

Mötesbok: Kommunstyrelsens planeringsutskott (2026-10-06)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Datum: 2026-10-06

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Kommentar:

Dagordning

Beslut

77/26 Remiss: Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. Dnr LI2026/01127	3
78/26 Sammanträdesdatum Kommunstyrelsens Planeringsutskott 2027	36
79/26 Storforum Nätverket för hållbart byggande och förvaltande i kallt klimat	40

Till KS/KF

80/26 Svar på Motion 21/2025: Det behövs fler ställplatser för husvagnar och husbilar i Umeå	41
81/26 Antagande: Detaljplan för Ön 1:96 m.fl. (broetapp)	46

Informationsärenden

82/26 KSPLU Informationsärenden 2026-10-06	253
--	-----



Tjänsteskrivelse

2026-09-28

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2026/00609

Remiss: Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. Dnr LI2026/01127

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskottet beslutar

att godkänna förslaget till yttrande över promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt och överlämna det till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Ärendebeskrivning

Stadsledningskontoret bedömer att förslaget i huvudsak är positivt. Det kan skapa bättre förutsättningar för kommuner och regioner att bidra till utvecklad tillgänglighet utifrån regionala behov.

Samtidigt är det viktigt att reformen genomförs inom ramen för ett fortsatt tydligt statligt ansvar för grundläggande nationell och interregional tillgänglighet. För norra Sverige innebär stora avstånd och långa restider att flyget i många fall utgör en viktig del av transportsystemet för näringsliv, offentlig verksamhet, forskning, högre utbildning och kompetensförsörjning.

Stadsledningskontoret bedömer att möjligheten till kommunal och regional finansiering ska vara frivillig och kompletterande. Den bör inte ersätta statens ansvar för trafik som bedöms nödvändig ur ett nationellt tillgänglighetsperspektiv.

Stadsledningskontoret bedömer vidare att förslaget om undantag från lokaliseringsprincipen är positivt och kan underlätta samverkan mellan kommuner och regioner kring flygtrafik som har betydelse över administrativa gränser. Förslaget kan skapa bättre förutsättningar att hantera tillgänglighetsfrågor utifrån funktionella samband snarare än enbart geografiska avgränsningar.

Stadsledningskontoret bedömer också att kommuner och regioner behöver ges ett reellt inflytande i processer som rör allmän trafikplikt, särskilt i de

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00609

fall där kommunala eller regionala ekonomiska åtaganden aktualiseras. Regional och lokal kunskap bör tas till vara tidigt i beslutsprocesserna.

Vidare delar stadsledningskontoret SKR:s bedömning att kommuner och regioner behöver tydlig vägledning kring frågor som rör allmän trafikplikt, statsstödsregler och offentlig upphandling. Detta gäller särskilt möjligheterna att integrera klimat- och miljökrav i upphandlingar av flygtrafik med allmän trafikplikt.

Sammantaget bedömer stadsledningskontoret att förslaget kan bidra till förbättrad regional och interregional tillgänglighet, förutsatt att reformen genomförs inom ramen för ett fortsatt tydligt statligt ansvar för den grundläggande tillgängligheten i hela landet samt att kommuners och regioners ekonomiska medverkan även fortsättningsvis är frivillig och kompletterande.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande

Remiss: Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. Dnr LI2026/01127

Beredningsansvariga

Cecilia Aketch Akanga

Beslutet ska skickas till

Remissvaret ska skickas till li.remissvar@regeringskansliet.se med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se samt niklas.lundin@regeringskansliet.se **senast den 12 oktober**. Ange diarienummer LI2026/01127 samt Umeå kommun i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Förnamn, Efternamn
Befattning

Cecilia Aketch Akanga
Utvecklingsstrateg

Promemoria

Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag som syftar till att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och på så sätt bidra till att säkerställa tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor.

Förslagen innebär en möjlighet att medfinansiera statligt upphandlade flyglinjer, exempelvis genom att kommuner eller regioner bekostar fler flygstolar eller fler avgångar. De innebär också en möjlighet att finansiera nya flyglinjer under förutsättning att Trafikverket kan besluta om allmän trafikplikt för linjerna.

För att möjliggöra kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt krävs ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, bl.a. föreslås ett undantag från den s.k. lokaliseringsprincipen. I promemorian föreslås även en förordning som kompletterar de nya bestämmelserna i lagen om vissa kommunala befogenheter.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 april 2027.

Innehållsförteckning

1	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.....	3
2	Förslag till förordning om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt	5
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Kommuner och regioner bör få möjlighet att komplettera utbudet av flyglinjer	8
5	Ett undantag från lokaliseringsprincipen bör införas	11
6	Det finns behov av föreskrifter i förordning	13
7	Konsekvenser	16
8	Ikraftträdande	20
9	Författningskommentar	20
Bilaga 1	Rapportens lagförslag	23
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanser som har yttrat sig över Trafikverkets rapport Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt	26

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

dels att 1 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 2 kap. 11 §, och närmast före 2 kap. 11 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §¹

Det krav på anknytning till kommunens eller regionens område eller dess medlemmar som avses i 2 kap. 1 § kommunallagen (2017:725) gäller inte vid tillämpning av följande bestämmelser i denna lag:

- 2 kap. 3 § om medfinansiering av vissa projekt,
- 2 kap. 4 § om bistånd till utländska studerande,
- 2 kap. 10 § om kompensation till enskilda inom socialtjänsten,
- 3 kap. 2 § om sjuktransporter,
- 3 kap. 3 § om kollektivtrafik,
- 3 kap. 7 § om samhällsorientering,
- 4 kap. 1 § om turism, och
- 5 kap. om tjänsteexport och internationellt bistånd.

Vid tillämpningen av 2 kap. 1 § om bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för, till byggande av järnväg som en region ansvarar för och till anläggande av statlig farled *krävs särskilda skäl för undantag från kravet på anknytning.*

Det krävs särskilda skäl för undantag från kravet på anknytning vid tillämpning av

- 2 kap. 1 § om bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för, till byggande av järnväg som en region ansvarar för och till anläggande av statlig farled, *och*
- 2 kap. 11 § om finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt.

2 kap.

Finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

11 §

Kommuner och regioner får ingå avtal med

¹ Senaste lydelse 2019:935.

1. staten om att medfinansiera statliga flyglinjer, under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, och

2. lufttrafikföretag om att finansiera och utföra lufttrafik på flyglinjer, under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008 och att bestämmelserna i den förordningen följs.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2027.

2 Förslag till förordning om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna förordning kompletterar

- 2 kap. 11 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter,
- 28 § förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område, och
- 12 a § första stycket 1 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Ord och uttryck

2 § I denna förordning betyder

allmän trafikplikt: allmän trafikplikt som har beslutats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, och

trafikperiod: den period för vilken Trafikverket har upphandlat statliga flyglinjer med allmän trafikplikt.

3 § I denna förordning har uttrycken *flygplats*, *lufttrafik*, *regelbunden lufttrafik* och *lufttrafikföretag* samma betydelse som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008.

Medfinansiering av statliga flyglinjer

4 § Trafikverket ska ge berörda kommuner, regioner, lufttrafikföretag och företrädare för berörda flygplatser tillfälle att inom en viss tid yttra sig över den utredning som verket tar fram inför beslut om allmän trafikplikt för en trafikperiod. Tiden ska vara skälig och inte kortare än fyra veckor.

5 § En kommun eller region som föreslår medfinansiering av en statlig trafiklinje ska ge in förslaget till Trafikverket senast vid utgången av tiden för yttrande enligt 4 §. Av förslaget ska det framgå vilken flyglinje som berörs, vilka åtgärder som medfinansieringen avser, vilka ändringar som med anledning av åtgärderna behöver göras i den allmänna trafikplikten och underlag som visar att ändringarna är nödvändiga.

6 § Ett förslag om medfinansiering får genomföras endast under förutsättning att det är förenligt med förordning (EG) nr 1008/2008 och att det inte påverkar statens flyglinjer negativt.

7 § Trafikverket ska beräkna kostnaderna för de åtgärder som föreslås av kommunen eller regionen.

8 § Om Trafikverket bedömer att förslaget om medfinansiering går att genomföra och den allmänna trafikplikten kan ändras i enlighet med förslaget, ska Trafikverket underrätta kommunen eller regionen om detta och om kostnaden för de föreslagna åtgärderna.

9 § Om Trafikverket och kommunen eller regionen inte har ingått ett avtal om medfinansiering inom en månad från underrättelsen enligt 8 § får Trafikverket fatta beslut om allmän trafikplikt utan hänsyn till förslaget om medfinansiering.

10 § Av beslutet om allmän trafikplikt ska det framgå

1. att beslutet avser en statlig flyglinje, och
2. vilken kommun eller region som medfinansierar flyglinjen.

Finansiering av icke-statliga flyglinjer

11 § Ett förslag från en kommun eller region om att allmän trafikplikt ska införas på en regional, interregional eller internationell flyglinje får när som helst under en trafikperiod ges in till Trafikverket. Till förslaget ska bifogas underlag som visar att förutsättningarna för allmän trafikplikt enligt förordning (EG) nr 1008/2008 är uppfyllda.

12 § Trafikverket ska pröva om den föreslagna allmänna trafikplikten är förenlig med förordning (EG) nr 1008/2008.

13 § Om Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt för en icke-statlig flyglinje ska följande framgå av beslutet:

1. att det avser en icke-statlig flyglinje,
2. giltighetstiden för den allmänna trafikplikten,
3. vilken kommun eller region som har föreslagit den allmänna trafikplikten,
4. att kommunen eller regionen ska följa artikel 16.9, 16.10, 16.12 och 17 i förordning (EG) nr 1008/2008,
5. att beslutet om allmän trafikplikt kan komma att omprövas om bestämmelserna som anges i förordning (EG) nr 1008/2008 och övriga villkor som syftar till att följa bestämmelserna i den förordningen inte följs,
6. att en allmän trafikplikt ska anses ha upphört att gälla i enlighet med artikel 16.11 i förordning (EG) nr 1008/2008 om ingen regelbunden lufttrafik har utförts under en period av tolv månader på den flyglinje som omfattas av en sådan trafikplikt, och
7. att den information som kommunen eller regionen lämnar till kommissionen i enlighet med artikel 17.9 i förordning (EG) nr 1008/2008 även ska lämnas till Trafikverket.

Omprövning

14 § Trafikverket ska, i enlighet med artikel 18 i förordning (EG) nr 1008/2008, ompröva ett beslut om allmän trafikplikt om det strider mot unionsrätten eller om nationella regler för genomförande av unionsrätten inte följs.

Överklagande

15 § Trafikverkets beslut om allmän trafikplikt för icke-statliga flyglinjer får överklagas till regeringen.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2027.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen gav i april 2024 Trafikverket i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt (LI2024/00920). Trafikverket redovisade uppdraget den 31 januari 2025 i rapporten Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt. Rapportens lagförslag finns i *bilaga 1*. Rapporten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (LI2025/00230).

I denna promemoria utvecklar Landsbygds- och infrastrukturdepartementet Trafikverkets förslag genom att föreslå ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter och en ny förordning om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt.

4 Kommuner och regioner bör få möjlighet att komplettera utbudet av flyglinjer

Promemorians förslag

Kommuner och regioner ska få möjlighet att ingå avtal med staten om att medfinansiera statliga flyglinjer under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med EU:s lufttrafikförordning. De ska även få finansiera och ingå avtal med lufttrafikföretag om att utföra lufttrafik på flyglinjer under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med EU-förordningen och att bestämmelserna i den förordningen följs.

Rapportens förslag

Rapportens förslag överensstämmer delvis med promemorians. I rapporten föreslås en helt ny lag med bestämmelser om finansiering av flyglinjer. I rapporten finns inget förslag om undantag från lokaliseringsprincipen.

Remissinstansernas synpunkter på rapportens förslag

Flertalet remissinstanser är positiva till att rapportens förslag möjliggör kompletteringar av flygutbudet, men uttrycker en oro för att kostnader för att tillhandahålla flygtrafik med allmän trafikplikt i Sverige förskjuts från staten till kommuner och regioner.

Konkurrensverket befarar att rapportens förslag kan göra flygbolag mindre benägna att ta den affärsmässiga risk som det innebär att starta en ny flyglinje och att varje beslut om allmän trafikplikt innebär en begränsning av den fria marknaden.

Upphandlingsmyndigheten konstaterar att finansiering av allmän trafikplikt för flyglinjer kan komma att utgöra statsstöd, att rapportens förslag kommer att föranleda behov av mer statsstödsvägledning till kommuner

och regioner och att finansieringen bör undantas från 2 kap. 8 § kommunallagen (2017:725).

Svenska Regionala Flygplatser avstyrker rapportens förslag om medfinansiering av statliga flyglinjer, men är positiva till förslaget att regioner och kommuner själva kan handla upp flygtrafik.

Sollefteå och Östersunds kommuner avstyrker rapportens förslag.

Skälen för promemorians förslag

Kommunernas och regionernas inflytande bör öka

Ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem, där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Sverige är ett avlångt land som ligger i utkanten av Europa. Avstånden är stora såväl inom landet som till destinationer och områden som är viktiga för svenskt näringsliv. Flyget erbjuder snabba transporter som överbryggar stora fysiska avstånd, vilket möjliggör för privatpersoner och företag att kunna bo, leva och verka i hela landet. Transportsystemets funktionssätt och utveckling har stor betydelse för förutsättningarna för den regionala utvecklingen och tillväxten. Inom några år finns möjligheter att elflyg kan innebära hållbara transportlösningar för glesbefolkade områden.

Den regelbundna flyglinjetrafiken ska som utgångspunkt bedrivas på kommersiella villkor. I vissa fall är det dock inte möjligt. Det kan i dessa situationer finnas behov av att inrätta flyglinjer med s.k. allmän trafikplikt för att säkerställa olika regioners tillgänglighet till andra regioner i Sverige eller andra länder. Regler för allmän trafikplikt finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (i fortsättningen EU:s lufttrafikförordning) och trafikplikten ska beslutas av EU:s medlemsstater. Det är upp till varje medlemsstat att bestämma vem eller vilka som får besluta om trafikplikten och upphandla flyglinjer. I Sverige är det Trafikverket som har dessa uppgifter och upphandlingen av flygtrafiken är statligt finansierad.

Nationella och regionala perspektiv kan skilja sig åt när allmän trafikplikt ska beslutas. Det är viktigt att kommuner och regioner kan få vara med och bidra till en förbättring av tillgängligheten till och från sina regioner. De bör därför ges möjlighet att komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt. En förutsättning bör vara att de tar fullt kostnadsansvar för det kompletterande utbudet.

De flesta remissinstanserna är positiva till ett ökat inflytande. Det framgår dock av remissvaren att det finns en oro för att kostnader ska skjutas över från stat till kommuner och regioner. Avsikten är inte att förslagen ska innebära en lättnad i det statliga ansvaret. Syftet är i stället att införa det lagstöd som krävs för att kommuner och regioner frivilligt ska kunna bidra till förbättrade kommunikationer med flygtrafik i ett område. I dag är det inte möjligt.

Regler för allmän trafikplikt finns i en EU-förordning

I artikel 16 och 17 EU:s lufttrafikförordning finns bestämmelser om allmän trafikplikt för flyget. I korthet innebär regleringen att en medlemsstat

får införa allmän trafikplikt med regelbunden lufttrafik mellan en flygplats i gemenskapen och en flygplats i exempelvis ett ytterområde i medlemsstaten. Flyglinjen ska anses väsentlig för den ekonomiska och sociala utvecklingen i den aktuella regionen. Trafikplikten får införas endast om det är nödvändigt för att säkerställa ett minimiutbud av regelbunden lufttrafik. I EU:s lufttrafikförordning finns ett antal kriterier som medlemsstaten ska beakta vid bedömningen om allmän trafikplikt ska införas. Kommissionen har genom ett tillkännagivande meddelat icke bindande riktlinjer för tolkning av lufttrafikförordningen, Tolkningsriktlinjer till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 – Allmän trafikplikt (PSO) (2017/C 194/01).

Trafikverkets ansvar för den allmänna trafikplikten regleras i 12 a § första stycket 1 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket och i 28 § förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. Beslut om allmän trafikplikt för statligt finansierade flyglinjer fattas av Trafikverket för en trafikperiod om fyra år i taget. Nästa avtalsperiod sträcker sig från oktober 2027 till oktober 2031.

Fler avgångar och helt nya flyglinjer bör möjliggöras

Utbudet av flyglinjer bör kunna kompletteras genom att kommuner och regioner får vara med och finansiera statliga flyglinjer med allmän trafikplikt. Det bör också kunna kompletteras genom att allmän trafikplikt införs för nya flyglinjer som kommuner eller regioner själva finansierar och upphandlar.

När det gäller medfinansieringen av statliga flyglinjer så kan den exempelvis omfatta fler flygstolar eller ytterligare avgångar. Det bör införas en ordning där kommunerna och regionerna får lämna förslag till Trafikverket om vilka kompletteringar som önskas. Förslaget måste lämnas innan verket upphandlar statliga flyglinjer för en trafikperiod. Det är nämligen beslutet om allmän trafikplikt och omfattningen av den plikten som styr vilken trafik som får upphandlas. För att ett avtal om medfinansiering ska kunna tecknas, måste förslaget om kompletteringar vara förenligt med kraven för allmän trafikplikt i EU:s lufttrafikförordning.

En komplettering av flygtrafikutbudet genom att kommunerna eller regionerna finansierar och upphandlar nya flyglinjer bör kunna göras när som helst under en trafikperiod. En grundförutsättning är att Trafikverket kan besluta om allmän trafikplikt för den föreslagna linjen. Beslutet ska fattas i enlighet med EU:s lufttrafikförordning. Om Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt för den linje som förslaget omfattar, bör den fortsatta hanteringen gå över till kommuner och regioner som får upphandla trafiken. Kommuner och regioner måste följa kraven i EU:s lufttrafikförordning, som bl.a. gäller offentligt anbudsförfarande.

De kompetenshöjande bestämmelserna bör tas in i lagen om vissa kommunala befogenheter

I Trafikverkets rapport föreslås en helt ny lag för att ge kommuner och regioner den befogenhet som krävs för finansiering av flyglinjer, men samtidigt utesluter inte verket att sådana bestämmelser går att arbeta in i lagen om vissa kommunala befogenheter.

Bestämmelser om kommunala befogenheter var före 2009 utspridda i ett antal smålagar men sammanfördes i en gemensam lag med det huvudsakliga syftet att området skulle bli lättare att överblicka, se propositionen Kommunala kompetensfrågor m.m. (prop. 2008/09:21). Att föreslå en helt ny lag skulle därför motverka syftet och minska överskådligheten igen. I lagen om vissa kommunala befogenheter finns dessutom redan bestämmelser om kommuners och regioners möjlighet att lämna bidrag som rör infrastruktur och kommunikationer, bl.a. till byggande av statlig väg, järnväg och farled. Det undantag från lokaliseringsprincipen som krävs för att förslaget om finansiering av flyglinjer ska kunna genomföras (se nästa avsnitt) bör inte heller placeras i någon annan författning än lagen om kommunala befogenheter.

Förhållandet till 2 kap. 2 och 8 §§ kommunallagen

Förslaget i promemorian innebär att kommuner och regioner får utvidgad befogenhet att finansiera och upphandla nya flyglinjer med allmän trafikplikt. Eftersom det är Trafikverket som har den uppgiften i dag innebär den föreslagna bestämmelsen en utvidgning av kompetensen i förhållande till 2 kap. 2 § kommunallagen (2017:725) där det anges att kommuner och regioner inte får ha hand om sådana angelägenheter som enbart staten, en annan kommun, en annan region eller någon annan ska ha hand om. Den föreslagna bestämmelsen innebär även en utvidgning av kompetensen i förhållande till 2 kap. 8 § kommunallagen. Enligt den bestämmelsen får individuellt inriktat stöd till enskilda näringsidkare – här lufttrafikföretag – lämnas endast om det finns synnerliga skäl för det.

Statsstöd

Utgångspunkten är att flygtrafik ska bedrivas på kommersiella villkor. Rätten för en medlemsstat att finansiera flyglinjer med allmän trafikplikt följer av EU:s lufttrafikförordning (artiklarna 16 och 17). Att villkoren i lufttrafikförordningen efterlevs innebär dock inte per automatik att den ersättning som utbetalas till ett flygbolag är förenlig med statsstödsreglerna. Både Trafikverket och *Upphandlingsmyndigheten* konstaterar att finansiering av allmän trafikplikt för flyglinjer kan komma att utgöra statsstöd. Kommuner och regioner måste alltså tillämpa kravet på offentligt anbudsförfarande i artikel 17 i EU:s lufttrafikförordning men även bedöma om det kan vara aktuellt att tillämpa EU:s statsstödsregelverk.

5 Ett undantag från lokaliseringsprincipen bör införas

Promemorians förslag

Det ska krävas särskilda skäl för undantag från kravet på anknytning till kommunens eller regionens område eller dess medlemmar vid tillämpning av bestämmelserna om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt.

Rapportens förslag

I rapportens finns inget förslag om undantag från lokaliseringsprincipen.

Skälen för promemorians förslag

Ett uttryckligt undantag från lokaliseringsprincipen bör införas

Kommuner och regioner får själva ha hand om angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller regionens område eller deras medlemmar. Kravet på anknytning kallas för lokaliseringsprincipen och regleringen finns i 2 kap. 1 § kommunallagen (2017:725).

