

Planprogram för

# Söderslätt



# Medverkande

## Deltagande kommunala verksamheter

Detaljplanering

Mark och Exploatering

Miljö och Hälsoskydd

Gator och Parker

Strategisk Utveckling

## Deltagande kommunala bolag

Vatten och avfalls kompetens i norr AB (VAKIN)

Umeå Kommunföretag AB

# Källor

Fotografier: Umeå kommun, om inte annat anges

Ortofoton: Lantmäteriet, om inte annat anges

Kartor och illustrationer: Umeå kommun, om inte annat anges

# Innehållsförteckning

<b>Inledning</b>	<b>4</b>	Rekreation och friluftsliv	16	<b>programförslaget</b>	<b>34</b>
Vision	5	Befintlig infrastruktur	17	Trafikbuller	34
Bakgrund	7	Befintlig bebyggelse inom programområdet	18	Påverkan på befintlig bebyggelse inom programområdet	35
Planprogrammets syfte	7	Befintlig service	19	Jordbruksmark	35
Programområdet	7	Markförhållanden	20	Dagvatten	36
Planprocessen	8	Dagvatten	21		
Etapper	8				
Undesökning av miljöpåverkan	9				
		<b>Programförslaget</b>	<b>22</b>	<b>Genomförande</b>	<b>39</b>
<b>Gällande planer och beslut</b>	<b>10</b>	Övergripande markanvändning och stadsstruktur	24	Markägare	39
Översiktsplan	10	Föreslagen ny bebyggelse	25	Etapputbyggnad	39
Gällande detaljplaner	11	Gestaltning	25	Huvudmannaskap för allmänna platser	39
Strandskydd	11	Trygghet och jämställdhet	26	Ekonomiska konsekvenser för exploatör	39
Riksintressen	12	Grönstruktur och rekreation	27	Ekonomiska konsekvenser för kommunen	40
Fornlämningar	13	Gator och trafik	29	Teknisk infrastruktur	40
		Parkering	33		
<b>Programområdet idag</b>	<b>14</b>			<b>Programhandlingar</b>	<b>41</b>
Historia	14			<b>Bilagor</b>	<b>41</b>
Grönstruktur och naturmiljö	15			<b>Referenser</b>	<b>41</b>

## Konsekvenser av

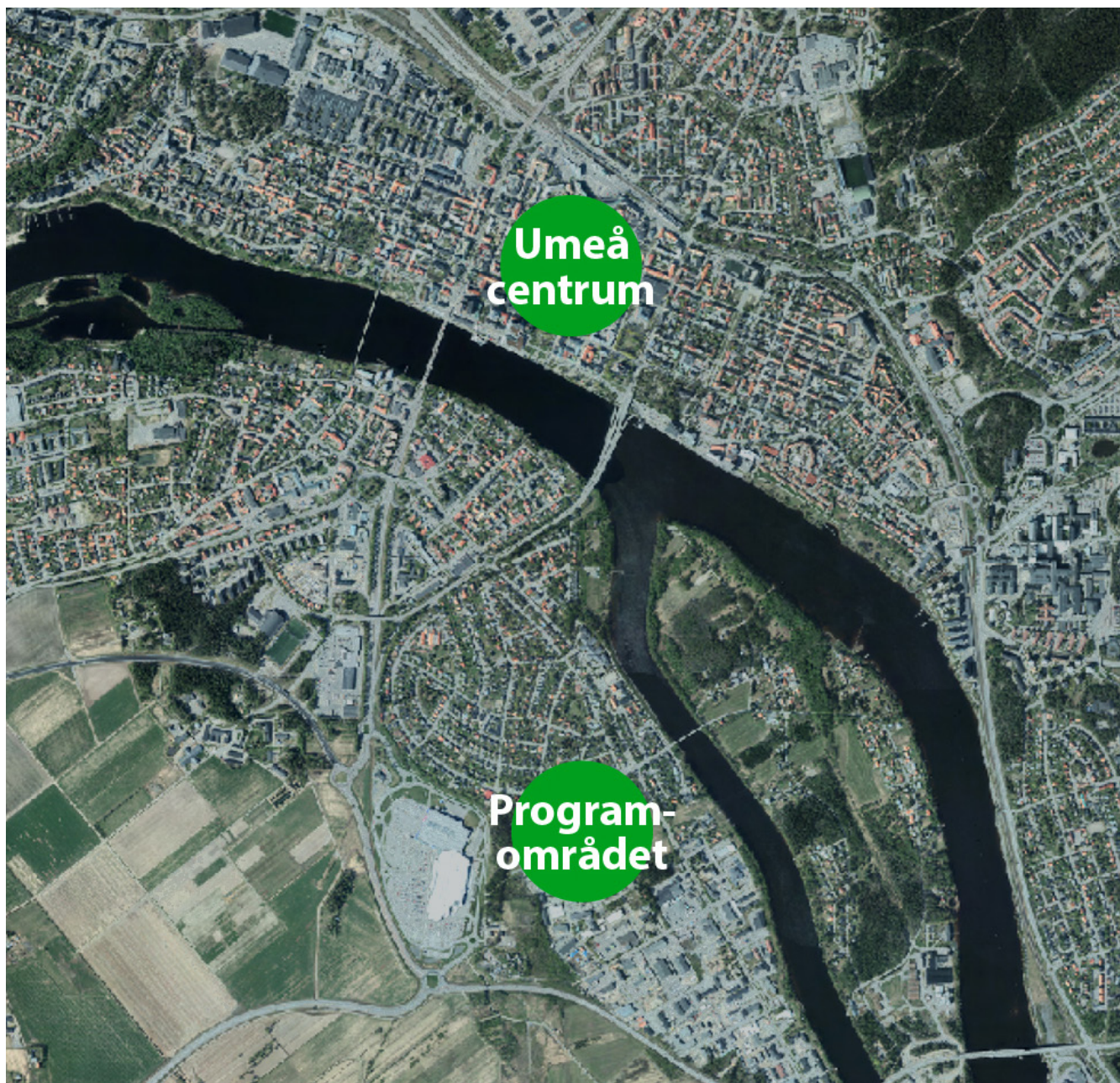
# Inledning

Umeå är och har under många år haft rollen som tillväxtmotor i norra Sverige med en stadigt ökande befolkning. Med visionen att Umeå kommun ska växa till 200 000 invånare till år 2050, kräver denna expansion hållbar och resurssnål planläggning av nya områden som inte enbart utökar staden, utan också integrerar grönytor och möjliggör hållbara transportval.

Området mellan Söderslätts bostadsområde och Öst-Tegs industriområde, som idag består av skogsmark, igenväxande åkermark och hästhagar, besitter en betydande potential. Detta område kan utvecklas till både ett attraktivt bostadsområde i direkt anslutning till Söderslätts handelsområde och en viktig länk mellan Söderslätts bostadsområde, Öst-Tegs industriområde och den framtida utbyggnaden av Ön.

Översiktsplanen för Umeå förordar kompletteringar inom femkilometersstaden, med målet att uppnå en tät och funktionsblandad stad med hög tillgänglighet som gynnar gång- och cykeltrafik. I enlighet med denna inriktning, har flera positiva planbesked givits för delar av området.

För att hantera komplexa frågor i ett större sammanhang och säkerställa en sammanhållen utveckling, har Byggnadsnämnden initierat detta planprogram.



Figur 1. Programområdets läge i Umeå.

Programmet ska utgöra ett vägledande underlag för kommunen och byggherrar i den fortsatta planprocessen och som helhet vara en beskrivning av kommunens och fastighetsägarnas gemensamma målbild och ambitionsnivå. Generella och specifika riktlinjer redovisas för fortsatt detaljplaneläggning för att skapa en sammanhållen bebyggelsekaraktär inom området. Detta är särskilt viktigt då programområdet kommer att utvecklas i olika etapper under en lång tid.

## Vision

I Översiktsplan – Fördjupning för Umeå identifieras sex utvecklingsstrategier som skall vara vägledande för stadens tillväxt. Dessa generella mål tolkas i planprogrammet för den specifika platsen:

### Fem-kilometersstaden- den täta staden!

*"Umeås tillväxt bör så långt det är möjligt samlas inom femkilometersradier från stadskärnan eller universitetsområdet. Det möjliggör en stad som gynnar gång- och cykeltrafik och skapar en hög tillgänglighet utan att för den skall vara transportintensiv. Den täta staden gynnar barn och ungdomar samt, framförallt, kvinnors rörlighet i staden.*

*En väl definierad och tydlig stadsgräns skulle bidra till en långsiktig och önskvärd förtätning av Umeå stad. Den stora delen av tillväxten bör rymmas inom denna radie eller inom lämpliga områden där kollektivtrafikens stomlinjer kan förlängas.*

*En tät kompakt och funktionsblandad stad*

*med korta geografiska avstånd minskar transportbehovet och gör alternativ till bilen såsom gång och cykel mer konkurrenskraftiga."*

Programområdet är i dagsläget en viktig pusselbit som saknas för att binda samman Söderslätts bostadsområde, Söderslätts handelsområde, Öst-Tegs industriområde och Ön (se figur 2). Genom att möjliggöra för bostäder och verksamheter i detta lågutnyttjade område åstadkoms en bättre markanvändning, och behovet att bygga stad i mer perifera skogs- eller jordbruksområden kan minskas. Områdets attraktivitet ligger bland annat i närheten till kollektivtrafik och service.

### Mer stad! Komplettering som vitaliserande kraft

*"Kommunen ska planera för att komplettera staden genom att lägga nya stadskvarter intill gamla och därigenom skapa en större investeringsvilja i det befintliga fastighetsbeståndet, framför allt i centrum.*

*'Mer stad' uppnås inte enbart genom att bygga högre hus utan genom att anlägga nya tätbebyggda blandstadskvarter intill äldre kvarter, så att staden gradvis växer samman till ett mer sammanhängande stadslandskap med allt som förknippas med det goda stadslivet. Att minska lågutnyttjade områden och öka flödet av människor och verksamheter, kan bidra till en ökad trygghetskänsla i staden."*

Programområdet består till stora delar av i dagsläget underutnyttjad mark i form av igenväxande åkermark och hästthagar. Planprogrammet visar hur dessa ytor kan

omvandlas till en urban miljö som fysiskt knyter samman de befintliga stadsdelarna Söderslätt, Öst-Teg och Ön. Genom att peka ut en ny stadsgata, kantad av en tät blandning av bostäder och verksamheter, skapas förutsättningar för en naturlig förlängning av stadskärnans karaktär söderut. Att fylla detta 'mellanrum' i stadsstrukturen syftar till att öka flödet av människor i området, vilket i förlängningen möjliggör en stärkt trygghetskänsla och kan bidra till att vitalisera det befintliga fastighetsbeståndet i närområdet

### Skapa hög täthet i nya stadsdelar

*"En exploatering med tät blandstadsbebyggelse [...] skulle inledningsvis, innan ett helt område är utbyggt, kunna ta stöd av, men samtidigt stödja, de närliggande stadsdelarnas utbud av service och andra nyttigheter och på längre sikt kunna generera ett eget utbud av sådant som förknippas med ett mer utvecklat stadsliv. "*

Planprogrammet anger en inriktning där området utvecklas med en tydlig och tät kvartersstruktur. Denna struktur är vald för att möjliggöra en effektiv markanvändning inom femkilometersstaden, vilket lägger grunden för ett framtida befolkningsunderlag som kan bära både kollektivtrafik och lokal service. Genom att föreslå det kringbyggda stadskvateret skapas förutsättningar för en tydlig hierarki mellan offentliga gaturum och privata gårdar. Detta syftar till att den höga tätheten ska bidra till en mänsklig skala och en trygg miljö, helt i enlighet med översiktsplanens vision om det goda stadslivet.

## Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder

"En grundbult för att uppnå den förtätning som följer av tillväxtnålet är att ny tät kvartersbebyggelse planeras längs de stråk som gynnar kollektivtrafiken på bästa sätt. Med en sådan strategi kan stora delar av befolkningen inom tätorten erbjudas kollektivtrafik med hög turtäthet, ett måste för att kollektivtrafiken ska passa in som färdmedel i människors komplexa vardag. En bra och lönsam kollektivtrafik förutsätter en tätare stad och en stabil struktur som resenären kan lita på – tänk spår, men använd buss."

Programområdet angränsar till flera kollektivtrafiklinjer, vilket skapar förutsättningar för att leva utan bil. Ett av de uttalade målen för programmet är att möjliggöra för en ny stadsgata genom området. Gatan som i detta dokument kallas Söderslättsvägen ska koppla samman Norra Obbolavägen med Marknadsgatan vilket möjliggör för en mer integrerad struktur i området.

## Satsa på offentliga rum och parker!

"I den täta staden blir de offentliga rummen allt viktigare. De offentliga rummen ska generellt utformas med en skala som ger attraktiva, trygga och upplevelserika platser och stråk med plats för rekreation och grönska. Där finns liv och rörelse dagar och kvällar, under alla årstider. Ett levande offentligt rum ger många positiva effekter för en stad, såsom en hög grad av urbanitet, vilket skapar en dynamisk miljö med många möjligheter till interaktion, spontana möten och ett rikt socialt

liv. Det leder även till en ökad trygghetskänsla för medborgaren, en välkomnande känsla för besökaren och ett ökat mervärde för stadens attraktionskraft vilket gynnar handel och service."

På Teg idag finns få parker och naturområden vilket innebär att tillräckligt stora natur/rekreationsområden behöver sparas inom programområdet för att både försörja befintliga boende på Söderslätt samt den tillkomst av bostäder som planprogrammet skapar förutsättningar för.

## Alla ska vara med!

"En hållbar stad kan bara byggas med dem som ska leva i staden. All planering ska genomsyras av öppenhet, demokrati och jämställdhet. Vi ska utveckla det offentliga rummet så att alla, flickor och pojkar, kvinnor och män kan vistas där på lika villkor. Utgå ifrån barn, ungdomar och personer med funktionshinder vid byggandet av staden – det leder till en stad för alla!"

Målsättningen är att skapa en trygg och trafiksäker stadsmiljö med tydligt gestaltade offentliga rum. För att minska känslan av odefinierade och underutnyttjade ytor i området, planeras åtgärder för att öka tryggheten. Detta inkluderar att placera bostäder så att det finns fönster mot gator och parker, och att eventuella mörka, oexploaterade ytor med begränsad sikt hanteras på ett sätt som balanserar trygghet med bevarande av naturvärden.

Söderslättsvägen planeras att utformas som en

stadsgata med god tillgänglighet för gång- och cykeltrafik. I linje med vår vision om en levande och trygg stad kommer stadsgatan att ramas in av bebyggelse med tydliga entréer vända mot gatan. Detta för att aktivt bidra till ett gatuliv och främja en tryggare offentlig rumslighet, där ögon på gatan skapar ökad säkerhet. Utöver detta planeras flera gång- och cykelpassager i nord-sydlig riktning för att länka samman stadsdelen och ytterligare stärka dess tillgänglighet och samhörighet.



Alla ska vara med!



Hög täthet i nya stadsdelar



Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder



Fem-kilometersstaden



Satsa på offentliga rum och parker



Mer stad! Komplettering som vitaliserande kraft

## Bakgrund

Detta planprogram berör ett stort grönområde inom stadsdelen Öst-Teg i Umeå. Utgångspunkten för programmet är den fördjupade översiktsplanen för Umeås centrala stadsdelar, vilken pekar ut området som lämpligt för tätortsbebyggelse och inkluderar ett vägreservat för den framtida Söderslättsvägen.

Översiktsplanen betonar vikten av en integrerad bebyggelse- och trafikstrategi för att främja hållbar tillväxt och utveckling, särskilt genom att integrera bostäder och arbetsplatser för att möta tjänstesektorns expansion.

Detta program syftar till att utreda förutsättningarna för denna utveckling.

