

Översiktsplan Umeå kommun

Fördjupning för Holmsund och Obbola

med miljökonsekvensbeskrivning MKB

Samråd t.o.m. 6 september 2026



UMEÅ
KOMMUN

www.umea.se

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

Bild framsida:

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

Webbplats: www.umea.se/holmsund

© 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 har 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 älvskapskapet och ersätter, på samma sätt, de geografiska delar som denna fördjupning berör.

Planavgränsningarna för Fördjupning för Umeå och Fördjupning för älvskapskapet 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. Inkomna synpunkter under samrådet 2023 finns sammanfattade i en samrådsredogörelse med en kommentar om hur de bedömts i det nya planförslaget.

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 en 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 geografin 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 verksamhetsprång 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

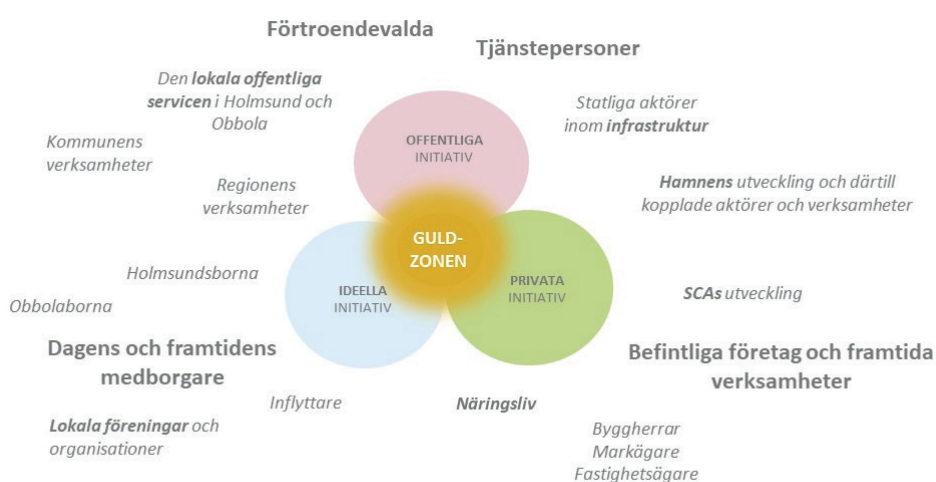
I planen presenteras initiativ som fungerar stärkande för visionen. I Holmsund och Obbola skapar översiktsplanen utrymme att förverkliga småhusdrömmar i olika områdena. Möjligheten ges till tätare bebyggelse i de centrala delarna av Holmsund och Obbola. På kort sikt är Märkpojken en resurs för hamnens 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 sammankopplade 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 fridens torg, till ett framtida stråk för service men även vistelse. För Obbola, som länge saknat en centumpunkt, 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 bostättning 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 municipalsamhällena 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 vid 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 affärsgatan. 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 markparkeringsplatser. 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 av 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 lämpliga 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 allmän platsmark i Holmsund och Obbola där ny grönska kan tillskapas. Men där möjlighet finns bör träd, blommande ängsytor 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.

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. Illustration: DetailGroup.

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.

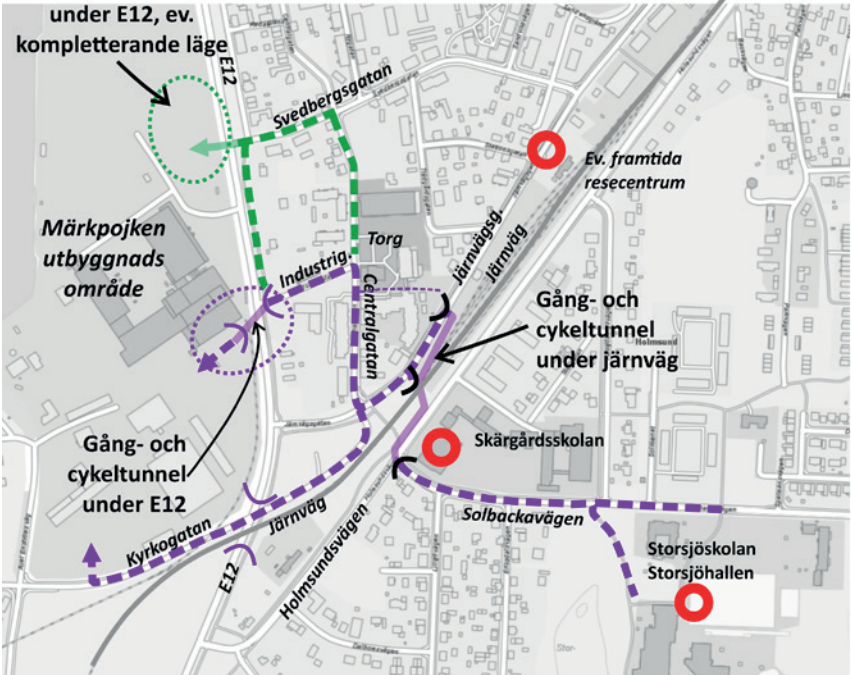
E12:an utgör en barriär mellan centrala Holmsund och Märkpojken. Vägen är en viktig transportled till hamnen och utgör riksintresse för kommunikationer, vilket innebär att vägen så långt möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av den. Det medför att det finns restriktioner 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.

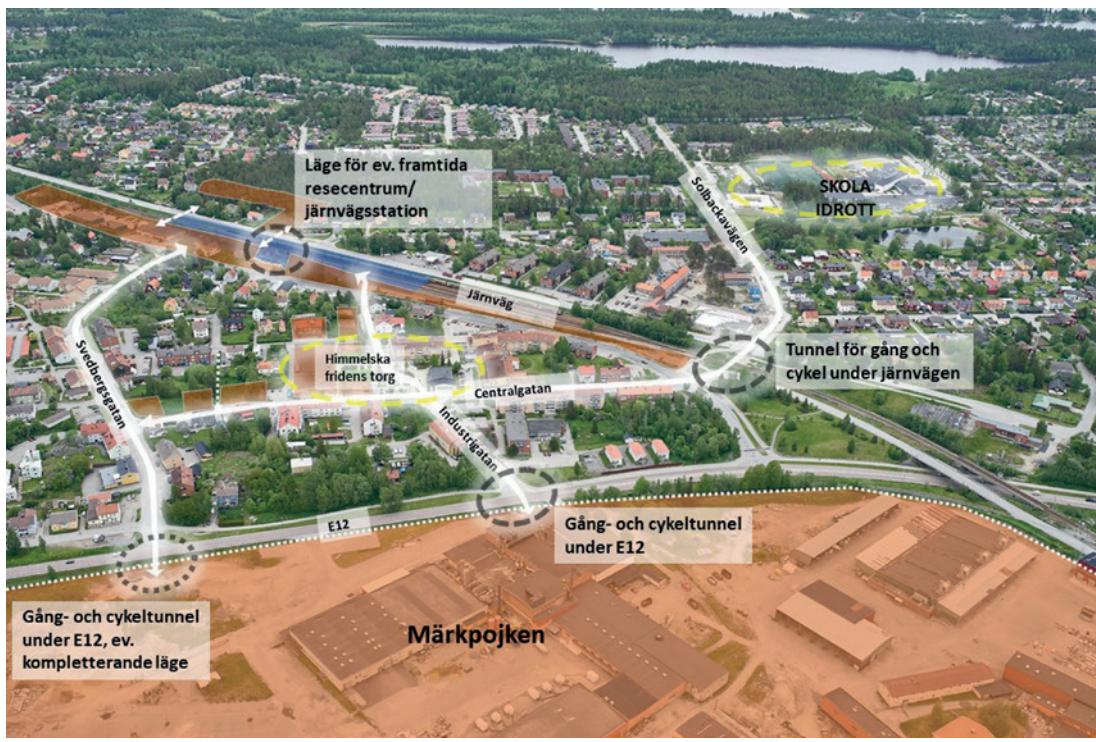
Riktlinjer Märkpojken

- 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.

