

Mötesbok: Kommunstyrelsens planeringsutskott (2026-04-21)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Datum: 2026-04-21

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Kommentar:

Dagordning

Beslutsärenden

37/26 Fördjupad översiktsplan för Holmsund och Obbola, godkänna för samråd	3
38/26 Exploateringsavtal - Umeå Bilen 2	103
39/26 Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl.	123
40/26 Trästad Sveriges årsmöte och Träfokus Västerbotten	152

Till KS/KF

Informationsärenden

41/26 KSPLU Informationsärenden 2025-04-21	157
--	-----

Anmälningensärenden

42/26 Anmälningensärenden 2026-04-21	158
--------------------------------------	-----



Tjänsteskrivelse

2026-04-13

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2020/00737

Fördjupad översiktsplan för Holmsund och Obbola

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

att godkänna samrådsredogörelsen för den fördjupade översiktsplanen för Holmsund och Obbola

att godkänna att förslag till fördjupad översiktsplan för Holmsund och Obbola skickas ut på samråd.

Ärendebeskrivning

Stadsledningskontoret har uppdraget att ta fram en översiktsplan för Holmsund och Obbola. Syftet med planen är enligt planeringsutskottets direktiv att

- tydliggöra hur Holmsund och Obbola bör utvecklas i enlighet med kommunens strategi för hållbar tillväxt och visionen om 200 000 invånare
- skapa förutsättningar för Holmsund och Obbola att växa med en hållbar bebyggelsestruktur som ger attraktiva boendemiljöer samt goda förutsättningar för hamnens och näringslivets utveckling.

Hösten 2023 genomfördes ett samråd om ett förslag till översiktsplan. Under samrådet inkom det 100 yttranden, varav drygt 70 från privatpersoner och övriga från myndigheter, kommunala nämnder, politiska partier och föreningar. De inkomna synpunkterna är sammanfattade i en samrådsredogörelse med en kommentar om hur de bedömts i planarbetet, och vilka eventuella ändringar som gjorts i det nya planförslaget.

Efter samrådet ändrades förutsättningarna för några av de viktigaste frågorna i samrådsversionen 2023. Eftersom det har inneburit en omfattande omarbetning av planförslaget, har stadsledningskontoret bedömt att ett nytt samråd behöver göras. De nya förutsättningar som motiverar det nya samrådet är i första hand

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2020/00737

- ändrad inriktning i närtid för kvarteret Märkpojken
- finska myndigheter har presenterat utredning om fast förbindelse mellan Finland och Sverige, som tydliggör en möjlig sträckning och konsekvenserna för Holmsund.
- nya prognoser för framtida godsvolymer i hamnen med beräkning av buller.

Ett nytt förslag till översiktsplan har nu tagits fram. Avsikten är att detta ska gå ut på samråd under våren och sommaren. Efter samrådet bearbetas planförslaget utifrån inkomna yttranden, varefter det skickas ut på granskning under minst två månader. Därefter förs det till kommunfullmäktige för antagande.

Förändringar i det nya planförslaget jämfört med samrådet 2023 finns sammanfattade i samrådsredogörelsen. Samrådsredogörelsen kommer att bifogas planförslaget under samrådstiden.

Ett antal mindre redaktionella bearbetningar av texter, kartor och layout i bifogat planförslag kan komma att ske innan det skickas ut på samråd.

Planhandlingarna kommer att skickas till berörda organisationer, myndigheter m.m. och under samrådstiden göras tillgängliga via kommunens webbplatser samt på biblioteken i Holmsund, Obbola och Väven.

Beslutsunderlag

Samrådsredogörelse FÖP Holmsund Obbola 260415

Översiktsplan för Holmsund och Obbola 260415

Beredningsansvariga

Thomas Lundgren

Beslutet ska skickas till

Stadsledningskontoret, strategisk utveckling

Thomas Lundgren

Samhällsplanerare

Översiktsplan Umeå kommun -
Fördjupning för Holmsund och Obbola

Samrådsredogörelse

efter samråd 2023

2026-04-15



Innehåll

1. Introduktion	1
Samrådets genomförande.....	1
Förändrade förutsättningar motiverar nytt samråd	1
Nästa steg.....	1
Sammanställning av inkomna yttranden med kommentar av stadsledningskontoret	1
2. Statliga myndigheter, region	2
Länsstyrelsen	2
Trafikverket	3
Luftfarsverket.....	3
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).....	3
Statens geotekniska institut	4
Sjöfartsverket.....	4
3. Kommunala nämnder och bolag.....	5
Fritidsnämnden	5
Individ och familjenämnden	5
Kulturnämnden	5
Miljö- och hälsoskyddsnämnden.....	6
Tekniska nämnden	7
Umeå Energi.....	7
Vakin	7
Äldrenämnden	8
Umeå hamn.....	8
Jämställdhetsutskottet	8
Bostaden	9
4. Organisationer	10
Obbolas socialdemokratiska förening.....	10
Obbola IK.....	10
Naturskyddsföreningen i Umeå med omnejd.....	10
Obbola Hembygdsförening.....	10
Holmsunds socialdemokratiska förening	11
5. Kommentarer till frågor med många synpunkter.....	12
Bygg inte i södra Obbola p.g.a. ökad trafik längs Södra Obbolavägen.....	12
Bygg inte för mycket i Obbola, bevara by-känslan.....	13
Synpunkter på utbyggnads- och naturområden södra Obbola	13
Synpunkter på utbyggnads- och naturområden västra Obbola	14
Synpunkter på utbyggnads- och naturområden i Holmsund.....	16
Behov av samlingslokaler o.dyl. Föreningsliv	18
Säkerhet för gående och cyklister på Obbolabron	18
Behov av gång- och cykelväg längs E12 mellan Obbola och Umeå.....	18
Service och centrumbildning, kulturmiljö	19
Kollektivtrafik, hållbara transporter, trafiksäkerhet, gång- och cykelbanor	19
Natur- och rekreationsområden, anläggningar för idrott, etc.....	20
6. Sammanfattning av större förändringar jämfört med samråd 2023.....	21
Planhandlingen.....	21
Redaktionella ändringar.....	21
Bilaga: Plankarta i samråd 2023	22

1. Introduktion

Inkomna synpunkter

Ett förslag till fördjupad översiktsplan för Holmsund och Obbola har varit föremål för samråd under september och oktober 2023. Samrådet syftade till att ge möjlighet för kommunala verksamheter, organisationer och privatpersoner att yttra sig över ett första planförslag samt för att kommunen ska få lokalkunskap, information och idéer som bidrar till att förbättra planen. I denna samrådsredogörelse presenteras referat av inkomna synpunkter. Samtliga yttranden är allmän handling och finns i sin helhet att tillgå i kommunens diarium.

Totalt har det under samrådstiden inkommit 100 yttranden enligt följande:

- Statliga myndigheter och region - 6 yttranden
- Kommunala nämnder och bolag - 11 yttranden
- Organisationer - 5 yttranden
- Privatpersoner - 78 yttranden

Samrådets genomförande

Samrådet annonserades på kommunens webbplats, i sociala medier samt i VK och Folkbladet. Samrådshandlingarna fanns tillgängliga på kommunens webbplats samt på biblioteken i Holmsund och Obbola där också en utställning fanns under samrådstiden. Ett "Öppet hus" anordnades på respektive bibliotek med tjänstepersoner på plats. Dessa blev mycket välbesökta och även uppmärksammade i media. Planhandlingarna fanns också tillgängliga i Väven. Synpunkter på planförslaget kunde lämnas via mejl, webbformulär och papperspost.

Förändrade förutsättningar motiverar nytt samråd

Efter samrådet ändrades förutsättningarna för några av de viktigaste frågorna i samrådsversionen 2023. Eftersom det har inneburit en omfattande omarbetning av planförslaget, har kommunen bedömt att ett nytt samråd behöver göras. De nya förutsättningar som motiverar det nya samrådet är i första hand

- ändrad inriktning i närtid för kvarteret Märkpojken
- finska myndigheter har presenterat utredning om fast förbindelse mellan Finland och Sverige, som tydliggör en möjlig sträckning och konsekvenserna för Holmsund.
- nya prognoser för framtida godsolymer i hamnen med beräkning av buller.

Nästa steg

Efter nytt samråd 2026 tas en ny samrådsredogörelse fram med inkomna synpunkter. Utifrån dessa görs en bearbetning av planen, som skickas på granskning under minst två månader. Därefter förs översiktsplanen till kommunfullmäktige för antagande.

Sammanställning av inkomna yttranden med kommentar av stadsledningskontoret

Nedan redovisas de viktigaste synpunkterna som inkommit under samrådet 2023, uppdelade efter avsändare. Privatpersoners yttranden finns sammanställda under rubriken "Kommentarer till frågor med många synpunkter".

Vid varje fråga kommenteras de motiv och bedömningar som ligger till grund för planen, samt eventuella ändringar och kompletteringar som gjorts i det nya samrådsförslaget jämfört med förslaget 2023.

Många synpunkter från privatpersoner rör frågor som inte kan hanteras i en översiktsplan. Flertalet av dessa är inte kommenterade i samrådsredogörelsen, men de viktigaste vidareförmedlas till berörda verksamheter inom kommunen. För ytterligare dialog om dessa frågor hänvisas till respektive verksamhet.

I flera yttranden hänvisas till utbyggnadsområden med beteckningar enligt plankartan 2023. Eftersom flera områden har fått nya beteckningar i detta planförslag biläggs plankartan 2023 för att underlätta läsningen.

2. Statliga myndigheter, region

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen kommer sannolikt föreslå att riksintresset Västerbacken utökas, vilket innebär att riksintresset kommer att omfatta ett fåtal äldre byggnader i området. Hänsyn till detta behöver tas i den fortsatta planeringen.

Planskild passage av E12 behövs i tidigt skede även med endast handel i kv. Märkpojken. För att säkerställa E12:s funktion och säkerställa att tillkomst eller nyttjande av vägen inte påtagligt försvåras behöver kommunen klargöra hur passager ska utföras och hur eventuella tillkommande anslutningar till Märkpojken planeras. Tillkomst eller nyttjande av E12 får inte försvåras, gäller även norra Obbola där verksamhetsområden planeras.

Kommunen behöver förtydliga hur dagvatten ska hanteras, dagvattenhanteringen behöver utredas i ett större avrinningsperspektiv. Där enskilda lösningar för avlopp kan bli aktuella anser Länsstyrelsen att det behöver klargöras hur det ska hanteras i efterföljande planering och när gemensamma anläggningar ska skapas. Dricksvattenhanteringen bör tydligare beskrivas. Riktlinjer om att enskilda anläggningar för båtar eller muddringar ska undvikas bör infogas. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning att planförslaget inte leder till någon betydande miljöpåverkan på Österfjärden, och anser även att formuleringen om att planförslaget inte leder till att miljö kvalitetsnormen för vatten över-skrids behöver ses över. Kommunen kan på ett tydligare sätt kan redogöra för klimatrelaterade risker och hur de kan minska eller upphöra. Risker för översvämningar bör uppmärksammas i riktlinjer. Risker för erosion bör framgå. Anspråk på jordbruksmark för bebyggelse bör motiveras.

Kommunen bör bedöma hur tillväxten med 5000 invånare påverkar beredskapen och möjligheten att genomföra räddningsinsatser.

Kommentarer och ändringar

- Kommunen kan inte förhålla sig till annat än beslutade riksintressen, och något formellt förslag till ändrad avgränsning har inte heller presenterats för kommunen.
- Som riktlinje i planen anges nu: "De verksamheter och funktioner som etableras i Märkpojken prövas utifrån vilka trafiklösningar som är möjliga med hänsyn till E12:ans funktion och status som riksintresse".
- Hänvisning görs till kommunens dagvattenprogram, där kommunens hantering av dagvatten tydliggörs.
- Riktlinjer om muddring finns i översiktsplanen för Älvskapskapet.
- Bedömningen är att planen inte medför försämring av statusen för MKN vatten. Kommunen instämmer i att dagvattenhanteringen är av stor vikt för att inte försämra statusen i Österfjärden. Därför har Umeå kommuns upprättat ett dagvattenprogram som är styrande för hur dagvattenhanteringen bör ske, vilka konkretiseras genom riktlinjer i planförslaget. Det är inte rimligt att i översiktsplanen utreda exakt vilka lösningar som ska tillämpas i framtida utbyggnadsområden; detta görs bättre i efterföljande detaljplaneskeden när bebyggelsens omfattning, placering, utformning etc. är känd. För att inte försämra statusen i fjärden finns krav på skydds nivå för små avlopp där så eventuellt blir aktuellt. De stora delarna av planområdet föreslås anslutas till kommunalt VA. Att hävda att planen leder till betydande miljöpåverkan innebär att man utgår från att riktlinjerna i dagvattenprogrammet inte kommer att följas. Utgångspunkten är förstås att dessa ska tillämpas i den efterföljande planeringen. Ny formulering i planförslagets miljöbedömning: "Planen bedöms inte innebära en försämring av Österfjärdens ekologiska status, givet riktlinjerna i kommunens dagvattenprogram."
- Riskområden för översvämning och erosion redovisas i plantexten.
- Planen kompletteras med en hänvisning till riktlinjerna för byggande inom riskområde för översvämning/höga flöden (översiktsplan för Älvskapskapet).

- Motiven till byggande på jordbruksmark framgår av konsekvens/miljöbedömningen.
- Några synpunkter på planförslaget utifrån perspektivet beredskap och räddningsinsatser har inte framkommit. I översiktsplaneskedet bedöms det inte meningsfullt att utreda frågor om beredskap och räddningsinsatser vid en befolkningsökning på lång sikt.

Trafikverket

Att försäkra framkomligheten på E12 är inte acceptabelt. Skrivningen bör omformuleras till "riksintressen för anläggningar för kommunikationer ska enligt 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna." Funktionen hos transportsystemet ska säkerställas vilket innebär att ny bebyggelse inte påtagligt får försvåra nyttjandet eller tillkomsten av anläggningen. E12:s funktion som transportväg till hamnen är av så stor betydelse att samtliga kopplingar mellan Märkpojken och övriga Holmsund ska ske planskilt för oskyddade trafikanter, och detta behövs även i ett tidigt skede med endast handel i området.

Gång- och cykelstråken i översiktsplanen mellan Märkpojken och centrum överensstämmer inte med de huvudstråk i kommunens cykeltrafikprogram anges som prioriterade stråk. Trafikverket är restriktivt till nya anslutningar, de ska som långt som möjligt samordnas.

Trafiklösningar för områdena V3 och N2, som ligger på motsatt sidan E12 i förhållande till Obbola, samt V4, måste säkerställas för alla trafikslag så att E12:s funktion inte påverkas negativt.

Förtydliga att det är godsbangårdens funktioner som ska flyttas. Beskrivningen av riksintresset väg E12 bör utvecklas så att den överensstämmer med funktionsbeskrivningen för väg E12. Det bör framgå av riktlinje att passager för oskyddade trafikanter ska ske planskilt.

Kommentarer och ändringar

- Planen kompletteras så att innebörden av riksintresset kommunikationer tydliggörs. Som riktlinjer för Märkpojken anges nu att de verksamheter och funktioner som etableras i Märkpojken ska prövas utifrån vilka trafiklösningar som är möjliga med hänsyn till E12:ans funktion och status som riksintresse. Lämpliga lösningar och behov av planskilda passager avgörs av vilka verksamheter som kommer att etableras på området och vilka trafikflöden de ger upphov till.
- Om nya målpunkter tillkommer i samhället efter att cykeltrafikprogrammet togs fram är det naturligt att gång- och cykelvägnätet uppdateras efter de nya förutsättningarna.
- Texten kompletteras om behov av översyn av trafiklösningar mot E12 i norra Obbola.
- Riktlinjer om riksintresse E12 och oskyddade trafikanter förtydligas.

Luftfarsverket

Flyghinder för luftfarten bör nämnas i översiktsplanen, alla högre objekt ska remitteras till LVF.

Kommentarer och ändringar

- Kartan över riksintressen uppdateras med influensområde/flyghinderyta kring Umeå flygplats. Dessa bedöms inte ha någon betydelse för planförslaget då endast norra delen av Lövön berörs.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Planen bör redovisa en samlad bild över risker och hur dessa ska hanteras. Redovisar underlag för risk- och krishantering för kommunernas planering.

Kommentarer och ändringar

- Mindre komplettering görs.

Statens geotekniska institut

Kommunen behöver arbeta vidare med ett konkret ställningstagande för hur ras, skred, erosion och översvämningar ska hanteras för att minska riskerna, som grund för efterföljande planering och åtgärder. Det gäller både för befintlig och ny bebyggelse. Om översvämningförebyggande åtgärder krävs kan dessa medföra geotekniska konsekvenser vilket bör framgå av planen. Områden med förutsättningar för ras, skred eller erosion bör tydligt redovisas, förslagsvis på kartor.

Kommentarer och ändringar:

- Områden med risk för skred, erosion och översvämning är beskrivna i planen. Kartunderlag finns tillgänglig i kommunens kartsystem. Bedömningen är att risken för erosion är låg inom planområdet.

Sjöfartsverket

Positivt att det av planförslaget framgår att översiktsplanen ska skapa goda förutsättningar för hamnens utveckling, bl.a. vid lokalisering av ny bebyggelse och för framkomligheten för tunga transporter.

Kommentarer och ändringar

- Yttrandet föranleder inga förändringar av planförslaget.

Västerbottens museum AB

Kulturmiljöanalysen och landskapsanalysen kan utgöra bilagor till planen. Saknar en mer fullständig redogörelse för de bebyggelse- och kulturmiljöer som i dagsläget är lagskyddade eller utpekade i tidigare kulturmiljöunderlag. Föreslår att ett utkikstorn uppförs på Tornberget.

Kommentarer och ändringar:

- Att redovisa detaljerade underlag för kulturmiljövärdena bedöms ej nödvändigt för översiktsplanens syften. Befintliga kulturmiljöunderlag utgör underlag för kommande detaljplaner.

3. Kommunala nämnder och bolag

Fritidsnämnden

Hänsyn behöver tas till anläggningsfunktionerna för området vid SCA Arena. Konsekvensen av planförslaget med bostadetabletering (B4 och B5) får inte medföra framtida begränsningar i nyttjande och/eller minska tillgängligheten till arenaområdet. Verksamheten på arenan kan i framtiden komma att medföra buller- och ljusbesvär för närboende beroende på utformningen av bostäderna.

Kommentarer och ändringar

- Avgränsningarna mot arenaområdet får prövas i detaljplanen.

För- och grundskolenämnden

Den redovisade befolkningsökningen innebär ett behov av att genomföra en kompletterande utredning om behov och storlek på kommande förskolor och grundskolor och var de ska förläggas i befintliga skolenheter. Jämför med behoven som Tomtebos utbyggnad gett. Det är av stor vikt att i ett tidigt skede avsätta mark för förskolor och skolor, med placering prioriterad utifrån verksamhetens behov, närhet till natur och sol samt hänsyn till trafik och buller.

Trafiksäkra gång- och cykelvägar bör prioriteras, särskilt en trafiksäker passage av järnvägen och Holmsundsvägen.

Kommentarer och ändringar

- Planen kompletteras med text om behov av skolor och förskolor. Behov och lämpliga placering av ev. nya förskolor och grundskolor får studeras i det fortsatta arbetet och kan prövas i kommande detaljplaner. Planen kompletteras med att de befintliga skolornas utvecklingsmöjligheter ska beaktas vid prövning av förändrad markanvändning i dess närhet.

Individ och familjenämnden

Boendeformerna LSS och SoL bör vara integrerade i staden och erbjuda möjlighet att leva på samma villkor som andra människor med närhet till service, lokaltrafik, trygg utemiljö, gång- och cykelvägar. Ökade behov av administrativa lokaler som bör vara lättillgängliga.

Kommentarer och ändringar

- Planen kompletteras med en beskrivning av behoven av särskilda boendeformer.

Kulturnämnden

Översiktsplanen borde i högre grad visa på kulturens betydelse för ett attraktivt liv i centralorterna utanför Umeå. Har tidigare påtalat att kulturella mötesplatser och andra faciliteter för kulturutövare saknas i översiktsplanerna, trots detta saknas fortfarande förutsättningar för kulturutövare i planförslaget. Föreningslokaler, kulturella mötesplatser och bibliotek bör beredas utrymme i planförslaget. Behovet av nya närbibliotek och kulturella mötesplatser i Holmsund och Obbola aktualiseras genom översiktsplanen.

Kommentarer och ändringar

- Att utreda och lägga fast lokaler för kulturella aktiviteter och dess placering är inte rimligt i ett översiktsplanarbete. Planen redovisar övergripande strukturer som centrumområden och stråk dit det är önskvärt att sådana verksamheter lokaliseras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Ser behov av förtydliganden om ekosystemtjänster och en utökad och sammanhängande grönstruktur som främjar både närrecreation och rörelserikedom och bidrar till ekosystemtjänster. Miljöbedömningen lyfter positiva åtgärder men bortser från negativa effekter, tydligare motiv behövs. Beskriv huruvida planen lyckas med att stärka samverkan mellan verksamheter och attraktiva livsmiljöer. Saknar avsnitt angående skolskogar, bör finnas riktlinje om att alla skolor ska ha tillgång till skolskog. Förtydliga vad som avses med komplettering, karaktärsdrag och berikande i riktlinjerna för bebyggelse. Vid planeringen av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till gällande miljötillstånd, verksamhetsbullen från SCA samt hamnens utveckling. Hamnens verksamhetsområde V1 bör utökas söderut.

Komplettera Märkpojken med de ekosystemtjänster som kan ge mervärden för området. Sandviksudden bör pekas ut som rekreation/park och lövskogen bevaras. Justera gräns för Djupsundsudden utifrån naturvårdsinventering, inte lämpligt med bostäder inom området med höga naturvärden. Kassjöberget bör tas bort som utredningsområde för bebyggelse och bevaras som naturområde utifrån naturvärden och att skogen redan är avvägd i befintlig detaljplan.

Ta höjd för bullerfrågan vid ökad verksamhet vid hamnen för områdena K1-3. B1 bör utvecklas till ett större natur- och rekreationsområde, förtydliga hur boende och verksamheter bidrar stärkande. Luckor mellan bebyggelsen längs stränderna kan vara viktiga att bevara för tillgänglighet till stränderna. Områden berörs av rödlistade arter. Utvidga N2 mot stranden.

Förslag till formulering: den bullernivå som inte bör överskridas är 40 dBA (Naturvårdsverkets riktvärde för externt buller nattetid. Det är också hamnens nuvarande bullervillkor och därför viktig för att inte begränsa hamnens möjligheter till utveckling. Skogen mellan järnvägen och stranden väster om Lövön bör tas in som ett N-område i översiktsplanen. Förtydliga hur anpassning till klimat- och erosionsrisker har tillvaratagits.

Bedömd påverkan på rekreation bör ändras till Negativ för planförslaget samt Betydande för nollalternativet. Trafikbuller; negativ påverkan av planförslaget, järnvägsbuller; negativ påverkan, buller från hamnen; betydande påverkan.

Kommentarer och ändringar

- Planen möjliggör en samexistens mellan verksamheter med miljöpåverkan och attraktiva boendemiljöer genom att ange en försiktig hållning till nya bostäder inom områden som riskerar bli bullerutsatta, samt redovisa utvecklingsområden i icke utsatta lägen.
- Planen redovisar den grönstruktur som identifierats i planarbetet och som bedöms möjlig att bevara och utveckla inom det befintliga samhället. Planen kompletteras med utförligare beskrivning av den ekosystemtjänstanalys som genomförts. I detaljplan prövas om och hur ekosystemtjänster kan skapas inom planområdet.
- Hamnens verksamhetsområde utökas söderut i enlighet med tidigare översiktsplaner.
- Riktlinjer för skolskogar finns i miljömålen. Delar av utpekade utbyggnadsområden i Holmsund berör naturområden som används i undervisningen enligt inventering 2024. Avgränsningen av utbyggnadsområdena gentemot skolans behov får prövas i detaljplanearbete.
- Den framtida användningen av Sandviksudden behöver utredas vidare med inriktningen att så långt möjligt tillvarata området potential. Förutsättningarna för ny bebyggelse får prövas men bör inte uteslutas i en framtidsvision.
- Planen anger att avgränsningen av Djupsundsuddens utvecklingsområde får prövas mot dokumenterade naturvärden.
- Kassjöberget föreslås som en strategisk plats med hänvisning till behovet att skapa underlag för framtida tågstation samt möjliggöra en passage av järnvägen och Holmsundsvägen med koppling till stationsläget. Denna aspekt fanns inte i med avvägningen när befintlig detaljplan togs fram.
- Naturområde N2 utvidgas mot vattnet. Planen kompletteras med rekreationsområde vid Lövön enligt översiktsplan Älvslandskapet. Södra delen av udden ingår i naturreservat Umeälvens delta.
- B1 i Obbola förelås som utbyggnadsområde med hänvisning till lägets kvaliteter för bostäder. Utbyggnaden får prövas med hänsyn till naturvärden i detaljplanearbeten men bedöms möjlig, framför allt i områdets västra delar. Planen ändras med nya riktlinjer som anger försiktighet i de potentiellt bullerutsatta delarna närmast vattnet (U3).

- Lagstiftningen medger att bullerriktvärden och inte miljötillstånd tillämpas vid prövning av ny bebyggelse, utan att det riskerar leda till påföljder för verksamhetsutövaren. För att inte äventyra hamnens utvecklingsmöjligheter kompletteras översiktsplanen med en riktlinjen att nya områden med bostäder och andra störningskänsliga verksamheter inte bör planläggas inom delar som ligger under men nära 45 db(A)-gränsen kring hamnen (enligt prognos för 2050) förrän förutsättningarna vad gäller hamnens utveckling och en fast förbindelse tydliggjorts.
- Vissa kompletteringar av miljöbedömningen görs. Se även kommentar till Länsstyrelsen.

Tekniska nämnden

En del justeringar föreslås. GC-väg längs Södra Obbolavägen bör säkerställas. Verka för GC-väg mellan Holmsund och Obbola och till Umeå samt tåg till Holmsund. Det är av stor vikt att tillkommande gator i kommundelarna planläggs så att problemen med snöbortforsling blir hanterbart och vägnätet robust. Förutom stora kostnader för bortlastning av snö kan trånga gator medföra att gångvägar tidvis inte är farbara. Viktigt att grönytor kan användas som snöupplag. Planen lyfter fram parker och rekreation på ett positivt sätt.

Nya bostadsområden genererar ökat behov av platser i förskola och skola. Särskilda boenden, LSS och gruppboenden bör beskrivas i planen liksom marktytor för olika verksamhetsbehov, t.ex. bibliotek, idrottshallar etc.

Kommentarer och ändringar

- Planen redovisar behov av gc-väg längs Södra Obbolavägen, tekniska nämnden får bedöma hur åtgärder ska prioriteras.
- Utformning och planläggning av gator är en principiell fråga som bör hanteras för hela kommunen generellt, frågan kan inte avgöras i denna plan. Översiktsplanen reglerar inte gatuutformningen i de föreslagna utbyggnadsområdena.
- Planen kompletteras med en redovisning av vilka behov av boende och kommunal service som planförslaget skapar, samt riktlinje om att offentlig service i första hand bör lokaliseras i anslutning till befintlig service och målpunkter. Det finns inte underlag att peka ut specifika tomter/platser för sådana verksamheter.

Umeå Energi

Inget att ernira avseende el- eller fjärrvärmeledningar. Söker vi plats för fristående teknikbyggnad för fiberanslutningar i Obbola, förslag längs Linjevägen på kommunal tomt.

Kommentarer och ändringar

- Yttrandet föranleder inga förändringar av planförslaget.

Vakin

Plats för fastighetsnära insamling av förpackningsmaterial bör tas med tidigt i planeringen. Planprogram bör upprättas för områdena B1, B2, B3, B4, B5, K3, K4 och K5 i Obbola för att kunna planera infrastrukturlösningar med prioritetsordning för vatten och avlopp. Viktigt att bedöma behovet av allmänt VA i kompletteringsområdena i Obbola så att ev. utbyggnad kan synkas med övriga behov. Allmän spillvattenhantering kan bli aktuell för närliggande bebyggelse om verksamhetsområde bildas för område B7 (Djupsundsudden).

Planen saknar ett övergripande tänk för dagvattenhantering. För att säkerställa en fungerade och hållbar dagvattenhantering bör lågstråk, ytvattendelare samt anrinningsområden identifieras och analyseras med syfte att undvika bebyggelse på olämplig mark och att vatten inte leds till nedströms liggande fastigheter. Aktiva och vilande dikesföretag kan behöva nyttjas för att klara dagvattenhanteringen varför det behöver säkerställas att dessa går att nyttja.

Kommentarer och ändringar

- Plats för fastighetsnära insamling hanteras inte i översiktsplanen.
- Utbyggnaden av områdena i Obbola och därmed behov av detaljplan/planprogram är beroende de privata fastighetsägarnas initiativ, och därmed svåra att samordna tidsmässigt. Prioriteringsordningen för vatten- och avloppsutbyggnaden kan därför inte hanteras i ett planprogram.
- Behovet av allmän VA i kompletteringsområdena prövas inte i översiktsplanen.
- Lågstråk är identifierade i utbyggnadsområdena i västra Obbola och undantagna eller noterade i planförslaget för hantering i kommande detaljplaner. Va-förutsättningarna för område B3 är utredda i detaljplan för Obbola 22:60 m.fl.
- Nyttjande av dikesföretag hanteras i efterföljande planering.

Äldrenämnden

Många äldre i villa önskar bo kvar i Holmsund och Obbola, flerbostadshus med hanterbara hyresnivåer behövs för dem. Översiktsplanen bör möjliggöra för ett praktiskt och självständigt liv för seniorer, med närhet till service och kollektivtrafik och trygga gång- och cykelvägar. Fler seniorer ökar behov av hemtjänst som behöver goda parkeringsmöjligheter vid brukarna. Behövs även väl utformade lokaler för vård- och omsorgs verksamhet samt samlingslokal för äldre.

Kommentarer och ändringar

- Planen kompletteras med behovet av särskilda boenden i olika former inom den närmaste 10-årsperioden, med inriktningen att de ska placeras i centrala lägen med god tillgänglighet till kollektivtrafik. Parkeringslösningar hanteras i efterkommande planering.

Umeå hamn

Det är av yttersta vikt att planen tydligt tryggar förutsättningarna för hamnens långsiktiga utveckling. Utvidga V1 på plankartan så att lagunen och norra delen inbegrips. En känslighetsanalys har gjorts med fördubblade volymer i förhållande till tidigare utredningar, som underlag för att bedöma framtida buller från hamnen och ställningstaganden kring nya bostadsområden i översiktsplanen. E12 är långsiktigt huvudtransportväg till hamnen varför framkomligheten längs E12 bör förbättras och nya bostäder planeras med hänsyn till detta, vilket tydligare bör framgå av översiktsplanen. Planeringen av Märkpojken måste säkerställa framkomligheten för skrymmande transporter på E12. Den lösning som finns bör redovisas i översiktsplanen.

Kommentarer och ändringar

- Område V1 utökas.
- Planens inriktning syftar till att säkra hamnens utvecklingsmöjligheter. Planen kompletteras med att nya bostäder undviks inom eller i närheten av potentiellt bullerutsatta områden enligt känslighetsanalysen med fördubblade volymer i hamnen.
- E12:s betydelse för hamnen framgår av planförslaget. Texten kompletteras med att möjligheten till en ny passage av järnvägen för skrymmande transporter vid Kyrkogatan/Centralgatan enligt utredda lösningar ska behållas.

Jämställdhetsutskottet

Planens inriktning mot samlad bebyggelsestruktur, minskade barriärer, centrumutveckling, ökad kontakt med vatten och rekreationsområden samt blandade boendeformer är positivt för den sociala hållbarheten. Särskilt viktigt att det ger möjligheter till hållbar mobilitet med tillgång till kollektivtrafik och cykelvägar, liksom att skapa mötesplatser som fungerar och är läsbara för olika målgrupper. Planens positiva konsekvenser för den sociala hållbarheten behöver löpa som en röd tråd i det fortsatta genomförandet. Jämställdhetsutskottet vill även lyfta vikten av trygghetsskapande åtgärder för den sociala hållbarheten genom hela planeringsprocessen.

Kommentarer och ändringar

- Yttrandet föranleder inga förändringar av planförslaget.

Bostaden

Angivelsen som verksamhetsområde för kv. Maskinisten behöver tas bort eftersom Bostaden tänker ansöka om planändring för bostäder och riva den f.d. förskolan.

Kommentarer och ändringar

- Kvarteret är inte utpekad som verksamhetsområde, färgsättningen i plankartan ändras för att det ska bli tydligare.

4. Organisationer

Obbolas socialdemokratiska förening

Välkomnar den inriktning som beskrivs i förslaget. Viktigt att grönstruktur och naturområden behålls och utvecklas och fortsätter att utgöra ett mervärde för Obbola. Obbola skulle behöva en strandpromenad, i första hand längs Byvikens stränder mot segelbåtshamnen och Bredviks havsbad. Tydligare centrumbildning önskvärt, förslags vis längs Kyrkvägen med anslutande vägar. Välkomnar både flebostadshus och radhus. Behov av seniorlägenheter finns, kan lokaliseras i anslutning till kv. Trappan. Gång- och cykelväg längs Södra Obbolavägen bör prioriteras i närtid. Behov av utökade direktbussturer till Umeå liksom pendlarparkering. Välkomnar reservat för en kompletterande väg väster om Byvägen. Viktigt att behålla fastighetsmark i centrala lägen för att möjliggöra kommunala verksamheter som skola och förskola. Område B5 torde vara lämpligt för ändamålet

Kommentarer och ändringar

- Yttrandet föranleder inga förändringar av planförslaget. Planen kompletteras med en visionsskiss som illustreras möjligheten till en strandpromenad vid Byviken.

Obbola IK

Förutsättningarna för idrotts- och friluftsliv bör flyttas upp på agendan för översiktsplanen. Finns behov av fotbollsplaner, innabandy/futsal. Har planer på att utveckla SCA Arena och friluftsområdet vid Harpsjön, därav vikt att freda ett något större område kring fritidsområdet än vad som framgår av plankartan. Det berör västra delen av B5 samt hela B4. Behövs för utökning av aktivitetsområdet samt framtida servicehus och ev. platser för husvagnar/husbilar i norra delen av B4. Behov av en trygg cykelväg till friluftsområdet på norra sidan E12.

Kommentarer och ändringar

- Avgränsningen av B5 mot aktivitetsområdet får prövas i detaljplan i en avvägning mellan möjligheterna att skapa nya bostäder och friluftsområdets behov. Det är inte rimligt att avsätta hela B4 för parkering. Se även kommentar i avsnitt 5 om område B5.

Naturskyddsföreningen i Umeå med omnejd

Hela B7 Djupsundsudden bör undantas från exploatering sett både till de höga naturvärdena och bevarandet av ett viktigt rekreationsområde när Holmsund och Obbola förtätas. Västra delen av området består av fullskiktad naturskog av landhöjningskaraktär med träd upp mot 200 år. Begär att kommunen gör en utförlig inventering av området för att utesluta att exempelvis tretåig hackspett häckar där.

Kommentarer och ändringar

- En naturinventering har genomförts inför tidigare påbörjad detaljplan. Se kommentar i avsnitt 5 om område B7 (Djupsundsudden).

Obbola Hembygdsförening

Marken lika viktig kvalitet som havet för Obbola. Vi som bor i Obbola vill gärna ha fler grannar, men vi vill också fortsätta bo i ett socialt hållbart samhälle med nära tillgång till naturen. Avsnittet 2.2. Utgångspunkter och förutsättningar har stora brister, den historiska utvecklingen bör beskrivas. Planområdets avgränsning bör utvidgas för att inrymma ny bebyggelse vid bland annat Västerfjärden, Själafjärden, Djupviken och Vitskärsområdet. Finns också betydande potential för bostäder norr om planområdet.

Planförslaget har en obalans med bostäder långt från centrum och verksamheter mer centralt. Kräver stora insatser för infrastruktur som inte redovisas i planen. Saknar tankar om behov av service och mötesplatser, bl.a. i södra delen av samhället där merparten av ny bebyggelse planeras. Planen tar föga hänsyn till Obbolas kulturmiljövärden, värdefulla miljöer måste tas upp. Det är viktigt att det finns skogsområden som sköts med hänsyn till friluftsliv och rekreation; område B1 och skogen kring Långhalsviken samt Ängessjön bör avsättas som kommunalt reservat. Obbola behöver en utvecklad strandpromenad, kommunen bör ta över och förlänga befintligt promenadstråk.

Trafiksituationen i Obbola och särskilt Södra Obbolavägen söder om Bodviksvägen är ohållbar, åtgärder behövs redan nu, säker skolväg saknas. Saknar förslag för hållbart resande, utbyggd kollektivtrafik och pendlarparkering behövs. Framtida parallellväg genom Obbola går över värdefulla betesmarker som också har värde för promenader och kontakt med skogen, även svårt att kombinera med nyligen planlagt område vid Byvägen och område B2. Separat cykelväg behövs längs E12.

Saknar konkreta åtgärder för Obbolas centrum och hur tillkommande service ska kunna lokaliseras vid befintligt centrum - lokaler saknas. Skogen i B1 behövs för rekreation, föreslagen exploatering oacceptabel - en tidigare slutavverkning stoppades efter protester. Obbolas karaktär av jordbruksbygd förändras betydligt om det öppna landskapet i B3 exploateras, och området är också värdefullt för friluftslivet. Konflikt kan finnas med hästgård och tidigare minkfarm. B5 inskränker friluftsområdet kring Harpsjön på ett olyckligt sätt. B6 bör utökas norrut mot V2. BU2 brukas hänsynsfullt för allmänheten med stigar m.m., synd med bostäder där. Delar av BU3 bör kunna användas för att utvidga friluftsområdet kring Harpsjön. K5 Vântberget med sin relativt välbevarade kulturmiljö är inte lämpligt för kompletterande bebyggelse.

Finns behov av de tre föreslagna verksamhetsområdena? Bra lägen för bostäder och kanske handel. Norra delen av V4 bör ändras till bostäder (bebyggelse). Säker trafiklösning till friluftsområdet vid N1 behövs.

Kommentarer och ändringar

- För att få en rimlig omfattning på planen så behöver avsnitt 2.2 hållas relativt kort.
- Se kommentarer i avsnitt 5 om övriga frågor.
- Översiktsplanen utgör ett tydliggörande av de ställningstaganden som redovisas i översiktsplanen för Umeås framtida tillväxtområden (FFU). Planen för Holmsund och Obbola är avgränsad så att områden som omfattas av de angränsande översiktsplanerna för Älvslandskapet och Kusten inte ingår, dvs. den mark- och vattenanvändning som redovisas i dessa översiktsplaner förändras inte genom översiktsplanen för Holmsund och Obbola. I norr har planen avgränsats till tätorternas tätområden. Plangränsen justeras något norr om Lövön (område V5) så att hela det påbörjade detaljplanområdet ingår i översiktsplanen.

Holmsunds socialdemokratiska förening

Är överlag mycket positiva till översiktsplanen och de förändringar som nu är planerade för orten. Föreslagna bostadsområden är bra, men det finns fler, som Blåbärsbacken. I U1 (Sandviksudden) kan bostäder etableras, befintliga företag kan erbjudas mark i V5 (Lövön). B7 (Djupsundsudden) bra, Märkpojken (B8) bör omedelbart komma igång. Seniorboende i närheten av Himmelska fridens torg av yttersta vikt. Bra att gamla Armstron och SCA tillgängligörs för handel, möjliga tillfarter finns. V5 (Lövön) kan utvidgas åt nordväst.

Holmsund behöver tågförbindelse till Umeå och Vännäs. Obbolabron behöver buller- och trafiksäkras. Cykelväg till Holmsund angelägen. Holmsund behöver lokaler för att mötas i. Gamla Coop på Himmelska fridens torg bör därför göras om till ett Föreningarnas hus. Ytterligare behov; boubana, garage för EPA-ungdomar, skatepark, basketbana, scen vid Himmelska fridens torg, anslagstavlor, julpynt. Kommunala kontaktpersoner på plats i Holmsund och Obbola.

Behov av utbyggnad av Storsjöskolan, se över dess skolgård liksom Skärgårdsskolans.

Kommentarer och ändringar

- Lövön utvidgas i enlighet med pågående planarbete.
- Översiktsplanen hanterar inte enskilda lokalbehov, dessa frågor behöver drivas i andra sammanhang.
- I det reviderade planförslaget anges att skolornas utvecklingsbehov behöver beaktas vid prövning av ny bebyggelse i dess närhet.
- Planen kompletteras med önskemålet om ökad säkerhet för fotgängare och cyklister på Obbolabron.

5. Kommentarer till frågor med många synpunkter

Här sammanställs och kommenteras frågor som många privatpersoner lämnat synpunkter på.

Bygg inte i södra Obbola p.g.a. ökad trafik längs Södra Obbolavägen

Ett stort antal yttranden lyfter de förväntade problemen med ökad trafik på den problemfyllda Södra Obbolavägen, om det byggs nya bostäder i södra delen av samhället. De trafikmätningar som gjorts ifrågasätts. De boende upplever problem redan idag och att trafiken ökat under många år och särskilt sommartid. Hastighetsbegränsningen efterlevs dåligt och det finns behov av utbyggd gång- och cykelväg. De fartgupp som finns är inte tillräckliga. Särskilt kritiskt är det med trafik förbi skolan. Behov av bullerplank finns.

Synpunkter ges på att planen borde ha en tydligare tyngdpunkt på exploatering i norra Obbola, för att inte tillskapa ytterligare problem med trafik genom samhället och för att bibehålla den mer lantliga och pittoreska karaktären i södra delen av Obbola. Byggnad i norra delen kräver också mindre investeringar i vägar och annan infrastruktur.

Olika synpunkter ges på förslaget att behålla handlingsfriheten för en ny väg i nord-sydlig riktning mellan Byvägen i söder och Anderssons väg i norr. Den ses av vissa som absolut nödvändig vid exploatering i södra delen av samhället, och bör börja redan vid E12 och ledas utanför tätorten. Andra anser att vägen kommer att bli en barriär som försvårar skogsskötseln och innebär att markägarna behöver dela upp sina skiften. Berörda markägare för vägreservatet motsätter sig vägen, den är oförenlig med pågående och nyligen utökad verksamhet.

Södra Obbolavägen söder om busshållplatsen har brister, här bor flera barn och trafiken ökar, det är värst på vintern. Behövs belyst g.c från ändhallplatsen. Även Fritidsvägen (förlängningen av Södra Obbolavägen) är smal och dåligt underhållen. Den är ej barnvänlig, det behövs trottoar/cykelbana.

Kommentarer och ändringar

- Kapaciteten är idag god på Södra Obbolavägen och den klarar dagens och även utökade trafikmängder, men en utredning har gjorts om hur en gång- och cykelväg kan lösas. Ytterligare utredningar krävs dock innan ett beslut om utbyggnad kan tas. Sedan samrådet 2023 har hastigheten förbi skolan sänkts till 30 km/h. Planen tydliggör att framtida exploatering måste prövas mot trafiksituationen längs Södra Obbolavägen.
- Ca en 1/4 av av det uppskattade möjliga tillskottet av bostäder i Obbola ligger i den södra delen av samhället, 1/3 i västra delen och övrigt tillskott i den i norra delen (norr om skolan). Utbyggnadsmöjligheterna i norr kan delvis begränsas av markförhållandena. En stor del av utbyggnadsområdena ligger på privat mark och genomförandet och dess tidpunkt avgörs därför av markägaren. Vid prövning av planläggning kommer behovet av investeringar i infrastruktur beaktas. Se även kommentar nedan angående "bygg inte för mycket".
- Det bedöms motiverat att behålla handlingsfriheten för en eventuell framtida ny väg för att säkra möjligheten att på lång sikt avlasta Södra Obbolavägen om behovet uppstår. Vägen kommer att ingå i en framtida exploatering av område B3 varför dess barriäreffekt bedöms bli begränsad. Planen kompletteras med att reservatet berör privat mark och att ett genomförande därför kräver överenskommelse av markförvärv. Om vägen inte blir genomförd kan det påverka möjligheterna till exploatering i södra Obbola, vilket får prövas inför eller i arbete med detaljplan. Det bedöms inte motiverat med en ny parallellväg längs Södra Obbolavägen norr om Obbolaskolan med hänvisning till vägens standard och kapacitet.
- Fritidsvägen är enskild väg och behov av standardförbättringar behöver hanteras av berörd vägförening.

Bygg inte för mycket i Obbola, bevara by-känslan

Några yttranden vill begränsa utbyggnad av nya bostäder i Obbola med syftet att bevara den särskilda "byakänsla" som finns i samhället, med stora gårdar och relativt glest mellan husen samt med närhet till natur och hav. Det är den som gör att många valt att bosätta sig i Obbola. Viktigt att Obbolas kulturella bebyggelse med den gamla fiske- och jordbruksmiljön ska bevaras. Med en kraftig utbyggnation i de angivna områden i södra delen av Obbola by kommer den att bli påverkad och bykänslan trasas sönder. En dubblerad befolkning kan också kraftigt öka konfliktytorna med byborna då grönområden och fornlämningar får ge vika. Dessutom kommer bilåkandet kraftigt att öka - kommer Obbola verkligen att utvecklas på ett hållbart sätt?

Kommentarer och ändringar

- En utveckling med nya bostäder och verksamheter bör kunna ske i alla kommunens orter utifrån den befolkningstillväxt som sker och den efterfråga som finns, givetvis utifrån de ortsspecifika förutsättningarna. Det finns också ett behov av fler småhus i Umeå som inte kan tillgodoses inom Umeå tätort, men som Obbola kan bidra till att täcka.
- Fler invånare i Obbola skapar underlag till livsmedelsbutik, kollektivtrafik, skola och annan kommersiell och offentlig service vilket är positivt även för den befintliga befolkningen.
- När man tar fram en detaljplan prövas hur hänsyn till befintlig bebyggelse och karaktär ska tas. Hänsyn kan till exempel innebära att bebyggelsen inte tillåts bli för hög eller för tät för att passa in i omgivningen. Förutsättningarna ser olika ut i olika delar av samhället med olika krav på hänsynstagande. Planen lyfter kopplingen till fiske och hamn (område B1) och att hänsyn ska tas till struktur och karaktär i de äldre delarna av Obbolas by (område K4 och K5). För andra områden finns det mindre i omgivningen att relatera till i utformningen av ny bebyggelse.
- All tillväxt kan inte ske i centrala Umeå för att begränsa bilåkandet. Däremot är det bra att ge förutsättningar för utveckling av befintliga samhällen så att ett ökat underlag till bättre kollektivtrafik och service skapas. Detta kan på sikt minska bilåkandet och transportbehoven för att klara vardagen för dem som bor på orten.

Synpunkter på utbyggnads- och naturområden södra Obbola

Område B1

- Området bör ej bebyggas, det behövs för rekreation i södra delarna av Obbola.
- Särskilt den östra delen utgör värdefullt grönområde. Västra delen mer lämpligt för bostäder.
- All skog i anslutning till badplatsen Bredvik bör sparas (den i början huserar en tennisbana). Områdets karaktär förstörs om skogen skövlas, en av få äldre fina skogar på Obbolaön - exploatera mitt på ön istället eller nära E12.
- Låt området runt Bredviken behålla sin karaktär av gammal skog, attraktion
- Boende strax söder om B1 önskar behålla grönområde mot deras hus, samt enplanshus för att slippa insyn.

Kommentarer och ändringar

- Planen ändras så att det framgår att utbyggnad i den östra delen av område B1 (har getts beteckningen U3 i nya planförslaget) inte bedöms aktuell förrän förutsättningar vad gäller bullerpåverkan från hamnen har tydliggjorts.
- Vid planläggning av området avgränsas mark för ny bebyggelse med hänsyn till badplatsen och andra verksamheter vid vattnet, samt till befintlig bebyggelse. 100 meter strandskydd gäller.
- I den östra delen finns inga dokumenterade naturvärden. I den västra delen finns två mindre nyckelbiotoper, delvis inom strandskyddet, som får beaktas vid planläggning. Det östra området är utpekade som utredningsområde för naturvärden. En naturinventering får göras i samband med planläggning.
- Tillgången till skog och mark för rekreation bedöms god i södra Obbola, även efter utbyggnad i område B1/U3.

Område B2

Området innehåller fredare arter, fladdermöss, rovfåglar, fakta som ej beaktats i planförslaget. Finns inventeringar, avrådet från ytterligare exploatering. Även trafiksituationen längs S Obbolavägen bidrar till det.