## Planprogrammets syfte

Syftet med planprogrammet är att undersöka möjligheterna att utveckla området med bostadsbebyggelse samt en vägförbindelse som kopplar samman Norra Obbolavägen med Söderslätts handelsområde och vidare mot Ringleden.

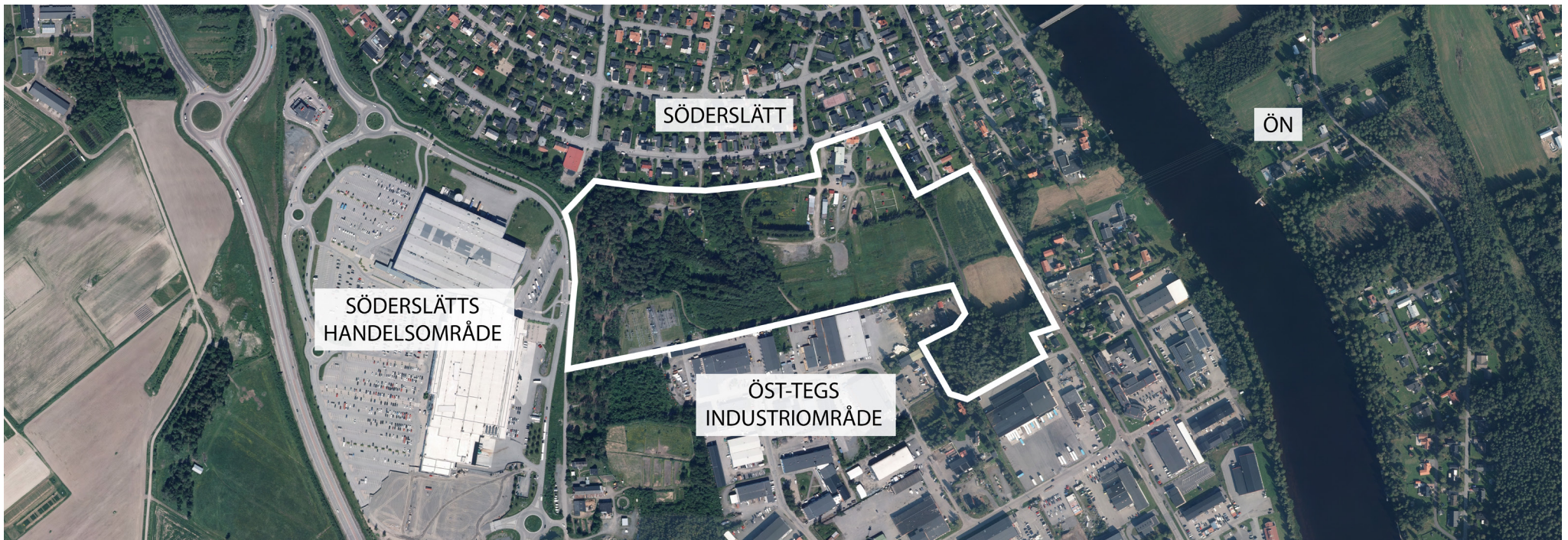
Ett ytterligare syfte är att säkerställa tillgång till bostadsnära grönområden samt värna och bevara naturvärden.

Planprogrammet syftar även till att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering i området.

## Programområdet

Programområdet är ett grönområde på cirka 16 hektar som avgränsas av Söderslätts bostadsområde i norr, Öst-Tegs industriområde i söder, Söderslätts handelsområde i väster och Norra Obbolavägen i öster. Avstånd till centrum är cirka två kilometer.

Umeå kommun förvaltar mark i den västra delen av programområdet. Den östra delen av programområdet är till största del privatägd.



Figur 2. Ortofotograf med programområdet markerat med vitt.

## Planprocessen

Planprogrammet är den första delen i en demokratisk process, som följs av en detaljplan som reglerar hur mark och vatten får användas samt hur bebyggelse och byggnadsverk får se ut.

Arbetet med planprogrammet påbörjades formellt efter att byggnadsnämnden beslutade att inleda planläggning den 13 juni 2018. De olika stegen i processerna för framtagande av planprogram och detaljplan illustreras nedan.

I planprogrammet fastställs huvuddragen för planläggningen och övergripande utredningar genomförs. Programförslaget skickas sedan på samråd till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten,

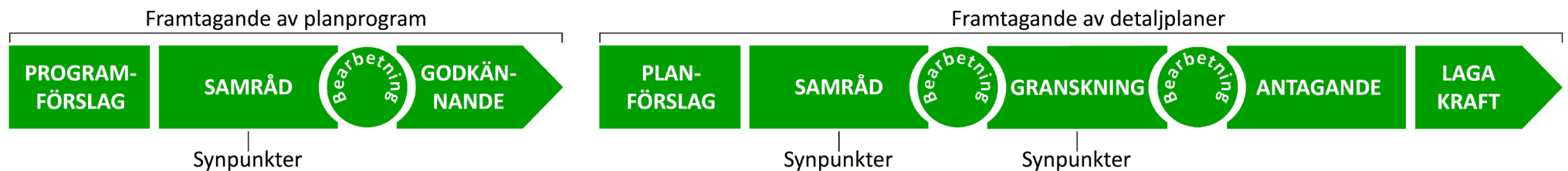
kända sakägare och andra berörda. Syftet med samrådet är att samla in information och synpunkter, förankra förslaget och få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt. De skriftliga synpunkter som inkommit under samrådstiden redovisas och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter justeras förslaget utifrån inkomna synpunkter.

Planprogrammet godkänns sedan genom ett politiskt beslut av Byggnadsnämnden. Det är dock ingen bindande handling och kan inte överklagas, eftersom det inte fastställs. Överklagande är möjligt först när en detaljplan är antagen, vilket är det sista skedet i planprocessen. Syftet med ett planprogram är alltså att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt

skede ska breddas med de berördas erfarenheter och synpunkter. De berörda ges också möjlighet till insyn och påverkan i ett tidigt skede, innan kommunens ställningstaganden helt har tagit form.

## Etapper

Programmet kommer efter samråd och revidering att godkännas av byggnadsnämnden och sedan ligga till grund för kommande detaljplaner. Utvecklingen enligt planprogrammet kan delas in i etapper och även i flera detaljplaner.



Figur 3. Illustration av planprogram- samt efterföljande detaljplaneprocess.

## Undersökning av miljöpåverkan

När nya detaljplaner eller planprogram upprättas ska kommunen alltid ta ställning till om en miljöbedömning för planen behövs eller inte, en så kallad undersökning av miljöpåverkan. En miljöbedömning ska göras om genomförandet av planen kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas enligt bestämmelserna i miljöbalken (1988:808).

Den 12 juni 2025, undersöktes behovet att göra en miljöbedömning enligt plan- och bygglagen (2010:900) och miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Byggnadsnämnden bedömer att planprogrammets genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Eftersom ett planprogram inte är en lagstadgad planform enligt 6 kap. 3 § miljöbalken, upprättas ingen formell miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i detta skede. Kravet på miljöbedömning och MKB aktualiseras istället i kommande detaljplaneläggning, i enlighet med 5 kap. 10 § plan- och bygglagen.

I dessa efterföljande detaljplaner ska de faktorer med risk för miljöpåverkan som identifierats inom ramen för planprogrammet utredas och hanteras. Dessa faktorer avser:

- Påverkan på riksintresse för Umeå flygplats.
- Påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten, luft

och buller.

- Påverkan på kulturhistoriskt värdefull byggnad från 1800-talet.
- lanspråktagande och förlust av jordbruksmark samt eventuell påverkan på strukturer som omfattas av generellt biotopskydd.
- Påverkan på äldre skog, skyddsvärda arter och habitat.

Utöver ovan angivna faktorer, bör man även bedöma förekomst av sulfidjordar och eventuella markföroreningar. Den befintliga högspänningsledningen som tidigare löpte genom området är under nedmontering och kommer att tas bort. Därmed är denna faktor inte längre relevant att utreda i kommande detaljplaner.

### Motivering

För att underlätta detaljplanearbetet har kommunen valt att upprätta ett planprogram där planens utgångspunkter och mål framgår. Programmet innebär möjlighet för kommunen att i ett tidigt skede lyfta övergripande frågor och strukturer, kumulativa effekter, alternativa lösningar samt möjligheten till gemensamma anläggningar.

Syftet med nu aktuellt program är att undersöka möjligheterna att utveckla, ett förhållandevis oexploaterat område, på Östteg med bostadsbebyggelse och verksamheter samt en vägkoppling mellan Norra Obbolavägen och Söderslätts handelsområde. Planprogrammet avser även att säkerställa tillgång till bostadsnära

grönområden samt värna befintliga naturvärden.

Byggnadsnämnden har gjort bedömningen att planprogrammets efterföljande detaljplaner utgör ett annat stadsbyggnadsprojekt. Det är en beteckning som i lagens mening syftar på projekt av betydande omfattning, komplexitet eller som har en påtaglig påverkan på omgivningen. Detta gäller exempelvis nya vägar, bebyggelse eller stora ändringar i markanvändningen. Bedömningen görs i enlighet med 4 kap. 34 § andra stycket andra punkten plan- och bygglagen. Den nu aktuella undersökningen av betydande miljöpåverkan har därför baserats på vad som anges i både 5 § och 10–13 §§ miljöbedömningsförordningen.

Undersökningen visar anledning att anta att ett genomförande av planprogrammets efterföljande detaljplaner skulle kunna medföra betydande miljöpåverkan.

### Kommande detaljplaner

Vid planläggning enligt plan- och bygglagen ska miljö kvalitetsnormerna (MKN) följas.

- Kommande planer behöva utreda hur förändrade trafikflöden och nya gaturum påverkar emissioner så som luftföroreningar och buller i förhållande till gällande miljö kvalitetsnormer.
- Kommande planer behöva utreda hur hårdgjorda ytor, nya verksamheter och ökat dagvatten påverkar möjligheten för Umeälven SE708620-171973 att uppnå och bibehålla den status som normerna föreskriver.

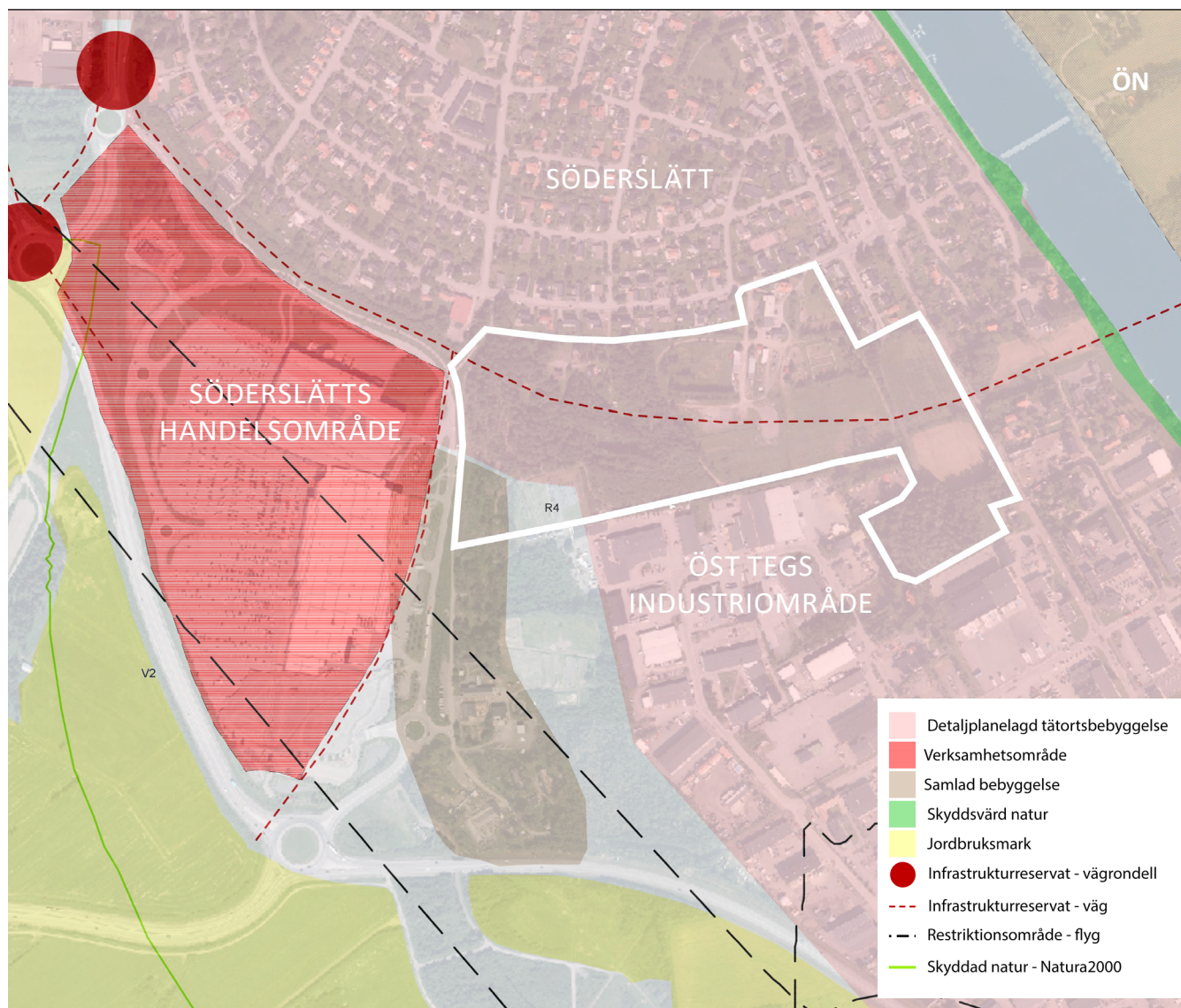
# Gällande planer och beslut

## Översiktsplan

För programområdet gäller översiktsplanen "Fördjupning för Umeå", som sätter ramarna för områdets utveckling med fokus på en tät, kompakt blandstad. Den primära inriktningen är att erbjuda intressanta boendemiljöer och mötesplatser med god närhet till service och kommunikationer, vilket ska säkerställa hållbar tillväxt. Även översiktsplanen "Fördjupning för Ön" är relevant för planprogrammet, då den berör närliggande mark och påverkar angränsande infrastrukturlösningar.

För Öst-Teg belyser den fördjupade översiktsplanen för Umeå en befintlig brist på grönområden nära bostäder. Det är viktigt att skapa kommunikationsstråk från bostadsområdet ner till älvsstråket. Vidare saknas det stråk för att lätt nå ut till slättlandskapet som rekreationsområde. Översiktsplanen uttrycker även att man inom programområdet bör skapa ett grönt stråk som sammanbinder slättlandskapet med älven. Detta skulle sammanlänka bostadsområden med parker och grönytor samt ytterområdenas naturmarker. Syftet med stråket är främst rekreation, men ekologiska samband spelar också in. Vid lokala kompletteringar bör även möjligheter att skapa lokala gröna oaser och mindre parker utredas.

Även Öst-Tegs industriområde, som bedöms omvandlas till kontor/service p.g.a. sitt älvläge, ska



Figur 4. Utklipp från gällande översiktsplan Fördjupning för Umeå med programområdet markerat.

utformas med hög gestaltningsambition. För den intilliggande Ön, som omfattas av översiktsplanen "Fördjupning för Ön", är målsättningen att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar stadsbebyggelse med rörelserikedom i fokus. Trots att området är fördelaktigt för cyklister, förväntas dess fulla utbyggnad generera ett betydande transportbehov på 5 600–8 500 bilresor per dygn. För att effektivt fördela denna trafik och avlasta befintliga, känsliga bostadsmiljöer på Östteg, där anslutningspunkterna är få, anger översiktsplanen för Ön att en ny bilbro behöver anläggas i takt med att utbyggnaden av Ön fortskrider.