Gång- och cykeltunnel under E12, ev. kompletterande läge



- - - - - Gång- och cykelväg till skolor via tunnel vid Industrigatan
- - - - - Gång- och cykelväg till skolor via tunnel vid Svedbergsgatan



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 cykelvägar. Planering av en gång- och cykeltunnel under Holmsundsvägen och järnvägen pågår.

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



Visionsbild över Sandviksudden i Holmsund norrifrån, med utveckling av området med ny bebyggelse, strandpromenad och bryggor. Illustration: DetailGroup

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 samt strandpromenad 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 för 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 där 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 det 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 översvämningens risk 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 tydligare stråk till samhället och målpunkter.

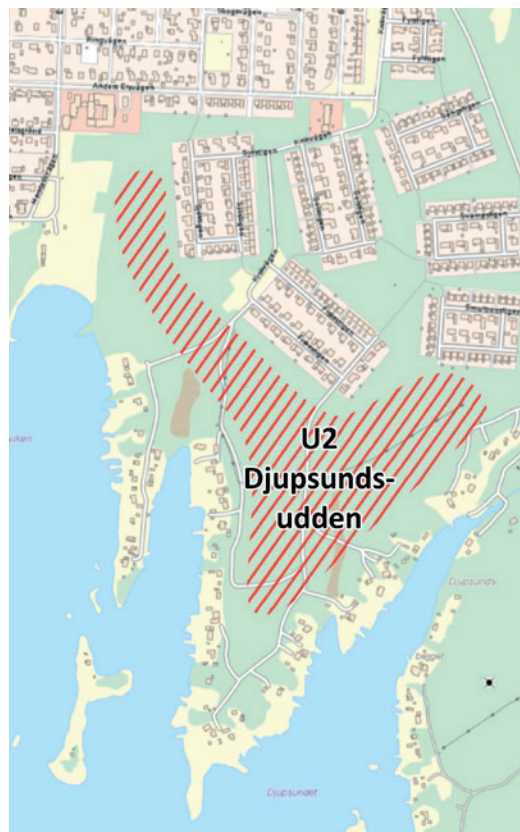
Avgränsningen av utbyggnadsområdet får göras utifrån bl.a. dokumenterade naturvärden, som i första hand berör de södra och västra delarna av Djupsundsudden. Befintliga leder och rekreationsstråk genom området behöver beaktas och vid behov ledas om. Den nordöstra delen är delvis bergigt. Avlopp för ny 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.



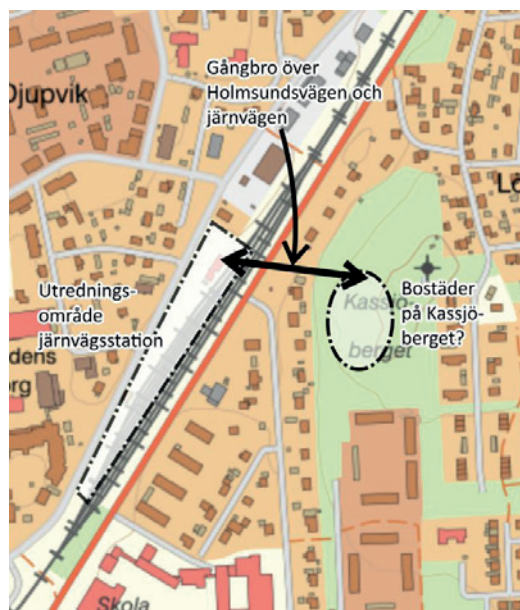
B12 Utvecklingsområde Kassjöberget

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 klarlägga möjligheten att bebygga området.



Visionsbild med ny bebyggelse på Kassjöberget och gångbro över Holmsundsvägen och järnvägen, till framtida järnvägsstation på Järnvägsgatan. Illustration: DetailGroup.

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.

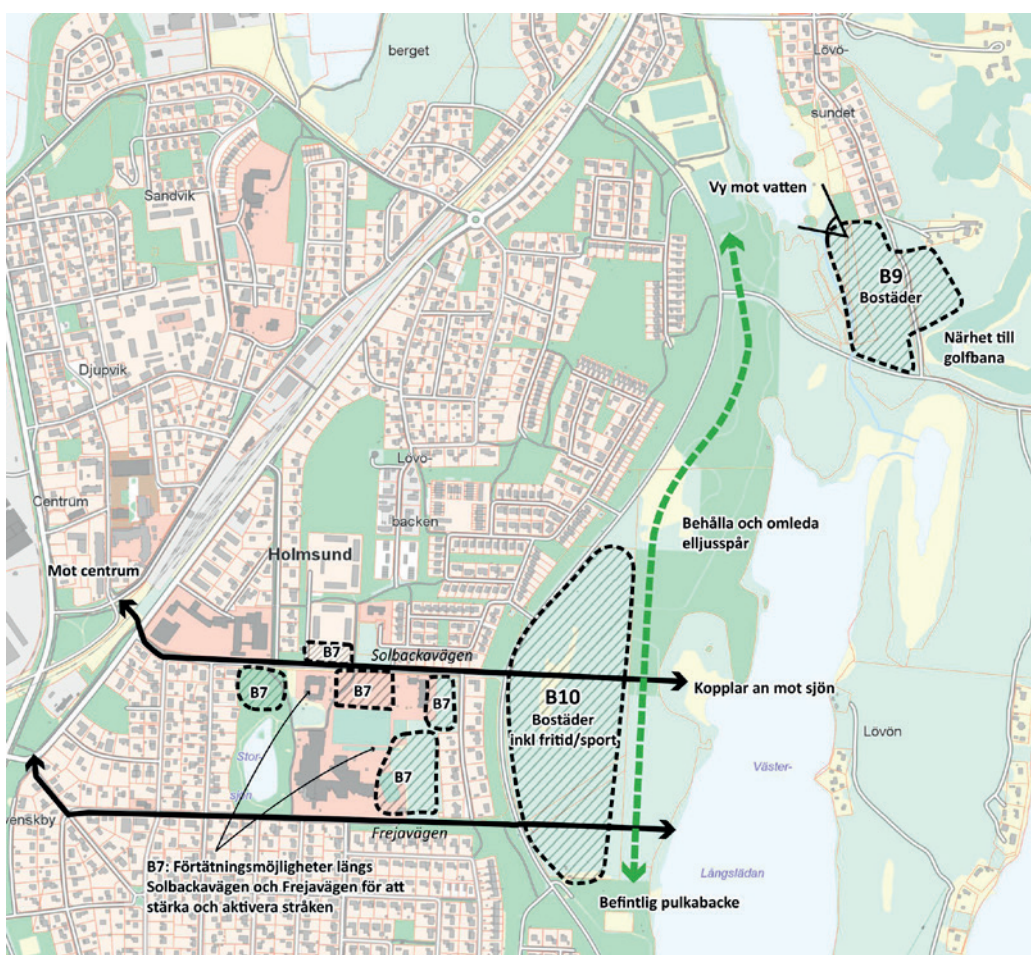
B7, B9, B10 Utvecklingsområden för nya bostäder i östra Holmsund

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 2026 mätlig respektive ej god ekologisk och kemisk status och problem med algblooming, 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 Västerlångslädan 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 Holmsunds centrum med skol- och idrottsverksamheter samt med naturområden kring Västerlångslädan. 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 att 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 upplevas publikt och tillgängligt.