Kommentarer och ändringar

- I området finns förekomst av några arter dokumenterade, i övrigt saknas dokumenterade naturvärden. Behov av naturinventering prövas inför planläggning.
- Beträffande trafiksituation, se kommentar ovan om trafik längs Södra Obbolavägen.

BU2

Utgörs av skog som sköts bra med tillgänglighet för allmänheten.

Kommentarer och ändringar

- Förutsättningarna för bostäder är osäkra och behöver därför studeras noggrannare, vilket kräver initiativ av markägaren.

BU3

Bra område, behöver inte vara utredningsområde.

Kommentarer och ändringar

- Området redovisas nu som utbyggnadsområde, område B11.

Synpunkter på utbyggnads- och naturområden västra Obbola

Område B3

- Värdefullt område, gräns mot skogen. Området har betesmarker, cykelleder, stigar m.m.
- Undvik bygga på åkrarna eller intill dem.
- Hänvisar till miljöbalken 3:4 som argument för att inte bygga på jordbruksmark. Även betesmark omfattas av skyddet.
- Viktigt att den bebyggelse som kan bli aktuell på område B3 bör präglas av att området är gammal jordbruksbygd!
- Bullerbykänsla med gamla jordbruksfastigheter förstörs om man bebygger med moderna parhus och kedjehus samt att en sådan bebyggelse skär av förbindelse till vandringleder och historisk mark.
- Berörda privata fastighetsägare motsätter sig bostadsutbyggnad på den egna marken, berör pågående verksamheter.
- Gamla Byvägen består av gamla jordbruksfastigheter och kulturhistoriska värden som bör bevaras.

Kommentarer och ändringar

- Planförslaget kompletteras med att den östra delen av området, med jordbruksmark, undantas från exploatering, i enlighet med detaljplan antagen 2024 (Obbola 22:60 m.fl.). I övrigt utgörs inte området av jordbruksmark.
- Anpassning i skala och utformning till omgivande miljö och bebyggelse bedöms kunna ske utifrån samma avvägningar som gör i detaljplanen från 2024.
- Området är i sin helhet privatägt (förutom de gator som ingår i detaljplan 2024). Översiktsplanens förslag innebär att området bedöms lämpligt för utbyggnad av bostäder, men en utbyggnad kräver initiativ av berörda fastighetsägare.
- Se även kommentarer ovan om byggande i södra Obbola och föreslagen parallellväg.

Område B4 och B5

- Områdena begränsar friluftsområdet kring SCA arena med dess cykel- och gångstigar som används flitigt av såväl Obbolabor som tillresta motionärer.
- Bostadetabletering får inte medföra framtida begränsningar i nyttjande och/eller minska tillgängligheten till arenaområdet. Verksamheten på arenan kan i framtiden komma att medföra buller- och ljusbesvär för närboende beroende på utformningen av bostäderna.

- Obbola IK vill freda hela B4 som del av fritidsområdet. Framtida service och uppställning av husvagnar och husbilar i norra delen av B4.
- B4 olämpligt att exploatera med hänsyn till kapaciteten för Anderssons väg, är underdimensionerad utifrån ökad trafik till SCA Arena. Skulle även förstöra den lantliga karaktären, kulturmiljö.
- Korsningen mellan Anderssons väg och Södra Obbolavägen är farlig.

Kommentarer och ändringar

- Områdena ligger mycket centralt och strategiskt i samhället med närhet till skolan, varför det inte bedöms rimligt att avsätta B4 för uppställning av fordon. Andra lösningar för det behöver hittas inom det utpekade friluftslivsområdet. Vid framtida planläggning av området prövas hur bebyggelse och gator kan placeras och hur arenans behov kan tillgodoses.
- Område N1 redovisas som stort friluftslivsområde där det finns möjligheter att utveckla aktiviteter och anläggningar i anslutning till arenan.
- Tillfarten till området behöver utredas. Planen kompletteras med att en möjlig lösning är att den kan ske via ny väg genom område B5 i norr, för att undvika den nuvarande smala delen av Anderssons väg och möjliggöra en eventuell annan utformning av den nuvarande korsningen med Södra Obbolavägen.

Område k5: Väntberget används som strövområde, skulle kunna bli mer använt och utvecklas med grillplatser m.m. Skyddat av lagen?

Kommentarer och ändringar

- Vissa kompletteringar till den befintliga bebyggelsen bedöms möjliga i område K4 och K5 längs Byvägen och Väntbägen. Områdena är utpekade som skyddsvärda kulturmiljöer varför ny bebyggelse bör anpassas till områdets struktur och karaktär. Huvuddelen av marken är privatägd.

Område K3:

Synpunkter på att området bör avsättas som rekreationsområde.

Kommentarer och ändringar

- Planen föreslår enstaka kompletteringar till befintlig bebyggelse vilket har liten påverkan på rekreationsmöjligheterna i området.

Synpunkter på utbyggnads- och naturområden i norra Obbola

Område N2

- Området bör utökas mot stranden.
- Det behövs en bättre tillfart till området, passage av E12.

Kommentarer och ändringar

- Planen ändras så att området utökas mot stranden enligt förslaget.
- Planen kompletteras med att tillfarten till områdena kan behöva ses över vid en utbyggnad av verksamheter i område V3 och aktiviteter i N2.

Område B6

- Den del av Obbola ni tänker bebygga norr om Ångmanskroken innehåller många fina aspkluster som bör bevaras!
- Området bör utökas norrut mot V2.

Kommentarer och ändringar

- Hänsynstagande till naturvärden och avgränsningen mot V2 får prövas i detaljplan.

Område V4 verksamhetsområde nordväst om Obbola

Ifrågasätter behovet av denna mark för verksamheter, borde vara bostäder.

Kommentarer och ändringar

- Långsiktigt finns behov av verksamhetsmark. Läget i anslutning till E12 är lämpligt för detta.
- Det bedöms inte lämpligt med bostäder i området med hänsyn till avstånden till befintlig bebyggelse och service.

Synpunkter på utbyggnads- och naturområden i Holmsund

Område B7 Djupsundsudden

- Området har stort värde som natur- och rekreationsområde för boende i närområdet. Värdefull landhöjningsskog (västra delen) med sällsynta arter och hällar och klappervallar som ej utsatts för modernt skogsbruk. Inventera fauna och flora, gör naturreservat med tillgänglighet till bad m.m. Finns även fornminnen här. Holmsundsleden genom området får ej brytas.
- Dyrt och svårt att bygga i områdets östra del p.g.a. höjdskillnader, svårt att lösa vatten och avlopp. Befintlig vattenledning som förvaltas av vattenförening omöjliggör byggande i dess närhet.
- Infarten från Bräntevägen skulle skära av rekreationsområdet och ge ökad, störande trafik. Förordar tillfartsväg väster om Fisketigen, alternativt bryta ny väg från Erikdalsvägen.
- Allmän spillvattenhantering kan bli aktuell för närliggande bebyggelse om verksamhetsområde bildas för område B7.

Kommentarer och ändringar

- All mark i en detaljplan läggs inte ut för ny bebyggelse, även mark som bör sparas som natur kan planläggas.
- En naturvårdsinventering har genomförts i samband med tidigare påbörjad detaljplan. Den redovisar ett område med högt naturvärde i västra delen om av området, mellan Fiskestigen och södra delen av udden. I detaljplan får prövas hur framtida ny bebyggelse kan anpassas till dessa värden, liksom till fornminnen samt terräng och markförhållandena i området. Holmsundsledens sträckning bör vid behov kunna anpassas så att den inte bryts.
- Den icke bebyggda marken som idag nyttjas för promenader m.m. minskar för de närboende, men genom genomtänkt utformning kan områdets värde för rekreation ändå behållas. Gator och ny bebyggelse i området bör placeras så att gröna släpp lämnas, med syfte att göra det möjligt att röra sig i natur i området och nå vatten och de grönområden som lämnas med hänsyn till naturvärden m.m.
- Gatunät och tillfartsvägar till området utreds i detaljplanarbetet. Initialt har det bedömts lämpligt att använda Bräntevägen som tillfartsväg till området för bilar, för att den har hög kapacitet och för att inte belasta befintligt gatunät med mer trafik. Trafikmängderna bedöms inte bli så stora att vägen kommer att upplevas som en barriär mot söder. För gång och cykel behövs gena vägar mot skolor, centrum samt kollektivtrafiken på Anders Ersvägen.
- Vatten och avlopp behöver utredas i detaljplanarbetet. Översiktligt har det bedömts möjligt att lösa det genom utvidgning av verksamhetsområdet för vatten och avlopp, och med hänsyn till vattenföreningens befintliga ledningar. Det behöver också studeras om befintliga bostäder närmast vattnet ska ingå i det utökade verksamhetsområdet, eller om det finns andra lösningar för dessa.
- Beteckningen på området ändras till Utredningsområde (U2) med hänvisning till att hamnens utveckling och en eventuell framtida fast förbindelse med Finland kan påverka bullerförhållandena och därmed förutsättningarna för ny bebyggelse i området. En utbyggnad bör prövas först när dessa förutsättningar har klarnat.

B8 Märkpojken

- Synpunkter om att området har goda förutsättningar och att det uppfyller kriterier för en hållbar stadsutveckling. Bygg evenemangshotell i Märkpojken, utveckla en minigalleria med service samlad.
- Viktigt med planskilda gång- och cykelpassager, fler kopplingar till området och mellan samhällets olika delar behövs. Använd ej ord som "eventuellt kompletterande" och "i ett inledande skede"
- Andra namnförslag på området lämnas.

Kommentarer och ändringar

- Inriktningen för Märkpojken har omformulerats i det nya planförslaget; i närtid avsätts området för i första hand för verksamheter som stöttar och bidrar till hamnen och dess utveckling eller till andra funktioner som är viktiga för Holmsunds och Umeås utveckling. På längre sikt bör dock handlingsfriheten behållas för en utbyggnad av bostäder och verksamheter som tillvaratar det centrala läget och närheten till vattnet.
- Planen ändras så att det tydliggör behovet av planskilda gång- och cykelpassager vid utbyggnad av bostäder och verksamheter som alstrar mycket gång- och cykeltrafik.

U1 Sandviksudden Holmsund

- Området bör pekas ut som rekreation/park och lövskogen bevaras.
- Utred om grusytan mellan Sandviksudden och Omberget skulle kunna blir skatepark, finns stort intresse för sporten.

Kommentarer och ändringar

- Områdets användning får prövas i fortsatta utredningar och detaljplanearbete. Det nya planförslaget föreslår en inriktning som tillvaratar platsens förutsättningar och bidrar till Holmsunds utveckling, vilket innebär att även bostäder och verksamheter bör kunna prövas. Det bör dock gå att kombinera med en utveckling av grönområden som besöksmål och rekreation/park.
- I nya planförslaget illustreras en framtida tänkbar användning av området. Några beslut om områdets framtida användning är dock inte fattade.

BU4 Kassjöberget Holmsund

- Kassjöberget bör tas bort som utredningsområde för bebyggelse och bevaras som naturområde utifrån naturvärden och att skogen redan är avvägd i befintlig detaljplan.

Kommentarer och ändringar

- Områdets naturvärden och kvaliteter som grönområde för boende i närområdet har tidigare inte avvägts mot de värden som ny bebyggelse, med möjlighet till en passage över Holmsundsvägen och järnvägen, tillför Holmsund. Bostäder med en gångbro bidrar här till fler boende inom gångavstånd till en framtida tågstation vid Järnväggsgatan, samtidigt som den barriär som järnvägen innebär minskar, vilket gör det lättare för boende på den östra sidan järnvägen att nå en framtida station och andra målpunkter i centrala Holmsund.
- Planen anger att fördjupade utredningar om markförhållanden, buller och avgränsning gentemot naturvärdena behövs för att klarlägga möjligheten att bebygga området. Planen kompletteras med att den norra delen av grönområdet har höga naturvärden och är utpekad som en nyckelbiotop med hänvisning till förekomsten av upp till 300 år gamla tallar. Den södra delen av området planlades som naturmark 2019 och har också naturvärden men lägre som en följd av avverkningsspåverkan.

Område V1 Umeå hamn

- Hamnens verksamhetsområde V1 bör utökas söderut och norrut.
- En analys av buller vid en framtida med utökade godsvolymer i hamnen ska tas fram.

Kommentarer och ändringar

- Avgränsningen av område V1 utökas i det nya planförslaget söderut i enlighet med översiktsplanen Fördjupning för Umeå, samt norrut enligt detaljplan (avgränsas i norr av järnvägen).
- Bullerkartläggning med hänsyn till en framtida utökning av godsvolymer är beaktad i det nya planförslaget.

Område V5 Lövön

- V5 kan utvidgas åt nordväst.
- Skogen mellan järnvägen och stranden väster om Lövön bör tas in som ett N-område i översiktsplanen.

Kommentarer och ändringar

- Området samt plangränsen ändras norrut så att hela det område som nu planläggs ingår i planen.
- Planen kompletteras med det i översiktsplanen för Älvslandskapet redovisade rekreativområde väster om järnvägen. Området söder om detta område ingår i naturreservatet för Umeälvens delta.

Behov av samlingslokaler o.dyl. Föreningsliv

- Holmsund behöver lokaler för att mötas i. Gamla Coop på Himmelska fridens torg bör därför göras om till ett Föreningarnas hus.
- Ungdomsgård för äldre ungdomar saknas, Folkets hus borde kunna användas mer av ungdomar. Värdet av föreningsliv viktigt, nämns inte i planen. Stort behov av samlingslokaler.
- En lokal för Holmsunds föreningar skulle vara önskvärt för styrelsemöten,studiecirklar m.m.

Kommentarer och ändringar

- Översiktsplanen hanterar inte specifika lokalbehov, men redovisar stråk och platser/områden dit det är önskvärt att service och andra offentliga verksamheter lokaliseras.

Säkerhet för gående och cyklister på Obbolabron

Synpunkter på att bron behöver göras säkrare för fotgängare och cyklister. Gång/cykelbanan upplevs smal vilket ger litet utrymme mellan fotgängare/cyklister och den tunga fordonstrafiken. Det är önskvärt att kommunens alla anläggningar kan nyttjas av alla boende, oavsett vilken ort man bor på, vilket underlättas om bron upplevs säker. Fler barn kommer nyttja den framgent.

Kommentarer och ändringar

- Planen kompletteras med att önskemålet finns men att brons konstruktion gör det svårt att tillgodos. Synpunkterna är också framförda till Trafikverket.

Behov av gång- och cykelväg längs E12 mellan Obbola och Umeå

Av samrådsunderlaget går det inte att utläsa hur kommunen kommit fram till att prioritera gc längs Holmsundsvägen före E12. Planen bör därför kompletteras med tydliga uppgifter om vilket beslutsunderlag som har använts och vilka aspekter som har beaktats då beslutet att inte prioritera en gång- och cykelväg mellan Obbola och Umeå centrum fattades från kommunens sida.

Att förorda cykelväg på Holmsundssidan till Umeå istället för längs med E12 som ska prioriteras för tungtrafik av trafikverket är en fel prioritering och fel fokus. Att säga att de flesta målpunkter ligger på norra sidan av älven är inte en rättvisande bild och ganska ointressant i ett cykelperspektiv. För Obbolaborna och många i Holmsund är det kortare väg att cykla via E12 till många målpunkter såsom Flyget, Volvo lastvagnar, Teg, Söderslätt handelsområde, Sjukhuset, centrum etc dvs. många arbetsplatser.

Flera yttranden lyfter också behovet av en gång- och cykelväg mellan Holmsund och Umeå.

Kommentarer och ändringar

- Av planen framgår att det finns ett behov av en gång- och cykelväg både längs E12 och Holmsundsvägen, och båda är också rekommenderade åtgärder i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie. Kommunen instämmer alltså i de motiv för en cykelväg längs sträckan som framförs i yttranden. Men eftersom resurserna är begränsade har kommunen ombetts prioritera längs vilken sträcka en gång- och cykelväg i första hand bör byggas.
- Av knappt 50 000 arbetsplatser i tätortens arbetsplatsområden ligger ca 45 000 på norra sidan älven, där också huvuddelen av kommersiell och offentlig service ligger. Holmsund har också tre gånger så många invånare Obbola (ca 6100 jämfört med ca 2100).
- E12 utgör europaväg och riksintresse och som sådan huvudsaklig tillfartsväg för tung trafik till verksamheter och hamnen i Holmsund. Holmsundsvägen har inte samma funktion, även om tung trafik också använder den vägen.
- E12 och Holmsundsvägen har likartade trafikmängder (5300 respl. 5000 fordon/dygn) (2023). Hastigheten är 80 km/h på båda vägarna
- E12:an är bredare och har avgränsade körfält för gång, cykel och långsamtgående fordon. Detta saknades på Holmsundsvägen innan gång- och cykelvägen färdigställdes 2025.

Service och centrumbildning, kulturmiljö

- Himmelska fridens torg bör beskrivas mer utifrån sin potential än som en risk. En visionskiss för torget bör tas fram.
- Ett torg i Märkpojken får inte gå ut över Himmelska fridens torg
- Svårt att utläsa kommunens strategi för området kring riksintresset Västerbacken.

Kommentarer och ändringar

- Planen beskriver en inriktning mot att stärka Himmelska fridens torg och centrumområdet i Holmsund, i syfte att tillvarata dess potential men också för att möta de brister som framförts av Holmsundsborna. Det är önskvärt att befintliga verksamheter i området utvecklas.
- I närtid planeras inget torg i Märkpojken, vilket framgår av det nya planförslaget.
- De värdefulla kulturmiljöerna på Västerbacken och Djupvik i Holmsund är reglerad i detaljplaner med syfte att bibehålla och vårda områdenas bebyggelsemiljö.

Kollektivtrafik, hållbara transporter, trafiksäkerhet, gång- och cykelbanor

- Flera synpunkter som framhåller vikten av god kollektivtrafik och det positiva med tågtrafik till Holmsund. Planera för plattformar vid färjeläget. Även älven en möjlighet för persontransporter, snabbt och hållbart.
- Tunnel under järnvägen bör även gå under Holmsundsvägen.
- Begreppet hållbart resande behöver definieras, hållbara transporter bättre. Elbilar är hållbara, bilåkande ska främjas.

Kommentarer och ändringar

- Omfattning på och utformning av kollektivtrafiken hanteras inte i översiktsplanen. Däremot redovisar planen en inriktning för orternas utveckling som syftar till att stärka förutsättningarna för kollektivtrafik.
- Gång- och cykeltunneln kommer att gå under både järnvägen och Holmsundsvägen.
- Planen anger att kommunen ska verka för tågtrafik. Planens beskrivning av förutsättningarna för detta har utökats.
- Synpunkter på trafiksäkerhetsproblem delges Tekniska förvaltningen som får bedöma dem. Vissa är hanterade i översiktsplanen och/eller kommenterade i denna samrådsredogörelse.
- Begreppet hållbara resor kan diskuteras men är etablerat och används därför i planen. Bilresor ingår vanligtvis inte med hänvisning till bl.a. de miljöstörningar och trängselproblem som de ger upphov till, oavsett drivmedel.
- Ett antal synpunkter som tar upp trafiksäkerhetsproblem på olika platser. Dessa delges Tekniska förvaltningen för bedömning.

Natur- och rekreationsområden, anläggningar för idrott, etc.

Önskemål om insatser för att utveckla friluftslivet i Holmsund och Obbola

- Renovera badplatsen Lövösundet.
- Bygg en gästhamn för båtar i Ombergsviken.
- Upprustning av i Ljumviken behövs.
- Utveckla SCA Arena/Harpsjön, behövs när Obbola växer.
- Grusyta mellan Sandviksudden och Omberget, utred om den skulle kunna bli skatepark, stort intresse för sporten.
- Omberget bör klassas som viktigt "Natur- och rekreationsområde", här finns möjlighet för olika aktiviteter, backe och närhet till vattnet ger möjligheter. Tillsammans med SCA Arena kan Holmsund och Obbola bli ett cykelmekka. Vintermöjligheter med isvägar.
- Behövs avsättas mark för att vidareutveckla befintliga idrotts och evenmangsanläggningar. Ökad befolkning kräver sannolikt nya anläggningar. Planen bör kompletteras med ett resonemang och förslag om detta. Kamratvallen ska ersättas.
- Utveckla bad mellan K2 och K3, med stigar in i ön.
- Sjöräddningssällskapet behöver brygga med stationshus, båthus, förråd och anslutningsväg. Vägen bör inte ligga kring bostäder/skola/omsorg.

Kommentarer och ändringar

- Översiktsplanen hanterar inte investeringar i enskilda anläggningar. Synpunkterna vidareförmedlas till beröda verksamheter i kommunen. För flera av förslagen kan initiativ behöva tas av andra än kommunen.
- Huvuddelen av Omberget är planlagt som rekreationsområde och nyttjas idag för friluftsliv (skidbacke). Marken ägs av kommunen. Förutsättningarna för fortsatt nyttjande för friluftslivsaktiviteter kan därmed anses vara säkrat.
- Planen anger att mark för idrott/friluftsliv öster om Bräntevägen (område B10) bör prövas tillsammans med bostadsbebyggelse.

Skoterleder

- Planförslaget har stor inverkan på vinterleder för skoter i sydvästra delen av Obbola, utbyggnadsområdena i västra delen av Obbola. Yrkar på att möjlighet ska kvarstå att köra snöskoter från Själafjärden/Västerfjärden till Obbola samhälle samt Byviken/Österfjärden. Möjlighet ska kvarstå att behålla vinterleden från Harpsjön, förbi gamla Minkfarmen via Fornstigen till Själafjärden. Norra delen av område B1 bör avsättas som grönområde med möjlighet till vinterled, så att en passage kan ske från Byvikens vatten västerut mot Västerfjärden utan att trafiken efter leden passerar nära bebyggelse.

Kommentarer och ändringar

- Ambitionen är att hitta nya sträckningar för skoterleder vid utbyggnad av redovisade utbyggnadsområden. Det får studeras i samband med att detaljplan upprättas.

Behov av rekreationsområden och skydd av natur

- Saknas rekreationsområde i södra Obbola, även lekplatser.
- Västerlångslädan mår inte bra, behövs åtgärdsplan.
- Östra och Västra Klubben bör vara rekreationsområde, bör skyddas och vara öppna för allmänheten.
- Skydda våtmarkerna runt Harpsjön.
- Stoppa planerna på en ny bergtäkt. BU3 och B6 kommer att bli bullerstörda.

Kommentarer och ändringar

- Det finns möjligheter att röra sig i skog och mark i södra Obbola, med bl.a. vandringsleder. All mark söder och väster om föreslagna utbyggnadsområden är privatägd.
- Behov av åtgärder för Västerlång slädan utreds av miljö och hälsoskydd.
- Våtmarkerna runt Harpsjön ligger inom utpekade naturområde.
- Bergtäkten hanteras ej i översiktsplanen.

6. Sammanfattning av större förändringar jämfört med samråd 2023

Större förändringar i planförslaget 2026 jämfört med planförslaget 2023.

Planhandlingen

- 3.1. Övergripande riktlinjer. Utvecklad text.
- 3.2. Märkpojken. Ny inriktning i närtid för områdets användning. Redovisas nu som utredningsområde.
- 3.2 Sandviksudden. Reviderad text, ny visionsbild.
- 3.2 Djupsundsudden. Reviderad text. Redovisas nu som utredningsområde.
- 3.2. Kassjöberget. Reviderad text och plankarta. Redovisas nu som utvecklingsområde (ej utredningsområdet).
- 3.2 Utvecklingsområden för nya bostäder i östra Holmsund. Nytt avsnitt, ej redovisad i samråd 2023.
- 3.2. Söder om Obbola, område B1 + U3. Reviderad text. Östra delen av området redovisas nu som utredningsområde U3 med hänsyn till osäkerhet kring buller från hamnen.
- 3.4 Umeå hamn. Reviderad text och uppdaterad bullerkarta kring hamnen.
- 3.5 Holmsunds centrum och Himmelska fridens torg. Reviderad text.
- 3.6 Kollektivtrafik. Utökad text.
- 3.6 Gång- och cykelvägar. Texten kompletterad om Obbolabron.
- 3.6 Framtida resecentrum och tågpersontrafik. Reviderad och utökad text som tydliggör förutsättningarna för persontågtrafik till Holmsund.
- 3.6 Fast förbindelse över Kvarken till Finland. Ny text som beskriver förslaget i den finska utredningen och dess konsekvenser för Holmsund.
- 3.6 Södra Obbolavägen. Reviderad text.
- 3.7 Parker och rekreationsområde. Ny text om Västerlångslådan.
- 3.7 Ekosystemtjänster. Reviderad och utökad text.
- 4 Genomförande. Reviderade texter. Nya avsnitt om Skolor, förskolor samt om behov av boenden för äldre och särskilda boendeformer.
- 6 Konsekvenser och miljöbedömning. Revideringar och kompletteringar.

Plankartan

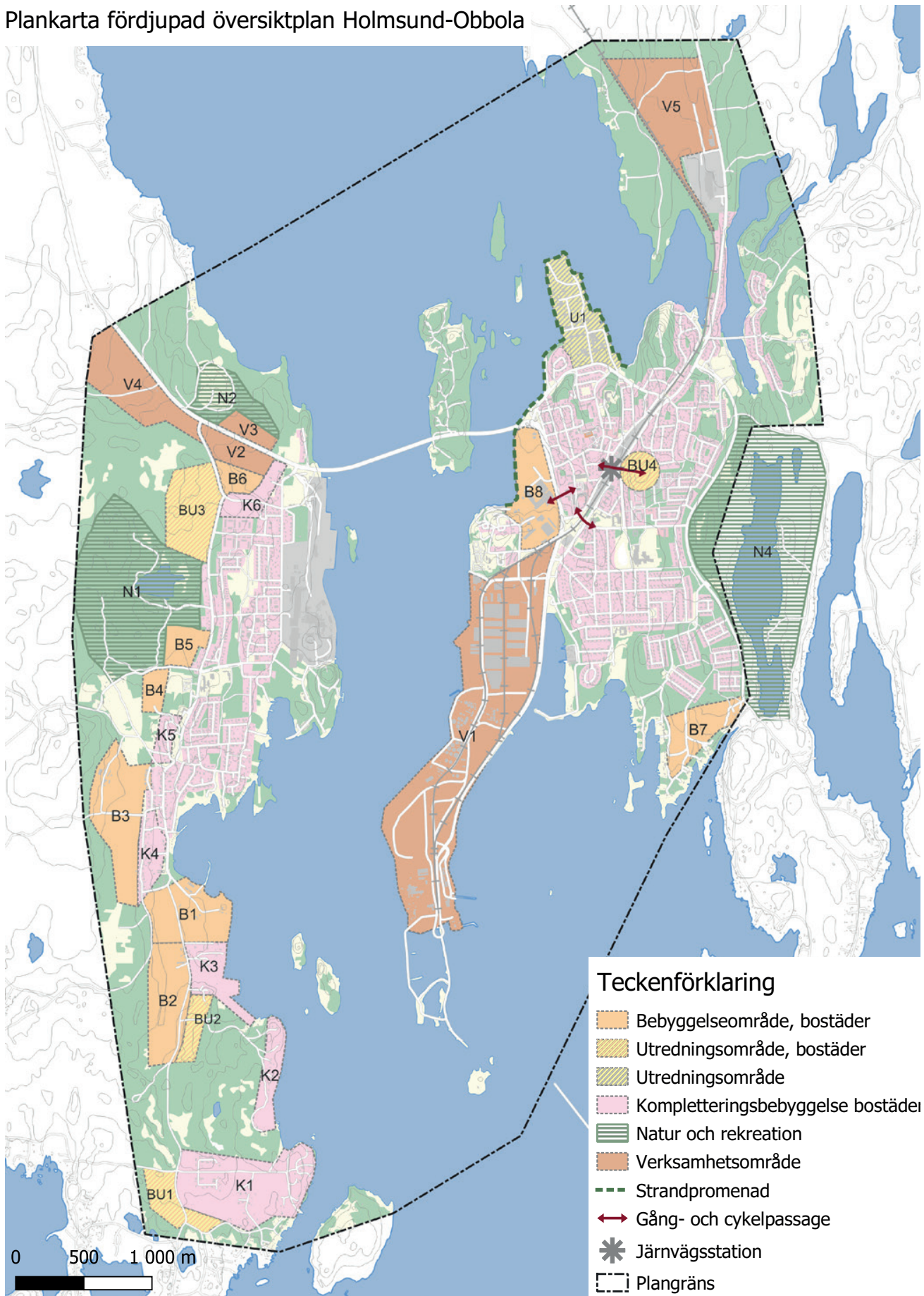
- Plangränsen i norr vid Lövön har förskjutits något åt norr så att hela pågående detaljplan för verksamhetsområdet ingår.
- Ändrade beteckningar på flera områden jämfört med plankartan 2023. Vissa tidigare B-områden redovisas nu som U-områden.
- N2 norr om Obbola utökad mot vattnet
- V1 verksamhetsområdet hamnen utökat söderut enligt FFU, samt norrut enligt detaljplan (avgränsas i norr av järnvägen)
- Halva B1, delen mot vattnet i öster, har blivit U3
- B7, B9 och B10 nya områden
- B7 Djupsundsudden har ändrad gräns samt blivit U2
- N5 vid Lövön nytt område, i enlighet med översiktsplan för Älvslandskapet
- N4 Västerlångslådan, gränsen har ändrats utifrån nya område B10

Redaktionella ändringar

- Utöver redovisade förändringar har även redaktionella och layoutmässiga förändringar gjorts, liksom uppdateringar av kartor, befolkningsstatistik etc.

Bilaga: Plankarta i samråd 2023

Plankarta fördjupad översiktsplan Holmsund-Obbola



Övergripande planering

Besök: Stadshuset, Skolgatan 31A

Postadress: 901 80 Umeå

090–16 10 00

umea.kommun@umea.se

www.umea.se/kommun

Översiktsplan Umeå kommun

Fördjupning för Holmsund och Obbola

med miljökonsekvensbeskrivning MKB

UTKAST 2026-04-15



**UMEÅ
KOMMUN**

Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Vision och utgångspunkter.....	5
2.1 Vision	5
2.2 Utgångspunkter och förutsättningar	8
3. Planförslag	10
3.1 Övergripande riktlinjer för Holmsunds och Obbolas tätorter	10
3.2 Nya områden med bostäder i Holmsund	12
3.3 Nya områden med bostäder, verksamheter och natur i Obbola.....	19
Söder om Obbola	19
Väster om Obbola.....	21
Norra Obbola.....	22
3.4 Mark för verksamheter i Holmsund	24
3.5 Handel och service	29
3.6 Trafik och infrastruktur.....	31
3.7 Grönstruktur; natur och rörligt friluftsliv	42
3.8 Riksintressen, kommunens ställningstagande	46
3.9 Risker.....	49
4. Genomförande.....	51
4.1 Översiktsplanen som strategidokument	51
4.2 Markägande, markpolitik	51
4.3 Bostadsbyggande	51
4.4 Sektorsvisa genomförandefrågor	52
4.6 Exploateringsavtal	54
5. Planeringsförutsättningar.....	55
5.1 Befolkning och bostadsbestånd.....	55
5.2 Naturgivna förutsättningar	55
5.3 Samråd och dialog	58
6. Konsekvenser och miljöbedömning.....	60
6.1 Avgränsning.....	60
6.2 Nollalternativ	60
6.3 Planförslag	61
6.4 Planens överensstämmelse med miljömål	70
6.5 Miljökvalitetsnormer	71
6.6 Konsekvenser för social hållbarhet.....	71
6.7 Sammanfattande redogörelse.....	71
Plankarta Fördjupad översiktsplan för Holmsund och Obbola, samråd 2026....	72

Översiktsplan för Umeå kommun Fördjupning för Holmsund och Obbola

2026

Projektgrupp:

Thomas Lundgren, projektledare och samhällsplanerare
Pernilla Helmersson, samhällsplanerare
Sofie Granberg, planarkitekt
Sarah Lundgren, mark- och exploateringsingenjör

Expertstöd:

John Bylund, Gator och parker
Per Hänström, Miljö- och hälsoskydd
Emma Johansson, Miljö- och hälsoskydd
Roger Westman, Miljö- och hälsoskydd
John Eklund, Vakin
Tomas Savilathi, Fritid
Anna Flatholm, stadsarkitekt
Lina Samuelsson, INAB
Lars-Gunnar Helgesson, kollektivtrafik UKF
Linda Gustafsson, Statsledningskontoret
Isabelle Forsberg, Gator och parker

Bilder, kartor och illustrationer:

Flygfoton: Lars Lindh
Övriga bilder, kartor och illustrationer:
Umeå kommun där inget annat anges

Omslagsfoto:

Fredrik Larsson
Illustration Umeå kommun/DetailGroup

Bilden visar Sandviksudden i Holmsund norrifrån, med vision om utveckling av området med ny bebyggelse, strandpromenad och bryggor.

Webbplats: www.umea.se

© Umeå kommun Medgivande LAN 10 - 42



1. Inledning

Där den virvlande Umeälven slutligen möter det friska havet – där ligger Holmsund och Obbola, två industripräglade skärgårdssamhällen som knyts samman genom en bro över fjärden. Färjeförbindelserna över Kvarken gör området till en viktig knutpunkt och den bländande horisonten lockar både boende och besökare.

Förutom läget vid havet är det också närheten till Umeå som gör Holmsund och Obbola till attraktiva bostadsorter. SCA:s industri i Obbola och hamnen i Holmsund är verksamheter som präglar samhällena och som står inför en expansiv utveckling. Samtidigt finns önskemål om att tillskapa nya bostäder och att utveckla orterna som goda livsmiljöer.

Med detta som utgångspunkt är syftet att denna översiktsplan ska

- tydliggöra hur Holmsund och Obbola bör utvecklas i enlighet med kommunens strategi för hållbar tillväxt och visionen om 200 000 invånare
- skapa förutsättningar för Holmsund och Obbola att växa med en hållbar bebyggelsestruktur som ger attraktiva boendemiljöer samt goda förutsättningar för hamnens och näringslivets utveckling.

Översiktsplanen visar på kommunens vision för den långsiktiga mark- och vattenanvändningen. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska nyttjas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Översiktsplanen ska enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen beakta en rad allmänna intressen. I lagtexten nämns bland annat natur- och kulturvärden, goda miljöförhållanden, god social livsmiljö för alla samhällsgrupper, bostadsbyggande, kommunikationsleder, klimataspekter och ekonomisk tillväxt. Planläggningen ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov.

Översiktsplanen används när kommunen upprättar detaljplaner och områdesbestämmelser eller prövar bygglov enligt plan- och bygglagen.

Relation till andra översiktsplanedelar

Holmsund och Obbola har fram till nu ingått i Fördjupningen för Umeå som behandlar Umeås framtida tillväxtområde. Föreliggande översiktsplanedel ersätter alltså Fördjupning för Umeå för de geografiska delar som behandlas i Fördjupning för Holmsund och Obbola.

Fördjupning för Holmsund och Obbola berör även vissa delar som hittills ingått i Fördjupning för älvlandskapet och ersätter, på samma sätt, de geografiska delar som denna fördjupning berör.

Planavgränsningarna för Fördjupning för Umeå och Fördjupning för älvlandskapet kommer ändras att överensstämma med den nya översiktsplanedelen för Holmsund och Obbola.

Arbetet med en översiktsplan

Arbetsgången för att ta fram en översiktsplan är reglerad i plan- och bygglagen. Det inledande skedet inkluderar tidig dialog med verksamheter, myndigheter, organisationer, föreningar och inte minst boende i Holmsund och Obbola. Dessutom tas underlag och utredningar fram som tillsammans med resultatet av dialogen fungerar som utgångspunkt för planarbetet.



Under hösten 2021 genomförde kommunen en medborgardialog som underlag för arbetet med en översiktsplan för Holmsund och Obbola. Dialogen skedde genom en utställning på biblioteken i Holmsund och Obbola och genom kommunens webbplats. I kapitel 5, Planeringsförutsättningar, sammanfattas resultatet av medborgardialogen.

Under hösten 2023 genomfördes ett samråd om ett förslag till fördjupad översiktsplan för Holmsund och Obbola. Det nu aktuella planförslaget utgör en revidering av förslaget från 2023 utifrån nya förutsättningar och de synpunkter som inkom under samrådet. Förändringarna bedöms vara så stora att det motiverar ett nytt samråd.

2. Vision och utgångspunkter

2.1 Vision

Holmsund och Obbola är avgörande för kommunens scenario för hållbar tillväxt med ambitioner om att orterna ska växa med sammanlagt 5 000 boende. Hamnen är en strategisk nod och en avgörande komponent som kopplar samman öst-väst och nord-syd och som på ett avgörande sätt bidrar till den dynamiska utvecklingen för norra Sverige.

Översiktsplanens förslag till vision:

Ortsutveckling med gränsöverskridande internationell, regional och lokal närhet i samklang

Sammanfattande begrepp är **stärkande samexistens**, **närhet** samt **port och brygga**. Planen handlar om att överbrygga utmaningar, visa på modeller och lyfta potentialer där orternas tillväxt och expansiva verksamheter kan existera hand i hand.



Det handlar om att skapa en modell där befolkningstillväxt i orterna och utveckling av attraktiva livsmiljöer sker hand i hand med de expansiva verksamheterna. Holmsund och Obbola kan bli ett föredöme för attraktiva livsmiljöer – utifrån gällande förutsättningar och utmaningar.

Våra två samhällen har historiskt utvecklats parallellt, och ska så få göra, men stärker tillsammans sin gemensamma tillväxt- och attraktionskraft som bostads- och verksamhetsorter för människor samt företag. Närheten mellan orterna finns där. Andra exempel på **stärkande samexistens** är det marina, både gällande marin ekonomi och marin ekologi.

Ambitionen är att det ska kännas som ett väsentligt besöksmål inom Umeå när man kommer till Holmsund och Obbola. Samt att man ska vilja stanna och inte bara ta sig vidare. Vidare handlar visionen om relationen mellan Umeå och Vasa. Med utvecklade kommunikationer och i framtiden en bro kommer vi närmare varandra (och på mycket lång sikt bidrar även landhöjningen till detta!). Man bör därför kunna känna Vasa redan i hamnorterna samt i Umeå. Andra paralleller handlar om att vi i planområdet kombinerar storhamn som skapar tillgänglighet för exempelvis containerfartyg med flertalet platser för småbåtshamnar med sina möjligheter liksom fiskenäring.

Visionen handlar vidare om platserna som en port för gränsöverskridande vildmarksturism - som likt fåglarna sträcker sig gränslöst i geografien via Bottniska vikens smala midja. Området utgör en ingång till rekreationsturismen från hav och fjäll med ambition att detta ska kunna förnimmas lokalt. Strax utanför planavgränsningen finns Natura 2000 och vi har också älven och havet just här. För boende i orterna handlar det om att kunna ta del av denna unikheter och det lugna samtidigt som orterna ger rika möjligheter att ha en aktiv fritid med ett stort antal anläggningar för exempelvis golf, mountainbikearena, simhall, sportfält och mycket mer. Visionen om planen som port till akademien illustreras både i flödena av studenter mellan våra två länder men också i närheten till universiteten liksom spridning av kunskap längs vårt regionala stråk.

Det handlar även om **bryggan**, inte bara praktiskt i den stora visionen om bron, utan även att möta kommande epoker av verksamhetssprång som exempelvis skiftet till den gröna omställningen. Lokalt har vi avtrycken från historien med sågverkseran, via pappersfabriken och dess satsningar på framtiden. Det fossiloberoende illustreras av vindkraftverken och sikte på havsbaserad elproduktion. Visionen berör även språnget gällande den marina situationen där vi har att hantera det historiska arvet med exempelvis giftiga fiberbankar där inriktningen för framtiden är ökade fiskebestånd, att Bottenviken är välmående samt också att strömningen kommer tillbaka till gagn för de fiskenärings som historiskt varit central för Holmsund och Obbola och som är viktig än i dag.



Planens koppling till visionen

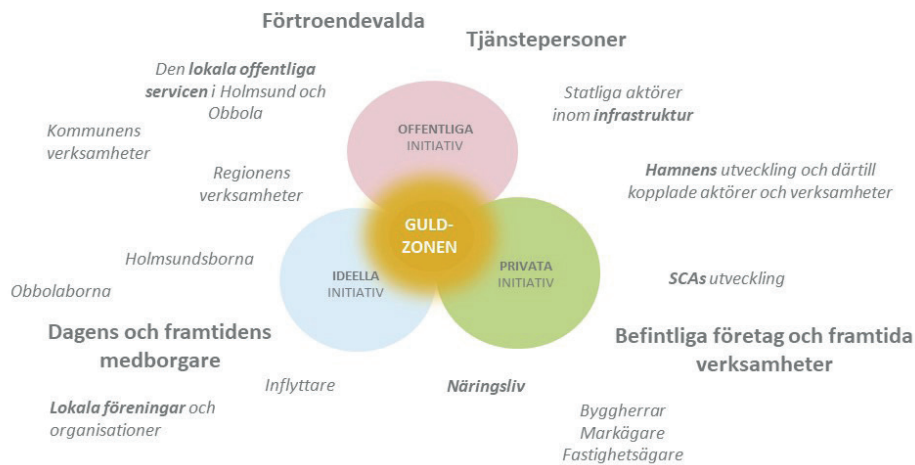
I planen presenteras initiativ som fungerar stärkande för visionen. I Holmsund och Obbola skapar översiktsplanen utrymme att förverkliga småhusdrömmar i olika områdena. Möjligheten ges till tätare bebyggelse i de centrala delarna av Holmsund och Obbola. På kort sikt är Märkpojken en resurs för hamnens och andra verksamheters behov, och på lång sikt möjligt för bostäder, arbetsplatser och verksamheter som möjliggörs med en fast förbindelse till Holmsund. Här finns också en relation till Västerbacken som tydligt minner om det gamla brukssamhället. Sida vid sida med det nya, stärkande samexistens också här.

Planen visar på en rad sammankopplande insatser lokalt på olika sätt. Att successivt utveckla strandpromenaderna bidrar liksom att lägga grund för ett centrumstråk i Holmsund som sträcker ut dagens situation, som hittills samlat sig kring Himmelska friden torg, till ett framtida stråk för service men även vistelse. För Obbola, som länge saknat en centrumpunkt, blir visionen att bygga vidare på och stärka

det stråk som i dag innehåller spridda funktioner så att det i framtiden kan bli tydligare och vitalare. Här skapas möjligheter att lokalisera utveckling såsom kompletterande bebyggelse och verksamhet så att denna tanke om stråk kan utvecklas över tid.

Planens vision handlar också om kommunikationerna och logistiken på alla skalor. Givetvis illustrerat i kopplingen till världen med hamnen som ingången till Sverige och vidare i olika riktningar men också i den mindre skalan och en förändrad vardagslogistik där steget på lång sikt också innefattar persontrafik på tåg till Umeå och vidare. Planen har ett stort fokus på att överbrygga barriärer. Exempelvis över tung infrastruktur och genom, som nämnts, att utveckla stråken för service och vistelse.

Sammanfattningsvis handlar planen om att överbrygga, koppla samman, skapa närhet och visa på kombinationer för samexistens och stärkning som ger värden. Ambitionen är att katalysera tillsammanskraft för att få till kedjor mellan målpunkter för livskvalitet, för energi, råvaror, utbyten. Därtill att initiera kraft om hur vi kan slimma midjan i Kvarken och få till en än tydligare närhet med vår närmsta grannstad, hjälpas åt med miljösituationen, skapa ytterligare engagemang från ideella för en fantastisk livsmiljö samt att investerare vill vara med eftersom det finns närhet till stora värden.



När det finns en gemensam bild av ett områdes framtida utveckling, och när många olika aktörer drar åt samma håll, skapas förutsättningar för verklig kraft i förverkligandet. Översiktsplanen för Holmsund och Obbola syftar till att vara en långsiktig spelplan som kan bidra till tillsammanskraft bland olika aktörer, offentliga, privata liksom ideella.

2.2 Utgångspunkter och förutsättningar



Ljumviken i Holmsund

Holmsund och Obbolas utveckling

Holmsund och Obbola är båda industripräglade skärgårdssamhällen. Här möts hav och älv, båtliv och fiske. Områdena bär historik som speglar sågverkseran med flottning och träindustri. Här finns en småskalighet och bykänsla samtidigt som det är något av barriärernas samhällen med tung infrastruktur och tung industri. Vattnet är tydligt närvarande – här finns både simhall och naturbad. En av kvaliteterna ligger i tätorternas närhet till Umeå. Här kan många bo och dra nytta av goda kommunikationer.

Stegvis utveckling och tydliga avtryck av modernismen

Holmsund är ett ungt samhälle. Det bildades vid mitten av 1800-talet medan Obbola antas ha haft bosättning redan på 1300-talet. År 1947 antogs en stadsplan för Holmsund som ersatte en tidigare stadsplan från 1938. 1947 års stadsplan togs fram i samband med sammanslagning av municipalsamhällen Djupvik och Obbola. Bebyggelsen hade vuxit som följd av sågverkens etablering, samhällena var stillastående och bostäderna dåliga. Med 1947 års stadsplan antogs ambitioner om permanentbostäder istället för baracker. Tätorterna, särskilt Holmsund, är idag präglade av stora utbyggnader på 1960-talet där både industrin och bebyggelsen är storskalig. Huvudtrafiknäten i samhällena är överlag rätt oförändrade över tid även om modernismen satt sina avtryck med planskildheter, gångpassager och tunnlar. Båda samhällena är ganska svårorienterade. I Obbola är fabriken alltid nära och trots att samhället är litet kan det vara svårt att hitta i. Utmaningar för både Holmsund och Obbola gäller avsaknad av centrumfunktioner och behov av nya strukturer. Trots fina platser kan det upplevas övergivet med intryck att man inte riktigt tagit tillvara på godbitarna.

Landskapets förändring

Historiska kartor visar tydligt effekter av den pågående landhöjningen. Kuststräckan är idag starkt påverkad och uppflikad av pirar, bryggor och muddringar. Hillskär var tidigare en egen ö men som med utfyllnader nu är en del av hamnområdet. Patholmsviken är ett senare tillkommet hamnläge som inte fanns på 1960-talet. Även Patholmsviken är utfylld och utbyggd med vågbrytare. Äldre bilder tydliggör att badplatsen i Holmsund var del i ett mindre jordbruksstråk. Ett senare tillskott är Ljumviksudden. Holmsund är i huvudsak byggd på tidigare skogsmark. I Holmsund finns en skidbacke som haft den användningen sedan lång tid tillbaka. Obbola är till stor del byggd på tidigare jordbruksmark och en relativt samlad by där det finns gott om historiska mönster som ger det småskaliga och vindlande intrycket.

Särskilt kulturmiljöintressant

Västerbacken i Holmsund är en historisk miljö med koppling till sågverksepokerna med bland annat arbetarbostäder, skola och kyrka. Området är dock i dagsläget svårtillgängligt. Ett annat utvecklingshistoriskt intressant område i Holmsund finns mellan Storgatan, Svedbergsgatan, Nygatan och Tornbergsvägen i Holmsund. Komponenterna i miljön är en rutnätsplan samt representativa och kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Rutnätsstrukturen ligger i kuperad terräng i nordsydlig riktning med en mängd bergknallar. Denna, ofta balkongprydda, tvåvåningsbebyggelse uppfördes efter branden 1888 och har en tydlig skärgårdsprägel. Kvarteren ligger i nordsydlig riktning med brandgata i form av en 9 meters byggnadsfri zon. Precis som i Umeå stad. Kvaliteterna kopplas till topografin, det synliga berget men även gatukaraktären där Storgatan är affärgatan. Ett sätt att omsätta karaktärerna handlar om att bibehålla och bygga vidare på mångfalden i stadsdelens verksamheter och dagliga liv liksom att ta inspiration i typiska detaljer för detta område.

Morgondagens årsring tar form

En annan aspekt är att trots att både Holmsund och Obbola har sin särart av närhet till hav och älv är tillgängligheten till vattnet ganska begränsad. Detta har dock god potential att kunna utvecklas som en del av den skärgårdskaraktär också Holmsund i viss mån besitter. I samhällena visas avtryck från olika tidsperioder, dels från tiden efter branden, dels från den stora utvecklingseran där 1970-talet tydligt är representerad. Med pågående utveckling skapas alltså möjligheter till nya årsringar.

Potentialer finns inte minst där det idag är industrimark och överlag inrymmer vattnet och miljöerna med industriarvet fina potentialer. Höjdskillnaderna är en annan viktig särart för dessa tätorter. Överlag kan höjderna, framförallt i Holmsund, betraktas som potentialer i vila. Detta är kvaliteter som är unika i kommunen.