Lokaliseringsprincipen innebär inte ett förbud mot allt engagemang utanför en kommuns eller regions område. Enligt praxis måste det dock i ett enskilt fall kunna visas på en nytta som står i proportion till kostnaden för engagemanget. Det är den enskilda kommunen eller regionen som har behövt påvisa nyttan med insatsen.

I 1 kap. 2 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter finns uttryckliga undantag från lokaliseringsprincipen bl.a. i fråga om bidrag till byggande av väg och järnväg och till anläggande av statlig farled. När kompetensregeln för bidrag till väg och järnväg infördes ansåg regeringen att det krävdes ett uttryckligt undantag både med hänsyn till den ökande omfattningen av samverkan över kommun och landstingsgränser vad gäller infrastruktur, och med hänsyn till att rättsläget för sådana infrastruktursatsningar ansågs oklar (prop. 2008/09:21, s. 37). Samma bedömning gjordes när undantaget från lokaliseringsprincipen för bidrag till byggande av statlig farled infördes (prop. 2012/13:153, s. 18).

Det finns därför goda skäl att införa ett uttryckligt undantag även för kommuners och regioners bidrag till finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. Det är en transportlösning som bedöms få stor regional betydelse och vara till nytta för ett större område än en enskild kommun. Det vore olyckligt om kommunala och regionala satsningar på flyglinjer med allmän trafikplikt skulle leda till ett oklart rättsläge och komplicerade proportionalitetsbedömningar i domstol.

Det bör krävas särskilda skäl för undantag från lokaliseringsprincipen

På samma sätt som gäller för bidrag till väg, järnväg och farleder bör det krävas särskilda skäl för att undantag från lokaliseringsprincipen ska få göras vid finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. De skäl som enligt tidigare förarbeten bör motivera undantag är bl.a. att det projekt som bidraget ges till ska ha regional nytta för ett större område än varje enskild kommun och att den nya trafiklösningen måste medföra markant förbättrade kommunikationsmöjligheter i området (prop. 2008/09:21 s. 38 och prop. 2012/13:153 s. 19). Som exempel nämns att den kan bidra till kraftigt förbättrade transportmöjligheter som underlättar arbetspendling, skapa större arbetsmarknadsregioner, men också främja företagsetableringar och utveckling av befintliga företag. Det anges också att bidrag från en kommun eller ett landsting inte får ges till projekt i en helt annan del av landet.

De exempel på särskilda skäl som redovisas ovan bör gälla även i fråga om undantag från lokaliseringsprincipen för de nu aktuella flyglinjerna. Vad som i övrigt kan utgöra särskilda skäl får, vilket anges i de nämnda

förarbetena, avgörs i praxis och kan vid rättstillämpningen också komma att förändras beroende på utvecklingen i samhället.

6 Det finns behov av föreskrifter i förordning

Promemorians förslag

Det finns behov av föreskrifter som kompletterar ändringarna i lagen om vissa kommunala befogenheter.

Rapportens förslag

I rapporten finns inget förordningsförslag. Flera av de bestämmelser som föreslås i rapportens lagförslag motsvarar i sak promemorians förslag om en ny förordning.

Remissinstanserna

Flera remissinstanser är positiva till att Trafikverkets beslut rörande icke-statliga linjer ska gå att överklaga till regeringen, däribland *Halmstads, Karlstads, Malung-Sälens, Skellefteå och Sollefteå kommuner, Region Skåne och Sveriges Kommuner och Regioner. Konkurrensverket* bedömer att reglerna om medfinansiering ställer stora krav på Trafikverkets förmåga att uppskatta kostnaderna för de utökade kraven så att det inte blir en form av subvention. Det är också flera remissinstanser som har synpunkter på delar av Trafikverkets rapport som inte avser författningsförslag, bl.a. gäller det de tillgänglighetskriterier för beslut om allmän trafikplikt som Trafikverket identifierat och redovisar i bilaga 1 till rapporten.

Skälen för promemorians förslag

Det krävs kompletterande föreskrifter för prövningen hos Trafikverket

De ändringar som föreslås i lagen om vissa kommunala befogenheter gäller den utökade kompetensen för kommuner och regioner. Sådana bestämmelser måste finnas i lag (8 kap. 2 § 3 regeringsformen). Regler som inte faller inom det området och regler om verkställighet kan dock finnas i förordning (8 kap. 7 § regeringsformen). En ny förordning med förfaranderegler som styr processen hos Trafikverket bör därför tas fram.

Det är inte aktuellt att reglera de tillgänglighetskriterier för beslut om allmän trafikplikt som Trafikverket identifierat och redovisar i bilaga 1 till rapporten och som flera remissinstanser uttalar sig om. Utgångspunkten är, som hittills, att Trafikverket vid sin prövning i sak ska följa kraven i EU-lagstiftningen. Skillnaden är att bedömningar framöver kan komma att behöva göras av de förslag som kommer in från kommuner och regioner.

Processen för förslag om medfinansiering av statliga flyglinjer

Förslagen om medfinansiering av statliga flyglinjer och finansiering av nya icke-statliga flyglinjer behöver behandlas på olika sätt både i tid och till innehåll beroende på vilken typ av engagemang det rör sig om.

Om förslaget rör medfinansiering, exempelvis av fler flygstolar eller avgångar, behöver det komma in till Trafikverket innan Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt för den aktuella trafiklinjen. Inledningsvis bör det därför regleras i förordningen att Trafikverket, innan beslut fattas om allmän trafikplikt för en trafikperiod, ska ge berörda kommuner och regioner tillfälle att yttra sig över den utredning som verket tar fram inför beslutet. Även lufttrafikföretag och flygplatser bör få tillfälle att yttra sig. Längden på remisstiden bör bestämmas av Trafikverket. Ett förslag om medfinansiering bör komma in till Trafikverket senast vid remisstidens utgång.

Inför prövningen av ett förslag om medfinansiering behöver vissa uppgifter finnas. Kommunen eller regionen bör därför ange vilken statlig flyglinje som berörs, vilka åtgärder som medfinansieringen avser, vilka ändringar som med anledning av åtgärderna behöver göras i den allmänna trafikplikten och underlag som visar att ändringarna är nödvändiga. När uppgifterna kommit in till Trafikverket, ska Trafikverket kontrollera att de föreslagna ändringarna inte påverkar statens flyglinjer negativt och att de är förenliga med EU:s lufttrafikförordning. Om inte dessa förutsättningar är uppfyllda, kan föreslagna åtgärder inte genomföras.

I rapporten föreslår Trafikverket att kostnaden för de åtgärder som medfinansieringen avser ska beräknas och meddelas kommunen eller regionen så att ett avtal kan ingås innan verket upphandlar trafiken. Förslaget innebär att den slutliga kostnaden för föreslagna åtgärder kan bli högre eller lägre än vad som beräknats. Trafikverket motiverar sitt förslag med vikten av förutsägbarhet och att det är rimligt att staten tar det ekonomiska ansvaret för en ökad kostnad, eftersom flyglinjer som kan komma i fråga för medfinansiering i huvudsak är ett statligt ansvar. Myndigheten menar även att det varken före eller efter upphandlingen av trafiken, går att säkerställa exakt hur stor del av en kostnadsökning som är hänförlig till de ändrade kraven.

Trafikverkets bedömningar är rimliga. Förutsägbarheten för kommuner och regioner bör ges företräde, särskilt mot bakgrund av att det inte heller i efterhand kommer att gå att säkerställa hur stor del av kostnaderna som kan hänföras till de föreslagna åtgärderna. Som *Konkurrensverket* påpekar i sitt remissyttrande är det dock viktigt att Trafikverkets beräkning av de ökade kostnaderna med anledning av tillkommande krav är så precisa som möjligt så att det säkerställs att kostnader inte subventioneras.

När Trafikverket har underrättat kommunen eller regionen om kostnader och att de föreslagna åtgärderna är möjliga att genomföra, ska ett avtal om medfinansiering ingås (jfr 2 kap. 11 § 1 förslaget om ändring av lagen om vissa kommunala befogenheter). För att inte Trafikverkets beslut om allmän trafikplikt för en statlig flyglinje ska fördröjas, bör en tidsram för avtalet bestämmas. Utgångspunkten bör vara förslaget i Trafikverkets rapport. Ett avtal bör ingås inom en månad från underrättelsen om kostnaden och om att medfinansiering är möjlig. Om Trafikverket och kommunen eller regionen inte har ingått ett avtal om medfinansiering inom

den tiden bör Trafikverket kunna fatta beslut om allmän trafikplikt utan hänsyn till förslaget om medfinansiering.

Det bör framgå av ett beslut om allmän trafikplikt ifall det avser en statlig flyglinje som en kommun eller region medfinansierar, och vilken kommun eller region det rör sig om.

Processen för förslag om finansiering av en ny icke- statlig flyglinje

Ett förslag från en kommun eller region om finansiering av en ny icke-statlig flyglinje bör när som helst under en trafikperiod kunna ges in till Trafikverket. När ett sådant förslag kommer in ska verket pröva om den föreslagna trafiklinjen kan omfattas av allmän trafikplikt enligt EU:s lufttrafikförordning. Kommunen eller regionen behöver därför bifoga ett underlag som visar att förutsättningarna för allmän trafikplikt enligt EU-förordningen är uppfyllda. Om den föreslagna linjen inte uppfyller kraven, kan förslaget inte bifallas. Om kraven uppfylls, bör det framgå av Trafikverkets beslut att det rör en icke-statlig trafiklinje för en viss kommun eller region och giltighetstiden för den allmänna trafikplikten, att vissa artiklar i EU:s luftfartsförordning ska följas och att beslutet om allmän trafikplikt kan omprövas (se nedan). Vidare bör det krävas att den som föreslagit linjen ska lämna samma information till Trafikverket och kommissionen i enlighet med EU:s lufttrafikförordning (artikel 17.9).

När Trafikverket har fattat beslut om allmän trafikplikt för den föreslagna linjen går all vidare hantering över till kommunen eller regionen. Det framgår av förslaget om ändring av lagen om vissa kommunala befogenheter att de måste följa bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning i den fortsatta processen. Det innebär bl.a. krav på offentligt anbudsförfarande vid upphandling (artikel 17).

Beslut att avslå förslag om allmän trafikplikt för en icke-statlig flyglinje bör kunna överklagas

Trafikverket föreslår att ett beslut om att avslå förslag till allmän trafikplikt för en icke-statlig flyglinje ska kunna överklagas till regeringen. Motiveringen är att ett överklagande inte skulle inverka negativt på verkets förutsättningar att uppfylla sitt uppdrag och att bedömningen av vad som är lämpligt ur ett nationellt perspektiv slutligt bör avgöras av regeringen. Däremot anser Trafikverket att det inte ska gå att överklaga avslag på beslut om medfinansiering av statliga flyglinjer. Verket gör bedömningen att förändringar av ett sådant beslut skulle kunna få påverkan på myndighetens förutsättningar att uppfylla sitt uppdrag. Bland annat skulle det kunna innebära att arbetet med upphandling försenas då det inte skulle vara klart vilka krav som ska gälla. Trafikverket påpekar att ett överklagande dessutom skulle kunna påverka samtliga linjer eftersom alla linjer upphandlas i en upphandling för att möjliggöra kostnadseffektiva anbud med s.k. samslingning (att två linjer med allmän trafikplikt flygs tillsammans med ett flygplan).

Ett beslut om att avslå förslag om allmän trafikplikt för en icke-statlig flyglinje bör kunna överklagas. Det kan finnas nationella perspektiv som lämpligen bör beaktas vid prövningen av ett sådant ärende. Av EU:s lufttrafikförordning framgår exempelvis att proportionaliteten mellan en pla-

nerad trafikplikt och en berörd regions behov av ekonomisk utveckling ska beaktas (artikel 6.3 a). Flera remissinstanser är positiva till förslaget.

Frågorna som ska bedömas vid prövningen av allmän trafikplikt är till stor del av lämplighetskaraktär och överprövningen bör därför göras av regeringen. Däremot bör det, i linje med Trafikverkets bedömning, inte införas någon möjlighet att överklaga beslut om att avslå förslag om medfinansiering av statliga flyglinjer.

Omprövning av beslut enligt EU:s lufttrafikförordning

Enligt EU:s lufttrafikförordning ska medlemsstaterna säkerställa att beslut som har fattats enligt artiklarna 16 och 17 kan omprövas om de strider mot unionsrätten eller nationella regler som genomför den rätten (artikel 18). Det bör därför införas en bestämmelse i den föreslagna förordningen som ger Trafikverket möjlighet att ompröva beslut av det slaget som anges i artikeln. Det torde främst vara beslut om allmän trafikplikt för de icke-statliga flyglinjerna som kan komma i fråga för sådan omprövning. Det bör anges i beslutet om allmän trafikplikt som rör sådana flyglinjer att det kan komma att omprövas för det fall att bestämmelserna som anges i EU:s lufttrafikförordning och övriga villkor som syftar till att följa bestämmelserna i den förordningen inte följs.

Om beslutet om allmän trafikplikt omprövas kan det få konsekvenser för avtal som en kommun eller region har ingått med ett lufttrafikföretag om att utföra lufttrafik. Anvisningar för en sådan situation finns i artikel 17.3 i EU:s lufttrafikförordning. Enligt den artikeln ska ett erbjudande att delta i ett offentligt anbudsförfarande och senare kontrakt bland annat omfatta de krav som gäller för den allmänna trafikplikten, regler för ändring och hävning av kontraktet, särskilt med hänsyn till oförutsedda förändringar, och sanktioner om kontraktet inte uppfylls. Kraven i EU:s lufttrafikförordning måste följas av kommuner och regioner. Det framgår av förslaget om ändring i lagen om vissa kommunala befogenheter.

7 Konsekvenser

Promemorians bedömning

Förslagen bedöms få positiva konsekvenser för kommuner och regioner och för flygbolag som har förutsättningar att lägga anbud vid en upphandling. Förslagen bedöms inte leda till annat än marginella kostnader för myndigheter och domstolar och bedömningen är dessa kostnader ryms inom ramen för befintliga anslag. Om antalet flygningar ökar genom förslagen bedöms klimatutsläppen från inrikesflyg bli något högre.

Rapportens bedömning

Rapportens bedömning överensstämmer i huvudsak med promemorians. I rapporten görs inte bedömningen att eventuella kostnader för myndigheter och domstolar blir marginella och ryms inom ramen för befintliga anslag.

Remissinstanserna

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar och rekommenderar att den kompletteras med en analys av lokala och nationella effekter om ett par kommuner eller regioner eller flera kommuner eller regioner väljer att nyttja möjligheten till nya flyglinjer.

Beskrivning av förslagen och de problem som förslagen syftar till att komma till rätta med

Förslagen syftar till att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och på så sätt bidra till ökad tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor. Det krävs lagändringar för att ge kommuner och regioner den möjligheten. Det behövs även en förordning som reglerar hanteringen hos Trafikverket.

Alternativa lösningar

Om ingen åtgärd vidtas kommer processen för införande av allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik att se likadan ut som i dag, dvs. kommuner och regioner kommer även fortsättningsvis att sakna möjlighet att upphandla eller bekosta flygtrafik.

Några alternativa tillvägagångssätt än att genomföra författningsregleringar för att möjliggöra för kommuner eller regioner att påverka de statliga flyglinjerna med allmän trafikplikt har inte identifierats. Utan författningsregleringar finns ingen sådan möjlighet.

När det gäller de icke-statliga flyglinjerna framhåller Trafikverket att ett alternativ är att kommuner och regioner självständigt beslutar om införande av allmän trafikplikt och därefter upphandlar trafiken på linjerna. En fördel skulle vara att kommuner och regioner då ges full rådighet över hela processen, inte bara upphandling och avtalsförvaltning. En nackdel, menar Trafikverket, skulle vara att det är svårt att göra en samlad analys av behov av enskilda flyglinjer om beslutanderätten är fördelad över samtliga kommuner och regioner. Det finns också en risk för väldigt olika tolkning av vad som är ett minimiutbud på varje linje och Trafikverket framhåller att och det då kan bli svårt att säkerställa förenlighet med EU:s lufttrafikförordning.

Ett annat alternativt tillvägagångssätt som Trafikverket identifierat är att verket beslutar om allmän trafikplikt och därefter upphandlar trafiken även på icke-statliga linjer. Trafikverket ser dock inga fördelar med ett sådant förfarande. En nackdel är däremot att Trafikverket i stor utsträckning skulle vara beroende av att samråda med kommunen eller regionen i egenkap av faktisk beställare av trafiken. En sådan hantering framstår som onödigt administrativt betungande för alla berörda, anser Trafikverket. Det skulle även bli mer tidskrävande än om kommunen eller regionen själv upphandlar trafiken och därigenom fördröja den tidpunkt då flygtrafiken kan vara på plats. Det är heller inte motiverat att begränsa rådigheten för den som är faktisk beställare och finansiär av trafiken på sådant sätt.

De alternativa lösningar som Trafikverket redovisar i sin rapport bör inte genomföras. Det bör fortsatt vara Trafikverket som beslutar om allmän trafikplikt. En enhetlig tillämpning av EU:s lufttrafikförordning skulle

annars äventyras. Efter beslut om allmän trafikplikt bör det vara kommuner och regioner som tar över processen. En förutsättning för nya flyglinjer är ju att kommunen eller regionen tar på sig fullt kostnadsansvar och då bör de också fullt ut ansvara för upphandling och avtalsförvaltning.

Konsekvenser för Trafikverket

Förslaget i förordningen innebär att kommunen eller regionens kostnad till följd av de ökade kraven vid medfinansiering beräknas på förhand, innan Trafikverket upphandlar trafiken. Det är dock först efter anbudsutvärdering som Trafikverket vet vad kostnaden för trafiken faktiskt landar på. Det finns inget förslag om justering av den ersättning som kommuner eller regioner ska utge beroende på utfallet i upphandlingen. Orsaken är att det inte går att säkerställa exakt hur stor del av kostnadsökningen som beror på de ändrade kraven. Förslaget innebär därför att Trafikverket tar risken för att trafiken blir dyrare än beräknat. Trafikverket tilldelas ett anslag för trafikavtal som är gemensamt för alla trafikslag. Förslaget innebär en ökad risk att de medel som Trafikverket tilldelats för trafikavtal inte räcker för att bekosta flygtrafiken på de statliga linjerna om åtgärderna till följd av medfinansieringen blir dyrare än beräknat. Trafikverket ser en risk för att man tvingas prioritera mellan de olika flyglinjerna för att välja ut vilka linjer de tilldelade medlen ska användas till, alternativt prioritera bort trafik inom andra trafikslag.

Det kommer att vara viktigt att Trafikverkets beräkning av de ökade kostnaderna med anledning av tillkommande krav bygger på god kunskap om flygupphandlingars kostnader och är så precisa som möjligt. Utfallet av upphandlingarna kommer att kunna gå åt båda hållen, att Trafikverket betalar mer än vad de tillkommande kraven faktiskt kostar eller att kommunen betalar mer. Det kommer dock inte att gå att i efterhand se vilken part som fick betala för mycket.

För det fall kommuner och regioner nyttjar den föreslagna möjligheten att bekosta och upphandla regelbunden flygtrafik uppstår ett ökat resursbehov hos Trafikverket. Det krävs resurser för att hantera förslag från kommuner och regioner om ökade krav i de statliga linjerna och om införande av allmän trafikplikt på ytterligare, icke-statliga, linjer. Frågan om kostnader har ställts till Trafikverket som meddelat att de sannolikt kommer att variera ganska mycket mellan åren. Ansökningar om utökning av allmän trafikplikt kommer att kunna göras vart fjärde år inför ny upphandling. Ansökningar om andra linjer kan komma varje år. Utifrån en översiktlig beräkning uppskattar verket att det behövs cirka 30 procent av en årsarbetskraft i genomsnitt, vilket skulle motsvara cirka 300 000 kronor om året. Kostnaden ryms inom ramen för befintligt anslag.

Konsekvenser för domstolar

Trafikverket anger i sin rapport att ett genomförande av förslaget skapar förutsättningar för fler upphandlingar av flygtrafik på icke-statliga linjer och det därför inte är osannolikt att antalet överklaganden ökar. Eftersom det inte är möjligt att förutse hur många kommuner eller regioner som har för avsikt att utnyttja möjligheten och genomföra en upphandling är bedömningen i nuläget att måltillströmningen bör bli mycket begränsad och

inte leda till annat än marginella kostnader för domstolarna. Eventuella kostnader bör rymmas inom ramen för befintliga anslag.

Konsekvenser för kommuner och regioner

Genom förslaget ges kommuner och regioner befogenhet att vid behov komplettera det statliga utbudet av flygtrafik. Det är alltså fråga om en möjlighet, och inte en skyldighet, för kommuner och regioner att bekosta ytterligare trafik.

Kommuner och regioner ska enligt förslaget ta fullt kostnadsansvar för den tillkommande trafiken, men det är enbart om möjligheten nyttjas som kostnader uppstår. Om möjligheten till medfinansiering av statliga flyglinjer nyttjas kommer det att vara fråga om kostnader dels i form av ersättning för exempelvis fler flygavgångar och dels administrativa kostnader kopplat till de resurser som krävs för hantering av ansökningar till Trafikverket. För icke-statliga linjer kommer det, utöver ersättning till lufttrafikföretag, även att uppstå administrativa kostnader för de resurser som krävs för hantering av upphandling och avtalsförvaltning. Det går dock inte i nuläget att uppskatta storleken på kostnaderna då de beror på i vilken omfattning kommuner och regioner utnyttjar möjligheten att komplettera flygutbudet och på förutsättningarna i det enskilda fallet.