### Förenlighet med översiktsplanen

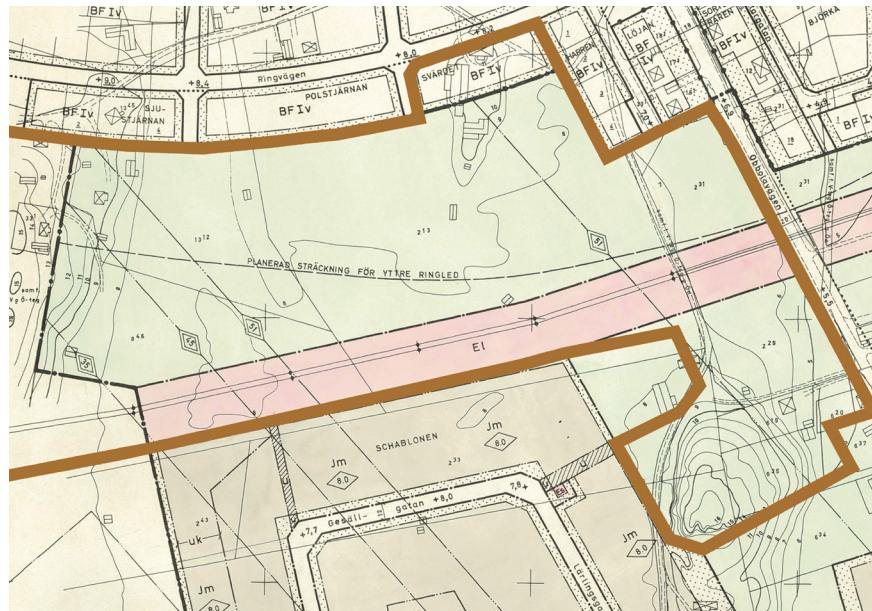
Planprogrammet bedöms överensstämma med intentionerna i både den fördjupade översiktsplanen för Umeå och den fördjupade översiktsplanen för Ön.

### Gällande detaljplaner

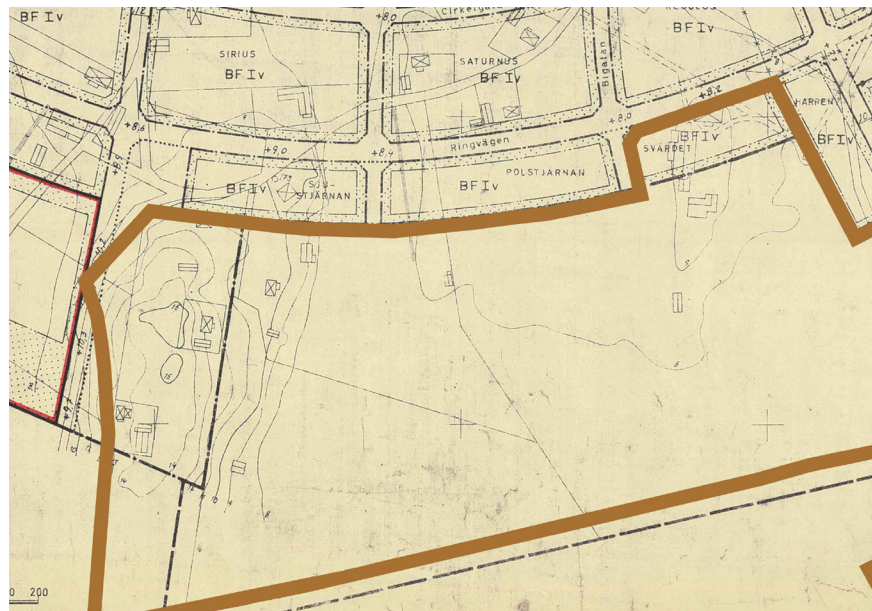
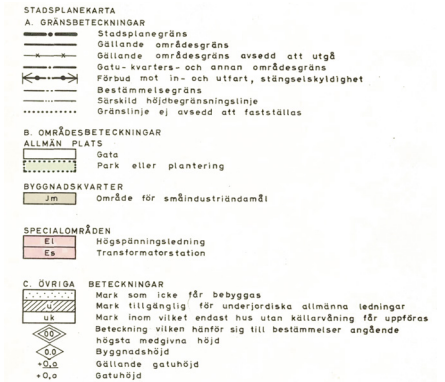
Den större delen av planområdet omfattas av detaljplan 2480K-P28/1969 och är planlagd för park och plantering samt högspänningsledning. I den norra samt västra delen av planområdet gäller 2480K-P77/1962. I norr regleras marken som bostadsändamål och i väster som park och plantering.

### Strandskydd

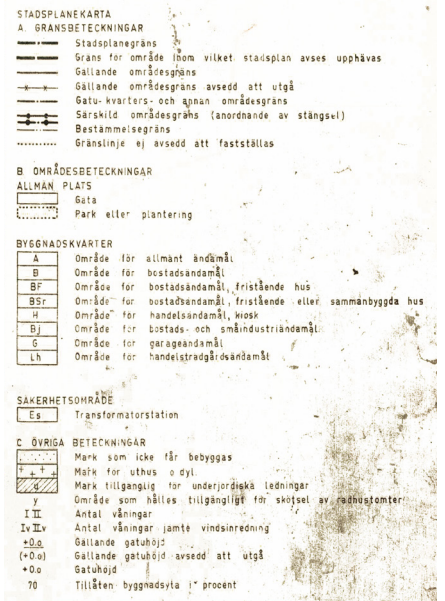
Programområdet omfattas ej av strandskydd.



Figur 5. Utsnitt ur plankartan från detaljplan 2480K-P28/1969 men programområdet markerat i brunt.



Figur 6. Utsnitt ur plankartan från detaljplan 2480K-P77/1962 med programområdet markerat i brunt.



## Riksintressen

Flygplatsen i Umeå, Umeå Airport, är av riksintresse varav inte bara flygplatsområdet ska skyddas utan även omgivande influensområden för buller, hinderfrihet och flygvägar. Runt flygplatsen sträcker sig ett område, som omfattar större delen av Umeå stad, inom vilket det råder höjdbegränsningar för att freda en hinderfri zon för flyget ur flygsäkerhetssynpunkt. Detta innebär att höga byggnader och andra uppstickande föremål av flygsäkerhetsskäl inte får överstiga angivna höjdbegränsningar. Inom större delen av programområdet är höjdbegränsningen +52,4, men i programområdets västra del ökar succesivt säkerhetsmarginalen med hänsyn till flyget (se figur 8) och därmed sänks höjdbegränsningen.

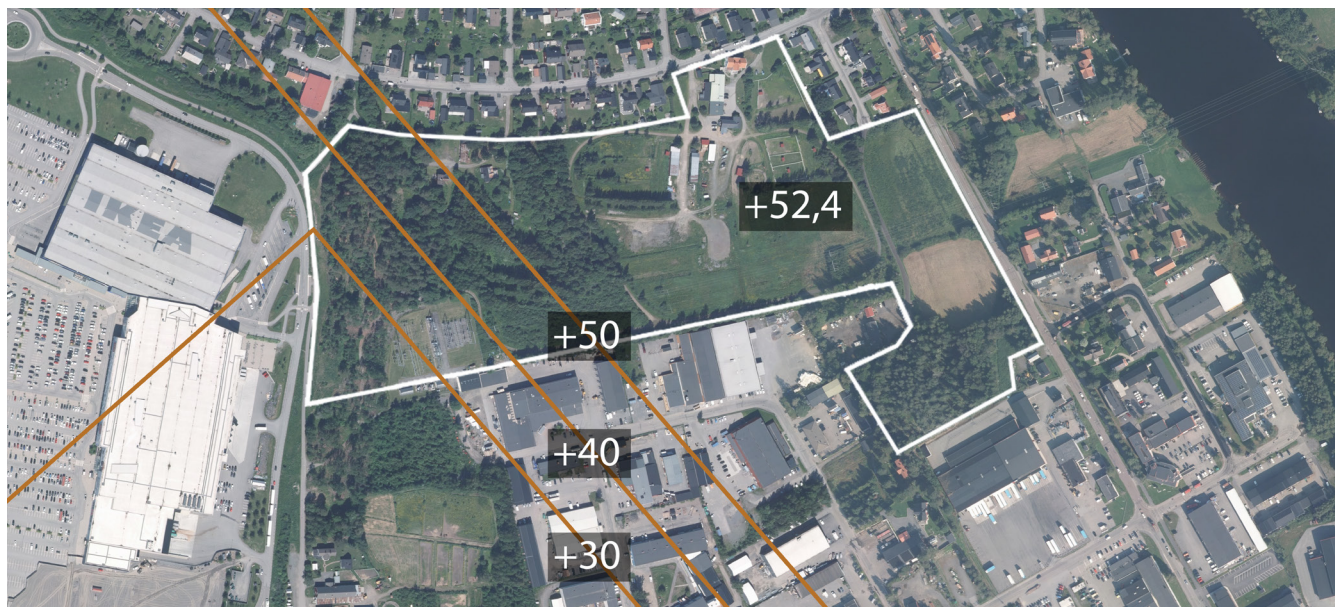
Den 9 april 2015 antog regeringen förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. I denna förordning finns bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för bland annat flygplatser vid bostäder. Denna förordning anger att flygbuller inte bör överskrida 55 dBA FBN vid en bostadsbyggnads fasad. Beteckningen FBN avser en viktad ekvivalent ljudnivå där en kvällshändelse motsvarar tre dagshändelser och en natthändelse motsvarar tio dagshändelser.

Maximal ljudnivå från flygtrafik vid en byggnads fasad får ej överstiga 70 dBA. Om denna ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik ändå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än:

1. sexton gånger mellan kl. 06.00 och 22.00, och
2. tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00.



Figur 7. Karta med riksintresseområde för Umeå flygplats. Programområdet är markerat med vitt.



Figur 8. Flyghinderhöjder inom planområdet. Programområdet är markerat med vitt.

I figur 9 redovisas flygbuller för prognosår 2040. Resultande bullerkontur av prognos för villkoret maximal ljudnivå om 70 dB(A) 3 ggr/natt täcker ett begränsat område runt rullbanan vilket täcks både av villkoret för maximal ljudnivå 16 ggr/dag och FBN 55 dB(A), därför redovisas den inte i figuren.

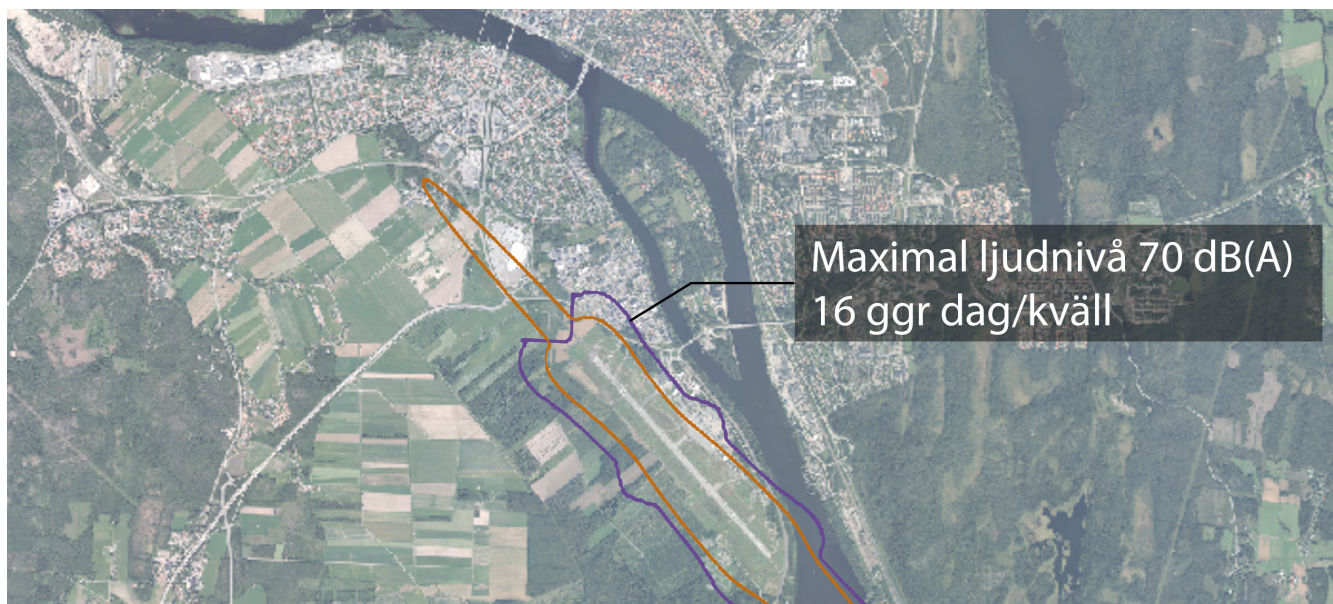
I figur 10 redovisas en förstord bild över programområdet i förhållande till gällande bullerriktvärden, som beskrivits ovan. Här blir det tydligt att enbart en ytterst liten del av det sydvästra hörnet av programområdet berörs av flygbuller. Resterande område är beläget utanför bullerpåverkan från flygplatsen.

Sammanfattningsvis bedöms riksintresset Umeå Airport inte påverkas av den utveckling som detta planprogram föreslår. De rekommenderade höjderna för kommande bebyggelse ligger väl inom gällande höjdbegränsningar, vilket säkerställer god marginal till flygets krav på hinderfrihet.

Trafikverket arbetar med en revidering av riksintressepreciseringen för Umeå Airport, vilket innebär att gränserna kan förändras. Frågan följs och hanteras vidare i det fortsatta detaljplanarbetet.

## Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns i området. Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till länsstyrelsen.



Figur 9. Illustration av bullerutbredning för prognosår 2040. Maximal ljudnivå 70 dB(A) vid 16 händelser per dag/kväll redovisas som lila kontur, medan FBN 55 dB(A) redovisas som orange kontur.



Figur 10. Ortofoto där den orange markeringen visar gränsen för flygbullerpåverkan, baserat på riktvärdena i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Programområdet är markerat med vitt.

# Programområdet idag

## Historia

Enligt Byggnadsordning för Teg fastställdes en stadsplan för Togs municipalsamhälle år 1932. Planen syftade till att göra Teg till en vacker och tilltalande förstad till Umeå, som ett självständigt stadssamhälle med egna institutioner och eget kommersiellt liv.

Efterfrågan på villatomter växte starkt under 50- och början av 60-talet i Umeå, och år 1962 fastställdes en ny stadsplan för det område som idag kallas Söderslätt. Området, som anlades på tidigare åkermark, planerades med ringgator och tomter för villabebyggelse, samt i mindre omfattning för radhus och kedjehus. Planeringen möjliggjorde även en framtida utbyggnad söderut genom att reservera ytor för lokalgator ner till plangränsen (se figur 12).

Viss äldre bebyggelse, som bevarade mangårdsbyggnader, utgör viktiga inslag som speglar områdets agrara ursprung innan villastadens framväxt. En sådan historiskt utpekad byggnad är belägen inom programområdet, se avsnitt Befintligt bebyggelse.



Figur 11. Flygbild över planområdet från år 1975. Planområdet inringat i orange. Källa: Lantmäteriet



Figur 12. Utsnitt ur plankart från detaljplan 2480K-P77/1962 med vägstrukturen markerad i grönt. Gröna pilar illustrerar punkter där befintligt vägnät är planerat ända till plangräns för att möjliggöra en förlängning av vägstrukturen.