Sammanfattande utgångspunkter att tillvarata vid utvecklingen av Holmsund och Obbola

Bland Holmsunds och Obbolas många kvaliteter kan följande tre särskilt lyftas som utgångspunkter att tillvara och utveckla i planeringen av samhällena:

- *Närheten till havet och naturen* – ger fina lägen för bostäder, småbåtshamnar, badplatser m.m. Orterna har närhet till natur- och friluftsområden som ger möjlighet till vandring, skidåkning, golf m.m.
- *Topografin med utsiktspunkter och bebyggelse med skärgårdskaraktär och värdefull kulturmiljö.* Orternas särarter kopplar till höjder med bergknallar och utsikter mot samhällena och omgivande vatten samt till att det finns bebyggelse med en tydlig skärgårdsprägel samt det historiskt intressanta området Västerbacken som speglar sågverksepokerna.
- *Hamnen och färjan till Finland, närhet till Umeå samt näringslivsutveckling.* Orternas läge nära Umeå och goda kommunikationer gör Holmsund och Obbola till intressanta platser att bo på där hamnen med tillhörande verksamheter gör Holmsund till en port mot omvärlden. I orterna finns ett flertal stora företag liksom attraktiva lägen för utveckling av näringslivet. Goda möjligheter finns även för mindre aktörer där potentialer finns inom befintliga lokaler och bestånd.

3. Planförslag

3.1 Övergripande riktlinjer för Holmsunds och Obbolas tätorter

Översiktsplanen ska bidra till att utveckla Holmsund och Obbola med nya attraktiva boenden, offentliga miljöer, grönområden och möjligheter för näringslivets utveckling. Utifrån orternas kvaliteter och förutsättningar är inriktningen i denna översiktsplan följande:

- **Tillvarata möjligheterna till komplettering med fler bostäder och verksamheter inom befintliga Holmsund och Obbola.** Möjligheterna till komplettering av befintlig bebyggelsestruktur både i Holmsund och Obbola är goda, i synnerhet gällande Holmsund. Fastigheterna är stora och det finns en hel del lågutnyttjade ytor samt en hel del markparkeringar. Det är önskvärt med nya bostäder och saknade funktioner eller underrepresenterade boendeformer där behov finns. Ny bebyggelse ska berika befintliga miljöer.
- **Tillvarata karaktärsdrag i landskapet vid utveckling nya områden för bostäder och verksamheter.** Förutom kompletteringsmöjligheterna föreslås nya områden, vars höjd- och vattenlägen ger unika boendekvaliteter i ett Umeå kommunperspektiv. I Holmsund föreslås områden med närhet till centrum lämplig för flerfamiljshus, samt områden för småhusbebyggelse. För Obbola föreslås nya områden för tillkommande bebyggelse väster om samhället men även kring Byviken liksom söder om Byviken längs Södra Obbolavägen.
- **Trygga förutsättningar för hamnens och näringslivets utveckling.** Detta möjliggörs bl.a. genom att nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter undviks där riktvärdena för buller riskerar att överskridas enligt prognosticerad bullernivå 2050 för hamnens verksamheter och trafik. E12:ans funktion för trafiken till hamnen tydliggörs, liksom förutsättningar för en eventuell framtida fast förbindelse till Finland. Mångfalden av verksamheter i Holmsund utgör en historisk karaktär som kan stå som inspiration för framtida utveckling.
- **Stärk och utveckla stråk och offentliga rum.** Särskilt angeläget är att pröva möjligheterna att stärka de centrala delarna av Holmsund genom av förtätning och förädling av de offentliga platserna, framför allt kring torget och anslutande stråk. Det ger förutsättningar för att bibehålla och utveckla centrum och torget för vistelse, aktiviteter och möten.

Obbola saknar en tydlig centrumpunkt och har en struktur med utspridda funktioner med olika lägen för idrottsplats, skola, affär, Folkets hus med mera. Ambitionen är likt Holmsund att bejaka komplettering av bebyggelse och verksamheter och sträva efter att stärka stråk med potentialer.

- **Tillvarata och utveckla värdefulla kulturmiljöer.** Delar av centrala Holmsund är kulturhistoriskt intressant med ett flertal värdefulla byggnader från slutet av 1800-talet och följande decennier. Här är det viktigt att att ny bebyggelse i annan skala och med andra uttryck kan tillkomma, och att värdet av nya bostäder och verksamheter i ett centralt läge avvägs mot kulturmiljövärdena.

De värdefulla kulturmiljöerna på Västerbacken och Djupvik i Holmsund är reglerad i gällande detaljplaner med syfte att bibehålla och vårda områdenas bebyggelsemiljö. Kommunens ställningstagande är att områdenas kulturvärden fortsatt säkerställs vid framtida utveckling av orten.

- **Överbrygga barriärerna.** Nya och förbättrade passager av järnvägen och på lång sikt E12 genom Holmsund föreslås för att minska barriärer, knyta ihop samhällets olika delar, skapa kortare och tryggare vägar till skolor och andra målpunkter samt förbättra orienterbarheten i samhället.
- **Förbättra tillgängligheten till vattnet och utveckla parker och rekreationsområden.** Stora delar av stränderna i både Holmsund och Obbola är ianspråktagna av industrier och hamnverksamhet. Tillgängligheten till vattnet bör förbättras, bl.a. genom en utvecklad strandpromenad i Holmsund. Parker, natur och rekreationsområden ges möjlighet att utvecklas och tillgängliggöras. Tillgängligheten till den historiska miljön Västerbacken bör eftersträvas.
- **Komplettera med träd och grönska.** Det finns relativt lite allmänna platsmark i Holmsund och Obbola där ny grönska kan tillskapas. Men där möjlighet finns bör träd, blommande ängsytter och annan vegetation planteras. Dessa bidrar med biologisk mångfald, vattenrening, skugga och andra ekosystemtjänster.

Fördjupningen för Holmsund och Obbola utgår från den kommunövergripande översiktsplanen för Umeå kommun (antagen 2018) med dess övergripande strategier för hållbar tillväxt och vision om 200 000 invånare år 2050.

Översiktsplanens bebyggelsescenario mot 200 000 invånare redovisar ett tillskott på 3 000 personer i Obbola och 2 000 personer i Holmsund. Detta planförslag bedöms möjliggöra denna tillväxt tillsammans med de utbyggnadsprojekt som är kända sedan tidigare. För Holmsund finns förutsättningar att tillskottet blir större än 2 000 personer.

Att behålla handlingsfrihet

Det finns osäkerheter kring flera frågor som kan få stor betydelse för Holmsund och Obbolas utveckling, t.ex. tillkomsten av en fast förbindelse, framtida tågtrafik och utbyggnaden av de utpekade utvecklingsområdena. Det går idag inte att veta något bestämt om genomförandet och vid vilken tid samt i vilken takt och ordning dessa projekt kan bli av.

I denna situation är det viktigt att de löpande, mindre beslut om markens användning som allt eftersom kommer att tas bidrar till översiktsplanens vision och inriktning. Eller åtminstone inte väsentligt försvårar eller omöjliggör ett framtida genomförande av översiktsplanens vision och markanvändning.

Bedömningen är att översiktsplanens olika delar var för sig bidrar till de övergripande målen för planen. Utbyggnadstidpunkt och -takt vad gäller bostäder och verksamheter avgörs i första hand av de marknadsmässiga förutsättningarna, varför det är svårt peka ut någon särskild utbyggnadsordning för områdena. Kommunen skapar dock förutsättningar för de privata investeringarna genom bl.a. utbyggnad av infrastruktur och allmän platsmark.



Vision över centrala Holmsund med ny bebyggelse

3.2 Nya områden med bostäder i Holmsund

U8 Märkpojken – resurs för Holmsund på kort och lång sikt

Området Märkpojken utgör det gamla sågverksområdet i Holmsund och avgränsas av järnvägen i söder, E12:an i öster och Österfjärden i väster. I samrådsversionen 2023 redovisades för området en större utbyggnad av en ny stadsdel med bostäder och verksamheter. Kommunen hade också 2017 lämnat ett planbesked med inriktningen att här pröva förutsättningarna för bostäder, handel, industri, vård, skola m.m.

En omfattande utbyggnad bedöms inte trolig i närtid, men handlingsfriheten för detta på lång sikt bör behållas. Det centrala läget och närheten till vattnet ger möjlighet att här skapa en attraktiv miljö med bostäder, verksamheter, offentliga platser och en allmänt tillgänglig kaj och strandpromenad. Området kan också vara intressant för verksamheter som behövs eller möjliggörs med en framtida fast förbindelse med Finland.

I närtid avsätts området för i första hand verksamheter som stöttar och bidrar till hamnen och dess utveckling eller till andra funktioner som är viktiga för Holmsunds och Umeås utveckling. I de befintliga byggnaderna kan verksamheter etableras som fungerar under de nuvarande förutsättningarna. De verksamheter och anläggningar som etableras i området bör inte förhindra eller väsentligt försvåra en utbyggnad på lång sikt av bostäder m.m. enligt ovan. I delar av området finns markföreningar från sågverkstiden som behöver saneras vid utbyggnad av bostäder och annan känslig markanvändning. I södra delarna av området finns risk för översvämning vid 100-årsregn.

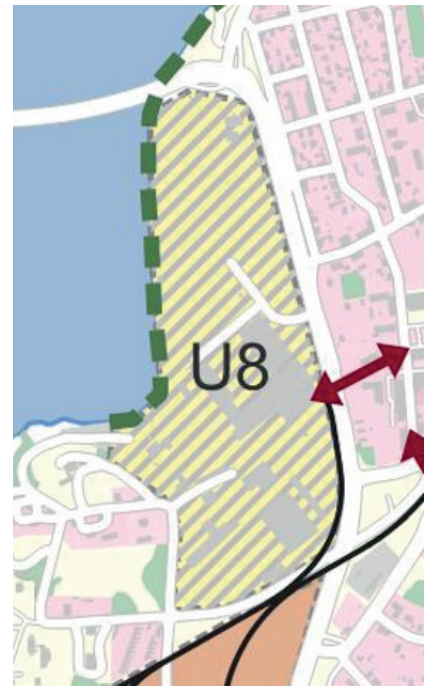
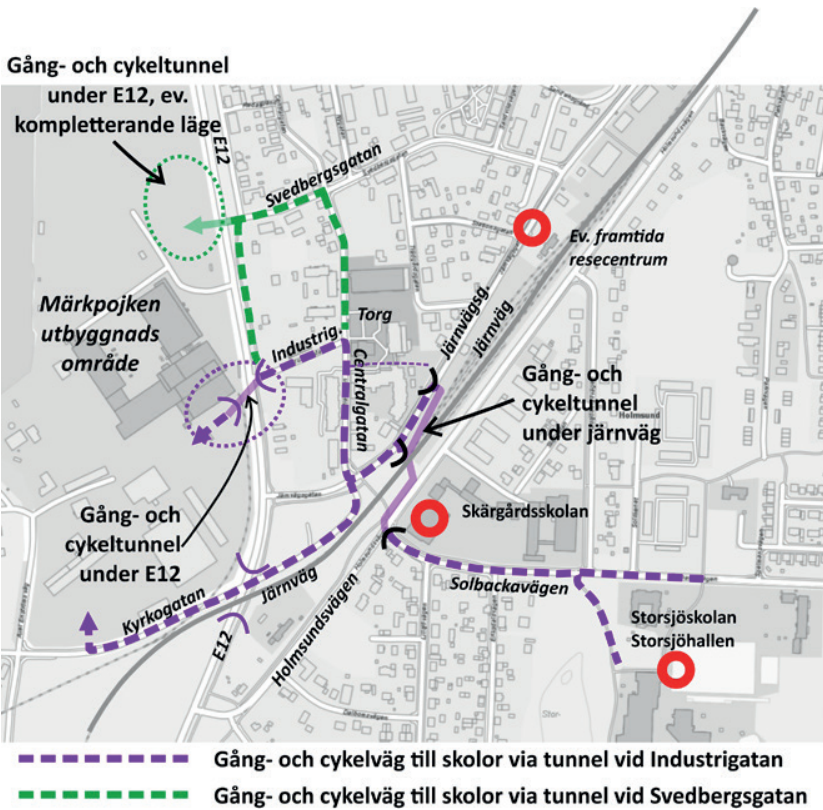
En utbyggnad av bostäder behöver sannolikt vara ganska omfattande för att ge underlag för de investeringar i infrastruktur m.m. som krävs redan i ett tidigt skede. I första hand är bostadsefterfrågan och de affärsmässiga förutsättningarna avgörande för möjligheten att bygga bostäder.

E12 utgör en barriär mellan centrala Holmsund och Märkpojken. Vägen är en viktig transportled till hamnen och utgör riksintresse för kommunikationer, vilket innebär att vägen så långt möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av den. Det medför att det finns restriktioner vad gäller hur många korsningar, tillfarter och passager av vägen som kan tillåtas och hur de utformas och placeras, eftersom de påverkar framkomlighet och kapacitet på E12:an. De verksamheter och funktioner som etableras i Märkpojken får därför prövas utifrån bl.a. vilken trafik som genereras, behov av passager för oskyddade trafikanter och vilka trafiklösningar som är möjliga med hänsyn till E12:ans funktion.

Verksamheter som förväntas få ett stort antal besökande gående och cyklister bedöms mindre lämpliga i Märkpojken, om inte en planskild gång- och cykelpassage av E12:an byggs. En eventuell framtida utbyggnad av bostäder i området förutsätter också en planskild gång- och cykelpassage. Den bör placeras så att den ger en gen koppling till centrumområdet kring Himmelska fridens torg och vidare mot den gång- och cykeltunnel under järnvägen som planeras, och mot en eventuell framtida järnvägsstation vid Järnvägsgatan. Lämpligt läge för en gång- och cykeltunnel under E12 är vid Industrigatan, eller alternativt vid Svedbergsgatan.

Övergripande riktlinjer Märkpojken

- Handlingsfriheten behålls för en utbyggnad på lång sikt av bostäder och verksamheter som tillvaratar det centrala läget och närheten till vattnet.
- I närtid avsätts området i första hand för verksamheter som stöttar och bidrar till hamnen och dess utveckling eller till andra funktioner som är viktiga för Holmsunds och Umeås utveckling.
- De verksamheter och funktioner som etableras i Märkpojken prövas utifrån vilka trafiklösningar som är möjliga med hänsyn till E12:ans funktion och status som riksintresse.
- Bostäder och verksamheter som alstrar mycket gång- och cykeltrafik förutsätter en planskild gång- och cykelpassage av E12:an.



Planförslag



Kartan och bilden visar skolvägar och föreslagna lägen för planskilda passager av E12:an och järnvägen vid en framtida omvandling av Märkpojken med bostäder och verksamheter som skapar behov av säkra gång- och cykeltunnel. Planering av en gång- och cykeltunnel under Holmsundsvägen och järnvägen pågår.

U1 Utredningsområde Sandviksudden - verksamhetsområde som på sikt kan övervägas för annan markanvändning

Sandviksudden som framtidsläge!

Sandviksudden utgör en unik resurs för Holmsund med sitt vattennära läge i Umeälven, 1 km från centrala Holmsund och utan restriktioner och risk för störningar från hamn och trafik. Här finns en potential för ny bebyggelse och strandpromenader och grönområden som gör stränderna tillgängliga för allmänheten. En breddad användning märks redan idag i områdets södra del, och natursköna vattennära ytor nyttjas av närboende sommartid. Goda förutsättningar finns att ansluta området till befintligt gång- och cykelnät.

I denna plan illustreras ett exempel på en möjlig framtida användning av Sandviksudden. Det är en av flera tänkbara sätt att nyttja marken på. Den detaljerade användningen får prövas i fortsatta utredningar och planarbeten. Inriktningen är att hitta en markanvändning som tillvaratar möjligheterna utifrån platsens förutsättningar.

En åtgärd i närtid kan vara att förbättra tillgängligheten till vattnet med en strandpromenad och park/naturområde vid udden längst i norr. På lång sikt bör möjligheterna med en omvandling av områdets markanvändning utredas, med syfte att undersöka hur det centrala och vattennära läget kan bidra till att utveckla Holmsund.



Sandviksudden. Den streckade linjen runt udden illustrerar en möjlig framtida promenadväg.

Planeringsförutsättningar

På udden anlades i mitten på 1800-talet, i samband med att Holmsund började växa fram, ett sågverk. Området präglades av sågverksverksamheten fram till nedläggning 1962. Såghuset från 1950 samt delar av byggnaderna från slutet av 1800-talet finns fortfarande kvar i södra delen av området.

Efter sågverkets nedläggning har området nyttjats för olika verksamheter som idag samlas under namnet Sandviks industripark. Byggnaderna utgörs i huvudsak av verksamhetsbyggnader i en våning och olika typer av lager- och garagebyggnader. Marken används för verksamheternas behov och som uppställningsytor. Området är planlagt som småindustri och för allmänt ändamål och präglas av de olika verksamhetslokalerna och av många delvis extensivt använda uppställningsytor m.m. En del icke nyttjad impedimentmark finns också. Det är ett område som i många avseenden fungerar väl för de verksamheter som är verksamma här idag.

Området består till största del av utfylld mark med rester från sågverksepoken, vilket kan begränsa hur marken kan användas. Även föroreningar i utfyllnadsmaterialet kan förekomma. Fördjupade utredningar behövs därför för att klarlägga markförhållandena. Eventuell förekomst av mindre hackspett behöver utredas.

Sandviksudden är låglänt med en liten höjd över omgivande vatten. Delar av marken hotas av s.k. 100-årsflöde, vilket innebär att marknivån där behöver höjas för att möjliggöra ny bebyggelse. Riskobjekt och samhällsfunktioner av betydande vikt är inte lämpligt i området. Risken för översvämning och hur mark och bebyggelse ska utformas med hänsyn till behöver noggrannare utredas inför exploatering. Riktlinjer för prövning av ny bebyggelse inom områden med risk för höga flöden ges i översiktsplanen för Älvslandskapet (2012).

Riktlinjer Sandviksudden

- Utred förutsättningarna för en utvecklad markanvändning som tillvaratar platsens förutsättningar och bidrar till Holmsunds utveckling.
- Sträva efter att förbättra allmänhetens tillgänglighet till vattnet och möjligheter till vistelse på yttersta udden.
- Markförhållanden, eventuella föroreningar och översvämningensrisk vid skyfall och högt vattenstånd i Umeälven behöver särskilt beaktas vid utredning om ändrad markanvändning. Ny bebyggelse planeras och prövas i enlighet med riktlinjerna i översiktsplan för Älvslandskapet.

U2 Utredningsområde Djupsundsudden – bebyggelse, bostäder

Området bestående av skogsmark mellan Sjöstigen/Fiskestigen/Smultronstigen och Ljumviken är på sikt intressant för ny bostadsbebyggelse, primärt småhus. Läget är mycket fint mot sydväst med möjlighet till utblickar mot Djupsundsviken och Ljumviken samt närheten till badplats.

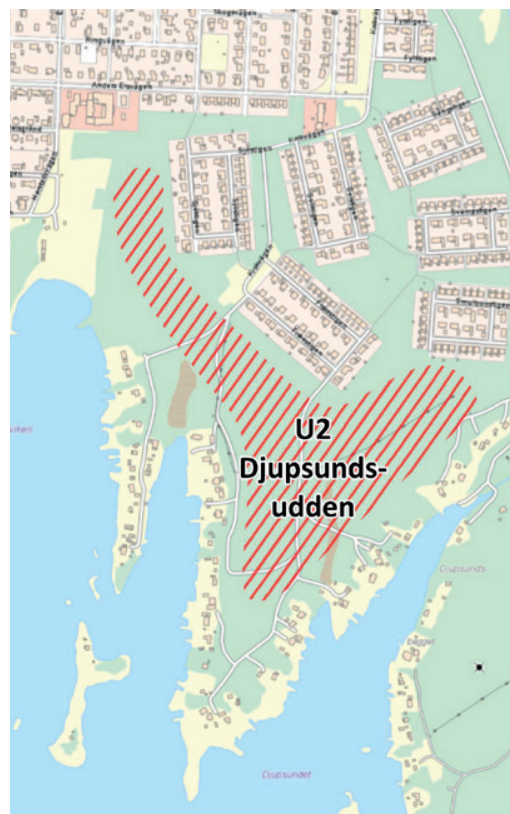
Den omgivande bebyggelsen är av mycket gles karaktär, dels före detta fritidshusbebyggelse i strandlägen vid Djupsundsudden, dels gles småhusbebyggelse vid Fiskestigen och Smultronstigen.

Ny bebyggelse anpassas till omgivande bebyggelse samtidigt som en högre täthet bör prövas. I samband med utveckling av området kan möjligheter att länka samman gatunät prövas för att skapa tydliga stråk till samhället och målpunkter.

Avgränsningen av utbyggnadsområdet får göras utifrån bl.a. dokumenterade naturvärden, som i första hand berör de södra och västra delarna av Djupsundsudden. Befintliga leder och rekreationsstråk genom området behöver beaktas och vid behov ledas om. Den nordöstra delen är delvis bergigt. Avlopp för ny bebyggelse förutsätts lösas genom en utökning av nuvarande verksamhetsområden. I arbetet med utökningen får prövas om befintlig bebyggelse längs stranden ska ingå i verksamhetsområdet eller om andra avloppslösningar är möjliga för den bebyggelsen.

Hamnens utveckling och en eventuell framtida fast förbindelse med Finland kan påverka bullerförhållandena och därmed förutsättningarna för ny bebyggelse i området, varför en utbyggnad bör prövas först när dessa förutsättningar har klarnat. Se avsnitt 3.4 om Umeå hamn.

I anslutning till befintlig bebyggelse i den sydöstra delen av Holmsund finns möjligheter till komplettering med nya bostäder som bör tillvaratas.



Riktlinjer Djupsundsudden och öster om Ljumviken

- Område enligt karta för ny bostadsbebyggelse för utbyggnad på lång sikt. Primärt småhus anpassad till omgivande bebyggelse men en högre täthet kan prövas.
- Möjligheten att ansluta området till kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp, alternativt andra avloppslösningar, utreds inför planläggning.
- Avgränsning gentemot område med höga naturvärden utreds inför planläggning.
- Utbyggnaden prövas när förutsättningarna vad gäller hamnens utveckling och tillkomsten av en fast förbindelse till Finland tydliggjorts.

B12 Utvecklingsområde Kassjöberget

Planen redovisar möjligheten till bostadsbebyggelse på Kassjöberget, med möjlighet till en gång- och cykelbro över Holmsundsvägen och järnvägen till en framtida järnvägsstation/resecentrum på den nuvarande godsbangården. Det skulle möjliggöra nya bostäder i ett fint läge med utsikt över Holmsund och förbättra tillgängligheten till centrum och stationsområdet från den nordöstra delen av Holmsund. Idag är det ett grönt område på Kassjöberget men det bör vara möjligt att pröva bostäder på en del av området samtidigt som allmänheten ges fortsatt tillgång till området.

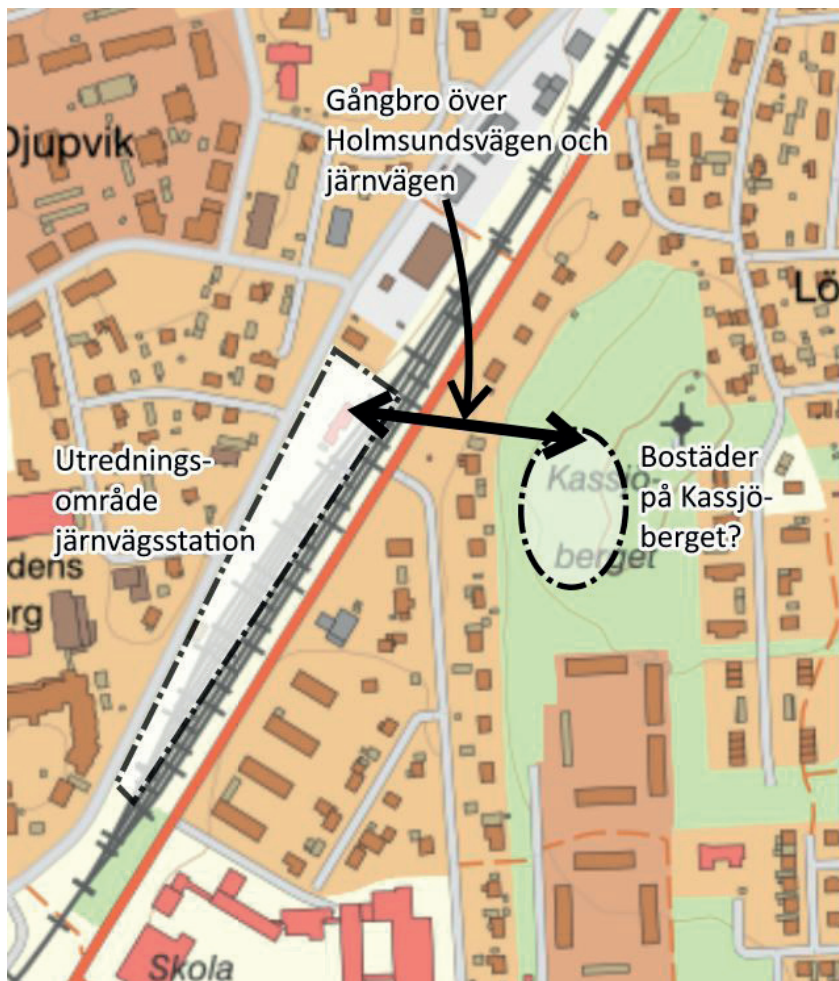
Den norra delen av grönområdet har höga naturvärden och är utpekad som en nyckelbiotop med hänvisning till förekomsten av upp till 300 år gamla tallar. Den södra delen av området planades som naturmark 2019 och har också naturvärden men lägre som en följd av avverkningspåverkan. Marken ägs av kommunen.

Kassjöbergets är värdefullt som grönområde med höga naturvärden, men för Holmsunds utveckling i stort bedöms platsen kunna få större betydelse om den tillvaratas för bebyggelse och kopplas till en förbindelse över järnvägen och framtida järnvägsstation. Även utan en järnvägsstation är en bro över järnvägen värdefull för att minska den barriär järnvägen utgör i Holmsund, särskilt efter att den nuvarande järnvägspassagen norr om godsbangården tagits bort.

Fördjupade utredningar om markförhållanden, buller och avgränsning gentemot naturvärdena behövs för att klargöra möjligheten att bebygga området.

Riktlinjer Kassjöberget

- Området föreslås för bostäder som ansluter till gång- och cykelbro över Holmsundsvägen och järnvägen till eventuell framtida järnvägsstation/resecentrum på västra sidan järnvägen.



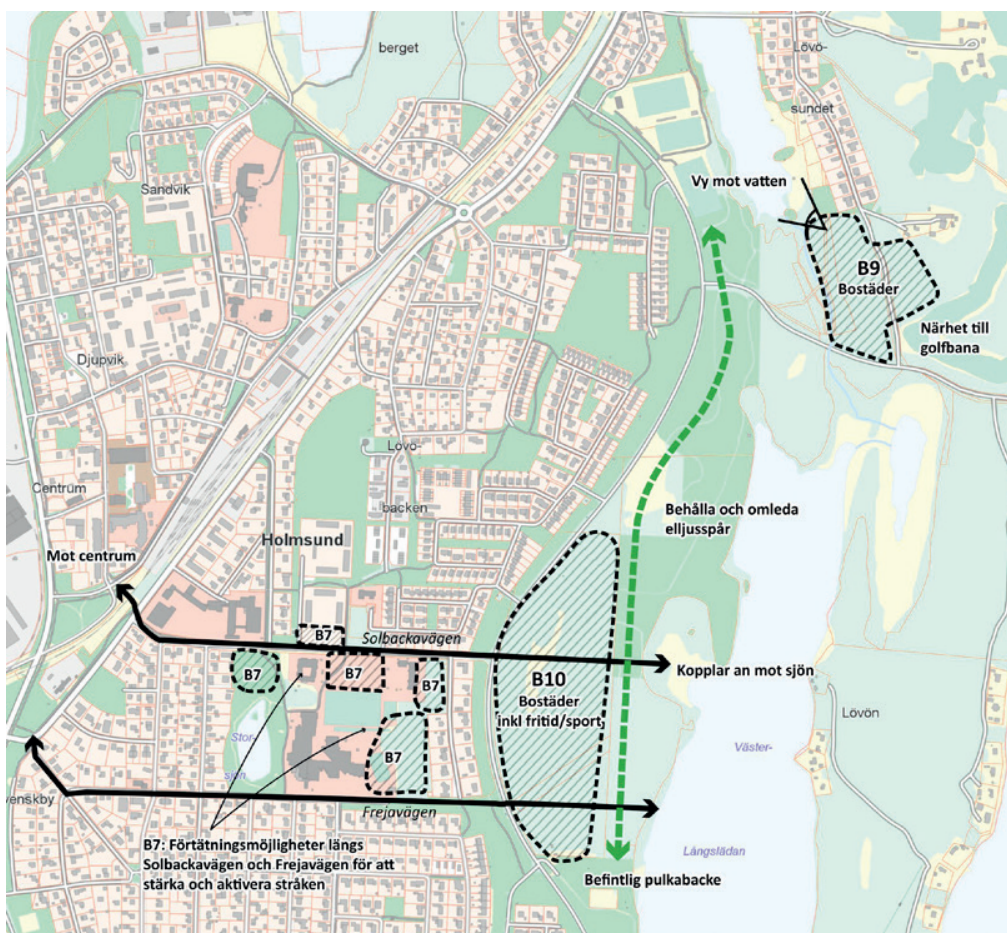
B7, B9, B10 Utvecklingsområden för nya bostäder i östra Holmsund

I östra delen av Holmsund finns möjligheter att tillskapa nya bostäder i lägen med närhet till både natur och friluftsliv kring Västerlångslådan och till skola och verksamheter i Storsjöhallen. Området rymmer både möjligheter till komplettering i anslutning till befintlig bebyggelse, och till utbyggnad på tidigare ej bebyggd mark öster om Bräntevägen. Kopplingen med centrum och samhället på västra sidan av järnvägen kommer att förbättras och bli tryggare genom den planerade gång- och cykeltunnel under Holmsundsvägen och järnvägen.

Vatten och spillvatten löses genom utökning av befintliga verksamhetsområden, men det kommer att krävas kapacitetshöjande åtgärder i det befintliga spillvattennätet innan bostäder kan etableras i områdena.

Lövösundet och Västerlångslådan har måttlig respektive ej god ekologisk och kemisk status och problem med algblomning, vilket beror på näringsläckage från omgivande markanvändning. Kommunen planerar att närmare utreda orsakerna till detta och ta fram förslag till åtgärder för att förbättra situationen.

En utgångspunkt för ny bebyggelse i området att det inte leder till att nuvarande vattenstatus försämraras, och det kommer därför att behöva ställas höga krav på dagvattenlösningar etc. Insatser för att förbättra den nuvarande situationen kan underlätta framtida ny bebyggelse i området.



B9 Bostäder i förlängning av Zakrisvägen

Kompletterande bostadsbebyggelse söderut längs Zakrisvägen kan ge ett tillskott på 20 – 30 småhus-tomter. Närheten till Lövösundet och bollplanerna vid Sundsparken samt till golfbanan är kvaliteter i området. Mindre flerbostadshus eller annan typ av bebyggelse som kan vara intressanta utifrån närheten till golfbanan kan också prövas. Ett visst skyddsavstånd mellan golfbanan och bostadsbebyggelsen kan komma att krävas.

B10 Utvecklingsområde för bostäder och friluftsliv öster om Bräntevägen

Öster om Bräntevägen finns möjligheter till både nya anläggningar för friluftslivet och mark för bostäder, i första hand småhus men även mindre flerbostadshus kan prövas. Området är i gällande översiktsplan för Umeå (antagen 2011, reviderad 2018) utpekad som rekreationsområde, och större delen av området är i gällande detaljplan (från 1967) avsatt för idrottsändamål samt parkering, men möjligheten att kombinera idrott/friluftsliv med bostäder bedöms intressant. Närheten till Västerlångslådan och verksamheterna längs Solbackavägen är kvaliteter för området. En bollplan bör kunna inrymmas i området och förstärka stråket mot Storsjöhallen. Befintliga elljusspår i området behöver dras om och anpassas till ny bebyggelse och anläggningar. Trafiksäkra passager över Bräntevägen behöver iordningställas.

Fördjupade utredningar behövs för att klargöra hur ytorna kan nyttjas och därmed hur stort tillskottet av bostäder kan bli, liksom förutsättningarna för idrotts- och friluftslivsanläggningar m.m. och hur de kan samexistera med bostäder i området. I området finns fast sankmark med mindre bra markförhållanden för bebyggelse, men som kan ha betydelse för vattenregleringen i området.

B7 Kompletteringsmöjligheter längs Solbackavägen och Frejavägen

Solbackavägen och Frejavägen utgör idag stråk som förbinder Holmsund centrum med skol- och idrottsverksamheter samt med naturområden kring Västerlångslådan. Stråken har flera målpunkter som drar många besökare under stora delar av dygnet, vilket gör det lämpligt att lokalisera handel och verksamheter hit som kan dra nytta av och stärka befintliga målpunkter. Den planerade gång- och cykeltunneln under Holmsundsvägen och järnvägen kommer knyta samman området tydligare med centrum väster om järnvägen, vilket ökar tillgängligheten till befintliga och framtida verksamheter. ,

Planen redovisar mark som bör kunna prövas för nya verksamheter eller bostäder. Det är önskvärt med en något högre exploateringsgrad i dessa stråk för att tillvara närheten till verksamheterna och anläggningarna i närheten.

Innan en större utbyggnad medges i området, och arbetet med en detaljplan för ett delområde påbörjas, bör en samlad utredning för hela området kring skolorna mellan Solbackavägen och Frejavägen genomföras, med syfte att klargöra hur marken kan användas och disponeras på ett optimalt sätt för bebyggelse, parkering, skolgård etc. Skolornas och förskolornas utvecklingsmöjligheter på längre sikt behöver beaktas i ett sådant arbete. Storsjöparken ska även fortsättningsvis att upplevas publik och tillgänglig.

Riktlinjer för utvecklingsområden i östra Holmsund

- **B9 Förlängning av Zakrisvägen.** Området längs Zakrisvägens förlängning mot söder planeras för utbyggnad av småhus eller annan bostadsbebyggelse. Områdets avgränsning och väganslutning prövas i detaljplan.
- **B10 Öster om Bräntevägen.** Området öster om Bräntevägen, mellan Vokalistgränd och Bränteberget (pulkabacke), prövas för bostäder och anläggningar för idrott och friluftsliv.
- **B7 Komplettering längs Solbackavägen och Frejavägen.** Kommunen ser positivt på komplettering med bostäder och nya verksamheter längs Solbackavägen och Frejavägen öster om Erikdalsvägen. En effektiv markanvändning eftersträvas för att tillvarata det strategiska läget nära befintliga målpunkter och för att stärka stråket mot centrum. En samlad utredning om markanvändningen i området kring Storsjöskolan mellan Solbackavägen och Frejavägen bör genomföras innan större utbyggnad av ny bebyggelse medges.
- Särskild hänsyn behöver tas till vattenstatusen i Västerlångslådan och Lövösundet vid prövning av ny bebyggelse och dagvattenlösningar så att dess vattenstatus inte försämras.

3.3 Nya områden med bostäder, verksamheter och natur i Obbola

Söder om Obbola

I översiktsplan Fördjupning för Umeå, är ett område söder om Obbola redovisat som ett utredningsområde för bostäder. I denna översiktsplan redovisas en fördjupad bedömning av förutsättningarna för utbyggnad av bostäder i områdets olika delar.

Ny bebyggelse i södra delen av Obbola ökar behovet av gång- och cykelväg längs Södra Obbolavägen genom södra delen av Obbola tätort, samt kopplingar till befintligt cykelvägnät i Obbola. På lång sikt, om tillskottet av bostäder söder om Obbola blir betydande, kan det uppstå ett behov av att avlasta Södra Obbolavägen genom södra delen av Obbola med en ny väg. Handlingsfriheten för en ny väg i nord-sydlig riktning, väster om befintlig bebyggelse i Obbola by, ska därför behållas. Se 3.6 Trafik.

Standarden på Södra Obbolavägen, genom område B1 och söderut, kan också behöva anpassas utifrån den bebyggelse som kan tillkomma i de redovisade utvecklingsområdena.

De norra utbyggnadsområdena (B1, B2 och BU2) får vatten och avlopp genom utvidgning av verksamhetsområde för allmänt vatten och avlopp. För kompletteringsområdena (K1-3) samt utredningsområdet BU1 löses avlopp enskilt och vatten genom vattenförening.

Området norr om K1/väster om K2/söder om BU2 bedöms mindre lämpligt för ny bebyggelse med hänsyn till markförhållandena.

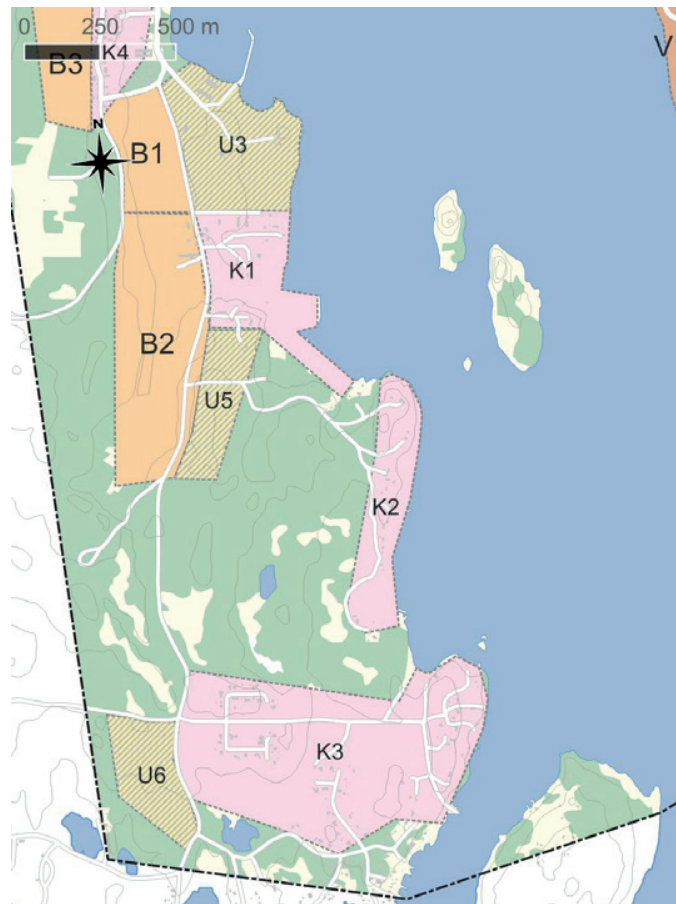
Områdena närmast vattnet ligger mot hamnen i Holmsund på andra sidan Österfjärden. Ljud från verksamheterna i hamnen kan komma höras i Obbola, dock under riktvärdena för buller enligt de bullerberäkningar som gjorts. Se avsnitt 3.4 om Umeå hamn.

B1 + U3 Byviken

Byviken har ett fint läge med hamn och en tydlig historisk koppling, inte minst till fiske. Här finns också ett stråk med växthus, rökeri och matfärdling som kopplar an till platsens historiska funktion och gör området till ett besöksmål och en plats för rekreation. Bredviks havsbad ligger också i anslutning till gästhamnen.

Det är önskvärt att områdets kvaliteter och nuvarande verksamheterna kan utvecklas. Ett tillskott av boende och verksamheter med överblick över badet och gästhamnen kan bidra till detta. En utbyggnad av ett promenadstråk vore också positivt. Marken är till största delen kommunal och har goda kopplingar till bebyggelsen i södra delen av Obbola. Goda markförhållanden i ett attraktivt läge i sluttningen mot vattnet. Ansluter till befintlig infrastruktur och kollektivtrafik. Det fina läget motiverar en något högre exploatering, exempelvis bostäder med mindre flerbostadshus/stadsradhus.

Hamnens utveckling kan påverka bullerförhållandena och därmed förutsättningarna för ny bebyggelse i området. I första hand bör därför en utbyggnad i områdets västra delar (B1), som inte ligger exponerade mot hamnen, kunna prövas. Genom utformning och placering av bebyggelsen kan risken för bullerpåverkan från hamnen minimeras. Utbyggnad av bostäder och andra störningskänsliga verksamheter i de delar av området som ligger närmast vattnet och mot hamnen (U3) bör inte ske förrän den framtida bullerpåverkan från hamnen tydliggjorts. Se avsnitt 3.4 om Umeå hamn.



Riktlinjer utvecklingsområden söder om Obbola

- **B1 + U3, Byviken:** Området prövas för bostadsbebyggelse med effektivt markutnyttjande som tillvaratar områdets kvaliteter och intressanta läge. Kompletterande verksamheter som kan bidra till att platsen levandegörs bejakas. Området ansluts till Södra Obbolavägen men koppling till en eventuella framtida ny väg väster om Byvägen möjliggörs. Delar av området är av Länsstyrelsen utpekade som utredningsområde för naturvärden, vilket innebär att en utredning av naturvärden behöver genomföras inför en eventuell planläggning. I första hand kan en utbyggnad i områdets västra delar (B1), som inte ligger exponerade mot hamnen, prövas. Ny bebyggelse utformas och placeras så att risken för bullerpåverkan från hamnen minimeras. För den östra delen (U3) bedöms en utbyggnad inte aktuell förrän förutsättningar vad gäller bullerpåverkan från hamnen har tydliggjorts.
- **B2** Utvecklingsmöjligheter längs Södra Obbolavägen. Anpassning krävs till befintliga jordbruksverksamhet i norra delen av området. Kan bli en förlängning av område B1. Goda markförhållanden, privatägd mark med bostäder i norra delen. Lämpligt med friliggande småhus. Området ansluts till Södra Obbolavägen med koppling till en eventuella framtida ny väg väster om Byvägen möjliggörs.
- **U5** Utredningsområde för bostadsbebyggelse, småhus. Eventuellt utbyggnadsområde för bostäder längs Södra Obbolavägens östra sida. Osäkra markförhållandena gör att ytterligare utredningar krävs för att klargöra lämpligheten
- **U6** Utredningsområde för bostadsbebyggelse. Eventuellt utbyggnadsområde för bostäder (småhus) söder om Storhällsvägen. Osäkra markförutsättningar med sammanhängande område med berg i dagen (utan befintlig bebyggelse) samt våtmark. Ytterligare utredningar behövs för att klargöra lämpligheten.

Riktlinjer kompletteringsområden längs kustlinjen

- **K1 + K2 Kompletteringsområden längs kuststräckan söder om Obbola,** från Granskärsviken och söderut, är till stor del bebyggd men kan rymma enstaka kompletteringar i anslutning till den befintliga bebyggelsen. Lämpligheten får prövas i bygglov.
- **K3 Kompletteringsområden i söder.** I södra delen av området, längs Bredskärsvägen, finns möjlighet till kompletteringar till befintlig bebyggelse. Höjdskillnaderna längs och utblickarna mot vattnet tillför rekreativa värden. Avståndet till tätorten och infrastruktur gör området mindre lämpligt för en mer omfattande utveckling.



Visionsbild, framtid utveckling av av Byviken i Obbola

Väster om Obbola

I översiktsplan Fördjupning för Umeå, är ett område väster om Obbola redovisat som ett utvecklingsområde för bostäder. I denna översiktsplan redovisas en fördjupad bedömning av förutsättningarna för utbyggnad av bostäder i områdets olika delar.

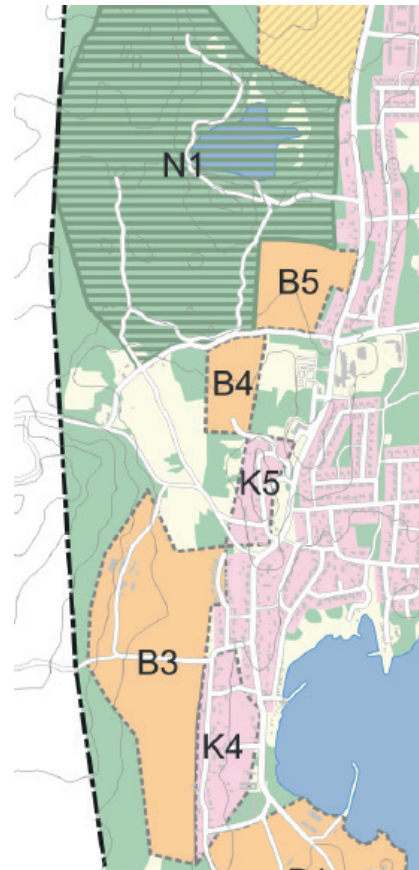
Området rymmer möjligheter till nya bostäder där närheten till befintlig service (skola m.m.) och till natur- och friluftslivsområden/anläggningar är viktiga kvaliteter, men som också ny bebyggelse behöver avgränsas och anpassas till.

Vatten och avlopp löses genom utvidgning av verksamhetsområde.

Området norr om Anderssons väg har av kommunen upplåtits till Obbola Idrottsklubb som där byggt upp en multiarena med utomhusgym och terrängcykelbanor. Planförslaget innebär att den västra delen, där arenan och banorna ligger, avsätts som natur-/rekreationsområde och slås samman med rekreationsområdet kring Harpsjön i norr. Den östra delen redovisas som utbyggnadsområde för bostäder. Avgränsningen mot arenaområdet får prövas i detaljplan.

Området söder om Andersson väg utgörs till stor del av jordbruksmark med kulturhistoriska anslag. Ny bebyggelse kan prövas som enstaka kompletteringar i anslutning till befintlig bebyggelse.

Handlingsfriheten för en parallellväg till Södra Obbolavägen bör behållas, se avsnitt 3.6.



Riktlinjer utvecklingsområden väster om Obbola

- **N1** Området avsätts som natur- och rekreationsområde runt Harpsjön och SCA Arena.
- **B3** Område för bostadsutbyggnad, småhus med effektiv markanvändning, vilket innebär att möjlighet till exempelvis parhus, kedjehus eller mindre flerbostadshus bör ges. För delar av området gäller en detaljplan från 2024. Goda markförhållanden. Möjligheten till en ny väg väster om Byvägen i nord-sydlig riktning mellan Byvägen i söder och Anderssons väg i norr ska behållas. Genom området går vandringsleder mot Själafjärden som behöver beaktas och eventuellt ges nya sträckningar. I östra delen av området finns risk för översvämningar vid skyfall, åtgärder utreds i efterföljande planering. Befintlig jordbruksmark i östra delen av området, som också har betydelse för dagvattenhanteringen, undantas från exploateringen.
- **B4** Kommunälagd mark med goda markförhållanden. Bostäder, småhus med effektiv markanvändning, exempelvis parhus, kedjehus eller mindre flerbostadshus. Möjligheten till en ny väg väster om Byvägen i nord-sydlig riktning mellan Byvägen i söder och Anderssons väg i norr ska behållas.
- **B5** Kommunägd mark i centralt läge i samhället med goda markförhållanden och närhet både till natur- och rekreationsområde i norr och väster, och till befintliga verksamheter (skola, affär) i öster. Det centrala läget motiverar en effektiv markanvändning med flerbostadsbebyggelse. Skogen har vissa naturvärden och ev. förekomst av mindre hackspett, vilket behöver utredas i detaljplaneskedet. Avgränsningen mot arenaområdet i väster får prövas i detaljplan.
- **K4** Äldre delar av Obbola by och verksamheter såsom salteri. Kompletteringar till den befintliga bebyggelsen kan prövas med hänsyn till områdets struktur och karaktär.
- **K5** Centralt läge längs Väntvägen med närhet både till rekreation, jordbruksområde och skola. Till största del privatägd mark, delvis med berg i dagen. Kompletteringar till den befintliga bebyggelsen kan prövas med hänsyn till områdets struktur och karaktär.

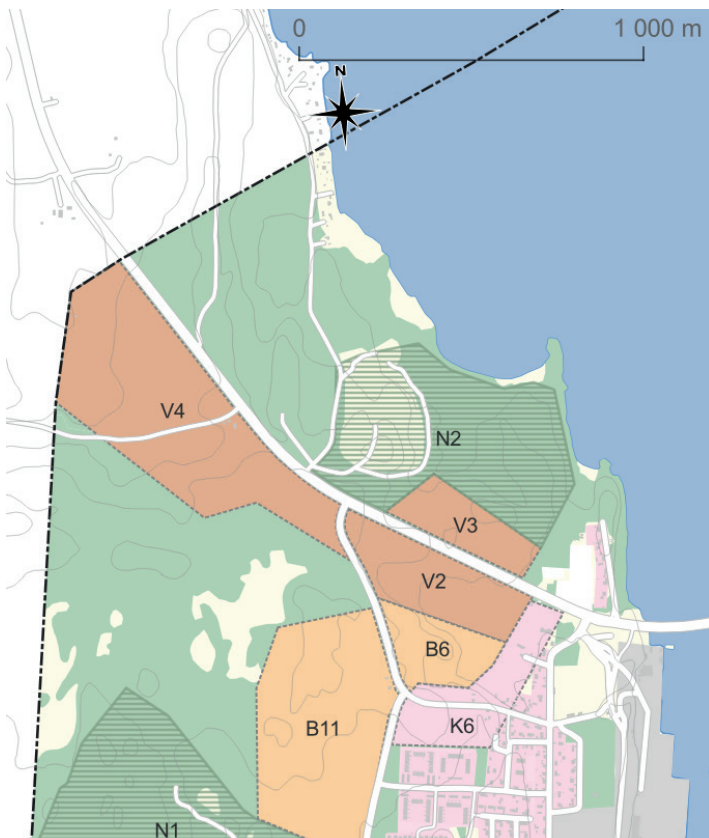
Norra Obbola



Området omfattar mark för verksamheter och bostäder norr om bebyggelsen i Obbola, på norra och södra/västra sidan av väg E12. Delar av området är i översiktsplan Fördjupning för Umeå utpekade som ett verksamhetsområde.