Konsekvenser för företag

Trafikverket bedömer i sin rapport att det inte är möjligt att i nuläget uppskatta vilken inverkan ett införande av allmän trafikplikt på ytterligare linjer kan få för flygmarknaden och befintlig flygtrafik. Det beror på att det inte är möjligt att förutse hur många kommuner eller regioner som har för avsikt att utnyttja möjligheten och hur många flyglinjer som faktiskt får allmän trafikplikt i slutändan. Det skulle därför vara begränsad nytta att genomföra en sådan analys som *Regelrådet* föreslår. Trafikverket gör dock vissa bedömningar i rapporten. Enligt verkets mening går det sannolikt inte att utesluta att negativ inverkan kan uppstå för såväl statliga som kommersiella flyglinjer samt flygmarknaden som sådan. Allmän trafikplikt är i sig själv ett ingrepp i marknaden i och med att flygbolag inte kan trafikera linjen fritt i den omfattning som flygbolaget vill och därmed utgör ett hinder för befintlig, eller start av ny trafik. Med fler offentligt upphandlade linjer menar verket att risken ökar för att dessa linjer tar resenärer från linjer som inte är upphandlade och undergräver lönsamheten för den trafiken.

I rapporten gör Trafikverket bedömningen att de flygbolag som har förutsättningar att lägga anbud har fler möjligheter att få ett avtal vid en upphandling, vilket är positivt för dessa flygbolag. På kort och eventuellt även lång sikt skulle det dock, enligt verket, kunna få negativa konsekvenser såsom att det inte finns tillräckligt med aktörer med lämpliga flygplan. Beroende på om flygbolagen uppfattar kommuner och regioners engagemang som långsiktigt eller inte, kan det även påverka om man är villig att införskaffa fler flygplan för att möta behovet.

Beträffande flygmarknaden bedömer Trafikverket att direktlinjer till utrikes destinationer kan komma att försvaga Arlanda men också komma att påverka befintliga linjer till och från Arlanda.

Konsekvenser för miljö och klimat

Förslagen innebär bl.a. en möjlighet att finansiera nya flyglinjer. Om antalet flygningar ökar bedöms det leda till något högre utsläpp av växthusgaser.

Konsekvenser för statens budget

Förslaget kan innebära att vissa flygplatser får mer trafik. Detta bedöms ha endast en mindre påverkan på flygplatsernas ekonomi och påverkar ej storleken på det anslag i statsbudgeten som finansierar ersättning till kommunala och privata flygplatser. Förslaget innebär en ökad risk att de medel som Trafikverket tilldelats för trafikavtal inte räcker för att bekosta flygtrafiken på de statliga linjerna om åtgärderna till följd av medfinansieringen blir dyrare än beräknat.

8 Ikraftträdande

Promemorians förslag

Lagändringarna och den nya förordningen ska träda i kraft den 1 april 2027.

Rapportens förslag

I rapporten finns inget förslag på datum för ikraftträdande.

Skälen för promemorians förslag

Beslut om allmän trafikplikt för statliga flyglinjer fattas av Trafikverket för en trafikperiod om fyra år i taget. Eftersom nästa avtalsperiod avser åren 2027–2031 kommer förslagen i promemorian inte att påverka de statliga flyglinjer som upphandlas för den perioden. Ett ikraftträdande i närtid kommer däremot att kunna påverka möjligheten för kommuner och regioner att finansiera och upphandla nya flyglinjer och därför bör lagändringarna och den nya förordningen träda i kraft den 1 april 2027.

9 Författningskommentar

1 kap.

2 § Det krav på anknytning till kommunens eller regionens område eller dess medlemmar som avses i 2 kap. 1 § kommunallagen (2017:725) gäller inte vid tillämpning av följande bestämmelser i denna lag:

- 2 kap. 3 § om medfinansiering av vissa projekt,
- 2 kap. 4 § om bistånd till utländska studerande,
- 2 kap. 10 § om kompensation till enskilda inom socialtjänsten,
- 3 kap. 2 § om sjuktransporter,
- 3 kap. 3 § om kollektivtrafik,
- 3 kap. 7 § om samhällsorientering,

- 4 kap. 1 § om turism, och
- 5 kap. om tjänsteexport och internationellt bistånd.

Det krävs särskilda skäl för undantag från kravet på anknytning vid tillämpning av

- 2 kap. 1 § om bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för, till byggande av järnväg som en region ansvarar för och till anläggande av statlig farled, och

- 2 kap. 11 § om finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt.

I paragrafen föreskrivs att det krav på anknytning till kommunens eller regionens område eller dess medlemmar som anges i 2 kap. 1 § kommunallagen (2017:725) inte gäller vid tillämpningen av vissa bestämmelser i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 5.

I paragrafens *andra stycke* införs en komplettering som innebär undantag från kravet på anknytning i 2 kap. 1 § kommunallagen vid kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. Det nya undantaget gäller om det finns särskilda skäl. Med särskilda skäl avses samma skäl som redovisas i fråga om bidrag till väg, järnväg och farleder (se prop. 2008/09:21, s. 38 och 93 och prop. 2012/13:153 s. 19). De kompletterande åtgärder eller de nya flyglinjer som medfinansieringen eller finansieringen avser, ska alltså ha regional nytta för ett större område än varje enskild kommun och den nya trafiklösningen måste medföra markant förbättrade kommunikationsmöjligheter i området. Som exempel nämns i förarbetena att trafiklösningen kan bidra till kraftigt förbättrade transportmöjligheter som underlättar arbetspendling, skapa större arbetsmarknadsregioner, men också främja företagsetableringar och utveckling av befintliga företag. Det anges också att bidrag från en kommun eller ett landsting (numera region) inte får ges till projekt i en helt annan del av landet. Se kommentaren till 2 kap. 11 § i fråga om uttrycket allmän trafikplikt.

2 kap.

Finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

11 § Kommuner och regioner får ingå avtal med

1. staten om att medfinansiera statliga flyglinjer, under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, och

2. lufttrafikföretag om att finansiera och utföra lufttrafik på flyglinjer, under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008 och att bestämmelserna i den förordningen följs.

I paragrafen, som är ny, regleras möjligheten för kommuner och regioner att medfinansiera eller finansiera flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Regleringen medför endast möjligheter för kommuner och regioner, inga skyldigheter. Kompletterande föreskrifter finns i förordning.

Första punkten innebär en möjlighet för kommuner och regioner att vara med och finansiera exempelvis fler flygstolar eller fler avgångar på en statlig flyglinje som omfattas av allmän trafikplikt. En förutsättning för

medfinansiering är att de åtgärder som kommuner och regioner föreslår är förenliga med regleringen av allmän trafikplikt som finns i artikel 16 och 17 i förordning (EG) nr 1008/2008. Allmän trafikplikt beslutas av Trafikverket som även har uppgiften att upphandla statligt finansierade flyglinjer.

Andra punkten innebär att kommuner och regioner får finansiera och träffa avtal med lufttrafikföretag om nya flyglinjer. En förutsättning är att Trafikverket har beslutat om allmän trafikplikt i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008. Efter att beslut om allmän trafikplikt har fattats går ansvaret för den fortsatta processen över till kommunen eller regionen. Bestämmelsen innebär därför en utvidgning av kompetensen i förhållande till 2 kap. 2 § kommunallagen där det anges att kommuner och regioner inte får ha hand om sådana angelägenheter som enbart staten, en annan kommun, en annan region eller någon annan ska ha hand om. Den innebär även en utvidgning av kompetensen i förhållande till 2 kap. 8 § andra stycket kommunallagen, enligt vilken individuellt inriktat stöd till enskilda näringsidkare får lämnas endast om det finns synnerliga skäl för det. Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1008/2008 måste följas av kommuner och regioner vid upphandlingen. Det innebär att bl.a. kraven på offentligt anbudsförfarande i artikel 17 gäller. Även EU:s statsstödsregelverk kan vara tillämpligt. Att villkoren i EU:s lufttrafikförordning efterlevs innebär inte att den ersättning som utbetalas till ett flygbolag är förenlig med statsstödsreglerna som alltid gäller.

Rapportens lagförslag

Bilaga 1

Lag om medfinansiering och upphandling av regelbunden lufttrafik m.m.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Lagens tillämpningsområde m.m.

1 § Denna lag reglerar kommuner och regioners möjlighet att medfinansiera en statlig flyglinje och att finansiera och ingå avtal om egna regionala, interregionala eller internationella flyglinjer (icke-statlig flyglinje).

2 § I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EU:s lufttrafikförordning) finns bestämmelser om medlemsstatens möjligheter att vidta åtgärder för att säkerställa tillgänglighet med hjälp av regelbunden lufttrafik på ett sätt som är förenligt med unionsrätten.

3 § Trafikverket är behörig myndighet enligt 3 § förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område att utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt artiklarna 16 och 17 i EU:s lufttrafikförordning.

Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt på en flyglinje både vad gäller statliga och icke-statliga flyglinjer. Trafikverket ska enligt 12a § förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ingå och ansvara för statens avtal om flygtrafik (statlig flyglinje).

För de icke-statliga flyglinjerna ska kommun och region ha behörighet, enligt bestämmelserna i denna lag, att ingå och ansvara för avtal om flygtrafik och utföra uppgifter enligt artikel 16.9, 16.12 och 17 i EU:s lufttrafikförordning.

Definitioner

4 § I denna lag avses med allmän trafikplikt, flygplats, EG-lufttrafikföretag, lufttrafikföretag, offentligt anbudsförfarande och regelbunden lufttrafik detsamma som i EU:s lufttrafikförordning.

5 § I denna lag avses med lokal myndighet en kommun eller en region som har behörighet enligt 2 kap. 1 § i denna lag.

2 kap. Ansvar inom ett län

1 § Regionen och kommunerna inom ett län har gemensam behörighet. Regionen och kommunerna får dock komma överens om att antingen regionen eller kommunerna ska ha behörighet.

Bilaga 1

2 § Om regionen och kommunerna i samma län har kommit överens om att regionen ensam ska ha behörighet, får kommunerna lämna ekonomiskt bidrag till varandra, om det behövs för kostnadsutjämnningen mellan kommunerna.

3 § Om en region ensam ska ha behörighet, får en kommun inom länet träffa avtal med regionen om ekonomiskt bidrag för regelbunden lufttrafik på statliga och icke-statliga flyglinjer.

3 kap. Statliga flyglinjer

1 § Trafikverket ska analysera nödvändigheten av allmän trafikplikt. Denna analys, inklusive bedömningar och förslag till åtgärder, ska redovisas i en utredning. Trafikverkets utredning ska omfatta behovet av statliga åtgärder som är nödvändiga utifrån ett nationellt tillgänglighetsperspektiv. Trafikverkets förslag ska vara förenligt med EU:s lufttrafikförordning.

Trafikverket ska under utredningen samråda med berörda kommuner, regioner, lufttrafikföretag och flygplatser.

Innan Trafikverket fattar beslut om allmän trafikplikt ska berörda kommuner, regioner, lufttrafikföretag och flygplatser ges tillfälle att yttra sig över Trafikverkets utredning. Synpunkter ska ha inkommit inom den remisstid som Trafikverket anger, vilken ska vara minst en månad.

2 § Lokal myndighet som vill föreslå ändring av den allmänna trafikplikten ska ge in förslaget till Trafikverket senast vid remisstidens utgång. Av förslaget ska framgå vilken statlig linje som avses, föreslagna ändring (vilket krav i den allmänna trafikplikten som ska ändras och på vilket sätt) samt underlag som visar att ändringen är nödvändig.

3 § Trafikverket ska pröva att den föreslagna ändringen inte påverkar statens flyglinjer negativt och om den är förenlig med EU:s lufttrafikförordning.

4 § Trafikverket ska underrätta den lokala myndigheten om ifall den allmänna trafikplikten för flyglinjen kan ändras i enlighet med förslaget.

Om den allmänna trafikplikten kan ändras ska bindande överenskommelse om ekonomiskt bidrag tecknas mellan Trafikverket och den lokala myndigheten inom en månad från Trafikverkets besked om att den föreslagna ändringen är möjlig samt kostnad för ändringen.

Om bindande överenskommelse inte ingåtts inom den föreskrivna tiden kan Trafikverket fatta beslut om allmän trafikplikt utan hänsyn till den lokala myndighetens föreslagna ändringar.

5 § Trafikverket ska i beslutet om allmän trafikplikt ange att det är en statlig flyglinje.

4 kap. Icke-statliga flyglinjer

1 § Lokal myndighet har möjlighet att utifrån ett regionalt behov föreslå allmän trafikplikt på regionala, interregionala eller internationella flyglinjer. Förslag om allmän trafikplikt ska ges in till Trafikverket tillsam-

mans med underlag som visar att trafiken är nödvändig, att förutsättningar för allmän trafikplikt enligt EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda samt att finansiering för upphandling av regelbunden lufttrafik finns. Bilaga 1

2 § Trafikverket ska pröva om den föreslagna allmänna trafikplikten är lämplig och förenlig med EU:s lufttrafikförordning.

3 § Trafikverket ska i beslutet om allmän trafikplikt ange att det är en icke-statlig flyglinje, giltighetstiden för den allmänna trafikplikten, samt namnet på den lokala myndigheten.

4 § § Om förutsättningarna i artikel 16.9 i EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda får den lokala myndigheten efter offentligt anbudsförfarande, enligt artikel 17 i EU:s lufttrafikförordning, ingå avtal med ett EG-lufttrafikföretag om att utföra regelbunden lufttrafik med ensamrätt på flyglinjen.

5 § I samband med att den lokala myndigheten informerar kommissionen enligt artikel 17.9 i EU:s lufttrafikförordning ska Trafikverket erhålla samma information.

6 § Om den regelbundna lufttrafiken upphör ska den lokala myndigheten snarast informera Trafikverket om den har för avsikt att fortsatt ingå avtal om regelbunden lufttrafik på flyglinjen. Om inte ska Trafikverket fatta beslut om att den allmänna trafikplikten på flyglinjen ska upphöra att gälla om detta inte är uppenbart obehövligt.

5 kap. Överklagande

1 § Trafikverkets beslut enligt 4 kap. 2 § får överklagas till regeringen.

Övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den [dag, månad, år].

Bilaga 2

Förteckning över remissinstanser som har yttrat sig över Trafikverkets rapport Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt

Remissyttranden har lämnats av:

- Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Regelrådet, Statens energimyndighet, Tillväxtanalys, Trafikanalys, Transportstyrelsen och Upphandlingsmyndigheten,
- Borlänge, Hagfors, Halmstads, Härjedalens, Jönköpings, Karlstads, Kiruna, Kramfors, Kristianstads, Luleå, Lycksele, Malung-Sälens, Nyköpings, Ronneby, Skellefteå, Sollefteå, Stockholms, Storumans, Sundsvalls, Trollhättans, Umeå, Vilhelmina, Växjö, Ängelholms, Örnköldsviks och Östersunds kommuner,
- Region Dalarna, Region Halland, Region Jämtland Härjedalen, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg, Region Norrbotten, Region Skåne, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Värmland, Region Västerbotten, Region Västernorrland och Region Östergötland,
- Norrbottens Handelskammare, Svenska flygbranschen, Svenska regionala flygplatser, Svenskt Näringsliv och Sveriges Kommuner och Regioner, och
- AOPA, Företagarna, Kalmar Öland Airport AB och Swedavia.

Därutöver har yttranden inkommit från Konkurrensverket och Region Gotland.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter:

- Arvidsjaur, Eskilstuna, Gotlands, Gällivare, Göteborgs, Kalmar, Linköpings, Malmö, Mora, Norrköpings, Pajala, Timrå, Torsby, Västerås och Örebro kommuner,
- Region Blekinge, Region Gävleborg, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro och Västra Götalandsregionen,
- Grön Flygplats, Kungliga Svenska Aeroklubben KSAK, Näringslivets transportråd, Svenska Handelskammarförbundet, Svenskt Flyg, Sveriges export- och investeringsråd (Business Sweden), och
- Amapola Flyg AB, Aviation Capacity Resources AB, BRA Sverige AB, Grafair Flight Management AB, Jonair Affärsflyg AB, Norwegian Air Sweden AB, Scandinavian Airlines Systems AB och Västflyg AB.

Remiss: Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. Dnr LI2026/01127

Diarienummer: LI2026/01127

Inledning

Umeå kommun tillstyrker i huvudsak förslaget att kommuner och regioner ska ges möjlighet att initiera och finansiera flyglinjer med allmän trafikplikt. Förslaget kan skapa bättre förutsättningar att möta regionala tillgänglighetsbehov och ge kommuner och regioner ökade möjligheter att komplettera det statliga utbudet där kommersiella lösningar inte är tillräckliga.

Umeå kommun vill samtidigt understryka att reformen behöver genomföras inom ramen för ett fortsatt tydligt statligt ansvar för den grundläggande nationella och interregionala tillgängligheten.

Statens ansvar för grundläggande tillgänglighet

Umeå kommun anser att staten även fortsättningsvis ska ha huvudansvaret för att säkerställa grundläggande nationell och interregional tillgänglighet.

För norra Sverige innebär stora avstånd och långa restider att flyget i många fall utgör en viktig del av transportsystemet. Flygförbindelser har betydelse för näringsliv, forskning, högre utbildning, kompetensförsörjning, offentlig verksamhet och samhällsviktig service. För många tjänsteresor och andra tidskritiska resor till nationella och internationella destinationer saknas alternativ som erbjuder jämförbara restider. Flygets betydelse behöver därför bedömas utifrån transportsystemets samlade funktion och de regionala och interregionala samband som trafiken möjliggör.

Möjligheten till kommunal och regional finansiering ska vara frivillig och kompletterande. Den bör inte utvecklas till en förutsättning för att upprätthålla trafik som staten bedömer nödvändig för att säkerställa grundläggande tillgänglighet.

Umeå kommun anser att statens ansvar för grundläggande tillgänglighet även bör omfatta viktiga interregionala samband mellan regionala centra

Umeå Kommun

Postadress

901 84 Umeå

Besöksadress

Skolgatan 31A

Tel växel

090-16 10 00 (växel)

Planering

Cecilia Aketch Akanga

cecilia.aketchakanga@umea.se

när dessa har stor betydelse för arbetsmarknad, kompetensförsörjning, högre utbildning, forskning och samhällsservice. Förbindelser mellan Umeå och Östersund är ett exempel på ett sådant samband som bidrar till tillgänglighet och utveckling i norra Sverige.

Umeå kommun vill särskilt framhålla att ett ökat regionalt och kommunalt inflytande inte får innebära ett ökat finansieringsansvar för uppgifter som i grunden är statliga.

Regionalt inflytande måste vara reellt

Umeå kommun välkomnar ambitionen att stärka kommuners och regioners möjligheter att påverka flygutbudet.

Regionala och lokala aktörer har kunskap om tillgänglighetsbehov, arbetsmarknader, näringslivets förutsättningar och regionala utvecklingsfrågor. Denna kunskap behöver tas tillvara redan i de tidiga skedena av processen.

Ett reellt regionalt inflytande förutsätter därför mer än möjligheten att lämna synpunkter på ett färdigt beslutsunderlag. Kommuner och regioner bör involveras tidigt och kontinuerligt i processer som rör allmän trafikplikt, trafikupplägg och upphandlingar.

Om kommuner och regioner ges möjlighet att ta ekonomiskt ansvar bör de också ges ett faktiskt inflytande över de beslut som ligger till grund för finansieringen.

Undantaget från lokaliseringsprincipen

Umeå kommun tillstyrker förslaget att tydliggöra kommuners och regioners befogenheter genom ett uttryckligt undantag från lokaliseringsprincipen.

En sådan reglering förbättrar möjligheterna till samverkan kring flygtrafik som har betydelse över kommun- och regiongränser. Detta är särskilt viktigt i norra Sverige där arbetsmarknader, utbildningssamarbeten, näringslivskontakter och resmönster ofta sträcker sig över stora geografiska områden.

Kommuner och regioner behöver kunna agera utifrån funktionella samband och gemensamma tillgänglighetsbehov, inte enbart utifrån administrativa gränser.

Umeå flygplats och interregional tillgänglighet

Umeå kommun vill särskilt betona att bedömningar av flygtrafik med allmän trafikplikt inte enbart bör utgå från resandeunderlaget på enskilda flyglinjer.

Även trafikens betydelse för interregional tillgänglighet, funktionella arbetsmarknader, utbildningssamarbeten samt tillgång till samhällsviktiga funktioner bör vägas in.

Umeå är ett regionalt centrum för högre utbildning, forskning, sjukvård, offentlig verksamhet och näringsliv. Umeå flygplats fyller därför en viktig funktion för ett större geografiskt område än den egna kommunen. Flygets roll bör bedömas utifrån ett systemperspektiv där nationella transportnav, regionala centra och olika trafikslag tillsammans bidrar till ett sammanhängande transportsystem.

Arlanda har fortsatt en central funktion som nationellt och internationellt nav. Samtidigt bör regionala flygplatser med starka regionala funktioner kunna utvecklas som kompletterande noder när detta stärker interregional tillgänglighet och bidrar till transportsystemets samlade funktion.

En flexibel och långsiktig trafikplikt

Flygmarknaden förändras snabbt och kommersiella trafikupplägg kan förändras med begränsad framförhållning.

Umeå kommun ser därför behov av en flexibel och strategisk hantering av den allmänna trafikplikten som gör det möjligt att bedöma nya tillgänglighetsbehov när marknadsförutsättningarna förändras.

Samtidigt behöver flexibiliteten kombineras med långsiktighet och förutsägbarhet. Kommuner och regioner behöver rimlig framförhållning för att kunna bedöma eventuella ekonomiska åtaganden och planera sin verksamhet.