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 vägranlutning 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 Västerlångslädan 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, mellan område B1 och U3 och söderut, kan också behöva anpassas utifrån den bebyggelse som kan tillkomma i de redovisade utvecklingsområdena.

De norra utbyggnadsområdena (B1, B2 och U5) får vatten och avlopp genom utvidgning av verksamhetsområde för allmänt vatten och avlopp. För kompletteringsområdena (K1-3) samt utredningsområdet U6 löses avlopp enskilt och vatten genom vattenförening.

Området norr om K3/väster om K2/söder om U5 bedöms mindre lämpligt för ny bebyggelse med hänsyn till markförhållandena.

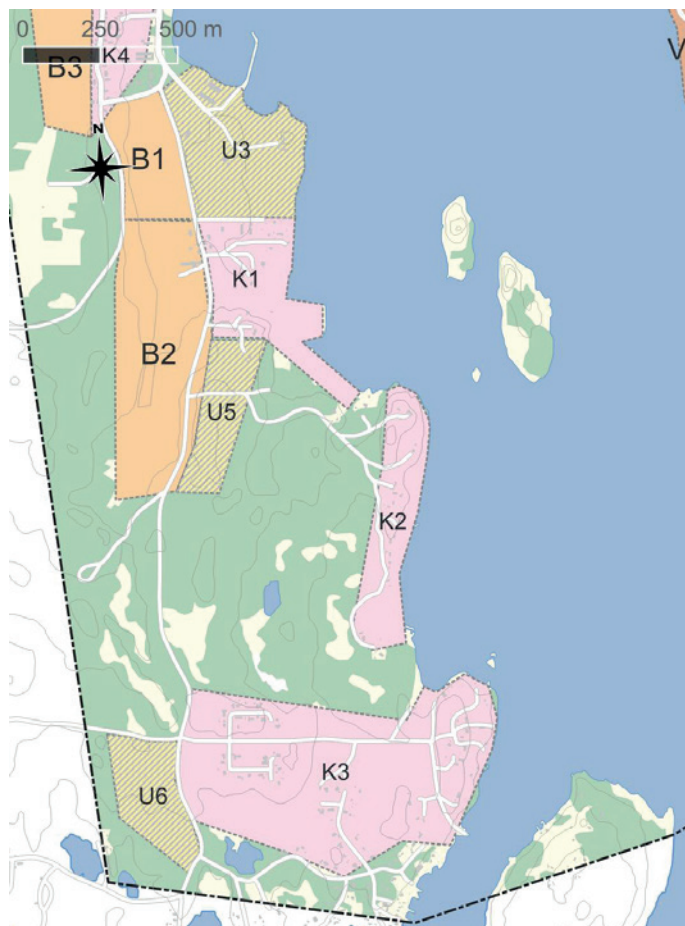
Områdena närmast vattnet ligger mot hamnen i Holmsund på andra sidan Österfjärden. Ljud från verksamheterna i hamnen kan komma höras i Obbola, dock under riktvärdena för buller enligt de bullerbeknningar som gjorts. Se avsnitt 3.4 om Umeå hamn.

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 slutningen 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 exponerad 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 och en koppling till en eventuell 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, framtidig utveckling av Byviken i Obbola. Illustration: Detail Group

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.

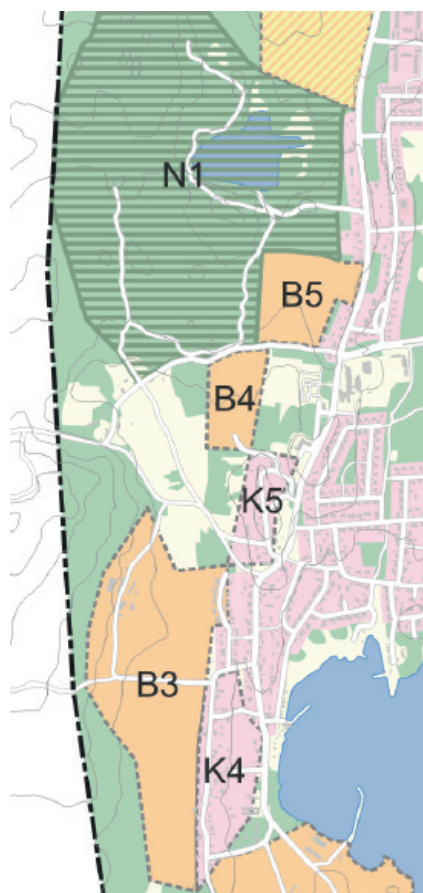
Området rymmer möjligheter till nya bostäder där närheten till befintlig service (skola m.m.) och till natur- och friluftslivsområden/anläggningar är viktiga kvaliteter, men som också ny bebyggelse behöver avgränsas och anpassas till.

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/rekreativområde och slås samman med rekreativområdet 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 rekreativområde 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** Kommunägd 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 rekreativområde 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.

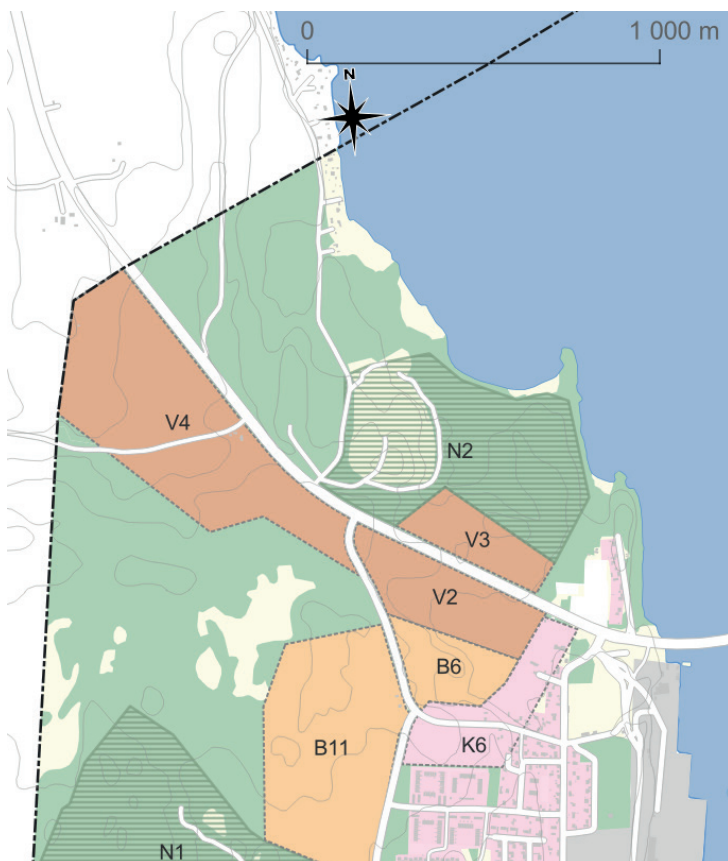
Norra Obbola



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 för bostadsutbyggnad.