Området längs E12:an föreslås för verksamheter, och den södra del bostadsutbyggnad.

Vatten och avlopp löses genom utvidning av verksamhetsområde.



Riktlinjer utvecklingsområden norra Obbola

- **B6 + K6.** Möjlighet på norra sidan Ångmanskroken med bostäder, komplettering till befintliga bostäder i öster. En blandning av boendestorlekar och byggnadstyper bör kunna prövas. En del inslag av berg i dagen kan begränsa utbyggnadsmöjligheterna. Området kan vara utsatt för buller från E12 varför en utformning som avgränsar bullret kan behövas. Det får prövas i detaljplan. Området rymmer naturvärden varför en naturvärdesinventering, liksom en artskyddsutredning (mindre hackspett), kan behöva göras i detaljplaneskedet. Delvis kommunägd mark.
- **B11** Utbyggnadsområde för bostäder. Området består till större delen av berg i dagen med ytliga skikt av morän. Eventuellt krävs en relativt omfattande exploatering för att få ekonomi i en utbyggnad med hänsyn till markförhållandena. Närhet till natur- och friluftsområdet kring Harpsjön i söder är en kvalitet. En artskyddsutredning (mindre hackspett) kan behöva göras i detaljplaneskedet. Norra delen av området är kommunägt, södra delen privatägd.
- **V2** Område för verksamheter på södra sidan E12. Fördelaktigt läge för verksamheter med skyltläge mot E12:an. Avgränsningen mot bostäder i område B6 behöver studeras noggrannare, och typen av verksamheter behöva anpassas till bostäder i område B6. Verksamheter kan också utformas så att de skärmar av bullret mot B6. Möjligheter finns att skapa ett entréområde här för Obbola med verksamheter som drar nytta av läget vid E12. God tillgänglighet till området med gång och cykel från samhället en fördel. Lämpligt för verksamheter och service som drar nytta av ett läge nära E12. Infart från Södra Obbolavägen. Huvuddelen av marken är kommunägd.
- **V3** Område för verksamheter på norra sidan E12. Infart och infrastruktur kan samordnas med friluftsområdet N1 i norr. För friluftsområdet kan verksamhetsområdet verka trygghetsskapande genom tillkomsten av belysta vägar och fler människor som rör sig i området. Handel och andra besöksalstrande verksamheter bör undvikas för att minska korsande trafik över E12, och i första hand lokaliseras i område V2. Vid utbyggnad av verksamheter i område V3 och aktiviteter i N2 kan tillfarten till områdena behöva ses över..
- **V4** Möjlighet till område för verksamheter nordväst om Obbola, i anslutning till E12 på västra sidan. Möjligt för mer ytkrävande verksamheter och verksamheter i behov av avskilt läge. Markförhållanden samt närheten till Natura 2000-området gör exploatering på den nordöstra sidan av E12 mindre lämplig. Huvuddelen av området är privatägd.
- **N2** Området avsätts för friluftsliv/rekreation. På den före detta industrideponin norr om Obbola har cykel-/mountainbikebanor, gångbanor och pulkabacke färdigställts i ett samverkansprojekt mellan SCA och Obbola IK. Den höga kullen bjuder också på fin utsikt över nejden. Idéer finns att utveckla områden kring kullen med exempelvis gångvägar, fika-/grillplatser o.dyl. Verksamheter i område V3 bör kunna fungera tillsammans med aktiviteterna i området och samordna infart och gator. Vid utbyggnad av verksamheter i område V3 och aktiviteter i N2 kan tillfarten till områdena behöva ses över.

3.4 Mark för verksamheter i Holmsund

Område V1 Umeå hamn



Umeå hamn redovisas i denna översiktsplan som verksamhetsområde för hamnverksamhet och verksamheter som har behov av att ligga i anslutningen till hamnen. För att möjliggöra den planerade utvecklingen i hamnen tar kommunen fram nya detaljplaner för hela verksamhetsområdet, i vilka påverkan på omgivande samhälle och berörda riksintressen beskrivs.

Kommunen har tecknat en avsiktsförklaring med Trafikverket som bl.a. innebär att den nuvarande gods-bangården i centrala Holmsund flyttas till hamnen.

Ett av syftena med den översiktsplan som nu tas fram är att skapa goda förutsättningar för hamnens och näringslivets utveckling. Enligt tidigare beslut bör en generell försiktighetsprincip tillämpas i fråga om att tillåta ny bostadsbebyggelse inom hamnverksamhetens influensområden för att inte förhindra eller försvåra ett fullt utnyttjande av hamnen.

För att bedöma den framtida bullersituationen på en viss plats används de bullerberäkningar som gjorts för hamnen. Beräkningarna visar en prognosticerad bullernivå 2050 utifrån de verksamheter som möjliggörs enligt detaljplan, och är gjorda dels för industribuller, dels för trafikbuller.

Kommunens hänsynstagande till hamnens utvecklingsmöjligheter innebär att nya bostäder och störningskänsliga verksamheter undviks där riktvärdena för buller överskrider enligt bullerberäkningarna för 2050. Kartan på nästa sida visar översiktligt gränsen för industribuller 45 dB(A) ekvivalent ljudnivå från hamnen år 2050 enligt en prognos för framtida verksamheter i hamnen. 45 dB(A) är riktvärdet för högsta industribuller som bör kunna accepteras kvällar och nattetid för ny bostadsbebyggelse. De utbyggnadsområden som föreslås i denna översiktsplan ligger utanför denna gräns.

Därutöver bör även särskild försiktighet tas vad gäller att planlägga nya områden med bostäder och andra störningskänsliga verksamheter inom delar som ligger nära 45 dB(A)-gränsen, i spannet 40 - 45 dB(A) enligt bullerberäkningarna. Det berör delar av de redovisade utbyggnadsområdena U2 i Holmsund och U3 i Obbola, liksom kompletteringsområden längs vattnet i Obbola.

En eventuell framtida väg och/eller järnvägsbro från Finland också påverka bullersituationen, vars sträckning enligt den finska utredningen berör de sydöstra delarna av Holmsund, se avsnitt 3.6.

Den framtida omfattningen av och inriktningen på verksamheterna i hamnen liksom tillkomsten av en fast förbindelse är osäker, och därmed även bullersituationen på lång sikt. Men för att inte riskera att hamnens utvecklingsmöjligheter begränsas bedöms en bostadsutbyggnad i område U2 (Djupsundsudd och öster om Ljumviken) inte aktuell förrän förutsättningarna vad gäller hamnens utveckling och en fast förbindelse tydliggjorts. Det går idag inte att säga när detta har skett, utan det får prövas vid varje tillfälle frågan om exploatering aktualiseras. Se riktlinjer för området i avsnitt 3.2.

Vad gäller område B1 i Obbola så bör den västra delen av området, som inte ligger exponerat mot hamnen, däremot dessförinnan kunna prövas om ny bebyggelse utformas och placeras så att risken för bullerpåverkan från hamnen minimeras. Se riktlinjer för området i avsnitt 3.2.

Kompletteringar med nya bostäder i anslutning till befintlig bebyggelse i Obbola och Holmsund bör normalt också kunna ske även i de delar som ligger under men nära 45 db(A)-gränsen.

För övriga utbyggnadsområden som ligger nära riktvärdena kommenteras bullerfrågan särskilt i respektive avsnitt. Ett antal bostäder nära Umeå hamn är också redan idag bullerutsatta med ljudnivåer som tangerar eller överstiger riktvärden. För Märkpojken bedöms riktvärdena klaras om bebyggelsen utformas och placeras på särskilt sätt, se nedan.

Utöver industribullret från hamnen behöver buller från andra verksamheter, bl.a. SCA i Obbola, samt från trafik på väg och järnväg beaktas vid lämplighetsprövning av ny bebyggelse. Dessa är inte redovisade på kartan på nästa sida, men de utbyggnadsområden för bostäder som redovisas i planen kommer inte utsättas för buller över riktvärdena enligt gjorda bullerberäkningar. För vissa områden kan särskilda åtgärder behövas vilket kommenteras i berörda avsnitt.

Buller från industri respektive trafik har olika riktvärden. Annat som påverkar lämpligheten för ny bebyggelse är under vilken tid på dygnet som bullret uppkommer och bullrets karaktär (exempelvis förekomst av lågfrekvent buller och framträdande toner). På sikt kan också lagstiftning och riktvärden förändras som påverkar möjligheten till ny bebyggelse i olika delar av samhället på ett sätt som idag inte kan förutses.

Samtidigt som hamnens förutsättningar för utveckling inte får riskeras är det också angeläget att Holmsund och Obbola kan utvecklas med nya bostäder, verksamheter och offentliga platser. I vissa lägen kan det innebära att anpassningar i utformning och placering av bostäder och andra störningskänsliga verksamheter behöver göras, för att bullerriktvärdena för trafik och industrier ska uppfyllas.

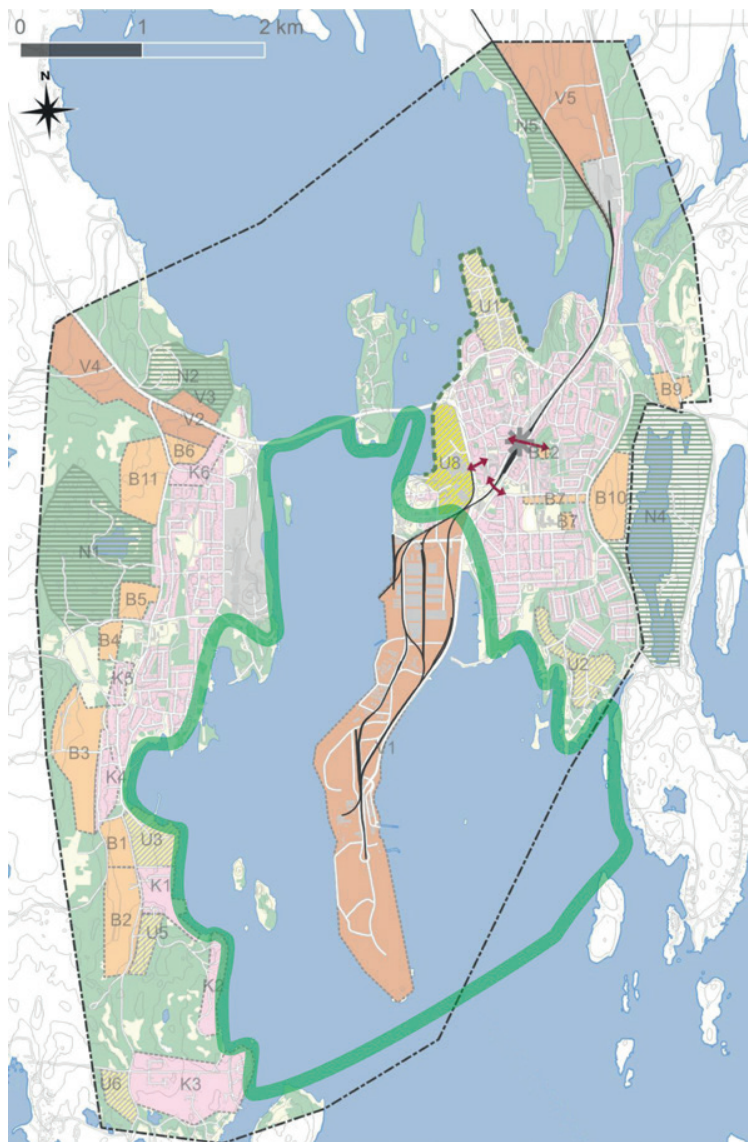
Sammanfattningsvis innebär hänsynstagandet gentemot hamnens utveckling följande:

- nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter undviks där riktvärdena för buller överskrids enligt prognosticerad bullernivå 2050 från hamnen med tillhörande trafik på väg och järnväg
- nya områden med bostäder och andra störningskänsliga verksamheter bör inte planläggas inom delar som ligger nära 45 db(A)-gränsen kring hamnen förrän förutsättningarna vad gäller hamnens utveckling och en fast förbindelse tydliggjorts
- område B1 i Obbola, som inte ligger exponerat mot hamnen, kan prövas för ny bebyggelse utifrån dagens förutsättningar om bebyggelse utformas och placeras så att risken för bullerpåverkan från hamnen minimeras
- i anslutning till befintlig bebyggelse i Obbola och Holmsund bör normalt kompletteringar med nya bostäder kunna ske även i de delar som ligger under men nära 45 db(A)-gränsen
- vägar och anslutande mark utformas så att framkomligheten för transporter till och från hamnen inte förhindras eller väsentligt försåras
- byggnader och markanvändning anpassas med hänsyn till transporter av farligt gods längs utpekade vägar.

Vid förändrad markanvändning inom Märkpojken som innebär behov av fler tillfarter och passager, behöver trafiklösningar finnas som inte påtaglig försämrar E12:ans kapacitet och funktion som tillfartsväg till hamnen. Se mer i avsnittet om Märkpojken.

För att främja förutsättningarna att nå hamnen och färjeterminalen med gång och cykel bör en gång- och cykelväg till färjeterminalen tillkomma. Den bör ansluta till befintliga gång- och cykelvägar i samhället. Handlingsfriheten för en framtida fast förbindelse mellan Umeå och Vasa ska behållas genom hamnområdet, liksom möjligheten till framtida persontågtrafik till färjeterminalen. Se avsnitt 3.6 och fast förbindelse till Finland.

Från hamnen sker skrymmande transporter, vilket förväntas öka i framtiden. De mest utrymmeskrävande är frakt av delar till vindkraftverk, vilka ställer stora krav på fri höjd och hinderfrihet längs transportvägarna. Idag går dessa transporter längs med Holmsundsvägen men inriktningen är att de i framtiden ska kunna gå på E12. Se avsnitt 3.7. Även transporter av farligt gods till och från hamnen behöver kunna ske längs utpekade transportvägar.



Översiktsbild av gränsen (grön linje) för industribuller 45 dB(A) ekvivalent ljudnivå från hamnen år 2050 vid maximal utbyggnad enligt en prognos för framtida verksamheter i hamnen. 45 dB(A) är riktvärdet för högsta industribuller som bör kunna accepteras kvällar och nattetid för ny bostadsbebyggelse. För en noggrannare tolkning av bullerkartan hänvisas till detaljplanens bullerutredning.

Riktlinjer för Umeå hamn

- Området avsätts som verksamhetsområde för hamnens utveckling.
- Skapa förutsättningar för hamnens utveckling genom att vid planering av bebyggelse och infrastruktur ta hänsyn till den framtida bullersituationen.
- Planera för en gång- och cykelväg till färjeterminalen.
- Behåll handlingsfriheten för en eventuell framtida fast förbindelse till Vasa/Finland.
- Behåll handlingsfriheten för en eventuell framtida persontågsförbindelse till färjeterminalen.
- Säkerställ framkomligheten för tunga och skrymmande transporter till hamnen.

Område V5, Lövön om området norrut längs Holmsundsvägen

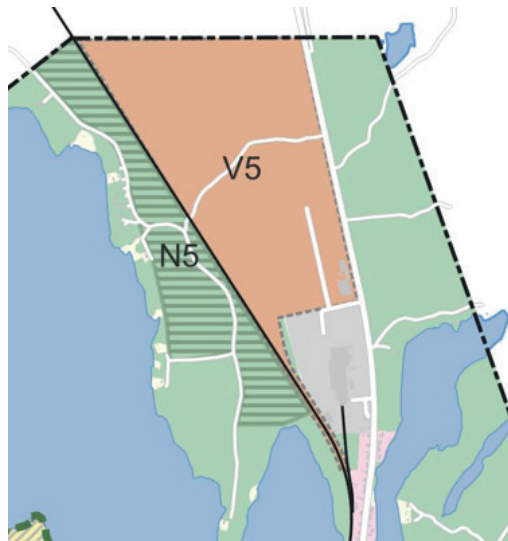
Området är utpekade i översiktsplanen Fördjupning för Umeå (2018) för industri/verksamheter och är sedan tidigare detaljplanlagt för industri. Större delen är oexploaterad, endast delen längst i söder är ianspråktagen.

För den norra, ej exploaterade, delen av området har arbetet med en ny detaljplan påbörjats. Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för industri med möjlighet till spåranslutning. Förutsättningar för etablera en underhållsverkstad för persontåg för Norrtåg utreds också, vilket ställer krav på insatser på Holmsundsbanan. Syftet är också att säkerställa dagvattenhanteringen så att Natura-2000 området som ligger väster om planområdet inte blir påverkat av exploateringen. Planen var ute på samråd hösten 2021. För detaljplanens innehåll och konsekvenser hänvisas till planhandlingarna.

För kommunen är det angeläget att området kan tillvaratas eftersom behovet av ny verksamhetsmark är stort och området har ett mycket strategiskt läge:

- området kan ges spåranslutning eftersom det ligger i anslutning till järnvägen Umeå – Holmsund, vilket möjliggör transporter med järnväg till framtida verksamheter. Tillgången till sådana områden är mycket begränsad och det därför ytterst angeläget att de kan tillvaratas för att ge förutsättningar för miljövänliga transporter och effektiva logistiklösningar. Trafikverket och Umeå kommun har tecknat en avsiktsförklaring avseende effektivare godstrafik på järnväg Gimonäs-Umeå hamn, i vilken åtgärder för att möjliggöra en anslutning av området ingår
- närheten till Umeå hamn möjliggör samordning med eventuella framtida behov av verksamhetsytor med koppling till hamnverksamheten.

Norr om V5 ligger i översiktsplanen Fördjupning för Umeå utpekade verksamhetsområdet mellan järnvägen och Holmsundsvägen (väg 531). Medan E12 föreslås som prioriterad väg för tyngre transporter får Holmsundsvägen genom Holmsund och in mot Umeå en annan funktion med cykelbana och anslutningar till de utpekade verksamhetsområdena.



Riktlinjer

- Området avsätts för verksamheter, i första hand för verksamheter som har behov av spåranslutning.

3.5 Handel och service

Tillkommande bostäder i Holmsund och Obbola ger utökat underlag till den handel och service som idag finns på orterna. För att handeln ska stärkas är det viktigt att tillgängligheten från nya områden till handeln är god med samtliga färdmedel.

Inriktningen bör vara att så långt möjligt samla tillkommande ny offentlig och kommersiell service i anslutning till befintlig service och viktigare målpunkter. I Holmsund är det önskvärt att ny handel etableras i det nuvarande centrumområdet kring Himmelska fridens torg, men handel och verksamheter kan också prövas längs Solbackavägen och Frejavägen, i ett läge som kan dra nytta av närheten till Storsjöhallen och andra målpunkter i området. Den planerade gång- och cykeltunneln under järnvägen och Holmsundsvägen i Solbackavägens förlängning kommer knyta samman området med centrumområdet. Se avsnitt 3.2 om utvecklingsområden för nya bostäder i östra Holmsund.

Holmsunds centrum och Himmelska fridens torg

Det finns ett behov av att stärka Himmelska fridens torg och Holmsunds centrum som en gemensam plats för handel, möten och vistelse. Den nuvarande användningen och utformningen av torget upplevs som bristfällig och i behov av upprustning. På den allmänna platsmarken på torget som kommunen har rådighet över kan det t.ex. handla om att iordningställa en park, torgyta, lekplats, scen, bänkar, utomhusgym etc.

Det är också önskvärt att komplettera centrumområdet med nya bostäder och verksamheter för att ge ett bättre underlag för både befintlig och framtida handel. Kring torget och i centrumområdet finns ett flertal fastigheter, delvis planlagda, där ny bebyggelse kan tillkomma. En högre exploatering än befintlig bebyggelse bör här kunna medges för att stärka befolkningsunderlaget för både handel och en eventuell framtida tågstation vid Järnvägsgratan.

På lång sikt kan torget bli en del i ett stråk som via Industrigratan - torget - Trädgårdsgatan knyter samman centrum med en framtida järnvägsstation/resecentrum vid Järnvägsgratan. Detta stråk bör ges en omsorgsfull gestaltning med syfte att skapa en trygg förbindelse för fotgängare och cyklister som rör sig genom centrum mot järnvägsstationen och andra målpunkter. Med ökade flöden och befolkningsunderlag förbättras förutsättningarna för utveckling av fastigheterna längs stråket med bostäder, verksamheter och handel. Kommunen är positiv till ny bebyggelse längs stråket och kring torget och närliggande kvarter.

Handlingsfriheten för att koppla stråket mot Märkpojken bör också behållas, liksom möjligheten till en planskild passage av E12 för gång och cykel mot Märkpojken. Ett annat stråk som också är intressant att stärka är Svedbergsgatan som kan komma att få en viktig roll för oskyddade trafikanter vid en eventuell framtida bostadsbebyggelse på Märkpojken. Längst Svedbergsgatan finns också potential att komplettera med fler bostäder samt verksamheter.



Stråk Märkpojken - Himmelska Fridens Torg - Trädgårdsgatan - framtida resecentrum/järnvägsstation

Riktlinjer

- Ny offentlig och kommersiell service bör i första hand lokaliseras i anslutning till befintlig service och målpunkter.
- Torgets gestaltning och utveckling behöver ske med ett helhetsperspektiv tillsammans med angränsande bebyggelse och allmän platsmark.
- Ny bebyggelse med bostäder, handel och verksamheter i centrumområdet längs stråket Industrigatan - Trädgårdsgatan och kring Himmelska Fridens Torg med närliggande kvarter är önskvärd. En något högre exploatering än befintlig bebyggelse ska prövas.
- På lång sikt utvecklas stråket Industrigatan - Himmelska Fridens Torg - Trädgårdsgatan - framtida järnvägsstation till en trygg och gen förbindelse för fotgängare och cyklister.

Centrum och handel i Obbola

Obbola saknar en tydlig centrumpunkt, även om det längs Nils Jansvägen centralt i samhället ligger en livsmedelsbutik och restaurang. Med fler invånare i framtiden ökar underlaget för kommersiell service. För att tydliggöra ett centrumområde är det önskvärt att eventuellt tillkommande service och andra centrumfunktioner lokaliseras i anslutning till befintlig service.

Nils-Jansvägen har potential att utvecklas som stråk genom koppling till framtida utbyggnadsområde för bostäder väster om Södra Obbolavägen, som därmed får närhet till befintlig livsmedelsbutik.

Även Linjevägen kan stärkas som stråk genom att den knyter samman Folkets hus, förskola och skola med arenaområdet och ny bebyggelse väster om Obbolavägen.

3.6 Trafik och infrastruktur



Hållbart resande

Mobility Management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden, till exempel genom kampanjer, bättre utbud och kommunikationsinsatser. Dessa beteendepåverkansåtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos åtgärder i infrastrukturen eftersom vi ofta reser som vi alltid har gjort av gammal vana.

Översiktsplanens strategier har sin utgångspunkt i hållbar utveckling och ett fokus på hållbart resande samt minskad klimatpåverkan. Planförslaget bidrar till öka möjligheterna till hållbart resande genom att huvuddelen av nya bostäder föreslås som komplettering till befintlig bebyggelse, eller i utbyggnadsområden med närhet till kollektivtrafik och målpunkter. En högre täthet i Holmsund och Obbola innebär förutsättningar för både möten mellan människor och att service, arbetsplatser m.m. kan nås med gång eller cykel.

Ett systematiskt och långsiktigt arbete för beteendepåverkan är också centralt för att öka andelen hållbara transporter och för att uppnå ett effektivt användande av orternas infrastruktur.

Kollektivtrafik

Den framtida förväntade befolkningsökningen i Holmsund och Obbola har potential att stärka kollektivtrafiken i form av ett större potentiellt kundunderlag som förhoppningsvis ger en högre turtäthet som gynnar det hållbara resandet. I utbyggnadsfaserna av de båda tätorterna kan det bli aktuellt att se över linjedragningar och hållplatslägen för att utifrån den nya strukturen kunna erbjuda de tätbefolkade områdena en attraktiv kollektivtrafik.

Huvuddelen av utbyggnadsområdena i Holmsund ligger inom gångavstånd (ca 5 minuters promenad) till busslinjer med bra turtäthet. Närmast Sandviksudden saknas idag närhet till kollektivtrafik vilket är önskvärt vid utbyggnad av bostäder där. Även södra delen av Djupsundsudden har långa avstånd till närmaste busshållplats.

I Obbola ligger utbyggnadsområdena i huvudsak inom gångavstånd från busshållplats. Söder om område B1/U3 i södra Obbola är dock avstånden till ändhållplatsen vid Byviken långa, och det är tveksamt om ett tillräckligt passagerarunderlag kan skapas som motiverar en förlängning av busslinjen hit.

Framtida biltrafik i Holmsund och Obbola

Den framtida utvecklingen av Holmsund kommer att innebära en ökning av fordonstrafiken som till stor del styrs av utbyggnadstakten för de nya områdena. De beräkningar av trafikallsträng som gjorts visar att de största ökningarna kommer att ske på de större vägarna; E12, Holmsundsvägen, Järnväggsgatan och Storgatan. Men även gator av mer lokal karaktär som Svedbergsgatan kan på lång sikt, beroende på hur Holmsunds utvecklas, få en betydande ökning vilket kan skapa ett behov av åtgärder för att styra trafiken mot de större vägarna som har kapacitet att klara det. Exempel på det kan vara ett genomfartsförbud för biltrafik.

I Obbola koncentreras de större trafikflödena till Södra Obbolavägen och Linjevägen. Det är också de vägarna som förväntas få de största trafikökningarna i takt med att tätorten byggs ut. Då merparten av tillkommande bebyggelse planeras ligga nära eller i direkt anslutning till Norra Obbolavägen blir trafiksäkerheten längs denna sträcka en viktig fråga att fortsätta att arbeta med. 2021 byggdes åtta nya farthinder i Obbola med fokus på platser där gång- och cykelvägnätet korsar bilvägar.

Gång- och cykelvägar

I takt med att Holmsund och Obbola byggs ut och befolkningen ökar behöver gång- och cykelvägnätet ses över och byggas ut för att skapa säkra kopplingar till de nya målpunkterna. Särskilt fokus bör ligga på trafiksäkra och gena stråk för barn och unga att färdas på till förskolor, skolor och fritidsaktiviteter.

När nya områden bebyggs i Holmsund och Obbola är det viktigt att utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet sker tidigt för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande redan från start.

Om det på lång sikt etableras bostäder och verksamheter med många besökare i Märkpojken kan det behövas en planskild gång- och cykelpassage med E12 för att skapa säkra kopplingar mot den befintliga bebyggelsen i Holmsund.

Som ett led i utvecklingen av gång- och cykelvägnätet planeras en tunnel under järnvägen och Holmsundsvägen i höjd med Skärgårdsskolan för att skapa en tryggare passage för barn och unga som ska till och från skolorna i östra delarna av Holmsund. Tunneln bidrar också till att minska de stora barriäreffekterna av den tunga infrastrukturen i Holmsund.

Obbolabron kan upplevas som otrygg för fotgängare och cyklister eftersom mycket tung trafik också trafikerar bron. Åtgärder för att öka säkerheten är önskvärda men är mycket svåra att få till på grund av brons konstruktion.

Strandpromenad Holmsund

För att stärka tillgängligheten till vattnet redovisas möjligheten till en framtida strandpromenad i Holmsund, som från norr ansluter till befintligt promenadstråk på Ombergets västra sida, fortsätter runt Sandviksudden ner mot E12:an. På lång sikt, beroende på den framtida användningen av Märkpojken, kan det vara intressant att där fortsätta med en strand/kajpromenad. Se illustration.

En möjlighet är att strandpromenad kan bli en del av en park/grönområde i norra delen av udden, se avsnitt 3.3. om Sandviksudden.

Gång- och cykelväg mellan Holmsund och Umeå

En gång- och cykelväg har färdigställts längs Holmsundsvägen mellan Umeå och Holmsund. Se avsnitt "E12:ans och Holmsundsvägens framtida funktioner" nedan.

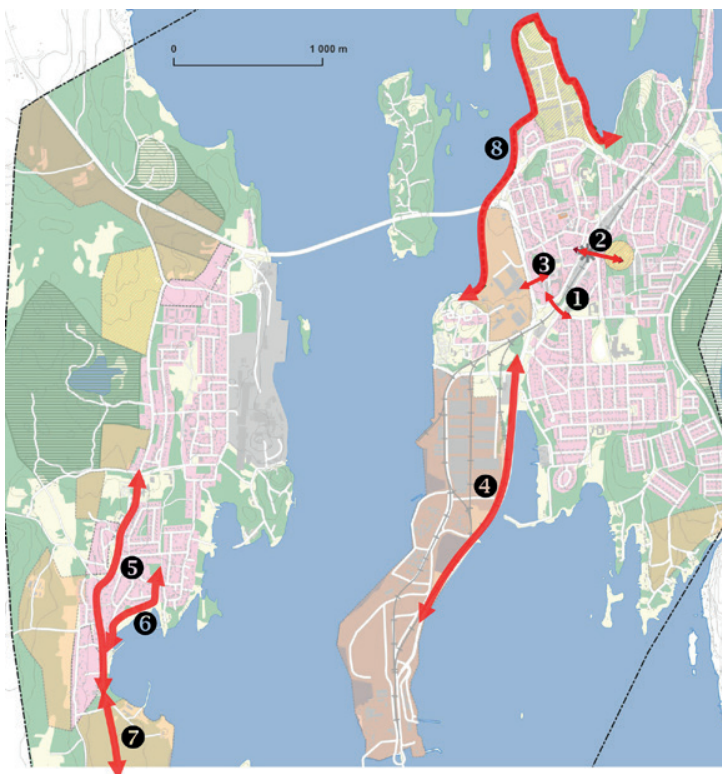
Gång- och cykelvägnät i Obbola

Gång- och cykelvägnätet i Obbola är centrerat till det gröna stråket som löper centralt genom tätorten i nord-sydlig riktning. Från detta stråk finns även kopplingar till anslutande gator. Parallellt med denna sträckning finns även separat gång- och cykelväg längs hela Linjevägen från skolan upp till väg E12 och vidare över bron mot Holmsund. Den framtida utbyggnaden av Obbola skapar ett behov av att se över den befintliga infrastrukturen och utreda vilka sträckor som behöver kompletteras med separata gång- och cykelvägar. Ett sådant stråk är Södra Obbolavägen från skolan och söderut för att skapa trygga färdvägar för barn och unga. Se avsnitt nedan om Södra Obbolavägen.

Riktlinjer gång- och cykelvägar

Siffrorna ansluter till kartan.

- (1) Bygg en gång- och cykeltunnel under järnvägen och Holmsundsvägen vid Solbackavägen.
- (2) Planera för en gång- och cykelpassage av järnvägen i norra delen av godsbangården. Behåll handlingsfriheten för en framtida gång- och cykelbro över järnvägen i motsvarande läge.
- (3) Behåll handlingsfriheten för en planskild passage av E12 vid Märkpojken för att säkerställa säker skolväg m.m.
- (4) Skapa utrymme för en säker gång- och cykelväg för oskyddade trafikanter till hamnen och färjeterminalen. Med färjeterminalen och utökade verksamheter ökar behovet av att oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) ska kunna ta sig på ett tryggt sätt till hamnen. Idag får dessa färdas i blandtrafik längs vägar med smala eller inga vägrenar. Hänsyn till till anslutningen av en framtida fast förbindelse behöver tas.
- (5) En gång- och cykelbana/ökad standard för oskyddade trafikanter längs Södra Obbolavägen mellan södra Obbola och Obbola skola bör utredas utifrån tillkomsten av nya bostäder i området.
- (6) Utred en förlängning av den befintliga genomgående gång- och cykelvägen i grönstråket från Östibyvägen söderut.
- (7) En anpassning av Södra Obbolavägen för bland annat fotgängare och cyklister söder om befintligt samhälle (dvs. genom B1 och söderut) bör utredas utifrån den bebyggelse som kan tillkomma i de redovisade utvecklingsområdena.
- (8) Planera för en strandpromenad i Holmsund, som från norr ansluter till befintligt promenadstråk runt Omberget, fortsätter runt Sandviksudden med möjlighet till en framtida strand/kajpromenad på lång sikt vid Märkpojken.



Järnvägen genom Holmsund och godsbangården

Järnvägen mellan Umeå och Umeå hamn (Holmsundsbanan) är en viktig länk i transportkedjorna till hamnen och övriga verksamheter i Holmsund och Obbola. Som en följd av utökade godsvolymer i hamnen kommer järnvägens betydelse att bli än större i framtiden. Kommunen har därför tillsammans med Trafikverket tecknat en avsiktsförklaring om ett flertal åtgärder för att öka järnvägens kapacitet och driftsäkerhet.

Godsbangården i centrala Holmsund utgörs av ett drygt 600 meter långt spårområde med upp till sex järnvägsspår som nyttjas för rangering och uppställning av järnvägsvagnar. Trafikverket och kommunen har sedan 2017 en inriktning om att minska på antalet spår på bangården och flytta tåg bildning, uppställning och växling till hamnområdet på Hillskär. Dessa åtgärder samt uppbyggnad och flytt av motsvarande funktioner till hamnen finns med i avsiktsförklaringen. Detta innebär att järnvägens markanspråk och bullrande verksamhet på sikt kan minska inom de centrala delarna av Holmsund.

Järnvägen är och förblir dock en barriär som skär genom hela samhället. Viktiga målpunkter finns på båda sidor av järnvägen vilket skapar behov av att korsas den. Det finns idag tre planskilda passager av järnvägen, vid E12 i söder och vid Storgatan samt vid Brogatan/Tobaksvägen i norr. Korsningar i plan finns i godsbangårdens södra del, på Lövön samt på flera platser i hamnområdet, där järnvägsnätet förgrenar sig. Instängsling av bangården har gjorts för att förhindra olämpligt spring över spårområdet.

Kommunen har beslutat att den nuvarande passagen i plan i södra delen av godsbangården, mellan Solbackavägen och Järnvägsgränd, ska ersättas med en gång- och cykeltunnel under järnvägen och Holmsundsvägen.

Trafikverket har beslutat att gång- och cykelpassagen i norra delen av bangården ska stängas p.g.a. säkerhetsproblem. Kommunens uppfattning är att passagen behöver ersättas med en ny i ett liknande läge, eftersom avståndet mellan passagen i södra delen av godsbangården och den vid Storgatan är en dryg kilometer. Det innebär enligt kommunen en oacceptabelt lång sträcka som ytterligare skulle förstärka järnvägens barriäreffekt.

En vision på lång sikt är att bygga en gång- och cykelbro över järnvägen som ansluter till en framtida järnvägsstation och till eventuell framtida bebyggelse på Kassjöberget (se avsnitt 3.2).



Riktlinjer

- Planskild passage för gång och cykel planeras i södra delen av godsbangården.
- Den stängda passagen i norra delen av godsbangården behöver ersättas med en ny i motsvarande läge.
- Handlingsfriheten behålls för en gång- och cykelbro över järnvägen mellan Kassjöberget och framtida järnvägsstation.
- Flytta godsbangårdens funktioner som tåg bildning, uppställning, växling m.fl. till läge utanför centrala Holmsund, och minska antalet spår på nuvarande godsbangård.

Framtida resecentrum och tågpersontrafik

Norrtåg har utrett förutsättningarna för persontrafik på tåg till Holmsund. De grundläggande förutsättningarna finns med järnvägen genom samhället och med ett möjligt stationsläge på en central plats. Dessutom fortsätter spåret ned till färjetterminalen i hamnen, vilket öppnar upp för att vissa turer kan ansluta till färjans ankomst- och avgångstider. Förutsättningarna för att iordningställa nödvändiga plattformar etc. vid färjetterminalen är dock inte utredda.

Norrtågs utredning ger en översikt av möjliga trafikupplägg och nödvändiga investeringar i infrastrukturen. Norrtågs slutsats är att det finns förutsättningar på lång sikt för persontrafik, men för att skapa en bra trafik krävs omfattande insatser i infrastrukturen. Tågparallell busstrafik behöver också reduceras för att få god trafikekonomi.

Umeå kommun ser att persontrafik på tåg kan komma att få mycket stor betydelse för Holmsunds utveckling och bedömer att det på lång sikt finns goda förutsättningar för att tillskapa det. Kommunen ska därför i olika sammanhang verka för att trafiken kommer till, och i den fysiska planeringen skapa förutsättningar för det.

Underlag, förutsättningar och utmaningar

Avgörande förutsättningar för en framtida persontågstrafik till Holmsund är att det går att skapa ett trafikutbud som är attraktivt och konkurrenskraftigt vad gäller restider och turtäthet i jämförelse med alternativa transportsätt, i första hand biltrafik men även i jämförelse med dagens busstrafik.

Det är viktigt att det finns stort resandeunderlag inom gång- och cykelavstånd från järnvägsstationen. Om avstånden och tiden att ta sig till stationen är för stora minskar tågtrafikens konkurrenskraft. Som acceptabelt gång- och cykelavstånd räknas 600 m respektive 1200 meter. I Holmsund bor ca 2900 personer inom gångavstånd och ca 5200 personer inom cykelavstånd från ett framtida stationsläge. Det är jämförbart med antal boende på gångavstånd till stationen i Vännäs, men fler inom cykelavstånd. Det är också mer än dubbelt så många än dem som bor inom gång- respektive cykelavstånd från stationen i Hörnefors.

I jämförelse med andra orter i regionen med tågtrafik bör alltså ett tillräckligt underlag finnas för tågtrafik till Holmsund. Holmsund ligger dock relativt nära Umeå vilket gör att tidsvinsten med att ta tåget jämfört med bilen blir mindre jämfört med orter som ligger på större avstånd. Skillnaden i restid mellan tåg och bil är dock jämförbar med den mellan Vännäs och Holmsund. Norrtåg anger att tågresan mellan Holmsund och Umeå östra beräknas ta 13 minuter, jämfört runt 20 minuter med bil och buss.

Sävar, som kommer att få tågtrafik, ligger på ungefär samma avstånd till Umeå, men med betydligt färre boende inom gång- och cykelavstånd från den kommande stationen. På sikt förväntas dock befolkningen att öka i Sävar.

Utöver restiden är även turtätheten viktig. För att tågtrafik ska bli attraktiv bör det vara halvtimmestrafik under högtrafiktid och timestrafik under lågtrafiktid. Turtätheten för busstrafiken är bra idag med ca 70 turer/vardag till Holmsund. Bussarna går också runt samhället vilket innebär att många har korta avstånd till närmaste busshållplats.

En stor andel, knappt 40 procent, av Holmsundsborna har sin arbetsplats i Umeå centrum med närområde eller på universitets- och sjukhusområdet och kan alltså ha möjlighet att nå sin arbetsplats från Umeå C eller Umeå östra.

Sammanfattningsvis bedöms det finnas förutsättningar på lång sikt för persontågstrafik till Holmsund. Men det behövs ytterligare fördjupade utredningar för att klargöra förutsättningarna och därefter ställningstaganden hos olika aktörer med ansvar för infrastruktur och trafikering, innan ett beslut om trafik kan fattas. Från kommunens sida krävs ett långsiktigt och målinriktat arbete för att skapa förutsättningarna för tågtrafik, se riktlinjerna nedan.

Järnvägsstation/resecentrum

Möjlig plats för Holmsunds järnvägsstation är i mellersta eller södra delen av nuvarande godsbangård, på dess västra sida mellan spåren och Järnvägsgränd. Här ligger bl.a. den gamla stationsbyggnaden, som idag är privatägd. Tre alternativa lägen för plattformar har studerats i tidigare utredningar, mellan gamla stationsbyggnaden i norr och nära en framtida gång- och cykeltunnel i söder. I sin enklaste form utgörs stationen endast av plattformen och ett enklare väderskydd, men med tanke på Holmsunds storlek är det rimligt att planera för någon form av stationsbyggnad med tillhörande funktioner. I det fortsatta arbetet bör fördjupade skisser på området göras i dialog med berörda markägare.



Riktlinjer persontågtrafik

- Kommunen ska verka för persontrafik på tåg till Holmsund.
- Skapa förutsättningar för en framtida järnvägsstation vid nuvarande godsbangården.
- Komplettera med nya bostäder och verksamheter inom gångavstånd från framtida stationsläge. Det finns idag ett flertal fastigheter i centrala Holmsund som kan bebyggas. En högre täthet och exploateringsgrad bör eftersträvas inom centrumområdet och gångavstånd från stationsläget.
- Verka för en upprustning av Holmsundsbanan. Detta är nödvändigt för att skapa kapacitet och konkurrenskraftiga restider. Detta är också angeläget för godstrafiken till hamnen.
- Skapa god tillgänglighet för fotgängare och cyklister till en framtida station. Gena och trygga gång- och cykelvägar behövs från samhällets olika delar. Knyt ihop stationsområdet med centrum och Himmelska fridens torg så att ett sammanhållet stråk bildas. Planera för kopplingar på lång sikt till Märkpojken. Utred förutsättningarna för en planskild gång- och cykelpassage över järnvägen och Holmsundsvägen till Kassjöberget som ger god tillgänglighet till stationen från de östra delarna av Holmsund.
- Bygg ett attraktivt resecentrum med funktioner och verksamheter som underlättar för resenärerna och skapar trygghet och rörelse.
- Handlingsfriheten för tågpersontrafik till färjeterminalen i hamnen ska behållas.

E12:ans och Holmsundsvägens framtida funktioner

Holmsund och Obbola nås från Umeå via E12 respektive Holmsundsvägen (väg 531). Båda vägarna har relativt hög standard och används av såväl personbilar, lastbilar som cyklister. Trafikverket har tidigare utrett behov av åtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för båda vägarna, t.ex. utbyggnad av gång- och cykelbana, mitträcke och busshållplatser. Eftersom det är statliga vägar är det staten som ansvarar för finansiering och genomförande av alla åtgärder.

E12:an utgör riksintresse för kommunikationer, vilket innebär att vägen så långt möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av den. Vägen har en mycket viktig funktion som transportled till hamnen och behöver därför ha en kapacitet som klarar framtida ökade transporter.

Som underlag till statens prioritering av åtgärderna finns behov av att klarlägga vilka funktioner som är de viktigaste för respektive väg. Detta får också betydelse för kommunens planering av markanvändning och trafiklösningar i olika sammanhang.

Kommunens inriktning är att prioritera tunga och skrymmande transporter på E12 och utforma den för hög framkomlighet och kapacitet. Transporter med lägre krav på framkomlighet, inklusive gång och cykel, hänvisas till Holmsundsvägen (väg 531). Kommunen har prioriterat en gång- och cykelbana längs Holmsundsvägen med hänvisning till Holmsunds storlek och att de flesta arbetsplatserna och de största målpunkterna i Umeå ligger längs vägen (Universitets- och sjukhusområdet) och på norra sidan Umeälven. Det är också en fördel att gång- och cykeltrafiken inte sker längs samma väg som de tunga transporterna. Gång- och cykelbanan längs Holmsundsvägen färdigställdes 2025. På sikt är det dock önskvärt att det ges möjlighet att cykla även från Obbola mot Umeå på den södra sidan älven.

En särskild utmaning utgör de mycket skrymmande transporterna av vindkraftverk från hamnen. Dessa förväntas öka både i antal och storlek, vilket ställer särskilda krav utformning på gaturummet längs de vägar där transporterna sker. Idag sker transporterna via Holmsundsvägen eftersom ekipagen inte kommer under järnvägsbron över E12 vid Kyrkogatan/Centralgatan, samt under Botniabanans bro norr om Storrinneln. Mark för att lösa detta behöver avsättas utifrån de lösningar för som utretts. Innan detta har genomförts behöver de mest skrymmande transporterna ske över Holmsundsvägen. Tung transporter genom Holmsund mellan verksamhetsområdet på Lövön (område V5) och hamnen kan också förväntas i framtiden.

Riktlinjer E12 Holmsund - Obbola - Umeå

- Prioriterad väg för de tunga och skrymmande transporter, av t.ex. vindkraftverk, generatorer och insatsvaror till industrin, från hamnen. Hög framkomlighet prioriteras, utbyggnad av mötesseparering (mitträcke) prioriteras på E12 före Holmsundsvägen
- Möjligheten till en ny passage av järnvägen för skrymmande transporter vid Kyrkogatan/Centralgatan i Holmsund enligt utredda lösningar behålls.

Riktlinjer Holmsundsvägen (väg 531) Holmsund - Umeå

- Anslutningar/korsningar ska möjliggöras till framtida verksamhetsområden mellan Holmsund och Umeå enligt översiktsplan för Umeås framtida tillväxtområde
- Framkomlighet och hastigheter anpassas för att möjliggöra anslutningar till befintliga och framtida verksamhetsområden, samt till gång- och cykelbana.

Fast förbindelse över Kvarken till Finland

I Umeås översiktsplan 2018 redovisas en fast förbindelse över Kvarken som en långsiktig vision som skulle innebära radikalt förändrade strukturella förutsättningar för Umeå och norra Sverige. Ett antal alternativa korridorer för en fast förbindelse har studerats i olika sammanhang. Flera av dessa angör land i Umeå hamn för vidare anslutning till E12. Korridorerna utgör infrastrukturreservat vilket innebär att handlingsfriheten för en framtida fast förbindelse genom Holmsund ska behållas. Umeå kommun har en principiellt positiv syn på projektet och vill i sin planering ge förutsättningar för dess genomförande.

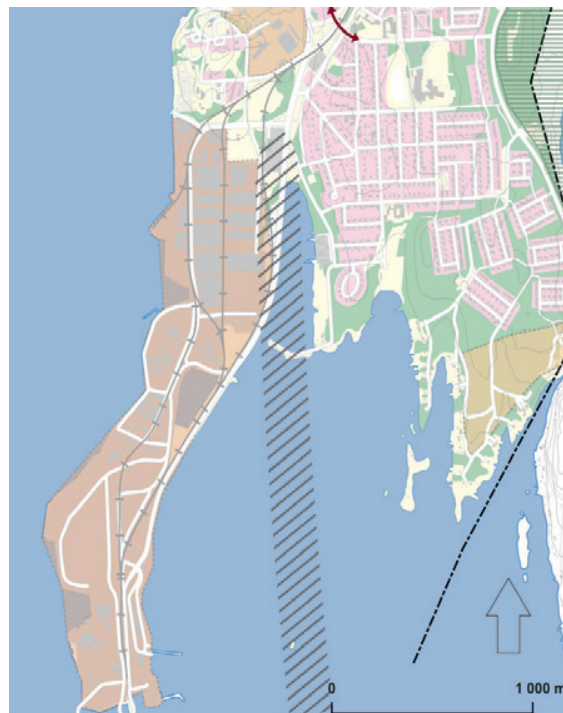
På uppdrag av den finska regeringen har det finska Trafikledsverket genomfört en förutredning om den fasta förbindelsen mellan Vasa och Umeå. Utredningen innehåller dels en behovsanalys, dels en redogörelse för tekniska lösningar och förslag på sträckning med konsekvensbeskrivning och kostnadsuppskattning.

Utredningen är ett underlag för fortsatt hantering av berörda aktörer i Finland och Sverige. Några beslut om att genomföra projektet finns inte, men Kvarkenrådet kommer att fortsätta utreda förutsättningarna och nyttorna.

Förutredningens innehåll

I utredningen redovisas sex alternativa lösningar för en fast förbindelse över Kvarken med olika kombinationer av väg och/eller järnväg och i olika kombinationer av bro, bank och tunnel. I samtliga alternativ redovisas att förbindelsen ansluter till Patholmsvikens västra sida i norra delen av hamnen, se karta. En anslutning på hamnens sydspets har inte bedömts möjlig på grund av det höjdläge förbindelsen behöver ha över eller under farleden i havet utanför Holmsund och vilken lutning som kan medges.

