för Umeå att växa i konjunktursvängningar.

Nya analyser som tagits fram under 2025 föreslår viktiga inriktningar för stadens fortsatta utveckling. *Täthetsanalysen (2025)* bekräftar behovet av en ökad täthet för att säkerställa tillgång till kollektivtrafik och realisera en utvidgad lokal service. Analysen visar också tydligt att Umeå behöver en mer anpassad och fokuserad utbyggnadsstrategi med tydligare koncentrationer i staden. Det finns behov av att tydliggöra var tätare strukturer behöver utvecklas i staden, t ex i våra två kärnor, stadsdelscentran och stråk. Även studien om *kapacitetsstark kollektivtrafik (2025)* visar på sambandet mellan tät bebyggelse och effektiv kollektivtrafik. Den understryker vikten av fokuserad stadsutveckling intill utpekade stråkalternativ för att möjliggöra investeringar och hög kapacitet i systemet.

Arbete med en ny utbyggnadsplan pågår. Denna tematiska översiktsplan beskriver var och varför staden ska utvecklas samt den övergripande utvecklingslogik som ska prägla utvecklingen och Utbyggnadsplanen beskriver när och i vilken takt.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2019/00441

Förslag till politiska direktiv

Uppdraget innebär att ta fram en ny översiktsplanedel som tar avstamp i Umeås pågående stadsutveckling och pekar ut nästa steg mot den hållbara storstaden. Ambitionen är att skapa en intresseväckande spelplan för de aktörer som bygger staden, där kommunen tydligt visar var stadsutveckling prioriteras och på vilka grunder. Spelplanen ska också visa på tätortens potentialer och blir ett sätt att ta materialet från stadsdelsdialogen vidare. Planen håller fortsatt fast vid planeringsinriktningen om en stadsutveckling som stödjer hållbara resor, tät och klimatsmart stadsstruktur. Den tar samtidigt inspiration från 15minutersstaden, där närhet, funktionsblandning och ett komplett vardagsliv får större betydelse. Med detta uppnås en förstärkning av översiktsplanens nuvarande planeringsinriktning.

Den nya spelplanen ska klargöra var och på vilket sätt kommunen avser att prioritera tillväxt med utgångspunkterna:

- Att tät bebyggelse ska kunna utvecklas i hållbara strategiska lägen i staden och stadsdelarna med tillgång till god service och kollektivtrafikförsörjning.
- Att bebyggelseutvecklingen skapar förutsättningar för ett enkelt och hållbart vardagsliv med närhet till det mesta.
- Att fortsätta utveckla attraktiva livsmiljöer där människor kan delta i stadslivet på lika villkor.

Syfte

Det övergripande syftet är att stärka Umeås förmåga att växa hållbart genom att skapa en tydlig riktning för den fortsatta stadsutvecklingen. Planen ska förena en tydlig kommunal prioritering med en hög grad av öppenhet för att kunna fånga initiativkraft, engagera både interna och externa aktörer och sätta Umeås utveckling i ett större sammanhang.

Planen ska:

- stärka Umeås attraktivitet som etableringsort genom att visa hur staden utvecklas mot en urban storstad, som är klimatneutral med en framtidsinriktad och hållbar stadsstruktur,
- bidra till att skapa attraktiva urbana livsmiljöer som bygger på närhet i vardagen, stadsliv trygghet, jämställdhet, hållbarhet, delaktighet och enkla att leva i,

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2019/00441

- bidra till att öka genomförandetakten och underlätta utveckling genom att skapa goda förutsättningar för samverkan och peka ut långsiktiga strategiska prioriteringar.

Översiktsplanedelen pekar ut områden med potential för hållbar tillväxt. Dessa ställningstaganden ska ligga till grund för efterföljande planering, där avvägningar görs i linje med översiktsplanens intentioner.

Mål

Att ta fram en ny översiktsplanedel som konkretiserar Umeås nästa steg i stadsutvecklingen, med fokus på att:

- Skapa en lockande och transparent spelplan för aktörer som tydliggör var potentialer är som störst för fortsatt hållbar tillväxt, och vilka möjligheter, roller och samverkansytor som finns.
- Förstärka gällande planeringsinriktning och visa var tillväxtpotentialerna finns i staden, gällande omvandling, komplettering och nybyggnad, som sammantaget bildar en robust helhet.
- Tydliggöra tätortens potentialer där utveckling kan ske med rimliga genomförandeförutsättningar även i ett mer utmanande marknadsläge.
- Inspirera till strukturförändrande grepp, med fokus på att stärka stadskärnorna, stadsdelscentra, noder och stråk samt överbygga barriärer mellan stadsdelar.
- Integrera principer från 15-minutersstaden, med fokus på närhet och omtanke, blandning och platskänsla, hållbar mobilitet samt en utvecklad social och kulturell infrastruktur.
- Synliggöra konsekvenser av planeringen ur socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv, kopplat till lokala förutsättningar och resultat från stadsdelsdialogerna.
- Skapa attraktiva jämlika livsmiljöer som har en rik variation av urbana kvaliteter som tillgång till service, arbetsplatser, platser för rekreation och möten, kollektivtrafik, utvecklad social infrastruktur. Allt utifrån närhetsprincipen där vardagen finns inom räckhåll.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2019/00441

- Säkerställa att planeringen leder till effektivt markutnyttjande, samordnade investeringar och minskade utsläpp genom kortare resor och god tillgång till hållbara mobilitetslösningar.

Beslutsunderlag

Beredningsansvariga

Magnus Burvall

Pernilla Helmersson

Hanna Jonsson

Daniel Lindström

Beslutet ska skickas till

Strategisk utveckling

Pernilla Helmersson

samhällsplanerare

Tjänsteskrivelse

2026-05-13

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2026/00507

Namnsättning av område, Ersboda**Förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

att fastställa områdesnamnet *Hömyra verksamhetsområde* i enlighet med byggnadsnämndens förslag.

Ärendebeskrivning

Byggnadsnämnden beslutade 2026-04-22 att godkänna områdesnamnet *Hömyra verksamhetsområde*, samt föreslog kommunfullmäktige att fastställa detsamma.

Inom den detaljplan som omfattar den östra, idag obebyggda delen av Ersboda östra industriområde har planerna på en ny kriminalvårdsanstalt aktualiserats. Den nya anstalten kommer, liksom den befintliga, att ligga inom stadsdelen Ersboda. Eftersom den nuvarande anstalten vid Mejerivägen benämns Ersboda finns behov av ett eget och tydligt områdesnamn för att undvika sammanblandning. Samtidigt behöver områdesindelningen ses över. Den detaljplan som antogs 2012 har inte följts av någon uppdatering, och beteckningen industriområde speglar inte längre dagens blandade markanvändning. För att skapa mer ändamålsenliga och jämbördiga områden föreslås därför att den östra, obebyggda delen förs över till ett nytt område.

I samråd med MEX har namnförslaget Hömyra verksamhetsområde tagits fram. Namnet har historisk förankring i myrområdet Hömyra, är neutralt i förhållande till framtida markanvändning och möjliggör att den planerade anstalten kan benämnas Hömyra, med tydlig åtskillnad gentemot anstalten Ersboda.

Beslutsunderlag

Protokollsutdrag Byggnadsnämnden 2026-04-22

Karta

Beredningsansvariga

Anna Berglund, ortnamnshandläggare

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00507

Hanna Jonsson, samhällsplanerare

Beslutet ska skickas till
Lantmäteri, Umeå kommun

Hanna Jonsson
Samhällsplanerare

[Click here to enter text.](#)

§ 64

Diarienum: BN-2026/00122

Namnsättning av område, Ersboda

Beslut

1. Byggnadsnämnden beslutar i enlighet med tjänsteskrivelsen att godkänna områdesnamnet *Hömyra verksamhetsområde*.
2. Byggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa detsamma.

Ärendebeskrivning

Inom den detaljplan som omfattar den östra, idag obebyggda delen av Ersboda östra industriområde har planerna på en ny kriminalvårdsanstalt aktualiserats. Den nya anstalten kommer, liksom den befintliga, att ligga inom stadsdelen Ersboda. Eftersom den nuvarande anstalten vid Mejerivägen benämns Ersboda finns behov av ett eget och tydligt områdesnamn för att undvika sammanblandning. Samtidigt behöver områdesindelningen ses över. Den detaljplan som antogs 2012 har inte följts av någon uppdatering, och beteckningen industriområde speglar inte längre dagens blandade markanvändning. För att skapa mer ändamålsenliga och jämbördiga områden föreslås därför att den östra, obebyggda delen förs över till ett nytt område.

I samråd med MEX har namnförslaget Hömyra verksamhetsområde tagits fram. Namnet har historisk förankring i myrområdet Hömyra, är neutralt i förhållande till framtida markanvändning och möjliggör att den planerade anstalten kan benämnas Hömyra, med tydlig åtskillnad gentemot anstalten Ersboda.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2026-04-07

Karta

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Protokollsutdrag
2026-04-22

Beredningsansvarig/Föredragande

Anna Berglund, ortnamnshandläggare

Beslutsordning

Ordföranden finner att det finns ett förslag till beslut. Byggnadsnämnden beslutar i enlighet med tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Beslutet ska skickas till

Kommunfullmäktige, Umeå kommun

Lantmäteri, Umeå kommun



Tjänsteskrivelse

2026-05-12

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienumr: KS-2024/00548

Antagande av mobilitetsnorm

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta Umeå kommuns "Mobilitetsnorm - riktlinjer för parkering" som därmed ersätter nu gällande Parkeringsnorm.

att fastställa förslag till kompletterat reglemente för Tekniska nämnden som möjliggör tecknande av mobilitetsavtal.

att ge Tekniska nämnden i uppdrag att se över och vid behov justera nämndens delegationsordning med anledning av ovanstående reglementesförändring

Ärendebeskrivning

Umeå kommun arbetar för en stadsutveckling med människan i centrum där korta resvägar, levande stadsmiljöer och närhet till vardagliga funktioner är centrala element. Översiktsplanens strategier sätter ramarna för denna utveckling där komplettering av befintlig bebyggelse och en ökad täthet är bärande principer. Parkering är en central fråga i samhällsbyggnadsprocessen och ett styrmedel där kommunen har rådighet. Genom att arbeta för att behovsanpassa antalet parkeringsplatser samtidigt som hållbara färdmedel premieras ges förutsättningar för en hög tillväxttakt samtidigt som gröna transportslag främjas. Mobilitetsnormen bidrar med ett ramverk och en spelplan för fastighetsägare och byggaktörer som vill bidra till Umeås tillväxt genom byggande av bostäder eller verksamheter där parkeringsfrågan ofta är ett centralt element.

Investeringar i mobilitetstjänster används i flertalet svenska kommuner som motprestation för att minska kravet på byggande av parkeringsplatser genom en så kallad flexibel parkeringsnorm eller mobilitetsnorm. Genom att arbeta enligt denna modell ges förutsättningar för invånarna att röra sig mellan målpunkter på andra sätt än med bil samtidigt som det möjliggör för ett effektivt markanvändande.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2024/00548

Utifrån ovanstående beskrivning har Umeå kommun arbetat med att ta fram en ny mobilitetsnorm som väntas ersätta tidigare parkeringsnorm. Arbetet har sin utgångspunkt i följande syftesskrivning:

Syftet med mobilitetsnormen är att skapa möjlighet för omställning till hållbart resande samt ge goda förutsättningar för att nå kommunens mål om hållbar tillväxt med sikte på 200 000 invånare år 2050. Detta görs genom att:

- Främja etableringen av mobilitetstjänster i Umeå
- Skapa förutsättningar för reduktion av antalet parkeringsplatser och på så vis minska den relativa attraktiviteten för bilen
- Skapa en tydlig spelplan för exploatörer och underlätta genomförandet av projekt som stärker Umeås tillväxt
- Ta fram modeller för uppföljning av mobilitetsnormens effekt och efterlevnad

Remissförfarande

Mobilitetsnormen skickades på remiss under perioden november 2025 till och med januari 2026. Förslaget skickades till kommunala nämnder och bolag samt ett urval av Umeås byggaktörer. Under remissen efterfrågades inspel och konstruktiva synpunkter på innehållet i förslaget. Inkomna yttranden samt kommentarer till dessa finns i bilaga "Samrådsredogörelse Mobilitetsnorm". Större justeringar innefattar bland annat:

- Övergång till enhetlig beräkningsmodell av parkeringstalet i hela Umeå tätort som bygger på aspekter som sammanvägt visar på var i staden det finns goda förutsättningar för hållbart resande. Ersätter remissförslag där nu föreslagna lägesbaserade modell kombinerades med fasta zoner.
- Ändring i upplägg gällande möjligheten till reduktion för mobilitetsåtgärder där ytterligare en reduktionsnivå införts.
- Nedjustering av parkeringstalet för cyklar jämfört med remissversionen.
- Tydliggörande av beräkningsmodell gällande parkeringstal för verksamheter.
- Mindre justeringar i beskrivningen av vissa mobilitetsåtgärder.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2024/00548

Mobilitetsavtal

Med anledning av ny föreslagen "Mobilitetsnorm – riktlinjer för parkering" finns behov av att revidera befintligt reglemente för Tekniska nämnden. Detta för att ge förutsättningar för kommunen via Tekniska nämnden att agera som avtalspart vid tecknande av avtal som möjliggör reduktion på antalet parkeringsplatser enligt föreslagen norm.

Kommunstyrelsen föreslår därför att kommunfullmäktige godkänner komplettering av Tekniska nämndens reglemente enligt följande:

Under rubriken "*Delegering från kommunfullmäktige*":

Tekniska nämnden beslutar i följande ärendegrupper:

- *Mobilitetsavtal mellan Umeå kommun och fastighetsägare samt företräda kommunen vid uppföljning av efterlevnad av ingångna avtal.*

Förslaget har tagits fram i samverkan mellan kompetenser från stadsledningskontoret, tekniska nämnden, byggnadsnämnden samt UPAB.

Beslutsunderlag

Mobilitetsnorm Umeå kommun, riktlinjer för parkering
Samrådsredogörelse Mobilitetsnorm

Beredningsansvariga

Ebba Sundström, strategisk utveckling

Beslutet ska skickas till

Detaljplanering, bygglov, Gator och parker

Mikael Brändström
Utvecklingsdirektör

Ebba Sundström
Samhällsplanerare



Mobilitetsnorm Umeå kommun

– Riktlinjer för parkering (dokumentet ska layoutas)

Beslutad av:
Kommunfullmäktige

Diarienummer:
KS-2024/00548

Datum, paragraf för beslut:
2026-06-15

Dokumenttyp:
Riktlinje

Giltighetstid:
4 år/behov

Dokumentansvarig:
Kommunstyrelsen/SLK

Innehåll

Bakgrund	4
Mål och Syfte	4
Ansvarsfördelning	4
Status och lagkrav	5
Vilka styrs av riktlinjen?	5
Relaterade styrdokument	5
Begreppsförteckning.....	6
Från bilparkering till hållbar mobilitet	7
Parkeringstal för bil.....	7
Utgångspunkter för bilparkering.....	7
Bilparkering för bostäder	8
Bilparkering för verksamheter	10
Friköp	11
Samnyttjande av parkering	11
Acceptabla gångavstånd	12
Angöringsplats och parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga	12
Parkeringstal för cykel.....	13
Cykelparkering för bostäder	13
Cykelparkering för verksamheter	14
Samnyttjande av cykelparkeringar	14
Friköp av cykelparkeringar	14
Mobilitetsåtgärder	15
Mobilitetsavtal	15
Mobilitetsåtgärder för bostäder	16
Steg 1: Basåtgärder	17
Steg 2: Poängåtgärder.....	17
Mobilitetsåtgärder för verksamheter	18
Uppföljning och revidering	19
Bilaga 1	20
Bilaga 2 - Beskrivning av mobilitetsåtgärder	22
Mobilitetsåtgärder för bostäder	22
Avgift bilparkering.....	22

Attraktiv cykelparkering.....	22
Information och kontaktperson.....	22
Erbjudande om periodkort kollektivtrafik 60 dagar till alla nyinflyttade	23
Erbjudande om periodkort kollektivtrafik 120 dagar till alla nyinflyttade	23
Erbjudande om årlig cykelservice	23
Cykelrum inomhus	24
Cykelservicestation	24
Cykelpool inklusive prova på-erbjudande.....	25
Bilpool inklusive prova på-erbjudande	26
Bilparkeringsplatser lokaliseras i samlad anläggning.....	26
Servicelösning för grovsopor	27
Fastighetsägarens egna förslag.....	27
Mobilitetsåtgärder för verksamheter	27
Information och kontaktperson.....	27
Attraktiv cykelparkering.....	28
Avgiftsbelagd bilparkering (marknadsmässig hyra).....	28
Ej personliga parkeringsplatser bil.....	28
Erbjudande om kollektivtrafikkort (30 dagar) eller presentkort på ett däckbyte cykel	28

Bakgrund

Umeå kommun arbetar för en stadsutveckling med människan i centrum där korta resvägar, levande stadsmiljöer och närhet till vardagliga funktioner är centrala element.

Översiktsplanens strategier sätter ramarna för denna utveckling där komplettering av befintlig bebyggelse och en ökad täthet är bärande principer. Parkering är en central fråga i samhällsbyggnadsprocessen och ett styrmedel där kommunen har rådighet. Genom att arbeta för att behovsanpassa antalet parkeringsplatser samtidigt som hållbara färdvägar premieras kan Umeåbornas behov av att äga egen bil minska. På så vis ges förutsättningar för en hög tillväxttakt samtidigt som gröna transportslag främjas.

Mål och Syfte

Genom riktlinjer för parkering anger kommunen det lägsta antal parkeringsplatser som ska tillföras en fastighet vid ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning.

Mobilitetsnormen ska vara flexibel för revideringar samt:

- Arbeta för Umeås hållbara tillväxt
- Främja omställning till hållbara transportslag
- Stödja handläggning av detaljplaner och bygglov
- Säkerställa att parkering ordnas i skälig utsträckning med hänsyn till lagstiftning och kommunala målsättningar
- Vara transparent och enkel att kommunicera

Ansvarsfördelning

Kommunen har ingen skyldighet att tillhandahålla parkering. Däremot har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen och anger genom riktlinjer vilket parkeringsbehov som ska tillgodoses för respektive fastighet (4 kap. 13 § PBL). Som stöd för bedömning av parkeringsbehovet tar kommunen fram miniminormer för vilka krav som ställs på byggaktörer och fastighetsägare för att uppnå en rimlig mängd parkering. Enligt plan- och bygglagen ansvarar byggherren (8 kap. 9§/10 kap. 5 §) för att anordna parkering i skälig utsträckning under byggprocessen, medan fastighetsägaren bär ansvaret för underhåll och upprätthållande efter färdigställande (8 kap. 14 §).

Status och lagkrav

- Mobilitetsnormen ska tillämpas som riktlinjer vid detaljplaneläggning samt som krav vid bygglovsprövning.
- Mobilitetsnormen antas av kommunfullmäktige. Byggnadsnämnden är beslutande instans vid prövning mot normen.
- Likställighetsprincipen ska tillämpas för att säkerställa att byggaktörer behandlas lika.

8 kap i plan och bygglagen (2010:900), PBL, anger följande om parkering:

- "9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas med en byggnad ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att..."
 - "... 4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon..."
 - "...Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta."
 - "10 § Det som gäller i fråga om utrymme och parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd."

Vilka styrs av riktlinjen?

Riktlinjerna används som stöd vid planhandläggning samt som styrning i lovskede. Byggnadsnämnden är beslutande instans vid prövning mot Mobilitetsnormen. Umeå parkering AB är avtalspart från kommunens sida gällande parkeringsköp och bistår med parkeringsutredning gällande parkeringstal för kommunala verksamheter i enlighet med normens målsättningar.

Relaterade styrdokument

I Umeå kommuns översiktsplan finns den parkeringsstrategi som visar på stadens strategiska förhållningssätt till parkering med särskilt fokus på centrala stadsdelarna. Här redovisas exempelvis utpekade parkeringsreservat som syftar till att möjliggöra en utbyggnad av samlade anläggningar i lägen som ger förutsättning för parkeringsköp. Tekniska förvaltningen ansvarar för parkeringsprogrammet. Programmet är under översyn

och förväntas ingå som en del i kommande trafik- och mobilitetsprogram. Här definieras åtgärder som syftar till att underlätta ett genomförande som ligger i linje med parkeringsstrategin.

Begreppsförteckning

Avstånd = Mäts som faktiskt avstånd (gångavstånd). För acceptabla gångavstånd (Tabell 5) gäller avstånd mellan entrépunkter.

BTA = Bruttototalarea undantaget:

- Fristående: garage, soprum, carport, cykelskärmtak, komplementbyggnad för annat ändamål, tvättstuga
- Invändigt i byggnad: garage, soprum, fordonsrum, cykelförråd, tvättstuga, fläktrum, förråd

Centrala stadsdelarna = Avgränsas i enlighet med den fördjupade översiktsplanen, inkluderar centrumfyrkanten, Öst- och väst på stan, södra delen av Haga samt norra delen av Teg.

Centrumfyrkanten = Avgränsas av Västra esplanaden, Järnvägsallén samt Östra kyrkogatan

Parkeringsstal = Antal parkeringsplatser per 100 m² BTA som ska tillföras en fastighet

Parkeringsutredning = Utredning som visar på förväntat behov av parkeringsplatser för en fastighet. I de fall utredning görs för att motivera avsteg från normen ansvarar byggaktör för att bekosta och utföra arbetet. Utredningen behöver tydligt visa hur förväntat behov av parkeringsplatser skiljer sig från normen samt hur likvärdig tillgänglighet till fastigheten säkerställs. Ska inkludera beskrivning av projekt (BTA, läge, funktion), förväntat antal anställda och besökande. Bedöms av handläggare och bifogas beslut om bygglov.

Parkeringsutredning kommunala verksamheter = Utredning som visar på förväntat behov av parkeringsplatser för en fastighet. Utredning utförs av Umeå kommun med stöd av UPAB.

Samlad anläggning = Anläggning som samlar bilparkering från flera fastigheter.

Umeå tätort = Avgränsas i enlighet med SCB:s tätortsavgränsning.

Från bilparkering till hållbar mobilitet

Utgångspunkten i detta dokument är att se till den samlade tillgängligheten till en plats i stället för att fokusera på parkering som en separat del av trafiksystemet. Genom detta skifte synliggörs de hållbara färdmedlen och kommunens ambition om en långsiktigt hållbar stadsutveckling. Det sammanlagda behovet av mobilitet kan illustreras enligt figuren nedan.



Parkeringsstal för bil

Utgångspunkter för bilparkering

Eftersom tillgänglighet till en fastighet är beroende av flera samverkande aspekter behöver parkeringstalet vara avhängigt den samlade bilden av möjligheten att röra sig till och från olika delar av staden. Genom att sätta antal bilparkeringsplatser i relation till fastighetens läge och tillgängliga mobilitetstjänster bedöms vad som kan betraktas som skälig miniminivå av parkeringsplatser som ska tillföras en fastighet. Parkeringsstalet beräknas utifrån bebyggelsens totala area (BTA) för flerbostadshus och verksamheter samt utifrån antal enheter för småhus

Lägesbedömning (inom Umeå tätort)

Mobilitetsnormen bygger utifrån ovanstående resonemang på en sammanvägning av tillgängligheten i Umeås stadsdelar som utgår från följande:

- Tillgång till kollektivtrafik
- Närhet till arbetsplatser
- Närhet till service (dagligvaruhandel)
- Närhet till centrum

Parkeringsstalet blir lägre i de områden där dessa faktorer samlat visar på god tillgänglighet till vardagliga funktioner.

Mobilitetsåtgärder och mobilitetsavtal

Utöver den lägesbestämda variationen kan det sammanlagda behovet av parkeringsplatser för bil minska i de fall fastighetsägaren åtar sig att tillhandahålla mobilitetstjänster till boende och verksamma (se avsnitt om [mobilitetsåtgärder](#)). Detta regleras i mobilitetsavtal som tecknas mellan Umeå kommun och byggaktör.

Bilparkering för bostäder

Vid planering och beräkning av parkeringstal för bostäder ska säkerställas:

- Att fastighetens behov av parkeringsplatser för bil inryms inom den egna fastigheten eller i närliggande samlad anläggning/på närliggande fastighet genom parkeringsköp eller civilrättsligt avtal (se tabell 5 för acceptabelt gångavstånd till parkering).
- Att yta avsätts för besöksparkering i enlighet med vad normen anger.
- Att yta avsätts för bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga enligt tabell 6.

Flerbostadshus

Utgångspunkten är att 1 bilparkeringsplats per 100 m² BTA bostadsbebyggelse ska tillhandahållas vid ny-, till- eller ombyggnation. Från detta görs avdrag (reduktion) för byggnationer inom Umeå tätort utifrån den sammanlagda tillgängligheten för respektive fastighet enligt nedanstående tabell.

Tabell 1 Beräkningsgrund för lägesbaserade parkeringstal. Se bilaga 1 för karta över hållplatskategorier. Avstånd räknas som faktisk gångavstånd. Faktorerna ajourhålls och justeras årligen.

Lägesbaserat parkeringstal, reduktionsfaktorer		
Aspekt	Avstånd (m)	Reduktion
Närhet till centrum	2500	5 %
Närhet till arbetsställen (antal 1000 inom 1500 m)	1500	10 %
Närhet till livsmedelsbutik	1000	5 %
	750	7,5 %
	500	10 %
Närhet till hållplats med god trafikering		
Närhet till hållplats med ≥ 44 000 avgångar/år	300	10 %
Närhet till hållplats med 31000 - 43999 avgångar/år	300	7,5 %
Närhet till hållplats med 17000 - 30999 avgångar/år	300	5 %

Från de lägesbaserade talen som ges med utgångspunkt i modellen ovan så tillkommer ytterligare en reduktion i centrala och särskilt strategiska lägen (Se tabell 2). Här inkluderas bland annat centrumfyrcanten, centrala staden, delar av Ön, innanför ringleden och Universitetsområdet (se figur 5 i [bilaga 1](#)).