## Grönstruktur och naturmiljö

Programområdet utgörs idag till största delen av skogsmark, igenväxande åkermark samt hästhagar. Från programområdets västra kant, vid Marknadsgatan, löper den skogbevuxna drumlinen "Kläppen". Kläppen avskilde historiskt byarna Väst och Öst-Teg. På Kläppen finns äldre träd. Öster om Kläppen har jordbruksmark succesivt vuxit igen med lövvegetation sedan 1970-talet, även om vissa delar fortfarande används, bland annat för hästhållning. I huvudsak är det de västra delarna av programområdet som utgörs av skog, i sydost återfinns däremot berget Skurkläppen, som är beväxt med barrskog.

Programområdet har idag funktionen av en grön korridor för fåglar mellan Ön och Röbacksslätten, se figur 14. Med "grön korridor" avses naturområden som knyter ihop värdefulla naturmiljöer och underlättar spridning av växter och djur, ofta som kilar in i stadsbebyggelsen för att öka tillgängligheten till naturmiljöerna.

## Naturtyper och identifierade naturvärden

I Umeå kommuns översiktliga naturvärdesinventering av parkskogar beskrivs Kläppen som en skogsbeklädd moränrygg med naturvärden. På Kläppen finns lämningar efter tomter och någon slags täktgrop, men det finns inga högre kulturvärden.

På grund av avverkning har det äldsta trädskiktet på Kläppen i stort sett försvunnit. Trots detta har Kläppen bedömts som ett objekt med naturvärden

då skogen består av äldre blandskog med stort inslag av asp, varav en del grova och med håligheter. Förutom asp, finns äldre sälgr, rönn och glasbjörk, samt även en del grövre gran. Det finns även förekomst av död ved i form enstaka döda björkar samt tall- och björklågor. Aspsticka förekommer också inom området och det finns mycket god potential för bildning av grov död ved av såväl lövträd som gran. På Kläppen finns även en gammal tomt under igenväxning där floran har ett visst inslag av hävdgynnande arter.

## Skyddade arter

I egenskap av skogsmark i anslutning till öppen mark har områdets skogsområden ett värde för de fågelarter som är knutna till småbiotoper, trädjungar och lövskog i anslutning till jordbruksmark.

Umeå kommun har därmed tagit fram ett PM för artskydd som listar alla observationer från Artportalen som uppfyller kriterierna nedan.



Figur 13. Ortofotograf där drumlinen Kläppen samt berget Skurkläppen är markerade.

1. medtagen i fågeldirektivets bilaga 1
2. rödlistad
3. nationellt fridlyst

Utifrån denna kartering har bedömningen gjorts att observerade fågelarter, förutom tofsvipan, är knutna till lövskogar och/eller kantzoner, trädgångar och andra småbiotoper i anslutning till jordbrukslandskapet. För att dessa fågelarter inte ska påverkas är det viktigt att skogsområdena samt en koppling till slättlandskapet bevaras.

### Rekreation och friluftsliv

Skogsområdet i den västra delen av programområdet bedöms ha ett stort värde för både nuvarande och framtida boende. Detta beror på att skogsområdet är ett av få grönområden på Öst-Teg, och en inventering visar på ett myller av upptrampade stigar, kojbygge och vindskydd, vilket indikerar en aktiv användning för rekreation och friluftsliv.

Inom programområdet finns även ett grönt stråk i form av stigar/gång- och cykelvägar som sammanlänkar området med andra grönområden. Med "grönt stråk" menas stråk som främst har en social funktion genom att sammanlänka bostadsområden med parker, grönytor samt ytterområdenas naturmarker och skogar. Detta stråk sammanlänkar programområdet med parker inom bostadsområdet på Söderslätt i norr, grönområden på Ön i öster samt Röbbäcksslätten som breder ut sig i sydväst.



Figur 14. Ortofoto där befintliga grönområden och parker är markerade. Pilar illustrerar gröna stråk och korridorer som är viktiga att bevara. Streckad linje redovisar befintlig stig.

## Befintlig Infrastruktur

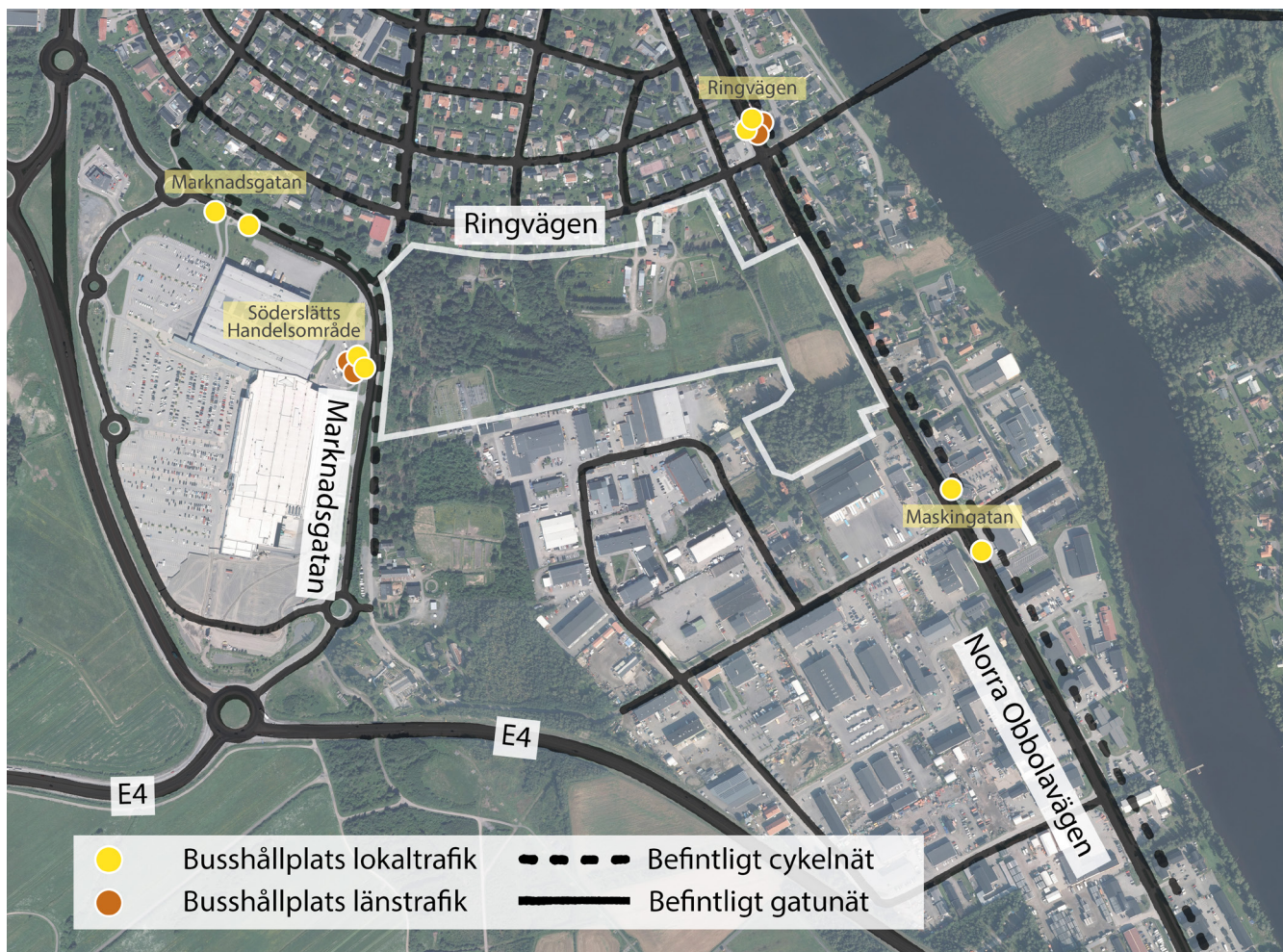
### Befintlig gatustruktur

Öster om programområdet löper Norra Obbolavägen, en gata med tillhörande gång- och cykelväg. I väst angränsar programområdet till Marknadsgatan samt en gång- och cykelväg som löper genom Söderslätts bostadsområde. Inom programområdet finns grusade vägar som utnyttjas för bland annat hästsport tillhörande fastighet Österteg 2:78.

### Befintlig kollektivtrafik

I planprogrammets närområde finns fyra busshållplatser, markerade med gula/orangea cirklar i figur 15.

- Hållplatsen Söderslätts handelsområde trafikeras av lokal- och länsbussar. Den lokala busslinjen mot Ersboda handelsområde, med stopp på Vasaplan, har en turtäthet på cirka 15 minuters intervaller under högtrafik.
- Hållplatsen Marknadsgatan utgör en knutpunkt för kollektivtrafiken på Teg. Den trafikeras av stadstrafik som förbinder stadsdelen med Umeå centrum och Vasaplan, samt tvärförbindelser till andra delar av staden. Turtätheten är på cirka 15 minuters intervaller under högtrafik.
- Hållplatsen Ringvägen trafikeras också av både lokal- och länsbussar med stopp på Vasaplan.
- Hållplatsen Maskingatan trafikeras enbart av lokalbussen som går mellan Umeå flygplats och Vasaplan.



Figur 15. Karta över befintligt cykel- och gatunät.

### Befintliga ledningar

En högspänningsledning går genom programområdet i västöstlig riktning och i programområdets västra del finns ett ställverksområde. Dessa anläggningar är planerade att avvecklas och omlokaliseras till en plats utanför

planområdet.

Området ingår inte i kommunalt verksamhetsområde. Däremot finns vatten- och avloppsledningar i planområdets ytterkanter, i anslutning till befintlig bebyggelse.

## Befintlig bebyggelse inom programområdet

Större delen av programområdet är i dagsläget obebyggt. I norr angränsar det till Söderslätts bostadsområde, som till största del utgörs av småhusbebyggelse i en eller en- och en halv plan med vidbyggda eller fristående garage. I söder angränsar programområdet till Öst-Tegs industriområde, vilket omfattar cirka 50 hektar blandade verksamheter och är attraktivt för nyetableringar tack vare närheten till E4:an och flygplatsen.

Inom själva programområdet finns två fastigheter med befintlig bebyggelse. Fastigheten Västerteg 13:12, markerad med orange i figur 16, utgörs av en villa med tillhörande uthus. Denna fastighet är planlagd som park och plantering i gällande detaljplan 2480K-P28/1969.

Den andra fastigheten, Österteg 2:78, består av en huvudbyggnad med tillhörande ladugård och uthus. Fastigheten omfattar även hästhagar och körbanor för hästsport. I gällande detaljplan 2480K-P28/1969 är den del av fastigheten som utgörs av uthus samt hästhage planlagd som park och plantering. För huvudbyggnaden samt ladugården gäller detaljplan 2480K-P77/1962 som möjliggör för bostadsändamål. Huvudbyggnaden är utpekad som en kulturhistoriskt värdefull byggnad i Umeå kommuns Byggnadsordning för Teg. Bebyggelsen på fastigheten beskrivs som en parstuga i gårdsgrupp på en höjd i det annars flacka landskapet. Huvudbyggnaden uppfördes i



Figur 16. Ortofotograf som redovisar fastigheter inom programområdet med befintlig bebyggelse.

början av 1800-talet och har senare kompletterats med ett tillbyggt trapphus mot gårdsplanen samt en frontespis mot Ringvägen. Bevarandevärda karaktärsdrag för huvudbyggnaden är tvåkupigt lertegel på taket, locklistpanel, liggande fasspontpanel samt korspostfönster. Byggnaden är ett av flera bevarandevärda äldre hus i stadsdelen Öst-Teg, utspridda så som de en gång låg i jordbrukslandskapet. Den lite skeva placeringen av huvudbyggnaden i förhållande till Ringvägen vittnar om just detta och är därmed en del av det kulturhistoriska värdet som ger identitet till stadsdelen.

### Befintlig service

Programområdet är direkt angränsande till Söderslätts handelsområde med befintlig service som restauranger, handel och livsmedelsbutik. Förutom Söderslätts handelsområde finns närmaste livsmedelsbutik vid Tegs centrum cirka 1,2 km från planområdet. Vid Tegs centrum finns även hälsocentral, folktandvård, bank med mera. Avstånd till sjukhuset är cirka 4 km. Närmaste förskola, Förskolan Karlavagnen, ligger inom Söderslätts bostadsområde cirka 500 m från programområdet. Ytterligare tre förskolor finns inom centrala Teg. Norr om planområdet, cirka 300 m, ligger Öst-Tegs skola (F-6), och cirka 1,8 km från planområdet i nordvästlig riktning ligger högstadieskolan Tegs centralskola.



Figur 17. Kulturhistorisk värdefull byggnad samt tillhörande ladugård och uthus inom fastighet Österteg 2:78.

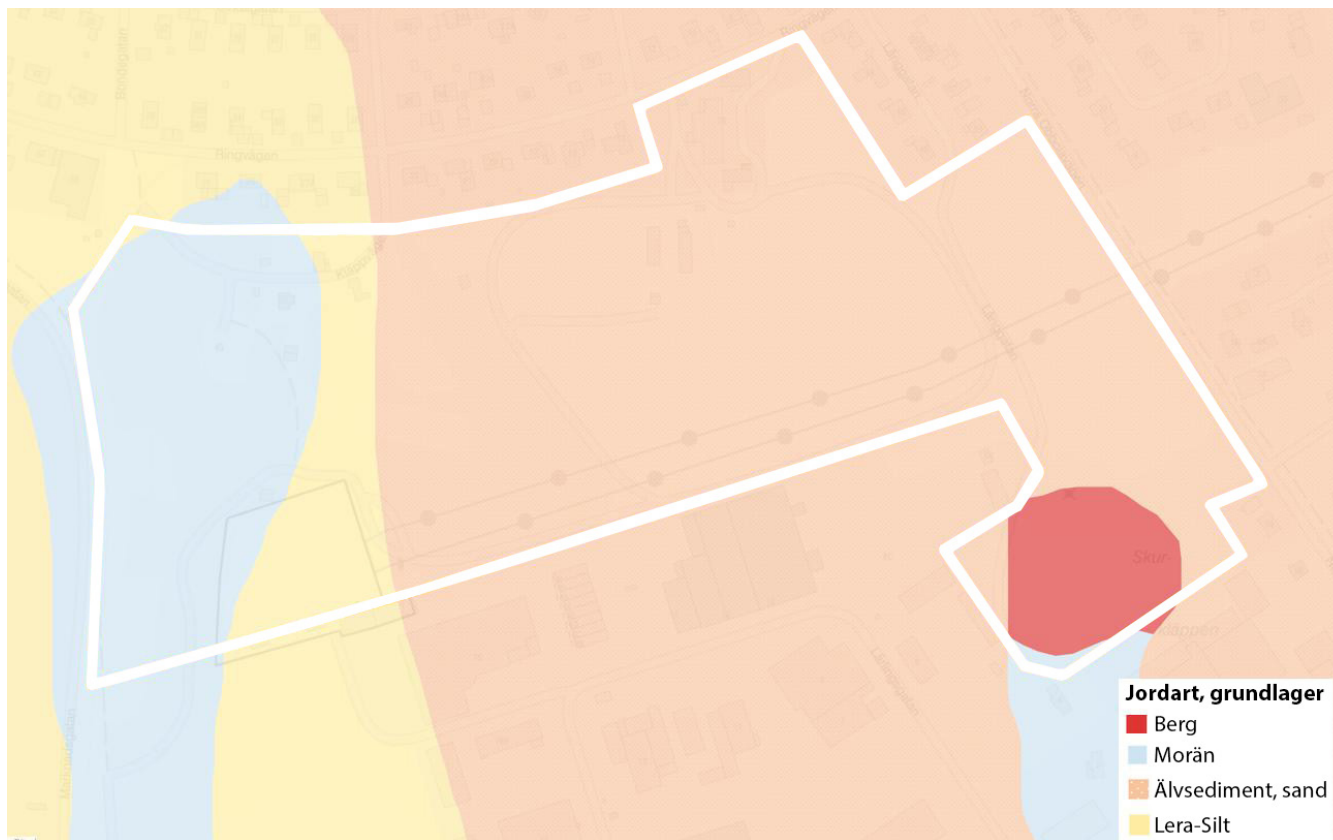
## Markförhållanden

Det har inte utförts några plats specifika geo- eller geohydrologiska undersökningar inom programområdet. Enligt SGU:s jordartskarta utgörs jordarterna inom planområdet till största del av älvsediment i storleksordningen sand men även till viss del morän och silt/lera. Jorddjupet till berg i programområdet varierar mellan 0-30 meter där jorddjupet är ökande i östlig riktning mot Umeåälven.