Processerna för att initiera, förändra eller avsluta trafik med allmän trafikplikt bör därför vara tydliga, transparenta och förutsebara.

Behov av vägledning och stöd

Umeå kommun delar SKR:s bedömning att kommuner och regioner behöver tydlig vägledning och stöd för att kunna använda de möjligheter som föreslås i promemorian på ett rättssäkert och förutsägbart sätt.

Detta gäller särskilt frågor som rör allmän trafikplikt, statsstödsregler och offentlig upphandling. Kommuner och regioner behöver goda

förutsättningar att bedöma vilka handlingsmöjligheter som finns inom ramen för gällande regelverk samt vilka krav som kan ställas vid finansiering och upphandling av flygtrafik.

Umeå kommun delar även SKR:s bedömning att kommuner och regioner behöver vägledning kring möjligheterna att integrera klimat- och miljökrav i upphandlingar av flygtrafik med allmän trafikplikt. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av kommuners och regioners höga ambitioner inom klimatområdet samt behovet av att förena dessa ambitioner med gällande regler för statsstöd och offentlig upphandling.

Umeå kommun anser därför att Trafikverket, i samverkan med berörda myndigheter, bör ges ett tydligt ansvar för att tillhandahålla vägledning och stöd avseende tillämpningen av regelverk för allmän trafikplikt, statsstöd, offentlig upphandling samt klimat- och miljökrav.

Sammanfattande ställningstagande

Umeå kommun tillstyrker i huvudsak förslaget och vill särskilt framhålla att:

1. Statens ansvar för grundläggande nationell och interregional tillgänglighet ska ligga fast.
2. Regional och kommunal finansiering ska vara frivillig och kompletterande.
3. Ett ökat regionalt finansieringsansvar ska följas av ett reellt regionalt inflytande.
4. Undantaget från lokaliseringsprincipen är positivt och stärker möjligheterna till regional samverkan.
5. Bedömningar av trafikbehov bör beakta interregionala samband och funktionella regioner och inte enbart resandeunderlaget på enskilda linjer.
6. Arlanda ska fortsatt ha en central roll som nationellt och internationellt nav.
7. Regionala flygplatser med starka regionala funktioner bör kunna utvecklas som kompletterande noder i transportsystemet.
8. Kommuner och regioner behöver rimlig framförhållning och tydliga processer för att kunna bedöma eventuella ekonomiska åtaganden.
9. Kommuner och regioner behöver tydlig vägledning och stöd, särskilt avseende statsstödsregler, offentlig upphandling samt möjligheterna att integrera klimat- och miljökrav i upphandlingar av flygtrafik med allmän trafikplikt.

Umeå kommun bedömer sammantaget att förslaget kan bidra till förbättrad regional och interregional tillgänglighet. Detta förutsätter att reformen genomförs inom ramen för ett fortsatt tydligt statligt ansvar för

den grundläggande tillgängligheten i hela landet och att kommuners och regioners möjlighet att bidra ekonomiskt även fortsättningsvis är frivillig och kompletterande.



Tjänsteskrivelse

2026-09-28

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2026/00910

Sammanträdesdatum Kommunstyrelsens Planeringsutskott 2027

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

att fastställa sammanträdesdatum för planeringsutskottet 2027 enligt
bilaga

Beslutsunderlag

Sammanträdestider 2027 för kommunfullmäktige, kommunstyrelsen och
dess utskott

Beredningsansvariga

Olov Häggström

Beslutet ska skickas till

Robert Röst, kommunikation

Förnamn, Efternamn
Befattning

Olov Häggström
Utredare

Januari 2027		Februari 2027		Mars 2027		April 2027		Maj 2027		Juni 2027	
F 1 Nyårsdagen	M 1 5	M 1 5	M 1 9	T 1 Påsklov	L 1 Första maj	T 1 KSNAU KSPLU					
L 2	T 2 KSNAU KSPLU	T 2 KSNAU KSPLU	F 2 Påsklov	S 2	O 2						
S 3	O 3	O 3	L 3	M 3 18	T 3						
M 4 1	T 4	T 4	S 4	T 4	F 4						
T 5 Trettondagsafton	F 5	F 5	M 5 14	O 5	L 5						
O 6 Trettondedag jul	L 6	L 6	T 6 KSNAU KSPLU	T 6 Kristi himmelsfärdsdag	S 6 Sveriges nationaldag						
T 7	S 7	S 7	O 7	F 7	M 7 23						
F 8	M 8 6	M 8 Sportlov 10	T 8	L 8	T 8 KS						
L 9	T 9 KS	T 9 KS, sportlov	F 9	S 9	O 9						
S 10	O 10	O 10 Sportlov	L 10	M 10 19	T 10						
M 11 2	T 11	T 11 Sportlov	S 11	T 11 KSNAU KSPLU	F 11						
T 12 KS konstituerande	F 12	F 12 Sportlov	M 12 15	O 12	L 12						
O 13	L 13	L 13	T 13 KSNAU* KS	T 13	S 13						
T 14	S 14	S 14	O 14	F 14	M 14 24						
F 15	M 15 7	M 15 11	T 15	L 15 Pingstafton	T 15 KSHU, KSNAU						
L 16	T 16 KSNAU KSPLU	T 16 KSNAU KSPLU	F 16	S 16 Pingstdagen	O 16						
S 17	O 17	O 17	L 17	M 17 20	T 17						
M 18 3	T 18	T 18	S 18	T 18 KS	F 18						
T 19 KSNAU KSPLU	F 19	F 19	M 19 16	O 19	L 19						
O 20	L 20	L 20	T 20 KSNAU KSPLU	T 20	S 20						
T 21	S 21	S 21	O 21	F 21	M 21 KF 25						
F 22	M 22 KF 8	M 22 KF 12	T 22	L 22	T 22						
L 23	T 23	T 23 KSHU	F 23	S 23	O 23						
S 24	O 24	O 24	L 24	M 24 21	T 24						
M 25 KF 4	T 25	T 25	S 25	T 25 KSHU, KSNAU	F 25 Midsommarafton						
T 26 KSHU	F 26	F 26 Långfredagen	M 26 KF 17	O 26	L 26 Midsommardagen						
O 27	L 27	L 27 Påskafton	T 27	T 27	S 27						
T 28	S 28	S 28 Påskdagen	O 28	F 28	M 28 26						
F 29		M 29 Annandag påsk 13	T 29	L 29	T 29						
L 30		T 30 Påsklov	F 30 Valborgsmässoafton	S 30	O 30						
S 31		O 31 Påsklov		M 31 KF 22							

* KSNAU kl. 14.30 p.g.a. årsboksut 2026

** KSNAU Måndag, kl. 14.30 och KS kl. 15.00 p.g.a delårsrapport jan-aug 2027

Juli 2027		Augusti 2027		September 2027		Oktober 2027		November 2027		December 2027	
T 1		S 1		O 1		F 1		M 1	44	O 1	
F 2		M 2	31	T 2		L 2		T 2		T 2	
L 3		T 3		F 3		S 3		O 3		F 3	
S 4		O 4		L 4		M 4	40	T 4		L 4	
M 5	27	T 5		S 5		T 5	KSNAU KSPLU	F 5	Alla helgons afton	S 5	
T 6		F 6		M 6	36	O 6		L 6	Alla helgons dag	M 6	49
O 7		L 7		T 7	KSNAU KSPLU	T 7		S 7		T 7	KS
T 8		S 8		O 8		F 8		M 8	45	O 8	
F 9		M 9	32	T 9		L 9		T 9	KSNAU KSPLU	T 9	
L 10		T 10	KSNAU KSPLU	F 10		S 10		O 10		F 10	
S 11		O 11		L 11		M 11	41	T 11		L 11	
M 12	28	T 12		S 12		T 12	KS	F 12		S 12	
T 13		F 13		M 13	37	O 13		L 13		M 13	50
O 14		L 14		T 14	KS	T 14		S 14		T 14	KSNAU KSPLU
T 15		S 15		O 15		F 15		M 15	46	O 15	
F 16		M 16	33	T 16		L 16		T 16	KS	T 16	
L 17		T 17	KS	F 17		S 17		O 17		F 17	
S 18		O 18		L 18		M 18	KSNAU** KS** 42	T 18		L 18	
M 19	29	T 19		S 19		T 19	KSNAU KSPLU	F 19		S 19	
T 20		F 20		M 20	38	O 20		L 20		M 20	KF 51
O 21		L 21		T 21	KSNAU KSPLU	T 21		S 21		T 21	KSHU
T 22		S 22		O 22		F 22		M 22	47	O 22	
F 23		M 23	34	T 23		L 23		T 23	KSNAU KSPLU	T 23	
L 24		T 24	KSNAU KSPLU	F 24		S 24		O 24		F 24	Julafton
S 25		O 25		L 25		M 25	KF 43	T 25		L 25	Juldagen
M 26	30	T 26		S 26		T 26	KSHU	F 26		S 26	Annandag jul
T 27		F 27		M 27	KF 39	O 27		L 27		M 27	52
O 28		L 28		T 28	KSHU	T 28		S 28		T 28	
T 29		S 29		O 29		F 29		M 29	KF 48	O 29	
F 30		M 30	KF 35	T 30		L 30		T 30	KSHU, KSNAU	T 30	
L 31		T 31				S 31				F 31	Nyårsafton

Sammanträdestider 2027

Månad	KSNAU	KSPLU	KSHU	KS	KF
Januari	19	19	26	12***	25
Februari	2, 16	2, 16		9	22
Mars	2, 16	2, 16	23	9	22
April	6, 13*, 20	6, 20		13	26
Maj	11, 25	11	25	18	31
Juni	1, 15	1	15	8	21
Augusti	10, 24	10, 24		17	30
September	7, 21	7, 21	28	14	27
Oktober	5, 18**, 19	5, 19	26	12	25
November	9, 23, 30	9, 23	30	16	29
December	14	14	21	7	20

* KSNAU kl. 14.30 p.g.a. årsbokslut 2026

** KSNAU Måndag, kl. 14.30 och KS kl. 15.00 p.g.a delårsrapport jan-aug 2027

*** Konstituerande sammanträde med kommunstyrelsen



Tjänsteskrivelse

2026-09-28

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2026/00912

Storforum Nätverket för hållbart byggande och förvaltande i kallt klimat

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

att besluta om deltagande för Janet Ågren och Mikael Berglund vid Storforum Nätverket för hållbart byggande och förvaltande i kallt klimat, som genomfördes 2026-05-21

Ärendebeskrivning

År 2009 bildades i Umeå ett nätverk bestående av företag, organisationer och myndigheter som tillhör alla länkar i byggkedjan. Storforum 2024 kommer att fokusera på omställningsarbete i praktiken, dvs att visa hur man går från ord till handling.

Beredningsansvariga

Olov Häggström

Beslutet ska skickas till

Vanessa Holmlund, kommunkansliet

Förnamn, Efternamn
Befattning

Olov Häggström
Utredare



Tjänsteskrivelse

2026-09-23

Kommunfullmäktige

Diariennr: KS-2025/00705

Motion 21/2025: Det behövs fler ställplatser för husvagnar och husbilar i Umeå; Anders Ågren (M), Mattias Larsson (C), Hanna Lundin Jernberg (L), Veronica Kerr (KD)

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att avslå motionen i enlighet med tekniska nämndens yttrande.

Ärendebeskrivning

I en motion till kommunfullmäktige föreslås att kommunstyrelsen ska ordna fler centrala ställplatser för husvagnar och husbilar, antingen på kommunens egen mark eller genom avtal med privata fastighetsägare. Syftet är att öka Umeås attraktivitet för husbils- och husvagnsturister, vilket i sin tur kan gynna lokala företag och besöksnäringen.

Då kommunens prioritering är förtätning av staden och bostadsbebyggelse minskar detta möjligheten med tillgänglig mark för den här typen av anläggningar. Bedömningen är därmed att det i praktiken inte är möjligt att skapa ställplatser i centrala Umeå.

Ställplats eller husbilsparkeringsplats:

- Definitionen av en ställplats är att det ska vara en särskilt iordningställd yta i huvudsak avsedd för övernattning med husbil under en begränsad tid, men den kan även i vissa fall även gälla för husvagn. Den är planerad och anpassad för ändamålet och erbjuder vanligtvis viss service, såsom möjlighet till tömning av latrin och gråvatten, tillgång till färskvatten, avfallshantering och ibland el. Ställplatser är ofta tydligt skyltade, kan vara avgiftsbelagda, bör vara tillgänglig året om och gärna bokningsbara.
- Definitionen av en husbilsparkeringsplats är i grunden en vanlig parkeringsplats där husbilar tillåts parkera, ibland även under en längre tid beroende på lokala bestämmelser. Dessa platser saknar

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00705

normalt särskild service och är inte specifikt utformade för övernattningsmen kan i vissa fall ändå vara tillåtet.

Intresset för husbilar och husvagnar är stort i Sverige. Vi ligger bland de länder i Europa med flest fordon per capita. Att det finns tillgång till ställplatser i centralorten kan därmed anses vara en viktig faktor för att attrahera denna målgrupp samt att också kunna hämta hem effekter från den typen av resande. I Umeå är dock utbudet av centrala ställplatser ytterst begränsat, den tillgång till service som behövs för ändamålet är svårt att uppfylla. Däremot finns idag ett antal husbilsparkeringar på några platser i staden. Dessutom har staden en stor och väl utrustad camping som inkluderar ställplatser för husbilar, samt ett stort antal andra campingar i hela Umeåregionen. Förutom de husbilsparkeringsplatser som finns på kommunal mark idag så förekommer även privata initiativ i staden och i kommunen där man erbjuder olika typer av ställplatser/husbilplatser.

Frågan om att tillskapa centrala ställplatser i Umeå har utretts vid flera tillfällen, men utan att hittills leda till genomförbara lösningar. Vi vet att det hade varit bra för Umeå som besöksdestination men möjligheten begränsas främst på grund av det trånga allmänna utrymmet som vi har i staden samt det konkurrerande behovet av markanvändning. Bedömningen har varit att det i praktiken inte är möjligt att skapa ställplatser i centrala Umeå.

Centrala husbilsparkeringar är dock ett alternativ till ställplatser och kan vara nyckeln för Umeå för att uppnå önskad effekt. Då vi har bra cykelavstånd inom staden så finns det goda förutsättningar och möjligheter med plats att investera i genomtänkta, kvalitativa och genomförbara lösningar som stärker besöksupplevelsen och stadens attraktivitet över tid.

Beslutsunderlag

Tekniska nämndens yttrande 2025-12-18

Beredningsansvariga

Helen Nilsson. Jenny Vindegard

Beslutet ska skickas till

Tekniska nämnden

Mark och exploatering

Helen Nilsson

Mark och exploateringsdirektör

Jenny Vindegard

Mark och exploateringsingenjör

Umeå kommun
Tekniska nämnden

Protokollsutdrag
2025-12-18

§ 123

Diariennr: TN-2025/00894

Yttrande Motion 21/2025: Det behövs fler ställplatser för husvagnar och husbilar i Umeå

Beslut

Tekniska nämnden beslutar

att föreslå Kommunfullmäktige att avslå motionen med nedan motivering.

Reservation

Stefan Nordström (M) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Maria Edblom Tauson (KD) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Ärendebeskrivning

Det har inkommit en motion som föreslår att Umeå kommun ska ordna fler centrala ställplatser för husvagnar och husbilar, antingen på kommunens egen mark eller genom avtal med privata fastighetsägare. Syftet är att öka Umeås attraktivitet för husbils- och husvagnsturister, vilket i sin tur kan gynna lokala företag och besöksnäringen.

Yttrande

I dagsläget finns ett mycket begränsat antal centrala ställplatser i Umeå. UPAB har iordningsställt ett fåtal platser vid Godsbangården, men dessa erbjuder endast uppställningsyta och saknar servicefunktioner såsom el, vatten och avfallshantering. UPAB tillhandahåller även ett mindre antal platser vid Tegelbruksvägen, cirka 5 km från centrum.

Det finns dessutom pågående privata initiativ för att tillskapa fler ställplatser inom kommunen.

För den som önskar full service finns möjlighet att parkera husbil eller husvagn vid First Camp vid Nydalasjön, där det erbjuds elström, dusch, latrintömning och annan nödvändig service.

Frågan om att tillskapa centrala ställplatser har utretts vid flera tillfällen, men utan att leda till genomförbara lösningar. Möjligheten att anlägga ställplatser i centrumnära lägen är mycket begränsad, främst på grund av

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Umeå kommun
Tekniska nämnden

Protokollsutdrag
2025-12-18

det begränsade allmänna utrymmet och konkurrerande behov av markanvändning. Kommunens prioritering är förtätning av staden och bostadsbebyggelse, vilket ytterligare minskar tillgänglig mark för denna typ av anläggningar. Bedömningen är att det i praktiken inte är möjligt att skapa fler ställplatser i centrala Umeå.

Förslag på nämnden

Stefan Nordström (M) yrkar på bifall till motionen.
Fredrik Rönn (C) ställer sig bakom Stefan Nordström (M) yrkande.
Maria Edblom Tauson (KD) ställer sig bakom Stefan Nordström (M) yrkande.
Thomas Liljedahl (L) ställer sig bakom Stefan Nordström (M) yrkande.

Johan Stål (V) yrkar på avslag till Stefan Nordström (M) yrkande och bifall till tjänsteskrivelsen.
Christina Bernhardsson (S) yrkar på avslag till Stefan Nordström (M) yrkande och bifall till tjänsteskrivelsen.
Rebecka Dejby (MP) ställer sig bakom tjänsteskrivelsen.

Tekniska nämndens beslutsordning

Ordföranden frågar om nämnden kan besluta i enlighet med tjänsteskrivelsen och konstaterar att så är fallet.

Votering begärd

Ja-röst för beslut i enlighet med tjänsteskrivelsen
Nej-röst för beslut i enlighet med Stefan Nordströms (M) yrkande

Namn och parti	Ja	Nej	Avstår
Christina Bernhardsson (S)	X		
Stefan Nordström (M)		X	
Håkan Johansson (S)	X		
Lina Farhat (S)	X		
Tommy Stark (S)	X		
Lina Vänglund (S)	X		
Johan Stål (V)	X		
Fredrik Rönn (C)		X	
Rebecka Dejby (MP)	X		
Thomas Liljedahl (L)		X	
Maria Edblom Tauson (KD)		X	
Summa:	7	4	

Justerares sign:Utdraget bestyrks:

Umeå kommun
Tekniska nämnden

Protokollsutdrag
2025-12-18

Omröstningsresultat

Med 7 ja-röster mot 4 nej-röster beslutar nämnden i enlighet med tjänsteskrivelsen.

Reservation

Stefan Nordström (M) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Maria Edblom Tauson (KD) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Beslutsunderlag

Motion 21/2025: Det behövs fler ställplatser för husvagnar och husbilar i Umeå. Bifogas.

Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut bedöms inte tillämpbar.

Beredningsansvariga

Fredrik Öhrner, trafikingenjör

Beslutet ska skickas till

Ksdiarium, märk ämnesraden med diarienummer: KS-2025/00705.

VISIT Umeå

UPAB

Näringsliv, Fredrik Lönneborg

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:



Tjänsteskrivelse

2026-09-28

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

ÖN 1:96

Diariennr: KS-2026/00915

Detaljplan för Ön 1:96 m.fl. (broetapp)

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige antar detaljplanen för Ön 1:96 m.fl., broetapp, enligt 5 kap. 27 § plan- och bygglagen (2010:900).

Syfte

Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på Norra Ön.

Ärendebeskrivning

Arbetet med att upprätta detaljplanen påbörjades av Umeå kommun, Detaljplanering 2024-03-19.

Detaljplanen ger förutsättningar för två nya gång- och cykelbroar över Umeälven, som förbinder Ön med omgivande stadsdelar, samt en gång- och cykelväg mellan dessa broar över Ön. De nya broarna ansluter till befintliga gång- och cykelstråk på Teg, vid Norra Obbolavägen, respektive Öbackaparken.

Kommunen bedömer att ett genomförande av planen kan antas innebära betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning har därför genomförts. Genomförandet av detaljplanen kräver även tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken, vilket hanteras i en separat process.

Detaljplanen överensstämmer med intentionerna för nya gång- och cykelbroar i översiktsplan, Fördjupning för Ön, antagen 2008. Broarna och gång- och cykelkopplingen däremellan planläggs som en första etapp av planerad utveckling på Norra Ön.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00915



Illustration av ny gång- och cykelförbindelse mellan Teg – Ön – Öbacka.

Samråd/Granskning

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget. Planen handläggs med utökat planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2025-02-17 t.o.m. 2025-03-14 samt granskning under tiden 2026-02-20 till 2026-03-22. Samrådsrets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Samrådsmöte hölls den 25/2 2025.

Av de synpunkter som har inkommit under granskningstiden har ett granskningsutlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av utlåtandet framgår bl.a. att planhandlingarna har kompletterats med reglering och beskrivningar avseende skyddsåtgärder kring artskydd samt geoteknik och erosion.