Tabell 2 Reduktionsfaktor för särskilt strategiska lägen. Se bilaga 1 för karta över angivna områden.

Område	Reduktion
A	30 %
B	20 %
C	10 %

För att säkerställa en god tillgänglighet samt för att minimera risken för bilparkering på ställen där det orsakar problem sätts en lägstanivå gällande parkeringstal för flerbostadshus. Parkeringstalet blir som lägst (innan eventuellt avdrag för mobilitetsåtgärder) 0.5/100 m² BTA i centrumfyrcanten, Öst- och Väst på stan samt 0.6/100 m² BTA i övriga tätorten.

Figur 3 i bilaga 1 illustrerar parkeringstal i Umeå tätort utifrån en sammanvägning av faktorerna i tabell 1 och 2. Exakt beräkning av parkeringstalet görs i en webbtjänst som baseras på ovanstående beräkningsmodell.

Gällande parkering för flerbostadshus finns möjlighet till avsteg från normen i de fall byggaktören kan påvisa att behovet av bilparkering avviker från vad kommunen bedömt vara gällande. För detta krävs särskild utredning samt samsyn mellan aktör och kommun. Sådan parkeringsutredning utförs och bekostas av byggaktör och bedöms av handläggare. För att avsteg från normen ska beviljas behöver utredningen tydligt visa hur förväntat behov av parkeringsplatser skiljer sig från normen samt hur likvärdig tillgänglighet till fastigheten säkerställs. Det skulle exempelvis kunna handla om bostäder för studenter där bilinnehavet tydligt avviker från övriga befolkningen.

Utanför Umeå tätort gäller grundalet 1 parkeringsplats per 100 m² BTA för samtliga ny- och tillbyggnationer samt vid ändrad användning.

Besöksparkering

För besöksparkering för flerbostadshus gäller att 0.15 parkeringsplatser per 100 m² BTA ska tillföras respektive fastighet utöver det parkeringstal som den lägesbaserade modellen ger (se räkneexempel nedan). Möjlighet till reduktion på besöksparkering finns i de fall platserna ingår i samlad anläggning med möjlighet till samnyttjande, se avsnitt om [samnyttjande av parkering](#).

Räkneexempel:

Steg 1. Fastighet X som omfattar 3000 m² BTA för bostäder i flerbostadshus ligger inom ett område som enligt tabell 1 medger 20 % reduktion från grundtalet (1).

Steg 2. Fastigheten ligger även inom ett tillväxtområde (C, se tabell 2) vilket innebär ytterligare ett avdrag på 10 %.

Steg 3. Utöver detta tillkommer besöksparkering med 0.15 platser/100 m² BTA. Antalet parkeringar som ska tillföras fastigheten beräknas enligt följande:

Steg 1. 1×0.8 (20 % reduktion) = 0.8

Steg 2. 0.8×0.9 (10 % reduktion) = 0.72

$3000/100 = 30$

$30 \times 0.72 = 21.6$ parkeringsplatser + 4.5 platser för besöksparkering (30×0.15)

Småhus

När bilparkering för småhus ordnas inom den egna tomten gäller att varje enhet ska tillhandahålla plats för hushållets bil samt besökare. När bilparkeringen ordnas på gemensam parkeringsplats gäller parkeringstalen i tabellen nedan. Detta gäller både inom Umeå tätort och i övriga kommundelar.

Tabell 3 Parkeringstal för småhus, vid iordningställande utanför den egna tomten.

Område	Antal parkeringsplatser/enhet	Antal besöksparkeringar/enhet
Umeå tätort	1	0.2
Övriga tätorter och kommundelar	1	0.2

Bilparkering för verksamheter

Beräkning av parkeringstal för verksamheter baseras på en kategorisering av olika verksamhetstyper (Se tabell 4). Utöver detta används samma lägesbaserade modell som för bostäder. Det vill säga det samvarierar med var i Umeå tätort det finns goda förutsättningar för hållbara resmönster. Från de parkeringstal som anges i tabell 4 görs avdrag i enlighet med tabell 1 och 2.

Vid beräkning av parkeringstal för verksamheter gäller följande:

- Beräkning utgår från bestämmelse i gällande detaljplan, se första kolumnen i tabell 4.
- Att fastighetens behov av parkeringsplatser för bil inryms inom den egna fastigheten eller i närliggande samlad anläggning/ på näraliggande fastighet genom parkeringsköp eller civilrättsligt avtal (se tabell 5 för acceptabelt gångavstånd till parkering).
- Verksamheter upp till 200 m² regleras inte i mobilitetsnormen.

Tabell 4 Parkeringsstal för verksamheter, fördelat efter kategori.

Planbestämmelse	Verksamhet	Parkeringsstal/100 m ² BTA
C, H	Centrum, handel, restaurang*	2.0
K	Kontor	1.5
J, Z	Industri, Verksamhet	Särskild utredning
O	Tillfällig vistelse (ex. hotell)	Särskild utredning
D, S	Vård, Skola, förskola	Särskild utredning
	Övrigt	Särskild utredning

*Exklusive externhandel/större anläggningar i bilorienterade lägen, här krävs särskild utredning.

Gällande bilparkering för verksamheter (alla kategorier) finns möjlighet till avsteg från normen i de fall byggaktören kan påvisa att behovet av bilparkering avviker från vad kommunen bedömt vara gällande. För detta krävs särskild parkeringsutredning och samsyn mellan aktör och kommun. Sådan parkeringsutredning utförs och bekostas av byggaktör och bedöms av handläggare. För att avsteg från normen ska beviljas behöver utredningen tydligt visa hur förväntat behov av parkeringsplatser skiljer sig från normen samt hur likvärdig tillgänglighet till fastigheten säkerställs.

Gällande bilparkering för verksamheter i befintliga områden där verksamheten inte är förenlig med gällande planbestämmelser bör särskild utredning utföras.

Friköp

Parkeringsköp (friköp av bilparkering) innebär en möjlighet för byggaktör att köpa sig fri från ansvaret att anlägga parkering inom den egna fastigheten. Umeå kommun, genom Umeå Parkerings Ab (Upab), erbjuder möjlighet till friköp där förutsättningar finns. Parkeringsköp för verksamheter är ett krav inom centrumfyrcanten, området mellan Västra Esplanaden, Östra Kyrkogatan, Järnvägsallén och Västra Strandgatan.

Samnyttjande av parkering

Samnyttjande innebär att bilparkeringen används för flera ändamål under olika tider på dygnet. Samnyttjande av bilparkeringsplatser bör i första hand tillämpas på parkeringar vid

arbetsplatser som kan nyttjas i kombination med bostäder, handel eller serviceändamål utanför kontorstid.

För boendeparkering i samlad anläggning med samnyttjandeeffekter kan reduktion på besöksparkering beviljas. Detta förutsätter att boende ej har fasta platser¹ samt att antalet parkeringar i den samlade anläggningen uppgår till minst 50. Uppfylls detta medges reduktion/avdrag på 0.05 platser/100 m² BTA.

Acceptabla gångavstånd

Umeå kommuns rekommenderade acceptabla gångavstånd redovisas i tabell 5.

Tabell 5 Acceptabla gångavstånd mellan parkeringsanläggning och målpunkt.

Parkeringskategori	Acceptabla gångavstånd
Bostäder (besökande och boende)	400 m
Bostäder centrumfyrkanten (besökande och boende)	600 m
Verksamheter	400 m
Verksamheter centrumfyrkanten	600 m
Angöring	75 m
Bilparkering för rörelsehindrade	25 m

Avstånd mäts som faktiskt gångavstånd mellan entrépunkter.

Angöringsplats och parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Tillgång till angöringsplats och parkeringsplatser anpassade för personer med nedsatt rörelseförmåga säkerställs och redovisas under planläggning/bygglov.

På eller i nära anslutning till en tomt ska det finnas minst en angöringsplats för fordon inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré. Angöringsplatsen ska utformas och placeras så att det är möjligt för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda angöringsplatsen (BFS 2024:13 - 2 kap. 5 §).

På eller i nära anslutning till en tomt ska det kunna ordnas minst en tillgänglig och användbar parkeringsplats för fordon. Parkeringsplatsen ska utformas och placeras så att det är möjligt för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att självständigt använda parkeringsplatsen (BFS 2024:13 - 2 kap. 6 §).

Kraven gäller vid nybyggnad av en byggnad på en obebyggd tomt. Om det är en bebyggd tomt, så gäller kraven bara under vissa förutsättningar. I de fallen ska tomtkraven bara

¹ Innebär att boende inte har tillgång till en egen fast parkering utan i stället hänvisas till var det för parkeringstillfället finns ledigt utrymme i anläggningen.

tillämpas i den utsträckning som är skälig med hänsyn till kostnaderna för arbetet och tomtens särskilda egenskaper.

Nedanstående tabell gäller i de fall tomten som avses är en målpunkt för boende, arbete eller verksamhetslokaler. I de fall det inte finns en avsedd målpunkt inom regelverkets angivna 25 meter gäller grundkraven i BFS.

Tabell 6 Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Antal parkeringsplatser	Reserverade platser för rörelsehindrade
1–10	1
11–50	2
51–100	3
101–200	4

Vid fler än 200 platser ska 6+1 plats anordnas för varje tillkommande 100 platser.

Parkeringstal för cykel

Cykelparkeringar ska placeras och utformas så att de blir lätt tillgängliga och upplevs trygga och säkra.

Cykelparkering för bostäder

För bostäder är cykelparkeringstalen samma oavsett var i kommunen fastigheten är lokaliserad. Besöksparkering ingår i parkeringstalet. I flerbostadshus ska det även finnas plats för mer platskrävande cyklar som till exempel lådcyklar.

För särskilda boendeformer (gruppboende, äldreboende med flera) kan behovet variera stort. Antal cykelplatser behöver därför utredas från fall till fall utifrån typ av boendeform, antal boende och förväntad personaltäthet.

Tabell 7 Parkeringstal för cykel, flerbostadshus

Typ	Cykelplatser/100 m ² BTA
Flerbostadshus	2,7*
Studentlägenhet	4
Särskilda boendeformer	Särskild utredning

*Varav 0,1 för mer platskrävande cyklar.

Tabell 8 Parkeringstal för cykel, småhus

Typ	Cykelplatser/enhet
Småhus	4

Cykelparkering för verksamheter

För verksamheter kan parkeringsbehovet variera beroende på var i kommunen de är lokaliserade vilket innebär att även parkeringstalet varierar.

För vissa typer av verksamheter är det svårt att sätta generella parkeringstal för cykel utan där får det utredas från fall till fall.

Tabell 9 Parkeringstal för cykel, verksamheter. Med Cpl avses cykelplatser.

Verksamhet	Cykelplatser/elev eller cykelplatser/100 m ² BTA	
	Umeå tätort	Övriga kommunen
Förskola	0,3 cpl + plats för 0,1 cykelvagn/elev	0,2 cpl + plats för 0,1 cykelvagn/elev
Grundskola	0,6 (0,3-0,7) cpl/elev*	0,6 (0,3-0,7) cpl/elev*
Gymnasium	0,6 cpl/elev	Särskild utredning
Högskola	Särskild utredning	Särskild utredning
Centrum, handel, restaurang	1,5 cpl/100 m ² BTA	1 cpl/100 m ² BTA
Kontor	Centrala stadsdelarna + universitets- och sjukhusområdet: 2,2 cpl/100 m ² BTA Övriga Umeå tätort: 1,8 cpl/100 m ² BTA	1 cpl/100 m ² BTA
Industri	0,6 cpl/100 m ² BTA	0,3 cpl/100 m ² BTA
Vård	Särskild utredning	Särskild utredning
Övrigt	Särskild utredning	Särskild utredning

*Endast lågstadium lägre intervallet, endast högstadium högre intervallet.

Samnyttjande av cykelparkeringar

Om en fastighet innehåller flera funktioner kan samma cykelparkeringsplatser i vissa fall användas av de olika funktionerna. Detta förutsätter att behovet av cykelparkering finns under olika tider av dygnet.

- *Bostäder och kontor:* Inom Umeå tätort kan 15 % av bostädernas cykelparkeringsplatser tillgodoräknas även för kontor.

Samnyttjande kan endast tillgodoräknas om det gäller samma fastighet och om cykelparkeringarna som samnyttjas placeras så att de är lättillgängliga för respektive kategori.

Friköp av cykelparkeringar

Som beskrivet i avsnitt *Ansvarsfördelning* är det byggaktören/fastighetsägaren som är ansvarig för att ordna parkering. I en tät stad kan det dock ibland vara svårt att skapa

cykelparkeringar som är lättåtkomliga för besökare till t.ex. butiker och restauranger inom fastigheten.

I de centrala stadsdelarna kan det i vissa fall finnas möjlighet att friköpa en del av cykelparkeringarna som normen anger. Friköp är enbart möjligt för parkeringar avsedda för besökare till butiker, restauranger och liknande (dvs inte parkeringar för boende, deras besökare eller verksamma i fastigheten), samt i lägen där det är svårt att göra parkeringar inom fastigheten lättillgängliga för besökare. Möjligheten till friköp bedöms från fall till fall av Gator och parker och är endast möjligt i den mån det finns lämpliga ytor på allmän platsmark. Vid ett eventuellt friköp ska avtal skrivas med kommunen.

Mobilitetsåtgärder

En andel av fastighetens mobilitetsbehov kan i många fall ordnas genom andra åtgärder än parkeringsplatser för bil, så kallade mobilitetsåtgärder. Där förutsättningarna för detta finns är det upp till varje fastighetsägare att själv välja om fastigheten ska ha färre bilparkeringar i kombination med ett antal mobilitetsåtgärder eller om antalet bilparkeringar ska vara enligt avsnitt Parkeringstal för bil. Antalet besöksparkeringar och parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga påverkas inte av eventuella mobilitetsåtgärder.

Mobilitetsavtal

Fastighetsägare som väljer att göra mobilitetsåtgärder ska teckna ett mobilitetsavtal med kommunen. I avtalet ska det framgå vilka mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren förbinder sig att tillhandahålla under avtalstiden. Avtalet gäller i tio år från inflytt i fastigheten. Avtalet gäller mellan fastigheten och kommunen, dvs om fastigheten säljs under avtalsperioden är den nya fastighetsägaren skyldig att uppfylla mobilitetsavtalet under de kvarvarande åren.

Mobilitetsavtal kan tecknas för fastigheter med bostäder likväl som fastigheter med verksamheter. Vilka mobilitetsåtgärder som kan väljas skiljer sig däremot åt beroende på om de riktar sig till boende eller verksamheter.

Till avtalet ska en genomförandebeskrivning bifogas där fastighetsägaren beskriver mer i detalj hur åtgärderna ska ordnas. Det kan till exempel vara var bilpool lokaliseras samt vilken bilpoolsleverantör som fastighetsägaren har tecknat avtal med.

Genomförandebeskrivningen skrivs i en mall som kommunen tillhandahåller och ska godkännas av kommunen innan avtal kan tecknas.

Det går att teckna mobilitetsavtal även för äldre fastigheter, till exempel om fastighetsägaren vill använda en yta som idag används till parkering till något annat och i stället genomföra mobilitetsåtgärder. Parkeringsbehovet behöver då först räknas om utifrån

avsnitt Parkeringstal för bil och sedan väljer fastighetsägaren mobilitetsåtgärder och tecknar avtal med kommunen på samma sätt som för nya fastigheter.

Geografiska förutsättningar

Mobilitetsavtal för bostäder kan tecknas för fastigheter som ligger inom Umeå tätort.

För verksamheter gäller utöver ovanstående även kravet att fastigheten får ha högst 500 m gångväg (faktisk gångväg, ej fågelvägen) till busshållplats med minst en avgång var 15:e minut på vardagar klockan 07-18 (höst-, vinter- och vårtidtabell).

Besöksparkeringar bil (påverkas ej)

Eftersom mobilitetsåtgärderna främst är inriktade på de boende/verksamma i fastigheten så påverkas inte antalet besöksparkeringar av åtgärderna. Detta innebär att fastighetsägare som tecknar mobilitetsavtal förbinder sig att tillhandahålla samma antal besöksparkeringar som om de inte skulle ha mobilitetsavtal. Dessa platser får inte hyras ut eller på annat sätt upplåtas till boende eller verksamma i fastigheten utan ska vara tillgängliga för fastighetens besökare.

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga (påverkas ej)

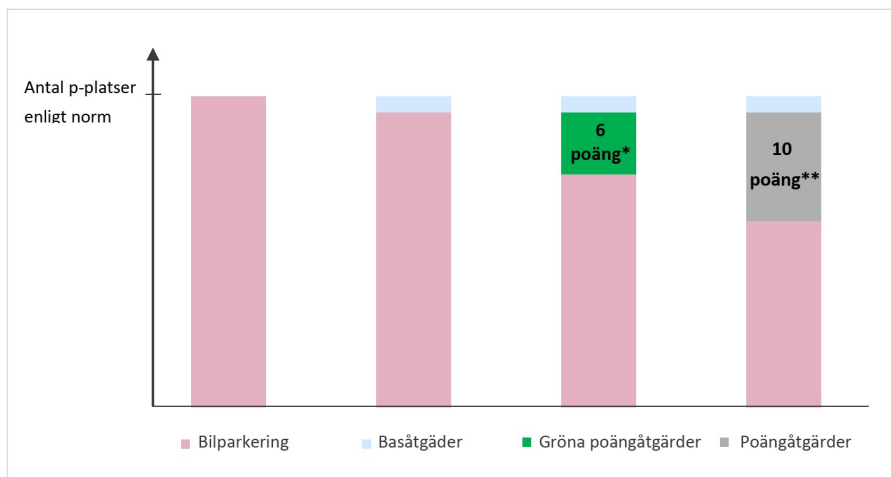
Antal parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga påverkas inte av eventuella mobilitetsåtgärder. Detta innebär att fastighetsägare som tecknar mobilitetsavtal förbinder sig att tillhandahålla samma antal parkeringar för personer med nedsatt rörelseförmåga som om fastigheten inte skulle ha mobilitetsavtal. Dessa platser ska alltid lokaliseras på den egna fastigheten oavsett var övriga bilparkeringsplatser lokaliseras.

Mobilitetsåtgärder för bostäder

För bostäder kan mobilitetsåtgärder göras i två steg; basåtgärder och poängåtgärder, där poängåtgärderna kan göras i olika omfattning. Reduktion för poängåtgärder kan endast fås på fastigheter där även basåtgärderna genomförs. Åtgärderna har som syfte att minska de boendes behov av att äga en egen bil utan att deras mobilitet försämras. För att uppnå detta krävs en kombination av flera åtgärder. |

Kommenterad [HA1]: Fundera på om vi ska ha kvar denna mening nu när vi ändrat upplägget

Kommenterad [ES2R1]: [Henrik Ahlberg](#) det tycker jag vi kan ha, det blir ju ändå en kombination av basåtgärder och poängåtgärder



Figur 1 Byggaktörens alternativ för fördelning mellan antal bilparkeringsplatser för boende och mobilitetsåtgärder.

*Väljs enbart bland grönmarkerade åtgärder i tabell 10.

**Får väljas bland samtliga åtgärder i tabell 10

Steg 1: Basåtgärder

I det första steget ingår två basåtgärder som tillsammans ger en reduktion av parkeringstalet för boendes bilparkering med 0,03. De två åtgärderna, som båda måste genomföras för att kunna erhålla denna sänkning är:

- Avgift bilparkering
- Attraktiv cykelparkering (väderskydd och ramlåsmöjlighet på minst 75 % av cykelparkeringsplatserna)

Åtgärderna beskrivs mer utförligt i bilaga 2 Beskrivning av mobilitetsåtgärder.

Steg 2: Poängåtgärder

Fastighetsägare som väljer att genomföra basåtgärderna kan även välja att gå vidare till andra steget för att erhålla en total reduktion av parkeringstalet med 0,15 eller 0,25 för boendes bilparkeringar. Fastighetsägaren ska då välja bland de mobilitetsåtgärder som listas i tabell 10 så att minst sex eller tio mobilitetspoäng uppnås.

- Sänkning av p-talet med totalt 0,15 (inklusive sänkningen med 0,03 som basåtgärderna ger): Ges till fastighetsägare som uppnår minst 6 poäng. För detta alternativ får fastighetsägaren endast välja bland de grönmarkerade åtgärderna i tabell 10.
- Sänkning av p-talet med totalt 0,25 (inklusive sänkningen med 0,03 som basåtgärderna ger): Ges till fastighetsägare som uppnår minst 10 poäng. För detta alternativ får fastighetsägaren välja bland samtliga åtgärder i tabell 10.

Utöver de valda åtgärderna ska det också finnas en person hos fastighetsägaren som ansvarar för att informera boende om åtgärderna samt en person som är kontaktperson för Umeå kommun. En mer utförlig beskrivning av deras roller samt av de olika mobilitetsåtgärderna finns i bilaga 2 Beskrivning av mobilitetsåtgärder.

Observera att poängåtgärder ger reduktion enbart om även basåtgärderna genomförs.

Tabell 10 Poängåtgärder (för 6 poäng, välj bland gröna åtgärder, för 10 poäng; välj bland samtliga åtgärder)

Mobilitetsåtgärd	Mobilitetspoäng
Bilpool inklusive prova på-erbjudande	6
Cykelpool inklusive prova på-erbjudande	4
Bilparkeringsplatser lokaliseras i samlad anläggning	4
Cykelrum inomhus	3
Erbjudande periodkort kollektivtrafik 120 dagar till alla nyinflyttade	3
Erbjudande periodkort kollektivtrafik 60 dagar till alla nyinflyttade	2
Cykelservicestation	2
Erbjudande om årlig cykelservice	1
Servicelösning för grovsopor	1
Fastighetsägarens egna förslag	1-6

Mobilitetsåtgärder för verksamheter

För verksamheter finns ett färdigt paket med mobilitetsåtgärder där samtliga åtgärder måste genomföras om fastighetsägaren väljer att teckna mobilitetsavtal. Åtgärderna för verksamheter är inriktade på att minska personalens behov att ta bilen till arbetet och skiljer sig därför åt från mobilitetsåtgärderna för bostäder:

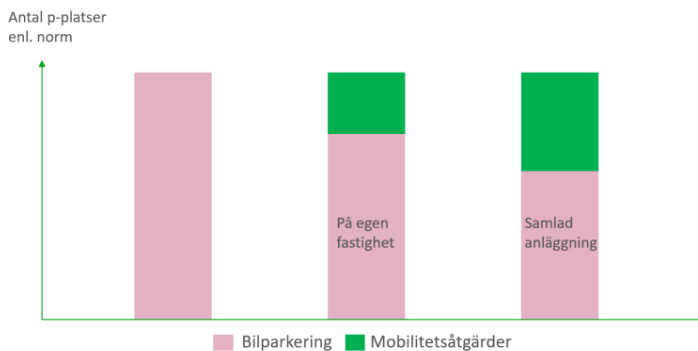
- Attraktiv cykelparkering
- Avgiftsbelagd bilparkering (marknadsmässig hyra)
- Ej personliga parkeringsplatser för bil
- Erbjudande om kollektivtrafikkort 30 dagar eller presentkort på ett däckbyte cykel till samtliga nyanställda

En mer utförlig beskrivning av åtgärderna finns i bilaga 2 Beskrivning av mobilitetsåtgärder. Utöver åtgärderna ska fastighetsägaren också ha en person som ansvarar för att informera verksamheten på fastigheten om åtgärderna samt är kontaktperson för Umeå kommun, även detta beskrivs närmare i samma bilaga under rubriken Information och kontaktperson.

Hur stor reduktionen blir beror på var bilparkeringsplatserna lokaliseras, där en större reduktion ges om parkeringen ligger i en samlad anläggning jämfört med om de ligger på den egna fastigheten.

Endast parkeringsplatser avsedda för anställda omfattas av reduktionen, dvs inte besökarens bilparkering.

Verksamhet	Reduktion	
	Bilparkering lokaliseras på egen fastighet	Bilparkering lokaliseras i samlad anläggning
Centrum, handel, restaurang	0,04	0,07
Kontor	0,15	0,3
Övrigt	Särskild utredning	Särskild utredning

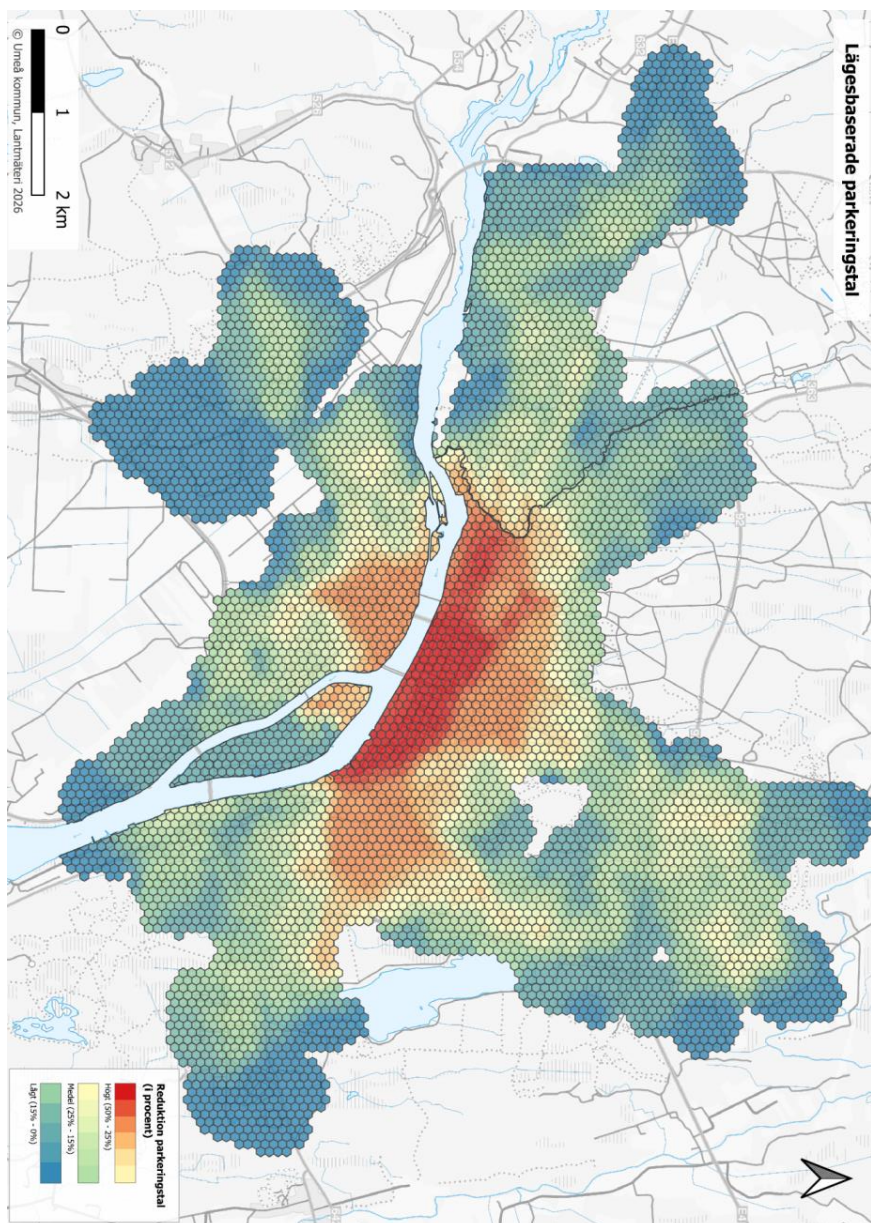


Figur 2 Byggtörens alternativ för fördelning mellan antal bilparkeringsplatser för verksamma och mobilitetsåtgärder.