Den finska utredningen beräknar att den tunga vägtrafiken skulle utgöra cirka 500 fordon per dygn och mängden personbilstrafik mellan 2000 och 3000 fordon per dygn. Antal tågpassagerare uppskattas till cirka 1 500 passagerare per dygn. Kommunens bedömning är att godstransporterna har större potential än persontrafiken



Utredningen har inte detaljerat redovisat hur anslutningen i Holmsund ska ske, men utifrån det underlag som finns kan följande övergripande slutsatser och konsekvenser av förslaget ses:

- En fast förbindelse som ansluter till Holmsund innebär att orten blir en entrépunkt till Sverige från utlandet vilket innebär nya, stora möjligheter för Holmsunds utveckling.
- Pågående markanvändning och bebyggelse som tas i anspråk av förbindelsen berör hamnverksamhet samt trafik- och verksamhetsytor norr om hamnen. Ingen bostadsbebyggelse eller övriga verksamheter utanför hamnområdet bedöms beröras, förutsatt att riktvärden från trafikbuller inte överskrids och befintliga väg- och järnvägssträckningar genom samhället behålls.
- Väg- och järnvägsanslutning till hamnen kommer att förändras, men detaljerna kring hur anslutningen till befintliga vägar och järnväg ska göras är inte klarlagda.
- Småbåtshamnen i Patholmsviken kommer sannolikt att behöva avvecklas
- En bro och dess trafik kommer att höras och skära av utblicken mot havet från bebyggelse och grönområden i södra delen av samhället och Kroklandet.
- De vägtrafikmängder som utredningen redovisar bedöms kunna hanteras på befintligt vägnät genom samhället, primärt på E12. De ska dock adderas till den trafikökning som förväntas utifrån ökade godsvolymer i hamnen, vilket sammantaget kommer att förstärka den barriär som E12:an utgör. Kapacitetshöjande åtgärder kan behövas om trafikmängderna ökar väldigt mycket. Om Buller från trafiken kan ställa krav på anpassningar av tillkommande bebyggelse i anslutning till vägen.
- Den befintliga järnvägen till Umeå (Holmsundsbanan) behöver redan idag uppgraderas för att tillgodose förväntat ökade godsvolymer till Umeå hamn. Med en järnvägsförbindelse över Kvarken blir en sådan uppgradering än mer nödvändig.
- Det kan uppstå behov av mark för olika markanspråk som följer eller möjliggörs av förbindelsen, exempelvis parkering, tank-/laddningsstationer samt olika servicefunktioner som hotell och handel. Möjliga större ytor för sådana behov är kvarteret Märkpojken samt de föreslagna nya verksamhetsområdena längs E12 norr om Obbola (V2, V3 och V4). Förutsättningarna för nya utkrävande funktioner i direkt anslutning till Patholmsvikens västra sida där förbindelser når land i norra hamnområdet är sannolikt begränsade men behöver studeras noggrannare.

Nya underlag och utredningar om den fasta förbindelsen kommer att tas fram i det fortsatta arbetet, varför nya lösningar och trafikprognoser kan komma att presenteras som kan ge andra konsekvenser för Holmsund än de ovan redovisade. Umeå kommun följer arbetet och bör därför ha en beredskap för detta i sin planering.

Riktlinjer fast förbindel över Kvarken till Finland

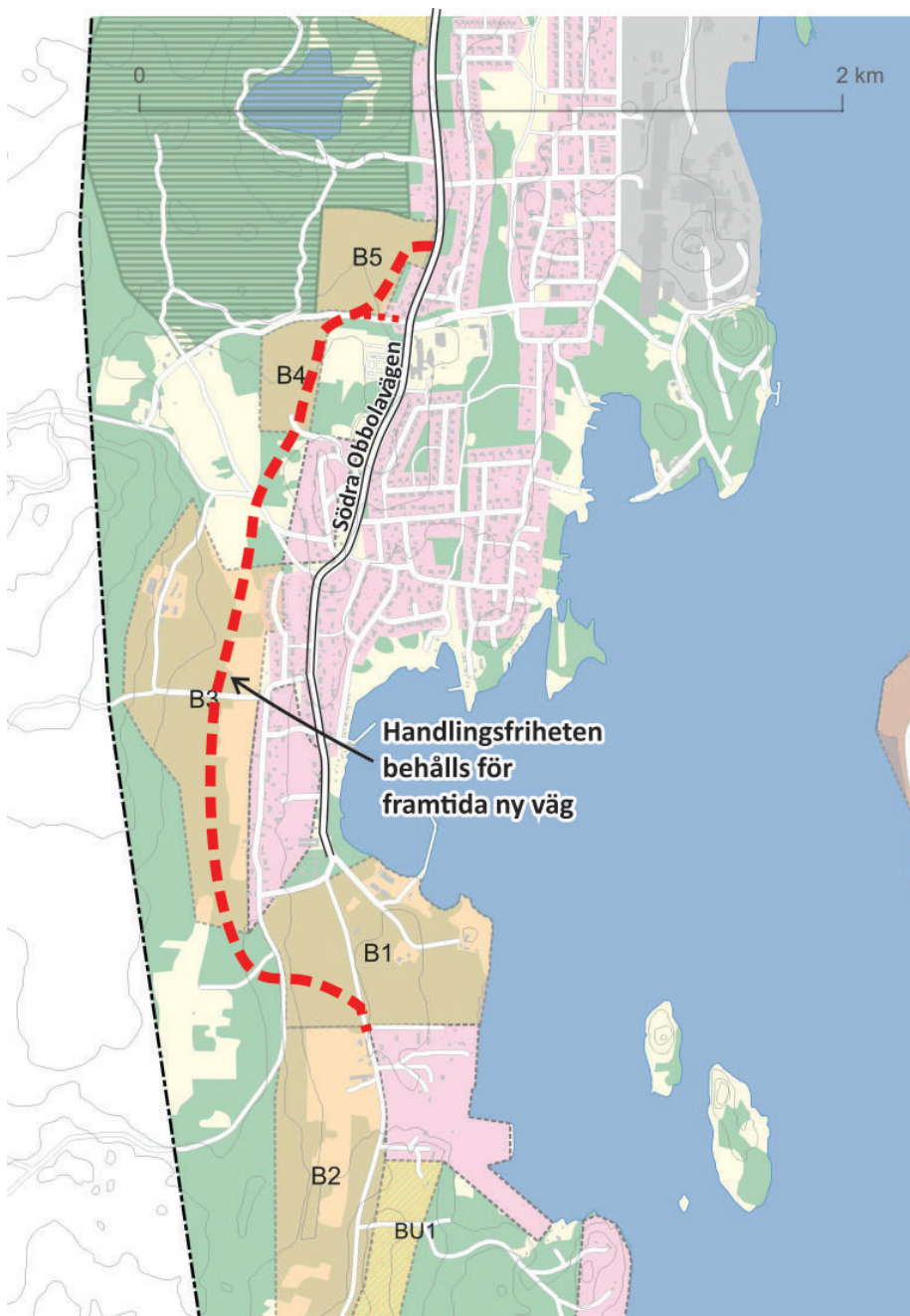
- Umeå kommun är positiv till en fast förbindelse mellan Holmsund och Finland och ska i sin planering ge förutsättningar för dess genomförande. Handlingsfriheten för redovisad sträckning enligt den finska utredningen 2025 ska behållas.
- Handlingsfriheten i kv. Märkpojken och i de föreslagna verksamhetsområdena norr om Obbola ska behållas för funktioner och verksamheter som behövs för, eller möjliggörs med, en fast förbindelsen.

Södra Obbolavägen

Södra Obbolavägen är det huvudstråk som går från anslutningen vid E12:an hela vägen genom Obbola och vidare söderut mot Vitskärsudden. Den är av stor vikt både för trafik som ska till/från Obbola och för interna resor mellan norra och södra delarna av tätorten.

Kapaciteten på Södra Obbolavägen är idag mycket god. Flödena under ett vardagsdygn varierar från ca 2700 fordon i norr till ca 1600 på den södra delen. Vägen som sådan kan hantera mer trafik än så utan större konsekvenser. Det som måste studeras närmare är kapaciteten i korsningar och eventuella köbildningar, exempelvis korsningen Södra Obbolavägen/Linjevägen. Dock är trafiken på anslutande gator så pass låg att det inte är troligt att några kapacitetsproblem kan förväntas uppstå.

Allt eftersom Obbola växer kan trafiken längs vägen förväntas öka. Det är viktigt att ta med konsekvenserna för trafiken i beslutet kring utbyggnadstakten för utvecklingsområdena i södra Obbola. Eftersom en stor del av utbyggnaden kan ligga flera decennier fram i tiden är det dock svårt att göra säkra prognoser på framtida trafikmängder. Konsekvenserna kopplade till trafik och infrastruktur av utbyggnaden i Obbola blir också varierande beroende på vilket av de utpekade utvecklingsområdena som byggs ut först, och hur många bostäder och därmed vilken trafik som tillkommer.



I första hand görs åtgärder på den befintliga sträckningen av Södra Obbolavägen söder om Byviken utifrån hur trafiken utvecklas i södra Obbola. Vid en större utbyggnad på lång sikt av nya bostäder söder om befintligt samhälle skulle dock ett behov kunna uppstå av att avlasta Södra Obbolavägen genom södra delen av Obbola. Handlingsfriheten bör därför behållas för en väg i nord-sydlig riktning mellan Byvägen i söder och Anderssons väg i norr, se karta. Behovet får prövas i samband med att utbyggnad aktualiseras i de utpekade utbyggnadsområdena i västra och södra Obbola, utifrån vilket tillskott med bostäder som planeras och trafiksituationen på Södra Obbolavägen.

Sträckningen är inte studerad i mer detalj, utan får göras i samband med eventuell förändrad markanvändning i området som aktualiserar behovet av att lägga fast vägens sträckning. En möjlig nordlig anslutning mot Södra Obbolavägen kan vara genom område B5, eftersom Anderssons väg närmast Södra Obbolavägen är trång. Vägreservatet berör privat mark och ett genomförande kräver därför en överenskommelse om markförvärv.

Behovet av bra infrastruktur för cyklister och fotgängare kommer att öka. Skolan i Obbola är en central målpunkt för många barn och unga och det är viktigt att trygga skolvägar säkerställs i takt med att ny bebyggelse tillkommer och trafiken på vägarna ökar. För att i framtiden säkerställa att de hållbara färdätten är ett attraktivt och tryggt alternativ för exempelvis skolbarn bör möjligheterna att bygga en gång- och cykelvägen längs Södra Obbolavägen från skolan och söderut utredas. Där har kommunen fått synpunkter på att sträckan upplevs som otrygg för oskyddade trafikanter och en utbyggnad av Obbola kan motivera att gång- och cykelvägnätet byggs ut.

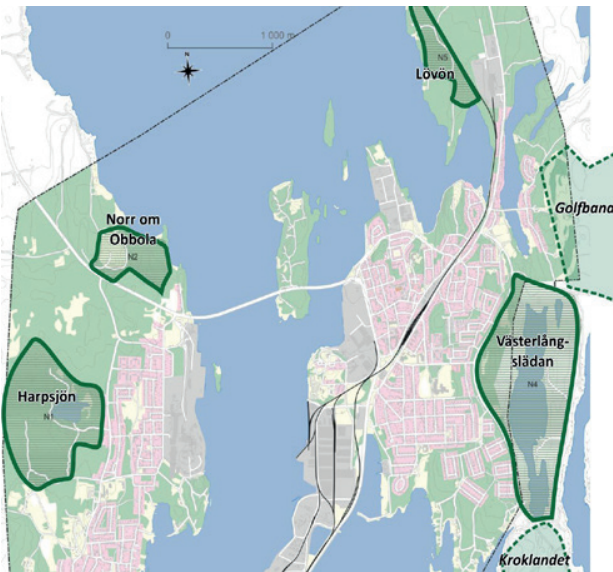
Kopplingarna mot det befintliga cykelvägnätet bör också ses över. I dagsläget slutar den befintliga genomgående cykelvägen genom Ängsparken och det nord-sydliga grönstråket vid Östibyvägen, men en förlängning av den söderut bör utredas för att koppla mot utpekade utbyggnadsområden i söder.

Riktlinjer Södra Obbolavägen

- Utred utbyggnad av gång- och cykelväg längs Södra Obbolavägen och förlängning av cykelvägen vid Östibyvägen i samband med bostadsutbyggnad som ökar trafiken längs Södra Obbolavägen
- Utred standarden på Södra Obbolavägen söder om Byviken i samband med bostadsutbyggnad i redovisade utvecklingsområdena söder om Obbola.
- Behåll handlingsfriheten för en ny väg i nord-sydlig riktning mellan Byvägen i söder och Anderssons väg i norr enligt karta.

3.7 Grönstruktur; natur och rörligt friluftsliv

Parker och rekreationsområden



Närheten till vattnet och naturen är en av de kvaliteteter som Holmsunds- och Obbolaborna uppskattar mest med sina orter, enligt den medborgardialog som kommunen genomfört. På den västra sidan av Obbola och på den östra sidan av Holmsund ligger de stora rekreationsområdena kring Harpsjön respektive Våsterlångslådan, med vandringsleder, skidspår, terrängcykelbanor, utegym m.m. som är mycket värdefulla och uppskattade. Småbåtshamnar, badplatser och gångvägar ger tillgänglighet till vattnet. Runt Holmsund går Holmsundsleden som förbinder grönområden, badplatser, rastplatser m.m.

Den västra delen av Våsterlångslådan föreslås som utbyggnadsområde för bostäder samt för anläggningar för friluftsliv, se avsnitt 3.2. Det innebär att befintliga eljusspår i området behöver dras om och anpassas till ny bebyggelse och anläggningar. En utbyggnad av bostäder ger möjligheter att också utveckla ytor och anläggningar för friluftslivets behov i området. Närheten till befintliga och framtida bostäder är positivt, samtidigt som anpassningar kan behöva göras för att hantera eventuella störningar mellan friluftsliv och bostäder.

När Holmsund och Obbola växer med fler invånare och delar av omgivande natur bebyggs, är det viktigt att utveckla de befintliga natur- och friluftslivsområdena och att göra dem mer tillgängliga.

Närheten till havet är en stor tillgång som bättre bör kunna tillvaratas i både Holmsund och Obbola. Idag blockerar industrier och hamnverksamheten allmänhetens tillgång till stora delar av stränderna. Förbättrade möjligheter att nå vattnet och använda vattennära lägen är önskvärda, liksom att tillvarata höjdlägen med utblickar mot havet och samhället.

I både Holmsund och Obbola ger de sammanhängande grön- och parkstråken möjlighet till rekreation, lek och motion. En stor kvalitet för Obbola är stadsdelsparken Ängsparken och det gröna nord-sydliga stråket som är tillgängligt från större delen av Obbola och som når ner mot vattnet vid Byviken (se karta nedan). Utvecklingsmöjligheter med exempelvis bollplan/samlingsplats finns i stråket, och det är önskvärt att stärka kopplingen ner mot vattnet.

De utbyggnadsområden för bostäder i Obbola som redovisas i denna plan ligger i huvudsak i anslutning till befintliga grönområden.

I Holmsund ligger parkerna samlade längs ett grönt stråk som förbinder flera mindre lekparker och naturområden i östra delen av Holmsund, från Sundsparken i norr ner mot Kroklandet i söder. Stråket gör dem mer tillgängliga vid exempelvis motionsrundor och därmed mer funktionella. Parkstråket når också ned till vattnet vid Ljumviken. Storsjöparken i anslutning till Storsjöskolan och bad- och träningsanläggningen Storsjöhallen utgör Holmsunds största och mest välnyttjade park. Genom Holmsund går även Umeleden, en vandringsled längs Umeälven genom hela kommunen. I söder ligger Kroklandet med vandringsleder och i norr på Lövölandet Umeå golfklubbs golfbana.

Holmsund

Kartan visar befintliga och möjliga framtida gröna platser och stråk i Holmsund och de utvecklingsmöjligheter som redovisas i denna översiktplan.

Holmsund: utvecklingsmöjligheter grönområden, stråk och kopplingar

- **Sandviksudden.** Den norra udden av Sandviksudden har ett fint läge i Österfjärden, varför möjligheten till att på sikt iordningställa den som en park/grönområde tillgängligt för allmänheten bör utredas
- **Strandpromenad.** För att stärka tillgängligheten till vattnet redovisas möjligheten till en framtida strandpromenad i Holmsund, som från norr ansluter till Umeleden inom Ume Älvdal och befintligt promenadstråk runt Omberget, fortsätter runt Sandviksudden och med en möjlig framtida förlängning till en strand/kajpromenad vid Märkpojken.
- **Märkpojken.** På lång sikt i samband med ändrad markanvändning i Märkpojken kan förutsättningarna för park och andra allmänt tillgängliga offentliga platser prövas. Även kopplingen till Västerbackens kan då utvecklas.
- **Himmelska Fridens Torg.** Den framtida gestaltningen och användningen av Himmelska fridens torg bör utredas, se avsnitt 3.6. En möjlighet är att iordningställa torget eller en del av det som en park i någon form.
- **Planskilda passager av E12 och järnvägen.** Nya planskilda passager i södra och norra delen av godsbangården för fotgängare och cyklister, som kommer att öka tillgängligheten till parker och grönområden i Holmsund, föreslås. Handlingsfriheten för en gång- och cykelpassage av E12 vid Märkpojken bör också behållas.



Obbola

Kartan visar befintliga och möjliga framtida gröna platser och stråk i Obbola och de utvecklingsmöjligheter som redovisas i denna översiktplan.

Obbola: utvecklingsmöjligheter grönområden, stråk och kopplingar

- **Norr om Obbola** Rekreationsområde kring cykel- och pulkabacken på gamla deponin norr om Obbola.
- **Harpsjön**: Rekreationsområdet kring Harpsjön utökas med området kring SCA Arena (terrängcykelbanor, utegym)
- **Parkstråket**: Tillvarata utvecklingsmöjligheter i parkstråket genom Obbola.
- **Ny gång- och cykelkoppling** i södra delen av Obbola som ansluter till parkstråket i söder.
- **Utbyggnadsområden för bostäder**: Anslutningar görs från de framtida utbyggnadsområdena till angränsanden rekreationsområden.



Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är alla produkter och tjänster som ekosystemen ger människan och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Kommunen har genomfört en analys av ekosystemtjänsterna i Holmsund och Obbola, som syftat till att identifiera de ekosystemtjänster som idag finns inom planområdet, vilka som saknas och vilka som är möjliga att tillskapa. I bilaga 1 redovisas på karta den grönstruktur inom planområdet som är en förutsättning för dessa ekosystemtjänster.

Tillgångar, brister och avvägningar i översiktsplanen

En viktig struktur för att producera ekosystemtjänster är den sammanhängande skog som ligger väster om Obbola respektive öster om Holmsund. De ger ekosystemtjänster som klimatreglering, pollinering, habitat, livsmiljö och samvaro. Delar av utbyggnadsområdena i både Obbola och Holmsund berör dessa skogar.

Vad gäller Obbola utgörs i princip all mark kring befintligt samhället av skog, och det är därför svårt att utöka samhället utan att ta någon skog i anspråk och samtidigt värna jordbruksmark. Ett stort naturområde kring Harpsjön avsätts dock där ingen ny bebyggelse kommer att ske, och väster om planområdet kvarstår stora skogsområden.

Vad gäller Holmsund finns ett sammanhängande skogsområde som sträcker sig från Lövölandet i norr, via ömse sidor om Västerlångslådan till Kroklandet i söder. Planförslaget redovisar ett utvecklingsområde för bostäder och friluftsliv öster om Bräntevägen som berör denna skog. Avvägningen är att området bedöms strategiskt lämpligt för att skapa en hållbar boendemiljö med närhet till både natur och skolor m.m. längs Solbackavägen. Se även kommentarer i konsekvensanalysen, kapitel i 6.

I både Holmsund och Obbola finns bestånd av både äldre och bredkroniga träd. Dessa är viktiga för ekosystemtjänster som flödesreglering, vattenrening och biologisk mångfald. De bidrar också till att hantera dagvatten och minska uppvärmningen sommartid. Bestånd finns bl.a. inom utbyggnadsområdena på Kassjöberget (B12), Djupsundsudden (U2) och öster om Bräntevägen (B10). I detaljplan får prövas hur ny bebyggelse ska avgränsas och placeras i förhållande till dessa träd.

Ett generellt förhållande för både Holmsund och Obbola är att mängden småhus är mycket stor och att den allmänna platsmarken till ytan är mycket mindre, både den utbyggda och outbyggda. Inom samhällena har därför kommunen begränsad rådighet att förbättra förmågan att producera ekosystemtjänster inom området.

Utveckling

För att tillskapa ekosystemtjänster bör kommunen bevara samt plantera fler träd och blommande ängsytor längs vägar, på allmänna platser och i bryn. I nya detaljplaner ska behovet av och möjligheten till ekosystemtjänster beaktas, med utgångspunkt från ekosystemtjänstanalysen och de behov som där redovisas. Vid utbyggnad av strandpromenader bör träd och vegetation planteras och bidra till en sammanhållen grönstruktur.

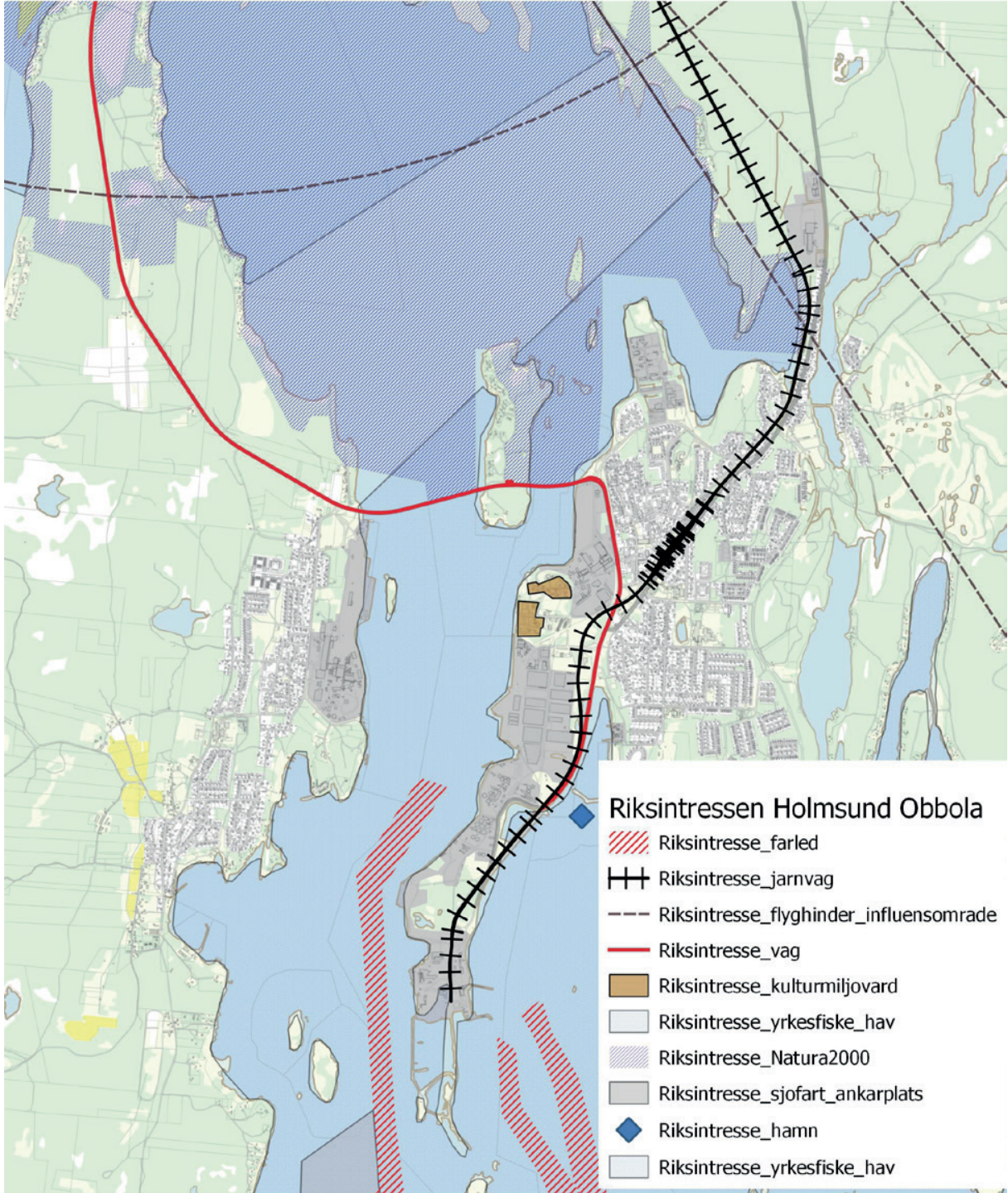
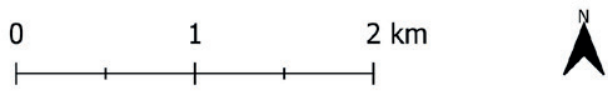
Riktlinjer ekosystemtjänster

- Bevara och utöka beståndet av äldre och bredkroniga träd i gator och bryn.
- Planera för strandpromenad i Holmsund med träd och vegetation som bidrar till en sammanhållen grönstruktur.
- I detaljplaner prövas möjligheten att tillskapa ekosystemtjänster inom planområdet.

3.8 Riksintressen, kommunens ställningstagande

Riksintressen är av staten utpekade områden och funktioner som inte påtagligt får skadas. Länsstyrelsen kan överpröva detaljplaner och andra beslut om de bedöms innebära en påtalig skada på riksintresset. Inom planavgränsningen finns åtta områden av riksintresse. Flertalet berör kommunikationer så som väg E12, järnväg, farled och ankarplats. Förutom detta finns ett område av riksintresse för kulturmiljö på Västerbacken i Holmsund. Arbete med en precisering av riksintresse för hamnen och flyget pågår men har inte kunnat redovisas i detta planförslag.

Anspråk	Beskrivning	Ställningstagande
Riksintresse kulturmiljö	Västerbacken - Industrimiljö från 1850-talet vid Baggböle sågverks dåvarande lastageplats. Ett tiotal väl bibehållna timrade arbetarbostäder från 1850-talet med senare uppförda uthuslängor. Söder därom kyrka och prästgård som företaget uppförde under 1860-1880-talen.	Planförslaget innebär att området vid Västerbacken på en tydligare vis kopplas samman med Holmsunds tätort då det angränsar till utpekat bebyggelseområde. Detta medför att området tillgängliggörs för fler och möjligheten till att levandegöra kulturmiljön stärks. För området gäller detaljplan som reglerar att byggnadernas yttre form och karaktär ej förvanskas.
Riksintresse hamn	Umeå hamn - Anspråket inkluderar vid sidan av Umeå Hamnområde även närliggande vattenområde samt vattenområdet via älven upp till Kyrkbron. Från den yttre hamnområdesgränsen till Obbolabron avser anspråket i detta sammanhang sjösäkerhetsanordningar (fyrar och så vidare) som ombesörjs av Umeå Hamn.	Ett av planens delsyften är att ta vara på hamnens intressen och säkra möjligheten till en framtida expansion. Tillkommande bebyggelse planeras så att den ej inverkar på hamnens funktion. En precisering av hamnens riksintresse görs under 2026, men fanns inte presenterad inför samrådet om denna översiktsplan.
Riksintresse farled	Östra kvarken	Planen medför inga negativa konsekvenser för riksintresseanspråket.
Riksintresse sjöfart ankarplats	Måsungen-Orions grund	Planen medför inga negativa konsekvenser för riksintresseanspråket.
Riksintresse väg	Väg E12 - ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägar som binder samman anläggningar av riksintresse. Funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, för långväga personresor samt rekommenderad färdväg för farligt gods.	Vägen löper genom Holmsund och kommer på så vis att beröras när orten utvecklas. Tillkommande bebyggelse anpassas efter skyddsavstånd samt möjligheten till skrymmande transporter på så vis att dess funktion inte påtagligt skadas. Att tillskapa säkra passager blir centralt för att planerad utveckling ska fungera i ett större sammanhang tillsammans med nuvarande tätort.
Riksintresse järnväg	Umeå- Hillskär - TEN-T övergripande nät. Järnväg som trafikeras av godstrafik och som binder samman anläggningar av riksintresse.	Inom ramen för den fördjupade översiktsplanen har utredningar gjorts som visar på åtgärder som skapar förutsättningar för persontrafik. I övrigt medför planen inga anspråk på riksintresset.



Karta över riksintressen som berör planområdet.

Anspraak	Beskrivning	Ställningstagande
Natura 2000	Umeälvens delta	<p>Verksamhetsområdet V5 (Lövön) innebär inte någon förändring i förhållande till kommunens gällande översiktsplan.</p> <p>Område U1, Sandviksudden, del av området föreslås utredas för park/grönområde och på sikt ändrad markanvändning, vilket inte bedöms vara negativt, snarare positivt, för Natura 2000-området.</p> <p>Naturområde N2 i Obbola utgör i översiktsplan 2018 ett verksamhetsområde tillsammans verksamhetsområde V3. Detta planförslags minskning av verksamhetsområdet bedöms vara positivt för Natura 2000-området.</p> <p>Sammantaget bedöms planförslaget vara positivt för Natura 2000-området i förhållande gällande översiktsplan. Den samlade påverkan på Natura 2000-området av framtida utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter i dess närområde behöver bedömas i ett övergripande sammanhang inom ramen för fördjupningen av översiktsplanen för Umeå framtida tillväxtområde.</p>
Yrkesfiske hav	Täftefjärden	Planen medför inga negativa konsekvenser för riksintresseanspråket.
Riksintresse flyg	Flyghinder kring Umeå flygplats	Norra delen av Holmsund, norr om Lövövik, berörs av influensområde/flyghinderyta kring Umeå flygplats, vilket ger höjdstriktioner för nya byggnader och anläggningar. Planen ger inga negativa konsekvenser eftersom det inte är aktuellt med höga byggnader i berört område.

3.9 Risker

Dagvatten

Inom planområdet ligger vattenförekomsterna Österfjärden, Fjärdgrundsområdet, Västerlångslådan samt Österlångslådan, vilka är värdefulla resurser som inte ska påverkas negativt av dagvatten. En stor del av avrinningsområdet till Österfjärden är redan hårdgjord. Mot bakgrund av rådande markförutsättningar finns begränsat med möjligheter för naturlig infiltration, fördröjning och rening. Det finns därmed behov av åtgärder som förbättrar dagvattensituationen både sett till volym och rening vid bebyggelseutveckling på redan hårdgjorda ytor. Samtidigt som det finns risker med fler hårdgjorda ytor i och med att planförslaget föreslår bebyggelse på naturmark. Det är därför av stor vikt att tillkommande bebyggelse tar om hand om dagvattnet lokalt där så är möjligt, samt redan hårdgjorda ytor kan prövas för mer genomsläpplighet vid utveckling. I första hand bör öppna, mångfunktionella dagvattenlösningar som även skapar andra, rekreativa värden prövas.

Enligt skyfallskartering för Holmsund och Obbola är generellt riskerna för översvämning begränsade i föreslagna bebyggelseområden. Ett undantag är B3 Väster om Obbola, där det finns risk för översvämning vid skyfall i den östra delen av området, vilket behöver beaktas i efterföljande planering.

Kommunens dagvattenprogram anger riktlinjer för dagvattenhanteringen som ska följas i den efterföljande planeringen.

Riktlinjer dagvattenhantering

- Vattenkvaliteten i Österfjärden ska inte påverkas negativt av dagvatten.
- Dagvatten hanteras lokalt där så är möjligt, både utifrån rening och volym.
- I första hand bör öppna, mångfunktionella dagvattenlösningar som även skapar andra, rekreativa värden prövas.

Risker för skred, erosion och översvämning

Planområdet omfattar långa sträckor av kusten, på båda sidor om Umeälvens delta. Det finns förutsättningar för skred kopplat till finkorniga jordarter längs stora delar av kusten. Kusten har även bedömd viss eroderbarhet inom vissa områden, bland annat Byviken i Obbola. I övrigt är bedömningen att risken för erosion är låg. Det finns viss befintlig bebyggelse som kan beröras av risker för skred och erosion, riskerna bedöms som relativt små och föranleder därför inte åtgärder för stabilitet. Tillkommande bebyggelse kommer till största del att lokaliseras utanför strandskyddat område, vilket innebär att de inte kommer att påverkas av riskerna med skred och erosion.

Utveckling av B8 Märkpojken och eventuellt U1 Sandviksudden är områden som kräver att strandskyddet upphävs. Även om delar av områdena är hårdgjorda sedan tidigare krävs det i samband med bebyggelseutveckling åtgärder för att förstärka stabiliteten vid mötet med vattnet för att minska risken för skred och erosion.

Risk för översvämning vid höga flöden (100-årsregn) finns för Sandviksudden och närmast kustlinjen i delar av södra Obbola. Se även riktlinjer för Sandviksudden i avsnitt 3.2 samt i översiktsplan för Älvslandskapet.

Kartor över översvämning och skyfall finns tillgänglig på kommunens webbplats.

Klimat

Pågående klimatförändringar kommer att medföra ökad risk för varmare och blötare perioder med värmeböljor och torka samt ökad risk för kraftigt regn. Skyfall ger en ökad risk för översvämningar, skred och erosion. Detta är förutsättningar som behöver beaktas för såväl befintlig bebyggelse som tillkommande, vilket konkretiseras i efterföljande planering. Att arbeta både med att minska klimatpåverkan och samtidigt planera för ett mer robust samhälle genom klimatanpassning är något som behöver ske genom olika skeden i planeringen, där översiktsplanen lägger grunden för efterföljande planering och åtgärder.

De utbyggnadsområden i planförslaget som kan påverkas av klimatförändringar är särskilt de delar som ligger inom riskområden för översvämning, höga flöden och erosion, se ovan. I detaljplaner får behov av klimatanpassningar i form av markanvändning samt placering och utformning av bebyggelse närmare utredas och prövas.

Buller

I Holmsund och Obbola är det i första hand buller från verksamheterna i hamnen och SCA, samt den trafik som dessa verksamheter alstrar på väg och järnväg, som påverkar den omgivande markanvändningen. I avsnitt 3.5 om Umeå hamn beskrivs bullersituationen och de hänsynstaganden som dessa kräver vid prövning av ny bebyggelse.

4. Genomförande

4.1 Översiktsplanen som strategidokument

Översiktsplanen är kommunens viktigaste strategiska planeringsinstrument. Den ger vägledning för beslut enligt plan- och bygglagen, miljöbalken och annan speciallagstiftning. Kommunens myndighetsutövning i samband med planläggning och bygglov styrs till stora delar av översiktsplanen. Översiktsplanen är också vägledande för andra myndigheters beslut. Översiktsplanens ställningstaganden verkar genom de signaler som ges till marknadens aktörer om spelreglerna för bland annat lokalisering, byggande och utveckling av verksamheter i Holmsund och Obbola.

4.2 Markägande, markpolitik

Översiktsplanen har en lång tidshorizont och kommunen har inte möjlighet att på egen hand styra takten i vilken utbyggnader genomförs. Kommunen äger inte all mark inom de planerade exploateringsområdena vilket innebär att den föreslagna utvecklingen till stor del är beroende av privata fastighetsägares initiativ och genomförandeförmåga.

Kommunen har en ovillkorlig rättighet och skyldighet att lösa in mark som i detaljplan planläggs för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap, till exempel utrymmen för gator och parker. Kommunen har även rätt att i vissa fall lösa in kvartermark för allmänt ändamål om markens användning inte kan anses säkerställd. Den planerade utvecklingen av Holmsund och Obbola medför att åtgärder kommer behöva genomföras i det offentliga rummet. Fastighetsägare/exploatörer kommer genom samarbetsavtal eller exploateringsavtal åläggas att delta i kostnader för genomförandet i den mån det är skäligt. Rätten att ålägga en fastighetsägare/exploatör med skyldighet att bygga ut eller bekosta utbyggnad av infrastruktur inom ramen för ett exploateringsprojekt regleras i plan- och bygglagen.

4.3 Bostadsbyggande

Kommunen tar ansvar för bostadsbyggandet genom att ha en god plan- och markberedskap och genom att i bostadsförsörjningsprogram tydliggöra var och när kommunen önskar att ny bebyggelse genomförs.

Kommunen kan initiera planläggning för bostadsbyggande på mark som kommunen själv äger. När en ny detaljplan för bostadsbyggande inom kommunal mark är färdig och nödvändig infrastruktur byggts ut, bjuder kommunen i normalfallet in byggaktörer att inkomma med intresseanmälan och lämna förslag på vad de vill bygga inom detaljplaneområdet. Kommunen ställer upp krav och villkor för byggandet, och den/de aktörer som bäst uppfyller det som efterfrågats i kommunens inbjudan får teckna ett markanvisningsavtal som ger dem ensamrätt att under en viss tid förbereda för byggstart inom området, och senare förvärva det markanvisade området från kommunen.

När det handlar om kommunal mark som ska markanvisas och säljas har kommunen möjlighet att påverka vilken typ av bostäder som ska byggas, exempelvis om det ska vara hyresrätter eller äganderätter och andra aspekter som inte går att styra i en detaljplan. Kommunens tillvägagångssätt för markanvisning styrs av Umeå kommuns markanvisningspolicy som finns tillgänglig på Umeå kommun, Mark och exploaterings webbsida.

Om det handlar om mark för småhustomter säljer kommunen i normalfallet dem direkt till privatpersoner för att bygga eget hus på, när väl detaljplan är klar och infrastruktur utbyggd.

Bostadsprojekten på privat mark drivs av fastighetsägare/byggaktörer på marknadens villkor.

Kommunen kan också själv genom sitt bostadsbolag, AB Bostaden, bidra direkt till bostadsbyggandet, dock sker även det på marknadsmässiga villkor.

4.4 Sektorsvisa genomförandefrågor

Bostäder och verksamheter generellt

För att uppnå den bebyggelsestruktur som översiktsplanen siktar mot krävs ett konsekvent beaktande av översiktsplanens riktlinjer och strategier vid detaljplaneläggning och bygglovgivning. Detsamma gäller övriga nämnders arbete som berör frågor som behandlas i översiktsplanen.

Teknisk infrastruktur

Tekniska försörjningssystem utreds senast i samband med detaljplaneläggning. Ledningsnäten för el, IT-infrastruktur samt vatten och avlopp byggs ut i samband med områdesexploateringar.

Spillvattensystemet i Holmsund och Obbola saknar idag kapacitet för kommande planerad utbyggnad. Det är ett flertal flaskhalsar som bidrar till att kapaciteten är begränsad. Ett grundläggande problem är främst det stora inläckaget av regn- och dräneringsvatten som sker i spillvattenledningsnätet i både Holmsund och Obbola. Delar av spillvattennätet är i dåligt skick och i behov av förnyelse. Dessutom har flertalet pumpstationer samt tryckledningar från Holmsund och Obbola vidare in mot Ön begränsad kapacitet. Vakin jobbar med en åtgärdsplan för att identifiera nödvändiga kapacitetshöjande åtgärder för pumpstationer och ledningsnät.

För de flesta utpekade bebyggelseområden föreslås utvidgning av verksamhetsområde för allmänt vatten och avlopp. Sannolikt kommer det även att omfatta dagvatten, men bebyggelsens täthet och möjlighet till infiltration avgör behovet. När det gäller tillkommande bebyggelse i områden som försörjs via vattenföreningar löses avloppen enskilt och dricksvatten kommer från vattenförening kopplat mot det kommunala nätet. Gällande vattenföreningar sker en översyn och exempelvis kan kompletteringsområden i Obbola kan komma att beröras.

Det är angeläget att åtgärder för att säkerställa nödvändig kapacitet i vatten- och avloppsnäten görs för verksamhetsutvecklingsområdena Lövön och Umeå hamn. Hamnen ligger inte inom verksamhetsområde för vattentjänster men deras behov behöver lösas i dialog med Vakin. För Holmsund är det i övrigt i första hand viktigt att va-situationen inte förhindrar möjligheten till ny bebyggelse i centrala Holmsund och i stråket mot skolorna (område B7). Motsvarande gäller för utbyggnadsområdena i västra och norra Obbola.

Fjärrvärme finns utbyggd i Holmsund och kapacitet finns att ansluta fler kunder, både till befintlig bebyggelse och till de föreslagna utbyggnadsområdena. I översiktsplan Fördjupning för Umeå anges som riktlinje att fjärrvärme ska finnas i Holmsund.

Nya bebyggelseområden

För ett antal av de föreslagna exploateringsområdena kommer genomförandet försvåras av att markägandet idag är uppdelat på ett antal olika markägare. Det kan leda till ett komplicerat genomförande, eller att utbyggnaden som helhet dröjer. Ett alternativ är att kommunen genom markförvärv skaffar sig förfoganderätt över större områden, annars krävs det en samverkan mellan flera privata fastighetsägare inklusive kommunen inför och under genomförandet.

Även svåra markförhållanden så som inslag av berg i dagen kan begränsa utbyggnadsmöjligheterna i de olika utpekade områdena. Detta är något som behöver utredas mer i detalj i eller inför kommande detaljplan i respektive område.

Skolor, förskolor

Obbola: Totalt innehåller planförslaget möjlighet till bostäder för ca 3000 nya invånare i Obbola. Det är dock stora osäkerheter i denna bedömning eftersom tillskottet avgörs av hur de olika utbyggnadsområdena kan exploateras och vilken typ av bebyggelse som blir aktuell. Det är också osäkert i vilken takt utbyggnaden kommer att ske. En stor del av de nya bostäderna bedöms dock tillhöra barnfamiljer, vilket innebär att planen långsiktigt medför ett behov av fler förskolor och skolor i Obbola.

Utifrån nuvarande prognoser för befolkning och bostadsbyggande finns redan från 2031 ett behov av fler förskoleavdelningar i Obbola. Ytterligare utbyggnad kan, beroende på utbyggnadstakt, innebära en påtagligt ökning av detta behov och en förskola behöver planeras i samband med exploateringen.

Obbolaskolan beräknas däremot klarar ett förväntat ökat antal elever den närmaste 10-årsperioden, men kan behöva utökas på längre sikt. Det finns samordningsfördelar om en framtida ny skola byggs i anslutning till den befintliga, förutsättningar för detta behöver studeras vidare.

Holmsund: Det är svårt att beräkna antalet nya bostäder som kan tillkomma i de utpekade utbyggnadsområdena i Holmsund och som komplettering i anslutning till befintliga bostäder. Enligt prognoserna för de närmaste 10 åren finns dock ledig kapacitet både i förskolor och skolor, och även på längre sikt har förskolor och skolor i Holmsund relativt goda möjlighet att ta emot fler elever. Vid en större utbyggnad kan dock behov av nya skolor och förskolor eller utbyggnad av de befintliga uppstå. De befintliga skolornas utvecklingsmöjligheter ska beaktas vid prövning av förändrad markanvändning i dess närhet.

Behov av boenden för äldre och särskilda boendeformer

Befolkningsprognosen för Umeå 2025 - 2036 visar på en kraftig ökning av antalet personer i åldern 80 år och äldre Holmsund och Obbola, från drygt 500 personer 2024 till drygt 800 personer 2036. Åldersgruppen 65 - 79 år minskar däremot något under perioden, från knappt 1500 personer till knappt 1200 personer. Vad detta innebär i form av behov av olika former för boenden för äldre i området är inte preciserat.

Vad gäller behov av särskilda boenden så bedöms det finnas ett visst behov av nya boenden inom den närmaste 10-årsperioden i Holmsund och Obbola. Det gäller LSS-boenden samt lokaler för daglig verksamhet. Det är önskvärt att dessa placeras i lägen med bra tillgänglighet till kollektivtrafik. Det kan också behövas fler mötesplatser för medborgarnära arbete, i enlighet med nya socialtjänstlagens inriktning mot mer närvaro nära medborgarna.

4.5 Exploateringsekonomi

Investeringar

Där kommunen är fastighetsägare täcks kostnader för infrastruktur som gator, gång- och cykelvägar och grönytor som behövs för området av intäkter som uppstår då kommunen säljer mark för exploatering. Även när annan fastighetsägare exploaterar sin mark ska projektet bära kostnaderna för den infrastruktur som behövs för området och som är till nytta för exploateringen.

Fastighetsägarens deltagande i sådana kostnader regleras i exploateringsavtal. Ibland kan infrastrukturen även fylla ett syfte för det allmänna och då kan en fördelning av kostnader mellan exploitör och kommun bli aktuellt utifrån vad som är skäligt.

Övergripande infrastruktur, så kallade generalplaneinvesteringar, samt skolor och andra anläggningar med kommunal service finansieras normalt med skatteintäkter. Investeringar som berör statlig infrastruktur finansieras generellt via de nationella respektive regionala transportplanerna.

Investeringskostnader för utbyggnad av teknisk försörjning, som vatten- och avloppsledningar, fjärrvärme och el-/IT-infrastruktur finansieras med avgifter till de ledningsägande bolagen.

Driftkostnader

Kostnader för drift och underhåll av gator samt tillkommande parker och naturområden och ett ökat nyttjande av befintlig grönsstruktur kan tillkomma. Tekniska nämndens driftbudget behöver därför öka i relation till den tillkommande mängd gator, parker och naturområden som planläggs med kommunalt huvudmannaskap.

4.6 Exploateringsavtal

I samband med att privata fastighetsägare ansöker om planbesked hos kommunen och byggnadsnämnden beslutar om att påbörja planarbetet, bör en dialog mellan Umeå kommun och fastighetsägaren inledas om hur den planerade exploateringen ska genomföras. Innan ny detaljplan kan antas av byggnadsnämnden eller kommunfullmäktige ska exploateringsavtal ha träffats.

I exploateringsavtal klargörs bland annat vilka tekniska anordningar som behövs, dess standard och vem som ska betala kostnaden för utförandet. Om kommunen ska vara huvudman för gator utförs dessa av kommunen. Det innebär dock inte att kommunen svarar för kostnaden, investeringskostnader betalas av den eller de fastighetsägare som har nytta av åtgärden. I exploateringsavtalet regleras även kostnadsansvar för åtgärder utanför det aktuella planområdet, till exempel kvalitetshöjningar i grönstrukturen eller kvalitetshöjande åtgärder i gatusystemet.

5. Planeringsförutsättningar

Holmsund och Obbola är två mindre tätorter som ligger vid Umeälvens mynning drygt en mil söder om Umeå stad. Det vattennära läget tillsammans med närheten till Umeå ger attraktiva boendemiljöer samt ett gynnsamt klimat för näringslivet. Hamnens lokalisering i Holmsund ger goda förutsättningar för verksamheter och båda orterna har en stark präglning av industrin, historiskt såväl som idag. I både Holmsund och Obbola är tillgången till offentlig service i form av exempelvis skola, förskola, bibliotek och badhus god.

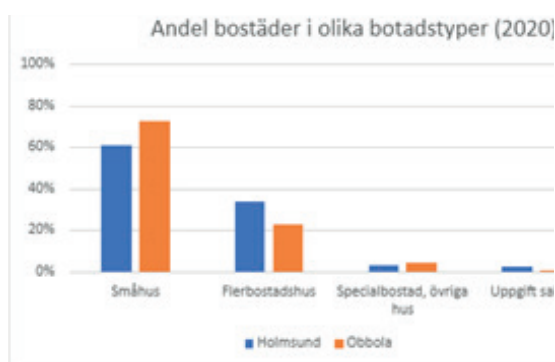
Planeringen av Holmsund-Obbola har skett med stöd av ett omfattande underlagsmaterial där olika förutsättningar för planeringen har kartlagts. Bland annat har data om befolkning, trafik, teknisk infrastruktur och naturvärden sammanställts och en landskapsbildanalys och analys av ekosystemtjänster har tagits fram specifikt för detta projekt. Här beskrivs planeringsförutsättningar av övergripande karaktär medan de mer områdesspecifika förutsättningarna lyfts under respektive delområde.

5.1 Befolkning och bostadsbestånd

Antalet boende i Holmsund och Obbola uppgår till drygt 6000 respektive 2200 invånare. I båda orterna är andelen familjer med barn relativt hög. Andelen unga vuxna i åldern 19-24 är lägre än övriga åldersklasser medan gruppen 65+ år är förhållandevis stor.

I dagsläget utgörs majoriteten av bostäderna i båda orterna av småhus. Cirka en tredjedel av bostadsbeståndet består av lägenheter i flerbostadshus (se figur 1). Dessa utgörs nästan uteslutande av hyresrätter.

Sysselsättningsgraden är hög och ligger på 85 respektive 88 procent. Som jämförelse ligger andelen sysselsatta i Umeå tätort på 78 procent. Arbetsresor för boende i Holmsund och Obbola görs till 82 procent med bil, 9 procent cykel och 5 procent gång.



Figur 1 Bostadsbestånd, Holmsund Obbola

5.2 Naturgivna förutsättningar

Orterna präglas av närheten till hav och älv. I norra delen av Obbola består markförhållandena till huvudsak av postglacial sand, berg i dagen och morän medan det i södra delarna finns inslag av torv. Kusten är relativt flack med låglänta åsryggar i nord-sydlig riktning. Ett stort område i anslutning till SCA:s fabrik består av fyllnadsmassor.