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

Antagande av detaljplanen föreslås överlämnas till kommunfullmäktige med anledning av att broarna är ett viktigt projekt för kommunen och av stort allmänt intresse.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00915

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2026-09-28

Protokollsutdrag BN 2026-09-23, BN § 211 – godkänd plan

Antagandehandlingar

- Plankarta daterad maj 2026
- Planbeskrivning daterad maj 2026

Övriga handlingar

- Granskningsutlåtande daterat maj 2026
- Samrådsredogörelse daterad februari 2026
- Miljökonsekvensbeskrivning daterad juni 2026

Beredningsansvariga

Magdalena Blomquist, planarkitekt

Johanna Söderholm, planchef

Föredragande

Magdalena Blomquist, planarkitekt

Kommunfullmäktiges beslut ska skickas till

detaljplanering@umea.se

Detaljplanering expedierar därefter beslutet till

- Sökande
- Sakägare som yttrat sig
- Länsstyrelsen



Utlåtande

Diarienummer: BN-2024/00060

Detaljplan för fastigheten Ön 1:96 m.fl. - broetapp inom Ön i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Ön 1:96 m.fl. - broetapp har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön.

Samråd och granskning

Planen handläggs med utökat planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2025-02-17 t.o.m. 2025-03-14 samt granskning under tiden 2026-02-20 till 2026-03-22. Samrådsrets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Följande skriftliga synpunkter har inkommit under granskningen:

LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande, 2026-03-20, som redovisas i sin helhet nedan. Därefter inkom ett kompletterande granskningsyttrande, 2026-04-28, som också det redovisas i sin helhet nedan.

Granskningsyttrande 2026-03-20:

Beskrivning av ärendet

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

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

Syftet med detaljplanen

Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön.

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Umeå kommun
Postadress: 901 84 Umeå
Besöksadress: Skolgatan 31A
Telefon: 090-16 10 00 (växel)
Webbplats: www.umea.se/kommun

Detaljplanering
Telefon: 090-16 64 90
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/detaljplanering

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

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas. Geotekniska förutsättningar är dock inte ännu bedömda, se avsnitt Geoteknik nedan.

Miljökvalitetsnormer

Närområdet kring vattenförekomsten är påverkat av bebyggelse och vägar till ca 40 %. Detta ger en preliminär klassificering av vattenförekomstens hydromorfologi som motsvarar otillfredsställande status. Bedömningen baseras på en nationell GIS-analys av digitaliserade satellitdata över markanvändning i kombination med en fördjupad analys av flygfoton av området. Dessutom är Lillåns fåra och stränder kraftigt påverkad av flottningsverksamhet eftersom i stort sett hela sträckan utnyttjades som skiljeställe för timmer. Rester av denna verksamhet finns kvar i form av strandskoningar, brofästen och andra strukturer. Denna påverkan är i nuläget inte inräknad i bedömningen, vilket gör att graden av hydromorfologisk påverkan sannolikt är underskattad. En försämring i hydromorfologin riskerar även att försämrade biologiska kvalitetsfaktorer genom att livsmiljöer för djur och växter ytterligare begränsas eller försämrade. Det gör därmed att övergripande ekologisk status riskerar att försämrade i vattenförekomsten.

Dessa uppgifter är ännu inte kvalitetssäkrade och kan komma att korrigeras fram till samrådet om åtgärdsprogram, förvaltningsplan och miljökvalitetsnormer för vatten för perioden 2028-2033 som inleds 1 november 2026. Ytterligare påverkan kan innebära en försämring av status för de morfologiska kvalitetsfaktorerna för Lillån.

Geoteknik

För de geotekniska förutsättningarna kan länsstyrelsen i nuläget inte lämna något yttrande. Länsstyrelsen har begärt in yttrande från Statens Geotekniska Institut (SGI) avseende de geotekniska förutsättningarna i området. SGI har meddelat att de ej har möjlighet att lämna yttrande inom önskad tid, men att ett yttrande kommer att upprättas. När detta mottagits av länsstyrelsen kommer slutsatserna i yttrandet att kommuniceras med kommunen.

Övriga frågor

Kulturmiljö

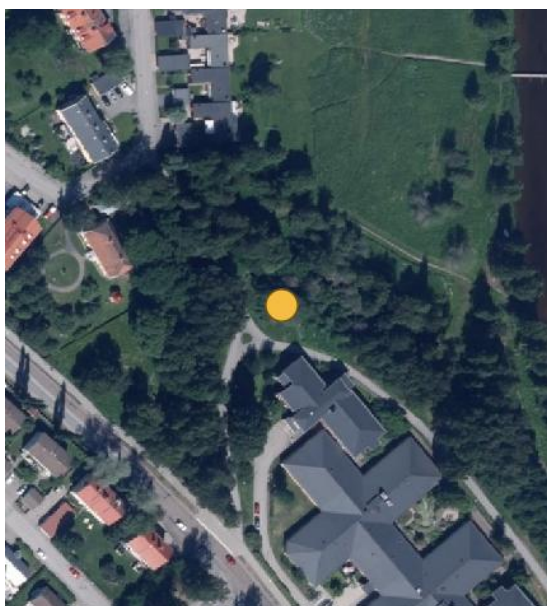
Planbeskrivningen har uppmärksammat att byggnadsminnet Tegsgården från 1825 (som är skyddat enligt kulturmiljölagen) är beläget strax intill planområdet.

Beskrivningen har dock inte uppmärksammat att det finns en jordkällare i anslutning till landfästet på brons södra del. Jordkällaren har hört till byggnadsminnet Tegsgården, men ligger inte längre inom den fastigheten. På laga skifteskartan från 1876-77 finns två byggnader utritade nära denna yta (se markering av platsen nedan), möjligen kan en av dessa vara jordkällaren. Status och det kulturhistoriska värdet på jordkällaren är dock oklart i dagsläget.

Vad gäller Öns nordvästra del så berör planen inte några lagskyddade kulturhistoriska värden eller andra kulturvärden av större betydelse.



Jordkällaren till vänster i tät vegetation.



Ungefärlig gul inprickning av jordkällaren på kartan. Tegsgården till vänster om den gula pricken.



Tegsgården under Oe, den gula pilen markerar ungefärlig placering av jordkällaren.

Naturmiljö

Naturmiljö allmänt

Planförslaget har bedömts innebära stora negativa konsekvenser på naturmiljön. På grund av områdets värden kommer flera anpassningar vara nödvändiga vid byggnationen tex. anpassad belysning, tidsreglering för när avverkningar kan genomföras, minskad yta för arbetsområde, faunadepåer, grumlingsförebyggande åtgärder, anpassad utformning av erosions-skydd/brofästen etc. Flera av dessa kan hanteras i tillståndsprövningen för vattenverksamheten som löper parallellt med planprocessen.

I MKB:n uppges: *"samtidigt innebär planförslaget att kvarvarande lövskogsmiljöer på norra Ön blir än mer känsliga för fler framtida ingrepp som ytterligare spär på de kumulativa effekterna i detta avseende"*. Fler exploateringar planeras på Ön, varpå det är viktigt att kommunen är medveten om att planförslaget i sin nuvarande form minskar marginalerna för annan exploatering i närområdet. Att anpassa utformningen och arbeten för denna åtgärd så att påverkan minimeras på naturmiljö och arter bör således vara av stort intresse för kommunen.

Generellt biotopskydd:

Biotopskyddsdispens har i MKB:n bedömts behövas för en allé vid Fiskegränd, om en arbetsväg behövs där. Detta omnämns inte i planbeskrivningen men behöver fångas upp av kommunen så att en dispens söks i god tid innan eventuellt utförande.

Artskyddsförordningen

- Det kan krävas en artskyddsdispens för fladdermöss.

Motivering: Precis som kommunen själva har bedömt för den andra planen på Ön (Norra ön bebyggelse) så ska påverkan på viloträd för fladdermöss ses som en förbjuden åtgärd och därmed hanteras med artskyddsdispens. Om det träd där spår från fladdermöss har dokumenterats behöver tas ned

eller att trädets funktion som viloplats påverkas negativt, krävs således en artskyddsdispens.

Skyddsåtgärder som måste utföras för att minimera påverkan på fladdermöss är för övrigt: jordkällaren på Teg ska skyddas under arbetets gång, belysning ska anpassas och regleras på broar och GC-väg. Det bör övervägas att införa reglering av belysning redan i planbestämmelserna.

- Ett minskat arbetsområde är nödvändigt för att minimera påverkan på vitryggig hackspett.

Motivering: 2 ha av det 20 ha värdefulla lövskogshabitatet på Norra Ön uppges i underlagen vara föremål för avverkning. Vad en sådan förlust av habitat kan innebära för vitryggig hackspett är inte helt lätt att avgöra. Gränsdragningen mellan en tillåten åtgärd till en otillåten åtgärd är inte skarp, varpå målet måste vara att hålla ned påverkan till ett minimum. Länsstyrelsen anser att det planerade markanspråket ligger i gränslandet och att det därmed inte är uppenbart att påverkan blir så liten att förbuden i artskyddsförordningen inte utlöses. Däremot ser Länsstyrelsen att det finns möjligheter att minska ned arbetsområdet och därmed spara betydligt mer av värdefulla lövskogshabitat än vad som nu är planerat. Genom att anpassa arbetsområdet till det absolut nödvändigaste finns det enligt Länsstyrelsens mening möjlighet att begränsa habitatförlusten så att förutsättningarna att kunna utföra planförslaget utan föregående artskyddsdispens ökar avsevärt.

- För övriga fågelarter, djur och växter ser länsstyrelsen ingen överhängande risk att förbuden i artskyddsförordningen utlöses. Dock krävs försiktighetsåtgärder och hänsyn vid utförandet.

Vidare bör kommunen vara medveten om att flera av slutsatserna från artskyddsutredningen (tex. för mindre hackspett) baserar sig på att arealen livsmiljö inte minskar lokalt på norra Ön i övrigt. Huruvida förbuden i artskyddsförordningen utlöses kan därmed förändras beroende på hur andra planer och exploateringar hanteras i närområdet.

Kompletterande granskningsyttrande 2026-04-28;

Länsstyrelsen har 2026-03-20 lämnat granskningsyttrande för rubricerad detaljplan. Vid detta datum saknades yttrande från Statens Geotekniska Institut. Yttrandet har sedermera inkommit och med anledning av vad som där framförs lämnas detta kompletterande granskningsyttrande.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Yttrandet från SGI lyfter ett antal brister i detaljplanen gällande de geotekniska förutsättningarna för detaljplanens genomförande. Ett antagande av detaljplanen i dess nuvarande utformning kommer att prövas.

Geoteknik

SGI's yttrande bifogas detta. Länsstyrelsen har tillsammans med kommunen haft digitalt möte med SGI. Länsstyrelsens slutsats är att kommunen behöver utreda och redogöra för följande: Redovisning av befintliga samt planerade förhållanden behövs för samtliga brofästen. Markens lämplighet ska vara prövad och det ska framgå med vilket underlag som prövningen har gjorts. När detta underlag finns tillgängligt behöver ett extra samråd ske med Länsstyrelsen gällande de geotekniska frågorna.

STATENS GEOLOGISKA INSTITUT, SGI

(yttrandet utgör bilaga till Länsstyrelsens kompletterande granskningsyttrande)

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i vår granskning.

Underlag:

1. Plankarta. Umeå kommun, daterad februari 2026.
2. Planbeskrivning. Umeå kommun, daterad februari 2026.
3. Erosions- och åtgärdsutredning. Upprättad av Tyréns, daterad 2022-04-20.
4. Översiktlig brouträdning Norra Ön-Åbackas. Upprättad av ÅF, daterad november 2019.
5. PM – Bro över Lillån. Upprättad av Bjerking & Rundquist, daterad 2025-06-13.
6. PM – Bro över Storån. Upprättad av Bjerking & Rundquist, daterad 2025-06-13.
7. Samrådsredogörelse. Umeå kommun, daterad februari 2026.
8. PM/Geoteknik – Stabilitet vid västra landfästet för ny GC-bro Östteg-Norra Ön. Upprättad av Tyréns, daterad 2025-12-15.
9. Geoteknisk stabilitetsutredning, Norra Ön, Umeå. Upprättad av Tyréns, daterad 2021-10-22.
10. MUR (Markteknisk undersökningsrapport)/Geoteknik, stabilitetsutredning Norra ön. Upprättad av Tyréns AB, daterad 2021-10-22.
11. MUR (Markteknisk undersökningsrapport)/Geoteknik, GC-bro Östteg. Upprättad av Tyréns, daterad 2026-01-23.
12. Markteknisk Undersöknings Rapport (MUR), Broetapp Norra Ön. Upprättad av LejonGEO, daterad 2024-08-15.

SGI:s synpunkter

SGI har under samrådsskedet yttrat sig, (2025-03-12 och dnr 4.3.1-2502-0294) och då framfört att:

- A. Det saknas redovisning av fält- och laboratorieundersökningar på landsidorna, så stabilitetsberäkningarna för dessa brofästen kan betraktas som

- översiktliga. Utredningen av stabiliteten för samtliga brofästen behöver uppfylla som lägst detaljerad utredningsnivå.
- B. Läget för västra bron över Lillån har ändrats och beräkningen för denna behöver revideras.
 - C. Stabiliteten behöver redovisas för befintliga och planerade förhållanden.
 - D. Stabilitetshöjande åtgärder behövs för brostöden. En genomförbar lösning behöver redovisas i planskedet och det behöver införas bestämmelser i plankarta som säkerställer att åtgärder utförs.
 - E. Bottenytan vid landfästen och brostöd behöver erosionssäkras. I bestämmelserna i plankartan anges att "...erosionsskydd får anläggas...". SGI överlät till länsstyrelsen att avgöra om bestämmelsen är tillräckligt tydlig och säkerställer att erosionsskyddet utförs.
 - F. Det behöver utredas om stabilitetshöjande och erosionssäkrande åtgärder behöver utföras på landsidorna av de båda broarna.
 - G. Kommunen och länsstyrelsen rekommenderades att bedöma om planområdet behöver utökas och/eller bestämmelser införas som säkerställer att sidostabiliteten blir tillfredsställande.
 - H. Bedömning av odränerad skjuvhållfasthet bör ses över och motiveringen förtydligas.
 - I. De geotekniska handlingarna bör kompletteras med grafiska sammanställningar av härledda värden för skjuvhållfasthet kring brostöden. Det bör även förtydligas hur de lokala förhållandena vid brostöden förhåller sig i relation till det generella medelvärde för skjuvhållfasthet inom utredningsområdet som helhet.

I samrådsredogörelsen [7] framgår att de geotekniska utredningarna ska ha kompletterats. I planhandlingarna ingår inga geotekniska utredningar eller marktekniska utredningsrapporter men [8], [9], [10], [11] och [12] har skickats till SGI efter förfrågan. SGI anser inte att kommunen visat i planhandlingarna att marken är lämplig för planerad markanvändning.

I de geotekniska handlingarna som SGI fått efter förfrågan kan vi inte se att tidigare synpunkter hanterats bortsett från det västra landfästet där kommunen kompletterat med [11] och [8], där undersökningar och beräkningar utförts i planerat broläge. Här har beräkningar utförts för befintliga och planerade förhållanden och det finns en grafisk sammanställning av den odränerade skjuvhållfastheten. För övriga brofästen kan vi inte se att de geotekniska handlingarna har reviderats och därmed kvarstår synpunkt A, C, D, H och I för dessa. Även synpunkt F kvarstår vad gäller norra broläget för bron över Storån.

Vad gäller synpunkt H har valet av odränerad skjuvhållfasthet motiverats i [8] men kvarstår i [9].

Vad gäller synpunkt G så noterar vi att planområdet vid västra brofästet vid Lillån är ca 16 m brett. Vägbanken i stabilitetsberäkningen i [8] är ca 20 m.

Vi överlåter till kommunen och länsstyrelsen att avgöra om planområdet behöver utökas.

Vi noterar att [5] inte visar samma broläge som i plankartan [1] och att [8] och [11] inte listas i de geotekniska underlagen.

För att underlätta för kommunen i det fortsatta planarbetet anser SGI att kommunen bör upprätta en markteknisk undersökningsrapport och en PM Geoteknik för aktuell detaljplan. Detta skulle öka tydligheten och underlätta vid kommande lovgivning.

Sammanfattning

Tidigare framförda synpunkter kvarstår delvis och planen bör därför justeras inför antagande.

Extra samråd gällande geotekniska frågor

Ett extra samråd, angående geotekniska frågor, hölls mellan Länsstyrelsen, Statens geologiska institut och kommunen den 29 maj 2026.

Vid det extra samrådet framkom att de kompletterande utredningar kring geoteknik och stabilitetsåtgärder som kommunen låtit göra svarar upp mot de kompletteringar och förtydliganden som SGI efterfrågat. Därmed såg Länsstyrelsen heller inte några behov av ytterligare kompletteringar eller tillägg till sitt yttrande.

Kommentar

Prövningsgrunder

Kommunen noterar att det ska inledas ett arbete kring åtgärdsprogram, förvaltningsplan och miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten för perioden 2028–2033 som kan komma att påverka framtida klassificering av vattenförekomen. Det föranleder dock ingen förändring i de bedömningar gällande MKN för vatten som nu är gjorda inom ramen för planprocessen. Kortsiktigt uppstår små negativa effekter genom förhöjd grumling men dessa är övergående och på sikt bedöms påverkan på vattenkvaliteten bli obetydlig. Ingen statusförsämring bedöms uppkomma och möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten bedöms inte äventyras. Planförslagets påverkan beskrivs i planbeskrivning och till planen tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

För att öka tydligheten när det gäller de geotekniska förhållandena och underlätta för kommande processer har kommunen låtit upprätta en markteknisk undersökningsrapport och en PM Geoteknik för detaljplanen i enlighet med SGI:s rekommendation. Planbeskrivningen kompletteras och förtydligas med slutsatser och rekommendationer från PM Geoteknik. För att säkerställa att byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till risken för erosion införs i detaljplanen

utformningsbestämmelse för allmän plats för landfästen på norra Ön att landfäste ska pålas.

Övrigt

Kommunen känner väl till den jordkällare som tidigare tillhört Tegsgården och som nu ligger inom parkområdet på Tegssidan. Jordkällaren berörs dock inte av planområdet och bedömningen är att jordkällaren inte kommer att påverkas av ett genomförande av planen och att den fortsatt kommer att finnas kvar. Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av jordkällaren och den bedömda påverkan. Jordkällaren kommer att skyddas under byggtiden.

I plankartan införs en egenskapsbestämmelse för allmän plats med betydelsen att belysning ska anpassas för att skydda nattaktiva djur. Ev. artskyddsdispens kommer att hanteras inom ramen för genomförandeprocessen.

Arbetsområdets utbredning regleras inte i detaljplanen utan avgränsningen av arbetsområden utreds i tillståndsansökan för vattenverksamhet. Här är kommunens ambition att arbetsområdets utbredning ska vara så litet som möjligt för att så få befintliga träd ska påverkas. Artskyddsfrågan för fladdermöss kommer att hanteras samlat i tillståndsansökan för både planområdet för bron och GC-stråk samt arbetsområdet. Här ingår försiktighetsåtgärder och hänsyn som planeras under genomförandet av planen som på en översiktlig nivå beskrivs i planbeskrivning och plan-MKB och mer detaljerat i tillståndsansökan och tillstånd-MKB för att hanteras i tillståndsprövning för vattenverksamhet som löper parallellt med planprocessen.

Planbeskrivningen uppdateras med en beskrivning om att biotopskyddsdispens kan behövas för en allé vid Fiskegränd, om den påverkas av arbetsväg, så att dispens söks i god tid innan eventuellt utförande.

TRAFIKVERKET

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

SWEDAVIA

Nuvarande planförslag bedöms inte innebära någon negativ påverkan på Umeå Airport.

Swedavia önskar dock att framföra följande:

Planområdet är inom riksintresset Umeå Airports påverkansområde för flyghinder och detta bör framgå av planbeskrivningen. På platsen ska inga objekt överstiga en totalhöjd (markläge + objekt) om 59,4 m ö.h.

Utöver ovan har Swedavia inga övriga synpunkter i denna granskning.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning om att planen ligger inom påverkansområde för flyghinder.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten lämnar inget svar i ärendet.

VATTENFALL

Vattenfall Vattenkraft AB, nedan Vattenfall, hänvisar till tidigare ingivet samrådsyttrande daterat den 30 maj 2025 och ingivet samrådsyttrande till det kompletterande avgränsningssamrådet för vattenverksamhet KS-2024/00842 och av Vattenfall däri framförda aspekter rörande broarnas utformning daterat den 18 mars 2026.

Då Vattenfall inte fick samrådsremissen för detaljplanen i tid gavs bolaget möjlighet att yttra sig i efterhand och noterar att yttrandet inte finns upptaget i samrådsredogörelsen till detaljplanen. Bolaget anser att yttrandet borde ha tagits med i samrådsredogörelsen med bemötande från kommunen. Till granskningsredogörelsen bör tidigare yttrande och aktuellt yttrande bemötas.

Vattenfall ser positivt på att Umeå kommun delvis justerat broarnas utformning med avseende på antal brostöd, även om detaljplanen inte reglerar broarnas utformning i detalj. Vattenfall anser att de av bolaget framförda aspekterna rörande broarnas utformning bör beaktas i det fortsatta arbetet med planeringen och genomförandet av broarna. Bolaget saknar uppgift om vilka riskbedömningar som har gjorts kopplat till risk för ökad iskravning och proppbildning samt hur detta inverkar på erosionsrisken i aktuell del av älven. Vattenfall anser att denna risk bör beaktas vid slutlig utformning av broarna.

Vattenfalls samrådsyttrande daterat 30 maj 2025

Inledningsvis får Vattenfall framhålla att bolaget inte har något att erinra mot tillåtligheten av uppförandet av broarna.