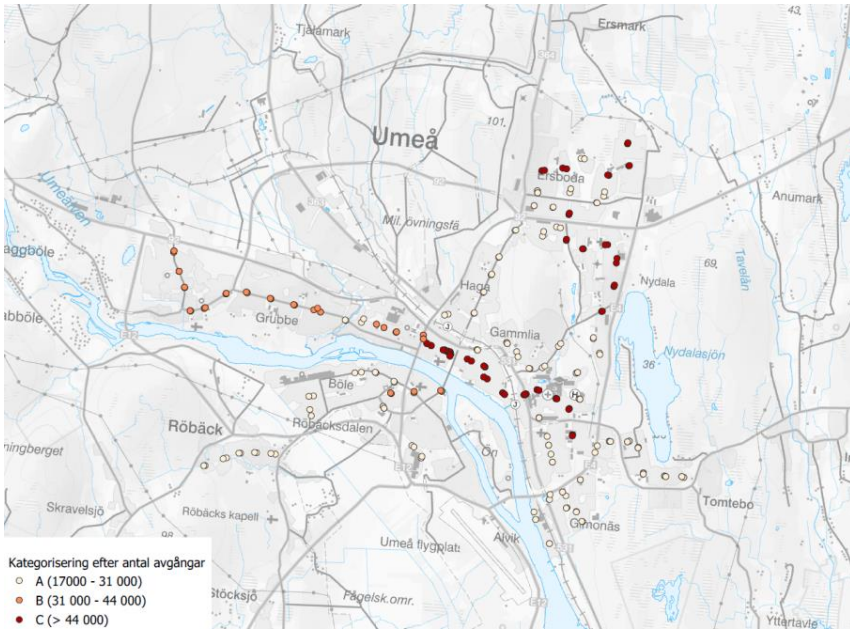
Uppföljning och revidering

Mobilitetsnormen ska kontinuerligt utvärderas för att följa upp effekt så väl som efterlevnad av mobilitetsåtgärder. Dokumentet ska aktualitetsprövas varje mandatperiod för att säkerställa funktion och styrning mot kommunens mål. Den lägesbaserade modellen för parkeringstal ajourhålls och revideras årligen.

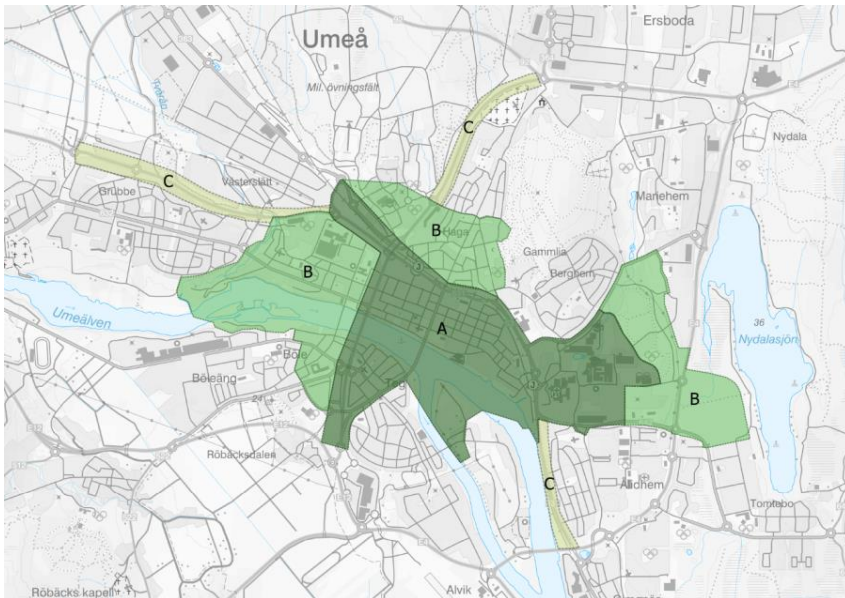
Bilaga 1



Figur 3 Reduktion från grundtal i Umeå tätort för bostäder i flerbostadshus, baserat på en sammanvägning av parametrar från tabell 1 och 2.



Figur 4 Karta över hållplatslägen, klassificerat efter antal avgångar



Figur 5 Karta över tillväxtområden som ger reduktion på parkeringstalet med stöd av tabell 2

Bilaga 2

Beskrivning av mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder för bostäder

Avgift bilparkering

Bilparkering ska inte ingå i hyra eller månadsavgift. Boende som vill ha tillgång till bilparkering ska hyra detta separat.

Attraktiv cykelparkering

Samtliga cykelparkeringsplatser som normen kräver ska antingen möjliggöra fastlåsning av cykeln i dess ram i cykelställ som är fast förankrade, eller lokaliseras i låst utrymme som enbart boende kommer åt.

Minst 75 % av platserna ska vara väderskyddade. Med väderskydd avses antingen skärmtak eller att platserna lokaliseras inomhus.

Ett antal platser för besökare måste alltid lokaliseras utomhus.

Information och kontaktperson

Hos fastighetsägare som väljer att göra poängåtgärder ska det finnas en person som ser till att alla nyinflyttade får riktad information om fastighetens mobilitetsåtgärder (till exempel var cykelservicestation finns eller hur man använder bil- och cykelpool). Denna person ska även distribuera de prova-på erbjudanden som ska finnas enligt de valda åtgärderna*. Information ska kontinuerligt under hela avtalsperioden finnas tillgänglig för samtliga boende, t.ex. på anslagstavla, hemsida eller de kanaler som fastighetsägaren normalt använder för information till boende.

Det ska också finnas en person som Umeå kommun kan kontakta för uppföljning av åtgärderna. Denna person ska kunna svara på frågor om hur åtgärderna har fungerat ur ett fastighetsägarperspektiv och även kunna bistå vid t.ex. distribution av kommunens uppföljningsenkäter till de boende.

**Gäller åtgärderna Erbjudande om kollektivtrafikkort (60 respektive 120 dagar), Cykelpool, Bilpool och Erbjudande om årlig cykelservice*

Erbjudande om periodkort kollektivtrafik 60 dagar till alla nyinflyttade

Kostnadsfri 60-dagarskort med Ultra erbjuds till samtliga hushåll som flyttar in i fastigheten under avtalsperioden. Erbjudandet gäller för vuxna i hushållet (över 18 år), och upp till två vuxna i samma hushåll, som då ska erbjudas varsitt 60-dagarskort. Bor en vuxen i hushållet, är det ett 60-dagarskort som erbjuds. Det ska vara möjligt att påbörja sitt periodkort under 12 månader från det enskilda hushållets inflytt. Varje gång en lägenhet byter ägare eller hyresgäst under avtalsperioden ska de nya ägarna eller hyresgästerna få ta del av erbjudandet. Fastighetsägare kan via Länstrafikens Företagsportal ansluta sig och erbjuda biljetter till de nyinflyttade elektroniskt, alternativt dela ut fysiska kort.

Denna åtgärd kan väljas för fastigheter som har högst 500 m gångväg från bostädernas entré till busshållplats med minst en avgång var 15:e minut under dagtid. Avståndet ska mätas som faktiskt gångavstånd, dvs inte fågelvägen.

Kan ej kombineras med åtgärden Erbjudande om kollektivtrafikkort 120 dagar.

Det är viktigt att det är ett erbjudande, dvs att nyinflyttade kan välja att tacka nej eftersom det kan räknas som inkomst och leda till att en person som t.ex. har försörjningsstöd, bostadsbidrag eller liknande blir av med.

Erbjudande om periodkort kollektivtrafik 120 dagar till alla nyinflyttade

Erbjudandet om 60-dagarsbiljett utökas till 120-dagarsbiljett. I övrigt gäller samma villkor som för 60-dagarsbiljett.

Kan ej kombineras med åtgärden Erbjudande om kollektivtrafikkort 60 dagar.

Erbjudande om årlig cykelservice

Erbjudande om årligen återkommande kostnadsfri cykelservice för boende (en cykel per person i hushållet). Erbjudandet ska gälla samtliga boende på fastigheten, dvs inte enbart nyinflyttade. Erbjudandet ska inkludera en standardservice inklusive kostnaden för arbete och mindre materialkostnader. Cykelservicen kan äga rum vid fastigheten och servicen ska

vara tillgänglig under tillräckligt lång tid så att samtliga intresserade kan ta del av denna. Alternativt kan boende få lämna in sin cykel kostnadsfritt hos utvald cykelhandlare. Administration och kostnad löses av fastighetsägaren.

Cykelrum inomhus

Minst 60 % av cykelparkeringsplatserna lokaliseras i cykelrum inomhus. Följande krav ställs på cykelrummen:

- Lokaliseras i entréplan i nära anslutning till entré, med direkt tillgång både utifrån och från samtliga trapphus.
- Dörr utifrån som leder direkt utifrån in till cykelrummet förses med automatisk dörröppnare och har en öppning med bredd på minst en meter (för att möjliggöra att lådcyklar kommer in).
- Samtliga platser ska ha cykelställ med ramlåsmöjlighet och minsta c/c-mått 600 mm.
- Skåp för laddning av cykelbatterier där varje enskilt fack har ladduttag och låsmöjlighet. Antal fack ska minst motsvara minst 20 % av antal cykelplatser i cykelrummet.

Cykelservicestation

Cykelservicestationen ska finnas inomhus inom den egna fastigheten. Utrymmet ska vara tillräckligt stort för att kunna serva en lådcykel. Stationen ska innehålla följande:

- Ställning där en vanlig cykel kan hängas upp i arbetshöjd.
- Grundläggande verktyg för reparationer såsom mejslar, skiftnyckel, däckverktyg och insexnyckelsats.
- Yta för cykeltvätt med tillgång till vatten och slang.
- Kvalitativ luftpump avsedd för offentlig miljö, med ventiladapter. (Luftpumpen är undantagen inomhuskravet. Vid placering utomhus är det viktigt med en modell som fungerar under vinterförhållanden).

Utrustningen ska underhållas på ett sådant sätt att den förblir funktionell. Utrustningen ska vara förankrad för att hindra stöld.

Cykelpool inklusive prova på-erbjudande

Fastighetsägaren ordnar antingen en egen cykelpool eller avtalar med en leverantör om att cykelpool ska finnas under hela avtalsperioden. Cykelpoolen ska innehålla både ellådcyklar och vanliga elcyklar (undantagen de minsta fastigheterna där enbart lådcykel räcker).

Antalet cyklar ska vara minst enligt nedanstående tabell.

Bostädernas BTA	Minsta antal cyklar
0 - 2500 m ²	1 ellådcykel
2501 - 5000 m ²	1 ellådcykel + 1 elcykel
5001 – 7500 m ²	2 ellådcyklar + 1 elcykel
>7500 m ²	2 ellådcyklar + 2 elcyklar

Cykelpoolen ska vara lokaliserad inom den egna fastigheten och ska ordnas på ytor utöver ordinarie cykelparkeringar.

Cykelpoolen ska lokaliseras i ett låst och väderskyddat rum som håller minst 10 grader (för batteriernas livslängd och funktion). Det ska vara enkelt att nå, med automatisk dörröppnare eller dörrar som går att ställa upp. Batterier ska förvaras och kunna laddas i samma rum.

Cyklarna ska vara utrustade med vinterdäck under vintersäsongen och sommardäck under barmarkspanperioden. Kontinuerlig service och reparation av cyklarna ska ske under hela mobilitetsavtalets löptid. Det ska tydligt framgå för användarna hur felanmälan ska ske. Till cykelpoolen ska det även finnas ett tillgängligt och lättanvänt bokningssystem.

Samtliga hushåll som flyttar in i fastigheten under avtalsperioden ska erbjudas att kostnadsfritt testa cykelpoolen minst fyra timmar. Erbjudandet ska kunna nyttjas utan krav på att teckna medlemskap i cykelpoolen. Erbjudandet ska gälla i minst sex månader från det enskilda hushållets inflytt. Varje gång en lägenhet byter ägare eller hyresgäst under avtalsperioden ska de nya ägarna eller hyresgästerna få ta del av erbjudandet.

Bilpool inklusive prova på-erbjudande

Fastighetsägaren ordnar antingen en egen bilpool eller avtalar med en bilpoolsleverantör om att bilpool ska finnas under hela avtalsperioden. Antal tillgängliga bilpoolsbilar ska vara enligt nedanstående tabell.

Bostädernas BTA	Minsta antal poolbilar
0 – 5000 m ²	1 poolbil
>5000 m ²	2 poolbilar

Parkeringsplatser för bilpoolsbilarna ska ordnas på ytor utöver de antal bilparkeringsplatser som den reducerade normen kräver.

Samtliga hushåll som flyttar in i fastigheten under avtalsperioden ska erbjudas att kostnadsfritt testa bilpoolen fyra timmar. Erbjudandet ska kunna nyttjas utan krav på att teckna medlemskap i bilpoolen. Erbjudandet gäller en gång per lägenhet och ska gälla i minst sex månader från inflytt. Varje gång en lägenhet byter ägare eller hyresgäst under avtalsperioden ska de nya ägarna eller hyresgästerna få ta del av erbjudandet.

Bilpoolen ska lokaliseras inom 400 meter från bostädernas entré. I centrala staden accepteras avstånd upp till 500 meter. Avståndet ska mätas som faktiskt gångavstånd, dvs inte fågelvägen.

Bilparkeringsplatser lokaliseras i samlad anläggning

Fastighetens bilparkeringar lokaliseras i en samlad parkeringsanläggning utanför den fastighet som reduktionen gäller. Den samlade anläggningen delas med andra fastigheter. Det är ett krav att även besökare till fastigheten ska kunna ta sig in i, och tillåtas parkera i anläggningen.

Parkeringsanläggningen ska lokaliseras inom 400 meter från bostädernas entré. I centrala staden accepteras avstånd upp till 500 meter. Avståndet ska mätas som faktiskt gångavstånd, dvs inte fågelvägen.

Parkering för rörelsehindrade ska lokaliseras på den egna fastigheten, dvs inte i den samlade anläggningen.

Servicelösning för grovsopor

Fastighetsägaren ska utan kostnad för de boende ordna bortforsling av de boendes grovavfall. Det kan antingen ordnas med ett rum/yta där grovavfall får lämnas eller att fastighetsägaren minst två gånger per år ställer upp en container där de boende får slänga sitt grovavfall, samt att fastighetsägaren ordnar och bekostar bortforsling via Vakin. (Denna åtgärd riktar sig till samtliga boende på fastigheten, dvs inte enbart till nyinflyttade).

Fastighetsägarens egna förslag

Fastighetsägaren har även möjlighet att föreslå en eller flera egna åtgärder. Förslagen kan också vara befintliga åtgärder som fastighetsägaren önskar justera något i vilket kan leda till att även poängsättningen då kan då komma att ändras. Åtgärdernas lämplighet samt eventuell poängsättning bedöms av kommunen.

Mobilitetsåtgärder för verksamheter

Information och kontaktperson

Hos fastighetsägaren ska det finnas en person som ansvarar för att informera om de olika åtgärderna till varje nyanställd som börjar. Denna person ansvarar också för att åtgärderna genomförs, såsom att boka cykelreparatör eller dela ut presentkort på däckbyte samt att busskort finns att tillgå elektroniskt eller fysiskt på arbetsplatsen.

Om det bedöms mer lämpligt kan fastighetsägaren och hyresgästen komma överens om att en person hos hyresgästen i stället tar denna roll (eller delar av den). Det är dock alltid fastighetsägaren som har det yttersta ansvaret.

Hos fastighetsägaren ska det också finnas en person som Umeå kommun kan kontakta för uppföljning av åtgärderna. Denna person ska kunna svara på frågor om hur åtgärderna har fungerat ur ett fastighetsägarperspektiv och även kunna bistå vid t.ex. distribution av kommunens uppföljningsenkäter till de verksamma.

Attraktiv cykelparkering

Samtliga cykelparkeringar som är till för verksamma på fastigheten ska möjliggöra fastlåsning av cykeln i dess ram i cykelställ som är fast förankrade samt utrustas med väderskydd. På skolor räknas både personal och elever som verksamma. Med väderskydd avses att parkeringen är försedd med skärmtak eller att platserna lokaliseras inomhus.

Avgiftsbelagd bilparkering (marknadsmässig hyra)

Bilparkering får inte vara gratis för anställda, utan de anställda ska betala marknadsmässigt pris.

Ej personliga parkeringsplatser bil

Anställda ska ej kunna hyra en egen parkeringsplats utan samtliga bilparkeringsplatser ska organiseras i ett öppet parkeringssystem (ej personliga parkeringsplatser).

Erbjudande om kollektivtrafikkort (30 dagar) eller presentkort på ett däckbyte cykel

Samtliga nyanställda under avtalsperioden ska få erbjudande om ett kollektivtrafikkort (30 dagar) eller ett däckbyte för sin cykel. Det är viktigt att varje nyanställd själv får välja om man vill ha kollektivtrafikkort eller däckbyte, dvs inte att fastighetsägaren väljer samma till alla. Detta eftersom ett t.ex. busskort inte är relevant för alla beroende på var man bor.

Det är viktigt att det är ett erbjudande, dvs att nyanställda kan välja att tacka nej eftersom det kan räknas som inkomst och leda till att en person som t.ex. har försörjningsstöd, bostadsbidrag eller liknande blir av med det.

Kollektivtrafikkort

De nyanställda som väljer erbjudandet om "kollektivtrafikkort" ska få en kostnadsfri 30-dagarsbiljett med Ultra, Länstrafiken* eller Norrtåg*. Det ska vara möjligt att påbörja sin 30-dagarsperiod under 12 månader från att man blev anställd. Fastighetsägare kan via Länstrafikens Företagsportal ansluta sig och erbjuda biljetter till de nyanställda elektroniskt (gäller ej Norrtåg), alternativt dela ut fysiska kort.

**Med Länstrafiken och Norrtåg behöver man ange vilken sträcka man kommer åka, för att få rätt kort som gäller på just den sträckan. För att få ett kort behöver den nyanställde bo inom Umeåregionen.*

Däckbyte till vinter- eller sommaräck på cykel

De nyanställda som väljer erbjudandet om "däckbyte" ska få ett kostnadsfritt däckbyte på sin cykel vid ett tillfälle. Erbjudandet gäller 12 månader från att man blivit anställd, för att säkerställa att erbjudandet hinner nyttjas under önskad säsong. Mobilitetssamordnaren kan ordna att en cykelreparatör kommer till arbetsplatsen, minst en gång varje vår och varje höst. Alternativt kan nyanställda få lämna in sin cykel kostnadsfritt hos en utvald cykelhandlare.

Samrådsredogörelse Mobilitetsnorm

Samråd för mobilitetsnormen ägde rum 4 november 2025 - 31 januari 2026. Remissförslaget skickades till kommunala nämnder och bolag, kommunens rådgivande organ samt representanter från bygg- och fastighetssektorn.

Umeås funktionshinderorganisationer bjöds in till samråd den 19 januari 2026 för att bidra med kunskaper, erfarenheter och synpunkter kring utformningen av förslaget. Många organisationer meddelade att de avstod från att delta vid samrådsmötet eftersom de uppfattar att remiss-skedet är för sent för att genomföra ett första samråd med funktionshinderföreningar.

Återkommande synpunkter

Några synpunkter återkommer i flera yttranden. Dessa samlas här och lyfts ur respektive remissvar.

Behov av tydlighet och förutsägbarhet, bland annat gällande BTA – Hur definieras begreppet, vilka ytor ska inkluderas? (Synpunkt från: Byggnadsnämnden, Balticgruppen, SKANSKA.)

Kommentar: Sammanlagd bruttototalarea med avdrag för fristående garage, carport, cykelskärmtak, komplementbyggnad för annat ändamål, tvättstuga och förråd samt garage, soprum, fordonsrum, cykelförråd, tvättstuga, fläktrum, förråd invändigt i byggnad. Tydliggörs i begreppslista. Utöver BTA så kompletteras dokumentet med beräkningsexempel och förtydliganden görs gällande definitioner och begrepp.

Lägesbaserade parkeringstal – relationen mellan lägesbaserade parkeringstal och fasta zoner upplevs otydlig. En enhetlig modell önskas som är logisk, transparent och tydlig och som förutom att ta hänsyn till hållbara resmönster även beaktar kommunens tillväxtområden på ett tydligare sätt. (Synpunkt från: Byggnadsnämnden, Balticgruppen, Fastighetsägarna.)

Kommentar: Metoden ses över för ökad tydlighet och transparens med ambitionen om att använda den lägesbaserade modellen i hela tätorten. Beräkningsmodellen kompletteras med en reduktionsfaktor för tillväxtområden och särskilt strategiska lägen samt en lägstanivå som hindrar att parkeringstalet blir för lågt. Med ny modell blir parkeringstalet i vissa områden något högre medan den i andra istället blir lägre. Detta beror på en övergång från fasta zoner till en lägesbaserad modell som på ett mer verklighetsförankrat sätt relaterar till

människors möjlighet till hållbart resande. Dessutom kan parkeringstalet variera beroende på vilken typ av lägenheter som byggs. I den nya normen blir parkeringstalet något högre om det byggs en stor andel mindre lägenheter eftersom beräkningsmodellen nu bygger på BTA istället för lägenhetsstorlek. Här finns möjlighet till avsteg från normen om man genom utredning kan visa på tydligt avvikande behov.

Vem ansvarar för utredningar och beläggningsstudier och vad ska de innehålla? (Synpunkt från Byggnadsnämnden, Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, SKANSKA)

Kommentar: Gällande parkeringsutredningar för kommunala verksamheter utförs dessa av Umeå kommun med stöd av Umeå parkering (UPAB). Utredningar som syftar till avsteg från normen bekostas och utförs av byggaktör, UPAB kan vid behov fungera som stöd och bollplank. Inkomna utredningar bedöms av handläggare. Innehåll i utredning tydliggörs i begreppslista.

Beskrivning av process för uppföljning efterfrågas (Synpunkt från: Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, Kulturnämnden, Bostaden)

Kommentar: Arbetsprocess för uppföljning är under framtagande. Mobilitetsnormen ska aktualitetsprövas varje mandatperiod för att säkerställa funktion och styrning mot kommunens mål. Den lägesbaserade modellen för parkeringstal ajourhålls och revideras årligen. Gällande mobilitetsåtgärderna förväntas fastighetsägaren redovisa genomförda mobilitetsåtgärder. Redovisning ska ske efter anmodan och anvisningar från kommunen.

Kommunala nämnder och bolag:

Byggnadsnämnden

Beräkning av parkeringsplatser

- Mobilitetsnormen behöver ange vilka utrymmen inom ett projekt som ska utgöra beräkningsgrundande bruttoarea (BTA) respektive vilka delar som inte ska det.
- I förslaget finns lägesbaserade parkeringstal endast för Umeå tätort och angränsande områden som Röbäck och Ersmark. Fler tätorter i kommunen borde kunna övervägas för lägesbaserade parkeringstal i de fall där det finns god tillgänglighet till kollektivtrafik och övrig service. Det skulle kunna vara gynnsamt vid framtida förtätning i centrala lägen inom Hörnefors, Holmsund–Obbola och Sävar.
- ”För verksamhetsparkering finns möjlighet till avsteg från normen i de fall byggaktören kan påvisa att behovet av parkering avviker från vad kommunen bedömt vara gällande. För detta krävs särskild parkeringsutredning och samsyn mellan aktör och kommun.” Vem gör denna utredning och vad är de för samsyn?
- I pågående bostadsplaner och tidigare beviljade bygglov är det tydligt att fastighetsägare vill anlägga fler parkeringsplatser än gällande norm. Det kan finnas ett behov av ett tak för hur många parkeringsplatser som får anläggas för att styra mot målen.

Lägesbaserade parkeringstal

- De aspekter som listas som beräkningsgrundande för de lägesbaserade parkeringstalen innebär att mobilitetsnormen utgår från befintlig situation och att den inte tar hänsyn till framtida utveckling. Mobilitetsnormen bör väga in den utveckling som Översiktsplanen beskriver för en tydligare styrning mot hållbar tillväxt. En lägre parkeringsnorm borde gälla i områden och stråk där det finns uttalade mål och planer om förtätad bebyggelse.
- Att basera parkeringstalen på aspekter som förändras över tid, till exempel livsmedelsbutiker, medför osäkerheter. Den nya normen kan därmed innebära en risk att parkeringstalen ökar från att en detaljplan antas till ett genomförandeskede. Konsekvensen skulle i värsta fall kunna bli att det inte går att exploatera marken på det sätt som det var tänkt när planen antogs.
- Eftersom beräkningsgrundarna i förslaget utgår från avstånd i meter (fågelvägen) tar inte mobilitetsnormen hänsyn till de barriäreffekter som kan finnas, som exempelvis vattendrag, järnvägar och större vägar. Jämför exempelvis med de närhetsanalyser baserade på gångavstånd och upplevt avstånd som Spacescape tar fram.
- Gällande avstånd mellan parkeringsanläggning, livsmedelsbutik och bostad med mera behöver det klargöras vart mätpunkterna är. Är det från entré? Fastighetsgräns?