Vatten och avlopp löses genom utvidgning 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. Infart från Södra Obbolavägen. Huvuddelen av marken är kommunägd.
- **V3** Område för verksamheter på norra sidan E12. Infart och infrastruktur kan samordnas med friluftsområdet N2 i norr. För friluftsområdet kan verksamhetsområdet verka trygghetskapande 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 godsbangården 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 kan 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 (Djupsundsudden 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. Samma förhållningssätt gäller för område U3 i Obbola. Se riktlinjer för områdena i avsnitt 3.2.

Område B1 i Obbola ligger inte exponerat mot hamnen och bör dessförinnan kunna prövas för ny bebyggelse om den utformas och placeras så att risken för bullerpåverkan från hamnen minimeras.

Kompletteringar med nya bostäder i anslutning till befintlig bebyggelse inom Obbola och Holmsund samhällen 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.

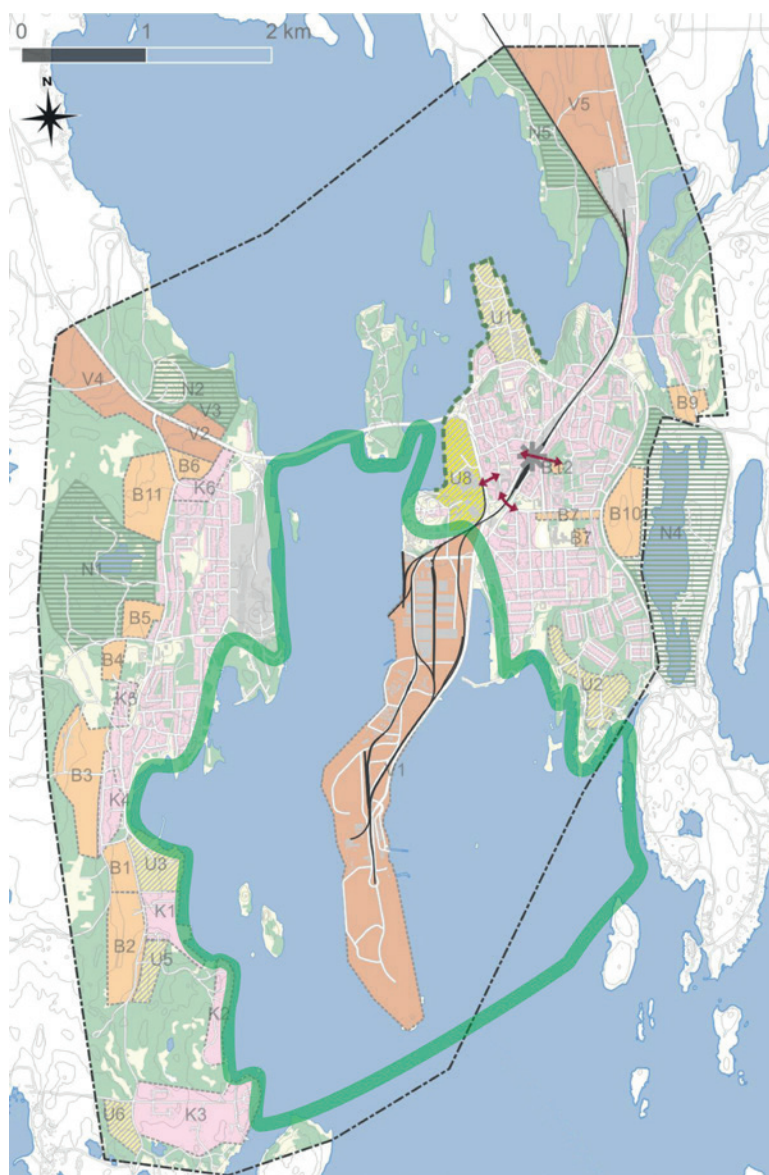
Sammanfattningsvis innebär hänsynstagandet gentemot hamnens utveckling följande:

- 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 om 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 3.6. 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 och området norrut längs Holmsundsvägen

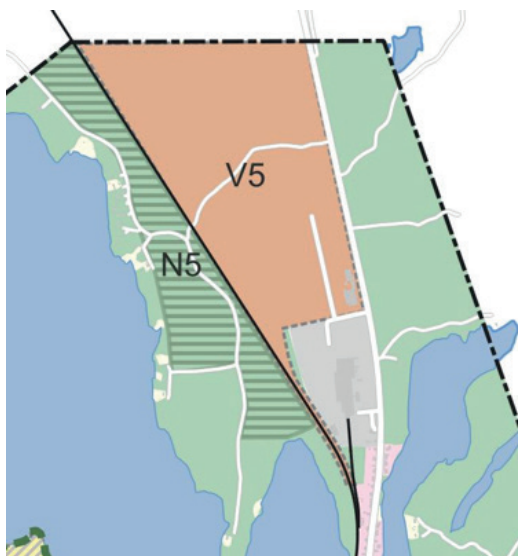
Området är utpekade i översiktsplanen Fördjupning för Umeå (2018) för industri/verksamheter och är sedan tidigare detaljplanlagt för industri. Större delen är oexploaterad, endast delen längst i söder är ianspråktagen.

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 ett utpekade verksamhetsområde 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. Se avsnitt 3.6.



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 Holmsunds-vägen i Solbackavägens förlängning kommer knyta samman området med centrumområdet. Se avsnitt 3.2 om utvecklingsområden för nya bostäder i östra Holmsund.

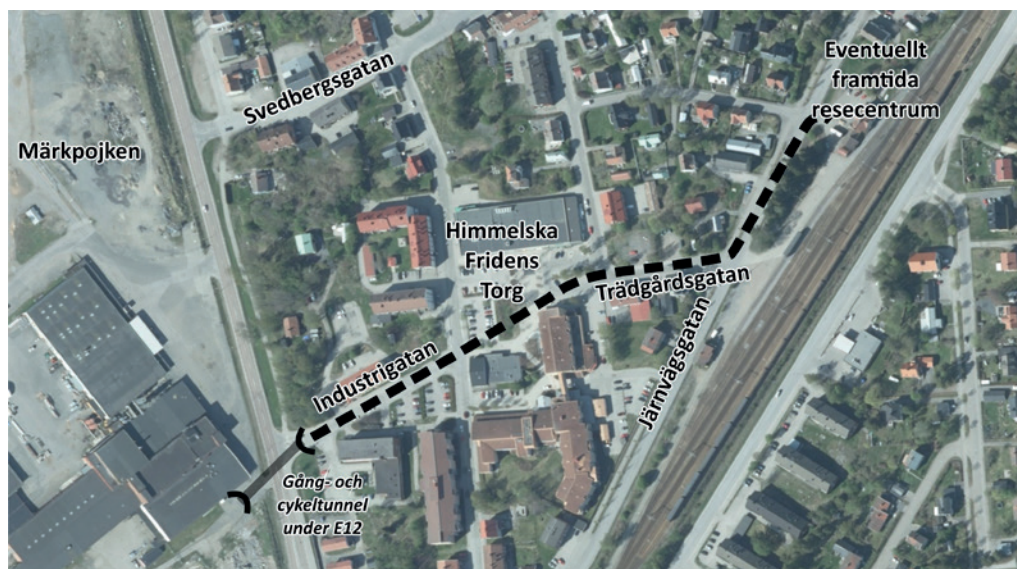
Holmsunds centrum och Himmelska fridens torg

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 Järnvägsgatan.

På lång sikt kan torget bli en del i ett stråk som via Industrigatan - torget - Trädgårdsgatan knyter samman centrum med en framtida järnvägsstation/resecentrum vid Järnvägsgatan. 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 handel och service

- 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 cyklisterna.