Inom området kan sulfidjordar förekomma. Dessa finkorniga sediment har ursprungligen bildats på Östersjöns botten och sedan på grund av landhöjningen i många områden blivit land. Sulfidjordarna är stabila och utgör ingen risk för förorening av omgivande miljö så länge de befinner sig under grundvattenytan. Exponeras däremot sulfidjord för luftens syre oxiderar sulfiderna och jorden omvandlas till sur sulfatjord. Denna oxidation sänker pH-värdet kraftigt och frigör metaller och svavel. Detta kan leda till förhöjda värden av svavel, järn, aluminium, kadmium, nickel, zink och koppar i dräneringsvattnen, vilket i sin tur kan påverka vattendrag negativt.

Vid en exploatering ska sulfidjordar som riskerar att oxidera omedelbart täckas över och snarast läggas tillbaka under grundvattenytan på platsen. Där detta inte är möjligt ska massorna transporteras till särskild deponi för ändamålet.

En sänkning av grundvattennivån i områden med sulfidjordar kan leda till en ökad risk för läckage av surt och metallrikt vatten. Kommande detaljplaner



Figur 18. SGU:s jordartskarta med planområdet markerat i vitt.

ska beakta detta och vid behov genomföra nödvändiga geotekniska utredningar och vidta åtgärder för att säkerställa att grundvattennivåerna inte sänks på ett oacceptabelt sätt.

## Markföroreningar

Enligt Länsstyrelsens EBH-karta finns inga förorenade områden inom programområdet. Det som kan noteras är två områden i flygfoto från 1975 där det tycks finnas någon form av upplagsplatser.

Dessa områden består idag av naturmark.

I planprogrammets närområde finns ett antal befintliga verksamheter som ännu inte är inventerade och riskklassade men som eventuellt skulle kunna utgöra en risk för förorenad mark.

WSP har på uppdrag av Umeå kommun tagit fram en dagvattenutredning där branschspecifika föroreningar från dessa verksamheter har listats samt risken för spridning bedömts.

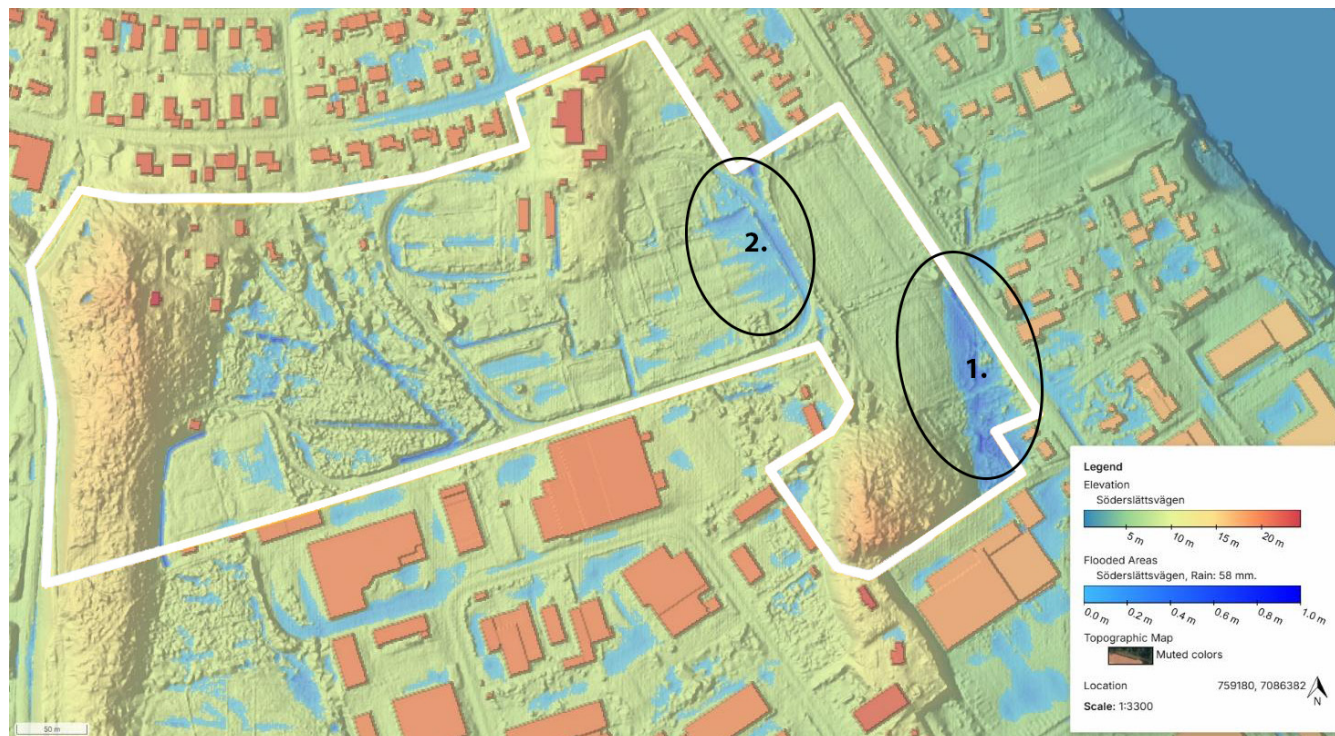
Rapporten konstaterar att risken för spridning av markföroreningar till programområdet är dels beroende på typen av förorening, dels på grundvattenströmningarna inom området. Sett till att den ytliga avrinningen sker i sydostlig riktning anses risken för spridning av markföroreningar som störst från de verksamheter som är belägna norr om programområdet. Dessa omfattar framförallt verksamheter med källor av alifatiska kolväten och PAH:er. Störst spridningsrisk har kortkedjiga alifatiska kolväten liksom olika petroleumprodukter (bensin, diesel) som generellt är mer vattenlösliga jämfört med exempelvis PAH:er.

## Dagvatten

Dagvattnet inom programområdet avleds idag ytligt via diken och markflöden till det befintliga ledningsnätet, med Umeälven (WA47861386) som recipient.

## Hantering av skyfallsrisker

I Inom programområdet finns två befintliga lågpunkter där dagvatten ansamlas, vilket vid kraftig nederbörd innebär risk för översvämning. Vid framtida exploatering ska dessa lågpunkter hanteras genom att marknivåer justeras eller att ytorna tas i anspråk för kontrollerad dagvattenhantering, exempelvis i form av öppna dammar. Om lågpunkter byggs bort måste motsvarande volym för dagvattenhantering skapas på annan plats, alternativt att en ytlig skyfallsled skapas ned till Umeälven. Dessa åtgärder får inte försämrade den befintliga situationen eller leda till skada på



Figur 19. Illustration som redovisar befintlig terräng samt lågpunkter i området där vatten ansamlas, cirkel 1 och 2. Källa: Sweco

omkringliggande bebyggelse nedströms.

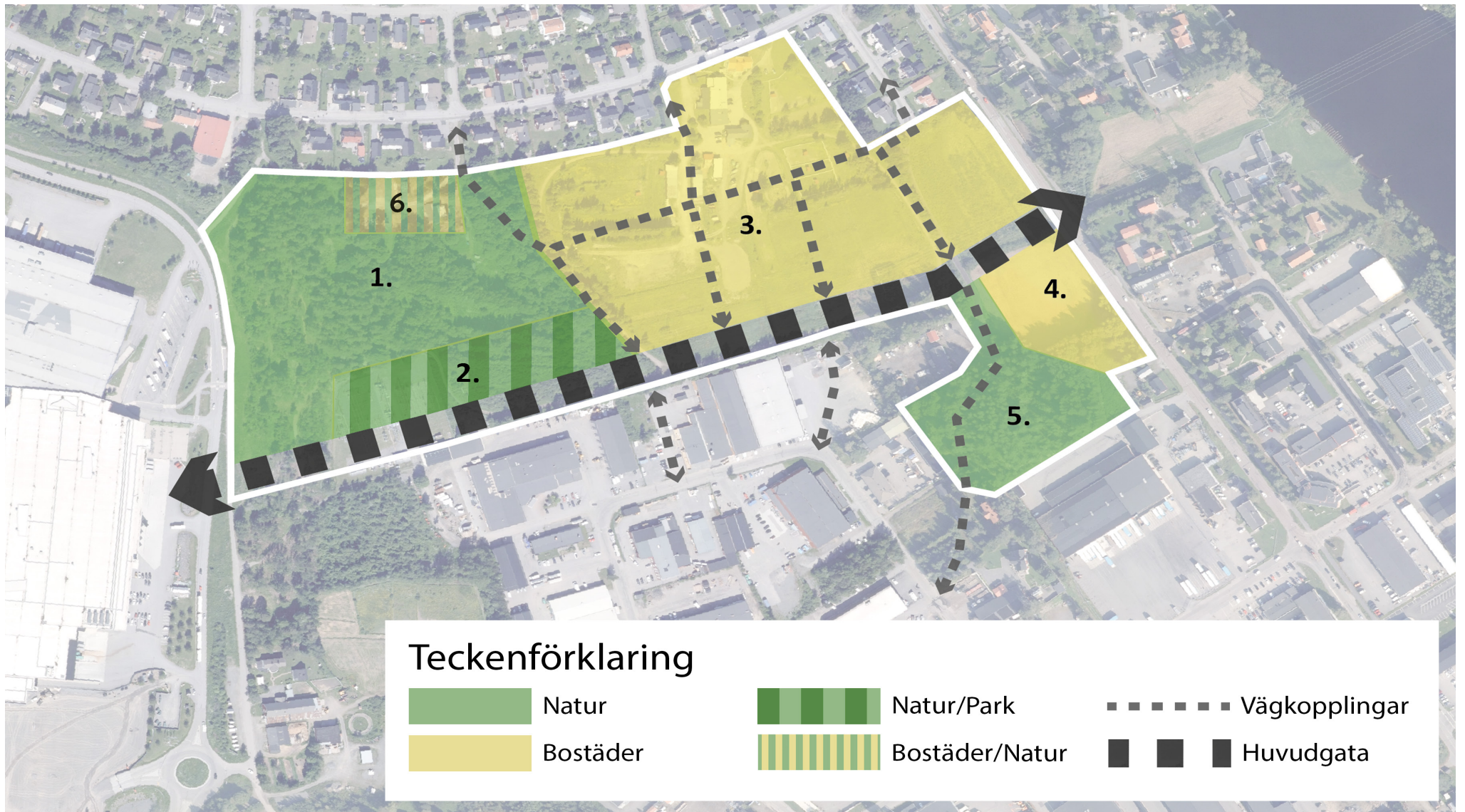
## Recipient och Miljökvalitetsnormer

Umeälven, som är recipient för programområdet, uppnår idag *måttlig ekologisk status* och *dålig kemisk status* enligt beslutad miljökvalitetsnorm. Den fastställda miljökvalitetsnormen för älven är att uppnå *god ekologisk status* år 2027 och *god kemisk ytvattenstatus*. Den dåliga kemiska statusen beror på att ett eller flera prioriterade ämnen, främst historiska föroreningar som kvicksilver och PBDE, inte når god status. Därför måste den planerade

dagvattenhanteringen utformas så att den inte bidrar till en försämring av Umeälvens ekologiska eller kemiska status. Dagvattenlösningar ska implementeras för att minimera näringsbelastning och utsläpp av särskilda förorenande ämnen till älven.

Vattenförekomstindelningen kommer att uppdateras under vattenförvaltningscykel 4, med beslut om nya miljökvalitetsnormer år 2027. Kommande detaljplanprocesser ska beakta den då gällande vattenförekomstindelningen och tillhörande miljökvalitetsnormer för att säkerställa att planerna anpassas till de nya kraven.

# Programförslag



Figur 20. Karta över programförslag.

Programförslaget utgår från översiktsplanens mål om att skapa en blandstad med hög täthet. I ett område som idag domineras av skog, igenväxande åkermark och hästhagar prövas möjligheten att omvandla marken till en sammanhängande stadsdel med bostäder, en ny huvudgata och grönstruktur. Förslaget har formats med målsättningen att maximera exploateringen, men har anpassats utifrån krav i plan- och bygglagen avseende bland annat hänsyn till naturvärden, kulturmiljö

och tekniska förutsättningar. Vidare har specifika avvägningar gjorts för att uppnå inriktningssmålen om trygghet och god tillgänglighet. Resultatet är en struktur som kombinerar tät stadsbebyggelse med rekreationsytor och dagvattenlösningar i en trygg offentlig miljö, där bebyggelsen trappas ner för att skapa ett varsamt möte med den befintliga bebyggelsen.

Programkartan anger de övergripande principerna för var bebyggelse, infrastruktur och grönstrukturer

ska placeras.

Byggnadsvolymer, kvartersstruktur och exakta vägdragningar som visas i illustrationerna i detta planprogram är däremot att betrakta som exempel på en möjlig utformning. Den slutgiltiga fördelningen av ytor, exakta höjder och byggnadsplaceringar preciseras först i detaljplaneskedet, där anpassningar kan komma att ske utifrån fördjupade tekniska undersökningar.



Figur 21. Illustration som visar ett exempel på en möjlig struktur samt volymer inom programområdet.

## Övergripande markanvändning och stadsstruktur

Sifferhänvisningar inom klammer i texten relaterar till siffror i karta till programförslaget, figur 20.

Programområdet utgör idag ett grönområde mellan villaområdet i norr och industriområdet i söder. Planprogrammet medför att delar av detta område [3] och [4] exploateras med bostäder. Utöver detta bevaras all befintlig skog i väster som ett natur- och parkområde [1]. I sydöst [5] har även det befintliga höjdpartiet Skurkläppen sparats som grönområde.

Planprogrammet innebär anläggandet av Söderslättsvägen, en ny vägkoppling mellan Norra Obbolavägen och Söderslätts handelsområde. Vägen föreslås ansluta mot Norra Obbolavägen vid den korsningspunkt där även anslutning till en ny bilbro mot Ön planeras. Detta gör att den nya vägen både kan avlasta trafik från Norra Obbolavägen och hantera nytillkommande flöden från Ön, genom att koppla samman området med Söderslätts handelsområde och vidare till E4.

Den nya huvudgatan placeras i programområdets södra del, närmast befintligt industriområde. På så vis kommer bostäder och industri fortsatt att behålla en viss rumslig distans till varandra. Placeringen av Söderslättsvägen möjliggör även för en samlad bostadsbebyggelse i programområdets norra del, vilket ger goda förutsättningar att skapa ett område med höga boendekvaliteter. Den föreslagna dragningen av Söderslättsvägen illustreras med en svart streckad pil i figur 20.



Figur 22. Illustration som visar ett exempel på en möjlig struktur samt volymer inom programområdet.

Utöver Söderslättsvägen föreslår planprogrammet en övergripande vägstruktur för att länka samman Söderslätts villaområde i norr med Öst-Tegs industriområde i söder. Dessa lokalgator är avsedda att förbättra framkomligheten, dels genom att angöra de nya bostadskvarteren, dels för att skapa fler och genare kopplingar inom området och till omgivningen. Medan Söderslättsvägens dragning i huvudsak är fastställd, avgörs lokalgatornas exakta placering samt karaktär i kommande planarbete. I

planarbetet beslutas även vilka av dessa kopplingar som kommer möjliggöra för biltrafik samt vilka som består av gång- och cykelvägar.