- Närhet till Umeå Centralstation, Umeå Östra station och Umeå busstation borde vara beräkningsgrundade för de lägesbaserade parkeringstalen.

Handikapparkering

- Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga "Dessa platser ska alltid lokaliseras på den egna fastigheten oavsett var övriga bilparkeringsplatser lokaliseras". Enligt BBR kan HKP finnas på tomten eller i anslutningen tomten, texten bör skrivas så att det är möjligt att lokalisera dem i anslutning till tomten.
- Tabell 5 - har högre krav än BBR, det blir svårt att kravställa eftersom bygglov ska handläggas utifrån gällande lagstiftning. Texterna bör skrivas så att den överensstämmer med BBR.

Zoner

- För transparens och tydlighet behöver zonernas indelning motiveras och eventuellt ses över. Det nya området vid Olofsdal, som ingår i zon A (0,6), får ett lägre parkeringstal än exempelvis fastigheter på Teg, som ligger mycket centralt men precis utanför zonerna.
- Det behöver framgå om zon A och B även gäller för verksamheter.

Kart- och tabellunderlag

- I kartan i figur 2 verkar indelningen vara väldigt detaljerad. Det behövs en förklaring till hur bedömningen ska göras om ett projekt överlappar ett flertal hexagoner med skilda parkeringstal.
- Tabell 2 - Parkeringstal 0,6, 0,7 och 1 plats per 100 kvm, är besöksparkering inräknat i detta?
- Tabell 4 - innehåller planbestämmelser, bygglovsavdelningen rekommenderar att det tas bort. Detta på grund av att planbestämmelsebokstäver ändras och har olika betydelse beroende vilket år planen är från. T.ex.: Kontor ingår ibland i Centrumverksamhet. Om sökande lämnar in kontor på planbestämmelse C/H ska parkeringstalen beräknas utifrån 2 eller 1,5? T.ex.: Verksamhet Z är relativt ny, innan kunde verksamheter ligga under bl.a. handel, småindustri, centrum etc. Om sökande lämnar in en ansökan innehållande verksamhet på en industritomt, ska parkeringsantalet beräknas med 0,5 eller 1,0? I centrum kan man dessutom inrymma smådjursklinik/vårdcentral/polisstation etc.
- Gällande parkeringstal för olika typer av verksamheter rekommenderar bygglovsavdelningen att centrum, handel, restaurang och industri bör ha särskild utredning pga. de är väldigt varierande i storlek och mängden personal och besökare.
- Tabell 9 - industri saknar p-tal för cykelparkeringar inom zon A-B.
- Det är viktigt att det tas beslut om hur kartunderlaget ska ajourhållas och med vilka intervall som revideringar ska göras för att det ska gå att göra korrekta bedömningar över tid.

Kommentar/förslag till justering

Beräkning av parkeringsplatser

- I dagsläget bedömer arbetsgruppen att modellen i ett första skede implementeras inom Umeå tätort. Detta utifrån ett högt tillväxttryck och att förutsättningarna för hållbart resande här är som mest gynnsamma. I framtida revideringar bör möjligheten till att införa liknande arbetssätt i våra övriga tätorter utredas.
- I de remissvar som inkommit från byggaktörer så efterfrågar man generellt sett lägre norm (framför allt i de lägen som skulle kunna vara aktuella för ett tak) vilket talar emot behovet av att införa maxnorm i dagsläget. Detta kan vara något att ta i beaktning inför kommande revideringar men arbetsgruppen bedömer att detta inte är en utmaning av tillräckligt stor dignitet att arbeta in i dokumentet idag.
- Angående ansvarsfördelning och innehåll i utredningar, se svar i inledande kapitel.

Lägesbaserade parkeringstal

- Modellen kompletteras med områdesvisreduktionsfaktor för ex. tillväxtområden. Se svar i inledande kapitel.
- Kartan planerar att uppdateras årligen för att undvika att förändring inom någon av aspekterna hinner få någon större påverkan. Fördelen med att styra efter principer snarare än fasta geografiska områden är att det ger möjligheten att ändra kartan när förutsättningarna ändras utan att revidera dokumentet som helhet. Det ger en flexibilitet och följsamhet men förutsätter regelbunden ajourhållning. Risken att ett projekt inte alls går att genomföra bedöms som liten då de olika faktorerna samverkar för ett sammanvägt parkeringstal. En förflyttning inom någon av parametrarna ger endast marginell enskild påverkan.
- Beräkningen som ligger till grund för kartan och parkeringstalen utgår från nätverksbaserat avstånd och inte fågelvägen.
- Acceptabla gångavstånd mäts som faktiskt avstånd (gångavstånd). För acceptabla gångavstånd gäller avstånd mellan entrépunkter. Dokumentet kompletteras med begreppslista.
- Umeå östra samt Umeå C har en betoning på inpendling vilket gör att relevansen minskar. Dessutom befinner sig inom de områden som når den lägre gränsen för parkeringstalen vilket innebär att det inte får någon påverkan. Stationslägen kan ha inverkan på parkeringstalet i senare skede när denna modell implementeras i övriga tätorter.

Handikapparkering

- Gällande placering skrivs lika som BBR, HKP ska finnas på tomten eller i anslutningen tomten.
- Gällande tabell 5 är det rekommenderade acceptabla gångavstånd och det har även tydliggjorts att avstånden mäts mellan entrépunkter. Gällande BBR kommer det givetvis beaktas och om sökande kan uppvisa att ett längre avstånd är ett bättre och

mer tillgängligt alternativ är det ok. Men tabell 5 är utgångspunkten vad som gäller i mobilitetsnormen för Umeå kommun.

- Arbetsmetodiken med att räkna upp Rh parkering efter anläggningen storlek är inarbetat och av parterna accepterad sedan många år. Kommentaren föranleder ingen ändring.

Zoner

- Modellen ses över för ökad tydlighet och transparens med målet att åstadkomma en enhetlig modell som gäller för hela Umeå tätort. Se svar i inledande kapitel.
- I dokumentet tydliggörs vilken modell som ska användas för beräkning av parkeringstal för verksamheter.

Kart- och tabellunderlag

- I webblösningen som är under framtagande beräknas ett medelvärde av hexagonerna som visas i kartan dokumentet (figur 2) för att få ett sammanvägt tal i de projekt som täcker flera värden. Tydliggörs.
- Besöksparkering är inte inräknad i grundparkeringstalet – se avsnitt ”besöksparkering”. Kompletterar med en förtydligande skrivning.
- Synpunkten grundas i en önskan om ökad tydlighet. Dokumentet förtydligas så att det blir tydligt vilken av parametrarna som är utgångspunkten. Arbetsgruppen bedömer att fördelarna med att följa planbestämmelse överväger med hänsyn till att innehåll kan förändras över tid beroende på ägandeskap eller hyresgäst.
- Cykelparkeringstalen för industri har uppdaterats så att det finns tal för alla delar av kommunen.
- Genom att ange att centrum, handel, restaurang och industri ska ha särskild utredning förloras den enkla styrningen som normen syftar till att ge. Centrum, handel och restaurang har i de flesta sammanhang en verksamhet som redan i sin karaktär samordnas med fler målpunkter. Om du besöker en restaurang så görs det ofta i samband med andra ärenden. Normen är en miniminorm, om byggaktören upplever att det finns ett behov av parkering som överstiger det angivna parkeringstalet så finns möjlighet att ordna yta för detta. Dessutom finns möjligheten till att inkomma med egen utredning för att visa på ett mindre behov av vad normen anger. Industri och verksamheter ändras från fast tal till särskild utredning med hänsyn till den stora variation som finns inom kategorin.

Fritidsnämnden

Förtydligande av begreppet ”verksamheter”

Benämningen verksamheter bör förtydligas och ges en mer utförlig beskrivning av dess omfattning och innebörd. För tydlighet och likvärdig tillämpning föreslås att definitionen beskrivs i samma omfattning som i gällande Parkeringsnorm för Umeå kommun.

Mobilitetssamordnare för verksamheter – ansvarsfördelning

Avseende verksamhetslokaler och rollen som mobilitetssamordnare framgår att ansvaret inte enbart kan ligga på fastighetsägaren utan även på hyresgästen. Här efterfrågas en tydligare redogörelse för:

- vilka uppgifter och vilket ansvar hyresgästen förväntas eller kan åta sig,
- hur rutiner och ansvarsfördelning ska se ut mellan fastighetsägare och hyresgäst,
- hur gränsdragningen ska hanteras i de fall där kommunen äger fastigheten och en kommunal verksamhet är hyresgäst.

Det finns även ett behov av klargörande kring finansieringsansvaret för mobilitetsåtgärder gällande verksamhet, exempelvis erbjudanden om kollektivtrafikkort.

Variation i parkeringsbehov vid kommunala verksamheter

Kommunala verksamheter uppvisar stora variationer i nyttjande av lokaler. Exempelvis nyttjas skollokaler dagtid, medan idrottshallar med koppling till skolfastigheter används för föreningsverksamhet under vardagskvällar och helger.

Anläggningar för bredd- och ungdomsidrott kan ha en hög andel tillresta besökare vid föreningsevenemang vilket genererar ett tillfälligt ökat behov av parkeringsfunktioner, framför allt i anläggningar som har koppling till skolfastigheter. Dessa variationer bör beaktas i bedömningen av parkeringsbehov, så att kraven anpassas efter faktisk användning över tid.

Umeå kommuns rekommenderade acceptabla gångavstånd mellan parkeringsanläggning och målpunkt

Acceptabla gångavstånd för besökare till idrottsanläggningar varierar beroende på anläggningens karaktär. Vid elitidrottsanläggningar och större evenemangsarenor är det inte möjligt att tillgodose parkeringsbehovet för samtliga besökare vilket kan komma att medföra en större acceptans för längre gångavstånd. Därför bör det i tabell 5 (sidan 10) framgå verksamheternas olikheter och inte generaliseras.

Konsekvenser

En minskning av parkeringsplatser vid flerfamiljshus kan innebära att parkeringsbehovet för privatpersoner delvis förläggs till idrottshallar. Det är därför av vikt att utvecklingen följs upp och att eventuella behov av styrning, samordning eller kompletterande åtgärder vidtas.

Kommentar/förslag till justering

- Definition av verksamheter tydliggörs i begreppslista
- Vi har förtydligt i beskrivningen av mobilitetsåtgärder att det är fastighetsägaren som är ytterst ansvarig för att det finns en mobilitetssamordnare (med ny benämning Information och kontaktperson) och dennes arbete. Om fastighetsägaren och hyresgästen tillsammans bedömer det mer lämpligt kan de komma överens om att

hyresgästen genomför vissa delar, men fastighetsägaren är den som har mobilitetsavtal med kommunen och därmed ansvaret.

- Det är fastighetsägaren som har ingått mobilitetsavtal med kommunen och därmed ansvarar både för att mobilitetsåtgärderna finansieras och genomförs. En mall för avtalet har tagits fram och där framgår fastighetsägarens ansvar mer i detalj.
- Att kommunala verksamheter uppvisar stora variationer i nyttjande av lokaler, såväl utifrån från funktion som utifrån tidpunkt är en av anledningarna till att arbetsgruppen föreslår att särskild utredning krävs vid denna typ av projekt. Föranleder ingen ändring.
- För acceptabla gångavstånd till större evenemangsarenor så väntas inte parkeringstalet täcka upp för samtliga besökare vid stora evenemang. I de fall det planeras för denna typ av anläggning görs en särskild utredning där tillgängligheten till arenan beaktas ur ett större perspektiv som kan kräva andra insatser än vad som krävs för annan bebyggelse. Där kan större avstånd till parkering, särskilt insatta busslinjer och annat aktualiseras.
- Arbetsgruppen instämmer att mobilitetsnormen behöver följas upp och process för detta är under framtagande. Det är av stor vikt att följa hur den fungerar i praktiken och ha möjlighet att justera vid behov.

Kommenterad [HA1]: [Edda Stenström](#) och [Josefine Wigström](#) Kan jag svara så här? (Synpunkten var: *Det finns även ett behov av klargörande kring finansieringsansvaret för mobilitetsåtgärder gällande verksamhet, exempelvis erbjudanden om kollektivtrafikkort.*)

Kommenterad [ES2R1]: Ja det tycker jag

För- och grundskolenämnden

Nämnden noterar att mobilitetsnormen inte anger särskilda parkeringstal för förskolor och grundskolor. Det är oklart om avsikten är att ta fram en särskild parkeringsnorm för förskola och grundskola eller om motsvarande bedömningar även fortsättningsvis ska göras i samband med varje enskilt projekt.

För- och grundskolenämnden vill särskilt understryka vikten av att planering och utformning av mobilitet och logistik vid förskolor och skolor utgår från barnens och elevernas behov av trygghet och säkerhet. Myndigheten för civilt försvar (MCF), tidigare Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), har i sina vägledningar lyft fram vikten av att utforma trafikmiljöer så att risken för att fordon används som vapen minimeras.

Nämnden vill i detta sammanhang uppmärksamma att det vid enskilda enheter helt saknats möjlighet till lämning och hämtning med bil, vilket medfört praktiska svårigheter och behov av åtgärder i efterhand.

Kommentar/förslag till justering

- Avsikten är inte att ta fram en särskild norm för kommunala verksamheter som för- och grundskola, omsorgsverksamhet eller liknande. Parkeringstal för denna typ av fastighet beräknas i särskild utredning i varje enskilt fall. Detta utifrån de varierande förutsättningar som råder för respektive projekt. Umeå parkering AB (UPAB) ansvarar för utredningar kopplat till kommunala verksamheter.

Kommenterad [CJ3]: Tänker att det kan vara bra att inte utesluta någon typ av verksamhet och sen undrar jag om vi ska tvätta dokumentet till att nämna mobilitet stället för parkering så vi pratar om normen?

Kommenterad [ES4]: [Curt Jönsson](#)

Kommenterad [CJ5R4]: Utredande part för detta kan Upab som kommunalt bolag vara.

- Utformning av trygga och säkra trafikmiljöer hanteras inte inom ramen för mobilitetsnormen utan hanteras i detaljplaneskedet samt projekteringskedet.
- Normen syftar till att säkerställa god tillgänglighet till bostäder och målpunkter vilket innebär att parkering för bil kommer behöva tillskapas för lämnning och hämtning. Planering och utformning av mobilitet vid förskolor och skolor ska utgå från barnens och elevernas behov av trygghet och säkerhet likväl som skapa goda förutsättningar för personal och boende inom omsorgen ska angöra aktuell fastighet. Därav är det viktigt att mobiliteten utreds utifrån varje enskild enhets förutsättningar vilket fastighetsägaren initierar. Sådan utredning utförs av UPAB på grunderna av lokalisering, planerad verksamhet, omgivningens förutsättningar och eventuella särskilda behov.

En utredning ska ta hänsyn till vilken verksamhet fastigheten ska innehålla:

- Typ av skola, omsorgsfastighet
- Personaltäthet per klass/avdelning
- Annan verksamhet, tillagningskök, vaktmästeri, skolledning, hemtjänst
- Hur boende, besökande eller elever förväntas angöra fastigheten

Om mobilitetsnormen för fastigheten ska anpassas för en större andel hållbar mobilitet är det fastighetsägarens ansvar att ta fram underlag för visa på åtgärder för detta, som motsvarar regelverket i denna norm innan reduktion kan ges i utredningen.

Kommenterad [CJ6]: @Ebba Sundström Vad tror du om det här?

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Tillämpning av parkeringstal vid kommunala verksamheter (tabell 4)

I tabellen framgår att nämndens verksamheter omfattas av krav på "särskild utredning". Nämnden efterfrågar tydliga riktlinjer för vad en sådan utredning ska innehålla. Detta är nödvändigt för att säkerställa förutsägbarhet, rättssäkerhet och likvärdighet i tillämpningen.

Nämndens verksamheter har särskilda förutsättningar, då gymnasieelever i hög utsträckning är bilburna. Detta skapar ett högt tryck på parkeringsytor och försvårar möjligheten att tillgodose personalparkering. Vägledning kring hur elever, deltagare och besökare ska beaktas i beräkningarna skulle därför underlätta tillämpningen.

Cykelparkering och barnrättsperspektiv (tabell 9)

För centralt belägna större enheter är normen med 0,6 cykelplatser per elev väl tilltaget då många elever reser med kollektivtrafik. Nämnden vill betona vikten av att cykelparkeringar vid skolor och utbildningslokaler är väderskyddade, yteffektiva och trygga, vilket inte framgår av mobilitetsåtgärderna för verksamheter där endast krav för personalens cykelparkeringsutformning beskrivs. Cykelparkerings faktiska användning är i hög grad beroende av placering och utformning.

Övergångsbestämmelser och riktlinjer

Ikraftträdande och eventuella övergångsregler behöver definieras tydligare för att ge verksamheter och fastighetsägare rimliga planeringsförutsättningar vid ny- och ombyggnation, liksom vid ändringar av befintliga ytor.

Synpunkter på mobilitetsåtgärder (bilaga)

Nämnden efterlyser ökad tydlighet kring hur mobilitetsåtgärder ska tillämpas i praktiken.

Åtgärderna är omfattande och detaljerat beskrivna, men saknar vägledning kring genomförande, avtalsskrivning och uppföljning. Detta riskerar att skapa osäkerhet, särskilt avseende ansvarsfördelning och administrativ hantering.

- I dokumentet anges att en mobilitetsamordnare kan vara en person hos antingen fastighetsägaren eller hyresgästen. Nämnden bedömer att det behöver tydliggöras att fastighetsägaren bär huvudansvaret för mobilitetsåtgärder.
- Administrationsbörda: Många av åtgärderna kräver omfattande administration och dokumentation. Här bör vägledning tas fram för kommunala verksamheter, exempelvis gemensamma mallar och standardiserade processer.
- Mall för mobilitetsavtal och uppföljning: Nämnden ser ett behov av en mall för mobilitetsavtal samt tydliga riktlinjer för uppföljning, eventuella sanktioner vid brister och strukturerade rapporteringsrutiner.
- I beskrivningen av mobilitetsåtgärder framhålls att delar av erbjudandena till individer, exempelvis kollektivtrafikkort, kan klassas som skattepliktiga förmåner. Detta kan i sin tur påverka ekonomiskt utsatta personers rätt till bostadsbidrag eller andra ekonomiska stödformer. Nämnden anser därför att mallar och riktlinjer bör kompletteras med tydlig vägledning om dessa aspekter, så att individer får information om möjliga konsekvenser innan de accepterar ett erbjudande.
- Definitioner: Begreppen "anställd", "nyanställd", "boende" och "nyinflyttad" används olika i dokumentet. Enhetliga definitioner krävs.

Kommentar/förslag till justering

- Tillämpning för parkeringstal vid kommunala verksamheter – se svar på För- och grundskolenämndens yttrande.
- I den nu gällande parkeringsnormen är p-talet 0,7-0,8 cykelplatser per elev för gymnasieskolor inom Umeå tätort. I mobilitetsnormens remissversion så sänktes detta till 0,6 just för att många gymnasieelever åker buss till skolan. För en gymnasieskola med 1000 elever blir det enligt förslaget upp till 200 cykelplatser färre jämfört med nu gällande parkeringsnorm. Det är viktigt att komma ihåg att cykelplatserna även ska räcka till personalens cyklar. Vi ser ingen möjlighet att sänka p-talen ytterligare.
- Vi har förtydligat i *Bilaga 2 beskrivning av mobilitetsåtgärder* att kraven på väderskydd och möjlighet att låsa fast ramen i åtgärden "attraktiv cykelparkering" gäller cykelparkeringar för både personal och för elever.

Det är både tillåtet och välkommet för fastighetsägare att bygga cykelparkeringar med väderskydd och ramlåsmöjlighet även om man inte väljer att skriva mobilitetsavtal.

- Mobilitetsnormen träder i kraft efter antagande i kommunfullmäktige. Projekt som planeras under framtagandet behöver förhålla sig till beslutade dokument men kan med fördel bevaka eventuella förändringar som väntas ske. Att ta fram tydligare övergångsbestämmelser blir komplext och omfattande då det är projekt- och platsberoende hur stora förändringarna blir. Dialog mellan byggaktör och kommun blir viktigt för att säkerställa transparens i planering och beslut.
- Vi har förtydligat i beskrivningen av mobilitetsåtgärder att det är fastighetsägaren som är ytterst ansvarig för att det finns en mobilitetssamordnare (med ny benämning Information och kontaktperson) och dennes arbete. Om fastighetsägaren och hyresgästen tillsammans bedömer det mer lämpligt kan de komma överens om att hyresgästen genomför vissa delar, men fastighetsägaren är den som har mobilitetsavtal med kommunen och därmed ansvaret.
- En mall för genomförandebeskrivning har tagits fram där fastighetsägaren ska ange hur denna ska ordna med de valda åtgärderna.
- En mall för mobilitetsavtal har tagits fram där bland annat vitesbelopp för uteblivna åtgärder framgår. Arbetssätt för uppföljning av mobilitetsavtalen är under framtagande, se kommentar i inledning.
- I genomförandebeskrivningen finns ett förslag till informationstext om att vissa erbjudanden till anställda kan räknas som skattepliktig förmån. Fastighetsägaren kan använda sig av denna text i sin kommunikation med de anställda.
- Bilagan om mobilitetsåtgärder har gått igenom så att begrepp används på ett enhetligt sätt.

Jämställdhetsutskottet

Jämställdhetsutskottet ser positivt på det nya förslaget på mobilitetsnorm och det bredare perspektiv som normen innebär i att gå från att handla om parkeringar till att handla om mobilitet. Att skapa förutsättningar för att stärka hållbart resande gynnar som regel gruppen kvinnor då de idag reser mer hållbart (RVU, Umeå kommun, 2023). I Umeå äger män dubbelt så många bilar som kvinnor och reser längre sträckor med bil och flyg. Ett fokus på mobilitet innebär därför troligt en större förändring för gruppen män. Det kan uppfattas som en förlust av privilegier och utlösa ett motstånd kopplat till maskulinitetsnormer där bilen spelar en viktig roll. På sikt är det centralt att gruppen män förändrar beteende i relation till resor och i högre utsträckning använder hållbara färdvägar. Detta för att Umeå kommun ska klara av att nå sina mål vad gäller klimatneutralitet och minska klimatutsläpp. Som fastslaget i Umeå kommuns policy för jämställdhet (antagen KF 2025) så berör och upprör ett ifrågasättande av maktfördelning, privilegier och inflytande.

I en jämförelse med Malmös parkerings och mobilitetsnorm går att se att den möjliggör för noll parkeringar i bra lägen där Umeås förslag möjliggör en minskning med 40%. Malmö och Umeå är två av Europas 100 pilotstäder för klimatneutralitet. Här ser jämställdhetsutskottet att förutsättningar finns att arbeta ytterligare med att reducera behovet av tillgång till bil genom att ex. likt Malmö möjliggöra för noll parkeringar i lägen där mobilitet kan tillgodoses på annat sätt. Undantag från detta är tillgång till parkering för personer med särskilda behov, till exempel personer med funktionsnedsättning.

Jämställdhetsutskottet vill även lyfta frågan om det är nog att allokera 5% av cykelparkeringarna till större cyklar eller om detta är något som behöver utökas.

Jämställdhetsutskottet ser att här finns förutsättningar för Umeå att gå före och visa på hur ett jämställdhetsperspektiv behöver arbetas in i mobilitetsnormen och vill göra medskicket att se över ex. riktlinjer för mobilitetshubbar för att säkerställa att dessa platser känns trygga och tillgängliga. Större satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel kan minska kostnader och öka självständighet ensamhushåll som också i lägre utsträckning än hushåll med flera vuxna äger bil. Umeå kommuns resvaneundersökning (2023) visar att endast 15 procent av Umeåbor anser att biltrafik är det färdmedel som ska prioriteras högst i planeringen. 43 procent anser att cykel bör prioriteras högst.

Kommentar/förslag till justering

- I kommande revideringar bör möjligheten till ytterligare reduktion ses över. I dagsläget bedömer arbetsgruppen att det finns få lägen i Umeå där mobiliteten i stort kan tillgodoses till den grad att det är möjligt med en norm som medger noll i parkeringstal.
- Antal cykelparkeringar som rymmer platskrävande cyklar har ändrats från 5 % av platserna till 0,1 platser/100 BTA. Detta innebär en sänkning av antalet jämfört med remissförslaget men kommunens bedömning är att detta kommer att vara tillräckligt.
- Riktlinjer för mobilitetshubbar regleras inte inom ramen för Mobilitetsnormen men trygghetsperspektivet är centralt för att säkerställa tillgänglighet till denna typ av anläggning och bör därför beaktas i planering och byggande.

Kulturnämnden

Kulturnämnden anser att förslaget till Mobilitetsnorm för Umeå kommun i grunden är positivt. Dock förutsätts för att mobilitetsnormen i praktiken ska fungera att annan kommunal planering och service går hand i hand med ökad mobilitet. Till exempel förutsätter det att kulturell service som bibliotek, kulturella scener, kulturskola och andra kulturella aktörer finns tillgängliga i nära anslutning till busslinjer och bostadsområden. Det gäller såväl ny, tillkommande som befintlig verksamhet.

Kommenterad [ES7]: [Hanna Ahlström](#) kan jag skriva så här?

Kommenterad [HA8R7]: Nej, mobilitetshubbar är inget som kommer att behandlas i det dokumentet eftersom TN/Toff inte bygger/driver dessa

Mobilitetsnormen saknar en konsekvensanalys för hur de kommunala verksamheterna påverkas av ett eventuellt införande.