Centrum och handel i Obbola

Obbola saknar en tydlig centumpunkt, 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.



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 trafikbelastning som gjorts visar att de största ökningarna kommer att ske på de större vägarna; E12, Holmsundsvägen, Järnvägsgränd 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 Södra 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.

En möjlighet är att strandpromenad kan bli en del av en park/grönområde i norra delen av udden, se avsnitt 3.2. 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.

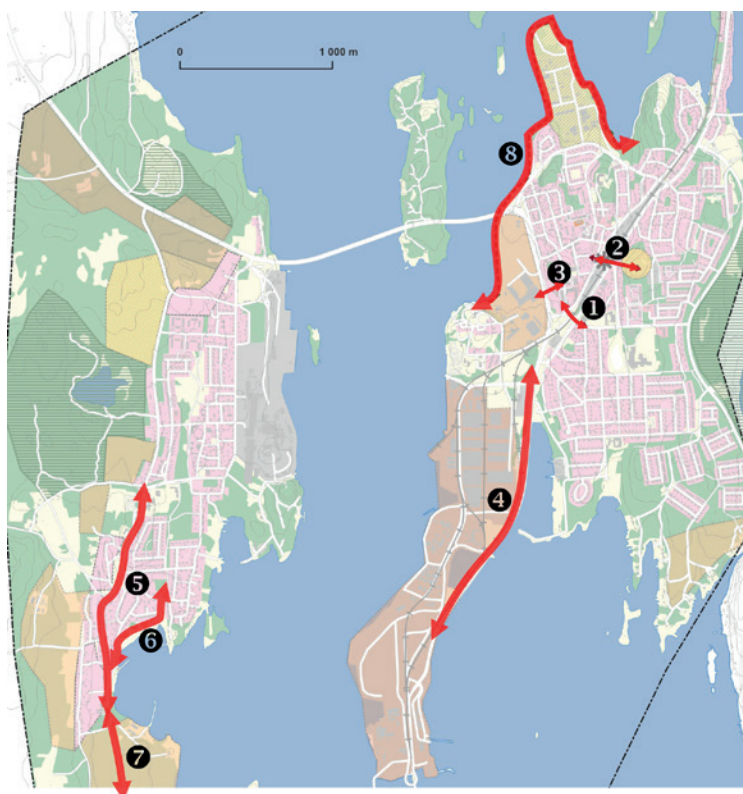
Gång- och cykelvägnät i Obbola

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. från 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 tågbildning, 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 och norra 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 Järnvägsgatan, 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 tågbildning, 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 färjeterminalen i hamnen, vilket öppnar upp för att vissa turer kan ansluta till färjans ankomst- och avgångstider. Förutsättningarna för att iordningställa nödvändiga plattformar etc. vid färjeterminalen 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 halvtimmes- trafik 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 Järnväggsgatan. 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 färjetterminalen 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 transporterna, 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 infrastrukturresevat 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.

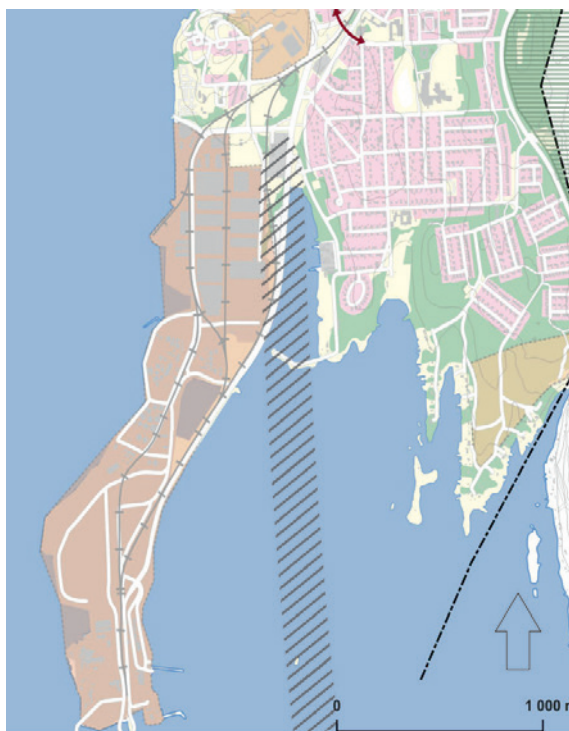
På uppdrag av den finska regeringen har det finska Trafikledsverket genomfört en förutredning om den fasta förbindelsen mellan Finland och Umeå. Utredningen innehåller dels en behovsanalys, dels en redogörelse för tekniska lösningar och förslag på sträckning med konsekvensbeskrivning och kostnadsuppskattning.

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. 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 ytkrävande funktioner i direkt anslutning till Patholmsvikens västra sida där förbindelsen 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

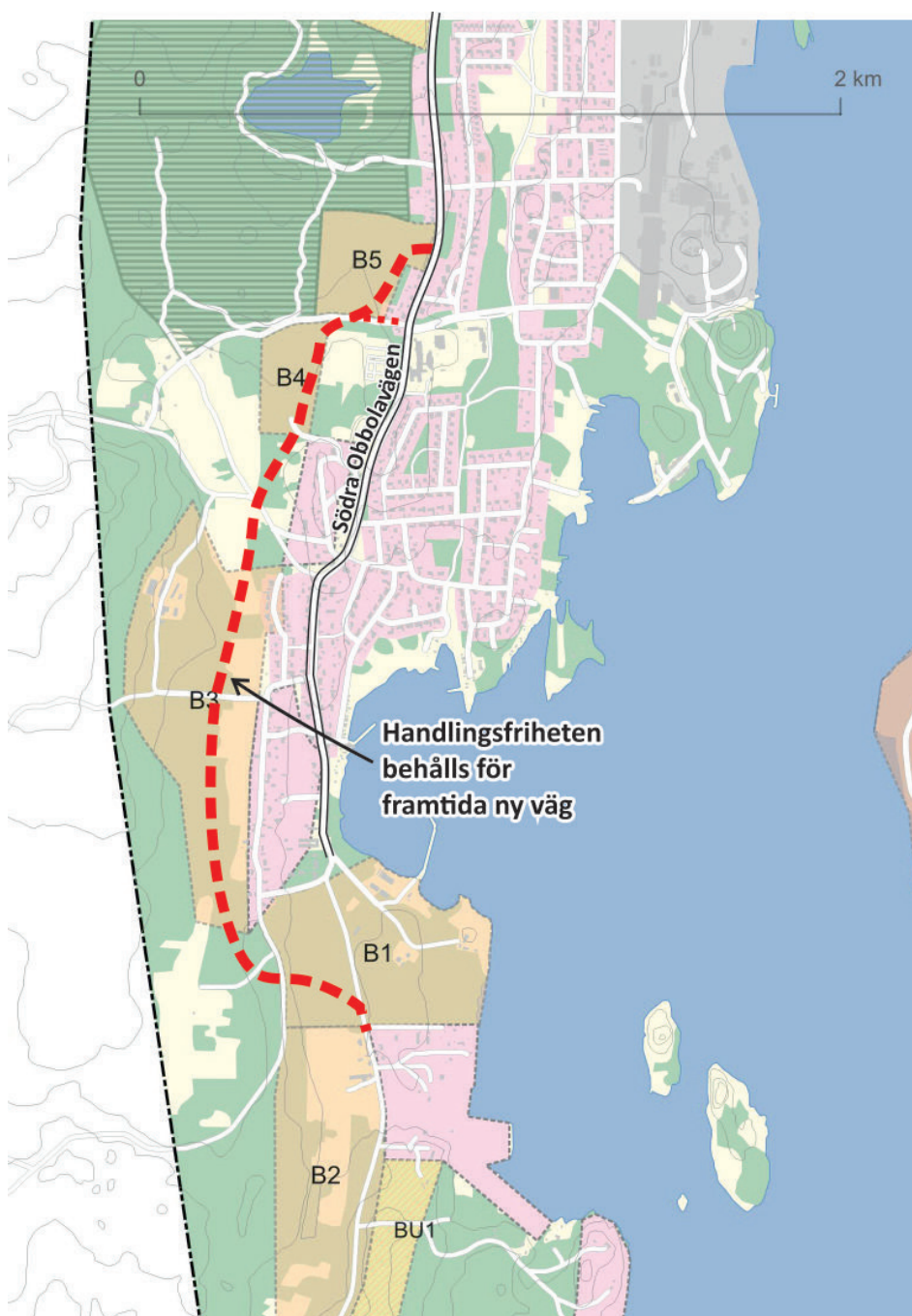
- Umeå kommun är positiv till en fast förbindelse mellan Holmsund och Finland och ska i sin planering ge förutsättningar för dess genomförande. Handlingsfriheten för redovisad sträckning enligt den finska utredningen 2025 ska behållas.
- Handlingsfriheten i kv. Märkpojken och i de föreslagna verksamhetsområdena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