Kommunen behöver i sitt fortsatta arbete utreda om brokonstruktionerna kommer att ha en dämmande funktion som påverkar nivån på nedströmsvattenytan vid Stornorrfors kraftverk. Det kommer i så fall att föranleda produktionsbortfall i Vattenfalls verksamhet vid kraftverket. Omfattningen av ett eventuellt produktionsbortfall och storleken på ett framtida intäktsbortfall behöver således utredas och redovisas i ansökan. Vattenfall

förutsätter att kommunen kompenserar Vattenfall vid eventuellt produktionsbortfall.

Vattenfall noterar härutöver att det är relativt många brostöd i den föreslagna bron över Lillån, vilket i sig skulle kunna medföra en större risk för dämning än vid en konstruktion med färre brostöd. Vattenfall utgår ifrån att de överväganden som gjorts ifråga om de valda konstruktionerna kommer att redovisas inom ramen för den kommande MKB:n. Om de valda konstruktionerna, utöver den dämning som brostöden medför, innebär en förhöjd risk för iskravning eller igensättning förutsätts att detta beaktas vid beräkning av anläggningens dämmande effekt.

När det gäller åtgärdernas utförande under byggskedet vill Vattenfall för god ordnings skull erinra om att planeringen bör ske med beaktande av risken för högflödessituationer.

Vattenfall emotser en fortsatt underhandskontakt med projektet och bistår gärna vid en bedömning av eventuell påverkan på Vattenfalls verksamhet i Stornorrfors.

Kommentar

Vattenfall yttrade sig under samrådet och skickade sitt yttrande till Kommunstyrelsen, KS-2024/00842, och därmed registrerades inte yttrandet i byggnadsnämndens detaljplaneärende, BN-2024/00060. Yttrandet har i efterhand registrerats även i planärendet och tas nu med i utlåtandet för detaljplanen, se rubriken *Vattenfalls samrådsyttrande daterat 30 maj 2025* ovan.

Detaljplanen reglerar ingen detaljutformning av broarna såsom antalet brostöd eller konstruktion. Alla de frågorna, liksom risk för iskravning och proppbildning, hanteras i kommande tillståndsprövning och detaljprojektering. Kommunen kommer ha en fortsatt dialog med Vattenfall i de kommande processerna.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget med reservation för följande synpunkter:

Anläggandet av broarna medför stora negativa konsekvenser för värdefulla naturmiljöer som riskerar att förbuden i artskyddsförordningen utlöses och att det krävs dispens för fridlysta arter som berörs.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och planbeskrivningen behöver därför tydligare visa vilka konkreta skyddsåtgärder som behöver vidtas för att förbuden i artskyddsförordningen inte ska aktualiseras för fladdermöss och vitryggig hackspett.

Artskyddsutredningen bör fokusera på konsekvenserna av broetableringen för arter och deras livsmiljöer ur ett artskyddsperspektiv samt vad konsekvenserna bedöms bli om en viss skyddsåtgärd vidtas eller inte. I artskyddsutredningen bör fokus ligga på förslag på åtgärder, medan det i MKB:n och i planbeskrivningen bör förtydligas vilka konkreta skyddsåtgärder som faktiskt ska vidtas. Argumentationen behöver vara tydligt underbyggd med fakta och vad konsekvensen kan bli om rätt typ av skyddsåtgärder vidtas, alternativt uteblir.

Om MKB:n och planbeskrivningen inte blir tillräckligt tydliga i det här skedet kan krav på kompletteringar komma från prövande myndighet i senare skede med risk för ännu mer förseningar. Om underlaget är bristfälligt innebär det att planbeskrivning och MKB inte tillräckligt tydligt visar varför artskyddsdispens inte behövs och risken ökar för att förbuden i artskyddsförordningen aktualiseras.

I bilagd Miljökonsekvensbeskrivning för *Detaljplanen Ön 1:96 med flera (broetapp) Granskningsversion* finns specifika kommentarer om var i dokumentet förtydliganden är nödvändiga.

Bakgrund

Planens syfte är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön. Genomförandet av detaljplanen kräver tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

På norra Ön pågår ett detaljplanearbete (BN-2013/00345) för att skapa förutsättningar att utveckla en ny stadsdel. För att delfinansiera broprojekten med bidrag från statliga stadsmiljöavtal har broplanen lösts ut från detaljplanen för norra Ön för att skynda på tillståndsprocessen för broprojektet.

I samrådsskedet framförde miljö- och hälsoskyddsnämnden följande synpunkter:

- Planbeskrivningen behöver kompletteras med skyddsåtgärder både inom och utanför planområdet för att minska negativa konsekvenser för naturmiljöer och säkerställa en gynnsam lokal populationsutveckling för berörda skyddade arter.
- Vid cykelvägen på Tegssidan ligger en jordkällare som både har ett kulturellt och värde som ett potentiell vinterkvarter för fladdermöss.
- För att säkerställa brokonstruktionen kan det behöva utföras stabilitetshöjande åtgärder vid broarnas landfästen. Förtydliga om åtgärder för att höja stabiliteten av strandbrinken kommer ske inom detaljplaneområdet, alternativt utöka detaljplaneområdet eftersom stabilitetsåtgärderna innebär varaktig ändring av nuvarande markförhållandena.
- Under arbetet med detaljplanen för att skapa förutsättningar för bostäder och verksamheter på norra Ön föreslogs det i dagvattenutredningen att avleda dagvattnet via ledningar vid brofästena. Detta för att minska

påverkan på strandmiljöerna. Om detta fortfarande är aktuellt bör broplanen kompletteras angående detta.

Samtliga synpunkter från nämnden i samrådsskedet har beaktats i granskningshandlingarna förutom den första punkten.

Kommentar

MKB och planbeskrivning kompletteras kring vilka konkreta skyddsåtgärder som planeras vidtas för att inte förbuden i artskyddsförordningen inte ska aktualiseras.

LANTMÄTERI

Planfrågor som berör Lantmäterimyndighetens kommande arbete Lantmäteriets arbetsuppgifter, efter det att detaljplanen har vunnit laga kraft, är att med stöd av detaljplanen avstycka föreslagna tomtplatser och inrätta/omforma/utöka gemensamhetsanläggningar för vägar och hamnar.

Vid genomgång granskningshandlingar (daterade februari 2026) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Planbeskrivning

Det står att planområdet berör befintliga servitut, i Genomförandebeskrivningen. Men det är inte angivet vilka och hur de påverkas, detta måste redogöras.

Plankartan

Kan inte hitta vad fastigheten heter på Tegsidan där bron ska ansluta, måste anges.

För plangenomförandet viktiga frågor där planen bör förbättras

Planbeskrivning

Det är väldigt svårt att förstå i de gamla befintliga planerna var broarna kommer ansluta till land, det bör ritas ut i de gamla planerna.

Det står angivet på många platser om Storån och Lillån men namnen är inte utsatta i någon karta. Dessa namn behöver även placeras ut i detaljplane-kartan.

Det står inget hur snöhanteringen skall lösas för den del som är planlagd som gata.

Röda markeringar syns inte på figur 33.

Det är väldigt oklart hur stora kostnaderna kommer bli för fastighetsägarna på Ön genom den så kallade exploateringsersättningen. Sedan behöver det

även preciseras vilka dessa "fastighetsägare på Ön" är och vilka "fastighetsägarna i byarna på Ön" är.

Det bör framgå att gemensamhetsanläggningen bör omprövas så att det inte längre ska vara gemensamhetsanläggning i den del som planläggs som gata.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras i genomförandebeskrivningen med vilka servitut som berörs av planen och hur de påverkas.

Fastighetsnamnet, för fastigheten där bron ansluter på Tegssidan, finns angivet på plankartan i den del av fastigheten som ligger i älven.

Vilka delar av gällande planer som berörs av planförslaget beskrivs i text. Markeringar på figur 33 justeras.

Den fördjupade översiktsplanen, Fördjupning för Ön, beskriver utvecklingen av ny bebyggelse på Ön. De två gång- och cykelbroarna samt gång- och cykelkopplingen över Ön som planläggs i denna detaljplan (BN-2024/00060, *Ön 1:96, broetapp*) är ett steg i en etappvis utbyggnad av Ön i enlighet med Fördjupning för Ön. Även pågående detaljplan för Norra Ön (BN-2013/00345) är ett steg i utbyggnaden.

Övriga fastighetsägare/exploatörer som genom planläggning kan komma att utveckla Ön har nytta av allmänna anläggningar som planläggs i ovanstående detaljplaner. Finansiering av de broar som planläggs i denna detaljplan (BN-2024/00060) kan således komma att ingå i exploateringsersättning vilket regleras i exploateringsavtal med berörd exploatör.

Ett särskilt dokument för exploateringsersättning på Ön, med fastställda principer och nivåer för ersättning kommer att upprättas i samband med detaljplanen för Norra Ön (BN-2013/00345).

Grundprincipen när det gäller allmän plats, gata, med kommunalt huvudmannskap är att fastighetsägare/ga eller kommun kan ta initiativ till inlösen. Syftet med planläggningen innebär att det är kommunen som ska sköta den korsningen vid Nabbvägen.

Kommunen uppfattar det inte som praktiskt att ompröva ga:3 idag eftersom omprövning ändå kommer ske i samband med planläggningen av norra Ön. Där planeras vägnätet och huvudmannskapet också på ett annat sätt.

BRAND- OCH RÄDDNINGSNÄMNDEN/BRANDFÖRSVAR

Brandförsvaret inget att erinra.

UMEÅ ENERGI AB

För fjärrvärmeledningar och bredbandsledningar inget att erinra.

För elledningar (Elnät AB):

Inom planområdet förekommer regionnätsluftledning samt regionnätskabel. Luftledning finns på Ön och passerar tilltänkt yta för väg mellan broarna. Regionnätskabel återfinns vid brofästet på stadssidan. Se nedan för karta som visar vart dessa ligger. Om luftledning eller kablar behöver flyttas eller justeras bekostas detta av exploateringsprojektet. Detta kräver en ledningssamordning.



Kommentar

Luftledning bedöms inte beröras av exploateringen utöver anpassningar vid arbete under och i närheten av den. Påverkan på och hantering av regionnätskabel studeras vidare i detaljprojektering, i samråd med Umeå Energi. Eventuella åtgärder förorsakade av exploateringsprojektet bekostas av det samma.

VÄSTERBOTTENS MUSEUM AB

Västerbottens museum konstaterar att det reviderade förslaget innebär en ändrad placering av bron över Lillån samt av gång- och cykelvägen på Tegsgården. Den föreslagna sträckningen ligger i direkt anslutning till byggnadsminnet Tegsgården.

Tegsgården, uppförd 1825 och byggnadsminnesförklarad 1969, har höga kulturhistoriska värden som omfattar såväl huvudbyggnaden som dess

parkliknande miljö. Den nya sträckningen riskerar att medföra en påtaglig påverkan på byggnadsminnet och dess närmiljö, både genom intrång i parkmiljön och genom anläggningsarbeten av väg och bro. Föreslagen placering av väg och bro riskerar även att försvåra förståelsen av platsens historiska karaktär och sambandet mellan byggnaden och dess omgivning (t ex jordkällaren) och övriga spår.

Museet anser därför att lokaliseringen bör omprövas och att placeringen bör återgå till det förslag som redovisades i plankartan inför samrådet. Broförbindelsen och dess anslutningar bör i stället utredas med utgångspunkt i att undvika intrång i byggnadsminnets direkta närmiljö.

Förslag på åtgärder

Västerbottens museum bedömer att planförslaget, i den del som avser brosträckningen vid Tegsgården, innebär en negativ påverkan på byggnadsminnet och dess omgivning. Museet förordar därför att sträckningen ses över och att alternativa lösningar prövas.

En konsekvensanalys av det nya förslagets påverkan på byggnadsminnets kulturvärden bör genomföras inom ramen för planarbetet.

Kommentar

Broförbindelsen över Lillån föreslås få en placering som, på Tegssidan landar i befintligt parkområde, främst på grund av de svåra geotekniska förhållandena i det alternativ som föreslogs i samrådet. En annan viktig fördel med den placering som nu föreslås är att den bättre kopplar till befintliga gång- och cykelstråk i parkområdet och längs Norra Obbolavägen.

Kommunen bedömer att planförslaget inte kommer att påverka byggnadsminnet Tegsgården negativt. Parkområdet, som är allmän plats, intill Tegsgården kommer att bestå och så även jordkällaren så det sambandet förändras inte. Under byggtiden kommer åtgärder att vidtas för att inte byggnadsminnet ska påverkas.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN UMEÅ MED OMNEJD, NATURSKYDDSFÖRENINGEN VÄSTERBOTTEN

Föreningens övergripande inställning till exploatering av Ön

Föreningen är i grunden positivt inställd till utveckling av gång- och cykelvägar i Umeå stad samt tillgängliggöranden av rekreationsområden i och i närheten av staden. Vi menar dock när det kommer till Ön, mitt i Umeälven i centrala Umeå, att det är en för Sverige nästan unik stadsnära naturmiljö som rätt förvaltnad skulle kunna bli en stor attraktionskraft för staden och dess invånare. Med en försiktig förvaltning skulle Ön kunna tillgängliggöras för umebornas rekreation samtidigt som naturvärdena bibehålls och till och med ökas, något som omöjliggörs med de planer kommunen har för att exploatera Ön.

Vidare menar vi att det är ett bakvänt förfarande att först anlägga en GC-väg på Norra Ön, innan den större detaljplanen för bebyggelse av Norra ön är granskad och antagen. I broutreringen hänvisar man till tillgängliggörande av rekreationsvärden och förbindelser till den tänkta bebyggelsen. Den planerade exploateringen genom bebyggelse kommer till stor del förstöra just de rekreationsvärden som motiverar brobygget.

Som vi ser det kommer den större detaljplanen för bebyggelse på Norra Ön att hamna i strid med artskyddsförordningen och därför potentiellt aldrig kunna genomföras. Motiven för att påbörja brobyggen till Ön innan den detaljplanen är antagen anser vi därför är svårmotiverat, inte minst utifrån de konstaterade naturvärden som finns där.

Sist men inte minst, det finns redan tre broar till ön. Om man på allvar vill tillgängliggöra Öns rekreationsvärden utan att samtidigt förstöra naturvärdena skulle dessa broar kunna uppdateras och knytas samman tydligare för gång och cykeltrafikanter, eventuellt ihop med anläggandet av en bro enbart från centrum-sidan med minimala markanspråk i jämförelse med de broar som i den aktuella remissen planeras. Nedan följer vårt yttrande om de mer specifika frågor som broutreringen väcker.

Vårt yttrande i sammanfattning

Nedan följer vårt yttrande över broutreringen i granskningsfasen. Vi lyfter där fram och kommenterar frågor som rör artskydd och markförhållanden. Det för oss in i resonemang om frågor som rör fragmentering och isolering av arters livsmiljöer, konnektivitet, kumulativa effekter kompensation åtgärder samt tillägg till vad som redan framkommit om hur detta förhåller sig rättspraxis i artskyddsfrågor. Vi lyfter specifikt några arter med särskilt högt skyddsvärde och visar hur även små ingrepp kan vara av stor betydelse i redan fragmenterade områden.

Sammantaget är vår bedömning att det aktuella brobygget kan komma att hamna i strid med artskyddsfrågor och därför är svårgenomförd i sin nuvarande form. Åtgärden kan också behöva belysas gentemot naturreservatsförordningens krav som i sig betonar behovet av att bevara och öka andelen gröna områden i stadsmiljöer och nå god miljöstatus samt gynnsam bevarandestatus för livsmiljötyper som omfattas av habitatdirektivet. För att undvika det bör broarna byggas på så vis att naturvärdena inte äventyras. Vår förståelse är att det innebär att broarna måste anläggas så att i princip ingen skog behöver avverkas och erosionsskydd inte heller anläggas. Att ett fåtal naturvärdesträd skulle avverkas vid anläggningen torde vara försumbart i sammanhanget så länge detta kompenseras. Detta skulle naturligtvis innebära ett stort avsteg från nuvarande tekniska detaljer i planbeskrivningen. Om brobygget rent tekniskt kan omformas och utföras på det viset är inte vår sak att uttala oss om.

Det är också av vikt att vattnets kvalitet och risk för försämring beaktas, något som regleras i vattendirektivet.

Kommentar

Kommunen har beviljats stadsmiljöavtal för medfinansiering av gång- och cykelbroarna till Ön som har en begränsning i tid. De aktuella broarna planläggs därför i en egen detaljplan, för att kommunen ska hinna ta del av stadsmiljöavtalet, då detaljplanen för norra Ön innehåller en rad osäkerheter. De nya gång- och cykelbroarna kommer att bli viktiga för Umeå både ur ett rekreativt och socialt perspektiv samt kunna bidra till ökad framkomlighet för de hållbara färdssätten.

Kommunens bedömning är att broarna kan genomföras utan att naturvärden på platsen långsiktigt äventyras. MKB och planbeskrivning har kompletterats med förslag till skyddsåtgärder, bl.a. med att trädfällningar och avverkningar utförs utanför fåglarnas häckningstid och tider för migration och yngelkolonier av fladdermöss. Påverkade strandskogar ska återplanteras. I tillståndsansökan för vattenverksamhet ingår ytterligare skyddsåtgärder under genomförandet av planen/byggheten för att klara artskyddet.

VÄSTERBOTTENS ORNITOLOGISKA FÖRENING (VOF)

Härmed avges remissyttrande från Västerbottens ornitologiska förening (VOF) gällande förslaget till ny detaljplan för broförbindelser till Ön (Ön 1:96 m.fl.). VOF har tagit del av utsänt underlag och fokuserar i detta yttrande på de aspekter rörande fågelskydd och biologisk mångfald som inte i tillräcklig grad belyses eller preciseras i de befintliga utredningarna.

1. Artskyddsutredningen avseende vitryggig hackspett (vitryggen)

Underlaget tar särskilt upp frågan om befintliga lövskogar på ön är tillräckligt stora för att utgöra ett eget revir för vitryggen. Å ena sidan kommer man fram till att Ön tycks "utgöra ett gränsfall till att vara del av ett fullgott revir för vitryggen". Men man påpekar också att "Dock ska det kanske inte dras för stora växlar på resultaten; häckningsförsök har under senare år bevisligen gjorts även i områden som inte hamnar i kategorin med högsta habitatvärde."

VOF vill i sammanhanget hänvisa till två nyare studier (Ettwein et al., 2025; Ettwein et. al, 2026) om storleken på vitryggens behov av lämpliga biotoper, både för häckning och resten av året. Dessa båda studier pekar på att revirstorlek under häckningstid kan antas vara så lite som ca 20–50 ha men under övrig tid på året mycket större. Utifrån dessa källor och utredningens egna slutsatser så finns det därmed anledning att inte utesluta att vitryggen finner Ön lämplig som habitat för häckning. Mot bakgrund av att vitryggen är i behov av betydligt större områden med lämplig biotop i form av lövskog utanför häckningstid under större delen av året så finns det givetvis

också anledning att totalt sett värna dessa miljöer i det aktuella området, även om vittryggen skulle häcka i närheten i stället.

2. Förtydligat skydd under häckningstid (EU-dom C-784/23)

Underlaget nämner att avverkning bör ske utanför häckningstid. VOF vill dock understryka betydelsen av det nya förhandsavgörandet från EU-domstolen (mål C-784/23) från augusti 2025.

- **Kvalifikationsgräns:** Enligt den senaste tolkningen från Naturvårdsverket och Skogsstyrelsen omfattas avverkning av förbudet mot störning om skogen innehåller cirka **tio häckande fågelpar per hektar**. Med tanke på de höga naturvärdena i strandskogarna på Ön är det högst sannolikt att denna täthet uppnås.
- **VOF kräver:** Att kommunen genomför en specifik inventering för att fastställa par-tätheten per hektar i de berörda lövskogspartierna för att säkerställa att förbudet i artskyddsförordningen inte överträds genom "avsiktlig störning".

3. Standardiserad uppföljning och metodik

Underlaget föreslår uppföljning men preciserar inte metodvalet.

- **Metodkrav:** BirdLife Sverige betonar att inventeringar måste utföras under lämpliga tider på året för att relevanta arter ska upptäckas med stor sannolikhet.
- **VOF kräver:** Att all uppföljning av skyddsvärda fåglar sker enligt Naturvårdsverkets "**Manual för uppföljning i skyddade områden – Skyddsvärda fåglar**". För de arter som identifierats på Ön, såsom hackspettar och rovfåglar, bör specifika metoder som "Förenklad revirartering" (metod 3.6) användas för att mäta huruvida bevarandemålen uppnås.

4. Ekologisk kompensation enligt BirdLife Sveriges riktlinjer

Även om underlaget nämner att konsekvenserna kan minskas genom kompensation, saknas en tydlig tillämpning av BirdLife Sveriges principer.

- **Trestegshierarkin:** BirdLife Sverige anser att ekologisk kompensation ska följa tre steg: undvika, minimera och sist kompensera. Kompensation får aldrig vara en förevändning för exploatering av områden som annars inte hade tillåtits.
- **VOF kräver:** Om skada på strandskogens ekologiska funktion bedöms som oundviklig, ska kompensation ske genom **restaurering eller skydd av likvärdig livsmiljö** i närområdet. Detta bör inkludera

skapande av nya boplatser såsom holkar för hålbbyggare i urbana miljöer där naturliga hålträd går förlorade.

5. Störningsskydd vid drönanvändning, belysning, kanalisering av besökare

Underlaget berör ljusstörningar, men saknar riktlinjer för drönare som ofta används vid inspektion och byggnation av broar. Det behöver planeras med hänsyn till fågelskydd genom kanalisering av besökare.