Kommentar/förslag till justering

- Normen följer och stödjer kommunens utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt vilket bland annat innebär att tillkommande bebyggelse koncentreras till kollektivtrafiknära lägen samt ska ske med hög täthet där en blandning av bostäder och verksamheter premieras. Detta gäller för nya kommunala verksamheter såväl som för bebyggelse på privat initiativ.
- En process för uppföljning av normen är under framtagande. Se svar i inledande stycke.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ställer sig i grunden positiv till arbetet med införande av en ny mobilitetsnorm för Umeå kommun, men vill ändå göra vissa medskick i det fortsatta arbetet

- I bilaga 1 beskrivs mobilitetsåtgärder kopplat till cyklar. Det ställs krav på att batterier till elcyklar ska kunna laddas i ett separat skåp i cykelrummet, men det finns ingen kravställning på att det ska vara ett tygodkänt skåp ur brandsäkerhetssynpunkt. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att detta skulle kunna vara en aspekt att lyfta med tanke på kravet att cykelrummet ska vara tillgängligt från trapphus.
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser fortsatt att kravet på att det ska finnas kompressordrivna pumpar vid cykelservicestationerna känns som överkurs. En kvalitativ fotpump med tryckmätare är fullt tillräckligt i detta anseende.
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att bilpool och lådcykel är jättebra lösningar, men är inte det mest praktiska för barnfamiljer med småbarn som behöver bilbarnstolar. Kan tänkas vara så att det ska finnas någon form av förtur för barnfamiljer att ha parkeringsplats just under småbarnsåren, eftersom behovet av en bil med fasta bilbarnstolar är större de åren.
- Inkludera "cykelvagn" i beskrivningen av utrymmena för cykelförvaring. Ofta är det exempelvis cykelförvaring utomhus under tak, men inte är isolerat, där är det ofta osäkert att förvara cykelvagnar samt finns risk för att vagnen utsätts för fukt. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det bör finnas med att det ska finnas utrymme för inomhusförvaring av cykelvagnar.
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att den nya normen tar med den nya standarden för tillgänglighet vid laddplatser för bil. Den innehåller tydliga krav och rekommendationer för hur laddplatser ska utformas för att vara tillgängliga.

Kommentar/förslag till justering

- Cykelrum inomhus kommer att vara en egen brandcell vilket minskar spridningsrisk till trapphus.
- Kraven på luftpump har ändrats till "kvalitativ luftpump avsedd för offentlig miljö".
- Det finns många olika anledningar till att olika hushåll har behov av parkeringsplats. Om hänsyn ska tas till det kan det bli komplicerat att rangordna vilken anledning som ska väga tyngst. Vår bedömning är att vi inte kan ställa krav på att vilka boende som ska få hyra parkeringsplats då det ökar administrationsbördan för fastighetsägaren.
- Inga specifika platser för cykelvagnar pekas ut i normen utan dessa förväntas rymmas på platser avsedda för "mer platskrävande cyklar". Personer som vill placera cykelvagn inomhus hänvisas till ordinarie fordonsrum (där t.ex. barnvagnar och rullatorer förvaras).
- Nya normen kommer inte ta med nya standarder för tillgänglighet vid laddplatser för bil. Den kommer inte heller innehålla tydliga krav och rekommendationer för hur laddplatser ska utformas för att vara tillgängliga. Det finns annan lagstiftning, krav och rekommendationer som dessutom förändras över tid som styr hur laddplatser för bil ska utformas. Mobilitetsnormen avser inte detaljstyra denna fråga på grund av att det regleras på annat håll.

Tekniska nämnden

Tekniska nämndens verksamheter påverkas av mobilitetsnormen framför allt på två sätt:

- Som kommunens fastighetsägare behöver Tekniska nämnden uppfylla mobilitetsnormens krav vid nybyggnad eller tillbyggnad av fastigheter, samt om en fastighet ändrar användningsområde.
- Som kommunens väghållare och förvaltare av allmän platsmark kan indirekt Tekniska nämnden påverkas om antal parkeringsplatser på en fastighet blir lägre än efterfrågan, och efterfrågan på parkeringsmöjlighet på allmän platsmark därför ökar.

Tekniska nämnden ser positivt på att den nya normen kräver en kombination av flera mobilitetsåtgärder för att kunna få reducerat parkeringstal. Vi bedömer att flera åtgärder tillsammans har större chans att få effekt än en enstaka åtgärd. Mobilitetstjänster i utbyte mot sänkt parkeringstal har använts under ganska många år av många kommuner runtom i Sverige, men det är ändå fortfarande ett relativt nytt område där de långsiktiga erfarenheterna är få. Det är därför viktigt att kommunen fortsätter att följa den forskning som sker på området samt följer upp hur utfallet av åtgärderna blir här i Umeå för att vid behov göra justeringar i framtida revideringar av normen.

Säkra, trygga cykelparkeringar ska finnas tillgängliga för alla i Umeå. Kvaliteten på cykelparkeringar varierar och ibland är det trångt mellan varje ställ. För att få mobilitetspoäng bör det beaktas att cykelparkeringarna nå en tillräcklig standard,

exempelvis med riktlinjer som specificerar minimikrav på cykelparkering där varje cykel har gott om utrymme och det finns möjlighet att låsa fast cykeln om det är utomhus.

Kommentar/förslag till justering

- Arbetsgruppen instämmer i att en kombination av åtgärder ger förutsättningar för effekt i den riktning som önskas gällande hållbara resmönster. En ytterligare nivå av reduktion medges dock i antagandehandlingen för ökad flexibilitet.
- I normen ställs högre krav på kvalitet för cykelparkering för att få tillgodoräkna sig mobilitetspoäng. Detta för att ge förutsättningar för god, trygg och säker tillgänglighet till en fastighet även i de fall man inte har tillgång till bil. I dialog med fastighetsägare har många uttryckt att om kraven på basåtgärden "attraktiv cykelparkering" upplevs för höga (där just utrymmeskrav blir kostnadsdrivande) så går det inte heller att genomföra några poängåtgärder (eftersom det inte går utan basåtgärderna). Utrymmeskrav finns därför endast i poängåtgärden "cykelrum inomhus" medan det i "attraktiv cykelparkering" finns baskrav som väderskydd och ramlåsmöjlighet.

Äldrenämnden

Äldrenämnden stödjer målen men betonar att en växande äldre befolkning kräver särskild hänsyn. Minskat bilägande förutsätter kollektivtrafik som är anpassad för äldre, med korta avstånd till hållplatser, trygg gångmiljö och närhet till service. För många äldre är 400–500 meter till en hållplats för långt.

Servicetjänster som hemleveranser och färdtjänst behöver korttidsparkering nära bostäder. Hemtjänst och hemsjukvård är bilberoende för att nå brukare. Långa avstånd till parkering försämrar verksamhetens kvalitet. Cykel fungerar i tätare områden och används redan där det är möjligt, men inte för hemsjukvård.

För äldre som cyklar är trygga cykelbanor och bra förvaringslösningar viktiga. Kommunen bör också informera tydligt om hur mobilitetsnormen påverkar anställda och verksamheter.

Kommentar/förslag till justering

- Att möjliggöra för en större byggrätt i kollektivtrafiknära läge ger fler möjlighet att bo nära hållplats. Detta ger i sin tur ett ökat underlag för en god trafikering och en kapacitetsstark kollektivtrafik. Bilparkering kommer fortfarande finnas tillgänglig för alla fastigheter. I mobilitetsnormen ges endast avdrag på antalet parkeringar om avståndet till hållplats med god trafikering understiger 300 m (se tabell 1.)
- Utformning av, och sträckning på kommunens gång- och cykelvägar hanteras inte inom mobilitetsnormen.
- Ambitionen är att normen ska påverka anställda och verksamheter positivt på så vis att det medger en större flexibilitet för boende och anställdas mobilitet. Bilparkering kommer fortfarande finnas, i många fall i ungefär lika stor utsträckning som idag. Att

genomföra mobilitetsåtgärder mot reducerat parkeringstal är ett erbjudande och inget krav. Det acceptabla gångavståndet mellan parkering och verksamhet har utökats något (100 m) vilket kan få en påverkan för enskilda verksamheter.

Bostaden

Generella synpunkter

- Generellt i dokumentet vill vi att det ska framgå vad för sorts parkering det avses i de olika styckena. Även om rubrikerna anger tex "Bilparkering" så bör det i löptext inte bara stå "parkering" utan "bilparkering", "fordonsparkering" eller "cykelparkering".
- Mobilitetsnormen alt. Beskrivningen, bilaga 2 bör inledas med begreppsförklaringar A-Ö.
- Mått på parkeringsplats för bilar resp. cyklar (vanliga/platskrävande) bör förslagsvis anges i normen för att underlätta beräkningar.
- Löpande vore det bra med olika räkneexempel, för att tydligare förstå hur man ska räkna och förslagsvis komplettera med en bilaga i Excel eller app/program så att man enkelt kan knappa in tänkta åtgärder på viss fastighet för att utifrån det veta aktuellt P-tal.
- Kan vara värt att lägga till att attraktiva cykelparkering även avser parkering för rullstolar och rullatorer? Eller hålles dessa utrymmen utanför mobilitetsnormen?
- Generellt bör mobilitetsåtgärderna formuleras som så att det ligger på byggherren/fastighetsägarens ansvar att tillse att åtgärderna görs och efterlevs, om så i egen regi alt. via separat avtalspart som tex. bilpoolsföretag.

Synpunkter och reflektioner *Mobilitetsnorm*

- Sida 3. Ansvarsfördelning – Då ansvaret enligt Plan- och bygglagen generellt ligger på den sk. Byggherren under byggskedet så bör stycket formuleras annorlunda.
- Sida 4. Då utdrag görs från PBL 8 kap 9-10 §§ där det anges vad som måste beaktats för en tomt som ska bebyggas (byggherrens ansvar) så föreslås att även utdrag från 14 § tas med för att även betona att det även finns ett underhållsansvar.
- Gällande lokalisering av cykelrum inomhus i nära anslutning av entré tror vi inte att det blir möjligt för alla ställen eller blir dåliga alternativ på bekostnad av antalet lägenheter så som planer ligger just nu för kommande byggprojekt vi har.
- Om utrymme mellan varje cykel ska vara 0,6 meter för cykelrum inomhus kommer det att bli väldigt utrymmeskrävande. Finns det skisser med exempel så att det blir tydligt med vad detta faktiskt innebär för projekt som ligger i planen?
- Bra att det ställs krav på att kunna ladda cykelbatterierna i anslutning till cykelparkeringar inomhus. Vi ser att även detta kommer bli utrymmeskrävande och samt att det kommer kräva en hög säkerhetsklass på skalskyddet då batterier är

stöldbegärliga. Till exempel på Vagnboden skulle detta ha inneburit 70 fack och en högre skalskyddsklass.

- Gällande bilparkeringar i gemensamma parkeringsanläggningar behöver en affärsmodell tas fram för att kunna få en finansiell trygghet.
- Gällande tabeller och kartmaterial för parkeringstal för bil föreslår Bostaden en annan ordning för ökad läsbarhet.
- Gällande mobilitetssamordnare är det en omfattande tjänst som ska erbjudas. Särskilt för större fastighetsägare som har många olika verksamheter som hyr lokaler.
- Bilparkering för verksamheter i befintliga områden bör särskild utredning även gälla för fastigheter där verksamheten inte helt är förenligt med gällande planbestämmelser. I befintliga områden så förekommer att vissa verksamheter så som tex kontor, handel o dyl. trots planbestämmelser som anger Industri (delar av Ersboda och Västerslätt). Vid kompletteringsåtgärder bör särskild utredning göras.
- Vid ej planlagt område (finns inom tätort) eller vid äldre planbestämmelser bör även aktuell verksamhet/vad man har eller söker bygglov för att ligga som underlag för parkeringstal.
- Tabell 7. Cykelparkeringstal flerfamiljshus Mått (m²) för cykelplats bör förslagsvis anges, "vanlig cykelplats" samt för platskrävande cyklar.
- 5 % för platskrävande cyklar känns spontant relativt lågt. Om plats för även cykelvagnar finns på förskolor, bör det inte också finnas vid flerbostadshus? Eller är det inkluderat med utrymmet för platskrävande cyklar?
- Tabell 9. Cykelparkeringstal verksamheter Även mått (m²) för cykelvagn bör anges.
- När vi viktat poängsättningarna för de olika mobilitetsåtgärderna tycker vi att man kan komma upp till en 40 % reduktion relativt enkelt och till en låg kostnad. Men däremot tycker vi inte att poängsättningen eller viktningen mellan de olika mobilitetsåtgärderna är bra.

Bilpool 6 poäng och exempelvis cykelpool 4 poäng är väldigt mycket mer resurskrävande att få kvalitet och tillgänglighet på, och som kräver underhåll över tid dessutom. Jämfört med periodkortet 3 resp. 2 poäng som är en relativt låg engångskostnad om erbjudandet mottages.

Erbjudande om årlig cykelservice med hela 3 poäng är också en relativt låg kostnad om erbjudandet mottages jämfört med cykelrum inomhus 3 poäng som är väldigt kostsamt, både vid uppförande och underhållsmässigt. Cykelrum inomhus är också en av de åtgärder vi tror ökar attraktiviteten och status på cykel som huvudsakligt färdmedel mest.

Bilpool borde också premieras mer eftersom det är den åtgärd som kompenserar för minskad tillgänglighet att parkera sin egenägda bil i närheten där man bor. Bilpool är också det som kommer närmast att äga en egen bil och friheten att ta sig till platser som lokaltrafiken inte kan mäta sig med. Det är vi kan komma närmast för att ersätta möjligheten att parkera sin egen bil i närheten där man bor eller arbetar med tillgänglighet till en bilpool.

- Gällande uppföljning och revidering saknar vi en beskrivning av hur det kommer att gå till. Ett förslag är att följa upp upplevd tillgänglighet och kvalitet på mobilitetsåtgärder av de som bor eller jobbar på aktuell fastighet efter ca 3 år.
- Uppföljning och revidering, Mobilitetsnormen bör även uppdateras för att följa gällande lagkrav/byggregler.

Synpunkter och reflektioner Beskrivning av mobilitetsåtgärder - Bilaga

- Cykelparkering i underjordiskt garage med god tillgänglighet för cyklister bör godkännas i åtgärderna "attraktiv cykelparkering" och "cykelrum inomhus".
- Krav på tillgänglighet och användbarhet som t.ex. automatisk dörröppnare och dörrar som kan ställas upp finns redan i Boverkets författningssamlingar.
- Frågor om olika definitioner samt formuleringar som upplevs otydliga.
- Förslag om att det ska vara två åtgärder med cykelservicestation där en enklare variant också ger poäng.
- Prova på-erbjudande för cykelpool – avser det de vuxna i respektive hushåll?
- Servicelösning för grovsopor. Är det inte formellt Vakis ansvar att hantera grovavfall och fastighetsägaren hellre ska se till att yta finns?
- Kan samnyttjande av parkering för anställda och boende räknas som en åtgärd som ger mobilitetspoäng?
- Kan även kollektivtrafikkort till boende räknas som inkomst (som för anställda)?

Kommentar/förslag till justering

Generella synpunkter

- I dokumentet tydliggörs angående vilken typ av fordonsparkering som avses.
- Mobilitetsnormen kompletteras med en begreppsförklaring.
- Kommunen har inga egna mått på parkeringsplatser.
- Räkneexempel skrivs in i dokumentet. Mobilitetsnormen kommer utöver detta kompletteras med webbtjänst som innebär att beräkningarna inte behöver ske manuellt.
- Mobilitetsnormen kompletteras med ett räkneexempel för bilparkeringstal för att förtydliga hur talet ska beräknas. Mobilitetsnormen kommer kompletteras med webblösning som ger beräkningsstöd. Denna är under framtagande.
- Parkering för rullstolar och rullatorer hanteras inte inom ramen för mobilitetsnormen.
- Avsikten med de åtgärder som beskrivs i bilagan är att ansvaret för genomförande och efterlevnad ligger hos byggaktör, detta tydliggörs i det avtal som ska tecknas för eventuell reduktion.

Mobilitetsnorm

- Formulering på sida 3. ses över.
- Arbetsgruppen väljer att behålla nuvarande formulering för att säkerställa att dokumentet inte blir alltför omfattande och belastat.
- Det är fritt för varje enskild fastighetsägare som vill teckna mobilitetsavtal att själv välja bland de olika poängåtgärderna. För fastigheter där just åtgärden cykelrum inomhus inte är lämplig, t.ex. att den anses för utrymmeskrävande, kan andra åtgärder väljas. Det finns inga exempelskisser på åtgärden utan det är upp till varje byggaktör som väljer denna åtgärd att ta fram lämplig utformning för sitt projekt.
- Arbetsgruppen instämmer i att det är av stor vikt att arbeta fram affärsmodeller som möjliggör samlade anläggningar i fler lägen än vad som är aktuellt idag. Det pågår parallella arbeten med att se över detta, hanteras inte inom ramen för Mobilitetsnormen.
- De fasta zonerna tas bort inför antagande vilket förhoppningsvis innebär att läsbarheten ökar. Kompletteras med räkneexempel.
- Kommunen har inga egna mått på cykelparkeringsplatser.
- Antal cykelparkeringar som rymmer platskrävande cyklar har ändrats från 5 % av platserna till 0,1 platser/100 BTA. Detta innebär en sänkning av antalet jämfört med remissförslaget men kommunens bedömning är att detta kommer att vara tillräckligt. Det är både tillåtet och välkommet för fastighetsägare att uppföra fler platser än vad normen kräver utifrån det behov man ser på sin specifika fastighet. Platserna kan förutom lådcyklar även rymma t.ex. cykelvagnar.
- Poängsättningen för mobilitetsåtgärderna utgår från hur mycket en åtgärd bedöms bidra till att minska behovet att äga bil, inte hur dyr den är att genomföra. Vi instämmer i att bilpool är den mest effektfulla åtgärden varför den också ger mest poäng, men ser det samtidigt som positivt att det krävs fler åtgärder för att komma upp i 10 poäng. Poängen för erbjudande om årlig cykelservice har sänkts från 3 till 1 poäng. Ett nytt mellansteg om 6 poäng har införts men där byggaktören endast kan välja bland ett fåtal åtgärder för att säkerställa önskvärd effekt.
- Dokumentet förtydligas med en beskrivning av hur bilparkering för verksamheter hanteras i de fall verksamheten inte är förenlig med planbestämmelse.
- Arbets sätt för uppföljning av mobilitetsavtalen är under framtagande. Se svar i inledande kapitel.

Beskrivning av mobilitetsåtgärder

- Vi har tagit bort kravet på att "attraktiv cykelparkering" ska ligga i marknivå. För "cykelrum inomhus" finns kravet på marknivå kvar, eftersom denna åtgärd ger mobilitetspoäng är kraven på denna högre än för "attraktiv cykelparkering".
- Krav på dörröppnare etc som motsvarar redan gällande nationella krav har tagits bort.
- Formuleringar i de olika dokumenten har setts över för att tydliggöra det som upplevts ottydligt.

Kommenterad [ES9]: Kolla detta

- Kommunen ser positivt på om fastighetsägare ordnar enklare cykelservicemöjligheter, det är dock inget vi ser kan ge mobilitetspoäng utan för det krävs en mer ordentlig cykelservicestation enligt beskrivning i bilagan.
- Prova på-erbjudandet för cykelpool gäller per hushåll, dvs inte fyra timmar per person.
- Hushåll utan bil har svårare att frakta bort avfall till en återvinningscentral. Vi har förtydligat att åtgärd *Servicelösning för grovsopor* innebär att bortforslingen ska beställas via Vakin.
- Samnyttjande kan ge ett lägre behov av parkeringsplatser, detta ligger dock utanför ett eventuellt mobilitetsavtal (dvs det är ingen mobilitetsåtgärd) och beskrivs under rubriken *Samnyttjande av parkering*.
- Kraven på mobilitetssamordnaren har formulerats om. Benämningen mobilitetssamordnare har ändrats till Information och kontaktperson.
- Vi har kompletterat med att även kollektivtrafikkort till boende kan räknas som inkomst.

UPAB

Generella synpunkter

Det är viktigt att vara konsekvent i arbetet från kommunens sida genom att vara noggrann med det övergripande målet, där kravställning av fastighetsägarna är en del, men där även en reglering av tillgången till gatumarksparkering i stadsdelarna är lika viktig.

Synpunkter och reflektioner Mobilitetsnorm

- Som ett förtydligande till Tabell 1 bör exempel tas fram som visar på hur beräkningarna genomförs. Det bästa vore om det kompletterades med ett webbaserat beräkningsstöd.
- Indelningen för zon A är för stor enligt vår uppfattning. Den naturliga gränsen i såväl geografien som vad det gäller karaktär av planområden är efter Petrus Lestadius väg.
- Då kategoriseringen hädanefter ska ske efter Dp så vore det bra om acceptabla gångavstånd inte skiljer mellan bostäder och verksamheter eftersom en fastighet kan innehålla både och.
- Kraven på Rh parkering bör utformas så att dessa krav ställs utifrån att möta syftet med förstärkt tillgänglighet till de målpunkter som avses i lagen. T.ex. ett parkeringshus är inte en målpunkt i sig. Det är fastigheten som parkeringshuset ska serva som är målpunkten.
- Det är bra om det framgår att mobilitetssamordnaren kan vara en avtalad tjänst som fastighetsägaren kan välja att köpa in.

- Då det gäller basåtgärder vs poängåtgärder har alla fastigheter olika fysiska förutsättningar, att klara bas + 10 poäng på en central fastighet som förtätas kan bli svårt att uppnå. Tolkningen blir för hård mot fastighetsägaren som inte rymmer tex väderskydd för 75% cyklarna och konsekvensen blir att det inte är lönt att de gör något alls. Även att det motverkar viljan att utföra i alla fall de poängåtgärder som skulle kunna genomföras.
- En friare lista med möjlighet att välja åtgärder efter fastighetens möjligheter och förutsättningar tror vi kommer att ge mer investeringar i hållbar mobilitet.

Kommentar/förslag till justering

- Arbetsgruppen instämmer att frågan om reglering av gatumarksparkering är central för nå effekt av mobilitetsåtgärder. Denna process hanteras dock inte inom ramen för mobilitetsnormen.
- Mobilitetsnormen kommer kompletteras med webblösning som ger beräkningsstöd. Denna är under framtagande.
- Zonerna ses över med målet att utgå från en enhetlig modell i hela tätorten.
- Acceptabla gångavstånd mellan bostäder- och verksamheter skiljer sig inte åt, de skiljer sig endast mellan centrumfyrkanten och övriga tätorten.
- Dokumentet förtydligas gällande RH-parkering där tydlig målpunkt saknas.
- Kraven på mobilitetssamordnaren (med ny benämning Information och kontaktperson) har formulerats om. Utifrån denna roll bör personen/personerna vara knutna till fastighetsägaren.
- Vi har tagit bort kravet på att "attraktiv cykelparkering" ska ligga i marknivå.
- Vi har infört ytterligare ett steg på poängåtgärder där byggaktören kan välja mellan vissa av poängåtgärderna för att komma upp i 6 poäng, och därmed få en mindre reduktion jämfört med nivån 10 poäng.
- Normen uppdateras med ytterligare en nivå av reduktion för att öka flexibiliteten.

Byggaktörer och fastighetsägare

Balticgruppen

Lägesbaserade parkeringstal

I den nya mobilitetsnormen fyller den lägesbaserade reduktionsmatrisen (närhet till centrum, arbetsplatser, livsmedel, hållplatsfrekvens) en viktig och central funktion. Den bygger på den enkla principen att fastigheters läge i staden påverkar vilket färdstätt som människor använder för att ta sig till och från platsen. I parkeringsnormen (2024) påverkas

parkeringstalet av två faktorer, avstånd till centrum och universitetet. I mobilitetsnormen är kravet på parkering beroende av fler faktorer. Detta är positivt, eftersom det finns flera platser som visar liknande kvaliteter ur ett mobilitetsperspektiv som centrumfyrkanten. Det är inte intuitivt hur fasta tal i zon A och B, relaterar till lägesbaserade tal. Det är också ologiskt varför en karta tas fram när så stor del av tätorten ändå regleras utifrån de fasta parkeringstal. Exploatering i lägen som har goda förutsättningar för att främja en hållbar livsstil borde premieras ännu tydligare. Det logiska vore att hela staden utgår från lägesbaserade parkeringstal. Men att effekten blir större i de lägen som idag presenteras som fasta tal i zon A och B.

Bilparkering för bostäder (flerbostadshus)

I parkeringsnormen (2024) beräknas parkeringstalet per lägenhet och differentieras efter lägenhetsstorlek. I den nya mobilitetsnormen utgår i stället parkeringstalet från sammantagen BTA. Ett schablonalt baserat på BTA riskerar att ge missvisande resultat. Lägenhetsmix är en avgörande faktor för parkeringsbehovet och bör fortsatt beaktas, alternativt införas som en korrigerande parameter.

Bilparkering för verksamheter

Det är otydligt hur parkeringstalen för verksamheter relaterar till lägesparametrar. Utgår man från talen som presenteras i tabell 4 och reducerar sedan beroende på aspekterna i tabell 1? Vid en övergripande jämförelse framstår flera av parkeringstalen – exempelvis för kontor och handel – som högre i mobilitetsnormen än i tidigare parkeringsnorm. Målet borde vara att sänka kraven vid utformning av en ny mobilitetsnorm. Parkeringstal på 2,0 för centrumverksamhet [C] framstår som högt, särskilt då dessa användningsbestämmelser ofta avser småskalig, blandad och i många fall bilberoende verksamhet. För dessa bör normvärdet ses över eller differentieras.

Cykelparkering

Logiken i att cykelparkeringstalen för bostäder är desamma oavsett var i kommunen fastigheten är lokaliserad känns rimlig. Det bedöms heller inte nödvändigt att differentiera cykelparkeringstalen baserat på lägenhetsstorlek, eftersom cykelanvändningen är relativt jämn utslaget på en generell kvadratmeter. Dock, genererar de föreslagna cykelparkeringstalen mycket stora ytanspråk.