Det är viktigt att notera att de illustrerade kopplingarna mot industriområdet är en del av en långsiktig plan. Med nuvarande fastighetsindelning och markägande i industriområdet är dessa kopplingar inte möjliga att genomföra. De kräver en framtida omvandling av Öst-Tegs industriområde.

## Föreslagen ny bebyggelse

Ny bebyggelse i form av bostäder i två till sju våningar föreslås inom området [3] och [4]. Merparten av bostadsbebyggelsen ska bestå av flerbostadshus i kvartersstruktur. Detta är särskilt viktigt i anslutning mot Söderslättsvägen och Norra Obbolavägen där bebyggelsen föreslås vara som högst. För att skapa ett varsamt möte med befintlig bebyggelse ska byggnadshöjderna trappa ner och vara som lägst i norr. Det är viktigt att den nya bebyggelsens volym även förhåller sig till det befintliga. Detta kan göras på flera sätt, genom att exempelvis förlägga radhus närmast villabebyggelsen eller att bryta ner skalan med mindre flerbostadshus.

I anslutning till Söderslättsvägen samt Norra Obbolavägen ska möjligheten att tillskapa funktioner som riktar sig till en bredare allmänhet utredas i kommande detaljplaneskede. Det kan exempelvis handa om att skapa verksamheter i bottenvåningen på ett bostadshus.

Inom område [6] möjliggör planprogrammet att befintligt bostadshus med tillhörande komplementbyggnader och hemfridszon bekräftas. Då området i gällande detaljplan är utlagt som park och plantering – vilket i likhet med bostadsändamålet bedöms som en lämplig markanvändning – medger planprogrammet två scenarion: antingen en justering av detaljplanen för att planlägga för befintlig bostad, eller att marken även fortsättningsvis utgörs av allmän plats/

naturmark.

Utifrån programförslaget har kommunen gjort en preliminär bedömning gällande hur många lägenheter samt nya invånare föreslagen utbyggnad kan medföra. Sammantaget uppskattas området innebära ca 570 lägenheter i flerbostadshus fördelat på områdena [3] och [4] i figur 20. Detta medför cirka 1140 nya invånare enligt kommunens antagande om att det bor omkring 2 personer per lägenhet.

## Gestaltning

Bostadsbebyggelsen ska placeras med entréer vända mot gaturummen för att skapa trygghet för förbipasserande och bidra till en inbjudande och öppen karaktär. Detta är av särskild vikt mot Söderslättsvägen där husen även ska gestaltas med en tydlig framsida mot gatan. För att undvika påverkan på gaturummet är det viktigt att fastigheterna har tillräcklig förgårdsmark som rymmer både entré, cykelparkering och snöupplag.



Figur 23. Illustration som visar ett exempel på flerbostadshus längs med Söderslättsvägen.

För att både möjliggöra en hög exploatering och säkerställa goda boendekvaliteter föreslår planprogrammet att bostäder placeras i kvartersstruktur, med bebyggelse som ramar in en gemensam gård. Det är av stor vikt att skapa goda dagsljusförhållanden på den gemensamma gården genom att anpassa bebyggelsens höjder samt vid behov skapa släpp mellan husen i strategiska lägen. Vad gäller samspel med angränsande befintlig bebyggelse behöver detta möte mellan nytt och gammalt studeras mer ingående i detaljplaneskedet för att hitta en skala och placering som harmoniserar.

## Trygghet och jämställdhet

Ambitionen är att programområdet ska utformas för att skapa attraktiva och trygga boende- och vistelsemiljöer för olika individer och grupper i samhället, oberoende av kön, klass, ålder och/eller etnicitet. Ett sätt att främja bildandet av en attraktiv och trygg boende- och vistelsemiljö är att eftersträva en blandstad. En bebyggelse som innehåller en blandning av boende och verksamheter ger upphov till ett större flöde av människor under dygnets timmar vilket bidrar till en mer tillgänglig stadsmiljö där fler människor ofta väljer att passera eller vistas.

För att främja att programområdet utformas för att skapa trygga och jämställda boende- och vistelsemiljöer bör följande aspekter beaktas i den fortsatta fysiska planeringen av området:



Figur 24. Illustration som visar ett exempel på en möjlig struktur samt volymer sett från Bigatan inom Söderslätts bostadsområde.

- Att kunna bli sedd är viktigt för upplevd trygghet. Miljöer med människor upplevs ofta som tryggare än tomma ytor. Därför är en god integration och koppling till närliggande målpunkter viktig.
- Möjligheter till fri sikt (in- och utblickar) gynnar tryggheten, både gällande fysiska hinder och mörker. Detta bör beaktas vid utformning av bland annat entréer, trapphus och parkeringshus.
- Eftersom området innehåller partier med naturlig skog är det viktigt att gång- och cykelvägar utformas med bra belysning och uppsikt.

## Grönstruktur och rekreation

Sifferhänvisningar inom klammer i texten relaterar till siffror i karta till programförslaget, se figur 20. Siffrorna är även redovisade i figur 25, till höger.

Programområdets västra del [1] föreslås förbli ett grönområde. På så sätt säkerställs området som en plats för rekreation för både boende på Söderslätt och för framtida boende inom programområdet. Området har identifierats som ett viktigt och välanvänt område för rekreation och friluftsliv, vilket också är något som det råder brist på i denna del av staden, se även avsnitt Rekreation och friluftsliv.

Även programområdets sydöstra del [5] föreslås bevaras som grönområde. Utöver rekreationsvärdena gör höjdförutsättningarna inom område [1] och [5] dem mindre lämpliga för bebyggelse, men desto mer värdefulla som gröna inslag i stadsbilden. Genom att spara dessa höjdparter värnas landskapsbilden och det skapas kvaliteter för både boende samt växt- och djurliv, medan bebyggelsen koncentreras till programområdets planare delar.

För delområde [1] innebär bevarandet även att de specifika naturvärden som identifierats i den äldre skogen skyddas. Avsikten är att området ska bibehålla sin naturskogskaraktär, men att mindre anläggningar för sociala kvaliteter – såsom sittplatser, grillplatser och lekinslag – kan infogas i naturmarken. Inom både område [1] och [5] ska rekreationsåtgärder eller ingrepp ske med hänsyn till skyddade arter eller deras habitat.



Figur 25. Kartan illustrerar föreslagen grönstruktur med naturskog, möjlig parkyta samt område för en mindre anlagd park. Kartan illustrerar även parkyta i förhållande till marknivåer, för att ge en bild av området samt områdets grönstrukturs topografi.

Kläppen som ligger i nord-sydlig riktning inom delområde [1], samt en ytterligare drumlin strax sydväst om programområdet, utgör en naturlig koppling mellan Söderslätt och slättlandskapet i söder. Skogen på drumlinerna är relativt gammal och har pekats ut för sina naturvärden. För att långsiktigt stärka den befintliga grönkorridoren mot slättlandskapet (se figur 14) är det av vikt att en trädridå anläggs i ett framtida skede sydväst om programområdet. En sådan åtgärd utanför

programområdet möjliggör en sammanhängande grön koppling mellan delområde [1] och passagen under E4:an.

Söderslättsvägen planeras att anläggas som en grön huvudgata med dubbla trädrader, ett brett gång- och cykelstråk i norr samt en trottoar i söder (se avsnitt Gator och trafik). Utformningen bidrar till att tillgängliggöra och sammanbinda naturområdena [1] och [5] med befintliga grönområden på Teg. Genom sin gröna gestaltning bedöms gatan,

trots hårdgjorda ytor, möjliggöra för spridning av fåglar varav gatan får funktionen av en grön korridor för fågellivet. Gång- och cykelstråket samt trottoaren möjliggör för Söderslättsvägen att agera som ett grönt stråk som sammanbinder närliggande rekreationsområden. Utöver Söderslättsvägen ses trädplanteringar intill alla större vägar inom området som positivt för att skapa en sammanhållen grönstruktur. Detta främjar rörelse genom att både fungera som ekologiska spridningsvägar och gör stråk för gång- och cykel mer attraktiva.

För att ansluta till Marknadsgatan i väster måste den Söderslättsvägen passera genom Kläppens södra kant. Detta innebär att det, trots gatans utformning, finns en risk att Söderslättsvägen blir en barriär mellan naturområde [1] och den gröna korridoren i söder. Därav kan behovet av en specifik passage uppkomma, vilket behöver utredas vidare i kommande planskede. Utgångspunkten i framtida planering är att utforma Söderslättsvägen så att befintligt grönt stråk samt grön korridor bibehålls.

I och med att befintligt ställverk inom område [2] avvecklas finns en möjlighet att omvandla platsen till något nytt som tillskapar värden i den västra delen av programområdet. Då det finns behov av natur och rekreationsytor inom stadsdelen föreslår planprogrammet att området kan omvandlas till ett nytt parkområde.

Syftet med parken är att bryta upp naturområdet och tillföra liv och närvaro. Här kan parkfunktioner



Figur 26. Ortofoto där framtida grönområden och parker är markerade. Pilar illustrerar gröna stråk och korridorer. Streckad linje redovisar stig.

som inte kan inrymmas i naturmarken [1] skapas, som till exempel ytor för spontanidrott och rörelse, utan att riskera att påverka djur- och växtlivet negativt. Planprogrammet möjliggör även för att befintlig bostadsbebyggelse inom område [6] bibehålls men då marken är planlagd som park och plantering i gällande detaljplan öppnar planförslaget även upp för att området blir en del av naturområdet.

Inom programområdets norra del [3] föreslås en mindre anlagd park för att erbjuda en variation av gröna rum. Syftet med parken är att säkerställa att mål om avstånd om max 250 m från bostad till park- eller naturmark uppnås inom hela programområdet. Parken ska erbjuda rekreation i en grön miljö för framförallt äldre personer och yngre barn, grupper som ofta inte har möjlighet att röra sig längre sträckor. Parken placeras intill gata eller gång- och cykelväg för god nåbarhet. Placeringen ska även möjliggöra solinstrålning på platsen. Ytan bör vara minst 1800 m<sup>2</sup> inkluderat yta för lokala snöupplag.

Belysning längs gång- och cykelvägar ska utformas med riktat ljus som primärt belyser vägmiljöerna i syfte att öka tryggheten. För att skydda arter beroende av nattmörker och bevara naturvärdena i angränsande grönytor ska ljuskällor i största möjliga mån undvika att riktas mot naturmiljöer.

### Skyddade arter

Med utgångspunkt i utförda naturvärdesinventeringar och det som framgår

i PM för artskydd har planprogrammet utformats så att inga direkta negativa konsekvenser bedöms uppstå för skyddade arter och deras livsmiljöer inom programområdet.

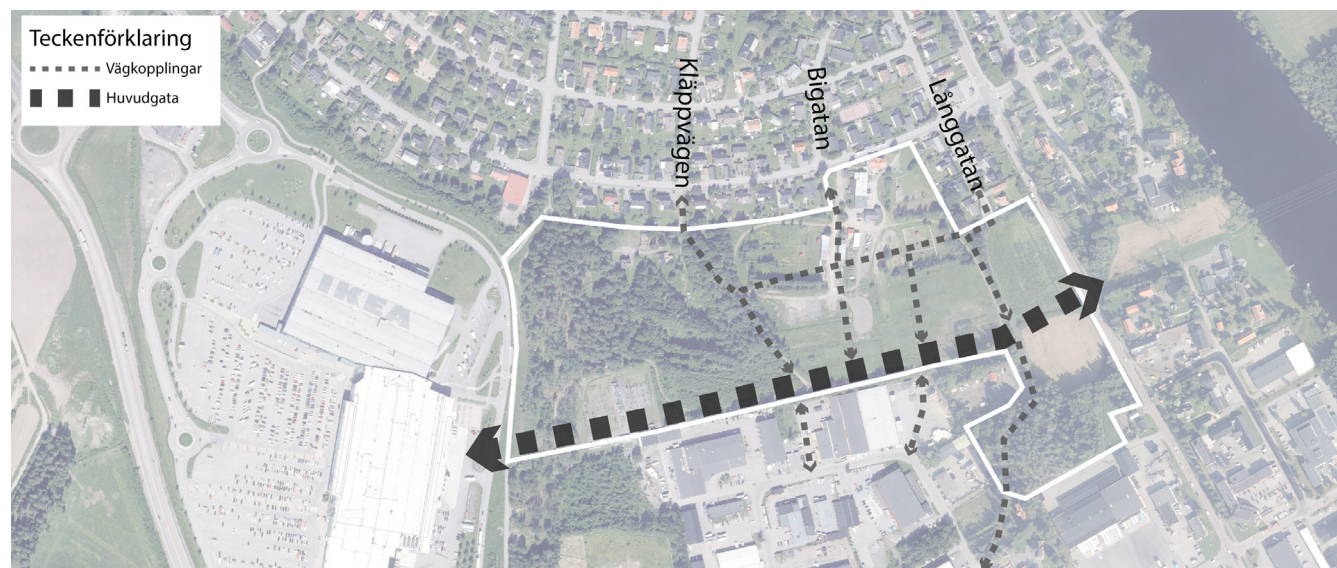
## Gator och trafik

Planprogrammet föreslår en ny huvudgata, Söderslättsvägen, mellan Norra Obbolavägen och Söderslätts handelsområde. Vägen försörjer de nya bostadskvarteren, avlastar Norra Obbolavägen och leder trafik från Ön och Teg mot handelsområdet och E4:an.

Till planprogrammet har en PM för vägdragning tagits fram av Sweco med syfte att studera Söderslättsvägens dragning utifrån topografi samt närliggande bostadsbebyggelse och industri.

Utredningen konstaterar att vägens placering inom området inte påverkar vägprofilen i någon större utsträckning, då markmodellering samt anpassning till höjdryggen Kläppen krävs oavsett vald sträckning. Utgångspunkten för kommande planskede är att passera höjdryggen med minsta möjliga intrång och att undvika en djup skärning som kan utgöra en fysisk barriär i området.

För att bibehålla ett sammanhållet skogsområde med höga kvaliteter i norr har Söderslättsvägen placerats så nära befintligt verksamhetsområde i söder som möjligt. Placeringen motiveras även av att verksamhetsområdet är utpekad i gällande översiktsplan för en framtida omvandling till kontors- och serviceändamål med hög gestaltungsambition. Gatans utformning och dess möte med verksamhetsområdet ses som en viktig del i förberedelserna för denna kommande



Figur 27. Karta över ny vägstruktur. Vägarnas exakta placering samt karaktär fastställs i kommande planarbete.



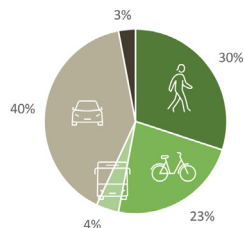
## Trafikutredning

För att kunna redogöra för påverkan av programförslaget har en trafikutredning genomförts av Ramboll, på uppdrag av Umeå kommun.

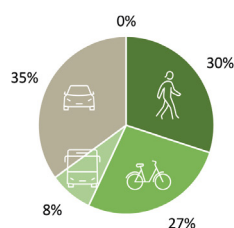
Utredningen utgår från en tidig uppskattning av kommunen om 650 nya lägenheter med 1 300 nya invånare för föreslagna bostadsområden. Sedan dess har uppskattat antal lägenheter minskat till 570. För att beräkna den tillkommande trafiken har en trafikstring gjorts där man tittat på två olika färdmedelsfördelningar. I scenariot 1 har man fördelat färdmedel utifrån kommunens resvaneundersökning 2022 för området Öst-Teg/Väst-Teg. För scenario 2 har kommunens 65% mål varit en utgångspunkt vilket innebär en högre andel kollektivtrafik- respektive cykelresor.