- **Drönarpolicy:** Fåglar störs uppenbart av drönare, särskilt under häckningstid. BirdLife Sveriges inställning är att drönare ska undvikas i känsliga fågelmiljöer såsom strandängar och skogsområden med skyddsvärda arter.
- **VOF kräver:** Ett uttryckligt förbud mot drönanvändning inom arbetsområdet under perioden mars–augusti för att skydda häckande fåglar. Vidare bör belysningen på broarna utformas så att den inte bara minimerar spilljus utan även undviker att fungera som en **barriär för fågelsträck** nattetid, i linje med BirdLife Sveriges riktlinjer för urban miljö.

6. Datatransparens och rapportering

För att säkerställa att beslutsunderlaget är korrekt och tillgängligt krävs noggrann rapportering.

- **Artportalen:** BirdLife Sverige förväntar sig att alla naturvårdsintressanta observationer rapporteras till Artportalen.
- **VOF kräver:** Som ett villkor för projektet ska samtliga inventeringsdata från konsultutredningar laddas upp i Artportalen. Information om särskilt känsliga arter (t.ex. vittryggig hackspett eller sommargylling) ska hanteras med vederbörlig sekretess genom dolda observationer för att undvika otillbörlig störning från besökare.

Sammanfattningsvis anser Västerbottens ornitologiska förening att föreslagen exploatering innebär så stora ingrepp i unika strandmiljöer att kraven på försiktighetsmått, metodval och compensation måste skärpas avsevärt för att projektet ska kunna anses förenligt med modern artskyddspraxis.

Kommentar

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med förslag till skyddsåtgärder, bl.a. med att trädfällningar och avverkningar utförs utanför fåglarnas häckningstid och tider för migration och yngelkolonier av fladdermöss. Detta innebär att avverkning ska ske främst under vintertiden mellan den 15 okt - 1 mars. Skyddsåtgärder för att minska påverkan under genomförandet/bygghfasen hanteras i tillståndsansökan för

vattenverksamhet. Nödvändiga avverkningar av enstaka träd inom arbetsområdet som av tvingande skäl måste ske utanför den tiden krävs en specifik utredning huruvida trädet används av för häckande fåglar eller som viloplats för fladdermöss.

Kommunen ställer alltid krav på att intressanta arter som observeras vid natur- och riktade artinventeringar ska inrapporteras till artportalen av inventeringsansvarig.

Skyddsåtgärderna i MKB har kompletterats med att under perioden mellan mars - augusti inte får användas drönare för inspektion av broar eller arbetsområdet. Akut nödvändiga drönarinsatser genomförs helst mitt på dagen mellan 11 - 16.

BIRDLIFE SVERIGE

BirdLife Sverige lämnar här nedan synpunkter med anledning av planförslaget med preliminärt syfte att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön. Föreningen ser aktuell detaljplan som en del i en framtida exploatering av Ön som sannolikt kommer att aktualisera artskyddsförordningens förbudsregler med anledning av förekomst av mindre hackspett och vitryggig hackspett m.fl. För mer detaljerade synpunkter i detta hänseende hänvisas till yttranden från Västerbottens Ornitologiska Förening (VOF) och Naturskyddsföreningen i Umeå.

Bakgrund

Umeå kommun planerar att utveckla en stadsdel på norra delen av Ön. Utvecklingen innebär att delar av naturmiljöerna som finns på Ön idag ersätts av bebyggelse, vilket påverkar många arters livsmiljö. Stora delar av befintlig strandlövskog kommer behöva tas ner för att möjliggöra stabilitets- och erosionsåtgärder. Utgångspunkten är att majoriteten av strandskogarna ska återställas för att på sikt återskapa naturvärden, medan vissa delar iordningsställs som parkmark. Umeå kommun föreslår att avsätta områden på Ön till naturområden i syfte att säkerställa en gynnsam populationsutveckling för de fridlysta arter som riskerar att påverkas negativt av bebyggelseutvecklingen. Kommunen gör bedömningen att den planerade bebyggelseutvecklingen, tillsammans med de områden som föreslås att bevaras, har anpassats i tillräcklig omfattning för att artskyddsförordningens förbud inte ska aktualiseras för majoriteten av förekommande arter.

BirdLife Sveriges bedömning och ståndpunkter

För att avgöra om exploateringen riskerar att utlösa förbuden i artskyddsförordningen behöver en bedömning göras avseende hur såväl mindre som vitryggig hackspett nyttjar norra Ön, hur arterna påverkas av borttagandet av livsmiljöer och om det finns skyddsåtgärder som kan vidtas för att påverka inte ska uppstå. I bedömningen behöver även ställning tas till om

störningen saknar betydelse för att återupprätta arterna på en tillfredsställande nivå. Norra Ön ligger inom en utpekad värdetrakt för vitryggig hackspett, vilket medför att lövskogar med betydande livsmiljövärden bör gynnas för att främja artens bevarande. Av hittills redovisade planer framgår att ungefär 20 hektar lövskogsmiljöer på norra Ön försvinner i och med den planerade exploateringen.

Enligt Mark- och miljööverdomstolens avgörande i mål P 10706-21 måste utredningen för en detaljplan utesluta risken för otillåten störning av skyddade arter. Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) upphävde den för målet aktuella detaljplanen med hänvisning till att Stockholms stad inte i tillräcklig omfattning hade utrett den mindre hackspettens status och överlevnadsmöjligheter. På mycket liknande sätt upphävdes en detaljplan i Härnäs kommun i mål P 1715-23. Dessa domar påvisar att förväntad störning som kommer av föreliggande detaljplan kräver dispens från artskyddsförordningen.

P 1715-23: "Domstolen noterar därtill att planen, utöver den naturmark som sparats i planområdets nordvästra del, inte säkerställer några andra av de i artskyddsutredningen föreslagna åtgärderna för att minimera påverkan på arterna. Vidare är det genom utredningen inte klarlagt i vilken omfattning det behövs och finns förutsättningar att meddela eventuella dispenser från förbuden i artskyddsförordningen (jfr 14 § artskyddsförordningen)... Mark- och miljööverdomstolen bedömer, med utgångspunkt i den enligt detaljplanen medgivna markanvändningen samt vad som genom utredningen framkommit om naturvärdena och skyddade arter inom eller i anslutning till området, att förhållandena är sådana att ett genomförande av planen kan antas medföra betydande miljökonsekvenser i form av påverkan på skyddade arter."

P 10706-21: "Det finns i och för sig inte något formellt krav på att eventuellt behövliga dispenser ska ha inhämtats innan beslut om detaljplan fattas. Om frågan om skyddade arter tas upp först sedan övriga prövningar slutförts finns det dock en risk att någon verklig prövning av förutsättningarna för undantag från skyddet inte kommer till stånd (se rättsfallet RÅ 2005 ref. 44). Regelsystemet måste anses förutsätta att den information som krävs i dessa avseenden ska finnas tillgänglig i ett ärende om detaljplan, genom en miljökonsekvensbeskrivning eller, om det är tillräckligt, genom utredning i enklare form. Ett bristfälligt beslutsunderlag kan vara skäl för att ett beslut att anta en detaljplan inte kan godtas (se bl.a. rättsfallet MÖD 2014:4)."

BirdLife Sverige menar att negativ påverkan på Öns ekologiska funktion för mindre respektive vitryggig hackspett står i strid med artskyddsförordningen och det lagstiftade skydd som EU-domstolen fastställt i de förenade målen C-473/19 och C-474/19 Skydda skogen. Artskyddsförordningen införlivar fågeldirektivet i svensk miljölagstiftning och tolkningen ska således ytterst ske utifrån EU-domstolens praxis. I Skydda skogen poängterades att stor vikt ska läggas på vilken skada som den planerade verksamheten utgör

för den aktuella livsmiljön och för kontinuerlig ekologisk funktion (KEF) för berörda arter. KEF ska upprätthållas inom ett enskilt område, även om risk för försämrad bevarandestatus saknas ur ett större (regionalt/nationellt) perspektiv. Detta är också fastslaget bland annat genom Mark- och miljööverdomstolens dom i mål M 3276-20.

Landets mark- och miljödomstolar konstaterar i allt större utsträckning att hänsyn måste tas till kumulativa effekter, eftersom EU-domstolen i de Skydda skogen fastslog kravet att myndighets- och domstolsbeslut måste inbegripa landskapsperspektivet. Detta blir särskilt tydligt då exploateringar sammantaget berör stora landskapsavsnitt och därmed väsentligt förändrar mängden befintligt habitat av särskilda slag/kvaliteter. Enligt gällande rättspraxis måste alla fågelarter vars populationsnivå bedöms vara otillfredsställande föreskrivas sådan hänsyn som krävs för att populationen, liksom dess KEF, kan återupprättas. Bedömningen av hur en fågelarts population kan återupprättas till en tillfredsställande nivå behöver kunna styrkas och motiveras utifrån aktuella underlag och bästa möjliga vetenskapliga kunskap från fall till fall.

Det saknas vetenskapligt stöd för att planerad habitatförlust och störning kan kompenseras med de åtgärder som kommunen har föreslagit. Härvid bör påtalas att Mark- och miljööverdomstolen tydligt slagit fast att skyddsåtgärder måste vara konstaterat effektiva och verksamma senast vid tidpunkten för exploateringen genomförande. BirdLife Sverige anser inte att de föreslagna åtgärderna kan anses utgöra en sådan försiktighetsåtgärd som säkerställer att kvaliteten på de för mindre och vitryggig hackspett tillgängliga livsmiljöerna kan bibehållas.

BirdLife Sverige menar, utifrån ovanstående konstateranden, att Umeå kommun måste söka vederbörlig artskyddsdispens för de verksamheter som påverkar aktuellt revir för mindre hackspett samt vidtar nödvändiga kompensationsåtgärder för att bibehålla KEF för såväl mindre som vitryggig hackspett i området.

Avverkning under häckningstid

BirdLife Sverige vill avslutningsvis uppmärksamma om EU-domstolens förhandsavgörande i mål C-784/23 Voore Mets, av vilket framgår att såväl gallring som avverkning av skog med rikt fågelliv ska vara förbjuden under fåglarnas häckningstid. Domen fastställer vidare kravet på medlemsstaterna att bevara och återställa tillräckligt varierande och stora livsmiljöer för att bibehålla och återställa fågelpopulationer på/till tillfredsställande nivåer (se punkt 51).

Voore Mets har nu börjat implementeras i Sverige, t.ex. av Mark- och miljödomstolen i Umeå i mål M 383-25: *”När det kan konstateras att det finns cirka tio häckande fågelpar per hektar i en skog som ska avverkas, innebär kalhuggning och gallring under fåglarnas häcknings- och uppfödningssperiod att risken godtas för att fåglar dödas eller att deras bon eller ägg*

förstörs eller skadas vilket inte är tillåtet enligt fågeldirektivet. I den mån den störning som avverkningen medför har en betydande inverkan på målet att bibehålla populationen av de berörda fågelarterna på en tillfredsställande nivå, eller att återställa populationen till en sådan nivå är åtgärden även otillåten på den grunden (p. 60). Domstolen slog även fast att det, i enlighet med försiktighetsprincipen, kan vara motiverat att utgå från att ett visst antal häckande fågelpar förekommer utifrån skogens typ och ålder samt på det förhållandet att ett antal exemplar identifierats vid en kontroll på de berörda skiftena (p. 61).

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det utifrån vad som framkommit om skogens värden som livsmiljö för fåglar och de fågelförekomster som kunnat konstateras vid inventering framstår som att ett relativt stort antal fågelpar kommer att häcka inom de områden som SFV avser att kalhugga. Domstolen bedömer att en avverkning inom häckningsperioden därmed innebär ett medvetet risktagande för att ej ännu flygfärdiga fågelungar dödas eller att fåglars bon och ägg förstörs eller skadas vid en avverkning. Därutöver kan en avverkning anses innebära en avsiktlig störning av häckande individer av tretåig hackspett, även långt utanför det anmälda området. En sådan störning saknar inte betydelse för att återupprätta populationen till en tillfredsställande nivå. Avverkning inom häckningsperioden i de båda anmälda skogsområdena är därmed förbjudet enligt 4 § artskyddsförordningen. Det krävs därmed en artskyddsdispens för att utföra den anmälda avverkningen inom fåglars häckningsperiod, som generellt kan sägas vara från 1 april till 31 juli.”

Även Mark- och miljööverdomstolen har uttalat sig med anledning av Vore Mets, t.ex. i mål M 4743-23: *”Bristen på utredning innebär att det inte heller är möjligt att bedöma huruvida avverkningen riskerar att förstöra eller skada fåglars bon eller ägg (4 § första stycket 2 artskyddsförordningen).”* I mål M 4039-24 konstaterade MÖD att den anmälda avverkningen stred mot samma förbud, eftersom bolaget inte hade redovisat underlag avseende boträd eller häckningsmiljöer, och att det därmed inte var möjligt för domstolen att föreskriva om försiktighetsåtgärder.

Kommentar

Det här samrådet omfattar planområdet som tas i anspråk för anläggandet av broarna och GS-stråket, inte detaljplanen för bebyggelse som Birdlife Sverige hänvisar till i sin bakgrundsbeskrivning.

Som ett underlag till det nu aktuella planförslaget för broetappen har även en artskyddsutredning (Pelagia, 2026) utförts i vilken detaljerade bedömningar görs av planens påverkan på i området förekommande skyddade arter. I utredningen förutsätts ett värsta scenario där i princip all naturmark inom det preliminärt skisserade arbetsområdet för byggskedet bedöms försvinna. I praktiken bedöms det dock troligt att dessa ingrepp i viss mån kan minskas genom god anpassning och hänsyn i byggskedet. Anläggandet av broarna och GC-stråket max 0.79 ha skog istället för 20 ha skog. För att

säkerställa en kontinuerligt ekologisk funktion har det genomförts en habitatanalys för vitryggig hackspett.

I både detaljplanen och tillståndsansökan har det redovisats skyddsåtgärder för att minska påverkan av skyddade arter så att artskyddet inte utlösas, bland annat att trädfällningar och avverkningar utförs utanför fåglarnas häckningstid och tider för migration och yngelkolonier av fladdermöss. För nödvändiga avverkningar av enskilda träd inom arbetsområdet som av tvingande skäl måste ske utanför den tiden krävs en specifik utredning huruvida trädet används av för häckande fåglar eller som viloplats för fladdermöss.

Sammantaget bedöms, med stöd av utförd artskyddsutredning, att planförslaget bör kunna genomföras utan att artskyddsförbud utlöses om planerade skyddsåtgärder genomförs och god hänsyn tas i byggskedet.

POSTNORD

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

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

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

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller annan förändring gällande befintlig eller ny infrastruktur. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar

Planförslaget medför inte nya bostäder. Däremot kan de nya gång- och cykelbroarna komma att underlätta för posttjänsten då det skapas fler passager över älven och fler kopplingar till Ön.

SXK (SVENSKA KRYSSARKLUBBEN) BOTTENVIKSKRETSENS HAMN- & FARLEDSKOMMITTE

Angående Detaljplan för fastigheterna Ön 1:96 m.fl. (broetapp) inom Ön i Umeå kommun, Västerbottens län SXK (Svenska Kryssarklubben) har tidigare avgett synpunkter rörande broarnas påverkan på den segelfria höjden, längs Umeälven. Då Lillåns segelfria höjd redan är begränsad till ca 3,6 m så lämnar vi den därhän.

Älvens segelfria höjd i farleden från havet via Storån och till Kyrkbron är sedan tidigare begränsad till 9 m av Obbolabron, järnvägsbron över Stor-Sandskär och Kolbäcksbron/E4. Från Kyrkbron reduceras höjden till endast 3,8 m. Bland inkomna yttranden så framförs, förutom i vårt, i ytterligare åtta yttranden oro för ytterligare begränsningar av framkomligheten. Oron för ytterligare höjdbegränsningar i älven är alltså utbredd. Trots att de flesta aspekter avhandlats så nämns väldigt lite om framkomligheten på älven.

Till exempel nämns i "Planbeskrivning Ön 1:96...", under Fri passage längs älven (s 15) endast passage på land, inget om framkomligheten på älven. I "Planbeskrivning Ön 1:96..." nämns på sid. 22 en vertikal begränsning upp till +0,6 m över angivet nollplan (över RH2000). Både i text och i illustrationer har man utgått från 3,8 m segelfri höjd! Brobanornas lutningar/backar och landanslutningar utgår från denna höjd. Hur en brohöjd som INTE ytterligare begränsar framkomligheten på älven skulle påverka brolutningar, landanslutningar, omgivningar och nödvändiga landområden, framför allt på Öbackaområdet, ser vi inte vara belyst.

I kommentarer till yttrandena påminns om att "detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan". Trots detta påstående gör vi bedömningen att bestämmelserna i detaljplanen endast villkorar att brokonstruktionen inte ska finnas under vattenytan. Och att man genom att endast nämna 3,8 m höjd, och konsekvenser av den, redan i detaljplanen begränsat den fria höjden. Vi finner det utmärkt att ni på detta sätt uttryckligen förbjudit en vägbank.

Men vi yrkar att ni förutom de föreslagna bestämmelsetexterna även ska införa: "Därtill får fri höjd under brospannet inte begränsas till mindre än vad Kolbäcksbron idag begränsar den höjden till". Obs att segelfria höjder ska ha marginal för t ex högt vattenstånd. Verkliga höjderna är högre (minst 0,5 m) mätt från normalvattenstånd. www.transportstyrelsen.se TSFS 2019:12.

Svenska Kryssarklubben är en rikstäckande organisation från 1924, med syftet att på ett hållbart sätt främja fritids- och långfärder till sjöss, friluftsliv, samt värna och sprida kunskap om natur- och kulturmiljön längs våra kuster, i våra skärgårdar och sjöar.

Kommentar

Broarnas segelfria höjd regleras inte i detaljplanen, varken för bron över Lil-lån eller Storån. I Storån regleras dock en minsta flarledsbredd till minst 80 meter.

I utformningen av broarna, en process som pågår parallellt med planen, har man utgått från förutsättningarna att broarna ska ha en flack lutning för att de ska vara tillgängliga och bekväma för gång- och cykeltrafik. En annan förutsättning är också att broarna ska landa i befintliga marknivåer både på Ön och på fastlandet. Detta för att undvika omfattande markmodellering samt påverkan på befintliga miljöer och rekreationsstråk. Man har dock utgått från en minsta segelfri höjd på 3,8 meter på Storån men för utformningen i stort så har funktionen för gång- och cykeltrafiken varit prioriterad och vägledande.

YTTRANDE 1

Fantastisk utveckling av staden!

YTTRANDE 2

Vad jag kan se framgår det inte någonstans av planutredningen hur förslaget ska kunna genomföras inom kommunens klimatmål?

Det känns aningen osannolikt att mängden armerad betong och stålror som kan antas behövas för brokonstruktionen kan falla inom kommunens ramar för beslutade klimatmål. Förslaget bör för rimlighetens och transparensens skull kompletteras av en livscykelanalys för klimatpåverkan för att visa på hur det ska klara klimatmålen.

Ett vanligt argument som tycks återkommande i kommunens planeringsretorik är att det bygger bort bilberoende. Detta skulle i så fall behöva bevisas i utredningen att det faktiskt är gynnsamt ut ett utsläppsperspektiv med en rimlig beräkning. I nuläget står invånare i de centrala delarna av Umeå för betydligt större utsläpp än boende på landsbygden enligt kommunens egna klimatrapport vilket ju säger emot denna logik.

Det tycks inte heller finnas några tankar kring hur centralisering och förtätning ska väga upp för minskade möjligheter och intresse för att bedriva jordbruk i kommunen (när normen blir att alla ska bo i centrum och alla bostäder byggs centralt).

Kommentar

Livscykelanalys ingår som del i projekterings - och byggskedet. Vidare ställs skall-krav för armeringsstål och betong som ej får överskridas. Efterlevnad av dessa ska styrkas genom EPD:er för verifiering. Även för konstruktionsstål ska EPD/Mjölövarudeklaration redovisas, men där finns än så länge inga aktuella värden från Trafikverket.

YTTRANDE 3

Det ser på plankartan ut som att brofästet/gång- och cykelvägen på Tegssidan passerar nedre delen av "Västbergsbacken", den enda rejäla och mycket uppskattade bob- och pulkabacken i området. Se till att bron/gång- och cykelvägen inte saboterar möjligheterna att fullfölja åk med pulka längst ner i backen.

Kommentar

Anslutningen av bron över Lillån på Tegssidan är tänkt att utformas som en landbro just för att inte påverka pulkabackens funktion. Landbron kommer att gå högt över den nedre marknivån, minst 3,5 meter, så att det fortfarande kommer att vara möjligt att åka pulka och gå under bron utan problem. Bilden nedan är en illustration av hur bron kan tänkas utformas.



Illustration från toppen av pulkabacken.

YTTRANDE 4

Brons placering mot Teg har på kort tid ändrats från att ansluta till toppen av pulkabacken Västbergsbacken till att nu gå 50 m norrut - och de anslutande cykelvägarna mot Norra Obbolavägen har i underlaget ritats in att gå i direkt anslutning till tomtgräns mot fastigheten Backsvalan 5. Detta är en placering av cykelväg vi kraftigt motsätter oss - oavsett brons placering. Fastigheten skulle i så fall då ha vägar/cykelvägar i direkt anslutning i alla riktningar och den nya gång/cykelvägen skulle passera bara några meter från husets sociala ytor i söder såsom uteplats och lusthus. I broutredningen som presenterats (med anslutning ovanför Västbergsbacken) föreslås att cykelvägen genom parken skall dras ungefär i mitten av denna. Vårt önskemål är att så mycket av träden som möjligt kan få stå kvar i denna lummiga parkmiljö (rikt fågelliv med bla. hackspett) och att cykelvägen mot Norra Obbolavägen planeras in med hänsyn till boende i fastigheten och därmed dras så långt söderut som det är möjligt. Det finns idag en upp-trampad stig genom parken och rimligen placerar man cykelvägen i närheten av denna. Som riktlinje är att eventuella nya cykelvägar ej dras

närmare huset än 35 meter. Skulle en cykelväg dras i allt för nära anslutning mot tomtgräns kommer vi behöva bygga ett tätt buller-/insynsskydd likt andra fastigheter i området gjort. Alternativ till detta är en hög och tät vintergrön häck av tuja eller gran.