I Holmsund utgörs huvuddelen av marken av morän. Vid Omberget samt strax söder om Sandvik utgörs markförhållanden av berg i dagen. Förutom detta så utgörs områdena för de större industrierna samt hamnen av fyllnadsmassor.

Umeälven innehar i dagsläget måttlig ekologisk status enligt Vattenmyndighetens klassning. Detsamma gäller för Västerlångslådan öster om Holmsund och Sjalafjärden söder om Obbola. Se avsnitt 3.9 Risker där dessa förutsättningar beskrivs utförligare.

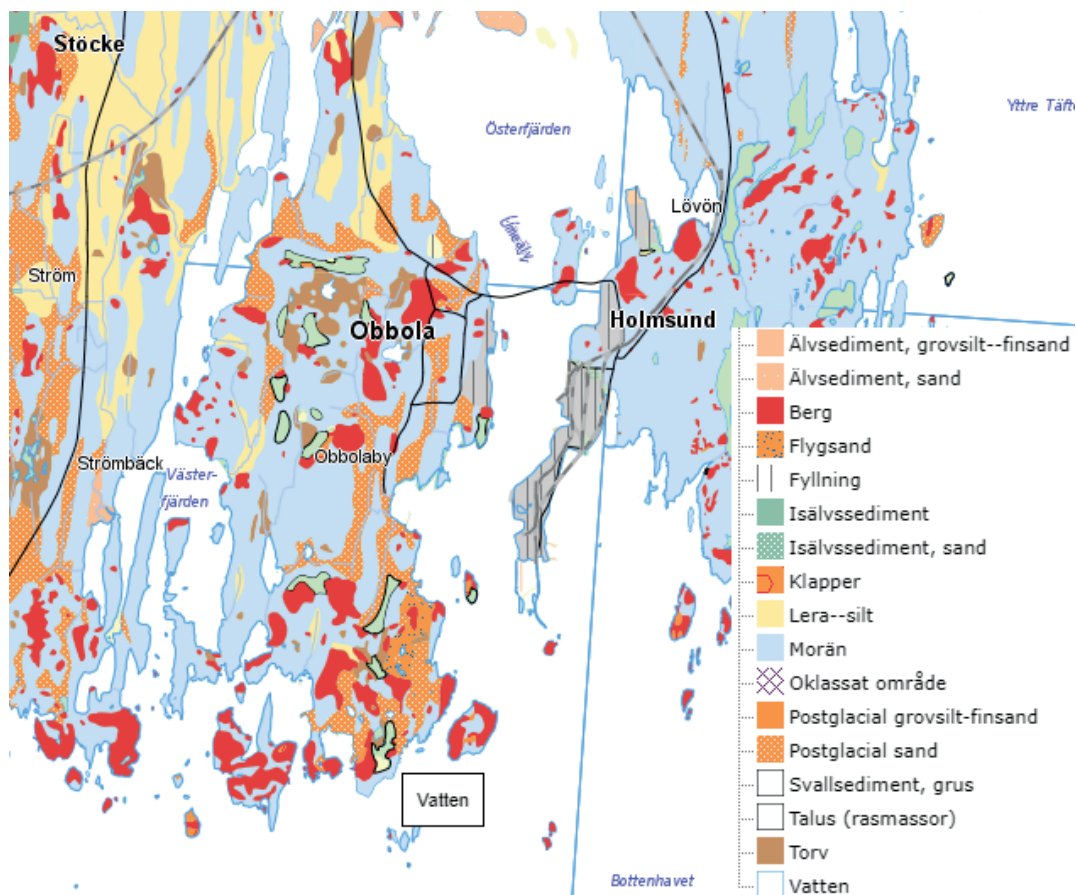
Naturvärden och ekosystemtjänster

Generellt är tillgången till allmänna parker och platser inne i både Obbola och Holmsund relativt begränsad, även om det finns många och sammanhängande stråk av naturmark inom både Holmsund och Obbola. Det finns också stora rekreationsområden i närområdet som är viktiga att tillvarata och utveckla. Norr om bebyggelsen i Obbola samt söder om Harpsjön finns skogsmarksområden med höga naturvärden. I Holmsund innehar skogen öster om Bräntevägen vissa till höga naturvärden. Dessutom finns ett område med lövskog med höga värden på udden väster om Lövövik, som ingår i naturreservatet för Umeälvens delta. På södra delen av Obbolahalvön finns spridda våtmarksområden med höga naturvärden. Havsstranden vid Bredviken klassas som biotop med högsta naturvärde.

De sammanhängande skogsområdena i anslutning till Holmsund och Obbola (exempelvis omkring Västerlångslådan och Lövösundet) pekas i ekosystemtjänstanalysen ut då de bidrar med reglerande ekosystemtjänster till sin omgivning. Många av de områden med höga naturvärden som nämns inledningsvis återfinns även inom dessa större skogspartier.

En annan viktig struktur som tillför ekosystemtjänster är de äldre och bredkroniga träd som återfinns inom bebyggelsen och som är viktiga för flödesreglering, vattenrening och för den biologiska mångfalden. Generellt och i jämförelse med andra områden i Umeå är förmågan att producera ekosystemtjänster inom Holmsund Obbola låg med hänvisning till få skogsområden inom samhällena.

Se även avsnitt 3.7 om översiktsplanens avvägningar och utvecklingsmöjligheter vad gäller ekosystemtjänster.



Kulturmiljö och landskapsbild

Holmsund Obbola är två industripräglade skärgårdssamhällen. Områdena bär historik som speglar sågverkseran med flottning och träindustri men här finns även spår av jordbruks- och fiskerier. Orterna är småskaliga och här finns en tydlig småorts- eller bykaraktär samtidigt som de präglas av barriärer i form av tung infrastruktur och industri.

Obbola by är en av de äldre byarna i Umeå kommun. Orten omnämns i Gustav Vasas jordebok från 1559 och består då av fyra gårdar. Byn har vuxit allt eftersom, till en början med grund i jordbruks- och fiskerieringen och under det senaste seklet med avstamp i industrialiseringen och anläggning av industrier så som SCA. Obbola karaktäriseras av äldre gårdar, slingrande bygator och fiskeläge i syd samt nyare villabebyggelse i anslutning till fabriken i norra och nordöstra delen av samhället. Särskilt värdefulla miljöer återfinns i Byviken där fiskeläget ger en tydlig historisk koppling. Även den äldre jordbruksbebyggelsen och mosaiklandskapet sydvästra delen av byn har kulturhistoriska värden som berättar om den tidiga jordbruksbygden.

Holmsund har en relativt kort bebyggelsehistoria och tillkom först under 1800-talet i och med industrialisering och i samband med hamnens tillkomst. I Holmsund finns tydligt avläsbara årsringar där den tidiga 1800-talets träbebyggelse såväl som efterkrigstiden och miljonprogramseran sätter sin prägel.

Sågverkstiden speglas bland annat i Västerbacken där arbetarbostäder, kyrka och skola finns bevarade och utpekade som område av riksintresse. Förutom detta återfinns höga värden i rutnätsbebyggelsen längs Storgatan med sin balkongprydda träbebyggelse som har tydlig skärgårdsprägel. Även höjdskillnaderna i Holmsund är karaktärsskapande. Här finns potential att nyttja höjdlägen för ny bebyggelse.

Kopplingen till vattnet är central för båda orterna och är viktig att bibehålla och förstärka i en framtida utveckling. Orienterbarheten är relativt låg och det saknas tydliga stråk som binder samman målpunkter och älvsrummet.

Den landskapsbildsanalys som tagits fram för Obbola lyfter närheten till strandlinjen och de utblickar och den vattenkontakt som detta ger. Analysen pekar även ut mosaiklandskapet av jordbruksmark och småskalig bebyggelse (i sydvästra delen av byn) eftersom detta landskap tillför rekreativa värden samtidigt som det vittnar om Obbolas ursprung som fiske- och jordbruksby. Även området kring Harpsjön med sin tallskog lyfts då detta landskapsrum och dess gröna kvaliteter bidrar med rekreativa värden till de boende i Obbola.

5.3 Samråd och dialog

Medborgardialog

Under oktober 2021 genomförde kommunen en medborgardialog inför arbetet med att ta fram en ny översiktsplan. Tjänstepersoner från kommunen var på plats på Holmsunds respektive Obbolas bibliotek vid fyra tillfällen för att samtala med boende i området. Som komplement till dessa träffar har det även funnits möjlighet att komma med inspel via ett webbformulär på kommunens hemsida. Sammantaget har nästan 300 personer bidragit med sina reflektioner om orternas värden och framtida utveckling.

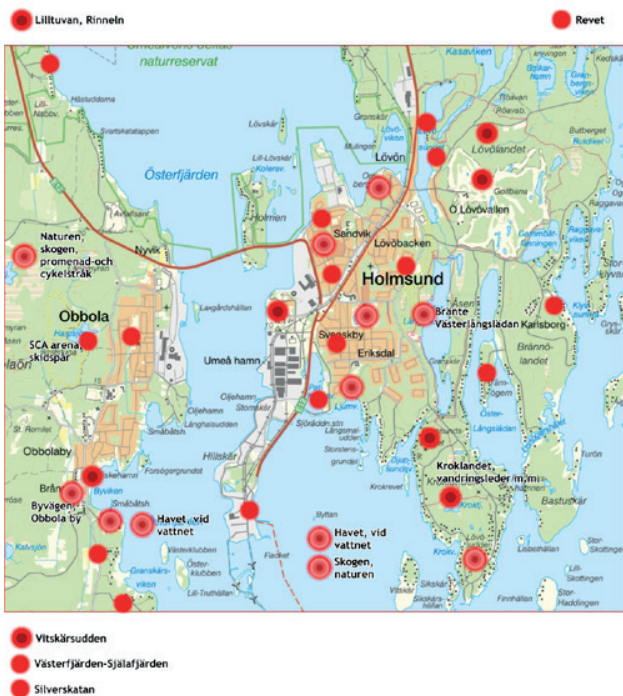
Många inkomna synpunkter berör trafiksituationen i de båda orterna. I Obbola finns en farhåga om att en utveckling i södra delen av samhället ska medföra en ökad trafikmängd längs Obbolavägen genom byn. Dessutom lyfts önskan om en gång- och cykelväg längs E12 in mot Umeå samt en stärkning av kollektivtrafiken. Närheten till havet och skogen nämns som viktiga kvaliteter som bör värnas vid en utveckling av samhället. Många är positiva till att Obbola planeras växa och ser stora nyttor i en tillkomst av bostäder och service men är ändå måna om att bevara småskaligheten och bykänslan, speciellt kring jordbrukslandskapet vid Anderssons väg.

För Holmsund lyfter många av de boende miljön kring centrum och Himmelska fridens torg som upplevs som tråkigt och i behov av utveckling. Det finns även en oro att ytan vid centrum blir eftersatt i det fall Coop flyttar till nytt läge vid Märkpojken. I dialogen framkom även att Kroklandet, Lövölandet och Omberget utgör värdefulla naturområden som bör värnas och utvecklas när Holmsund växer. På samma sätt nämns närheten till vatten som en stor tillgång men med potential att stärkas, exempelvis genom utbyggnad av strandpromenad. Många är positiva till att Holmsund väntas växa och ser att det finns behov av tillskott av bostäder men också service och mötesplatser. Precis som i Obbola är trafikfrågan viktig. Särskilt nämns behov av gång- och cykelväg in till Umeå och inom samhället, säkerhetsåtgärder vid järnvägen samt önskemål om persontrafik på järnväg.

Platser Obbola- och Holmsundsborna trivs på

Antal svar ● 1 ● 2-4 ● 5- Platser jag inte trivs på

Medborgardialog oktober 2021, svar på webbenkät



Platser Obbola- och Holmsundsborna inte trivs på

Antal svar ● 1 ● 2-4 ● 5- Platser jag inte trivs på

Medborgardialog oktober 2021, svar på webbenkät



Samråd 2023

Hösten 2023 genomfördes ett samråd om ett förslag till översiktsplan för Holmsund och Obbola. Under samrådet inkom ca 100 yttranden, varav drygt 70 från privatpersoner och övriga från myndigheter, kommunala nämnder, politiska partier och föreningar. De inkomna synpunkterna är sammanfattade i en samrådsredogörelse med en kommentar om hur de bedömts i planarbetet.

Efter samrådet ändrades förutsättningarna för några av de viktigaste frågorna i samrådsversionen 2023. Eftersom det innebar en omfattande omarbetning av planförslaget, har kommunen bedömt att ett nytt samråd behöver göras.

I samrådsredogörelsen beskrivs de viktigaste förändringarna i det nya planförslaget jämfört med förslaget 2023. Där framgår också vilka ändringar som gjorts utifrån inkomna yttranden 2023.

6. Konsekvenser och miljöbedömning

En översiktsplan anger förutsättningar för kommande verksamheter och åtgärder som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vilka effekter på miljön som kan följa av planens genomförande jämfört med nollalternativet redogörs för i detta kapitel. Därtill görs bedömningar av planens påverkan på möjligheten att uppnå miljömål, miljö kvalitetsnormer och en hållbar utveckling.

6.1 Avgränsning

Miljöbedömningen omfattar hela planområdet som i huvudsak utgörs av tätorterna Holmsund och Obbola inom Umeå kommun. Avgränsningssamråd har hållits med Länsstyrelsen i Västerbottens län för att avgränsa de aspekter av planen som kan innebära betydande miljöpåverkan. Under planarbetet avfärdades vissa aspekter utifrån att de inte kan komma att påverkas och medföra betydande miljöpåverkan. Resterande aspekter beskrivs i avsnittet Miljöbedömning nedan.

Nuläge

Nuläget avser pågående markanvändning, det vill säga som det ser ut just nu utan att ta hänsyn till det som är planerat. Mycket är på gång och under planering inom planområdet, men i miljöbedömningen ska planförslaget och nollalternativet vägas mot nuläget.

6.2 Nollalternativ

I miljöbedömningen ska nollalternativet jämföras med nuläget. Nollalternativet avser en trolig utveckling enligt gällande översiktsplanestöd, det vill säga att Obbola och Holmsund utvecklas enligt översiktsplanedelarna Fördjupningen för Umeå (2011), Fördjupningen för kusten (2012) och Fördjupningen för Älvslandskapet (2012). Utvecklingen av Obbola och Holmsund har stöd i tre olika översiktsplanedelar **men ger** ingen samlad bild över orternas utveckling. Den framtida utvecklingen i nollalternativet har exempelvis inte utgått från lokala dialoger och med risk att mervärden missas då det varit svårare att ha ett helhetsperspektiv för respektive ort. Det har inte funnits lika stor möjlighet att knyta ihop och länka samman olika projekt och riskerat att gå miste om potentialer i bland annat stråk och koppling för att minska barriärer och stärka centrumbildningar.

I nollalternativet finns även en risk att projekt tar lång tid i efterföljande processer då knäckfrågor inte hanterats på en övergripande nivå. I Obbola finns en risk att tidiga projekt följer befintlig, gles struktur och blir strukturbildande, med risk att missa potentialer i både bebyggelse och gröna värden.

I ett nollalternativ skulle utvecklingen av hamnen och dess påverkan på samhället varit mer osäker.

6.3 Planförslag

I miljöbedömningen ska planförslaget jämföras med nollläget. I och med planförslaget läggs en samlad grund för Holmsunds och Obbolas utveckling, en samlad vision om framtiden ger tryggade förutsättningar för utvecklingen och ökade möjligheter att alla aktörer kan bidra. Det ges större möjligheter att tätorternas särarter tas med i transformationen och med ny plan har en rad analyser genomförts som fångar och lyfter värden. En tydligare helhetsbild ges med nya underlag såsom landskapsrumsanalys, ekosystemanalys samt analys av tätorternas särarter. Genom en ny plan ges möjlighet att beskriva möjliga omvandlingsområden gällande bebyggelse i både Holmsund och Obbola vilket ger transparens till marknads aktörer, bland annat gällande en eventuell framtida omvandling av Sandsviksudden.

När det gäller kommunikationer ger planförslaget en vision om samlade centrumfunktioner och vitaliserande stråk (som tillför liv, rörelse och upplevelser) mellan bland annat Himmelska fridens torg och ett framtida stationsläge. Vilket ger möjligheter att få till bättre koppling mellan funktioner och goda förutsättningar för hållbart resande. Genomförda utredningar liksom tillhörande dialog med myndigheter medför även förbättrade förutsättningar för framtida persontrafik på järnväg.

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Bebyggelse (och bebyggelsestruktur)	<p>Planförslaget ger förutsättningar för sammanhängande bebyggelsestrukturer både i Obbola och Holmsund.</p> <p>Närhetsprinciper och hållbar, effektiv markanvändning är utgångspunkter för planförslaget och föreslagna bebyggelseområden skapar förutsättningar för sammanhållna samhällen.</p> <p>Med planen ges förbättrade möjligheter att orterna får ett bredare utbud av bostäder och bostadsformer.</p> <p>Planen har stort fokus på att adressera och överbygga barriärer, då det finns viktiga funktioner av infrastruktur i framför allt Holmsund.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Stor positiv miljöpåverkan</p>	<p>I gällande planer finns stöd för utveckling i Holmsund och Obbola. Dock utan analyser av stråk, centrumfunktioner, överbyggande av barriärer mm. Risk finns att ny bebyggelse till största del följer den befintliga glesa strukturen, med gleshet och långa avstånd som följd.</p> <p>Troligt är att utveckling sker, men att potentialer till sammanbindande strukturer missas.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Liten positiv miljöpåverkan.</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
<p>Trafikstruktur och hållbara transporter</p>	<p>Planen ger mer konkreta förutsättningar för stationsläge, med förslag till passage mellan målpunkter och i förlängningen persontrafik på järnvägen. En utveckling enligt planförslaget innebär även ett ökat underlag för kollektivtrafik, såväl buss som framtida tågtrafik.</p> <p>Planen föreslår ett reservat för framtida parallellväg i Obbola, för att skapa förutsättningar för trafiksäker miljö och minska belastningen på de befintliga vägarna.</p> <p>Sammantaget skapar planförslaget förbättrade förutsättningar för hållbart resande.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Positiv miljöpåverkan.</p>	<p>Utan en ny översiktsplan finns risken att bebyggelsestrukturen blivit gles med långa avstånd mellan målpunkter, och därmed inte skapat förutsättningar för hållbart resande i samma utsträckning.</p> <p>Utan ny plan hade inte heller samma förutsättningar för stationsläge skapats, inte heller kopplingar kring järnvägspassagen.</p> <p>Det finns risk att potentialer till kopplingar och stråk inte hade tagits tillvara på.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Ingen betydande miljöpåverkan.</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Rekreation och friluftsliv	<p>Planförslaget tydliggör förutsättningarna för att behålla och utveckla rekreation och ekologiska stråk. Planen lyfter möjligheter hur grönområden kopplar till varandra och preciserar bebyggelseområden i framför allt Obbola, vilket skapar utrymme för grönstruktur och värden i anslutning till bebyggelseområdena.</p> <p>Planen tar mark för friluftsliv (vandningsleder, skidspår) i östra delen av Holmsund i anspråk för bostäder. Det kräver anpassningar av spåren, men kan också ge också förutsättningar för nya anläggningar för friluftsliv med närhet till befintliga och framtida bostäder samt till verksamheterna längs Solbackavägen.</p> <p>Som en del av arbetet med planeringen har en ekosystemtjänstanlys tagits fram, vilket har legat till grund för planförslaget. Den sammanhängande skogen kring Holmsund och Obbola rymmer ekosystemtjänster som kan minska när områden tas i anspråk för ny bebyggelse, men i jämförelse med gällande översiktsplan avgränsar planförslaget utbyggnadsområdena och därmed påverkan på ekosystemtjänsterna.</p> <p>Planförslaget bidrar till att steg tas framåt mot en sammanhängande strandpromenad. Med framtida utveckling av Märkpojken och eventuellt Sandviksudden ges därtill möjligheter att skapa ett rekreativt sammanhängande stråk längs vattnet. Planen skapar möjligheter att återskapa det befintliga samhällets kontakt med vatten, vilket bedöms positivt.</p> <p>Planen innebär att skogsmark tas i anspråk för bebyggelse, dock innebär det inte någon negativ skillnad jämfört med nollalternativet.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Positiv miljöpåverkan.</p>	<p>Utan ny översiktsplan finns inte lika tryggade förutsättningar för rekreation och friluftsliv.</p> <p>Utan planen är planstödet för strandpromenad i läget vid Märkpojken svagare. Likaså gällande eventuell framtida utveckling vid Sandviksudden.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Ingen betydande miljöpåverkan</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Kulturmiljöer och landskapsbild	<p>Förbättrade förutsättningar att utvecklingen tar stöd i och bidrar till ökad läsbarhet av orternas historiska utvecklingssteg liksom särarter utifrån landskapsbild. Dels har en översiktlig kulturmiljöanalys genomförts som identifierat särarter för orterna, dels finns ytterligare underlag i form av landskapsbildsanalys för Obbola.</p> <p>Med planförslaget ges på sikt möjlighet att tillgängliggöra kulturmiljöerna vid Västerbacken och minska Västerbackens avgränsning mot omgivande områden. Positivt är att området tydligare kan länkas till framtida Märkpojken vilket i sin tur kan bidra till att kulturmiljön blir mer närvarande och få en tydligare roll som resurs för Holmsund på ett nytt sätt.</p> <p>Finns en del fornlämningar inom planområdet, vilket behöver utredas innan exploatering.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Stor positiv miljöpåverkan.</p>	<p>Utan ny översiktsplan finns risk att orternas läsbarhet och värden inte beskrivits lika tydligt. Med följd att värden riskerats att inte uppmärksammas i framtida utvecklingen.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Liten negativ miljöpåverkan.</p>
Odlingslandskap	<p>I planförslaget har områden utretts och hänsyn tagits till befintlig odlingsmark som i stor utsträckning har kunnat undanhållas bebyggelse. Mindre begränsade ytor tas i anspråk för bebyggelse, vilket är motiverat utifrån bebyggelsestruktur och att annan lokalisering av den föreslagna bebyggelsen inte kan ske på annan plats. Förändrad markanvändning på ytorna bedöms inte ha negativ påverkan i ett större perspektiv.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Ingen betydande miljöpåverkan</p>	<p>Utan ny plan och övergripande utredningar finns risk att odlingsmark tas i anspråk då stora områden varit utpekade för bebyggelseutveckling.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Negativ miljöpåverkan.</p>
Våtmarker	<p>Utredningar av grönstruktur inklusive våtmarker har gjorts och lämplig bebyggelsestruktur har studerats vilket gett att våtmarker kunnat undanhållas bebyggelse.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Ingen betydande miljöpåverkan.</p>	<p>Bebyggelseområden är utpekade där våtmarker inte avgränsats.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Liten negativ miljöpåverkan.</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Naturvärden	<p>Planförslaget innebär att naturvärden och ekosystemtjänster knuten till skogsområden tas i anspråk för nyexploatering av bebyggelse exempelvis i område B6 och B5, samt utvecklingsområden i östra Holmsund (område B10). Även inom områden U3 finns några mindre områden med högsta naturvärde - nyckelbiotop. Förslaget motiveras ändå då det är strategiska områden för utveckling av en hållbar bebyggelsestruktur. I planen har dock värdena och strukturer studerats.</p> <p>När det gäller värden kopplat till Umedeltat och dess Natura 2000-klassning bedöms planförslaget inte ge någon störning. Skulle Sandviksområdet U1 omvandlas till att störningskänslig bebyggelse skulle snarare en positiv påverkan kunna uppnås.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Jämfört med översiktsplan Fördjupning för Umeå ger planförslaget mindre miljöpåverkan eftersom utbyggnadsområdena avgränsats och naturvärdena inom dessa tydliggjorts.</p>	<p>I ett nollalternativ skulle bebyggelse kunna utvecklas i enlighet med ytor utpekade i Fördjupning för Umeå och Fördjupning för kusten men utan att värdena studerats och kopplats samman såsom i utredningen av bebyggelseytor i Obbola.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Negativ miljöpåverkan</p>
Trafikbuller	<p>Som följd av att orternas utveckling kommer mängden trafik troligt att öka och därmed ökat trafikbuller. Risk finns för störningar från trafikbuller på bebyggelse i områdena B6 i Obbola, U8 i Holmsund eftersom det gränsar till E12. Med utbyggnad av hamnen och SCA i Obbola följer även ökade mängder tung trafik på E12 och Holmsundsvägen. En eventuell fast förbindelse med Finland bidrar också till mer trafik. Det kan få påverkan på befintlig bebyggelse. I efterföljande planering hanteras bullersituationen kopplat till bostäder i enlighet med gällande lagstiftning och riktvärden. I vissa lägen kan det innebära att anpassningar i utformning och placering av nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter behöver göras, för att bullerriktvärdena för trafik och industrier ska uppfyllas.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Liten negativ miljöpåverkan.</p>	<p>Skillnaden mellan nollalternativet och planförslaget är att nollalternativet endast redovisar verksamhetsytor intill E12 i Obbola, medan planförslaget medger bostäder i delar av områdena. Detta innebär att nollalternativet kan generera mer tung trafik. Andelen bostäder som riskerar utsättas för trafikbuller är däremot mindre än planförslaget.</p> <p>I nollalternativet saknas även ett detaljerat förslag till sträckning för fast förbindelse.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Liten negativ miljöpåverkan</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Järnvägsbuller	<p>Med hamnens utbyggnad följer ökad trafik på järnväg vilket kan ge påverkan på befintlig bebyggelse. Banans kapacitet genom Holmsund begränsar dock omfattningen på tågtrafiken. Planens inriktning är att godsbangården ska flyttas från den nuvarande platsen i centrala Holmsund, vilket minskar bullret där.</p> <p>En eventuell fast förbindelse med Finland kan bidra med mer järnvägstrafik, men omfattningen är svår att bedöma idag.</p> <p>I efterföljande planering hanteras bullersituationen kopplat till bostäder i enlighet med gällande lagstiftning och riktvärden.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Liten negativ miljöpåverkan.</p>	<p>Ingen skillnad mot planförslaget.</p> <p>I nollalternativet saknas ett detaljerat förslag till sträckning för fast förbindelse.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Liten negativ miljöpåverkan</p>
Buller från hamnen	<p>Inom ramen för detaljplanen för hamnen har bullerutredningar genomförts. Utvecklingen av hamnens verksamheter kommer troligtvis att innebära högre bullernivåer, men får inte överskrida riktvärdena för buller kopplad till intilliggande bebyggelse.</p> <p>Planförslaget möjliggör för viss bebyggelse inom influensområde för buller kopplat till hamnen, bland annat i U8 Märkpojken och U2 Djupsundsudden. Planen anger att utbyggnad av nya bostäder i dessa områden inte bör ske förrän den framtida bullerpåverkan från hamnen tydliggjorts. Bullernivåer kopplat till hamnens verksamhet regleras även i hamnens miljötillstånd.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>	<p>Ingen skillnad mot planförslaget, då hamnen hade kunnat utvecklas, Märkpojken hade planerats och Djupsundsberget har planstöd i Föp kusten. Dock har inte nollalternativet riktlinjer kring hänsyn till hamnen vid tillkommande bostadsbebyggelse. Hamnen är viktig för kommunen, så troligtvis hade inte hamnens utvecklingsmöjligheter riskerats i nollalternativet.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>
Buller från SCA	<p>Planförslaget föreslår inte någon tillkommande bebyggelse i anslutning till befintliga bullerutsatta områden kring SCA.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>	<p>Ingen skillnad mot planförslaget.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Risker; Seveso-verksamheter	<p>Inom hamnens område finns Sevesoverksamheter, bland annat oljeförvaring, farligt avfallshantering och fodercentral. Med planförslaget finns förutsättningar för hamnen att utvecklas och därmed även möjlighet att det tillkommer fler sevesoverksamheter eller att befintliga utökas. Planförslaget möjliggör även för fler tillkommande bostäder i närområdet, dock inte närmare än befintlig bostadsbebyggelse. Eventuella risker och skyddsavstånd hanteras i respektive tillstånd för verksamheten.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Ingen betydande miljöpåverkan</p>	<p>Ingen skillnad mot planförslaget.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Ingen betydande miljöpåverkan</p>
Farligt gods	<p>Med orternas utveckling och ökade flöden kan man anta att risken ökar för olyckor även om de vägar och järnvägar som påverkas är de som redan är utpekade och används för transporter av farligt gods. Genom att tillämpa riktvärden och skyddsavstånd för tillkommande bebyggelse i efterföljande planering, i enlighet med vägledning från Länsstyrelsen, bedöms de rekommenderade vägarna för farligt gods, E12 och väg 531 (Holmsundsvägen) fortsättningsvis vara lämpliga för transport av farligt gods.</p> <p>För farligt gods på båt finns risker kopplade till hantering i hamnen, detta hanteras inom ramen för hamnens utveckling, exempelvis i miljö tillståndet.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Ingen betydande miljöpåverkan</p>	<p>Ingen skillnad mot planförslaget.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Ingen betydande miljöpåverkan</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Områden med risk för översvämning och erosion	<p>Planförslaget har tagits fram med analyser av höga flöden och skyfall som underlag och risker hanteras genom riktlinjer.</p> <p>Höga flöden i Umeåälven kan få påverkan på Sandviksudden och Märkpojken vilket behöver hanteras i efterföljande planering.</p> <p>Enligt skyfallskartering för Obbola och Holmsund finns några områden som riskerar att påverkas av översvämning, bland annat inom B3 Västra Obbola och U1 Sandviksudden.</p> <p>Eftersom det finns begränsat med platser för naturligt infiltration, fördröjning och rening är det särskilt viktigt att efterföljande planering tar hänsyn till dagvattenhanteringen, vilket regleras genom riktlinjer i planhandlingen.</p> <p>Det finns förutsättningar för skred kopplat till finkorniga jordarter längs stora delar av kusten. Kusten har även bedömts ha viss eroderbarhet inom vissa områden, bland annat Byviken i Obbola. I övrigt är bedömningen låg eroderbarhet. Dessa aspekter behöver beaktas i efterföljande planeringsskede.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Ingen betydande miljöpåverkan</p>	<p>Befintliga planer har inte haft samma underlag och därför finns risk för att framtida utveckling inte tar hänsyn till risker kring höga flöden och översvämning i samma utsträckning som en ny plan.</p> <p>Rutiner finns för att hantera detta i detaljplaneprocessen, dock finns risk att frågorna hanteras avgränsat i ett litet område och missar potentialer i helheten.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Liten negativ miljöpåverkan</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Österfjärden	<p>Österfjärden innehar måttlig ekologisk status. För att inte försämra statusen i fjärden är dagvattenhanteringen av stor vikt. Umeå kommuns dagvattenprogram är styrande för hur dagvattenhanteringen bör ske, och konkretiseras genom riktlinjer i planförslaget.</p> <p>För att inte försämra statusen i fjärden finns krav på skyddsnivå för små avlopp där så eventuellt blir aktuellt. De stora delarna av planområdet föreslås anslutas till kommunalt VA.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Planen bedöms inte innebära en försämring av Österfjärdens ekologiska status, givet riktlinjerna i kommunens dagvattenprogram.</p>	<p>Utan sammantagen analys av tillkommande bebyggelse och riktlinjer kring dagvattenhanteringen finns risk för påverkan på fjärdens status.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Liten risk för försämring av Österfjärdens ekologiska status</p>
Strandskyddade områden	<p>Områden som föreslås som bebyggelseområden och ligger delvis inom strandskydd är Märkpojken, Sandviksudden, Obbola B1.</p> <p>Områdena ligger strategiskt till inom respektive samhälle och har potential att stärka bebyggelsestrukturen. Utgångspunkten för utpekade områden är att stärka allmänhetens tillgänglighet till stranden. Dock kan planen få påverkan på naturvärden kring stranden i samband med exploatering.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Liten negativ miljöpåverkan</p>	<p>Stora delar av utvecklingen kring strandnära lägen har stöd i gällande planer, dock utan övergripande analys över tillgängligheten till stranden och åtgärder för att stärka tillgängligheten. Risk för att både naturvärden och allmänhetens tillgänglighet till stranden påverkas negativt.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Negativ miljöpåverkan</p>
Förorenad mark	<p>Det förekommer förorenad mark inom områden som föreslås för bostadsbebyggelse, Märkpojken och Sandviksudden (dock osäkerheter i vilken utsträckning). Innan exploatering kan ske krävs därför troligtvis sanering. En sanering av områdena bedöms positivt ur miljösynpunkt.</p> <p>Utöver dessa finns förorenad mark inom befintliga, pågående verksamheters område (SCA och Hamnen). Planen föreslår ingen förändras markanvändning gällande dessa.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Stor positiv miljöpåverkan</p>	<p>Sandviksudden hade troligen inte blivit föremål för ändrad markanvändning och därmed ingen påverkan jämfört med nuläget.</p> <p>Märkpojken kan möjliggöras och därmed även saneras inom nollalternativet.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Liten positiv miljöpåverkan</p>

6.4 Planens överensstämmelse med miljömål

Miljömål	Måluppfyllelse	Analys
Biologisk mångfald	Förhindrar inte måluppfyllelse	Planen innebär att områden av särskild vikt för biologisk mångfald bekräftas och undanhålls bebyggelse.
God bebyggd miljö	Bidrar till måluppfyllelse	Genom planförslaget utvecklas Holmsund och Obbola med en god bebyggelsestruktur på ett miljöanpassat sätt. Den historiska kulturmiljön bildar en bas som utvecklingen tar avstamp i, vilket gör att tillkommande bebyggelse kan ske i samklang med den befintliga. Planen ser även stöd för hållbart resande med korta avstånd och möjligheter till kollektivt resande, utvecklade centrumbildningar och varierade boendeformer.
Rikt odlingslandskap	Förhindrar inte måluppfyllelse	De stora områdena med jordbruksmark undanhålls bebyggelse och bekräftas i planen, för att möjliggöra ett framtida aktivt jordbruk.
Levande skogar	Förhindrar inte måluppfyllelse	Även om viss del av skogsmark föreslås bebyggas i planförslaget, så har avvägningar gjorts och tidigare utpekade bebyggelseytor begränsats i storlek för att behålla tätortsnära skogsmarker och samla bebyggelse i effektiv markanvändning.
Myllrande våtmarker	Förhindrar inte måluppfyllelse	Våtmarksområden inom planområdet har bekräftats och undanhållits bebyggelse.
Hav i balans	Förhindrar inte måluppfyllelse	Planen innebär att förutsättningar skapas för att skapa en tydligare och förbättras kontakt med kusten och havet.
Ingen övergödning	Förhindrar inte måluppfyllelse	Med riktlinjer kring dagvatten och VA-lösningar bedöms inte statusen i fjärden försämrats.
Levande sjöar och vattendrag	Förhindrar inte måluppfyllelse	Umeälven mynnar ut i Bottenviken inom planområdet. Planen bedöms inte påverka Umeälvens delta på ett negativt sätt.
Grundvatten av god kvalitet	Ej relevant	
Säker strålmiljö	Ej relevant	
Skyddande ozonskikt	Ej relevant	
Bara naturlig försurning	Förhindrar inte måluppfyllelse	Trafik, jordbruk och industri är de lokala faktorer som har störst risk att bidra till försurning. Genom att Holmsund och Obbola byggs ut på ett geografiskt samlat sätt minskar behovet av biltrafik. Det finns ett antal befintliga industrier inom planområdet, deras påverkan regleras inom miljötillstånden.
Frisk luft	Ej relevant	
Begränsad klimatpåverkan	Bidrar till måluppfyllelse	Planen innebär att Holmsund och Obbola utvecklas på ett samlat sätt, med korta avstånd mellan målpunkter. Det innebär att förutsättningarna för hållbart resande ökar, vilket är positivt ur ett klimatperspektiv.

6.5 Miljökvalitetsnormer

Buller

Miljökvalitetsnormen för buller är en målsättningsnorm med innebörden att det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte leder till skadliga effekter på människors hälsa. Gällande riktlinjer medför att riktvärden för buller för att säkra människors hälsa säkerställs i efterföljande planeringsskede. Planhandlingen säkerställer detta genom riktlinjer.

Utomhusluft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft finns uttryckta både som gränsvärdesnormer för olika ämnen i luften som inte får överskridas och som målsättningsnormer för olika ämnen som ska eftersträvas. Planens inriktning mot en sammanhållen bebyggelsestruktur med korta avstånd gynnar gång, cykel och kollektivtrafik (buss samt framtida persontrafik på järnvägen) vilket ger ett minskat behov av biltrafik och därmed en mindre påverkan på luftkvaliteten från trafik. Med en utveckling av hamnen samt SCA kan dock mängden tung trafik öka jämfört med nuläget. Bedömningen är att miljökvalitetsnormerna inte överskrids.

Vatten

Miljökvalitetsnormer för vatten anger krav på vattnets kvalitet vid en viss tidpunkt. Vattenförekomster inom planområdet är Österfjärden, Fjärdgrundsområdet, Västerlångslådan samt Österlångslådan, vilka enligt miljökvalitetsnormen ska uppnå god ekologisk status 2027 respektive 2039 (Österfjärden) och god kemisk ytvattenstatus. Åtgärder genomförs genom kommunala preciseringar av åtgärdsprogram för vattenförvaltningen i Bottenviken, med syfte att uppnå miljökvalitetsnormerna. Planförslaget bedöms inte leda till att miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsterna inom planområdet överskrids.

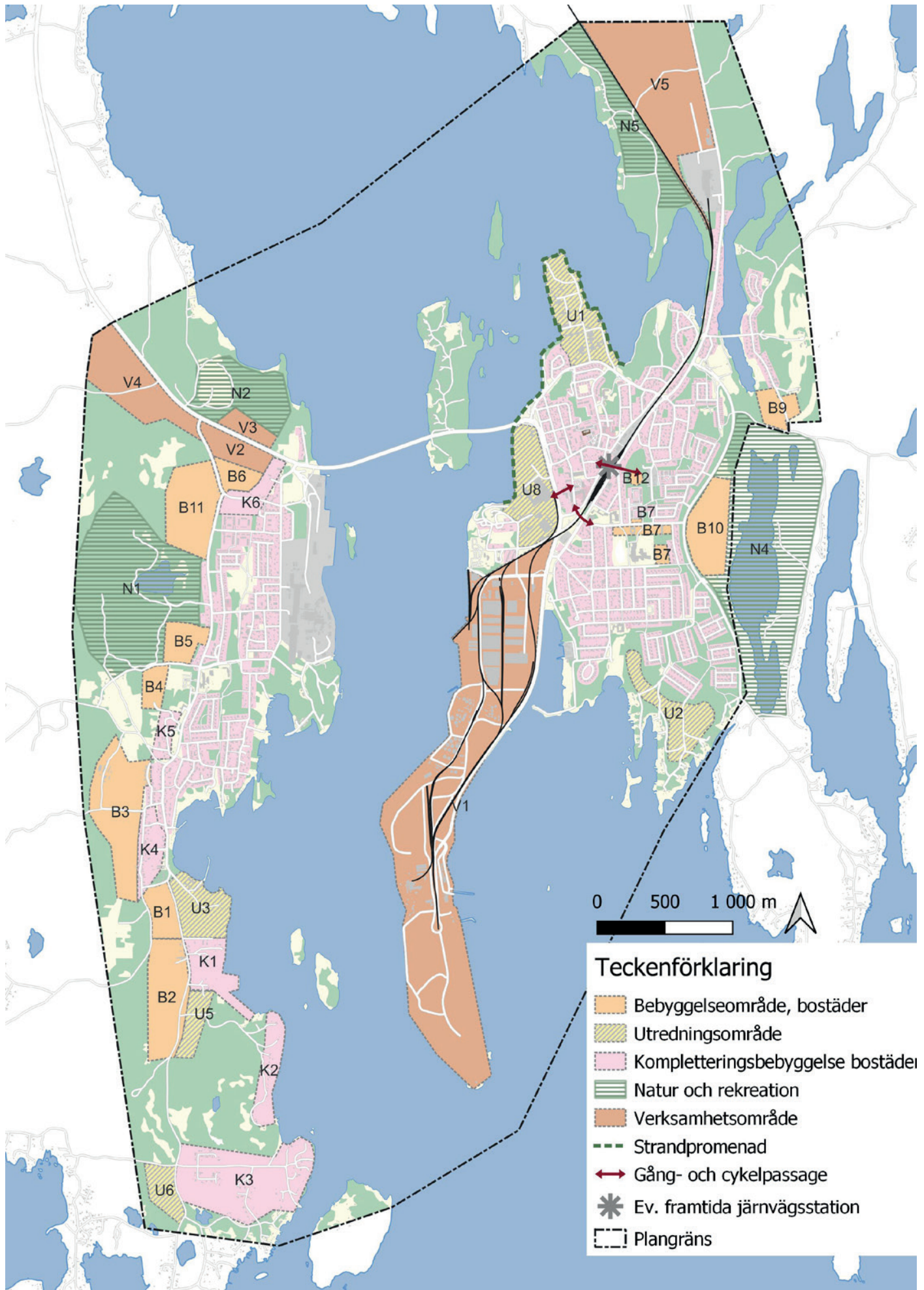
6.6 Konsekvenser för social hållbarhet

Genomförandet av planen bedöms innebära positiva konsekvenser för social hållbarhet. Genom samlade bebyggelsestrukturer med korta avstånd möjliggörs att ta sig fram med gång och cykel mellan målpunkter inom planområdet oavsett fysiska eller ekonomiska förutsättningar vilket bland annat gynnar barn och unga. Stärkta kopplingar och stråk mellan olika målpunkter minskar barriäreffekter kring de större infrastruktururområdena, vilket knyter samman olika delar av samhällena. Planförslaget skapar förutsättningar för centrumutveckling, större flöden av människor och fler mötesplatser inom området, vilket är positivt ur ett socialt perspektiv. Att tillgängliggöra områden kring kusten möjliggör att återskapa samhällenas kontakt med vattnet, vilket tillsammans med andra rekreationsområden skapar förutsättningar för naturnära mötesplatser. Planen möjliggör även för ett tillskott av underrepresenterade boendeformer, vilket skapar en större variation och blandning för att tillgodose behov i livets olika skeden samt minskad risk för segregation.

6.7 Sammanfattande redogörelse

Planförslaget innehåller mark för nya bostadsområden, verksamhetsområden och utveckling av natur- och rekreationsområden. För bostadsbebyggelse innebär planen en utveckling av Holmsund och Obbola med en sammanhängande struktur med korta avstånd, med en blandning av olika sorters boenden. Det finns även förutsättningar för utvecklade centrum och mötesplatser. Planen säkerställer även en utveckling av befintlig verksamhet inom exempelvis hamnen, vilket säkrar viktiga funktioner för kommunen, men troligen innebär ökade mängder tung trafik på väg och järnväg. Planen hanterar detta genom att föreslå stråk och koppling för att minska barriärerna kring de stora vägarna och järnvägen. Till största del värnas områden med höga naturvärden och jordbruksmark, även om några föreslagna bostadsområden innehåller områden med höga naturvärden och jordbruksmark. För att minska de negativa konsekvenserna av detta föreslås riktlinjer inför det fortsatta planarbetet. Sammanfattningsvis väntas planförslaget övervägande bidra till positiva miljökonsekvenser och ligga i linje med miljömålen.

Plankarta Fördjupad översiktsplan för Holmsund och Obbola, samråd 2026



Stadsledningskontoret

Strategisk utveckling

Besök: Stadshuset, Skolgatan 31A

Postadress: 901 80 Umeå

090-16 10 00

umea.kommun@umea.se

www.umea.se

Tjänsteskrivelse

2026-03-31

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienummer: KS-2026/00379

Exploateringsavtal - Umeå Bilen 2

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott godkänner exploateringsavtal med Entre Syd i Västerbotten AB för Bilen 2.

Ärendebeskrivning

Exploateringsavtalet för Bilen 2 är upprättat för att reglera genomförandet av ny detaljplan för fastigheterna Bilen 2 och del av Västerteg 36:2 med diarienummer BN-2021/01073.

Fastigheten Bilen 2 är belägen inom programområdet för Innanför ringleden – Stadsutvecklingsprogram som godkändes av kommunfullmäktige augusti 2018. Stadsutvecklingsprogrammet beskriver Umeå kommuns vilja om att bygga om de motortrafikleder genom Umeå, som tidigare tillhörde Trafikverket, till stadsgator och omvandla intilliggande mark till nya kvarter med bostäder och verksamheter. Omvandlingen ställer krav på ny infrastruktur inom området men också ombyggnation av befintliga gator och rivning av planskilda trafikplatser för att bättre anpassa infrastrukturen till omvandlingsområdets behov och syfte. Umeå kommun tog över motortrafiklederna från Trafikverket september 2025.

Syftet med Detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för förtätning av fastigheten med centrumverksamhet, kontor och bostäder. Planen syftar även till att säkerställa en avgränsning mellan kvartersmark och allmän plats som överensstämmer med Tegsesplanadens framtida sträckning och utformning.

De primära punkterna som regleras i exploateringsavtalet är följande:

- exploatören ska bekosta nödvändig ombyggnad av Skeppargatans korsningen mot Tegsesplanaden,
- exploatören ska erlagga exploateringsersättning för deras del av omvandlingen på Teg (enligt beslutade principer för exploateringsersättning på Teg),
- exploatören ska teckna särskilt avtal med UMEVA avseende hantering av nödvändiga ledningsjusteringar,

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00379

- kommunen får servitutsrätt till befintlig stödmur för att ta upp höjdskillnaden mot tunneln Nybrogatan/Tegsesplanaden,
- exploatören säljer en markremsa mot Tegsesplanaden som blir allmän plats i detaljplanen till kommunen,
- kommunen säljer ett litet markområde i nordöstra hörnet av detaljplanen som planläggs som kvartersmark till exploatören, och
- exploatören ska erlagga säkerhet i form av moderbolagsborgen som motsvarar deras ekonomiska åtaganden avseende allmän plats.

Beslutsunderlag

Exploateringsavtal Bilen 2

Beredningsansvariga

Helen Nilsson, Mark och exploatering

Carl Rasmunds, Mark och exploatering

Beslutet ska skickas till

Carl Rasmunds, Mark och exploatering

Helen Nilsson
Exploateringsdirektör

Carl Rasmunds
Exploateringsingenjör

Exploateringsavtal

för genomförande av detaljplan BN-2021/01073 gällande Bilen 2 och del av fastigheten Västerteg 36:2 i Umeå kommun

PARTER

Umeå kommun, 212000-2627
Mark och exploatering
901 84 Umeå
fortsättningsvis *Kommunen*

Entre syd i Västerbotten AB, 556528-6415
c/o Polarrenen AB, Ställverksvägen 12
942 82 Älvsbyn
fortsättningsvis *Exploatören*

BAKGRUND OCH SYFTE

Detta avtal, fortsättningsvis kallat *Exploateringsavtalet*, är upprättat för att reglera genomförandet av ny detaljplan för fastigheterna Bilen 2 och del av Västerteg 36:2 inom Umeå kommun med diarienummer BN-2021/01073, fortsättningsvis kallad *Detaljplanen*. Se Detaljplanens plankarta i Bilaga 1.

Fastigheten Bilen 2 är belägen inom programområdet för *Innanför ringleden – Stadsutvecklingsprogram* som godkändes av kommunfullmäktige augusti 2018. Stadsutvecklingsprogrammet beskriver Umeå kommuns vilja om att bygga om de motortrafikleder genom Umeå, som tidigare tillhörde Trafikverket, till stadsgator och omvandla intilliggande mark till nya kvarter med bostäder och verksamheter. Syftet med omvandlingen är att förbättra luftkvaliteten i staden, komplettera med bostäder och verksamheter och minska barriärerna som idag orsakas av trafiklederna. Omvandlingen ställer krav på ny infrastruktur inom området men också ombyggnation av befintliga gator och rivning av planskilda trafikplatser för att bättre anpassa infrastrukturen till omvandlingsområdets behov och syfte. Umeå kommun tog över motortrafiklederna från Trafikverket september 2025.

Syftet med Detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för förtätning av fastigheten med centrumverksamhet, kontor och bostäder. Planen syftar även till att säkerställa en avgränsning mellan kvartersmark och allmän plats som överensstämmer med Tegsesplanadens framtida sträckning och utformning.

Detaljplanen har varit ute på samråd och granskning, och ska upp för antagande i byggnadsnämnden i Umeå kommun.

§ 1 DETALJPLAN OCH TIDIGARE AVTAL

§ 1.1 Detaljplan/Exploateringsområde

Exploateringsavtalet avser exploatering inom fastigheten Bilen 2 som ägs av Exploatören, fortsättningsvis kallad *Fastigheten*, samt del av Västerteg 36:2. Bilen 2 och del av Västerteg 36:2 planlagda som kvartersmark i Detaljplanen är markerade i plankartan i Bilaga 1. Detta område kallas fortsättningsvis för *Exploateringsområdet*.