Utredningen har även undersökt två möjliga trafikstrukturer, scenario A respektive scenario B. Båda förslagen inkluderar utbyggnad av Söderslättsvägen och en cirkulation vid Norra Obbolavägen. Däremot har man undersökt konsekvenserna av att utforma vägkopplingarna

Scenario 1  
Nuläge - Personresor



Scenario 2  
Målstyrt scenario - Personresor



Figur 29. Antagen färdmedelsfördelning för Scenario 1 och 2. Källa: Ramboll



Figur 30. Illustration med två möjliga trafikstrukturer. Bilvägar är markerade med svart och gång- och cykelvägar med orange

mot Kläppvägen, Bigatan och Långgatan som lokalgator med biltrafik, jämfört med en utformning som gång- och cykelvägar.

Utredningen konstaterar att scenario A, som tillåter biltrafik, framför allt innebär ökade trafikflöden från Söderslätts villaområde, som via de planerade lokalgatorna leds ut på Söderslättsvägen. Detta scenario medför även en viss trafikökning på lokalgatorna i villaområdet. Scenario B skulle istället innebära en något högre belastning på Norra Obbolavägen.

Trafikutredningen är gjord på makro-nivå och visar endast hur trafikflödena förändras med eller utan bilkopplingar. Antalet och den exakta sträckningen av gatukopplingarna har därmed inte analyserats.

Trafikutredningen har även analyserat planprogrammets påverkan på trafiknätet i stort där fyra korsningspunkter har studerats. Då planprogrammet kommer att byggas ut i etapper har utredningen utgått från ett prognosticerat trafikflöde för 2040. Se figur 31 för sifferhänvisningar inom klammer.

Resultatet visar att den rekommenderade belastningsgraden överskrider för korsningspunkterna Söderslättrondellen [C1] och den nya cirkulationsplatsen Norra Obbolavägen/ Söderslättsvägen [C3]. Trafikökningen fram till 2040 kommer dock inte enbart från programområdet. Även den allmänna trafikökning som Trafikverket prognostiserar i samhället fram till 2040 skulle oberoende av planprogrammet leda till att den rekommenderade belastningsgraden

Kvalitet	Scenario A	Scenario B
Nätets robusthet och kapacitet	+Motorfordonstrafiken fördelas på befintliga gator. Således skapas genare och fler vägval för biltrafik, vilket bidrar till ett robustare nät. Med fler möjliga vägval kan trafiken välja andra vägar, vilket kan jämna ut framkomligheten i korsningspunkter.  Det kan till exempel innebära att om belastningen på cirkulationsplatsen vid Söderslättsvägen är hög kan trafik söka sig till och från planområdet via Ringvägen i högre utsträckning.	-Robustheten i nätet minskar när vägvalen blir färre. Området blir således känsligare för störningar. Något högre belastning förväntas uppstå i cirkulationsplats vid Söderslättsvägen.  Om planområdet endast angörs via Söderslättsvägen tvingas trafiken ändå att vänta ut köerna, ingen dynamisk omfördelning av trafik till andra gator sker. Det innebär också att angöring till området är mycket sårbart om händelser som hindrar framkomligheten på Söderslättsvägen uppstår. Så som olyckor.
Vägval i relation till hållbart resande samt påverkan i befintliga miljöer	-Fler möjliga vägval kan dock leda till oönskad trafik i gator som inte utformats för genomfart.  Då Ringvägen och övriga lokalgator i närområdet endast är utformade för blandtrafik innebär förslaget mer motortrafik, vilket kan bli eller upplevas som en trafiksäkerhetsrisk. Trafikmängderna mot Ringvägen är inte omfattande men kan i lågtrafikerade villagator ändå upplevas betydande. Särskilt då trafiken tenderar att koncentreras vid förmiddagen och eftermiddagens maxtimmar.	+De hållbara transportslagen gång och cykel får genare vägval än biltrafiken vilket uppmuntrar till hållbara färdmedelsval.  Det vill säga att restidskvoten för cykel, buss och gångresor gentemot bilresor, norr över från planområdet, mot bland annat centrum blir mer gynnsamma.
Trygghet	+Högre närvaro av trafikanter när samtliga transportslag blandas, kan bidra till ökad upplevd trygghet.  I mer glesbebyggelse än t.ex. centrumbebyggelse kan gång- och cykelvägar upplevas otrygga då resande underlaget om endast gående och cyklister tillåts kan bli lågt. Om även biltrafik tillåts i kopplingarna mellan planområdet och Ringvägen ökar antalet närvarande i området. Närvaro av fler bidrar till en högre trygghet, genom att "folk ser mig".	-Risk att gång och cykelkopplingarna upplevs öde och otrygga.
Påverkan på gestaltning av område	-Högre närvaro av biltrafik kräver en utformning där biltrafiken ges tillräcklig framkomlighet. Fördelningen mellan ytor för biltrafik gentemot gående ökar. Samtidigt blir den exploateringsbara ytan för tilltänkta fastigheter också mindre.	+Genom det kanaliserande nätet i scenario B minimeras trafiken inne i området vilket skapar förutsättningar för en annan gestaltning av området.

överskrids i [C1] och [C3]. Detta gäller särskilt Söderslättrondellen [C1] där ökningen från programområdet i sammanhanget är marginell och därmed inte bedöms behöva åtgärdas på grund av exploateringen. Kapacitetsanalyserna som gjorts i trafikutredningen ska således ses som en första indikation på att det kan uppstå kapacitetsbrister i framtiden men att Söderslättrondellen inte bedöms behöva åtgärdas i närtid.

För den nya cirkulationsplatsen Norra Obbolavägen/ Söderslättsvägen [C3] påvisar utredningen att framtida kapacitetsbrist kan lösas genom att addera ett inkommande körfält på Norra Obbolavägen. Därav planerar kommunen för att utrymmesmässigt ta höjd för extra körfält i cirkulationen så att denna åtgärd är möjlig vid framtida kapacitetsbrist. Vidare, mer detaljerade analyser av cirkulationen krävs i samband med projektering.

## Parkering

Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering inom sin fastighet för både cykel och bil. Umeå kommun har tagit fram en parkeringsnorm med riktlinjer för vilka krav som ska ställas på fastighetsägaren för att uppnå en rimlig tillgång på parkering. Parkeringsnormen syftar till att parkeringsbehovet ska tillgodoses på ett hållbart och godtagbart sätt samt bidra till minskat bilanvändande. Parkeringsbehovet bör utredas vidare i efterföljande detaljplan utifrån kommunens parkeringsnorm.



Figur 31. Ortofoto med studerade korsningspunkter markerade i orange.

# Konsekvenser av programförslaget

## Trafikbuller

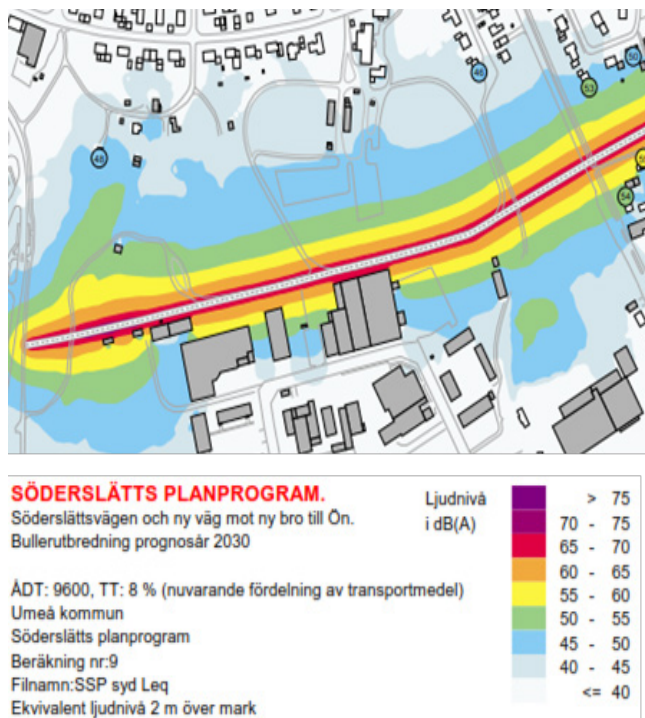
Buller kan påverka människors hälsa och välbefinnande. Det är därför viktigt att ta hänsyn till denna faktor vid planläggning i bullerutsatta lägen.

Vid nybyggnation av bostäder gäller riktvärden enligt förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnade, SF 2015:216 (ändrad 2017-05-11, SFS 2017:359). Om riktvärdet 60 dB(A) ekvivalentnivå vid fasad överskrids bör minst hälften av rummen i en bostad vara vända mot en sida av fasaden där ljudnivån underskrider 55 dB(A) ekvivalentnivå och där 70 dB(A) maximalnivå överskrids max fem gånger mellan kl. 22-06.

En bullerutredning gällande Söderslättsvägen har tagits fram av Sweco och baseras på Trivectors rapport "Trafikutredning Norra Ön" (2019). Bullerutredningen har utförts för både ekvivalent ljudnivå (medelljudnivå) och maximal ljudnivå (den högsta förekommande ljudnivån under en viss tid) och visar ljudutbredning 2 meter över mark. Resultatet visar att ljudnivån från den nya vägen beräknas underskrida riktvärden vid samtliga närliggande befintliga bostäder väster om Norra Obbolavägen.

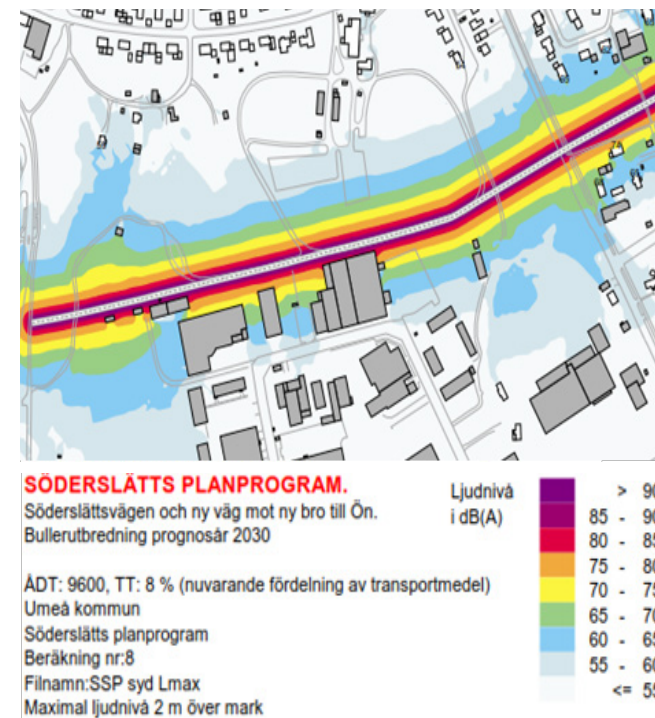
Öster om Norra Obbolavägen måste däremot bulleråtgärder tas fram för att inte riktvärden ska överskridas för befintlig bebyggelse i direkt anslutning.

Eftersom programförslaget innebär att nya bostäder kommer att uppföras inom 60 meter från Söderslättsvägen, är anpassningar av bebyggelsen nödvändiga om riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid uteplats överskrids. Om bostäder placeras närmare än 35 meter från Söderslättsvägen krävs ytterligare anpassningar, exempelvis att lägenheterna utformas som genomgående med minst hälften av bostadsrummen vända mot en bullerdämpad sida.



Figur 32. Bullerkarta med prognosticerad ekvivalent ljudnivå från Söderslättsvägen.

Då bostäder planeras längs med Söderslättsvägen kan buller från trafik och industriområde i söder dämpas genom längsgående huskroppar som möjliggör bullerskyddande uteplatser på husens norra sida. Avsaknad av starka bullerkällor norr om Söderslättsvägen innebär att byggnadernas norra fasader bör uppfylla kravet för bullerdämpande sida.



Figur 33. Bullerkarta med prognosticerad maximal ljudnivå från Söderslättsvägen.

## Påverkan på befintlig bebyggelse inom programområdet

I enlighet med gällande detaljplan 2480K-P28/1969 föreslår planprogrammet användningen natur för merparten av fastigheten Västerteg 13:12 (se figur 16). Bedömningen grundar sig i att fastigheten ingår i ett större sammanhängande naturområde med höga ekologiska värden. Förekomsten av skyddsvärda arter och naturvärden inom området innebär att förutsättningarna för exploatering är mycket begränsade. Då specifik information kring dessa värden delvis omfattas av sekretess redovisas de inte i detalj på karta, men de utgör en väsentlig del av de miljöer som föreslås bevaras för att säkra områdets ekologiska funktioner. En utveckling i form av förtätning eller tillkommande bostadsbebyggelse bedöms därför inte som lämplig då det skulle riskera att skada arternas livsmiljöer och områdets naturvärden.

Däremot görs en annan bedömning vad gäller den redan ianspråktaga marken. Det befintliga bostadshuset med tillhörande komplementbyggnader ligger inom en etablerad hemfridszon som karaktäriseras av bostadsändamål snarare än de naturvärden som återfinns i det omgivande skogspartiet. Planprogrammet föreslår därför att denna del av fastigheten planläggs för att bekräfta befintlig användning. Detta skapar en långsiktig planmässig trygghet för nuvarande bebyggelse utan att ge utrymme för ytterligare exploatering.

Vidare lyfter planprogrammet möjligheten till en

framtida koppling mellan Kläppvägen och föreslagen ny bebyggelse inom område [3]. Eftersom Kläppvägen ansluter till Västerteg 13:12 skulle en sådan koppling delvis löpa genom fastigheten, vilket kräver hänsyn till både naturvärden och boendemiljö i det fortsatta planarbetet.

Planprogrammet innebär stora förändringar för fastigheten Österteg 2:78, se figur 16, där befintliga hagar ersätts av bostadsbebyggelse, gator och park. Den kulturhistoriskt värdefulla huvudbyggnaden föreslås bevaras. Om ladugård samt uthus bör bevaras eller ej kräver en mer ingående analys i detaljplaneskedet. I detaljplaneskedet ska även den nya bebyggelsens möte med huvudbyggnaden studeras.

## Jordbruksmark

Inom programområdet finns jordbruksblock om ca 3,4 ha som nyttjas på olika sätt. Då jordbruksmarken brukas anses den vara brukningsvärd. Merparten av dessa block används som hästhagar. Då programförslaget innebär att jordbruksmarken ianspråkts för bostäder har en studie för jordbruksmark tagits fram där alternativa lokaliseringar av bebyggelsen har övervägts och diskuterats utifrån femkilometersstaden, goda boendemiljöer, tillgänglighetsaspekter och kostnad. Studien konstaterar att en hög förtätning i detta läge i förhållande till centrum samt Universitets- och sjukhusområdet, som är kommunens stora målpunkter, har ett tydligt strukturellt stöd i



Figur 34. Kartan visar jordbruksmark inom planprogramområdet. Rött i figuren är jordbruksblock som är stödberättigade, ca 1,1 ha. Blått är jordbruksblock som inte är stödberättigade, ca 2,3 ha, och används till hästhagar.

kommunens övergripande planeringsstrategi för en hållbar tillväxt. Med en kommande utveckling av infrastruktur genom programområdet och med planerade gång- och cykelbroar via Ön kommer dessa förutsättningar stärkas än mer.

Studien fastställer även att det inte finns några alternativa lokaliseringar som har de unika förutsättningarna att möjliggöra för både en kompletterande bostadsbebyggelse inom femkilometersstaden och en ny infrastruktur som binder samman vägnätet på samma sätt som föreslagen placering.

Programområdets lokalisering utgör en naturlig utvidgning av befintlig stadsmiljö, infrastruktur och bebyggelse. Att tillskapa möjligheter för stadsnära utveckling bedöms vara ett prioriterat samhällsintresse som bäst kan tillgodoses inom programområdet.