Yta för cykelparkering blir en för stor belastning i täta lägen, särskilt utan samnyttjandemöjligheter på allmän plats. Krav på lådcykelplatser, hög andel väderskyddade platser samt fördelning mellan besöks- och boendeparkering behöver sättas i relation till faktisk platskapacitet och ansvarsfördelning mellan fastighetsägare och kommunen. Ett förslag är att använda sig av samnyttjande även när det rör cykelparkeringar.

Samnyttjande och friköp

Samnyttjande är ett viktigt verktyg för att minska det totala parkeringsbehovet och borde därför premieras tydligare, exempelvis genom högre reduktionstal eller lägre friköpsbelopp. I dag är parkeringsköp kopplat till att kommunen bygger eller tillhandahåller bilplatser, men i en mobilitetsnorm bör även friköp kunna finansiera satsningar som stödjer hållbara färdstätt. Exempel på sådana investeringar skulle kunna vara (vilka kan variera och utvecklas takt med innovation och/eller beteendeförändringar): utbyggnad eller drift av kommunala cykelpooler, nya eller förbättrade cykelvägar, cykelservicestationer eller väderskyddade cykelparkeringar (på allmän plats), förstärkt kollektivtrafikutbud. Om detta friköp klassas som mobilitetsåtgärd skulle det ge fastighetsägare fler verktyg att arbeta med, samtidigt som kommunen får ökade möjligheter att styra mot ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Mobilitetsåtgärder och avtal

Relationen mellan mobilitetsåtgärdernas kravnivå och faktisk reduktion bör ses över. En rimligare proportion mellan åtagande och reduktion skulle öka incitamentet för fastighetsägare att använda mobilitetsåtgärder. Mobilitetsavtalen riskerar att kräva långsiktiga åtagande som inte är realistiska. En avtalstid på tio år innebär en risk för inlåsning, där fastighetsägare binds till mobilitetslösningar som inte längre är ändamålsenliga. Normen bör tydliggöra hur mobilitetsåtgärdernas krav ska hanteras långsiktigt, och om praxis kan utvecklas som gör uppföljningen mindre administrativt betungande.

Kommentar/förslag till justering

Lägesbaserade parkeringstal

- Syftet med att använda sig av fasta tal i centrala zoner är att säkerställa ett parkeringstal som skapar förutsättning för en hög tillväxttakt i stadens kärnområden. Modellen ses över för ökad tydlighet och transparens med målet om en enhetlig modell som gäller för hela Umeå tätort.

Bilparkering för bostäder

- I dokumentet ges möjlighet till avsteg från normen i det fall förutsättningarna är sådana att detta kan motiveras. Ett exempel på detta skulle kunna vara för studentlägenheter där bilägandet ser annorlunda ut än hos övriga befolkningen. Bedömningen är att övergången till BTA ger fördelar i form av förenkling i planhandläggning samt minimerar risken till tröskeeffekter som styr lägenhetsfördelning och att detta sammantaget överväger.

Bilparkering för verksamheter:

- Beräkningsgrunden för parkeringstal för verksamheter tydliggörs. Idén är att parkeringstalet sätts i relation till den lägesbaserade modellen vilket i de flesta lägen skulle ge ett betydligt lägre parkeringstal än 2,0 för centrumverksamhet. Detta behöver tydliggöras i dokumentet.

Samnyttjande och friköp

- Umeå kommun har tidigare studerat möjligheten till friköp av mobilitetåtgärder (Koucky och partners, 2023). Slutsatsen från detta arbete var att det finns utmaningar kopplat till konkurrenslagstiftning och ägardirektiv som ger begränsningar i förutsättningarna för ett sådant upplägg. Idén är dock god och det finns stora samordningsvinster med att friköpa tjänster från en och samma aktör. Bör tas i beaktande i kommande revideringar.

Cykelparkering

- Cykelparkeringstalen för bostäder har justerats ned något, inklusive talen för platskrävande cyklar.
- Krav på väderskyddade cykelparkeringar finns enbart inom mobilitetsåtgärderna "attraktiv cykelparkering" och "cykelrum inomhus". Vi har tagit bort kravet på att "attraktiv cykelparkering" ska ligga i marknivå. Detta torde förenkla möjligheten att komma upp i 75 % väderskyddade cykelparkeringar.
- Mobilitetsnormen har kompletterats med ett avsnitt om när samnyttjande av cykelparkeringar är möjligt inom en fastighet.
- Mobilitetsnormen har även kompletterats med ett avsnitt om friköp av besöksparkering för cykel.

Mobilitetsåtgärder och avtal

- Poängsättningen för mobilitetsåtgärderna utgår från hur mycket en åtgärd bidrar till att minska behovet att äga bil, inte hur dyr den är att genomföra. Det är viktigt att åtgärderna får önskvärd effekt, annars skapas problem för boende/verksamma som behöver bilparkering men inte kan få det pga reduktionen.
- Kommunen har tagit fram en mall för mobilitetsavtalet där det framgår vad som händer om fastighetsägaren inte följer avtalet. Det ges möjlighet att omförhandla avtalet samt att byta till andra motsvarande mobilitetsåtgärder (dvs uppnå samma poängnivå med andra åtgärder) om behov uppstår under avtalstiden, t.ex. att en viss åtgärd inte längre fungerar av någon anledning.
- Kraven på mobilitetssamordnaren (med ny benämning Information och kontaktperson) har formulerats om.

Kommenterad [HA10]: [Elin Sundström](#) Kan jag svara så här? Synpunkten var: "Mobilitetsavtalen riskerar att kräva långsiktiga åtagande som inte är realistiska. En avtalstid på tio år innebär en risk för inläsning, där fastighetsägare binds till mobilitetslösningar som inte längre är ändamålsenliga. Normen bör tydliggöra hur mobilitetsåtgärdernas krav ska hanteras långsiktigt, och om praxis kan utvecklas som gör uppföljningen mindre administrativt betungande".

Kommenterad [ES11R10]: [Hanna Almqvist](#) ja!

SKANSKA

- I kvarteret Guldskrinet har Mark och exploatering beslutat att det räcker med ett civilrättsligt avtal för parkering på närliggande fastighet. Principen bör skrivas in i normen.
- Det saknas en tydlig definition för BTA bostadsbebyggelse.
- Det är oklart vilket område som avses med "Närhet till centrum".
- Vilken part ansvarar för att göra/beställa en beläggningsstudie? Vad ska ingå i studien?
- Basåtgärder Attraktiv cykelparkering – "Med väderskydd avses antingen skärmtak eller att platserna lokaliseras inomhus i marknivå" Basåtgärden riskerar att bli kontraproduktiva och leda till att byggaktörer väljer att inte nyttja reduktionsmöjligheten på grund av att de indirekt innebär ett mindre effektivt marknyttjande. Skanska anser att möjlighet att bygga väderskyddad och tillgänglig cykelparkering i källarplan bör tillåtas.
- Hur många mobilitetspoäng krävs för att få 5-40 % reduktion?
- Skanska anser att två poolbilar på 40 lägenheter är för högt krav. Två poolbilar bör tillgodose behovet för 120 lägenheter. Tillgång till öppna bilpooler inom gångavstånd från fastigheten bör också vara fullt tillräckligt. Om kommunen instämmer bör det förtydligas.
- Två ellådcyklar till 40 lägenheter är för högt krav. Två ellådcyklar till ett kvarter - 120-180 st lägenheter är rimligt.
- Från bilagan - "Fastighetens bilparkeringar lokaliseras i en samlad parkeringsanläggning utanför den fastighet som reduktionen gäller." Skanska har noterat att det inom en detaljplan som saknar användningen [P] kan vara planstridig att stycka av en fastighet för parkeringsändamål. Om parkeringsgaraget som förser ett större område är del av en bostadsfastighet så bör även denna bostadsfastighet ges möjlighet till reduktion.
- 0,5 m mått mellan cyklar räcker. 0,6 är ovanligt bred och inte yteffektiv.
- Cykelservicestation ger en låg poäng i relation till insatsen.
- Från bilagan - "Samtliga hushåll som flyttar in i fastigheten under avtalsperioden ska erbjudas ett presentkort på en gratis hemleverans från en lokal livsmedelsbutik. Erbjudandet gäller en gång per lägenhet och ska gälla i sex månader från inflytt. Varje gång en lägenhet byter ägare eller hyresgäst under avtalsperioden ska de nya ägarna eller hyresgästerna få ta del av erbjudandet." Skanska anser att det inte bör bostadsrättsföreningens ansvar att erbjuda gratis leveranser.
- Färgerna i Karta för hållplatslägen stämmer inte med beskrivningen. 1ans linje är röd men 9an är gul. Borde vara tvärtom.
- Klokt med mobilitetssamordnare (dock säkert svårt i BRF där alla boende är privatpersoner som inte är vana att behöva förhandla med pooler och administrera massor av erbjudanden.

- Trivectors rapport Evidensbaserad studie cykelparkering vid bostad (2025) visar att cykelparkering vid nybyggnation har låg beläggningsgrad i allmänhet. Studien visar att dagens kvantitetskrav för cykelparkering tenderar att överstiga efterfrågan. Skanska anser att de kvalitetshöjande kraven kan bidra positivt till ökat cyklande men att Umeå kommun bör se över kvantitetskraven.

Kommentar/förslag till justering

- Skrivning om behov av servitut vid nyttjande av markparkering på annans fastighet ändras till civilrättsligt avtal.
- Se inledande kapitel om förtydligande av BTA-begreppet.
- Med närhet till centrum avses 2500 m nätverksbaserat avstånd, se tabell 1.
- Se inledande kapitel angående ansvarsfördelning kopplat till utredningar.
- Vi har tagit bort kravet på att "attraktiv cykelparkering" ska ligga i marknivå.
- Vi har infört ytterligare ett steg på poängåtgärder där byggaktören kan välja mellan vissa av poängåtgärderna för att komma upp i 6 poäng, och därmed få en mindre reduktion jämfört med nivån 10 poäng.
- Gränsen för när en bilpool ska innehålla minst två poolbilar har justerats från 4001 till 5001 BTA. Det är inte möjligt att hänvisa till att det finns en bilpool i närheten av fastigheten för att få tillgodoräkna sig den som en mobilitetsåtgärd. Fastighetsägaren måste ha ett avtal med bilpoolsföretaget för att säkerställa tillräckligt antal poolbilar samt att bilpoolen inte riskerar att försvinna under avtalstiden med kommunen. Däremot kan bilpoolen vara öppen även för andra än de boende på fastigheten och den behöver inte vara lokaliserad på egna fastigheten.
- Vi har justerat gränserna för antal poolcyklar så att kraven har sänkts något, dock inte i den utsträckning som Skanska önskat.
- Den samlade anläggningen kan även vara inom samma fastighet, tydliggörs i dokumentet.
- Måttet 0,6 m gäller specifikt för mobilitetsåtgärden "cykelrum inomhus". Eftersom denna åtgärd ger mobilitetspoäng är kraven på denna högre än för cykelparkeringar generellt. För fastigheter där just åtgärden cykelrum inomhus inte är lämplig, t.ex. att den anses för utrymmeskrävande, kan andra åtgärder väljas i de fall byggaktören vill teckna mobilitetsavtal.
- Poängsättningen för cykelservicestation och övriga mobilitetsåtgärder utgår från hur mycket en åtgärd bidrar till att minska behovet att äga bil, inte hur dyr den är att genomföra. Det är viktigt att åtgärderna får önskvärd effekt, annars skapas problem för boende/verksamma som behöver bilparkering men inte kan få det pga reduktionen.
- Åtgärden leveransskåp livsmedel har strukits helt eftersom det numera finns ett större utbud på hemleveranser där man kan beställa med kortare varsel och även välja leveranstid. Åtgärden bedöms därför inte längre ge någon större effekt och har tagits bort.

- Kartan med busshållplatser är uppdateras.
- Vi instämmer i att det kan bli en utmaning för bostadsrättsföreningar att ordna med det som ett eventuellt mobilitetsavtal kräver. Det är viktigt att byggaktörer är transparenta om kraven när de säljer lägenheterna så att köparna vet vilka förutsättningar som gäller på fastigheten. De flesta bostadsrättsföreningar anlitar olika företag för fastighetsförvaltning, i vissa fall är byggaktören och fastighetsförvaltaren samma företag. Fastighetsförvaltare upphandlar ofta andra tjänster åt olika bostadsrättsföreningar så mobilitetstjänster kanske också kan upphandlas och administreras av dessa? Kraven på mobilitetssamordnaren (med ny benämning Information och kontaktperson) har formulerats om.
- Trivektors rapport Evidensbaserad studie cykelparkering vid bostad (2025) bygger på studier av fastigheter i Stockholm, Göteborg och Malmö, med en stor övervikt på fastigheter i Stockholm. Cykelinnehavet i Umeå är betydligt högre än vad det enligt rapporten är i dessa städer, vilket också gör behovet av cykelparkeringsplatser högre i Umeå. Cykelparkeringstalen för bostäder har justerats ned något men inte i den utsträckning som rapporten föreslår.

Fastighetsägarna

(Remissyttrandet är sammanfattat).

Fastighetsägarna välkomnar en ny mobilitetsnorm som syftar till att skapa möjlighet för omställning till hållbart resande samt ge goda förutsättningar för att nå kommunens mål om hållbar tillväxt med sikte på 200 000 invånare år 2050. Vi anser samtidigt att denna version behöver omarbetas och gärna i samverkan med fastighetsägare/utvecklare.

Fastighetsägarna är huvudsaklig avsändare till remissyttrandet, underlaget är framarbetat i samarbete med ett antal medlemsföretag som även de står som avsändare; Buref AB, Bonava, Rikshem, Lerstene, Diös och Balticgruppen.

Främja etablering av mobilitetstjänster i Umeå

Generellt sett upplever vi att beskrivningen av den nya mobilitetsnormen innehåller för mycket detaljer, som snarare försvårar än förenklar för exploitörer att främja mobilitetstjänster.

Geografiska förutsättningar för att teckna mobilitetsavtal:

- Angående att verksamheter får ha högst 500 m gångväg till busshållplats med minst en avgång var 15:e minut dagtid: Avståndet borde vara 600 m, dvs samma som det är mellan bostad och parkering eller besöksparkering. Är det hållbart med en sådan turtäthet då människor i verksamhetsområden arbetar under dagen?

Synpunkter på mobilitetsåtgärder för bostäder:

- Attraktiv cykelparkering, gällande andel parkeringar med väderskydd och ramlåsmöjlighet: 75 % är en hög siffra om den ska vara möjlig att uppnå i befintlig bebyggelse.
- Angående att cykelpool ska innehålla både ellådcyklar och vanliga elcyklar: Vanlig elcykel är en dyr tjänst med låg nyttjandegrad. Ersätter sällan daglig kommunikation.
- Möjlighet att förlägga bilpoolplatser på kvartersmark i gatuplan. Öppen bilpool ska ge högre poäng än sluten, eftersom den används mer och är till nytta för staden.
- Gränsen för när en bilpool ska innehålla minst två poolbilar bör ligga på 5000 kvm (i stället för 4000).
- Prova på-erbjudande för bilpool: Går ej att räkna på. För detaljerat för att vara flexibelt i relation till den utveckling som sker.
- Erbjudande om kollektivtrafikkort: En dyr lösning om omflyttningen är hög.
- Leveransskåp livsmedel: En låg poäng i relation till kostnad och mobilitetseffekt.
- Prova på-erbjudande hemleverans av livsmedel: För detaljerat för att regleras i mobilitetsnorm. Svårhanterligt vid hög omsättning.

Synpunkter på mobilitetsåtgärder för verksamheter:

- Attraktiv cykelparkering: Varför definiera att de ska vara i markplan? Är de tillgängliga så är de.
- Avgiftsbelagd bilparkering: Vad är marknadsmässig hyra? Hur följs det upp?
- Erbjudande om kollektivtrafikkort eller presentkort på ett däckbyte cykel: Det är för detaljerat att reglera i mobilitetsnormen att de anställda själva ska få välja om de vill ha kollektivtrafikkort eller däckbyte cykel.

Skapa förutsättningar för reduktion av antalet p-platser och på så vis minska den relativa attraktiviteten för bilen

Det nya förslaget ger i sitt grundutförande ett högre antal bilplatser än nuvarande regler (se bilagor med räkneexempel).

Det nya förslaget kommer att minska p-platser i centrala lägen där behovet är störst och ställer samtidigt krav på ökat antal p-platser i ytterområden. Det finns i vissa ytterområden redan idag många tomma p-platser (flertalet medlemmar redovisar 15% vakanser). Här behövs snarare ökad nyttjandegrad än ökade krav på fler p-platser. Bra karta för P-tal, men B-området anser vi bör vara större (varför utelämnade de större exploateringsområdena som ex. Ön och Tomtebo strand som ska präglas av mobilitetstjänster?). Det är bra att acceptabla gångavstånd till p-platser har utökats, men samtidigt märkligt att avståndet till buss är krympt rejält genom att ni går från radie på 400 m till 300 m faktisk gångväg.

Skapa en tydlig spelplan för exploatörer och underlätta genomförandet av projekt som stärker Umeås tillväxt.

Vi har generellt sett inget emot lägre p-tal som går att hänvisa till i mobilitetsnormen. Med förtydligande och vissa korrigeringar ser vi positivt på nya mobilitetsnormen.

Det nya förslaget i sitt grundutförande ett högre antal cykelplatser än nuvarande regler i det äldre beståndet och ett lägre i nyproduktion. Våra medlemmar upplever att de i nyproduktionen har uppskattningsvis 30-40% lediga cykelplatser så den bör justeras ned ytterligare. Vi anser att man även bör ta hänsyn till hur utbyggt cykel- och gångvägar är inom olika områden. Att minst 5 procent ska vara utrymmen för skådcyklar anser vi är för högt tal i förhållande till hur platserna nyttjas, i dag är det uppskattningsvis under 1% lådcyklar. Utifrån det tar platserna för stort utrymme.

Ta fram modeller för uppföljning av mobilitetsnormens effekt och efterlevnad

Det är för oss oklart varför BTA bostadsbebyggelse används som beräkningsgrund, i stället för BOA/LOA. Det är enligt oss ett otydligt mål som kan tolkas olika av olika tjänstemän. Umeå kommun har en gång tidigare frångått BTA som grund för parkeringar, "bättre isolering av hus innebär ökat behov av parkering". BTA slår mycket hårt mot gamla hus och hus med källare.

Enligt bifogade räkneexempel kan vi dra följande generella slutsatser:

- Om man antar det nya förslaget till mobilitetsnorm kommer det att kraftigt försvåra förtätnings- och utvecklingsprojekt i det befintliga beståndet.
- Det nya förslaget till mobilitetsnorm ger en ökning av både bil- och cykelplatser i befintliga bestånd samtidigt som det indikerar ett minskat behov av bägge transportmedlen i nyproduktionen.
- Det nya förslaget till mobilitetsnorm är inte gynnsamt för den som vill energieffektivisera sina byggnader.

Övrigt

- Varför ska det behöva finnas servitut i stället för vanliga 25-årliga parkeringsavtal?
- Hur slår parkeringstalen för flerbostadshus på studentboenden?
- Motstridiga uppgifter om antal besöksparkeringar (tabell 3: 0,2 besöksparkeringar/enhet för småhus, jämfört med löptext: 0,15 besöksparkeringar/100 m² BTA)

Kommentar/förslag till justering

Främja etablering av mobilitetstjänster i Umeå

- För att möjliggöra att fler anställda än vanligt ska välja annat färdmedel än bil är det viktigt att förutsättningarna att resa med t.ex. buss är goda, avståndet till

busshållplats med god turtäthet kan då inte vara för långt. Avstånd 600 m till bilparkering gäller endast för centrumfyrkanten, inom detta område har i stort sett samtliga fastigheter en busshållplats med hög turtäthet inom 500 m. Utanför centrumfyrkanten gäller avståndet 400 m till bilparkering, samtidigt som kravet på busshållplats är 500 m för att få teckna mobilitetsavtal för verksamheter. Det ställs alltså inte några högre avståndskrav på buss jämfört med bil.

Vetskapen om att det finns möjlighet att ta sig hem även under arbetsdagen om ett oförutsett behov av det uppstår ger för många människor en trygghet att våga välja att resa med kollektivtrafik till arbetet. De busslinjer som idag har avgång minst var 15:e minut i rusningstid har det även under dagen vilket innebär att det i praktiken inte skulle bli någon skillnad att ta bort kravet på att det ska gälla även dagtid. Vi har tydliggjort i mobilitetsnormen hur dagtid definierats.

- Vi har tagit bort kravet på att "attraktiv cykelparkering" ska ligga i marknivå. Detta torde förenkla möjligheten att komma upp i 75 % väderskyddade cykelparkeringar.
- Vi har justerat gränserna för antal poolcyklar så att kraven har sänkts något men däremot finns kravet på vanlig elcykel kvar för större fastigheter. Elcyklar kan ersätta bilen på resor som för många upplevs som för långa för att cykla med vanlig cykel, utan att det finns behov av att använda lådcykel.
- Umeå kommun ser positivt på om bilpoolen är öppen för andra användare än boende på fastigheten. Däremot kan det inte ge mer poäng eftersom det inte minskar de boendes behov av egen bil (och därmed behovet av parkeringsplatser) att bilpoolen är tillgänglig för andra. Synpunkten medför ingen förändring.
- Gränsen för när en bilpool ska innehålla minst två poolbilar har justerats från 4001 till 5001 BTA.
- *Prova på-erbjudanden till olika mobilitetstjänster:* Erfarenheter från andra kommuner är att ett problem har varit att boende inte har känt till att det finns mobilitetsåtgärder kopplade till fastigheten de bor på. Prova på-erbjudanden är ett sätt att säkerställa att alla känner till åtgärderna. Synpunkten medför ingen förändring.
- *Erbjudande om kollektivtrafikkort:* För att åtgärden ska få önskad effekt är vår bedömning att alla som flyttar in i fastigheten under hela avtalsperioden behöver få ta del av den. Vi ser det som positivt att det finns ett antal olika åtgärder att välja bland så att fastighetsägaren kan anpassa åtgärderna efter vad man bedömer passa på sin fastighet. Om en fastighetsägare t.ex. bedömer att omflyttningen i fastigheten kommer att vara hög kan andra åtgärder väljas. Synpunkten medför ingen förändring.
- Poängsättningen utgår från respektive åtgärds effekt på att hushåll som annars skulle äga bil ska välja bort att göra det (dvs inte från åtgärdens kostnad). Åtgärden leveransskåp livsmedel har strukits helt eftersom det numera finns ett större utbud på hemleveranser där man kan beställa med kortare varsel och även välja leveranstid. Åtgärden bedöms därför inte längre ge någon större effekt och har tagits bort.

- Attraktiv cykelparkering (verksamheter): Vi har tagit bort kravet på att "attraktiv cykelparkering" ska ligga i marknivå.
- Marknadsmässig hyra är en hyra som motsvarar på andra fastigheter i närområdet eller motsvarande lägen.
- *Erbjudande om kollektivtrafikkort eller presentkort på ett däckbyte cykel (verksamheter):* Varken kollektivtrafikkort eller vintercykling är aktuellt för alla verksamma på en fastighet. I många fall är det avgörande var varje medarbetare har sin bostad för vilken åtgärd som passar just den personen. Det är viktigt att alla kan välja det som de själva kan ha nytta av för att åtgärden ska kunna ge önskad effekt. Synpunkten medför ingen förändring.

Skapa förutsättningar för reduktion av antalet p-platser och på så vis minska den relativa attraktiviteten för bilen

- Angående kommentar om hur det lägesbaserade parkeringstalet slår i geografin – se inledande kapitel.
- Arbetsgruppen instämmer i att nyttjandegraden i våra ytterområden behöver öka. Av denna anledning öppnar vi för samnyttjande på näraliggande fastighet på ett tydligare sätt än inom tidigare norm.
- Modellen ses över med målsättningen om en enhetlig modell där Umeås tillväxtområden inkluderas på ett tydligare vis.
- För att bussen ska vara ett realistiskt vardagsalternativ och ska kunna fungera som ersättning för bil så har arbetsgruppen gjort bedömningen att hållplats behöver finnas i direkt närhet till bostaden.

Skapa en tydlig spelplan för exploatörer och underlätta genomförandet av projekt som stärker Umeås tillväxt.

- Antal cykelparkeringsplatser för bostäder har justerats ned något.
- Cykelvägnätet anses väl utbyggt i hela Umeå tätort och bedöms inte påverka cykelinnehavet i olika delar av staden.
- Antal parkeringar som rymmer platskrävande cyklar har ändrats från 5 % av cykelparkeringsplatserna till 0,1 platser/100 BTA vilket innebär en sänkning av antalet jämfört med remissförslaget.

Ta fram modeller för uppföljning av mobilitetsnormens effekt och efterlevnad

- Se svar i inledning. BTA används som beräkningsgrund för att förenkla handläggning i tidiga skeden men också för att motverka tröskeeffekter som kan uppstå när parkeringstalet varierar stort mellan små- och stora lägenheter. Hur BTA definieras tydliggörs i dokumentet.
- När arbetsgruppen räknar på samma exempel får vi andra resultat där skillnaden blir betydligt mindre mellan ny och gammal norm. Den nya normen innebär att parkeringstalet blir något högre i vissa lägen och lägre i andra. Speciellt beroende på vilken lägenhetsstorlek som räknas på men också vilken av de tidigare zonerna man befinner sig i. Ambitionen är att den nya normen på ett mer realistiskt sätt ska spegla resandeförutsättningar i staden samt de tillväxtambitioner som finns utpekade i befintliga planer och program där vissa lägen blir särskilt strategiska.
- Målsättningen är att tvärtom kommentaren förenkla för förtätning genom att möjliggöra för en högre byggrätt som kompensation för mobilitetsåtgärder.
- Angående kommentaren att mobilitetsnormen skulle försvåra för fastighetsägare som har ambition att energieffektivisera så har arbetsgruppen svårt att se vad kommentaren avser och hur de hänger ihop.