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 färdalternativen är ett attraktivt och tryggt alternativ för exempelvis skolbarn bör möjligheterna att bygga en gång- och cykelväg 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.

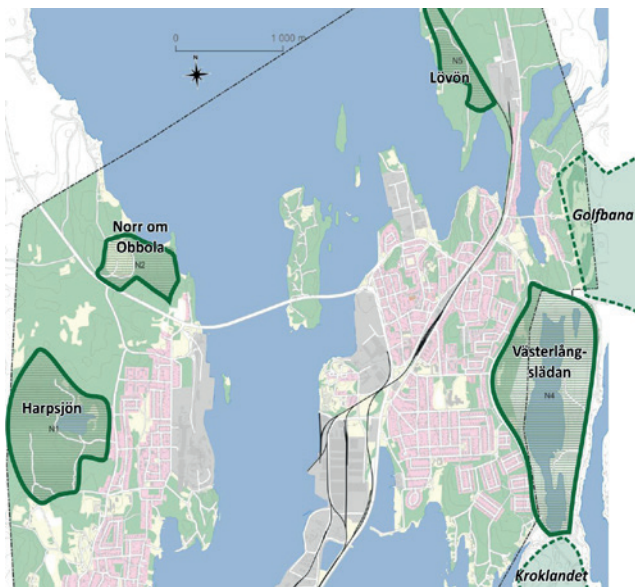
Kopplingarna mot det befintliga cykelvägnätet bör också ses över. I dagsläget slutar den befintliga genomgående cykelvägen genom Ängsparken och det nord-sydliga grönstråket vid Östibyvägen, men en förlängning av den söderut bör utredas för att koppla mot utpekade utbyggnadsområden i söder.

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.

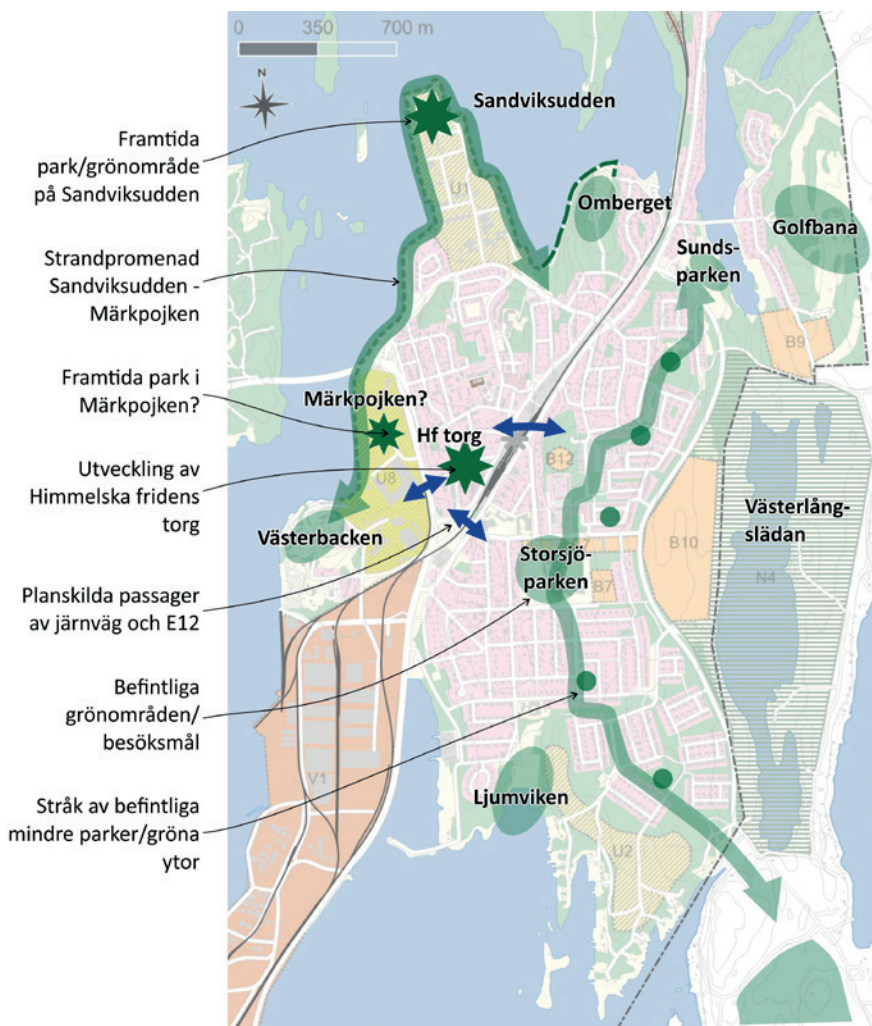
I Holmsund ligger parkerna samlade längs ett grönt stråk som förbinder flera mindre lekparker och naturområden i östra delen av Holmsund, från Sundsparken i norr ner mot Kroklandet i söder. Stråket gör dem mer tillgängliga vid exempelvis motionsrundor och därmed mer funktionella. Parkstråket når också 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 vandringssturistled 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 3.5. 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.