Den sammanlagda bedömningen är således att jordbruksmarkens läge intill bostäder, industri och infrastruktur minskar värdet som brukningsvärd mark och kan inte ses som "ostörd" jordbruksmark då denna mark redan är påverkad av motstridiga intressen och dessutom helt avskuren från övrig jordbruksmark i kommunen. Det kommunala behovet av ny infrastruktur och mer bostäder i anslutning till stadens kärna bedöms väga tyngre än att bevara jordbruksmarken på aktuell plats.

## Dagvatten

För att skapa en god grund för kommande detaljplaner har WSP har på uppdrag av kommunen tagit fram en övergripande dagvattenutredning för programområdet, beskriven nedan.

Ett genomförande av programförslaget innebär att dagens skogs- och ängsmark omvandlas till hårdgjorda ytor (för bebyggelse och infrastruktur), varav dagvattenflöden samt föroreningsbelastningen från området förväntas öka. Dessa konsekvenser måste hanteras för att säkerställa en långsiktigt hållbar dagvattenhantering.

## Flödesökning och fördröjningsbehov

För att avgöra hur exploateringen påverkar dagvattenflödet har jämförande beräkningar gjorts mellan befintlig och planerad markanvändning, där hänsyn tagits till respektive avrinningskoefficient. Beräkningarna, som inkluderar en klimatfaktor på 1,3, visar på en betydande flödesökning vid dimensionerande regn.

Flödet beräknas öka kraftigt vid samtliga analyserade regnhändelser. Vid ett 5-årsregn ökar flödet från 150 l/s till 1 200 l/s. För ett 20-årsregn sker en ökning från 240 l/s till 1 900 l/s, och vid ett mer extremt 100-årsregn ökar flödet från 410 l/s till 3 300 l/s.

Den kraftiga ökningen av flöden till följd av hårdgöringen skapar ett behov av fördröjningsåtgärder. Fördröjningen är

nödvändig för att bevara den ursprungliga vattenbalansen och undvika att flödena ökar i mottagande recipient. För att inte öka flödet från programområdet jämfört med befintlig situation har den erforderliga fördröjningsvolymen beräknats till 909 m<sup>3</sup> vid ett 5-årsregn och 1740 m<sup>3</sup> vid ett 20-årsregn. Dagvattenutredningen visar att det finns goda förutsättningar att omhänderta dessa volymer inom programområdet

## Föroreningsbelastning och reningsbehov

Utredningen har uppskattat den årliga föroreningsbelastningen som dagvattnet transporterar med hjälp av en etablerad schablonmetod. Denna metod utgår från schablonhalter och genomsnittliga föroreningskoncentrationer, som är specifikt kopplade till den planerade markanvändningen (till exempel bostäder, industri eller vägytor). Genom att kombinera dessa schablonhalter med ytornas arealer, områdets avrinningskoefficienter och den årliga nederbörden, kan den totala mängden föroreningar som området genererar per år beräknas.

Resultaten visar på en kraftig ökning av samtliga analyserade ämnen i dagvattnet jämfört med befintlig situation, förutsatt att ingen rening sker. Föroreningshalterna (koncentrationerna) förväntas öka med mellan 31 % (Fosfor) och upp till 248 % (Krom). Föroreningsmängderna (belastningen), uttryckt i kg/år, visar på ännu större öknings. Den procentuella ökningen för föroreningsmängden

varierar mellan 90 % (Kväve) och upp till 500 % (Krom). Flera tungmetaller, såsom bly, koppar, zink och kadmium, beräknas öka med över 250 %. Se även avsnitt Föroreningsgrad på sida 38.

### Förslag till dagvattenhantering

Mot bakgrund av de identifierade utmaningarna med ökade flöden och föroreningsbelastning föreslås en gemensam dagvattendamm anläggas inom programområdet. En samlad lösning bedöms utnyttja marken mer effektivt och säkerställer nödvändig rening och fördröjning av dagvattnet.

Dammen föreslås därmed dimensioneras och planeras för att hantera hela programområdets dagvatten samt anläggas i en första etapp av exploateringen. Detta säkerställer att anläggningen är i drift tidigt och kan omhänderta dagvatten från såväl det inledande byggskedet som från de efterföljande etapperna inom programområdet.

Den generella avrinningen inom området sker i östlig riktning på grund av topografien. Dagvattendammen föreslås därför placeras i områdets östra delar, vilket är den höjdmässiga lågpunkten. Denna placering möjliggör att dagvatten kan avledas genom självfall från hela programområdet till den föreslagna dammen. Utredningen presenterar två alternativa placeringar för dagvattendammen i programområdets östra del, söder respektive norr om den planerade Söderslättsvägen (se figur 34). Båda alternativen utgår från att dagvatten kommer ledas till dammen via ett nytt ledningsnät och att dammen upptar



Figur 35. Illustrationen visar programområdet med två alternativa placeringar för en dagvattendamm. Framtagen dagvattenutredning för planprogrammet förespråkar alternativ A, då detta läge bedöms mest fördelaktigt.

cirka 3 000 m<sup>2</sup>, vilket inkluderar slänter och en driftväg runt anläggningen för åtkomst och underhåll.

En placering av dagvattendammen i den sydöstra delen av programområdet (se område A i figur 35) bedöms mest fördelaktig, dammen kan

då omhänderta dagvatten från hela området. Alternativet i nordöst (se område B i figur 35) ligger något högre och det kan därför kräva kompletterande lösningar för att hantera dagvatten från de södra delarna. Dagvattendammen som föreslås ska utformas för effektiv rening genom god sedimentation och tillräcklig uppehållstid.

Dammen ska även jämna ut flöden för att undvika överbelastning av ledningsnätet och är dimensionerad för att fördröja flödet till befintlig situation även efter exploatering för ett 5-års regn.

Utifrån samma beräkningsparametrar som för ett 5-årsregn uppskattas ytanspråket för att fördröja ett 20-årsregn till 4900 m<sup>2</sup>, inklusive slänter och driftvägar.

### *Föroreningsgrad*

En dagvattendamm anses vara en välbeprövad och robust lösning som kan anläggas inom allmänplatsmark där kommunen/VA-huvudmannen är ägare och ansvarar för att säkerställa drift och funktion av anläggningen.

I utredningen har en generell reningseffekt antagits för beräkningar, med utgångspunkt i en våtdamm. Resultaten visar att reningsbehovet för utgående föroreningshalter i huvudsak kan uppfyllas, med undantag för cadmium (Cd) och nickel (Ni). För att förbättra reningen och minska belastningen finns olika åtgärder att överväga. En möjlighet är att utöka dammens permanenta vattenyta, vilket skulle förstärka reningseffekten. Ett annat alternativ är att införa kompletterande lokala reningslösningar inom kvartersmark eller längs planerade gator, exempelvis genom gräsdiken. Genom att reducera halterna innan dagvattnet når dammen kan den totala föroreningsbelastningen från området minskas. Sammantaget redovisar utredningen att det finns förutsättningar att utveckla programområdet utan att miljökvalitetsnormerna för Umeälven påverkas

negativt, under förutsättning att föreslagna åtgärder implementeras.

### *I kommande detaljplaner*

Som utgångspunkt i kommande planering ska dagvattenhanteringen bidra till att utveckla områdets ekologiska och sociala kvaliteter. På så sätt blir tekniska behov även en tillgång för de som vistas i området. En dagvattendamm bör skapa mervärden såsom ökad biologisk mångfald samt ett stärkt rekreativvärde i området.

Den föreslagna dagvattenhanteringen är principiell och behöver utredas mer detaljerat i den fortsatta planprocessen. En utgångspunkt i utredningen är att ett nytt dagvattenledningsnät byggs ut inom området samt en ny ledning till Umeälv. Om nya ledningar anläggs kan större dimensioner övervägas för att minska behovet av fördröjning inom området och i stället prioritera rening. Behovet av fördröjning, liksom områdets strukturella utformning och höjdsättning, är avgörande faktorer för den valda systemlösningen.

Utredningen betonar även vikten av att fastställa geotekniska förhållanden och grundvattennivåer, då dessa bland annat påverkar dammens funktion och kapacitet. Särskild hänsyn bör tas till risken för förekomst av sulfidjordar, då schakt i sådana jordlager ställer krav på specifik hantering för att undvika försurning och metallutläckage.

Kompletterande hydrologiska och geotekniska utredningar krävs därför i den kommande detaljplaneringen, för att säkerställa

genomförbarheten men även för att bedöma spridningsrisken från närliggande föroreningskällor.

Vidare rekommenderas en fördjupad riskklassning av potentiellt förorenade verksamheter samt eventuell provtagning inom planområdet för att fastställa om föroreningar förekommer.

# Genomförande

## Markägare

Planprogrammet omfattas av följande fastigheter:

Österteg 2:31 - privat

Västerteg 51:2 - kommunalt

Österteg 2:29 - privat

Österteg 6:35 - kommunalt

Österteg 6:19 - kommunalt

Österteg 6:20 - kommunalt

Österteg 6:34 - kommunalt

Österteg 3:51 - kommunalt

Österteg 3:50 - kommunalt

Österteg 2:62 - kommunalt

Österteg 2:43 - kommunalt

Västerteg 13:12 - privat

Västerteg 8:77 - kommunalt

Västerteg 33:1 - kommunalt

Västerteg 47:1 - kommunalt

Västerteg 60:1 - kommunalt

Västerteg 66:1 - kommunalt

Västerteg 13:37 - kommunalt

Västerteg 13:17 - kommunalt

## Etapputbyggnad

Planprogrammet ska ligga till grund för kommande planläggning. Området kommer troligtvis att byggas ut etappvis. Planläggning och genomförande av områdets utbyggnad kan förväntas ske under en tidsperiod om minst 10-15 år.

Vid valet av en gemensam dagvattenlösning för hela programområdet är det av vikt att en samlad dagvattendamm planläggs och anläggs i en första etapp. Detta är nödvändigt för att tidigt säkerställa rening och fördröjning av dagvatten från såväl det inledande byggskedet som från efterföljande exploateringsetapper.

## Huvudmannaskap för allmänna platser

### Nuläge

Området är i dagsläget i huvudsak planlagt för park eller plantering med kommunalt huvudmannaskap. Markägandet är dock splittrat och bara en mindre del av området ägs och förvaltas av kommunen.

Umeå kommun är huvudman för Marknadsgatan och Norra Obbolavägen, i övrigt finns det en

samfällid väg inom planområdet samt körbanor som nyttjats för hästsport.

Övriga vägar inom programområdet ligger på privat fasighetsmark och har därmed inte kommunalt huvudmannaskap.

## Förändringar

Umeå kommun ska vara huvudman för allmän plats inom planområdet. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av exempelvis gator och parkmark.

Mark som i kommande detaljplaner planläggs som allmän platsmark ska genom lantmäteriförrättning regleras till kommunägd fastighet.

Den samfällida vägen kan i ett genomförandeskede upphävas genom en lantmäteriförrättning.

## Ekonomiska konsekvenser för exploatör

Inom programområdet finns tre planansökningar som fått positivt planbesked från Byggnadsnämnden. Framtagande av detaljplan med tillhörande utredningar bekostas av respektive fastighetsägare/exploatör.

I samband med framtagande av detaljplaner inom

området ska exploateringsavtal upprättas mellan exploatör och Umeå kommun. Syftet med ett exploateringsavtal är att säkerställa genomförandet av en detaljplan och kan exempelvis reglera tidplan och utbyggnadstakt, marköverlåtelse samt kostnader för och utbyggnad av allmän plats. Ett exploateringsavtal ska beslutas innan en detaljplan antas.

Den planerade utvecklingen inom programområdet innebär att Söderslättsvägen ska byggas ut, att dagvattendamm ska anläggas samt att exempelvis natur- och parkområden ska utvecklas. De fastighetsägare/exploatörer som utvecklar sina fastigheter inom planområdet ska vara med och finansiera dessa anläggningar genom så kallad exploateringsersättning. Kostnaderna kommer regleras i exploateringsavtal.

För att uppnå en rättvis och skälig fördelning mellan olika projekt inom området ska exploateringsersättningens storlek baseras på hur stor byggrätt som medges i ny detaljplan. Eftersom omvandlingen av planområdet kommer ske genom etappvis utbyggnad och under en längre tidsperiod kan exploateringsersättningen utgöra betalning för redan utförda åtgärder såväl som förskottering av åtgärder som ska utföras längre fram i tid. Principer för exploateringsersättning ska tas fram och beskrivas i särskild bilaga till kommunens Riktlinjer för exploateringsavtal.

Utöver exploateringsersättning tillkommer exploateringskostnader för åtgärder inom respektive detaljplaneområde, det vill säga

lokala exploateringskostnader. Sådana kostnader kan exempelvis vara utbyggnad av lokalgator, flytt av allmänna ledningar, dagvattenlösningar och fastighetsbildningsåtgärder. Även lokala exploateringskostnader kommer regleras i exploateringsavtal.

## Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Kommunens investeringsbudget får kostnader för anläggande av Söderslättsvägen samt natur- och parkområden. För kommunen innebär allmänna anläggningar med kommunalt huvudmannskap även driftkostnader för exempelvis snöröjning, parkskötsel och underhåll.

Fler boende inom området medför ett större tryck på kommunal service såsom skolor, förskolor och vård, vilket även det innebär kostnader. Ny bostäder kan medföra nya medborgare, vilket kan ge ökade skatteintäkter för att finansiera den kommunala servicen och driften.

I exploateringsavtal fastställs vad kommunen ska utföra som motprestation till exploateringsersättningen samt inom vilken tid dessa åtaganden ska utföras. Skulle något av dessa åtaganden inte ha genomförts kan kommunen bli återbetalningsskyldig.

## Teknisk infrastruktur

### Elnät

För att tillgodose programområdets energibehov krävs en utbyggnad av elnätet för både 10 kV och 0,4 kV. Framtida detaljplaner behöver därför säkerställa och reservera mark för såväl nätstationer som ledningsstråk för att möjliggöra områdets försörjning och anslutning.

### Befintlig luftledning

Den befintliga luftledningen som sträcker sig från Ön mot IKEA håller på att ersättas med markförlagd kabel. I samband med detta planeras den transformatorstation som är belägen inom programområdet att avvecklas och ersättas av en ny station längre söderut inom industriområdet. Rivningen beräknas ske år 2030, men är beroende av att externa projekt färdigställs enligt tidplan.

Respektive ledningsägare svarar för erforderliga utbyggnader av ledningar för vatten, avlopp, dagvatten, fjärrvärme, el, bredband och tele fram till förbindelsepunkter. Investeringarna finansieras med taxor.

### Verksamhetsområden

Programområdet ingår inte i Vatten och Avfallskompetens i Norr (VAKIN) verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. En exploatering i enlighet med planprogrammet förutsätter att kommunalt verksamhetsområde utökas för att inkludera programområdet. Beslut gällande utökat verksamhetsområde fattas av Kommunfullmäktige i samband med antagande av kommande detaljplaner.

## Programhandlingar

Programbeskrivning

Illustrationskarta

## Bilagor

- PM för vägdragning, Sweco 2020
- PM artskydd, Umeå kommun 2024
- Trafikutredning, Ramboll 2025
- Studie för jordbruksmark, Umeå kommun 2025
- Dagvattenutredning, Sweco 2026

## Referenser

Fornsök [Elektronisk resurs] / Riksantikvarieämbetet (2019)

Lokaltrafiken i Umeå, Ultras tidtabell (2019-11-14)

Umeå kommun, Byggnadsordning för Teg – ett förhållningssätt till stadsdelens karaktärsdrag (2006)

Umeå kommun, Fördjupning för Ön, (2008)

Umeå kommun, Parkeringsnorm (2016)

Umeå kommun, Parkskogar Umeå, (2016)

Umeå kommun, Fördjupning för Umeå – Umeås framtida tillväxtområde (2018)

Skogsfrun Natur och Kultur, Naturvärdesinventering av parkskogar, (2016)