Övrigt

- Ändrat i antagandeverisionen från servitut till att det är tillräckligt med civilrättsligt avtal.
- När det gäller små lägenheter och studentlägenheter blir parkeringstalet något högre i denna version utifrån de nya beräkningsmodellerna. För att motverka att det byggs parkering som inte nyttjas öppnas i stället för avvikelser från norm i de fall byggaktören kan motivera detta på ett tydligt sätt och genom utredning visa på att avvikande behov.
- Parkering för småhus utgår ifrån enhet istället för BTA vilket medför att talet blir annorlunda än om man skulle använt samma beräkningsgrund.

Övriga inkomna synpunkter

Bygderådet

Bygderådet Umeå välkomnar ambitionen att skapa en mer hållbar mobilitet i kommunen. Samtidigt vill vi lyfta fram att den föreslagna mobilitetsnormen i sin nuvarande form i huvudsak är utformad för tätortens förutsättningar och därför riskerar att få negativa

konsekvenser för utvecklingen i kommunens byar och småorter. Nedan följer våra huvudsakliga synpunkter.

- Mobilitetsnormen bygger på antagandet att boende har nära till service, handel, kollektivtrafik och arbetsplatser. Detta stämmer för centrala Umeå, men inte för majoriteten av kommunens landsbygdsområden. För boende i byarna är bilen inte ett val utan en nödvändighet för att nå arbete, skola, vård och dagligvaror. Vi vill att normen tar hänsyn till de olika förutsättningar som råder i kommunen.
- I tätorten kan parkeringstalen reduceras genom lägesfaktorer och mobilitetsavtal. Dessa möjligheter saknas för landsbygden. Resultatet blir att landsbygdsprojekt får högre kostnader och mindre flexibilitet.
- Cykelparkeringstalen är identiska i hela kommunen, oavsett om fastigheten ligger i centrum eller i en by 30 km från Umeå. Detta skapar krav som inte speglar faktiska resmönster och riskerar att leda till ineffektiva investeringar.
- Mobilitetsnormen innehåller inga mål, strategier eller verktyg som stärker hållbar mobilitet i kommunens byar. Den utgår från tätortens förutsättningar och erbjuder inga motsvarande satsningar för landsbygden, såsom utvecklad kollektivtrafik, lokala mobilitetspunkter, samåkningstjänster, cykelinfrastruktur mellan byar eller stöd för service i närområdet. Resultatet blir att landsbygden inte ges några verktyg att minska bilberoendet.
- Genom att ställa högre krav på parkering utan att erbjuda alternativa mobilitetslösningar riskerar normen att fördyra byggnation i landsbygdsområden.

Kommentar/förslag till justering

- Remissförslaget har tagit hänsyn till de olika förutsättningar som råder genom att parkeringstalen varierar beroende på fastighetens läge. Att arbeta för en ökad tillgänglighet i staden för andra färdmedel än bilen (genom t.ex. mobilitetsåtgärder) innebär att utrymme säkras för de som faktiskt behöver använda bilen, exempelvis de som bor på våra landsbygder.
- Reduktionen är beroende av att vardagslivet ska gå ihop utan bil. Här finns en skillnad i förutsättningar mellan Umeå tätort och våra landsbygder som mobilitetsnormen speglar.
- Det är inga större skillnader i cykelinnehavet mellan boende på landsbygden respektive tätorten. Cykelparkeringstalet för bostadsfastigheter är därför samma i hela kommunen, däremot skiljer det sig åt för fastigheter med verksamheter.
- Mobilitetsnormen är ett verktyg som används i detaljplane- och bygglovsprocessen bland annat för att säkra tillräckligt många parkeringsplatser kopplat till en fastighet. I Umeå tätort ges möjlighet att göra mobilitetsåtgärder i stället för en andel av parkeringsplatserna, detta är åtgärder som fastighetsägaren ansvarar för att genomföra och bekosta. Kommunen ser positivt på om fastighetsägare på landsbygden vill ordna t.ex. samåkningstjänster för sina hyresgäster, däremot ser vi

inte att det har potential att minska bilägandet i så stor utsträckning att det kan ge reduktion på parkeringstalet. Infrastruktur så som kollektivtrafikutbud och cykelvägar hanteras inte inom ramen för mobilitetsplanen.

- Det finns flera aspekter som påverkar kostnaden för byggnation. Bedömningen är att det utanför Umeå tätort finns andra förutsättningar för hållbar mobilitet än vad det gör i staden och att det, för att säkerställa en god tillgänglighet, inte är skäligt att arbeta med reduktion på samma sätt som i en tät stadsmiljö.

Kommenterad [HA12]: [Erika Sundström](#) Den här tyckte jag var svår att hitta på ett trevligt svar på, har du någon bättre idé vad vi kan svara? Synpunkten var: "Genom att ställa högre krav på parkering utan att erbjuda alternativa mobilitetslösningar riskerar normen att fördyra byggnation i landsbygdsområden" (Det finns även en annan punkt med snarlik fråga som fått svar på varför man inte kan få reduktion på landsbygden)

Kommenterad [ES13R12]: Kanske nått i denna stil?

Kommenterad [HA14R12]: Ja, det blir bra!



Tjänsteskrivelse

2026-05-13

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2025/01042

Motion 41/2025: Inför hyggesfritt skogsbruk i kommunens skogar; Bore Sköld (V)

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

Att avslå motionen i enlighet med miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande.

Ärendebeskrivning

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

Att avslå motionen, i enlighet med miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet, Bore Sköld, har anmält rubricerad motion till kommunfullmäktige och föreslår:

- att Umeå kommun inför en skogsbruksplan baserad på hyggesfritt kontinuitetsskogsbruk för hela sin kommunägda skogsmark, med ökad andel löv- och blandskogar och främjande av naturlig föryngring.
- att skogar med höga naturvärden undantas från brukande och skyddas långsiktigt.
- att Umeå kommun utreder former för stöd till privata skogsägare som vill ställa om till hyggesfritt skogsbruk, exempelvis genom rådgivning, kursverksamhet eller samverkansinsatser.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har yttrat sig och föreslår att motionen ska avslås. Nämnden hänvisar sammanfattningsvis till att fokus bör läggas på den skogsbruksplan som är under framtagande. Den bygger på att mål och förutsättningar i respektive avdelning ska vara avgörande för vilka typer av skötselmetoder som bör användas.

I skogsbruksplanen som är under framtagande föreslås hyggesfria metoder vara förstahandsval inom framför allt en viss typ av områden. Förutsatt att egenskaper som vegetationstyp, markförhållanden och liknande möjliggör

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/01042

det. Detta gäller områden som ligger bostadsnära, inom översiktsplanens gröna korridorer och friluftsområden, eller där uppgifter visar på skoglig kontinuitet.

Vidare menar Miljö- och hälsoskyddsnämnden att

- Eventuell förändring av inriktningen på skötseln av skogsinnehavet bör tas genom politiskt beslutad revidering av befintliga inriktningsmål för Umeå kommuns markreserv.
- Skogsbruksplanens målklasser bedöms vara ett tillräckligt verktyg för att områden med höga naturvärden ska bevaras.
- Den långtgående vägledning och stöd till privata skogsägare gällande hyggesfritt som föreslås, inte ligger inom kommunens grunduppdrag.

Mark-och exploatering delar Miljö- och hälsoskyddsnämndens syn på ärendet och föreslår därmed att motionen avslås.

Beslutsunderlag

Motion 41/2025

Miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande

Beslutet ska skickas till

Motionären

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Mark och Exploatering

Rebecka Lindgren

Mark-och exploateringsingenjör

Helen Nilsson

Mark-och
exploateringsdirektör

§ 34

Ärendenr: 2025-6610

Motion: 41/2025: Inför hyggesfritt skogsbruk i kommunens skogar; Bore Sköld (V)

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår Kommunfullmäktige att besluta att avslå *Motion 41/2025 inför hyggesfritt skogsbruk i kommunens skogar* utifrån nedanstående resonemang.

Reservation

Mattias Nilsson (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande

Utifrån motionens yrkanden:

1. Nämnden anser att fokus bör läggas på den skogsbruksplan som är under framtagande. I den presenteras förslag som kan ses som ett rimligt första steg i riktningen mot ett skogsbruk som sköts med hyggesfria eller till natur- och sociala värden mer hänsynstagande metoder. Nämnden anser också att en förändring av inriktningen på skötseln av skogsinnehavet bör tas genom politiskt beslutad revidering av befintliga inriktningsmål för Umeå kommuns markreserv, i och med att en skogsbruksplan inte är politiskt beslutad utan är att se som ett register över skogliga beståndsdata.
2. Skogsbruksplanens målklasser bedöms vara ett tillräckligt verktyg för att områden med höga naturvärden ska bevaras. Reservatsbildning av större sammanhängande områden med höga naturvärden är positivt.
3. Nämnden anser att denna långtgående vägledning och stöd inte ligger inom nämndens grunduppdrag, men ser positivt på att kommunen kan erbjuda tillgång till visningsskogar.

Ärendebeskrivning

Ett fördjupat resonemang utifrån de tre yrkanden som lagts fram av Bore Sköld (V) i motion 41/2025, Inför hyggesfritt skogsbruk i kommunens skogar följer nedan:

1. *Att Umeå kommun inför en skogsbruksplan baserad på hyggesfritt kontinuitetsskogsbruk för hela sin kommunägda skogsmark, med ökad andel löv- och blandskogar och främjande av naturlig föryngring.*

Umeå kommun
Miljö- och hälsoskyddsnämnden**Sammanträdesprotokoll**
2026-03-19

Gällande inriktningsmål för kommunens markreserv delar mycket riktigt in skogsinnehavet i tätortsnära skogar och skogar som ska skötas för produktion. För produktionsskogen finns ett avkastningskrav, och en långsiktig avverkningsnivå på 80 % av tillväxten. Ett krav är också att väl beprövade och kända metoder ska användas på dessa områden. Inget strikt hinder finns därför att använda vissa typer av hyggesfritt skogsbruk, även om trakthyggesbruket anses betydligt mer beprövat. Inriktningsmålet specificerar också att den skogliga skötseln ska baseras på en aktuell skogsbruksplan. Inom konventionell skogsbruksplanering delas skogsmarken in i avdelningar där varje avdelning har ett antal beståndsegenskaper, bland annat ålder och virkesvolym, men också egenskaper kopplade till vegetationstyp, markförhållanden och liknande. Avvägningen mellan produktion och naturvård görs genom att dela upp skogsinnehavet i fyra olika målklasser; PG – produktion med generella naturhänsyn; K – Kombinerade mål; NS – Naturvård med skötsel; samt NO – naturvård orört. En konventionell skogsbruksplan är framför allt upplagd för att ge lämpligt underlag till de förhållanden som gäller för trakthyggesbruket, där åtgärder tydlig kopplas till volymer, åldrar och liknande. Även hyggesfria metoder som exempelvis överhållen skärm är väl anpassade till modellen. I den skogsbruksplan som är under framtagande har särskild hänsyn tagits till de områden som ligger bostadsnära, inom översiktsplanens gröna korridorer och friluftsområden, eller där uppgifter visar på skoglig kontinuitet. I de fall berörda avdelningar inte har målklass NO/NS så är de generellt K – kombinerat mål vilket innebär att de ska skötas för att bevara de specificerade värdena på platsen.

Utifrån motionens inriktning så definieras hyggesfritt skogsbruk som skogs som sköts med selektiv avverkning. Används denna snävare definition så innebär det att andelen sekundära trädslag kommer att öka inom innehavet, för Umeås del så innebär detta gran. Selektiv avverkning är sämre anpassad till att bidra till ökade inslag av lövträd och brukande av tallskog. Oavsett hyggesfri modell så är det viktigt att prioritera mark som möjliggör god naturlig föryngring, framför allt där det råder god markaktivitet eller på torrare marker. Friska och fuktiga marker av låg eller medelhög bonitet är generellt svårare att föryngra naturligt utan markberedning, något som inte är praktiskt görbart för områden som sköts med selektiva metoder. Används däremot även olika typer av skärmskogsbruk ökar möjligheterna till naturlig föryngring. Hyggesfria metoder kan användas för att producera kvalitetsvirke, genom en långsiktig skötsel inriktad på att skapa skogar med äldre, kvalitativa träd. En inriktning på att använda selektiva metoder anses vara väl begränsande. Vissa bestånd är svåra att ställa om till denna typ av skogsbruk, exempelvis högstammiga vindkänsliga bestånd. En omställning kan här innebära att helt börja om ifrån plantskog. Skog inom områden som är utpekade för exploatering enligt översiktsplan där inga naturvärden eller sociala värden finns är inte heller orimliga att bruka enligt trakthyggesmodellen. Sammantaget bör fokus läggas på att börja med använda den skogsbruksplan som är under framtagande, och att inte heller helt begränsa de hyggesfria metoderna till enbart selektiva avverkningar. På så vis

Umeå kommun
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Sammanträdesprotokoll
2026-03-19

bygger vi upp skötselkunskaperna rörande hyggesfria metoder samtidigt som de mest prioriterade skogarna sköts med hänsyn till naturvärden, social värden och skoglig kontinuitet.

2. *Att skogar med höga naturvärden undantas från brukande och skyddas långsiktigt.*

Enligt metodiken för framtagande av skogsbruksplanen och indelningen av skogen i olika målklasser (se ovanstående punkt) så ska områden med höga naturvärden utgöras av NO- eller NS-bestånd, beroende på om skötselåtgärder krävs för att vidmakthåll eller stärka naturvärdena på platsen, eller om friutveckling syftar till att upprätthålla eller förstärka naturvärdena. Utöver dessa områden så används målklassen K för att fånga upp områden när naturvärdet inte uppnår en hög nivå, men där det finns ekologiska värden som behöver särskild hänsyn. Här inryms till exempel kontinuitetsskogar där vi söker att bevara en skoglig kontinuitet, främst genom olika typer av hyggesfria metoder. I många fall utgörs skogar med höga naturvärden av mindre områden som inte lämpar sig för reservatsbildning. När det rör sig om sammanhängande områden med höga naturvärden så är det positivt att dessa avsätts som naturreservat. Ett exempel på ett sådant lämpligt område är Kläppudden vid Norrmjöle.

3. *Att Umeå kommun utreder former för stöd till privata skogsägare som vill ställa om till hyggesfritt skogsbruk, exempelvis genom rådgivning, kursverksamhet eller samverkansinsatser.*

Nämnden anser att denna långtgående vägledning och stöd inte ligger inom vårt grunduppdrag. I och med kommunens stora skogsinnehav och möjligheter att bedriva ett varierat skogsbruk utifrån olika mål och förutsättningar så finns dock möjlighet ge skogsägare i regionen inblick i olika metoder och skötselåtgärder genom att erbjuda tillgång till visningsskogar. Kommunens samverkansavtal med Sveriges lantbruksuniversitet är en fördel i att bedriva en vetenskapligt grundad försöksverksamhet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, 2026-03-05

Motion till Umeå kommunfullmäktige – Inför hyggesfritt skogsbruk i kommunens skogar

Underlaget till själva ärendet, 2025-11-13

Beredningsansvariga

Johan Bäckman, miljöplanerare

Yrkanden på sammanträdet

Mattias Nilsson (V) yrkar att tjänsteskrivelsen avslås, och att Miljö och Hälsoskyddsnämnden anser att motionen bör bifallas i kommunfullmäktige.

Motivering:

Skogsvårdsstyrelsen skriver i sin rapport (2026/07) Biologisk mångfald i skogen: "Tillståndet för den biologiska mångfalden i Sveriges skogar är allvarligt. Ett stort antal skogslevande arter är hotade, främst till följd av förlust av livsmiljöer, fragmentering och brist på skoglig kontinuitet. Bakomliggande orsaker är bland annat ett långvarigt, storskaligt trakthyggesbruk med begränsad miljöhänsyn, minskad brandfrekvens, dikning, upphörd hävd och igenväxning."

Det är därför viktigt att Umeå kommun gör sin del för att främja biologisk mångfald i våra skogar. Vi måste vara tydlig med vilken inriktning Umeå kommuns skogsbruk ska ha och bör således bifalla motionen.

Julia Algotsson (C), Mikael Thyni (M) och Andreas Sjögren (S) yrkar bifall till tjänsteskrivelsen.

Simon Mattsson (MP) och Dennis Larsson (S) ställer sig bakom Nilssons (V) yrkande om bifall till motionen.

Beslutsgång

Ordförande ställer de två förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar att bifalla tjänsteskrivelsen

Omröstning begärs.

Godkänd omröstningsordning är "Ja" för bifall till tjänsteskrivelsen och "Nej" för bifall till motionen.

Omröstningsresultat

Med 8 ja-röster mot 3 nej-röster beslutar nämnden att bifalla tjänsteskrivelsen.

	Ja	Nej
Andreas Sjögren (S)	X	
Julia Algotsson (C)	X	
Anna Bengtsson (S)	X	
Dennis Larsson (S)		X
Elin Nejne	X	
Jari Prosi (S)	X	
Mikael Thyni (M)	X	
Gabriel Farrysson (M)	X	
Mattias Nilsson (V)		X
Simon Mattsson (MP)		X
Emil Bayat (L)	X	

Umeå kommun
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Sammanträdesprotokoll
2026-03-19

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsens diarium: (ksdiarium@umea.se)

Motion till Umeå kommunfullmäktige, 2025-11-13

Inför hyggesfritt skogsbruk i kommunens skogar



Umeå kommun är en betydande markägare med ett stort skogsinnehav. Kommunens skogar sköts idag i huvudsak enligt två modeller: tätortsnära skogsskötsel och produktionsinriktat trakthyggesbruk. Trakthyggesbruket, där stora skogsytor kalavverkas och återplanteras, leder till en rad negativa följder för biologisk mångfald, rekreationsvärden och landskapsbild. Marken utarmas, koldioxid frigörs och skogens sociala värden minskar. Detta motverkar både lokala miljömål och nationella klimatmål. Skogen har stor potential att fungera som kolsänka. Hur skogen brukas avgör hur mycket kol som binds i mark och biomassa. Kontinuitetsskogsbruk – även kallat hyggesfritt skogsbruk – innebär att skogen alltid hålls trädbevuxen och att uttag sker genom selektiv avverkning. Detta gynnar både återväxt, rekreationsvärden och långsiktig kolinlagring. Forskning från bland annat Lunds universitet visar att hyggesfritt skogsbruk ger större samhällsnytta än kalhyggesbaserat skogsbruk, sett till klimatpåverkan, vattenkvalitet, biodiversitet och sociala värden. Kontinuitetsskogsbruk skapar mer varierade och motståndskraftiga skogar med bättre förutsättningar att klara klimatförändringarnas ökade risker för torra, stormskador, insektsangrepp och brand. Skogar med olikåldriga träd och större inslag av lövträd har högre ekologisk resiliens och kan samtidigt ge en stabil virkesintäkt över tid.

Flera kommuner har redan infört hyggesfritt skogsbruk i sina skogar, bland annat Göteborg och Luleå. Erfarenheterna visar att hyggesfritt inte behöver innebära minskad avkastning – i Göteborg har det tvärtom lett till högre ekonomisk avkastning. Men även det privata skogsbruket utgör en stor del av Umeås produktiva skogsmark. I Norrtälje har kommunen sedan 2018 arbetat framgångsrikt med stödåtgärder för privata skogsägare som vill ställa om sitt skogsbruk. Genom rådgivning, kurser och hjälp med planering har fler skogsägare kunnat övergå till hyggesfritt skogsbruk utan att äventyra ekonomin. Erfarenheten är tydlig: omställningen blir både lättare och mer attraktiv med lokalt stöd.

Umeå kommun har nu möjlighet att både gå före i sin egen skogsförvaltning och samtidigt underlätta för andra markägare att göra samma resa. Detta skulle bland annat öka den biologiska mångfalden i kommunens skor, minska utsläppen av växthusgaser och stärka skogens motståndskraft mot klimatpåverkan. Det skulle dessutom höjda skogens rekreations- och upplevelsevärde samt främja naturturism och friluftsliv.

Vänsterpartiet yrkar:

1. att Umeå kommun inför en skogsbruksplan baserad på hyggesfritt kontinuitetsskogsbruk för hela sin kommunägda skogsmark, med ökad andel löv- och blandskogar och främjande av naturlig förnyring.
2. att skogar med höga naturvärden undantas från brukande och skyddas långsiktigt.
3. att Umeå kommun utreder former för stöd till privata skogsägare som vill ställa om till hyggesfritt skogsbruk, exempelvis genom rådgivning, kursverksamhet eller samverkansinsatser.

Bore Sköld
Vänsterpartiet



Tjänsteskrivelse

2026-05-05

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2025/01115

Detaljplan för del av Södervik 1:7

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att medge att Länsstyrelsen upphäver rubricerad detaljplan till viss del enligt (röd) markering på bifogad plankarta enligt 11 kap. 11 § PBL.

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen begär ett svar på förfrågan om kommunens medgivande att, efter prövning, upphäva del av rubricerad detaljplan.

Bakgrund

Kommunfullmäktige i Umeå kommun beslutade 2026-01-20 § 20 att anta detaljplanen för del av Södervik 1:7.

Länsstyrelsen beslutade 24 februari 2026 enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen att pröva kommunens beslut om att anta detaljplanen för del av Södervik 1:7 i Umeå kommun. Den prövningsgrund som aktualiserade överprövningen var 11 kap 10 § punkt 3, att detaljplanens genomförande kan antas innebära att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs. Beslut om överprövning grundade sig i att kommunens beräkningar visade på en liten marginal till att ett genomförande av antagen detaljplan skulle innebära att statusen sänktes för kvalitetsfaktorn totalfosfor samt att det inte framgick tydligt hur kommunen avsåg säkerställa att en sänkning av status inte skulle ske.

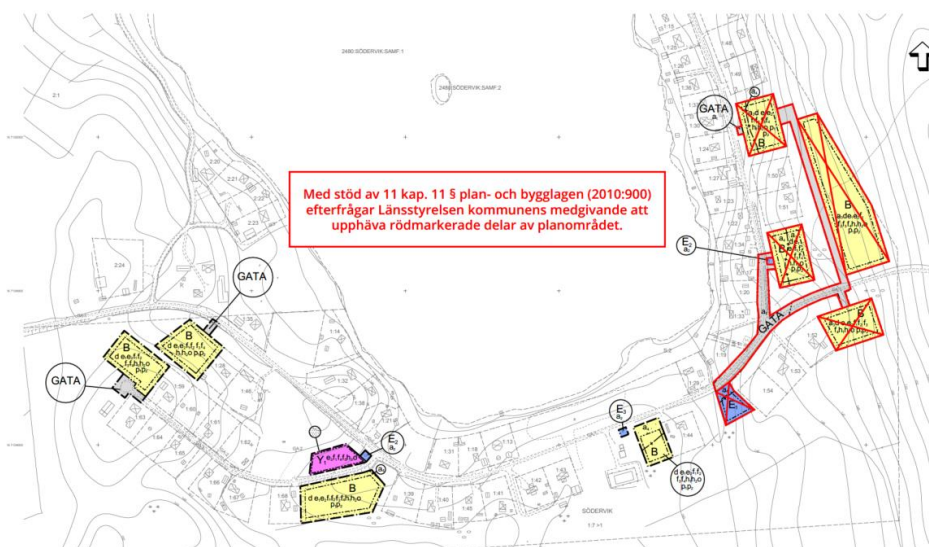
Enligt 11 kap. 11 § PBL ska Länsstyrelsen upphäva kommunens beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser i dess helhet, om beslutet har en sådan innebörd som anges i 11 kap. 10 § andra stycket, PBL. Om kommunen medger det, får beslutet upphävas i en viss del. Länsstyrelsen efterfrågar nu kommunens medgivande till att upphäva rubricerad detaljplan till viss del enligt (röd) markering på bifogad plankarta.

Markeringen avser den östra delen av planområdet, mark som idag är obebyggd och i gällande byggnadsplan reglerad som allmän

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/01115

platsmark för park, allmän platsmark för väg respektive skyddsområde för vattentäkt. Medgivandet bör lämnas av det kommunala organ som har fattat det beslut som prövas av länsstyrelsen. *(Boverket anger dock att det inte krävs att kommunfullmäktige ska lämna medgivandet för de planer som fullmäktige har antagit, utan att det räcker med ett medgivande av kommunstyrelsen).*



Figur 1. Länsstyrelsen efterfrågar kommunens medgivande till att upphäva rubricerad detaljplan till viss del enligt (röd) markering på bifogad plankarta.

Om kommunen inte lämnar något medgivande till att upphäva rubricerad detaljplan till viss del, kan Länsstyrelsen upphäva kommunens beslut att anta rubricerad detaljplan i dess helhet.

Länsstyrelsens bedömning

Under överprövningen har Länsstyrelsen granskat det kompletterande material som kommunen inkommit med, men också genomfört egna modellberäkningar utifrån SLUs bedömningsverktyg. Det kan konstateras att kommunen inte använt samma dataunderlag som Länsstyrelsen vid beräkningar och resultaten skiljer sig därför åt. Efter genomgång av materialet konstaterar Länsstyrelsen att genomförandet av detaljplanen i den utformning som kommunen antagit enligt de modellerade beräkningarna kan antas leda till att status sänktes för kvalitetsfaktorn totalfosfor och därmed att miljökvalitetsnormen för vattenförekomsten Täfteträsket inte följs. Länsstyrelsens bedömning visar på att visst utrymme för nya bostäder finns utan att modellberäkningarna uppvisar en sänkning av status för kvalitetsfaktorn totalfosfor. Detta förutsätter dock, så som kommunen beskrivit, att tillkommande enskilda avlopp anläggs med hög skyddsnivå. Kommunen har beslutat att komplettera sitt kartsnitt över skyddsnivåer för avlopp, så att det blir tydligt att krav på hög skyddsnivå gäller för hela avrinningsområdet. Detta bedömer Länsstyrelsen som en

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/01115

lämplig åtgärd. Både Länsstyrelsen och kommunen konstaterar samtidigt att fler enskilda avlopp minskar marginalen till sänkt status. I nuläget har ingen helhetsbedömning gjorts med beaktande av hur befintlig bebyggelse kan komma att förändras över tid. Att fler befintliga bostäder övergår till permanentboende eller befintliga avlopp byts till avlopp av bättre standard är exempel på faktorer som kan påverka status för näringsämnen, både i positiv och negativ riktning. Det blir därför viktigt att kommunen fortsatt arbetar för att bibehålla vattenförekomstens höga status för kvalitetsfaktorn näringsämnen ur ett avrinningsområdesperspektiv.