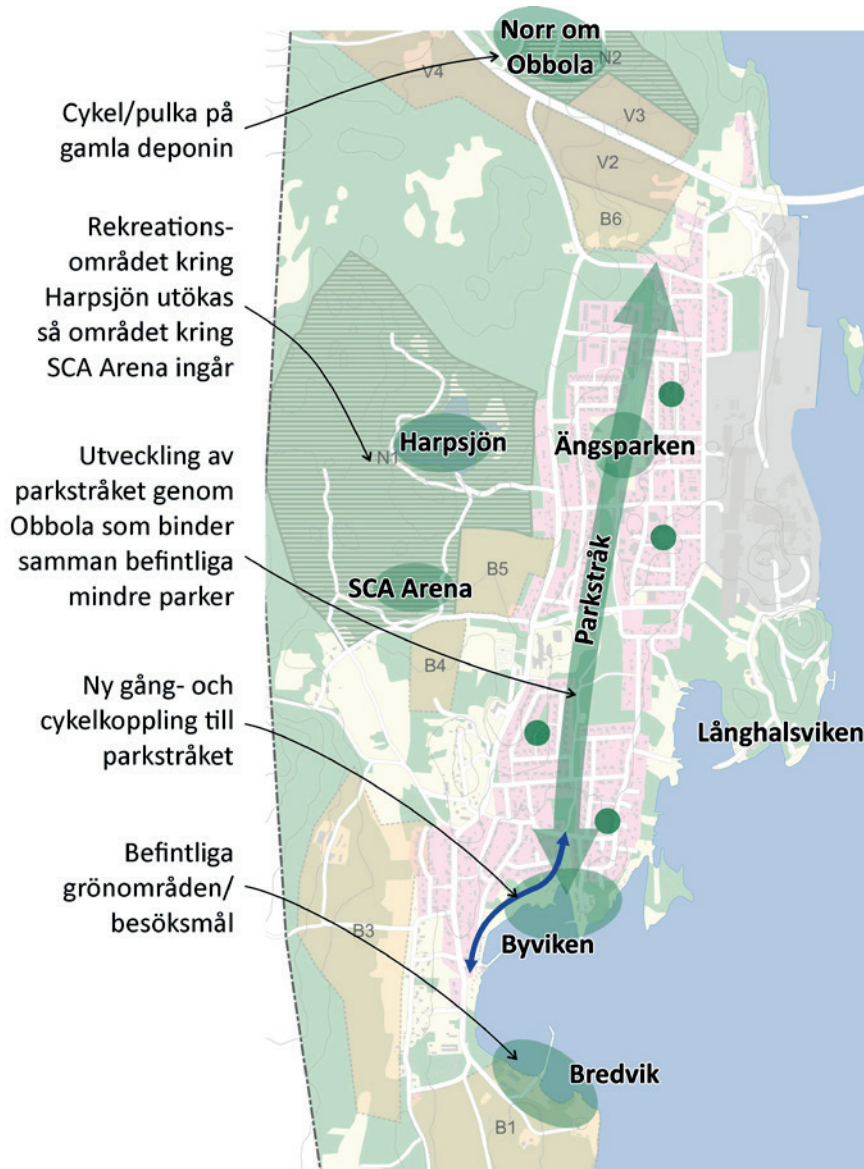


Obbola

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** Rekreatjonsområde kring cykel- och pulkabacken på gamla deponin norr om Obbola.
- **Harpsjön**: Rekreatjonsområdet 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 rekreatjonsområden.



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.

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 generell 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.

Anspraak	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. Även hamnens utveckling innebär mer tågtrafik. I övrigt medför planen inga anspråk på riksintresset.

Anspråk	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 höjdstrektioner 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, men 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 U8 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 3.4 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 tidshorisont 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 kvartersmark 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 exploatör 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 grönsstrukturen eller kvalitetshöjande åtgärder i gatusystemet.

5. Planeringsförutsättningar

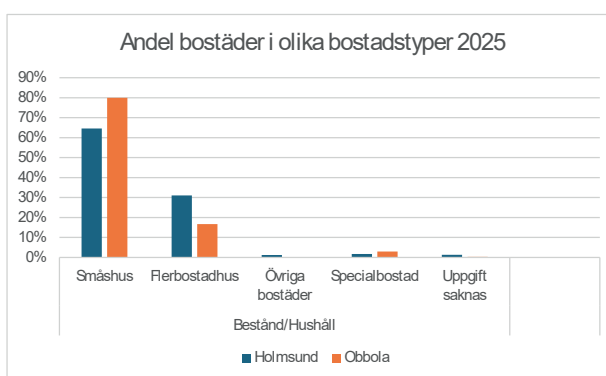
Holmsund och Obbola är två mindre tätorter som ligger vid Umeälvens mynning drygt en mil söder om Umeå stad. Det vattennära läget tillsammans med närheten till Umeå ger attraktiva boendemiljöer samt ett gynnsamt klimat för näringslivet. Hamnens lokalisering i Holmsund ger goda förutsättningar för verksamheter 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 och 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 både 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). Dessa utgörs nästan uteslutande av hyresrätter.



Sysselsättningsgraden är hög och ligger på 89 respektive 90 procent i Obbola och Holmsund. 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.

5.2 Naturgivna förutsättningar

Orterna präglas av närheten till hav och älv. I norra delen av Obbola består markförhållandena i 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 markförhållandena 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 Själafjärden söder om Obbola. Se avsnitt 3.9 Risker där dessa förutsättningar beskrivs utförligare.

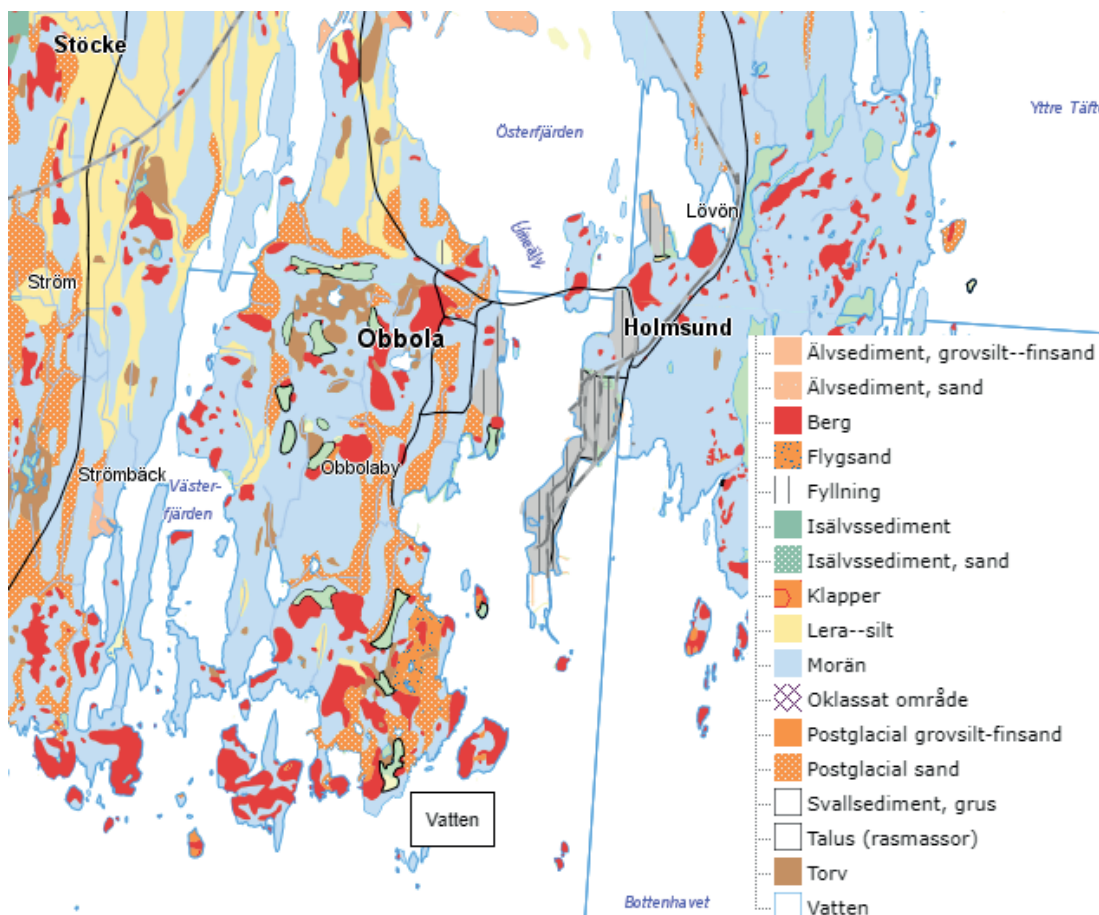
Naturvärden och ekosystemtjänster

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 Lövöviken, 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 Västerlångslädan och Lövosundet) 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 fiskeri. 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 fiskeri 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 älvrummet.