§ 1.2 Tidigare avtal

Planavtal har tecknats mellan Umeå kommun Detaljplanering och Exploatören.

§ 1.3 Kvalitetsprogram och andra program eller riktlinjer

Detaljplanen ligger inom programområdet för *Innanför ringleden – Stadsutvecklingsprogram*, fortsättningsvis *Stadsutvecklingsprogrammet*. Stadsutvecklingsprogrammet beskriver en omvandling av de statliga vägar (tidigare väg E4 och E12) från motorledskaraktär till stadsgator/esplanader. Tidigare vägområde och intilliggande låg bebyggelse med främst verksamhets- och handelsändamål omvandlas till tät stadsbebyggelse med kvartersstadsstruktur.

Omvandlingsområdet på Teg omfattas av Umeå kommuns *Riktlinjer för exploateringsavtal, Bilaga 1 – Principer för exploateringsersättning på Teg*. Umeå kommuns *Riktlinjer för exploateringsavtal* inkl. aktuell bilaga finns tillgänglig på Umeå kommuns webbplats. Principerna beskriver omvandlingsområdet på Teg och de stora ombyggnationerna av infrastruktur som krävs för att uppfylla Stadsutvecklingsprogrammets intentioner. Eftersom ombyggnationerna möjliggör utveckling av stadskvarteren ska de som utvecklar sina fastigheter inom omvandlingsområdet vara med och bekosta dem, principer beskrivs i riktlinjerna och dess bilaga och en mer detaljerad beskrivning av beräkningsgrunder, nivå på ersättning mm. framgår i dokumentet *Beräkningsgrunder och nivåer för exploateringsersättning på Teg* som godkändes av kommunstyrelsens planeringsutskott 2021-03-02, se Bilaga 2.

§ 2 MARKÖVERLÅTELSE OCH LANTMÄTERIFÖRRÄTTNINGAR

§ 2.1 Marköverlåtelser mellan Kommunen och Exploatören

Inför genomförande av projektet inom Exploateringsområdet ska Kommunen och Exploatören genomföra en markreglering. I Bilaga 3 finns den överenskommelse om fastighetsreglering som parterna ska ingå i samband med att Exploateringsavtalet undertecknas.

Exploatören ska överlåta de delar av Fastigheten som i Detaljplanen utgör allmän plats till Kommunen. Områdena ska regleras till närliggande kommunal gatufastighet.

Kommunen ska överlåta del av fastigheten Västerteg 36:2 som inom Exploateringsområdet utgör kvartersmark till Exploatören.

Ersättningen för markregleringarna ska utgå enligt överenskommelsen i Bilaga 3. Ersättningen för tillskottsmarken som Kommunen överlåter till Exploatören enligt denna baseras på ett

värdeutlåtande gällande ett jämförbart projekt framtaget av en extern värderingsman sommaren/hösten 2025. Hänsyn är tagen till att Exploatören bekostat framtagande av Detaljplanen inkl. utredningar avseende Exploateringsområdet, att Exploatören ska bekosta ledningsflytt som krävs för att exploatera Detaljplanen enligt § 5.1, att Exploatören ska erlagga exploateringsersättning för omvandlingsprojektet på Teg samt bekosta justering av lokalgata enligt §§ 3-4.

§ 2.2 Servitut

I Fastighetens sydöstra hörn finns en stödmur (L-stöd) för att ta upp höjdskillnaden mot tunneln på Nybrogatan. Stödmuren anlades av Trafikverket med stöd av Vägagen. Kommunen tog över Tegsesplanaden (tidigare väg E4) och där till hörande anläggningar av Trafikverket september 2025. Eftersom Vägagen inte ger Kommunen någon rätt att bibehålla anläggningen upprättas istället ett servitut. Om stödmuren i framtiden inte längre behövs ska Kommunen verka för att upphäva servitutet.

Servitutsupplåtelsen sker inom överenskommelsen om fastighetsreglering i Bilaga 3.

§ 2.3 Fastighetsbildning

Ansökan om fastighetsbildning för åtgärder enligt §§ 2.1-2.2 ska göras av Kommunen och biträdas av Exploatören. Kommunen står för fastighetsbildningskostnaden för att genomföra överenskommelse enligt Bilaga 3.

Kommunen och Exploatören är medveten om att gränserna för de markområden som överförs och upplåts enligt paragraf §§ 2.1-2.2 i mindre mån kan komma att justeras i samband med lantmäteriförrättning. Sådan mindre justering godtas av båda parterna och föranleder ingen justering av ersättning.

Överenskommelsen enligt Bilaga 3 tecknas i samband med att Exploateringsavtalet undertecknas. Ansökan om lantmäteriförrättning lämnas till Umeå kommuns kommunala lantmäterimyndighet i när Exploateringsavtalet undertecknats av båda parter, och dess giltighet är villkorad med att Detaljplanen vinner laga kraft.

§ 2.4 Tillträde

Tillträde till mark som ska överlåtas och upplåtas enligt §§ 2.1-2.2 ska ske när fastighetsbildningsbeslutet vunnit laga kraft.

§ 3 UTFÖRANDE OCH BEKOSTANDE AV ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR INOM DETALJPLANEN

§ 3.1 Utförande och funktion

Skeppargatans in-/utfart mot Tegsesplanaden behöver justeras för att möjliggöra Exploatörens projekt. Gatan kan byggas om i två etapper – till en början kan en funktionell in-/utfart mot Tegsesplanaden byggas, därefter färdigställs gatan först när byggrätten mot Skeppargatan bebyggts. Anledningen till detta är att så långt möjligt undvika onödiga skador på gatan hänförligt till Exploatörens byggnationsarbeten och på så vis minimera merkostnader för Exploatören.

Infrastrukturuomvandlingen sker för att möjliggöra utvecklingen av omvandlingsområdet på Teg. Exploatören är med och bekostar del av bl. a. denna ombyggnation genom erläggande av exploateringsersättning enligt §§ 4.2–4.3.

§ 4.2 Exploateringsersättning för omvandlingsområdet på Teg

Exploatören ska erlægga exploateringsersättning för den nytta de har av de investeringar som Umeå kommun kommer göra inom omvandlingsområdet på Teg.

Beskrivning av systemet för exploateringsersättning, inklusive bakgrund, beräkningsgrunder, Umeå kommuns åtagande, villkor för återbetalning med mera framgår i Bilaga 2 samt i Umeå kommun, Mark och exploaterings *Riktlinjer för Exploateringsavtal* och dess bilaga, *Bilaga 1 – Principer för exploateringsersättning på Teg*, som finns tillgängliga på Umeå kommuns webbplats.

§ 4.3 Exploateringsersättning som ska erläggas

Exploatören ska erlægga 4 260 000 kronor till Kommunen i exploateringsersättning för omvandlingen på Teg baserat på den tillkommande byggrätten som tillskapas i Detaljplanen inom Exploateringsområdet. Beräkningsmodellen finns i Bilaga 2.

Betalning sker mot faktura som skickas när bygglov erhållits för del av Exploatörens projekt, dock som senast 5 år efter det att Detaljplanen vunnit laga kraft. Exploatören ska informera Mark och exploatering, Umeå kommun om när bygglov har erhållits och fakturering ska ske. I samband med undertecknande av Exploateringsavtalet ska Exploatören ställa en säkerhet motsvarande Exploatörens ekonomiska åtaganden enligt detta avtal, se § 6.4.

§ 5 UTFÖRANDE OCH BEKOSTANDE AV ÖVRIGA ANLÄGGNINGAR

§ 5.1 Ledningsflyttar

I norra och östra delen av Exploateringsområdet finns underjordiska ledningar som behöver hanteras inför genomförande av Detaljplanen. Exploatören ska bekosta de åtgärder som krävs.

Ledningen i norr, längs Skeppargatan, behöver flyttas ut längre norrut i gatan. Ledningarna ligger inom område som planläggs som kvartersmark för bostäder i Detaljplanen vilket medför att de behöver flyttas/ersättas i nytt läge innan Detaljplanen kan genomföras.

Det finns befintliga ledningar i nordöstra hörnet av Exploateringsområdet som kan pluggas och lämnas kvar i marken och därefter får rivas vid behov av Exploatören.

Ett separat avtal ska tecknas mellan Exploatören och UMEVA som reglerar bland annat ansvar och kostnader. Detta avtal ska tecknas innan Exploatören påbörjar byggprojekt mot Skeppargatan.

§ 6 VILLKOR UNDER BYGGTIDEN/GENOMFÖRANDE

§ 6.1 Tidplan

Kommunens intention är att arbetet enligt § 3.1 ska utföras inom rimlig tid sett till Exploatörens tidplan. Kommunen och Exploatören ska ha en öppen och tydlig dialog gällande respektive parts tidplan eftersom respektive parts projekt är beroende av och påverkar varandra.

Kommunen ska informera Exploatören när projektering är gjord och en bättre bild av situationen och tidplan finns.

§ 6.2 Markåtkomst under byggtid

Om Exploatören behöver nyttja allmän platsmark under projektets byggtid ska tillstånd att nyttja allmän plats inhämtas, och ska grävarbeten göras inom allmän plats ska grävstillstånd inhämtas.

Tillstånd att tillfälligt nyttja/hyra allmän plats hanteras av Polismyndigheten och Myndighetsgruppen på Umeå kommun, Gator och parker.

Grävstillstånd hanteras av Umeå kommun, Gator och parker.

§ 6.3 Byggtrafik och störningar, trafikanordningsplan

Byggtrafik till och från Exploateringsområdet ska ske så att störningarna begränsas i möjligaste mån. Exploatören ska särskilt redovisa trafikavstängningar och andra åtgärder som påverkar nyttjande av allmän plats. Hänsyn ska tas till säkra och funktionella allmänna gång- och cykelstråk under byggtiden. Exploatören ansvarar för och bekostar tillstånd och upprättande av trafikanordningsplaner samt säkerställer att dessa görs i god tid innan avstängning.

Trafikanordningsplan söks hos Umeå kommun, Gator och parker.

§ 6.4 Säkerhet

Exploatören har ett ekonomiskt åtagande enligt §§ 3–4. Exploatören ska för detta åtagande ställa en säkerhet i form av moderbolagsborgen till ett belopp om 5 260 000 kronor, se Bilaga 4. Säkerheten ska överlämnas till Kommunen i samband med Exploatörens undertecknande av detta avtal.

§ 7 ÖVRIGT

§ 7.1 Tillstånd, lov, godkännanden

Exploatören ansvarar för att erforderliga tillstånd, lov och godkännanden söks och följs.

§ 7.2 Information, marknadsföring

Exploatören förbinder sig att utan kostnad för Kommunen kontinuerligt informera allmänheten med skyltar om pågående byggnadsarbeten och andra arbeten som har samband med genomförandet av projektet inom Exploateringsområdet.

Vid arbeten som påverkar framkomlighet på allmän plats har Exploatören ansvar att löpande informera allmänheten och verksamhetsutövare som kan påverkas av byggnationsarbeten inom Exploateringsområdet utöver det åtagande som förtydligas i trafikanordningsplan enligt § 6.3.

§ 7.3 Överlåtelse av detta avtal

Exploatören får inte utan Kommunens skriftliga medgivande överlåta detta avtal på annan part.

§ 7.4 Tvist

Tvist mellan Kommunen och Exploatören som gäller tolkningen eller tillämpningen av detta avtal ska avgöras av svensk allmän domstol i Umeå.

§ 7.5 Giltighet

Detta exploateringsavtal gäller under förutsättning att

- Byggnadsnämnden i Umeå kommun antar Detaljplanen genom beslut som senare får laga kraft,
- Kommunstyrelsens planeringsutskott i Umeå kommun godkänner detta Exploateringsavtal genom beslut.

Exploateringsavtalet är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt för någon av parterna om inte dessa villkor uppfyllts.

Det här avtalet är upprättat i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Umeå

För Kommunen

För Exploatören

Nicholas Bolving
Exploateringschef
Umeå kommun, Mark och exploatering



Lars Wikman
Firmatecknare
Entre syd i Västerbotten AB

Carl Rasmunds
Exploateringsingenjör
Umeå kommun, Mark och exploatering

Bilagor

Exploateringsavtalet utgörs av detta dokument samt följande bilagor:

- Bilaga 1 Detaljplanekarta (från detaljplanens granskningskedje) med Exploateringsområdet markerat
- Bilaga 2 Beräkningsgrunder och nivåer för exploateringsersättning på Teg
- Bilaga 3 Överenskommelse om fastighetsreglering
- Bilaga 4 Borgensförbindelse

Bilaga 2. Beräkningsgrunder och nivåer för exploateringsersättning på Teg

KS-2021/00196

**Beräkningsgrunder och nivåer för exploateringsersättning på Teg**

Dokumentnamn: Beräkningsgrunder och nivåer för exploateringsersättning på Teg		Dokumentdatum: 2021-02-18	
Dokumentansvarig: Helen Nilsson, Mark och exploatering		Reviderad:	
Godkänd av: Kommunstyrelsens planeringsutskott 2021-03-02	Version: [1.0]		

KS-2021/00196

Inledning

Den planerade stadsutvecklingen på Teg längs med väg 503 innebär en omfattande ut- och ombyggnad av allmänna anläggningar och därmed stora investeringskostnader för kommunen.

Kommunens investeringar möjliggör för fastighetsägare inom området att utveckla sina fastigheter. De som nyttjar utvecklingsmöjligheten bör därför också bära en skälig del av kostnaderna genom att medfinansiera investeringarna. Medfinansiering görs genom att erlagga en exploateringsersättning.

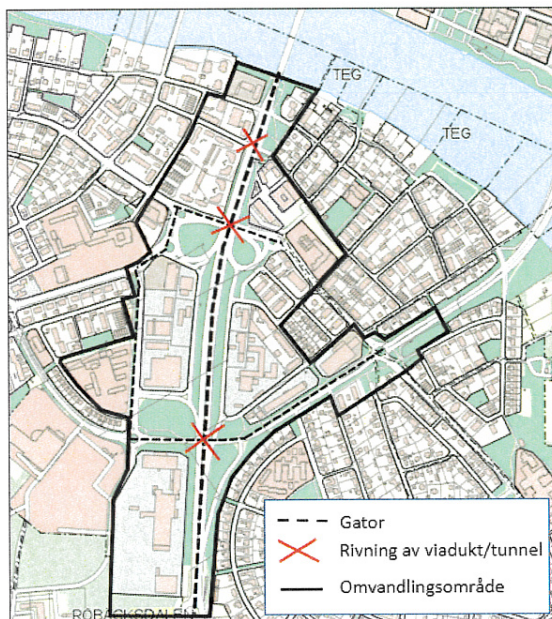
De generella principerna för erläggande av exploateringsersättning inom omvandlingsområdet på Teg beskrivs i Bilaga 1 till Riktlinjer för exploateringsavtal, "Principer för exploateringsersättning på Teg".

Mer detaljerade förutsättningar för exploatering inom omvandlingsområdet på Teg beskrivs i detta dokument.

§ 1 Omvandlingsområdet och åtgärder

I figur 1 visas omvandlingsområdet samt vilka åtgärder som exploateringsersättningen ska medfinansiera. Omvandlingsområdet kommer att byggas ut i etapper, tidpunkt för genomförandet av åtgärder beror på i vilken takt privata och kommunala projekt initieras och prioriteras. Att området byggs ut etappvis innebär att kommunen har rätt att ta ut ersättning för redan utförda anläggningar samt ta ut förskottering för anläggningar som ska utföras längre fram.

KS-2021/00196



Figur 1. Karta som visar omvandlingsområdet på Teg och vilka anläggningar och åtgärder som omfattas av exploateringsersättningen.

- Heldragen svart linje är avgränsningen för omvandlingsområdet på Teg, dvs. de fastigheter som ligger innanför denna linje berörs av detta beslut.
- Väg 503 från Tegsbron till Tegsrandellen planeras byggas om till esplanad* och övriga markerade gator till huvudgator*, se svartstreckade vägar/gator.
- De markerade kryssen visar planerad rivning av viadukt/tunnel. I korsningarna mellan väg 503 och Norra Obbolavägen/Bölevägen, och mellan väg 503 och Tegsvägen, planeras för signalreglerade korsningar.
- Även utbyggnad av offentliga mötesplatser* inom området ingår i exploateringsersättningen men har inte markerats i kartan då det ännu inte är fastlagt var inom området dessa kommer att anordnas.

* Se § 2 för funktionsbeskrivningarna.

§ 2 Funktionsbeskrivning av omvandlingsområdets anläggningar

Esplanad

Esplanaden ingår precis som huvudgator i ett gatunät som binder samman kringliggande stadsdelar och bidrar till att man enkelt ska kunna orientera sig i staden.

Likt huvudgator så förväntas de större bil- och godstrafikflödena kunna hanteras på esplanaden. Oskyddade trafikanter är separerade från biltrafik längs sträcka. Esplanadens utformning kan variera mellan olika delavsnitt utifrån omgivande bebyggelse, trafikmängder, förekomst av busstrafik, behov av gång- och cykelytor samt flöden av människor. Esplanaden ska innehålla trädalléer och belysning och är bredare än omgivande gatunät. Esplanaden ska, beroende på läge och vad som finns utmed gatan, skapa förutsättningar för mötesplatser och vistelse, i syfte att stödja och utveckla stadslivet.

Huvudgata

En huvudgata har som funktion att hantera all typ av trafik inom och mellan stadsdelar. Huvudgatan ingår i ett gatunät som binder samman gatunätet med kringliggande stadsdelar och bidrar till att man enkelt ska kunna orientera sig i staden. På huvudgatorna förväntas de större bil- och godstrafikflödena att ske, även ev. busstrafik ska kunna hanteras på huvudgatorna samt gång- och cykel. Oskyddade trafikanter är separerade från biltrafik längs sträcka (korsningspunkterna är i plan) och gatan har gatuträd och belysning.

Huvudgatan kan även, beroende på läge och vad som finns utmed gatan, skapa förutsättningar för mötesplatser och vistelse, i syfte att stödja och utveckla stadslivet.

KS-2021/00196

Offentliga mötesplatser - Parker och Torg

Parker och torg har som funktion att ge utrymme för möten människor emellan och tillföra funktioner och kvalitéer som skapar en attraktivare stads- och boendemiljö. I parker och torg ingår även ytor för lekplatser och busshållplatser mm.

Lokalgata

Lokalgator har som funktion att hantera den interna trafik som till övervägande del har målpunkter utmed gatan. Här sker cykling ofta i blandtrafik, men på vissa lokalgator finns även behov för fotgängare och cyklister att ha ett eget utrymme skiljt från biltrafiken. Lokalgatan har gatuträd samt belysning.

Vistelsegata

Vistelsegator är inte utformade som trafikmiljöer utan är utformade som vistelse- och aktivitetsmiljöer. Fotgängare, cyklister och viss fordonstrafik delar på ytan, där man prioriterar den långsamma rörelsens behov. Vistelsegatan ska ge förutsättningar till möten, liv och rörelse. Gatan utformas så att möblering, träd mm bidrar till att skapa låga hastigheter. Gatorna har en grön karaktär där intilliggande kvartersmark (förgårdsmarken) kan bidra till ett levande och grönt stadsrum som skapar trygghet och social samvaro.

§ 3 Kostnadsunderlag

De åtgärder som omfattas av exploateringsersättningen, se figur 1, har kostnadsberäknats av Gator och parker, Umeå kommun. Kostnadsberäkningarna är baserade på erfarenheter från tidigare projekt hos Gator och parker samt relevanta nyckeltal. Till grund för kostnadsberäkningarna ligger den gatustruktur som föreslås i Stadsutvecklingsprogrammet för Innanför ringen.

Eftersom kommunen enligt PBL har att ta hänsyn till exploatörens nytta av en anläggning och ska utföra gator enligt "ortens sed" har esplanaden och huvudgatornas beräknade kostnader räknats ned till standarden av en lokalgata när beräkning av exploateringsersättningen har gjorts.

För de offentliga mötesplatserna har ett avdrag på 25 % gjorts från de beräknade kostnaderna då dessa platser bedöms vara till nytta för ett större område än enbart omvandlingsområdet.

Inom omvandlingsområdet på Teg uppgår de totala kostnaderna för åtgärderna enligt figur 1 till ca 180 miljoner kronor. Utifrån ovanstående resonemang bedöms det skäligen att exploateringar inom området ska bekosta ca 90 miljoner kronor genom erläggande av exploateringsersättning. Kostnadsberäkningarna gjordes i juni 2019.

Exploateringsersättningens nivå indexregleras för att motsvara förändringar i kostnadsläget vid tidpunkt för tecknande av exploateringsavtal, se § 7.

KS-2021/00196

§ 4 Tillkommande bygg rätt

För att beräkna nivån på exploateringsersättningen har Mark och exploatering, Umeå kommun gjort bedömningar av hur mycket ny bebyggelse som kan tillkomma inom omvandlingsområdet. Bedömningarna har grundats på visionen i stadsutvecklingsprogrammet för Innanför ringleden.

Tillkommande bebyggelse har bedömts till ca 242 000 kvm BTA. Denna siffra kan komma att justeras när bättre underlag för beräkning finns vilket kan påverka nivån på exploateringsersättningen. Vid en större förändring ska ett nytt beslut fattas, se § 11.

§ 5 Värdejusterad ersättning

Marknadsvärdet för bostadsrätter har inom omvandlingsområdet bedömts högre än för hyresrätter och övriga lokaler. För att exploateringsersättningen ska anpassas till markanvändningen och vilken typ av bebyggelse som ska byggas tillämpas en värdejusterad ersättningsmodell. I modellen har exploateringsersättningsnivån för hyresrätter och verksamhetslokaler satts till 70 % av nivån för bostäder som upplåts med bostads- eller äganderätt, se § 6.

§ 6 Nivåer på exploateringsersättningen

Utifrån kostnadsunderlag, bedömd bygg rätt och värdejustering beroende på planerad markanvändning har exploateringsersättningens nivåer beräknats. För att fördela kostnaderna rättvist och skäligt mellan olika exploateringsprojekt baseras ersättningens storlek på hur stor bygg rätt som medges i ny detaljplan dvs. antalet kvadratmeter ljus bruttoarea (kvm BTA).

Tabell 1. Gällande nivåer på exploateringsersättning vid värdetidpunkten, se § 7.

Bostäder upplåtna med bostads- och äganderätt	411 kr/kvm BTA
Hyresrätt och verksamhetslokaler	288 kr/kvm BTA

§ 7 Värdetidpunkt och indexuppräknings

Värdetidpunkten är december 2020.

Inför att ett exploateringsavtal ska tecknas ska exploateringsersättning enligt § 6 räknas upp med konsumentprisindex (1980 = 100), fastställda tal (KPI), för att bättre reflektera det aktuella kostnadsläget vid tidpunkt för ett exploateringsavtals tecknande.

Vid dokumentets värdetidpunkt var KPI = 339,34.

Ersättningsnivåer enligt § 6 är uppräknade med index från tidpunkten då kostnadsunderlaget togs fram, se § 3, till värdetidpunkten.

När exploateringsavtal ska tecknas ska exploateringsersättningen justeras för att motsvara förändringen i KPI från värdetidpunkten, till KPI som fastställts för månaden före exploateringsavtalet ska undertecknas av exploatör.

KS-2021/00196

En förändring i KPI kan aldrig föranleda att nivån på exploateringsersättning blir lägre än vad som anges i § 6.

§ 8 Tidpunkt för erläggande av exploateringsersättning

Exploateringsersättningen ska erläggas i samband med exploateringsavtalets undertecknande. Vid särskilda omständigheter kan kommunen tillåta annan betalningstidpunkt.

I de fall en annan betalningstidpunkt accepteras av kommunen så krävs att exploatören ställer en säkerhet motsvarande hela exploateringsersättningens summa. Exploatören ansvarar även för att kontakta kommunen vid betalningstidpunkten, dvs. när ersättning ska erläggas. Om betalningstidpunkten har passerat utan att exploatören har kontaktat kommunen har kommunen rätt att kräva in ersättningen inklusive ränta från betalningstidpunkten. Om betalningstidpunkten är beroende av en händelse, exempelvis erhållande av bygglov, ska ett sista datum för erläggande av exploateringsersättning fastställas som ska gälla oberoende av om händelsen inträffat eller inte.

§ 9 Kommunens åtagande

När kommunen tar in exploateringsersättning från en exploatör inom omvandlingsområdet åtar sig kommunen att genomföra åtaganden enligt §§ 1–2. Skulle av någon anledning något av dessa åtaganden inte ha genomförts inom utsatt tid så kan exploatören begära återbetalning av en skälig del av erlagd exploateringsersättning.

Om en exploatör anser att kommunen inte fullgjort sina åtaganden och återbetalning bör ske, ska exploatören skriftligen inkomma med dessa synpunkter till kommunen senast sex månader efter det att tiden för utbyggnad löpt ut enligt gällande exploateringsavtal. Ett återbetalningskrav utreds av kommunen, beroende på vad utredningen visar kan kommunen sedan bevilja eller neka återbetalningen. Vid en bedömning av skälighet på exploatörens krav ska hänsyn tas till att exploateringsersättningen enbart täcker en nivå upp till lokalgata, nivå utöver det beslutas och bekostas av kommunen.

Vid eventuell återbetalning tas ingen hänsyn till inflation eller kapitalkostnader för tiden som kommunen haft beloppet som ska återbetalas. En eventuell tvist om avtalet ska avgöras i svensk allmän domstol i kommunens hemort.

§ 10 Genomförandetid

Inom vilken tid som kommunen ska ha utfört sina åtaganden kopplade till exploateringsersättningen bestäms i exploateringsavtalet. Tiden för genomförandet ska reflektera en rimlig tidplan för områdets omvandling men kan maximalt sättas till 20 år från det att exploateringsavtalet tecknas.

KS-2021/00196

§ 11 Omprövning av ersättningsnivåer

Beslut om att genomföra åtgärderna i figur 1 har ännu inte fattats varför förändring av åtgärdernas antal och omfattning kan komma att ske. Nya underlag gällande kostnadsberäkningar och bedömd ny byggrätt inom området kan föranleda att nivåerna för exploateringsersättning behöver justeras.

Om detta sker ska ett nytt beslut om ersättningsnivåer fattas.

§ 12 Övriga exploateringskostnader

Utöver exploateringsersättning för ovan redovisade åtgärder ska exploateringar inom omvandlingsområdet även bekosta lokala åtgärder såsom utbyggnad av intilliggande lokalgator, gång- och cykelvägar, ev. ledningsflyttar och andra för planens genomförande nödvändiga åtgärder.

Bilaga 3. Överenskommelse om fastighetsreglering

ÖVERENSKOMMELSE OM FASTIGHETSREGLERING

Parter

Västerteg 36:2

Umeå kommun, 212000–2627

Mark och exploatering

Skolgatan 31A

901 84 Umeå

Bilen 2

Entre syd i Västerbotten AB, 556528-6415

c/o Polarrenen AB, Ställverksvägen 12

942 82 Älvsbyn

Samtliga fastigheter ligger inom Umeå kommun.

Marköverföring

Parterna är överens om att följande marköverföringar ska ske:

1. Del av Västerteg 36:2 planlagd som kvartersmark överförs till Bilen 2. Ytan är ungefärligt markerad med grön avgränsning i Figur 1.
2. Del av Bilen 2 planlagd som allmän plats överförs till Västerteg 36:2. Ytan är ungefärligt markerad med röd avgränsning i Figur 1.

I Figur 1 redovisas ytorna som berörs i detaljplanen för Bilen 2 m.fl. med diarienummer BN-2021/01073. För att genomföra åtgärderna krävs att detaljplanen enligt ovan vinner laga kraft.



Figur 1. Kartskiss som redovisar ytorna som ska överföras till annan fastighet.

Servitut

Parterna är överens om följande upplåtelse av servitut:

På tjänande fastighet, Bilen 2, upplåts härmed rätt för den härskande fastigheten, Västerteg 36:2, att förnya, underhålla och bibehålla befintlig stödmur inom markerat område i Figur 2.



Figur 2. Kartsbild som redovisar yta av Bilen 2 som blir belastad av servitut.

Ersättning

Som ersättning för fastighetsregleringarna enligt denna överenskommelse ska ägaren till Bilen 2 erlägga 366 000 kronor till ägaren till Västerteg 36:2.

Detta är den totala ersättningen som erläggs för samtliga åtgärder enligt denna överenskommelse.

Betalning ska ske mot faktura som skickas när beslut om fastighetsbildning fattats. Vid försenad betalning utgår förseningsavgift och dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635).

Tillträde

Tillträde sker när fastighetsbildning vunnit laga kraft.

Fastighetsbildning

Kostnaden för fastighetsbildning betalas av ägaren till Västerteg 36:2. Ansökan om fastighetsbildning görs av ägaren till Västerteg 36:2 och biträds av ägaren till Bilen 2. Parterna godtar den areal som uppmäts vid lantmäteriförrättningen.

Av denna överenskommelse har tre likalydande exemplar upprättats av vilka parterna tar var sitt och ett lämnas till Umeås kommunala lantmäterimyndighet.


Umeå

För Västerteg 36:2

.....
 Nicholas Bolving
 Exploateringschef
 Umeå kommun, Mark och exploatering

.....
 Carl Rasmunds
 Mark- och exploateringsingenjör
 Umeå kommun, Mark och exploatering

För Bilen 2



 Lars Wikman
 Firmatecknare
 Entre syd i Västerbotten AB

Tjänsteskrivelse

2026-04-01

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2022/00505

Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl.**Förslag till beslut**

Planeringsutskottet beslutar att godkänna exploateringsavtal med Nordiska centrumhus SydÖst AB gällande Glimmern 2 m.fl. enligt bilaga.

Ärendebeskrivning

En ny detaljplan för del av fastigheten Glimmern 2 och del av Sofiehem 2:4 inom Umeå kommun (BN-2018/01847) har tagits fram och ska upp för antagande i Byggnadsnämnden. Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för bostäder, centrum, verksamheter och kontor samt nödvändig infrastruktur. Detaljplanen är framtagen av en privat exploatör, men det är kommunalt huvudmannaskap för allmän platsmark inom planområdet.

Exploateringsavtalet är tecknat för att reglera genomförandet av detaljplanen. Exploateringsavtalet innebär att kommunen åtar sig att anlägga en gångbana längs Glimmervägen som exploatören ska bekosta. Inom exploateringsområdet finns en befintlig mast med tillhörande bod som behöver flyttas. Flytten genomförs av Telia, men ska bekostas av exploatören. Exploateringsavtalet hanterar också marköverlåtelser som ska ske mellan kommunen och exploatören. Exploatören ansvarar för att ansöka om och bekosta nödvändiga förrättningar som behövs för att genomföra detaljplanen.

Mark och exploatering har inhämtat en säkerhet från exploatören i form av moderbolagsborgen som motsvarar kommunens beräknade självkostnad för att bygga gångbanan samt flytta masten i det fall exploatören inte skulle fullgöra sitt åtagande av någon anledning.

Beslutsunderlag

Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. med tillhörande bilagor.

Beredningsansvariga

Nicholas Bolving och Anna Löfqvist

Beslutet ska skickas till

Anna Löfqvist, Mark och exploatering

Tjänsteskrivelse

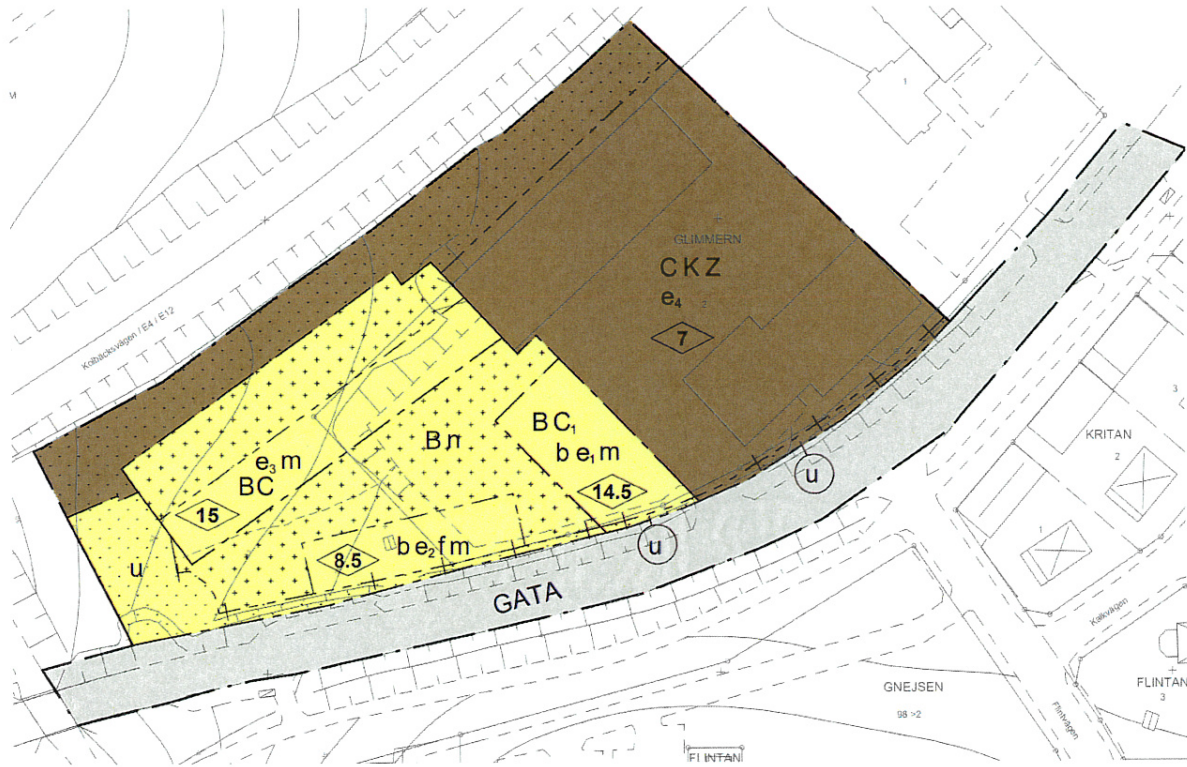
Dnr: KS-2022/00505

Adrian Hammar, Detaljplanering

Nicholas Bolving
Exploateringschef

Anna Löfqvist
Mark- och
exploateringsingenjör

Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505
Bilaga 1. Urklipp plankarta BN-208/01847



Urklipp plankarta Glimmern 2 m.fl. (BN-2018/01847)

Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505
Bilaga 2. Köpeavtal, område A

KÖPEAVTAL

PARTER

Ägare av Glimmern 2

Nordiska centrumhus SydÖst AB, 559127–8584, nedan *Köparen*
Storgatan 19B, 891 34 Örnsköldsvik
Kontakt: Håkan Martinell, 090-77 62 10, hakan.martinell@nordvestum.se

Ägare av Sofiehem 2:4

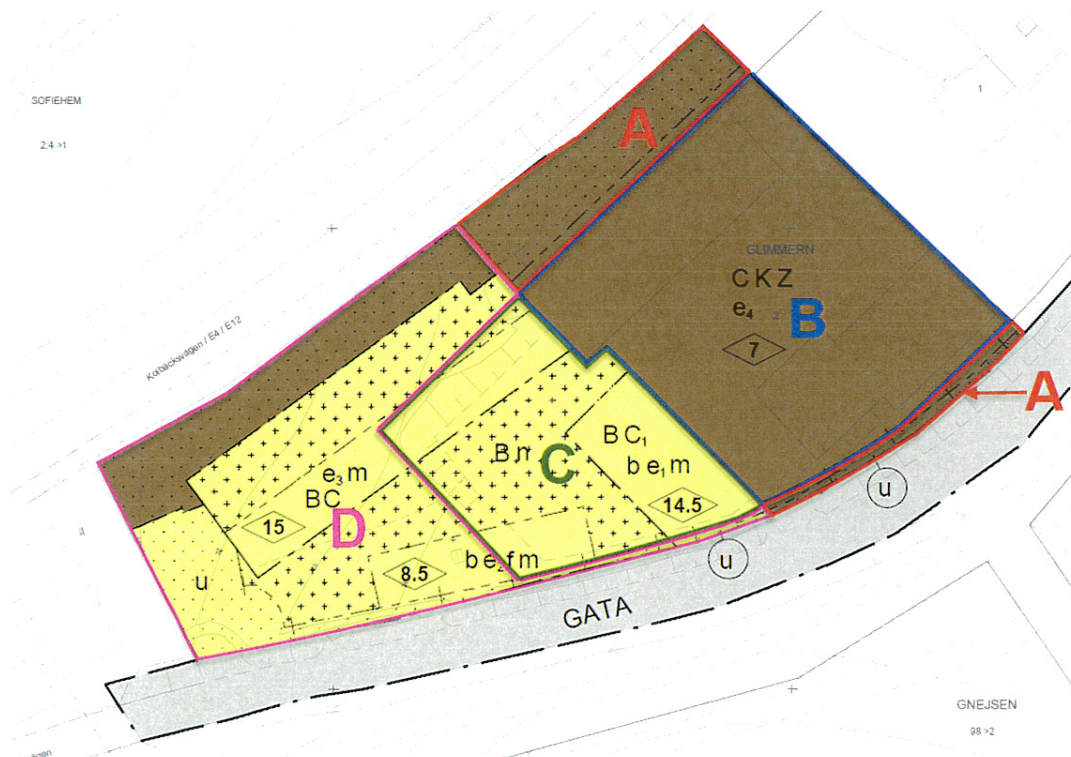
Umeå kommun, 212000–2627, nedan *Säljaren*
Mark och exploatering, 901 84 Umeå
Kontakt: Anna Löfqvist, 090-16 23 59, anna.lofqvist@umea.se

Aktuella fastigheter ligger inom Umeå kommun.

ÖVERLÅTELSE

Överlåtelse och fastighetsbildning görs i ett led för att genomföra detaljplan med diarienummer BN-2018/01847.

Säljaren överlåter och försäljer härmed rödmarkerade områden (benämnda A), nedan kallad *Kvartersmarken*, till Köparen. Köparen avser att genom fastighetsreglering överföra Kvartersmarken till blåmarkerat område (benämnt B) på Köparens fastighet Glimmern 2, nedan kallad *Målfastigheten*. Respektive område definieras ungefärligt i kartbild nedan.



Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505
Bilaga 2. Köpeavtal, område A

ERSÄTTNING

Som ersättning för Kvartersmarken ska Köparen betala en köpeskilling om 800 000 (åttahundra tusen) kronor till Säljaren.

Betalning ska ske mot faktura när detaljplanen (BN-2018/01847) fått laga kraft. Fakturan ska betalas inom 30 dagar från fakturadatomet. Vid för sen betalning tillkommer dröjsmålsränta enligt lag samt ersättning för betalningspåminnelse enligt vad som stadgas för inkassokostnader.

Ansvarig förrättningslantmätare ska kontakta Säljaren för kontroll att ersättning erlagts innan beslut får fattas inom lantmäteriförrättningen.

TILLTRÄDE

Tillträde sker när ersättningen har erlagts, varpå Säljaren ska utfärda och överlämna ett bevitnat köpebrev till Köparen.

FASTIGHETENS SKICK

Kvartersmarken överläts i befintligt skick. Allmänna ledningar finns inom del av Sofiehem 2:4.

FASTIGHETSILDNING

Köparen ansvarar för att ansöka om och bekosta fastighetsbildning. Säljaren biträder ansökan. Parterna godtar den areal som uppmäts vid lantmäteriförrättningen.

AVTALETS GILTIGHET

Detta avtal är för sin giltighet beroende av att detaljplan BN-2018/01847 vinner laga kraft samt av att det godkänns av Umeå kommun i behörig ordning.

Signatursida följer



Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505
Bilaga 2. Köpeavtal, område A

Av avtalet har tre lika exemplar upprättats varav parterna har tagit var sitt samt ett lämnas till Lantmäteri för ansökan om fastighetsbildning.

Umeå 2026 - -

För Köparen



Håkan Martinell

VD

Nordiska centrumhus SydÖst AB

För Säljaren

.....

Nicholas Bolving

Exploateringschef

Umeå kommun

.....

Anna Löfqvist

Mark- och exploateringsingenjör

Umeå kommun

BEVITTNING

Säljarens underskrifter bevittnas:

.....

Underskrift

.....

Namnförtydligande

.....

Underskrift

.....

Namnförtydligande

Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505
Bilaga 3. Köpeavtal, område D

KÖPEAVTAL

PARTER

Ägare av grönmärkerad del (benämnd C) av fastigheten Glimmern 2 enligt köp
Nordiska Centrumhus Glimmern 3 AB, org.nr 559568–1197, nedan *Köparen*
Storgatan 19B, 891 34 Örnsköldsvik
Kontakt: Håkan Martinell, 090-77 62 10, hakan.martinell@nordvestum.se

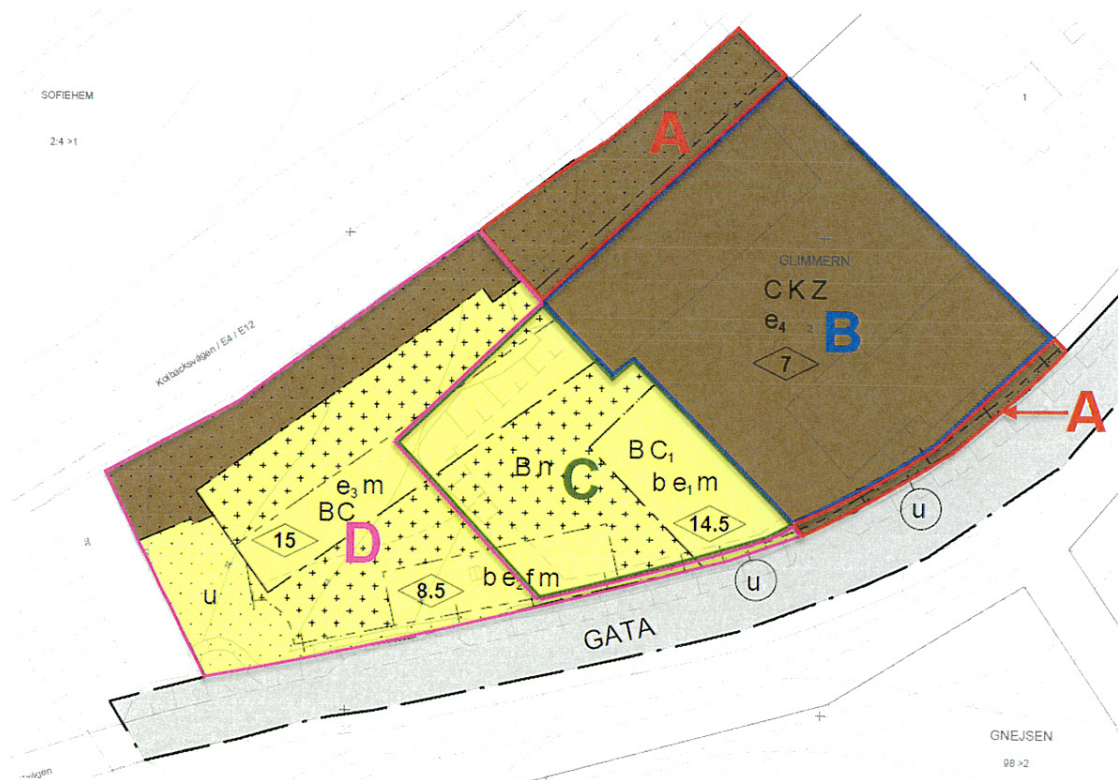
Ägare av Sofiehem 2:4
Umeå kommun, 212000–2627, nedan *Säljaren*
Mark och exploatering, 901 84 Umeå
Kontakt: Anna Löfqvist, 090-16 23 59, anna.lofqvist@umea.se

Aktuella fastigheter ligger inom Umeå kommun.

ÖVERLÅTELSE

Överlåtelse och fastighetsbildning görs i ett led för att genomföra detaljplan med diarienummer BN-2018/01847.

Säljaren överlåter och försäljer härmed rosamärkerat område (benämnd D), nedan kallad *Kvartersmarken*, till Köparen. Köparen avser att genom fastighetsreglering överföra Kvartersmarken till grönmärkerat område (benämnd C), nedan kallad *Målfastigheten*. Respektive område definieras ungefärligt i kartbild nedan.



Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505
Bilaga 3. Köpeavtal, område D

ERSÄTTNING

Som ersättning för Kvartersmarken ska Köparen betala en köpeskilling om 3 200 000 (tre miljoner tvåhundra tusen) kronor till Säljaren.

Betalning ska ske mot faktura när detaljplanen (BN-2018/01847) fått laga kraft. Fakturan ska betalas inom 30 dagar från fakturadatumet. Vid för sen betalning tillkommer dröjsmålsränta enligt lag samt ersättning för betalningspåminnelse enligt vad som stadgas för inkassokostnader.

Ansvarig förrättningslantmätare ska kontakta Säljaren för kontroll att ersättning erlagts innan beslut får fattas inom lantmäteriförrättningen.

TILLTRÄDE

Tillträde sker när ersättningen har erlagts, varpå Säljaren ska utfärda och överlämna ett bevittnat köpebrev till Köparen.

FASTIGHETENS SKICK

Kvartersmarken överläts i befintligt skick. Allmänna ledningar finns inom del av Sofiehem 2:4.

ÖVRIGT

Köparen är medveten om att en mast ska flyttas från området som överläts. För att kunna flytta masten ska köparen bereda Telia tillträde till marken.

FASTIGHETSILDNING

Köparen ansvarar för att ansöka om och bekosta fastighetsbildning. Säljaren biträder ansökan. Parterna godtar den areal som uppmäts vid lantmäteriförrättningen.

Detta avtal är för sin giltighet beroende av att detaljplan BN-2018/01847 vinner laga kraft samt av att det godkänns av Umeå kommun i behörig ordning.

Signatursida följer



Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505
Bilaga 3. Köpeavtal, område D

Av avtalet har tre lika exemplar upprättats varav parterna har tagit var sitt samt ett lämnas till Lantmäteri för ansökan om fastighetsbildning.

Umeå 2026 - -

För Köparen



Håkan Martinell

VD

Nordiska centrumhus SydÖst AB

För Säljaren

.....
Nicholas Bolving

Exploateringschef

Umeå kommun

.....
Anna Löfqvist

Mark- och exploateringsingenjör

Umeå kommun

BEVITTNING

Säljarens underskrifter bevittnas:

.....

Underskrift

.....

Namnförtydligande

.....

Underskrift

.....

Namnförtydligande

ÖVERLÅTELSE AV DEL AV FASTIGHET

Detta fastighetsöverlåtelseavtal ("Avtalet") har denna dag ("Avtalsdagen") träffats

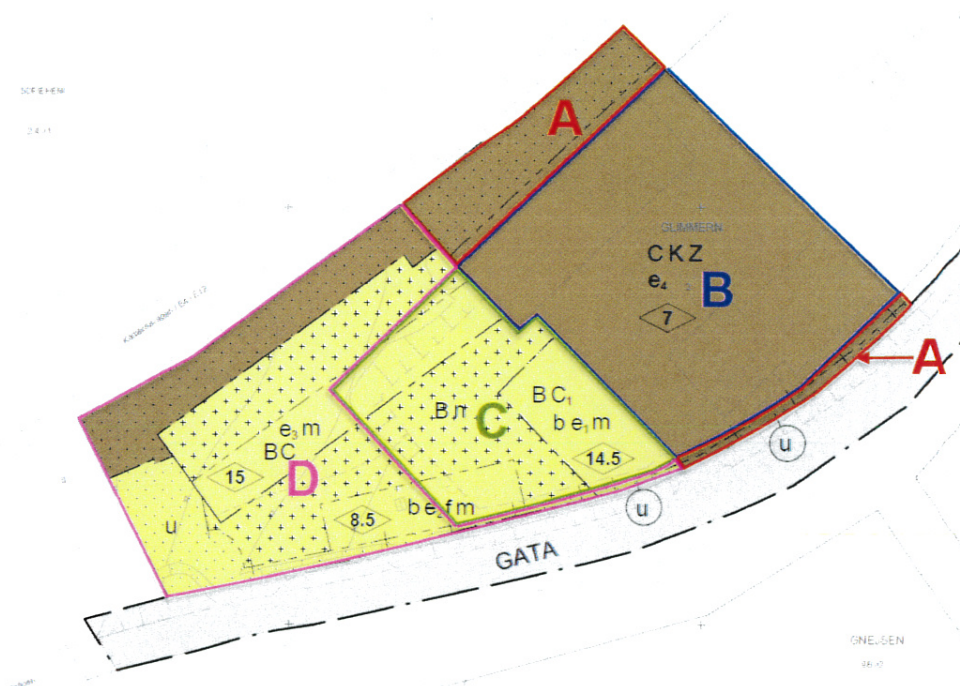
MELLAN:

- 1) Nordiska centrumhus SydÖst AB, org.nr. 559127-8584, ("Säljaren"); och
- 2) Nordiska Centrumhus Glimmern 3 AB, org.nr 559568-1197, ("Köparen").