Sammantaget gör alltså Länsstyrelsen bedömningen att det krävs att del av detaljplanen upphävs för att inte detaljplanens genomförande ska leda till att status sänks för kvalitetsfaktorn totalfosfor för miljö kvalitetsnormen för Täfteträsket.

Beslutsunderlag

Länsstyrelsens reviderade förfrågan om medgivande, daterad 2026-04-30
Reviderad bilaga till Länsstyrelsens förfrågan, daterad 2026-05-04
Kommunfullmäktiges beslut om att anta detaljplanen, 2025-01-26, § 20.

Föredragande

Johanna Söderlund, planchef

Beredningsansvariga

Johanna Söderlund, planchef
Anne Friedrich, planarkitekt

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens beslut skickas till Detaljplanering (detaljplanering@umea.se) som skickar beslutet till Länsstyrelsen.

Johanna Söderlund
Planchef

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2026-01-26

§ 20

Diariernr: KS-2025/011115

Antagande: Detaljplan för del av Södervik 1:7

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för del av fastigheten Södervik 1:7 enligt 5 kap. 27 § plan- och bygglagen (2010:900).

Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för förtätning i form av avstyckning av upp till 20 tillkommande fastigheter för bostadsändamål. Tillkommande bostäder anpassas till den befintliga bebyggelsen avseende höjd, placering och utformning. Syftet är också att säkerställa en hållbar vatten- och avloppslösning för fastigheterna och möjliggöra för uppförande av gemensam spillvattenreningsanläggning. Vidare är syftet att möjliggöra en yta för förråd, sjöbod eller ställplats.

Ärendebeskrivning

Arbetet med att upprätta detaljplanen påbörjades av Umeå kommun, Detaljplanering 2022-03-29. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande då planen innebär mindre avsteg från översiktsplanen vilket redovisas och motiveras i planbeskrivningen.

Totalt möjliggör detaljplanen för 20 bostäder i form av småhus. Detaljplanen möjliggör för 3600 m² bruttoarea för bostäder. Planförslaget skapar förutsättningar för en hållbar avloppshantering genom möjlighet till uppförande av gemensam spillvattenreningsanläggning.

Planområdet omfattas av strandskydd. För delar av området avsett för spillvattenreningsanläggning, transformatorstation, teknikhus samt för bostadsändamål belägna söder och öster om Söderviksvägen föreslås strandskyddet upphävas. Planförslaget skapar även förutsättningar för uppförande av förråd, sjöbod eller ställplats.

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2026-01-26

Övriga frågeställningar som har haft betydande inverkan på detaljplanens utformning är planförslagets påverkan på närliggande sjö Täftetrasket kopplat till MKN vatten.

Detaljplanen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan.

Samråd/granskning

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

Samråd hölls under perioden 2023-10-06 till 2023-10-27. Granskning hölls under perioden 2025-09-16 – 2025-10-07.

Av de synpunkter som har inkommit under samråds- och granskningstiden har ett granskningsutlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Planförslaget har efter granskning, utöver redaktionella ändringar och förtydliganden, reviderats på följande punkter:

- Befintligt E-område för transformatorstation i plankartans västra del har utökats och plankartan har kompletterats med bestämmelse **[E₃]** – Teknikhus.
- Naturmark – har utgått från planförslaget då användningen i huvudsak syftade till att bekräfta befintlig markanvändning vilket inte bedöms vara nödvändig för planens syfte och genomförande.
- Kvartersmark **[B]** - bostäder med korsmark har ersatts med **[Y₁]** - förråd, sjöbod eller ställplats, regleringen och markanvändningen har samma syfte som i granskningen men användningen har justerats för att säkerställa att detaljplanen är juridiskt och tekniskt genomförbar vid dess genomförande.
- Egenskapsbestämmelser för **[Y₁]** har lagts till för att reglera utformning, begränsning av markens utnyttjande, höjd och utnyttjandegrad.

Umeå kommun, Detaljplanering gör bedömningen utifrån omfattningen av genomförda revideringar efter granskningsskedet att förnyad granskning inte behöver ske.

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2026-01-26

Inkomna synpunkter från sakägare har främst berört byggrättens omfattning och storlek, man har lyft önskemål om en utökad byggrätt även för befintliga fastigheter utanför planområdet, så som planförslaget var utformat under samrådet. Planområdet justerades efter samrådet till granskningen till att enbart omfatta tillkommande tomter i området på grund av påverkan på MKN vatten. Det har även inkommit synpunkter gällande kulturmiljöns betydelse, frågor gällande vatten och avlopp samt trafik. Se bemötande av inkomna synpunkter i granskningsutlåtandet.

Antagande av detaljplanen överlämnas till kommunfullmäktige med anledning av att detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-16

Protokollsutdrag BN 2025-12-10, BN § 286 - godkändplan

Antagandehandlingar

- Plankarta daterad november 2025
- Planbeskrivning daterad november 2025

Övriga handlingar

- Granskningsutlåtande daterat november 2025
- Samrådsredogörelse daterad maj 2025

Beredningsansvariga

Villiam Brännström, planarkitekt

Anne Friedrich, planarkitekt

Johanna Söderholm, planchef

Föredragande i planeringsutskottet Anne Friedrich, planarkitekt

Planeringsutskottets beslutsordning

Planeringsutskottet bifaller tjänsteskrivelsens förslag.

Kommunstyrelsens beslutsordning

Kommunstyrelsen beslutar enligt planeringsutskottets förslag.

Kommunfullmäktiges beslutsordning

Följande yttrar sig: Mikael Berglund, Davis Kaza, Robert Axebro och Ulrik Berg.

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2026-01-26

Yrkanden

Mikael Berglund (S), Robert Axebro (C) och Ulrik Berg (M) – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Davis Kaza (AP) – Avslag till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning som godkänns

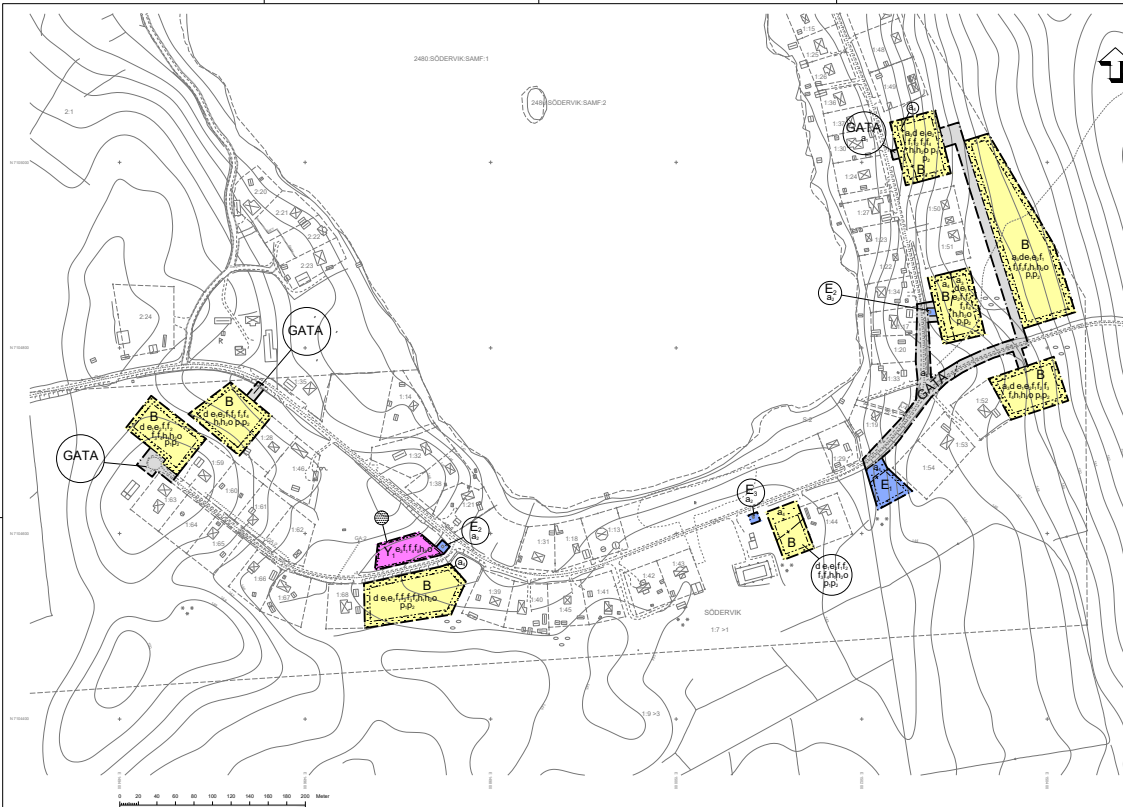
Bifall mot avslag till kommunstyrelsens förslag. Ordföranden finner att kommunfullmäktige beslutar att bifalla kommunstyrelsens förslag.

Beslutet ska skickas till

Kommunfullmäktiges beslut skickas till detaljplanering@umea.se

Detaljplanering expedierar därefter beslutet till

- Sökande
- Länsstyrelsen
- Sakägare som har yttrat sig



PLANBESTÄMMELSER

Färgerna gäller även detaljplaner med ändrade tekniska bestämmelser. Endast angivet ändring och utformning är tillämplig.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planeringsgränns
- Användningsgränns
- - - - - Egenskapsgränns
- - - - - Sekundär egenskapsgränns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats

- GATA Gata
- Kvartermark
- B Bostäder
- E E Teknisk anläggning för offentlig verksamhet
- IS IS Trafikplaneringsområde
- T Teknisk
- F F Företag, utstod eller utställning

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Upphävande av strandskydd

a. Strandskyddet är upphävt.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Höjdnötningslag

Höjdnötningslag är enligt för den allmänna platsen.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERMARK

Begränsning av markens utnyttjande

Marken får inte föras med byggnad

Fastighetsstorlek

f. Minsta fastighetsstorlek är 1000 m²

Höjd på byggnadsverk

h. Högst byggbar höjd för huvudbyggnad är 4 meter

h. Högst byggbar höjd för komplementbyggnad är 3 meter

h. Högst byggbar höjd är 3 meter

Placering

p. Huvudbyggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns

p. Komplementbyggnad ska placeras minst 2 meter från fastighetsgräns

Takvinkel

t. Största takvinkel är 30° grader

Upphävande av strandskydd

a. Strandskyddet är upphävt.

a. Strandskyddet är upphävt.

Utformning

u. Fasad ska utformas av trä

u. Huvudbyggnad ska föras med sadeltak

u. Endast en huvudbyggnad per fastighet

u. Byggnad ska utformas i träsnitt

u. Byggnad ska föras med sadeltak

Utnyttjandegrad

v. Största kvadratmeter för huvudbyggnad är 100 kvadratmeter per fastighet

v. Största kvadratmeter för komplementbyggnad är 50 kvadratmeter per fastighet

v. Största kvadratmeter är 60 m² per fastighet

Villkor för startbesked

w. Startbesked får inte ges för fastighetsbyggnaden förrän gemensamt utförandepåskottning har kommit till stånd.

GENOMFÖRANDE

Genomförandetiden är 60 månader över hela planområdet och börjar gälla 3 o.m. 2025.

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Skala: 1:2000

2480 SÖDERVIK SAMF 1

2481 SÖDERVIK SAMF 2

2482 SÖDERVIK SAMF 3

2483 SÖDERVIK SAMF 4

2484 SÖDERVIK SAMF 5

2485 SÖDERVIK SAMF 6

2486 SÖDERVIK SAMF 7

2487 SÖDERVIK SAMF 8

2488 SÖDERVIK SAMF 9

2489 SÖDERVIK SAMF 10

2490 SÖDERVIK SAMF 11

2491 SÖDERVIK SAMF 12

2492 SÖDERVIK SAMF 13

2493 SÖDERVIK SAMF 14

2494 SÖDERVIK SAMF 15

2495 SÖDERVIK SAMF 16

2496 SÖDERVIK SAMF 17

2497 SÖDERVIK SAMF 18

2498 SÖDERVIK SAMF 19

2499 SÖDERVIK SAMF 20

2500 SÖDERVIK SAMF 21

2501 SÖDERVIK SAMF 22

2502 SÖDERVIK SAMF 23

2503 SÖDERVIK SAMF 24

2504 SÖDERVIK SAMF 25

2505 SÖDERVIK SAMF 26

2506 SÖDERVIK SAMF 27

2507 SÖDERVIK SAMF 28

2508 SÖDERVIK SAMF 29

2509 SÖDERVIK SAMF 30

2510 SÖDERVIK SAMF 31

2511 SÖDERVIK SAMF 32

2512 SÖDERVIK SAMF 33

2513 SÖDERVIK SAMF 34

2514 SÖDERVIK SAMF 35

2515 SÖDERVIK SAMF 36

2516 SÖDERVIK SAMF 37

2517 SÖDERVIK SAMF 38

2518 SÖDERVIK SAMF 39

2519 SÖDERVIK SAMF 40

2520 SÖDERVIK SAMF 41

2521 SÖDERVIK SAMF 42

2522 SÖDERVIK SAMF 43

2523 SÖDERVIK SAMF 44

2524 SÖDERVIK SAMF 45

2525 SÖDERVIK SAMF 46

2526 SÖDERVIK SAMF 47

2527 SÖDERVIK SAMF 48

2528 SÖDERVIK SAMF 49

2529 SÖDERVIK SAMF 50

2530 SÖDERVIK SAMF 51

2531 SÖDERVIK SAMF 52

2532 SÖDERVIK SAMF 53

2533 SÖDERVIK SAMF 54

2534 SÖDERVIK SAMF 55

2535 SÖDERVIK SAMF 56

2536 SÖDERVIK SAMF 57

2537 SÖDERVIK SAMF 58

2538 SÖDERVIK SAMF 59

2539 SÖDERVIK SAMF 60

2540 SÖDERVIK SAMF 61

2541 SÖDERVIK SAMF 62

2542 SÖDERVIK SAMF 63

2543 SÖDERVIK SAMF 64

2544 SÖDERVIK SAMF 65

2545 SÖDERVIK SAMF 66

2546 SÖDERVIK SAMF 67

2547 SÖDERVIK SAMF 68

2548 SÖDERVIK SAMF 69

2549 SÖDERVIK SAMF 70

2550 SÖDERVIK SAMF 71

2551 SÖDERVIK SAMF 72

2552 SÖDERVIK SAMF 73

2553 SÖDERVIK SAMF 74

2554 SÖDERVIK SAMF 75

2555 SÖDERVIK SAMF 76

2556 SÖDERVIK SAMF 77

2557 SÖDERVIK SAMF 78

2558 SÖDERVIK SAMF 79

2559 SÖDERVIK SAMF 80

2560 SÖDERVIK SAMF 81

2561 SÖDERVIK SAMF 82

2562 SÖDERVIK SAMF 83

2563 SÖDERVIK SAMF 84

2564 SÖDERVIK SAMF 85

2565 SÖDERVIK SAMF 86

2566 SÖDERVIK SAMF 87

2567 SÖDERVIK SAMF 88

2568 SÖDERVIK SAMF 89

2569 SÖDERVIK SAMF 90

2570 SÖDERVIK SAMF 91

2571 SÖDERVIK SAMF 92

2572 SÖDERVIK SAMF 93

2573 SÖDERVIK SAMF 94

2574 SÖDERVIK SAMF 95

2575 SÖDERVIK SAMF 96

2576 SÖDERVIK SAMF 97

2577 SÖDERVIK SAMF 98

2578 SÖDERVIK SAMF 99

2579 SÖDERVIK SAMF 100



Antagandehandling
Till gällande lag:
- Planbeskrivning

Beslut
Antaget:
Laga kraft:
Vårtecknat

Detaljplan för del av fastigheten Södervik 1:7 inom Södervik i Umeå kommun, Västerbottens län Umeå kommun, Detaljplanering, november 2025



Länsstyrelsen
Västerbotten

Förfrågan

1 (4)

Datum
2026-04-30

Diarienummer
2087-2026

Umeå kommun
detaljplanering@umea.se

Förfrågan om kommunens medgivande inför prövning enligt 11 kap. 11 § plan- och bygglagen gällande antagen detaljplan

Kommunens ärendenummer: BN-2019/01978

Bakgrund

Länsstyrelsen beslutade 2026-02-24 enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen att pröva kommunens beslut om att anta detaljplanen för Del av Södervik 1:7 i Umeå kommun. Den prövningsgrund som aktualiserade överprövningen var 11 kap 10 § punkt 3, att detaljplanens genomförande kan antas innebära att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs. Beslut om överprövning grundade sig i att kommunens beräkningar visade på en liten marginal till att ett genomförande av antagen detaljplan skulle innebära att statusen sänktes för kvalitetsfaktorn totalfosfor samt att det inte framgick tydligt hur kommunen avsåg säkerställa att en sänkning av status inte skulle ske.

2026-03-20 hölls ett möte med Länsstyrelsen Västerbotten och kommunen där Länsstyrelsen presenterade vilket behov av komplettering som fanns för att kunna bedöma detaljplanens påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten. Detta skickades sedan även skriftligt till kommunen. 2026-04-13 lämnade kommunen in begärd komplettering.

Bedömning

Under överprövningen har Länsstyrelsen granskat det kompletterande material som kommunen inkommit med, men också genomfört egna modellberäkningar utifrån SLUs bedömningsverktyg. Det kan konstateras att kommunen inte använt samma dataunderlag som Länsstyrelsen vid beräkningar och resultaten skiljer sig därför åt. Länsstyrelsen menar att dataunderlaget behöver vara för samma tidsperiod som använts vid statusklassning (vattenförvaltningscykel 4) och att det därför är data

från 2019-2024 som ska användas. Kommunen har utgått från data från tidsperioden 2020-2023 och då beräknat att 24 hushåll är möjliga.

Efter genomgång av materialet konstaterar Länsstyrelsen att genomförandet av detaljplanen i den utformning som kommunen antagit enligt de modellerade beräkningarna kan antas leda till att status sänktes för kvalitetsfaktorn totalfosfor och därmed att miljökvalitetsnormen för vattenförekomsten Täfteträsket inte följs.

Länsstyrelsens bedömning visar på att visst utrymme för nya bostäder finns utan att modellberäkningarna uppvisar en sänkning av status för kvalitetsfaktorn totalfosfor. Detta förutsätter dock, så som kommunen beskrivit, att tillkommande enskilda avlopp anläggs med hög skyddsnivå. Kommunen har beslutat att komplettera sitt kartsikt över skyddsnivåer för avlopp, så att det blir tydligt att krav på hög skyddsnivå gäller för hela avrinningsområdet. Detta bedömer Länsstyrelsen som en lämplig åtgärd.

Både Länsstyrelsen och kommunen konstaterar samtidigt att fler enskilda avlopp minskar marginalen till sänkt status. I nuläget har ingen helhetsbedömning gjorts med beaktande av hur befintlig bebyggelse kan komma att förändras över tid. Att fler befintliga bostäder övergår till permanentboende eller befintliga avlopp byts till avlopp av bättre standard är exempel på faktorer som kan påverka status för näringsämnen, både i positiv och negativ riktning. Det blir därför viktigt att kommunen fortsatt arbetar för att bibehålla vattenförekomstens höga status för kvalitetsfaktorn näringsämnen ur ett avrinningsområdesperspektiv.

Sammantaget gör alltså Länsstyrelsen bedömningen att det krävs att del av detaljplanen upphävs för att inte detaljplanens genomförande ska leda till att status sänks för kvalitetsfaktorn totalfosfor för miljökvalitetsnormen för Täfteträsket. Med data för vattenförvaltningscykel 4, 2019-2024 finns utrymme för maximalt 12 ytterligare hushåll innan status sänks. Länsstyrelsen begär härmed ett svar på förfrågan om kommunens medgivande att, efter prövning, upphäva del av rubricerad detaljplan i enlighet med bifogad handling.

Förfrågan

Enligt 11 kap. 11 § PBL ska Länsstyrelsen upphäva kommunens beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser i dess helhet, om beslutet har en sådan innebörd som anges i 11 kap. 10 § andra stycket, PBL. Om kommunen medger det, får beslutet upphävas i en viss del. Länsstyrelsen efterfrågar nu kommunens medgivande till att upphäva rubricerad detaljplan till viss del enligt (röd) markering på bifogad plankarta. Markeringen avser den östra delen av planområdet, mark som idag är obebyggd och i gällande byggnadsplan reglerad som allmän platsmark för park, allmän platsmark för väg respektive skyddsområde för vattentäkt. En mindre del av området (i sydväst) är inte sedan tidigare planlagd.

Medgivandet bör lämnas av det kommunala organ som har fattat det beslut som prövas av länsstyrelsen. *(Boverket anger dock att det inte krävs att kommunfullmäktige ska lämna medgivandet för de planer som fullmäktige har antagit, utan att det räcker med ett medgivande av kommunstyrelsen).*

Om kommunen inte lämnar något medgivande till att upphäva rubricerad detaljplan till viss del, kan Länsstyrelsen upphäva kommunens beslut att anta rubricerad detaljplan i dess helhet. En kopia av kommunens medgivande ska skickas in till Länsstyrelsen Västerbottens län:

vasterbotten@lansstyrelsen.se

Ange länsstyrelsens dnr 2087-2026 i er komplettering.

Senaste svarsdatum: 2026-06-12

För att göra medgivande i ärendet använd länsstyrelsens e-tjänst: [Komplettering eller yttrande i ärendet](#)

Om länken inte fungerar hittar man alla e-tjänster under länsstyrelsens hemsida. Se "E-TJÄNSTER OCH BLANKETTER" och välj "Komplettering eller yttrande i ärendet"

I e-tjänsten ska följande uppgifter anges:

Länsstyrelse: Västerbottens län

Diarienummer: 2087-2026

Bilagor till denna förfrågan:

Länsstyrelsen Västerbotten

Förfrågan

4 (4)

2026-04-30

2087-2026

1. Plankarta med förslag till upphävande av detaljplanen till viss del

Vänliga hälsningar

Sara Stomfelt

Planarkitekt



Länsstyrelsen
Västerbotten

Diarienum: KS-2025/01051

Nedskrivning av säkerhet rörande exploatering av fastigheten Södervik 1:7

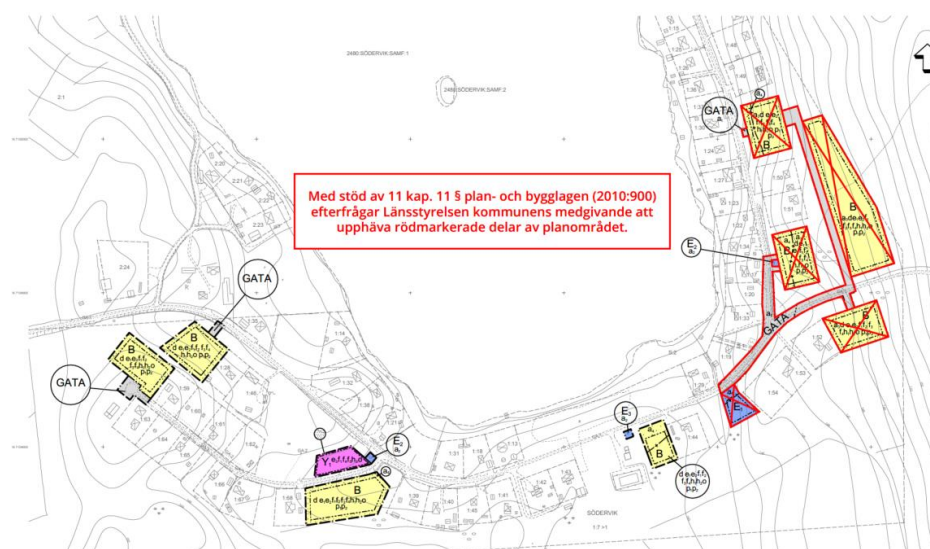
Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ge Mark och exploatering i uppdrag att skriva ner säkerheten som är kopplat till exploateringsavtalet.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige i Umeå kommun beslutade 2026-01-20 § 19–20 att anta detaljplanen samt att godkänna exploateringsavtal för del av Södervik 1:7. Länsstyrelsen beslutade dock 2026-02-24 att pröva kommunens beslut om att anta detaljplanen. Den prövningsgrund som aktualiserade överprövningen var att detaljplanens genomförande kan antas innebära att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs.

Länsstyrelsen har nu efterfrågat kommunens medgivande till att upphäva del av aktuell detaljplan, vilket ska upp för beslut av Kommunstyrelsen, ärende KS-2025/01115. Om kommunen inte lämnar något medgivande till att upphäva rubricerad detaljplan till viss del, kan Länsstyrelsen upphäva kommunens beslut att anta rubricerad detaljplan i dess helhet.



Ett beslut som ändrar planområdets omfattning, innebär även att exploatörens åtaganden i beslutat exploateringsavtal för del av Södervik

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/01051

1:7 minskar. Säkerheten som är kopplat till exploateringsavtalet behöver därför skrivas ner så att det motsvarar åtagandena som återstår.

Beslutsunderlag

Beredningsansvariga

Anna Löfqvist

Beslutet ska skickas till

Anna Löfqvist, Mark och exploatering

Anne Friedrich, Detaljplanering

Nicholas Bolving
Exploateringschef

Anna Löfqvist
Mark- och
exploateringsingenjör



Tjänsteskrivelse

2026-05-18

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2026/00042

KSPLU Informationsärenden 2026-05-26

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

att notera i protokollet att utskottet tagit del av följande informationer

Ärendebeskrivning

- Nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037, föredragande Thomas Lundgren, 10 min
- Stallbacken och Umeå, planprogram och status projekt, Carl Rasmunds, Sarah Lundgren, 10 min
- Apotekets nedläggning i Hörnefors, Helen Nilsson, 5 min
- Stadsdirektören informerar

Beredningsansvariga

Elin Pietroni

Elin Pietroni
stadsdirektör

Olov Häggström
utredare