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

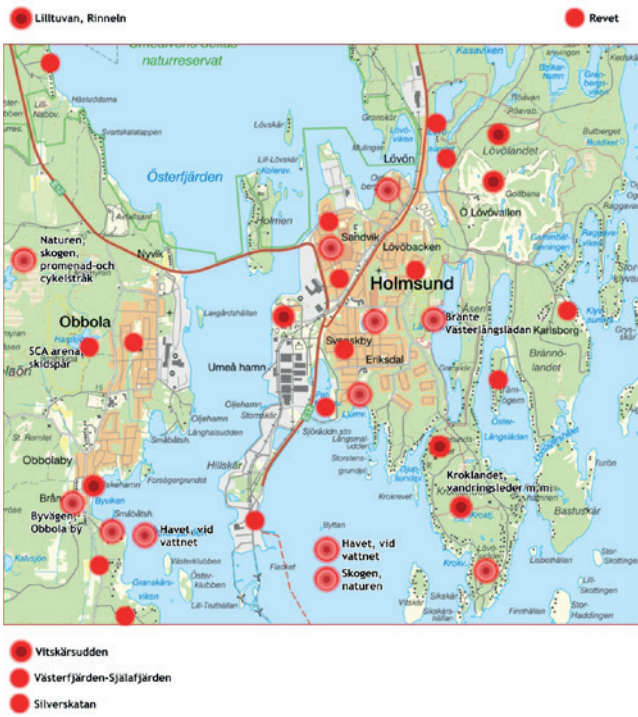
Under oktober 2021 genomförde kommunen en medborgardialog inför arbetet med att ta fram en ny översiktsplan. Tjänstepersoner från kommunen var på plats på Holmsunds respektive Obbolas bibliotek vid fyra tillfällen för att samtala med boende i området. Som komplement till dessa träffar har det även funnits 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 marknadens 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 överbrygga 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, överbryggande 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
<p>Rekreation och friluftsliv</p>	<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 för 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 kopplat 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 miljö tillstånd.</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
<p>Områden med risk för översvämning och erosion</p>	<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 planeringskede.</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 försämrings av Österfjärdens ekologisk status</p>
Strandskyddade områden	<p>Områden som föreslås som bebyggelseområden och ligger delvis inom strandskydd är Märkpojken, Sandviksudden, Obbola U3.</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 ger 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 skogsmarken 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 förbättrad 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

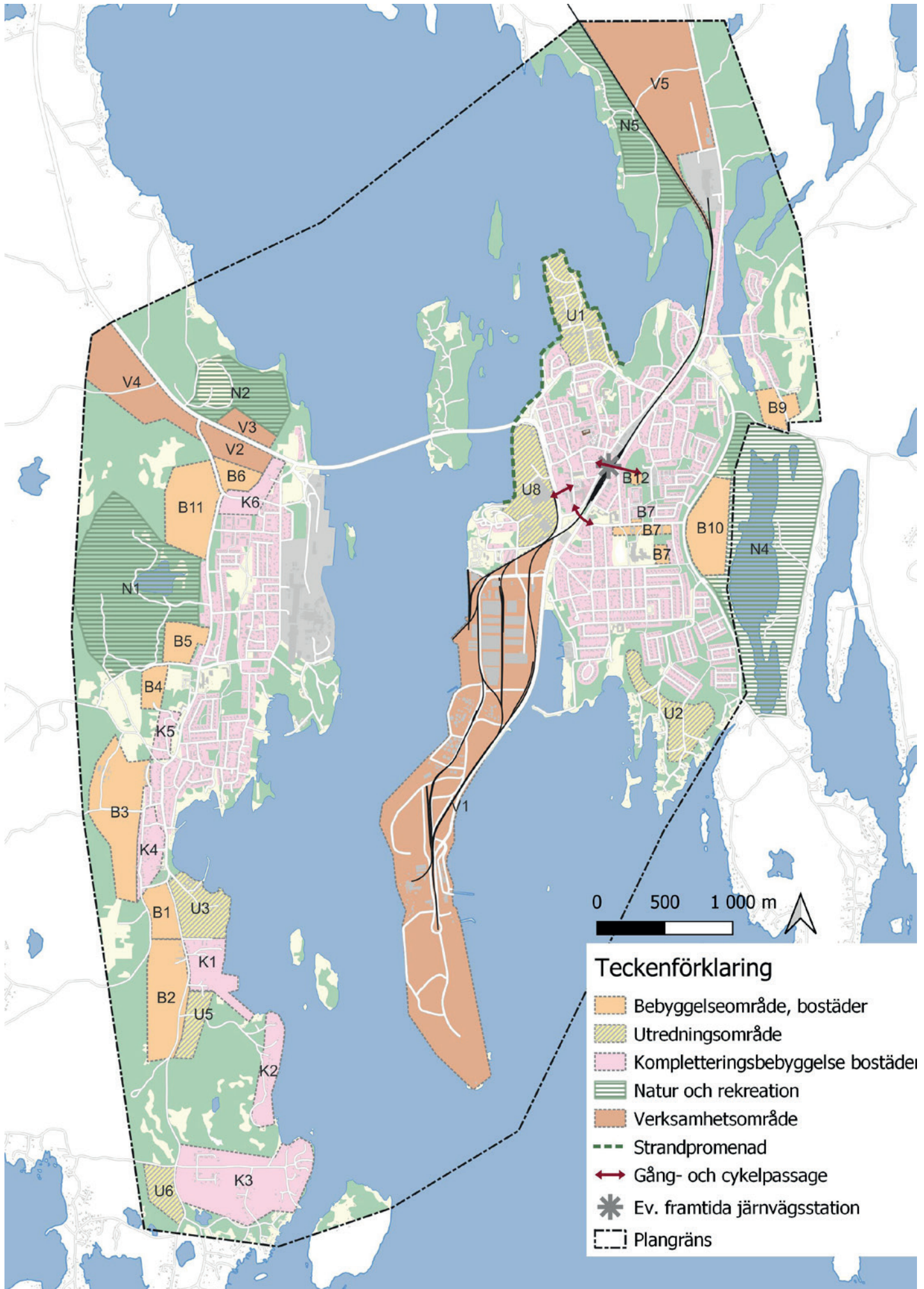
Miljökvalitetsnormer för vatten anger krav på vattnets kvalitet vid en viss tidpunkt. Vattenförekomster inom planområdet är Österfjärden, Fjärdgrundsområdet, Västerlångslädan samt Österlångslädan, vilka enligt miljökvalitetsnormen ska uppnå god ekologisk status 2027 respektive 2039 (Österfjärden) och 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 infrastrukturuområdena, 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 kopplingar 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.



Teckenförklaring

- Bebyggelseområde, bostäder
- Utredningsområde
- Kompletteringsbebyggelse bostäder
- Natur och rekreation
- Verksamhetsområde
- Strandpromenad
- Gång- och cykelpassage
- Ev. framtida järnvägsstation
- Plangräns

Stadsledningskontoret

Strategisk utveckling

Besök: Stadshuset, Skolgatan 31A

Postadress: 901 80 Umeå

090-16 10 00

umea.kommun@umea.se

www.umea.se