Parterna ovan benämns härefter gemensamt som "Parterna" och var för sig som "Part".

1 BAKGRUND

- 1.1 Säljaren är civilrättslig och lagfaren ägare till fastigheten Umeå Glimmern 2 ("Fastigheten"). Fastigheten har del i detaljplanen för Glimmern 2 och del av Sofiehem 2:4 i Umeå kommun (BN-2018/01847) som ska antas av byggnadsnämnden i Umeå kommun ("Detaljplanen").
- 1.2 Inför exploateringen av området inom Detaljplanen avser Säljaren överlåta grönmarkerat område (benämnt C) i följande kartskiss på Fastigheten ("Styckningslotten") till Köparen. Med denna bakgrund har Parterna ingått Avtalet på följande villkor.



2 ÖVERLÅTELSE

Säljaren överlåter härmed Styckningslotten till Köparen.

3 KÖPESKILLING

Köpeskillingen för Styckningslotten uppgår till 3 465 000 kronor ("Köpeskillingen").

4 VILLKOR OCH TILLTRÄDESDAG

Avtalet är villkorat av att Detaljplanen vinner laga kraft. Köparen ska tillträda Styckningslotten på dagen för när Detaljplanen vinner laga kraft ("Tillträdesdagen").

5 ÅTGÄRDER PÅ TILLTRÄDESDAGEN

- 5.1 På Tillträdesdagen ska Köparen erlægga Köpeskillingen för Styckningslotten genom att utfärda och till Säljaren överlämna en räntebärande revers.
- 5.2 Styckningslotten övergår till Köparen på Tillträdesdagen efter att köpeskillingen betalats.

6 ANSVARFRISKRIVNING

- 6.1 Styckningslotten överläts i befintligt skick.
- 6.2 Köparen förklarar sig härmed ha full insyn och vetskap om Styckningslotten med tillhörande rättigheter.
- 6.3 Mot bakgrund härav och då Köparen är väl förtrogen med Styckningslotten, friskriver Köparen således Säljaren från allt ansvar för eventuella fel av vad slag det vara må, såsom faktiska och rättsliga fel, rådighetsfel samt s.k. dolda fel och även miljömässiga brister. Köparen äger inte rätt att göra gällande några anspråk mot Säljaren i anledning av dess förvärv av Styckningslotten.

7 INTÄKTER OCH KOSTNADER

- 7.1 Kostnader för och intäkter från Styckningslotten som avser tiden före Tillträdesdagen belastar respektive tillkommer Säljaren. Kostnader och intäkter för tiden från och med Tillträdesdagen belastar respektive tillkommer Köparen.
- 7.2 Fördelningen av vilka intäkter och kostnader som belöper på tiden före och tiden efter Tillträdesdagen ska göras enligt god redovisningssed och de redovisningsprinciper som Säljaren regelmässigt tidigare har tillämpat för Styckningslotten. Likvidavräkning ska med iakttagande av bestämmelserna i denna punkt upprättas på Tillträdesdagen om parterna inte överenskommer annat. Det som inte kan fördelas då skall avräknas snarast möjligt och regleras senast inom trettio (30) dagar från Tillträdesdagen.

- 7.3 Om någon av Parterna därefter åsamkas en kostnad eller uppbär en intäkt som rätteligen skulle bäras av eller tillkomma den andra Parten skall reglering ske omgående.

8 FASTIGHETSILDNING

- 8.1 Köparen ska omgående efter Tillträdesdagen ansöka om avstyckning för Styckningslotten, vilken ska genomföras som inteckningsfri avstyckning. Säljaren ska biträda ansökan. Säljaren förbinder sig att tillse att panthavare medger inteckningsfri avstyckning.
- 8.2 Avstyckningsprocessen ska aktivt drivas av Köparen. Säljaren förbinder sig att lämna Köparen erforderliga fullmakter för drivande av avstyckningsprocessen. Säljaren förbinder sig även att medverka till de eventuella servitut, nyttjanderätter eller andra åtgärder som enligt Lantmäterimyndigheten måste tillskapas/genomföras för att möjliggöra avstyckningen.
- 8.3 Parterna förbinder sig att acceptera Lantmäterimyndighetens beslut omedelbart för att undvika en överklagandeperiod under förutsättning att Styckningslottens utformning i alla väsentliga hänseenden överensstämmer med ansökan.
- 8.4 Kostnaderna för fastighetsbildningen (inklusive bildandet av eventuella servitut och gemensamhetsanläggningar) ska betalas av Köparen. Parterna godtar den areal som uppmäts vid lantmäteriförrättningen, utan justering av Köpeskillingen.

(Signatursida följer)

Avtalet har upprättats i tre (3) originalexemplar, av vilka Parterna tagit var sitt och ett exemplar har överlämnats till Umeå kommun.

Örnsköldsvik den 30 mars 2026

Nordiska centrumhus SydÖst AB



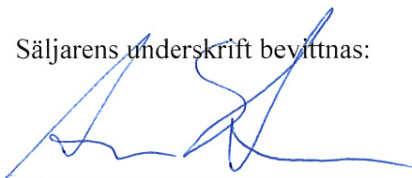
Håkan Martinell

Nordiska Centrumhus Glimmern 3 AB



Håkan Martinell

Säljarens underskrift bevittnas:



Martin Söderström

Martin Söderström
Namnförtydligande

Säljarens underskrift bevittnas:



Annika Eklund

ANNIKA EKLUND
Namnförtydligande

Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505

Bilaga 5. Kostnadsuppskattning gångbana

Kostnadsbedömning Umeå Kommun Gator och parker
 Detaljplan Glimmern
 Planskild Granskning
 Handläggare MEX Anna Lövgvist
 Datum 2024-01-19
 Rev 2025-04-23

ANLÄGGNING	BESKRIVNING	Bredd	Längd	Yta	Mängd	Enhet	kr/enh	Kostnad
Tröttoar B)	Gångbana 3m mot bef gata, kantsten inkl DB i gata, gräsytta 2m mot fastighet	5	200	1000	200 m1	m1	10000	2 000 000 kr
						m2	0	- kr
						m2	0	- kr
						m2	0	- kr
Kostnadsbedömning GGP								2 000 000 kr

Skuggkalkyl								
BB - Förarbeten	Normal							50 000 kr
BC - Hjälparbeten	Normal							150 000 kr
BD - Sanering	Ej aktuell							- kr
BE - Flyttning, demontering m m	Normal							100 000 kr
BF - Träd, stubbar, markväg m m	Trädfällning, Röjning, Stubbar, Markvegetation.							50 000 kr
BG - Spont vid förarbeten m m	Ej aktuell							- kr
BJ - Geodentiska mätningssarbeten	Normal							60 000 kr
CB - Schakt	Mindre omfattning schakt	ca snitt fj		0,5	1000 m2		200	100 000 kr
CBC - Bergschakt	Mindre omfattning dagvattenbrunnar DB 4 st							100 000 kr
CE - Fyllning, lager i mark m m	Mindre omfattning fyll	ca snitt fj		0,3	1000 m2		150	45 000 kr
DCB - Ounden överbyggnad	Normal	ca fj			750 m2		200	150 000 kr
DCC - Bitumenbunden beläggning	GB och Cy inkl stödremsa	1 lager			750 m2		150	112 500 kr
DCC - Bitumenbunden beläggning	Lokalgata och Gata stödremsa	2-lager			750 m2		330	247 500 kr
DCC - Bitumenbunden beläggning	Väg stödremsa	3-lager			m2		570	- kr
DCL/DDD - Vegetationsytor, växter m m	Normal Björkar, plantgroppar och gräs				600 m2		80	48 000 kr
DE - Anläggningskompletteringar	Normal betong				200 m1		1500	300 000 kr
DEK - Utrustning	Normal lek och möbler för områdespark							- kr
DG - Återställningsarbeten, garantiskötsel	Mindre omfattning							- kr
P - Apparater, ledningar mm i rörsystem	Dagvattenbrunnar 4st				5 st		6250	31 250 kr
Y - Märkning, kontroll, dokumentation	Normal							- kr
S - Belysning	Normal				200 m1		600	120 000 kr
Skuggkalkyl								1 664 250 kr

Övrigt: 4% Byggherrekostnader 66 570 kr
 Projekteringskostnad 4% 66 570 kr
 Oförutsett 15% Osäkerhet berg 249 638 kr
 0%

Ej medtagen osäkerhet Konjunktur - Byggindeförändringar

Totalt inklusive övrigt projekteringskostnad och oförutsett. 10 235 kr kr/m 2 047 028 kr

Kostnadsuppskattning för anläggande av gångbana. Prisnivå år 2025. Exploatören ska erlagga faktiska kostnader som ingår i uppdraget.

Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505
Bilaga 6. Kostnadsuppskattning telemast

Kostnadsberäkning Siteflytt Umeå Ålidhem, Telia

Prisnivå år 2025.

Torn och grundarbeten: 605 400

Bod inklusive inredning: 280 000

SA-arbete: 180 000

Rivning av gamla siten: 120 000

Kostnadsuppskattning för siteflytt av telemast. Prisnivå år 2025. Exploatören ska erlægga faktiska kostnader som ingår i uppdraget.



Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505 Bilaga 4. Ungefärlig sträckning ny gångbana



Blå markering visar ungefärlig sträckning av ny gångbana som ska anläggas enligt §3.1

Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505
Bilaga 5. Kostnadsuppskattning gångbana

Kostnadsbedömning Urmeå Kommun Gator och parker
 Detaljplan Glimmern
 Planskede Granskning
 Handläggare MEX Anna Löwqvist
 Datum 2024-01-19
 Rev 2025-04-23

ANLÄGGNING	BESKRIVNING	Bredd	Längd	Yta	Mängd	Enhet	kr/enh	Kostnad
Trottoar B)	Gångbana 3m mot bef gata, kantsten inkl DB i gata, gräsytta 2m mot fastighet	5	200	1000	200 m1	m1	10000	2 000 000 kr
						m2	0	- kr
						m2	0	- kr
						m2	0	- kr
								2 000 000 kr

Kostnadsbedömning	Gop	Bedömningsgrund	Detaljplanelhandlingar	Mängd	Enhet	kr/enh	Kostnad
Skuggkalkyl				200 m1			2 000 000 kr
BB - Förarbeten	Normal			ca snitt fj	1000 m2	200	60 000 kr
BC - Hjälparbeten	Normal				100 000 kr		100 000 kr
BD - Sanering	Ej aktuell						150 000 kr
BE - Flyttning, demontering m m	Normal						45 000 kr
BF - Träd, stubbar, markväg m m	Trädfällning, Rsjning, Stubbar, Markvegetation.						100 000 kr
BG - Sport vid förarbeten m m	Ej aktuell						50 000 kr
BJ - Geodentiska mätningsarbeten	Normal						- kr
CB - Schakt	Mindre omfattning schakt			ca snitt fj	1000 m2	200	60 000 kr
CBC - Bergschakt	Mindre omfattning dagvattenbrunnar DB 4 st						100 000 kr
CE - Fyllning, lager i mark m m	Mindre omfattning fyll			ca snitt fj	1000 m2	150	150 000 kr
DCB - Öbunden överbyggnad	Normal			ca fj	750 m2	200	150 000 kr
DCC - Bitumenbunden beläggning	GB och Cy inkl stödremsa			1 lager	750 m2	150	112 500 kr
DCC - Bitumenbunden beläggning	Lokalgata och Gata stödremsa			2-lager	750 m2	330	247 500 kr
DCC - Bitumenbunden beläggning	Väg stödremsa			3-lager	m2	570	- kr
DCL/DDD - Vegetationsytor, växter m m	Normal Björkar, plantgröpar och gräs				600 m2	80	48 000 kr
DE - Anläggningskompletteringar	Normal betong				200 m1	1500	300 000 kr
DEK - Utrustning	Normal lek och möbler för områdespark						- kr
DG - Återställningsarbeten, garantskötsel	Mindre omfattning						- kr
P - Apparater, ledningar mm i rörsystem	Dagvattenbrunnar 4st			5 st	6250		31 250 kr
Y - Märkning, kontroll, dokumentation	Normal						- kr
S - Belysning	Normal					600	120 000 kr
Skuggkalkyl				200 m1			1 664 250 kr

Övrigt:
 Byggherrekostnader
 Projekteringskostnad
 Oförutsett

Ej medtagen osäkerhet

Konjunktur - Byggindeförändringar

4%
 4%
 15% Osäkerhet berg
 0%

Totalt inklusive övrigt projekteringskostnad och oförutsett.

10 235 kr kr/m 2 047 028 kr

Kostnadsuppskattning för anläggande av gångbana. Prisnivå år 2025. Exploätören ska erlagga faktiska kostnader som ingår i uppdraget.

Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505 Bilaga 4. Ungefärlig sträckning ny gångbana



Blå markering visar ungefärlig sträckning av ny gångbana som ska anläggas enligt §3.1

Exploateringsavtal

för genomförande av detaljplan BN-2018/01847 gällande Glimmern 2 och del av Sofiehem 2:4 i Umeå kommun

PARTER

Umeå kommun (org.nr. 212 000–2627), Mark och exploatering 901 84 Umeå, nedan kallad *Kommunen*

Nordiska centrumhus SydÖst AB (org.nr. 559127–8584), Storgatan 19B, 891 34 Örnsköldsvik, som ägare av fastigheten Glimmern 2, nedan kallad *Exploatören*

BAKGRUND OCH SYFTE

Detta avtal, fortsättningsvis kallat *Exploateringsavtalet*, är upprättat för att reglera genomförandet av Detaljplan för Glimmern 2 och del av Sofiehem 2:4 i Umeå kommun (*BN-2018/01847*), nedan kallad *Detaljplanen*, se urklipp från plankarta i bilaga 1.

Syftet med Detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för bostäder, centrum, verksamheter och kontor. Detaljplanen har varit ute på samråd och granskning, och ska upp för antagande i Byggnadsnämnden i Umeå kommun.

§ 1 EXPLOATERINGSOMRÅDE OCH TIDIGARE AVTAL

§ 1.1 Exploateringsområde

Exploateringsavtalet avser exploatering inom området som planläggs i Detaljplanen, vilket utgörs av fastigheterna Glimmern 2 och del av Sofiehem 2:4. Detta område kallas fortsättningsvis för *Exploateringsområdet*.

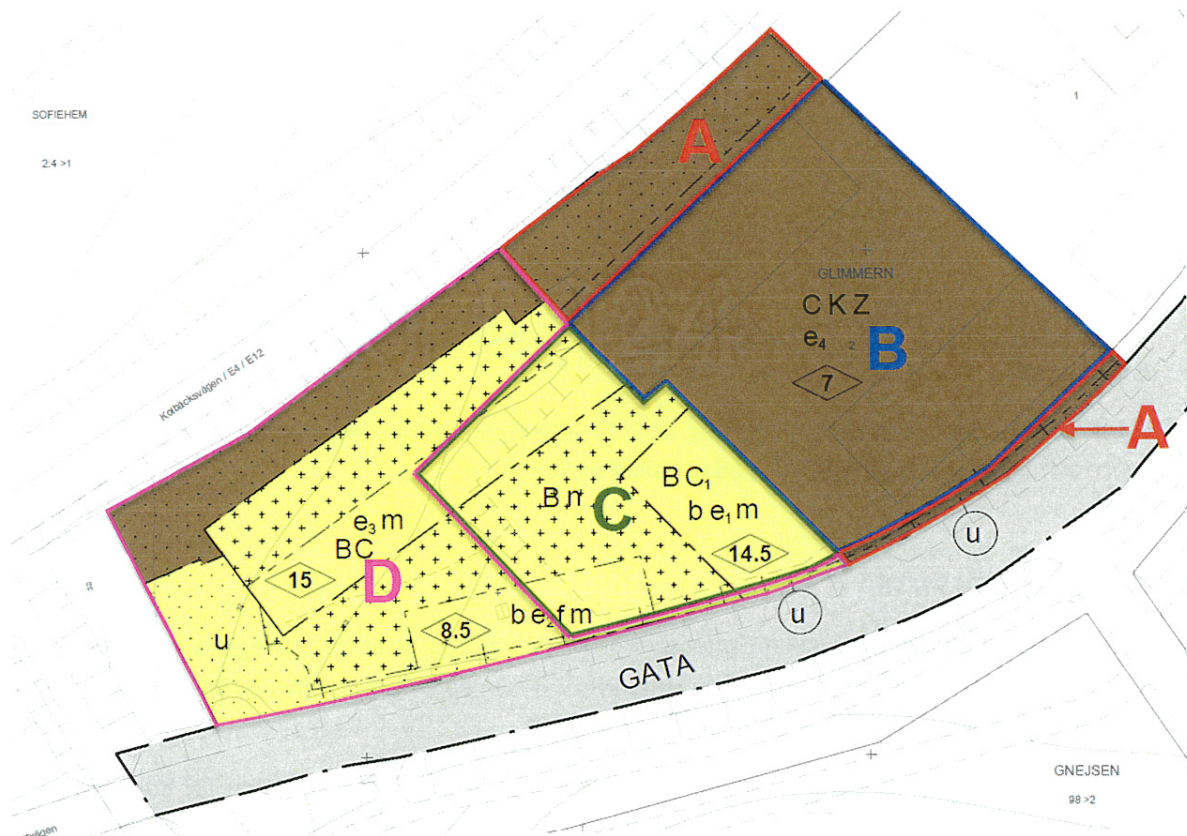
§ 1.2 Tidigare avtal

Planavtal har tecknats mellan Umeå kommun Detaljplanering och Exploatören 2020-06-10.

§ 2 MARKÖVERLÅTELSE OCH LANTMÄTERIFÖRRÄTTNINGAR

§ 2.1 Marköverlåtelser mellan Kommunen och Exploatören

Kommunen ska överlåta den del av fastigheten Sofiehem 2:4 som i Detaljplanen utgörs av kvartersmark till Exploatören i enlighet med följande:



1. Rödmarkerade delar av Sofiehem 2:4 (benämnda A) överläts till Exploatören för reglering in i blåmarkerad del av Glimmern 2 (benämnd B). Se köpeavtal i Bilaga 2.
2. Grönmarkerad del av Glimmern 2 (benämnd C), avses avstyckas till en ny fastighet, nedan kallad *Styckningslotten*. Köpeavtal har upprättats mellan Nordiska Centrumhus SydÖst AB och Exploatörens helägda dotterbolag Nordiska Centrumhus Glimmern 3 AB, org.nr 559568–1197, se Bilaga 7. Rosamarkerad del av Sofiehem 2:4 (benämnd D) överläts till Nordiska Centrumhus Glimmern 3 AB, för reglering in i Styckningslotten (benämnd C). Se köpeavtal i Bilaga 3.

I ersättningen för den mark som Kommunen överlåter enligt ovan har hänsyn tagits till att Exploatören bekostat framtagande av Detaljplanen inkl. utredningar i planskedet samt att Exploatören ska bekosta ny gångbana enligt § 3.1 och flytt av befintlig mast enligt § 4.1.

§ 2.2 Fastighetsbildning

Exploatören ansvarar för att ansöka om och bekosta erforderliga fastighetsbildningar enligt § 2.1. Kommunen ska biträda ansökan.

Kommunen och Exploatören är medveten om att gränserna för de markområden som överförs enligt § 2.1 i viss mån kan komma att justeras i samband med lantmäteriförrättning. Sådan mindre justering godtas av båda parterna och föranleder ingen justering av ersättning.



§ 2.3 Gemensamhetsanläggningar

Om Exploateringsområdet avstyckas till flera olika fastigheter ansvarar Exploatören för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för att bilda gemensamhetsanläggning för de gemensamma anläggningar som är nödvändiga för att området ska utvecklas till ett fungerande område. Vid inrättande av gemensamhetsanläggning ska erforderlig mark inom Exploateringsområdet, och därpå utförda gemensamma anläggningar, utan ersättning upplåtas till gemensamhetsanläggningen. Exploatören ansvarar även för att det bildas en samfällighetsförening för förvaltande av gemensamhetsanläggningen.

Samfällighetsföreningen ska överta gemensamhetsanläggningen först när slutbesiktning utförts och godkänts. Fram till dess att övertagande skett ansvarar Exploatören för drift och underhåll av anläggningarna. Vid överlämning av ansvaret till samfällighetsförening får anläggningarna inte vara belånade och de ska vara tagna i drift.

Avtalets bestämmelser skall i tillämpliga delar läggas till grund för lantmäteriförrättning. Det åligger Exploatören att tillse att exploateringsavtalet får denna funktion vid förrättningen. Kommunen har rätt att närvara vid förrätningssammanträde. Exploatören svarar för att Kommunen i god tid erhåller kallelse.

§ 2.4 Tillträde

Tillträde till den mark som överläts enligt § 2.1 ska ske när köpeavtal enligt Bilaga 2 och Bilaga 3, har undertecknats av båda parter och ersättningen har erlagts.

§ 3 UTFÖRANDE OCH BEKOSTANDE AV ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

§ 3.1 Allmän plats med kommunalt huvudmannaskap

Inom allmän platsmark, GATA, ska en gångbana anläggas på norra sidan av Glimmervägen, se ungefärlig sträckning i Bilaga 4. Umeå kommun, genom Gator och parker, ansvarar för projektering, upphandling och anläggande av allmän plats inom Detaljplanen.

Anläggandet av gångbana kommer att ske först när Exploateringsområdet har bebyggt för att det inte ska uppstå skador på gångbanan hänförligt till övriga byggnationsarbeten.

Exploatören ska erlägga faktiska kostnader som ingår i uppdraget. Umeå kommun, Gator och parker, fakturerar dessa kostnader till Exploatören när uppdraget är utfört. Faktureringen ska baseras på verkligt verifierat kostnadsutfall och en sammanställning skickas till Exploatören i samband med fakturering.

§ 3.2 Allmänna, kommunala VA-anläggningar

Exploateringsområdet ska anslutas till kommunala vatten-, spill- och dagvattenledningar. Umeå kommuns VA-huvudman (UMEVA) via Vakin ansvarar för och bekostar utbyggnad av vatten- och spillvattenledningar fram till förbindelsepunkt 0,5 m utanför fastighetsgräns. Fastighetsägaren ska erlägga anslutningsavgifter för vatten och avlopp enligt gällande taxa vid tidpunkten för anvisning av förbindelsepunkt.



Exploatören ska tillse att mark inom det område som i Detaljplanen redovisats som markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar upplåts utan ersättning, om behov föreligger för Vakins rätt att nedlägga och för all framtid bibehålla anläggningar inom området. Upplåtelsen regleras genom särskilt avtal, som i samband med fastighetsbildning kan säkerställas med servitut eller ledningsrätt.

§ 3.3 Ledningar för el, telekommunikationer, fjärrvärme

Tillkommande bebyggelse ska anslutas till befintligt elnät i området. Det finns möjlighet att ansluta tillkommande bebyggelse till fjärrvärmenät i området.

Exploatören ska tillse att mark inom det område som i Detaljplanen redovisats som markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar upplåts utan ersättning, om behov föreligger för Umeå Energis rätt att nedlägga och för all framtid bibehålla anläggningar inom området. Upplåtelsen regleras genom särskilt avtal, med berörda bolag inom Umeå Energi AB, som i samband med fastighetsbildning kan säkerställas med servitut eller ledningsrätt.

§ 4 UTFÖRANDE OCH BEKOSTANDE AV ÖVRIGA ANLÄGGNINGAR

§ 4.1 Mast

Inom Exploateringsområdet finns en befintlig telemast med tillhörande bod som måste flyttas för genomförandet av Detaljplanen. Flytten genomförs av Telia, men bekostas av Exploatören. Kommunen ansvarar för kontakten med Telia.

Exploatören ska erlägga alla de kostnader som ingår i utförandet, det vill säga bygglovskostnad samt kostnad för rivning av befintlig telemast med tillhörande bod och uppförande av ny mast. Kommunen fakturerar dessa kostnader till Exploatören när uppdraget är utfört. Fakturering ska baseras på verkligt verifierat kostnadsutfall och en sammanställning skickas till Exploatören i samband med fakturering.

§ 4.2 Gemensamhetsanläggningar på kvartersmark

Om Exploateringsområdet avstyckas till flera fastigheter och det innebär att gemensamma anläggningar för exempelvis parkering, förråd, friyta, infart blir nödvändiga för att få till ett fungerande bostadsområde ansvarar Exploatören för att utföra och bekosta dessa anläggningar och därefter upplåta dessa till en samfällighet enligt §2.3 i detta avtal.

§ 4.3 Avfallshantering

Vägar inom Exploateringsområdet ska anläggas så att de är farbara med sedvanliga avfallsfordon fram till avfallsutrymmen. Vakins gällande anvisningar för ny- och ombyggnad av plats för avfallshämtning (NOA) ska följas.

§ 5 VILLKOR UNDER BYGGTIDEN/GENOMFÖRANDE

§ 5.1 Tidplan

Exploatören ansvarar för att kontakta Umeå kommun, Gator och parker, i god tid innan anläggningar enligt §3.1 ska utföras. Utförandet av anläggningarna kommer troligtvis ske under barmarkssäsong och Exploatören ska meddela Umeå kommun, Gator och parker, senast 12 månader innan möjlig byggstart. Exploatören ansvarar för att fortlöpande hålla Kommunen informerad om projektets utbyggnad och tidplan.

§ 5.2 Markföroreningar

Exploatören ansvarar för eventuella kompletterande markmiljöutredningar samt har kostnadsansvaret för sanering av de markföroreningar som erfordras för genomförande av Detaljplanen. Överordnat denna paragraf gäller den så kallade "förorenaren betalar-principen" enligt Miljöbalken där det är tillämpligt.

§ 5.3 Fornlämningar

Om fornlämningar påträffas i samband med utbyggnad av kvartersmark ansvarar Exploatören för anmälan till Länsstyrelsen och bekostar de åtgärder som det kan kräva. Om fornlämning påträffas i samband med utbyggnad av allmän plats ansvarar Kommunen för anmälan till Länsstyrelsen. Kostnader för eventuella åtgärder faktureras Exploatören.

§ 5.4 Markåtkomst under byggtid

Om Exploatören behöver nyttja allmän platsmark under projektets byggtid ska tillstånd att nyttja allmän plats inhämtas, ska grävarbeten göras inom allmän plats ska grävstillstånd inhämtas. Tillstånd att tillfälligt nyttja/hyra allmän plats hanteras av Polismyndigheten och Myndighetsgruppen på Umeå kommun, Gator och parker. Grävstillstånd hanteras av Umeå kommun, Gator och parker.

§ 5.5 Byggtrafik och störningar

Byggtrafik till och från Exploateringsområdet ska ske så att störningar begränsas i möjligaste mån. Exploatören ska särskilt redovisa trafikavstängningar och andra åtgärder som påverkar nyttjande av allmän plats. Exploatören ansvarar för och bekostar tillstånd och upprättande av trafikanordningsplaner samt säkerställer att dessa görs i god tid innan avstängning. Trafikanordningsplan söks hos Umeå kommun, Gator och parker.

§ 6 FULLFÖLJD AV AVTAL

§ 6.1 Säkerhet

Exploatören har ett ekonomiskt åtagande enligt detta avtal. Exploatören ska för detta åtagande ställa en säkerhet i form av moderbolagsborgen (Westerlind i Härnösand AB) till ett belopp om 3 200 000 (tre miljoner tvåhundra tusen) kronor. Säkerheten ska överlämnas till Kommunen i samband med Exploatörens undertecknande av detta avtal. Exploatören äger rätt att återfå eller

växla ställd säkerhet mot ny, uppgående till belopp motsvarande återstående skyldigheter, i takt med utförande av arbeten enligt detta avtal.

§ 7 ÖVRIGT

§ 7.1 Tillstånd, lov, godkännanden

Exploatören ansvarar för att erforderliga tillstånd, lov och godkännanden söks och följs.

§ 7.2 Överlåtelse av detta avtal

Exploatören får inte utan Kommunens skriftliga medgivande överlåta detta avtal på annan part.

§ 7.3 Tvist

Tvist mellan Kommunen och Exploatören som gäller tolkningen eller tillämpningen av detta avtal ska avgöras av svensk allmän domstol på Kommunens hemort.

§ 7.4 Giltighet

Detta exploateringsavtal gäller under förutsättning att:

Byggnadsnämnden i Umeå kommun antar Detaljplanen genom beslut som senare får laga kraft,
Kommunstyrelsens planeringsutskott i Umeå kommun godkänner detta Exploateringsavtal genom beslut.

Exploateringsavtalet är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt för någon av parterna om inte dessa villkor uppfyllts.

Signatursida följer



Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Umeå 2026-

För Umeå kommun

Nicholas Bolving
Exploateringschef

Anna Löfqvist
Mark- och exploateringsingenjör

Ort och datum

Örnsköldsvik 2026-03-30

För Nordiska centrumhus SydÖst AB

Håkan Martinell
VD

Bilagor

Exploateringsavtalet utgörs av detta dokument samt följande bilagor:

- Bilaga 1 Urklipp plankarta BN-2018/01847
- Bilaga 2 Köpeavtal, område A
- Bilaga 3 Köpeavtal, område D
- Bilaga 4 Ungefärlig sträckning ny gångbana
- Bilaga 5 Kostnadsuppskattning gångbana
- Bilaga 6 Kostnadsuppskattning telemast
- Bilaga 7 Överlåtelse av del av fastighet, Glimmern 2

Exploateringsavtal Glimmern 2 m.fl. KS-2022/00505
Bilaga 6. Kostnadsuppskattning telemast

Kostnadsberäkning Siteflytt Umeå Ålidhem, Telia

Prisnivå år 2025.

Torn och grundarbeten: 605 400

Bod inklusive inredning: 280 000

SA-arbete: 180 000

Rivning av gamla siten: 120 000

Kostnadsuppskattning för siteflytt av telemast. Prisnivå år 2025. Exploatören ska erlægga faktiska kostnader som ingår i uppdraget.





Tjänsteskrivelse

2026-04-13

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2026/00415

Trästad Sveriges årsmöte och Träfokus Västerbotten

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

att Ulrik Berg (M) och Mikael Berglund (S) ges möjlighet att delta på Trästads Sveriges årsmöte i Skellefteå 27 maj

att Ulrik Berg (M) ges möjlighet att delta på Träfokus Västerbotten 28 maj.

Ärendebeskrivning

Regeringens nationella träbyggnadsstrategi 2005–2008, med syfte att utveckla det industriella träbyggandet, skapade ett engagemang som sedan dess har tilltagit. Länsstyrelsen Västerbotten fick 2013 ett regeringsuppdrag att i samverkan med intresserade kommuner utveckla kostnadseffektivt och rationellt byggande i trä, öka kunskapen om trä som byggnadsmaterial och få fler kommuner att bygga i trä, för att därmed bidra till att uppnå de svenska nationella klimatmålen.

Trästad vill stimulera till ökad samverkan mellan offentliga beslutsfattare och beställare, näringslivets entreprenörer samt resurser inom forskning och utbildning.

I maj 2026 samlas träbranschen i Skellefteå för Träfokus Västerbotten – en heldagskonferens om hur trä kan bidra till omställningen mot en fossilfri värdekedja. Genom föredrag, case och panelsamtal belyser dagen hela kedjan från förnyelsebar råvara och fossilfria produkter till återbruk samt träbyggsindustriens hållbara värdekedja. Konferensen samlar experter från träindustri, akademi och politik för att diskutera innovation, klimatnytta, regional utveckling och framtida konkurrenskraft. Under dagen delas även Träpriset ut och deltagarna ges goda möjligheter till nätverkande och erfarenhetsutbyte.

Beslutsunderlag

Inbjudan Trästads Sveriges årsmöte 2026

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00415

Beredningsansvariga

Olov Häggström

Beslutet ska skickas till

Vanessa Holmlund, SLK kommunkansliet

Förnamn, Efternamn
Befattning

Olov Häggström
Utredare

Från: Olov Häggström
Skickat: den 16 april 2026 10:29
Till: Olov Häggström
Ämne: VB: Inbjudan till Trästad Sveriges årsmöte
Bifogade filer: Hotell Skellefteå Träfokus Västerbotten.docx

Från: Fahlén Elsa <elsa.fahlen@lansstyrelsen.se>

Skickat: den 1 april 2026 12:57

Ämne: Inbjudan till Trästad Sveriges årsmöte

Du får inte ofta e-post från elsa.fahlen@lansstyrelsen.se. [Läs om varför det här är viktigt](#)

Hej Trästad medlemmar!

Varmt välkomna till Trästad Sveriges årsmöte! Här kommer lite information och en save-the-date för årsmötet som hålls 27 maj i Skellefteå.

Tid: kl. 15:30-16:30

Plats: Wood hotel, Konferensen plan 4, Skellefteå eller digitalt

Möteshandlingar: Skickas senast två veckor innan.

För er som deltar på plats i Skellefteå finns ett spännande program den 27 maj innan årsmötet med lunch och rundvandring på Sara Kulturhus. På kvällen bjuds in till mingel, tal och middag. Dessutom har vi i år lagt årsmötet i anslutning till Träfokus-konferensen 28 maj som har ett spännande och intressant program som vi vill uppmuntra att anmäla er till.

För att kunna boka lunch och fika för eftermiddagen behöver vi veta om du deltar på plats eller på distans och om du har några allergier eller specialkost senast 27 april. Observera att det är begränsat antal platser till lunchen.

Anmälan till årsmöte, lunch och eftermiddagens program sker via detta formulär:

<https://link.webpolsurveys.com/EP/8829D03514098422>

Mingel och middag arrangeras av Skellefteå kommun, Umeå kommun och Länsstyrelsen Västerbotten och Trästad Sverige. En separat anmälningslänk kommer senare. Observera att det även där är begränsat antal platser.

Anmälan till konferensen: [Träfokus - Årets stora konferens inom träindustrin](#)

Vi vill informera om att det under konferensperioden råder hög efterfrågan på boende i Skellefteå så säkra gärna ditt boende så snart som möjligt. För de som anmäler sig till Träfokus-konferensen finns hotellrum blockade på Hotell Aurum och Medlefors. I bifogat dokument finns instruktioner för att boka ett blockat hotellrum.

Varmt välkomna!

Med vänliga hälsningar
Carin Jämtin

genom
Elsa Fahlén

Elsa Fahlén
Utvecklingsstrateg klimat och skogsprogram
Samordnare Trästad Sverige

Länsstyrelsen Västernorrland
Postadress: 871 86 HÄRNÖSAND
Besöksadress: Pumpbacksgatan 19
Telefon: 070-211 29 77
www.lansstyrelsen.se/vasternorrland

[Så hanterar vi dina personuppgifter](#)

HOTELL I SKELLEFTEÅ

För er som anmäler er till konferensen Träfokus Västerbotten har vi blockat rum på ett antal hotell, varav platser finns kvar på Hotell Aurum och Medlefors hotell och konferens. Bokning görs direkt hos respektive aktör. Var noga med att uppge rätt kod för rätt pris.

Under konferensperioden råder hög efterfrågan på boende i Skellefteå, så säkra gärna ditt boende så snart som möjligt. Hotellen har blockat rum för bokning senast 27 April.

Hotel Aurum

Adress: Gymnasievägen 12. Ligger ca 30 minuters promenad från Sara kulturhus.

Bokning: Maila för bokning Bokning@aurumhotel.se viktigt att uppge **koden 25781** för rätt pris. [Länk till hotell](#)

Pris: 20 enkelrum – 1 249 kr/person.

Medlefors hotell och konferens

Adress: Medleforsvägen 2, 931 45 Skellefteå

Bokning: Via bokningssida, <https://boka.medlefors.se/campaign/campaign-details?channelId=272b2f7e-3eee-41c5-8b0f-b66b7a453a08&campaignId=bc35dc2d-cb35-4e6c-9008-9f4af7154b31>

Viktigt att uppge **rabattkod Träfokus** för rätt pris. Du hittar koden längst upp till höger eller längst ner till vänster på kampanjsidan.

Pris: Enkelrum 1 482kr, Dubbelrum 1 662kr/person.



Tjänsteskrivelse

2026-04-13

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2025/00063

KSPLU Informationsärenden 2025

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

Att till protokollet notera att utskottet tagit del av följande informationer

Ärendebeskrivning

- Revidering av kommunens föreskrift för avfallshantering, Katharina Radloff, 10 min
- Töp stadsdelskomplettering, Pernilla Helmersson, 10 min
- Stadsdirektören informerar

Beredningsansvariga

Elin Pietroni

Förnamn, Efternamn
Befattning

Olov Häggström
Utredare



Tjänsteskrivelse

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienumr: KS-2026/00024

KSPLU Anmälningssärenden 2026-04-21

Förslag till beslut

Remisser

Trafikverket - Tekniska nämnden för eget yttrande till Trafikverket. Sista dag för att besvara remissen är 20 april 2026

Trafikverket - Utredning flygtrafik 2027–2031. Strategisk utveckling för handläggning till Kommunstyrelsen som skickar kommunens yttrande till Trafikverket senast 6 maj 2026. Tidsplan: KSPLU 2026-04-21

Svenska Stads kärnors kansli - Årets Stads kärna. Tekniska nämnden för eget yttrande till Svenska Stads kärnors kansli senast 9 april 2026

Förnamn, Efternamn
Befattning

Therese Stellén

Från: Skoglund Elsy <Elsy.Skoglund@transportstyrelsen.se>
Skickat: den 9 mars 2026 09:09
Ämne: Remiss av förslag av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2024:57) om parkeringsanmärkningar och felparkeringsavgift; svar senast 20 april 2026

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Hej

Välkommen att ta del av remiss av förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2024:57) om parkeringsanmärkningar och felparkeringsavgift.

Ni hittar förslaget på: [Remiss av förslag av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter \(TSFS 2024:57\) om parkeringsanmärkningar och felparkeringsavgift - Transportstyrelsen](#)

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast den 20 april 2026**.
Vänligen ange vårt diarienummer **TSF 2025-88** i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

kontakt@transportstyrelsen.se

eller till:

Transportstyrelsen
Avdelning Fordonsinformation
701 88 Örebro

Om ni har några frågor med anledning av remissen är ni välkommen att kontakta:
e-post: magnus.callin@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Astrid Edlund, utredare föreskriftssamordnare
Avdelning Fordonsinformation

Transportstyrelsen

781 23 Borlänge

transportstyrelsen.se

Telefon: 0771-503 503

genom

Elsy Skoglund

Trycksakshandläggare
Avdelning Juridik
Enhet gemensam

Från: Trafikverket <noreply.utskick@trafikverket.se>
Skickat: den 11 mars 2026 14:06
Till: Umeå kommun
Ämne: Remiss utredning flygtrafik 2027–2031

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

You don't often get email from noreply.utskick@trafikverket.se. [Learn why this is important](#)



Mars 2026

[Läs webbversion](#)

Remiss av Trafikverkets flygutredning

Nu finns möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets utredning om behov av flygtrafik inför kommande flygavtal.

Trafikverket har uppdrag från regeringen att avtala om interregional kollektivtrafik som är transportpolitiskt motiverad men som inte kan bedrivas kommersiellt. Detta för att verka för en grundläggande tillgänglighet. Uppdraget är trafikslagsövergripande och omfattar flyg-, tåg- och busstrafik samt färjetrafik till Gotland.

Vi har nu utrett behovet av flygtrafik inför kommande avtalsperiod. Utredningen kommer ligga till grund för beslut om vilka flygplatser som ska ha allmän trafikplikt och hur kraven ska vara utformade för perioden oktober 2027–oktober 2031.

Remiss till berörda aktörer

Innan vi fattar beslut ger vi nu berörda aktörer möjlighet att lämna synpunkter på utredningen. Remissen går ut till berörda flygplatser, kommuner och regioner samt till andra organisationer och företag som kan beröras av utredningen.

Utredningen finns publicerad i Trafikverkets publikationsdatabas, se länk nedan:

» [Läs flygutredningen](#) (se länken fulltext uppe till höger)

Lämna synpunkter

Synpunkter på utredningen ska vara Trafikverket tillhanda **senast den 6 maj 2026**.

Lämna svaret i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (exempelvis Word), den andra i pdf. Skicka svaret till trafikverket@trafikverket.se. Ange ärendenummer **TRV 2025/54624**.

Med vänlig hälsning

Lennart Kalander

Biträdande avdelningschef Samhällsplanering och genomförande

Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge 0771-921 921

Till webbplatsen | Kontakta oss

Följ oss



Du får detta utskick för att du utifrån din tjänst antas ha intresse av att delta i samrådet. Om du vill bli borttagen från distributionslistan, skicka ett e-mail till susanne.hjelm@trafikverket.se Läs mer om hur Trafikverket hanterar personuppgifter på trafikverket.se/gdpr.

Från: Isa Åhlund <isa.ahlund@svenskastadskarnor.se>
Skickat: den 19 mars 2026 09:18
Till: Isa Åhlund
Ämne: Remiss: Årets Stadskärna
Bifogade filer: Remiss förslag till revidering av kriterier i Årets Stadskärna.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Hej,

Nu skickar vi ut en remiss till er som medlemmar i Svenska Stadskärnor om förslag till utvecklad utformning av utmärkelsen **Årets Stadskärna från och med 2027**.

Utmärkelsen är i grunden vår gemensamma – och därför är det viktigt för oss att få in era perspektiv innan styrelsen fattar beslut.

Vi ber dig därför att:

- öppna bifogad remiss
- ta del av förslaget
- och gärna återkomma med synpunkter

Särskilt värdefullt är era reflektioner kring:

- den föreslagna inriktningen
- om modellen påverkar intresset att delta
- samt andra aspekter vi bör beakta

Synpunkter skickas till:

philip.sandberg@svenskastadskarnor.se

Senast den 9 april 2026

Efter remissperioden sammanställs svaren och ligger till grund för styrelsens fortsatta arbete.

Stort tack på förhand för er medverkan.

Vänliga hälsningar,

Isa Åhlund
Junior Assistant, Svenska Stadskärnor

SVENSKA STADSKÄRNOR
Postadress: Svenska Stadskärnor, C/o Genetor
Lokgatan 11 G, 211 20 Malmö
Besöksadress: Centralplan 8 C, 211 20 Malmö
E-mail: isa.ahlund@svenskastadskarnor.se
Web: www.svenskastadskarnor.se



ÅRSKONFERENS 2026
HALMSTAD 20-22 MAJ

REMISS

Förslag till utvecklad utformning av utmärkelsen Årets Stadskärna från 2027

Svenska Stadskärnors styrelse fattade under 2025 beslut om att förenkla ansökningsprocessen för utmärkelsen Årets Stadskärna. Nu tas nästa steg med ett förslag på utvecklad utformning så att den bättre speglar dagens förutsättningar för stadskärneutveckling.

Innan styrelsen fattar beslut vill vi därför ta del av medlemmarnas synpunkter på det förslag som presenteras nedan.

Utmärkelsen Årets Stadskärna är i grunden medlemmarnas utmärkelse och har i över tre decennier varit ett gemensamt sätt att lyfta fram goda exempel på stadskärneutveckling i Sverige.

Synpunkter på förslaget välkomnas och ska skickas till Svenska Stadskärnors kansli på philip.sandberg@svenskastadskarnor.se senast den 9 april 2026.

Bakgrund

Utmärkelsen Årets Stadskärna har delats ut av Svenska Stadskärnor sedan 1995 till den stad eller ort som visat betydande framsteg i utvecklingen av sin stadskärna genom samverkan mellan privata och offentliga aktörer.

Under mer än tre decennier har utmärkelsen haft stor betydelse för att synliggöra framgångsrikt utvecklingsarbete och inspirera fler städer att arbeta strategiskt och långsiktigt med stadskärneutveckling. För många stadskärnor har utmärkelsen blivit ett viktigt erkännande av ett omfattande arbete där kommun, näringsliv, fastighetsägare och civilsamhälle samverkar.

Samtidigt har förutsättningarna för stadskärnorna förändrats kraftigt sedan utmärkelsen instiftades. Handelns omvandling, digitalisering, förändrade beteenden och ökade krav på hållbar stadsutveckling innebär att stadskärnornas roll och utvecklingsarbete idag ser annorlunda ut än för 30 år sedan.

Styrelsen har därför sett ett behov av att utveckla modellen för utmärkelsen.

Utgångspunkten i arbetet har varit att skapa en mer öppen och transparent process som engagerar fler stadskärnor, samtidigt som de höga kvalitetskraven och utmärkelsens status bevaras.

Syftet med den föreslagna förändringen är att:

- skapa en mer öppen och transparent process
- stärka delaktigheten bland medlemmarna
- synliggöra fler goda exempel på stadskärneutveckling
- samtidigt bibehålla höga krav på samverkan och resultat

Nuvarande modell

I dagens modell:

- ansöker städer med ett giltigt QM (se punkt 2 nedan) själva om att delta
- juryn nominerar tre finalister
- finalisterna presenterar sitt arbete på årskonferensen
- vinnaren utses av juryn.

Modellen har fungerat väl under många år men innebär samtidigt att endast de stadsbornor som aktivt ansöker kan bli aktuella för utmärkelsen, trots att utvecklingsarbete pågår i många stadsbornor runt om i landet.

Förslag till utvecklad modell från 2027

I framtida modell:

- samtliga städer med ett giltigt QM (se punkt 2 nedan) nomineras och får själva välja att acceptera nomineringen
- juryn nominerar tre finalister
- finalisterna presenterar sitt arbete på årskonferensen
- vinnaren utses av juryn.

Detta utvecklade arbetsätt kan bidra till att bredda deltagandet i utmärkelsen och synliggöra fler stadsbornor som bedriver ett aktivt och framgångsrikt utvecklingsarbete. På så sätt kan fler städer uppmärksammas för sitt arbete, samtidigt som juryn fortsatt gör en noggrann bedömning av samverkan, arbetsätt och uppnådda resultat.

1. Nominering istället för ansökan

I den nya modellen ersätts dagens ansökningsförfarande av en nomineringsprocess.

Det innebär att stadsbornor inte längre ansöker för att delta i processen, utan istället kan de nomineras till utmärkelsen utifrån sitt utvecklingsarbete.

Juryns nomineringar baseras i huvudsak på:

- QM-certifieringar
- Uppnådda resultat i offentlig och privat samverkan
- Uppnådda resultat i stadsbornoutvecklingen
- Juryns samlade bedömning.

Den berörda staden eller orten tillfrågas om att acceptera nomineringen och delta i processen.

2. QM-certifiering som grund

QM, är en förkortning av Quality Mark. Det är en standardiserad certifiering som arbetats fram i ett europeiskt utvecklingsprojekt.

Precis som tidigare är det endast stadskärnor med giltig QM-certifiering som kan utses till Årets Stadskärna. Med QM utvärderas styrkan och hållbarheten i processen och organisationen för att säkerställa ett långsiktigt och strategiskt utvecklingsarbete, det vill säga ett kvitto på hållbar samverkan.

QM är kostnadsfritt att söka för medlemmar i Svenska Stadskärnor.

3. Juryns roll

Svenska Stadskärnors styrelse fortsätter att fungera som jury för utmärkelsen Årets Stadskärna och ansvarar för:

- nominering av kandidater
- bedömning av finalister
- beslut om vilken stad eller ort som tilldelas utmärkelsen.

4. Finalpresentationer

Finalisterna presenterar sitt utvecklingsarbete i samband med Svenska Stadskärnors årskonferens, där mottagaren av utmärkelsen offentliggörs.

Remissfrågor

Styrelsen välkomnar särskilt synpunkter på följande frågor:

1. Är den föreslagna inriktningen enligt ovan önskvärd?
2. Bedömer ni att den föreslagna modellen skulle öka eller minska intresset bland stadskärnor att bli uppmärksammade genom utmärkelsen Årets Stadskärna? Utveckla gärna ert resonemang.
3. Finns det andra aspekter eller erfarenheter som styrelsen bör ta hänsyn till innan beslut fattas?

Inbjudan till synpunkter

Styrelsen vill gärna ta del av medlemmarnas erfarenheter och perspektiv innan beslut fattas.

Synpunkter skickas till Svenska Stadskärnors kansli på philip.sandberg@svenskastadskarnor.se senast: **9 april 2026**

Efter remissperioden kommer inkomna synpunkter att sammanställas och ligga till grund för styrelsens fortsatta arbete. Ny inriktning kommer att presenteras på årskonferensen i Halmstad 20-22 maj.

Philip Sandberg
VD, Svenska Stadskärnor

Per Eriksson
Ordförande, Svenska Stadskärnor

2026-03-18