Kommentar

Den exakta utformningen av gång- och cykelvägens placering i det befintliga parkområdet är inte fastlagd och regleras inte heller i planen. Ambitionen är att kunna spara så många som möjligt av de befintliga träden inom parkområdet.

YTTRANDE 5

En detaljplan bör väl ha ett motiv, syfte och allmänt intresse. ÖN 1:96 som detaljplan saknar allt detta som en enskild detaljplan. Sett som ett enskilt projekt, hur motiverar kommunen att så mycket skattepengar läggs på nya cykelbroar när det redan finns en cykelbro 400 meter norr om föreslaget läge? Är det för trångt på befintlig cykelbro? Vem kommer att använda broarna? Var är motivet att anlägga ytterligare en cykelbroar? Svaret är att det inte finns ett motiv, syfte eller allmänt intresse med fler broar när det redan finns en. Om det inte finns ett formellt motiv, syfte eller allmänt intresse då följer man inte PBL och då ska ingen detaljplan genomföras. Motsätter mig att dessa broar planläggs då det inte finns ett motiv, syfte eller allmänt intresse.

Kommentar

Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön. Eftersom älven är en barriär mellan stadens olika delar är det av stort allmänt intresse att skapa fler passager över den och blir allt mer angeläget i en växande stad. Planförslaget har också stöd i översiktsplanen.

YTTRANDE 6

Jag motsätter mig starkt att bron över Lillån byggs i den nya föreslagna positionen. Underlaget är bristfälligt och bifogar många andra placeringar och utredningar än den som nu egentligen föreslås. Illustrationer är heller inte uppdaterade. Den nya positionen plöjer, åtta meter bred, rakt in i en fågelrik skogsdunge, och av vissa bilder att döma har man planerat fortsätta sträckningen rakt fram genom ytterligare ett mindre skogsområde i parken mellan Tegsgården och Tegnäs äldre center - istället för att ansluta till befintlig cykelväg. Nämda park är i nuläget ängsmark. Som boende skulle jag dessutom påverkas rejält av att få cykelväg på en tredje (!) tomtsida, och jag tror jag talar för även möjliga framtida ägare av byggnadsminnet, när jag menar att det är den enda privata sidan av huset som därmed (för-) störs. Istället för att kunna ge passerande en vy över huset på lämpligt avstånd, kommer sannolikt konsekvensen bli att en tråkig - både för husägare och passerande - tät häck behöver planteras som insynsskydd. Synpunkt

angående Gestaltungsprogram två bropar Sida 7 Analys av rörelser och målpunkter. Man förefaller underskattat vilket flöde som torde riktas mot Avion-området, och där en rak och smidig väg riktas mot köpcentrets baksida, och lämpligast nås via gamla bron (Ögatan-Övägen) eller den kommande kombinerade bil och cykelbron över Lillån i sydligare läge (mellan Flottargatan och Lamellgatan).

Kommentar

Den exakta utformningen av gång- och cykelvägens placering i det befintliga parkområdet är inte fastlagd och regleras inte heller i planen. Ambitionen är att kunna spara så många som möjligt av de befintliga träden inom parkområdet.

Ett av syftena med broarna är att utöka gång- och cykelvägnätet och överbrygga barriären, som älven utgör, centralt i Umeå och att främja de hållbara färdssätten.

YTTRANDE 7¹

Synpunkter på kompletterande avgränsningssamråd samt detaljplan från fastighetsägarna Skarven 6

Först vill vi påtala att den ”nya” placeringen av bron över Lillån med anslutning på Tegssidan cirka 50 meter längre norrut **inte alls blir bra**. Alla tidigare tydliga argument för den ursprungliga placeringen, faller platt med den ”nya” placeringen.

- Den flacka älvrinken vid den ”nya” placeringen av brofästet över Lillån på Tegssidan, innebär att antingen bron ska gå på brostöd långt in över land eller att man ska fylla ut med extremt stora mängder massor. Oavsett byggnadssätt kommer synintrycket att bli visuellt störande och ett stort fysiskt ingrepp på parkområdet och den befintliga kälkbacken, samt bäckravinen.
- Om nu bron skulle placeras strax uppströms kälkbacken, hur ska det då vara möjligt att kunna fortsätta använda backen till just kälkåkning. En kälke fortsätter en lång bit på snön, trots att backen har planat ut. Det snöar som bekant dåligt under broar.
- Bäckravinen som i så fall till stor del måste fyllas igen, innebär en förlust av mångfalden av växt- och djurliv. Där vi bor ser vi bland annat ofta fladdermöss över ängen som med säkerhet har delar av sitt tillhåll i anslutning till bäckravinen. Dessutom hörs ofta den Mindre Hackspetten trumma från bäckravinen, lock/revir-läten från Rosensångare, Busksångare samt Stenknäck. Vi kan inte se att det är någon inventering gjord vid bäckravinen vid Östteg beträffande fladdermöss. Inventering av fåglar i området är gjord i begränsad omfattning. En inventering speciellt med sikte på fladdermöss, känns absolut angeläget med hänsyn till artens skyddsvärde.

¹ Yttrande som inkom i Avgränsningssamråd tillhörande tillståndsärende för Vattenverksamhet (KS-2024/00842) men som även bedöms höra till planärendet. Infördes i utlåtandet inför antagande av planen.

- "Översiktsplan Umeå Kommun" sidan 42 talar om: *"...Därtill utgör älvs-landskapet den allra viktigaste naturmiljön med riktig vildmark nära staden. Dessa "gröna motorvägar" kopplas till stadens parker och följande utpekade viktiga stråk; älvstråket..."* I figuren på samma sida talas även om vikten av gångavstånd mindre än 250 meter till bland annat pulka-backe.
- I dokumentet "Fördjupning för Ön" beskrivs på sidan 23: *"Älvnära lövskogar har stort värde för den biologiska mångfalden i älvslandskapet och utgör viktiga spridningskorridorer för många arter. Skogarna är viktiga för att bevara artrikedom av fåglar som t ex den rödlistade mindre hackspetten som bl a häckar inom planområdet"* Detta förstärker argumentet att spara bäckravinen med dess lövskog och biologiska mångfald.
- Under 7.3 skriver ni: *"...det sydligare läget bedömdes vara byggnadsteknisk mycket svårt att genomföra då älvbrinken på platsen är mycket hög och brant."* Under 11.3.2 skriver ni: *"Anläggning av brofästet innebär en extra last på älvbrinken på Ön, som står i sin naturliga rasvinkel"..."*erforderliga stabiliseringsåtgärder kan genomföras, genom anläggning av erosionsskydd, avlastning av slänkrön och/eller stödfyllning..." Mig veterligen är älvbrinkarna väldigt lika både i höjd och vinkel. Därför borde åtgärderna på Ö-sidan av älven vara möjliga även på Tegs-sidan. Med detta sagt finner jag argumentet för byggnadsteknik som försumbart.
- Att flytta brofästet 50 meter mot norr, innebär ett ännu större intrång och förfölning i anslutning till den drygt hundraåriga kulturbyggnaden Tegsgården. Dessutom riskerar den flerhundraåriga jordkällaren att komma i sämre läge eller kanske helt måsta rivas.
- Argumentet för buller på Tegs Vård- och Omsorgsboende borde inte få styra placeringen av bron som ska finnas kvar i minst 100 år. Dessutom bör den närmast berörda huskroppen kunna "sättas på paus" under byggtiden.
- Vi upplever att ingenjörsfirman Bjerking AB saknar lokal förankring och inte fullt ut förstått värdet av tidigare framförda synpunkter vid föregående avgränsningssamråd.
- Ett förslag till en alternativ placering skulle kunna vara att låta bron landa vid cykelbanan mellan Östtegsskolan och Tegs Vård- och Omsorgsboende. Med denna placering av bron får skolbarnen en nära och säker färdväg till skolskogen på Ön. Dessutom är spännvidden mellan fastland och Ön något mindre på detta ställe.

Vi vill att ni till detta även uppmärksammar våra tidigare inskickade kommentarer vid samrådet i mars 2025. Nej – Gör om hela processen och återgå till den tidigare placeringen av brofästet vid nacken av källbacken.

- Vi vill att ni återkopplar till oss vad beslutet blir efter att detta avgränsningssamråd är slutfört och beslut är taget av myndigheten.
- Vi vill också att ni anger på vilket sätt som vi närboende och kommunmedborgare kan överklaga eventuellt beslut av brofästets placering på Tegssidan.

Kommentar

Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön. Eftersom älven är en barriär mellan stadens olika delar är det av stort allmänt intresse att skapa fler passager över den och blir allt mer angeläget i en växande stad. Planförslaget har också stöd i översiktsplanen. Anslutningen av bron över Lillån på Tegssidan är tänkt att utformas som en landbro just för att inte påverka pulkabackens funktion. Landbron kommer att gå högt över den nedre marknivån, minst 3,5 meter, så att det fortfarande kommer att vara möjligt att åka pulka och gå under bron utan problem. Den exakta utformningen av gång- och cykelvägens placering i det befintliga parkområdet är inte fastlagd och regleras inte heller i planen. Ambitionen är att kunna spara så många som möjligt av de befintliga träden inom parkområdet. Bedömningen är också att brofästets placering på Tegssidan inte påverkar Tegsgården eller jordkällaren.

Ändringar efter granskning

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

Plankartan

- en utformningsbestämmelse för allmän plats införs för att belysning ska anpassas för att skydda nattaktiva djur
- en utformningsbestämmelse för allmän plats för landfästen på norra Ön att landfäste ska pålas

Planbeskrivningen

- kompletteras med en beskrivning påverkansområde för flyghinder
- kompletteras med en beskrivning av jordkällaren och den bedömda påverkan
- MKB och planbeskrivning kompletteras kring vilka konkreta skyddsåtgärder som planeras vidtas
- kompletteras med slutsatser och rekommendationer från PM Geoteknik

Övrigt

- Utlåtandet kompletteras med Vattenfalls samrådsyttrande.
- Utlåtandet kompletteras inför antagande med ett yttrande som inkom i Avgränsningssamråd tillhörande tillståndsärendet för Vattenverksamhet (KS-2024/00842) men som även bedöms höra till planärendet.

SAMMANFATTNING

Byggnadsnämnden föreslås godkänna detaljplanen och lämnar över den till kommunfullmäktige för antagande.

Detaljplanering, Umeå kommun, maj 2026



Miljökonsekvensbeskrivning

Detaljplan för Ön 1:96 med flera (broetapp)

Antagandesversion

Umeå kommun



Miljökonsekvensbeskrivning

Uppdragsnamn

240797-Umeå-Generalkonsult broar Norra Ön
Stockholm

Uppdragsgivare

Umeå Kommun
Anna Löfqvist

Konsult: Bjerking

Uppdragsledare och MKB-redaktör: David Reuterskiöld

Datum

2025-09-15

Senast rev. datum

2026-06-12

Medverkande:

Emelie Stengård, MKB-handläggare, hydrogeolog

Ludvig Almqvist, MKB-handläggare, hydrogeolog

Susanna Gunnarsdotter, Specialiststöd förorenad mark

Jan Pons Dreifeldt, Specialiststöd buller & vibrationer

Joakim Wallgren, Specialiststöd geoteknik

Kristoffer Osnes, Specialiststöd brokonstruktion

Maria Hedman, Specialiststöd, landskapsbild



Sammanfattning

Umeå kommun utarbetar en detaljplan benämnd *Detaljplan för Ön 1:96 med flera (broetapp)* som ska skapa planmässiga förutsättningar för en ny gång- och cykelförbindelse över Umeälven mellan Teg och Öbacka, via norra Ön. Planen möjliggör anläggande av broar över Lillån och Storån samt av en ny GC-väg över norra Ön. Denna rapport utgör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av planförslaget och bedömer dess effekter och konsekvenser för miljön och människors hälsa. På Ön förekommer ett antal fridlysta arter och MKB:n belyser även om planförslaget riskerar att utlösa förbud enligt artskyddsförordningen.

Broarnas tekniska och gestaltningsmässiga utformning är inte fullt klarlagda men preliminära förslag på huvudsaklig utformning har tagits fram. Landfästen och mellanstöd kommer att utföras i betong och att grundläggas med stålörspålar som borrar ner till fast underlag. Erosionsskydd av stenmaterial läggs kring mellanstöd och landfästen. Bron över Lillån anläggs strax norr om Tegs vård- och omsorgsboende medan bron över Storån anläggs i höjd med Arkitekthögskolan vid Öbacka. I genomförandeskedet kommer ett arbetsområde, som är betydligt större än planområdet, att behöva nyttjas tillfälligt.

Markerna inom och närmast intill planområdet utgörs på norra Ön främst av naturmark och vid Teg och Öbacka i huvudsak av parkmiljöer. Naturvärdena är höga, främst i strandskogarna på Ön. Merparten av planområdet omfattas av strandskydd och den berörda sträckan av Umeälven utgör ett riksintresse för yrkesfisket. Umeälvens mynning, cirka 5 km nedströms Ön, utgör ett Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet. I kommunens översiktsplanering är norra Ön utpekad som ett större område för stadsutveckling.

Inför och under arbetet med detaljplanen har alternativstudier utförts i form av alternativa lokaliseringar för, och utformningar av, broarna. För bron över Lillån har ett sydligare läge för landfästet vid Teg studerats men valts bort på grund av geotekniskt svåra förutsättningar och platsbrist i byggskedet. För bron över Storån har tre olika lägen studerats med alternativa varianter avseende anslutningar mot land och teknisk standard.

Planförslagets miljökonsekvenser jämförs både mot nuläget och ett nollalternativ som motsvarar förmodad utveckling i området om planen inte antas. I detta fall har nollalternativet bedömts innebära att nuvarande förhållanden i huvudsak består, åtminstone på kort och medellång sikt.

Landskapsbilden påverkas genom tillkomsten av nya gång- och cykelbroar som påverkar vyerna över älven med störst konsekvenser för det lokala, relativt orörda årummet vid Lillån. För naturmiljön på land uppstår påtagliga negativa konsekvenser främst till följd av ingrepp i värdefulla strandskogar på norra Ön och förlust av ett större antal värdeträd. Kvarvarande naturmark förlorar också i kvalitet genom fragmentering, ändrat mikroklimat och ökad störning. Då ingreppen endast berör en liten del av norra Öns lövskogar bedöms dock planen kunna genomföras utan betydande försämring av Öns funktion som länk i den regionala ekologiska lövskogskorridoren längs Umeälven. Även växt- och djurlivet i vatten påverkas negativt till följd av ingrepp i värdefulla strandzoner, muddring i strandzoner och grumlingseffekter. Grumlingen blir dock begränsad och klingar snabbt av nedströms. Dess effekter bedöms också bli kortvariga och övergående. Planförslaget bedöms därmed inte riskera att försämma vattenförekomstens statusklassning eller äventyra möjligheterna att nå gällande miljökvalitetsnormer för vatten.

Planen innebär också ingrepp i livsmiljöer för flera skyddade arter bland annat mindre hackspett, vitryggig hackspett och ett flertal arter av fladdermöss. Flera arter bedöms i viss mån påverkas av planförslaget men med stöd av utförd artskyddsutredning bedöms att planförslaget bör kunna genomföras utan att artskyddsförbud utlöses om planerade skyddsåtgärder genomförs och god hänsyn tas i byggskedet.



För rekreation och friluftsliv innebär planförslaget påtagliga positiva konsekvenser genom att tillgängligheten till Ön, som utgör ett attraktivt område för närrekreation, förbättras avsevärt för många boende i centrala staden. Planen bidrar även till att nya attraktiva kopplingar tillskapas och binder samman älvens bägge sidor vilket ökar tillgängligheten i staden och skapar bättre förutsättningar för bland annat arbetspendlare och vardagsresor med hållbara färdssätt.

Under byggskedet påverkas närliggande boendemiljöer av byggbuller. Då kommunen avser att etablera pålar till broarnas grundläggning genom borrhning blir dock bullerstörningarna förhållandevis små. Även markvibrationer kan uppstå i byggskedet men de förutsätts bli begränsade genom kravställning på byggarbetenas utförande. Risker kopplade till ras och skred förekommer men är väl kända. De bedöms kunna hanteras genom lämpliga stabiliserande åtgärder så att planförslaget kan genomföras utan ökade risker för människors hälsa och säkerhet. Inte heller risker kopplat till översvämning bedöms öka i någon beaktansvärd grad till följd av planförslaget. Nedan ges en sammanfattning av planförslagets miljökonsekvenser i tabellform.

Miljöaspekt	Kommentar
Landskapsbild	Måttliga negativa konsekvenser genom ingrepp i det orörda, naturpräglade årummet i Lillån vid Teg och genom öppnandet av det skyddade landskapsrummet på norra Ön.
Naturmiljö på land	Stora negativa konsekvenser främst knutet till ingrepp i strandskogar av högt naturvärde på Ön som utgör livsmiljö för skyddade och rödlistade arter. Med ambitiösa skyddsåtgärder i byggskedet för att minimera skador på värdefull skog och värdeträd finns eventuellt förutsättningar att minska de negativa konsekvenserna till måttliga.
Naturmiljö i vatten	Lokalt och kortsiktigt uppkommer tydliga negativa konsekvenser för vattenlevande flora och fauna genom muddring och påförande av stödfyllnad och erosionsskydd i strandzoner med höga naturvärden samt genom grumling. Effekterna är dock övergående och med planerade naturanpassningar bedöms likvärdiga naturvärden återkomma relativt snabbt. Sammantaget bedöms planen därmed innebära små negativa konsekvenser för naturmiljö i vatten.
Ytvatten	Kortsiktigt uppstår små negativa effekter genom förhöjd grumling men dessa är övergående och på sikt bedöms påverkan på vattenkvaliteten bli obetydlig. Ingen statusförsämring bedöms uppkomma och möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten bedöms inte äventyras.
Markmiljö och sediment	Obetydliga konsekvenser. I byggskedet berörs mark med förhöjda föroreningshalter förorenings spridning bedöms kunna undvikas genom god masshantering. Arsenikhaltiga älvsediment kommer i viss mån spridas nedströms men halterna bedöms vara naturliga för platsen och inte orsaka försämrade förhållanden vid återsedimentering.
Rekreation och friluftsliv	Stora positiva konsekvenser genom tillgängliggörande av attraktiva närrekreationsområden för många boende i centrala Umeå och förbättrade möjligheter att färdas tvärs älven till fots och med cykel.
Boendemiljö avseende buller och vibrationer	Under byggskedet uppkommer buller och vibrationer främst vid pålning och spontning. Beräkningar visar dock att Naturvårdsverkets riktvärden för buller kan klaras med anpassade byggmetoder i kombination med skyddsåtgärder. Vibrationer kan orsaka viss störning men det förutsätts att kravställning i byggskedet begränsar effekterna. Sammantaget bedöms därmed de negativa konsekvenserna för boendemiljön till följd av buller och vibrationer bli små.
Risk och säkerhet	Viss risk för ras, skred, erosion och översvämning föreligger utmed älven. Förhållandena är dock väl kända och bedöms tekniskt hanterbara varför planen bedöms kunna genomföras utan negativa konsekvenser för risk och säkerhet.



Uppdrag.nr: 24U0797

Sida 5 (67)

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Inledning	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Miljöbedömning och MKB.....	8
2 Avgränsningar och metodik.....	8
2.1 Detaljeringsgrad	8
2.2 Geografisk avgränsning	9
2.3 Tidsmässig avgränsning.....	9
2.4 Avgränsning av miljöaspekter	9
2.5 Bedömningsmetod	11
3 Planförslaget i korthet	13
3.1 Planens syfte	13
3.2 Nya broar	14
3.3 Gång-och cykelväg.....	16
3.4 Arbetsområde under byggtiden	16
3.5 Skyddsåtgärder och miljöanpassning	17
4 Nuvarande förhållanden	18
4.1 Markanvändning	18
4.2 Fysisk planering.....	18
4.3 Strandskydd.....	21
4.4 Riksintressen	21
5 Nollalternativet	23
5.1 Framtida markanvändning.....	23
5.2 Klimatförändring	23
5.3 Effekter och konsekvenser av nollalternativet.....	24
6 Studerade alternativ	25
6.1 Bro över Lillån.....	25
6.2 Bro över Storån	26
7 Planens miljökonsekvenser	29



Uppdrag.nr: 24U0797

Sida 6 (67)

7.1	Landskapsbild.....	29
7.2	Naturmiljö på land	31
7.3	Naturmiljö i vatten.....	35
7.4	Skyddade arter	38
7.5	Ytvatten	51
7.6	Markmiljö och sediment.....	53
7.7	Rekreation och friluftsliv	55
7.8	Boendemiljö avseende buller och vibrationer	56
7.9	Risk och säkerhet.....	60
8	Samlad bedömning.....	62
8.1	Miljömål	64
9	Förslag till uppföljning	65
10	Referenser	66

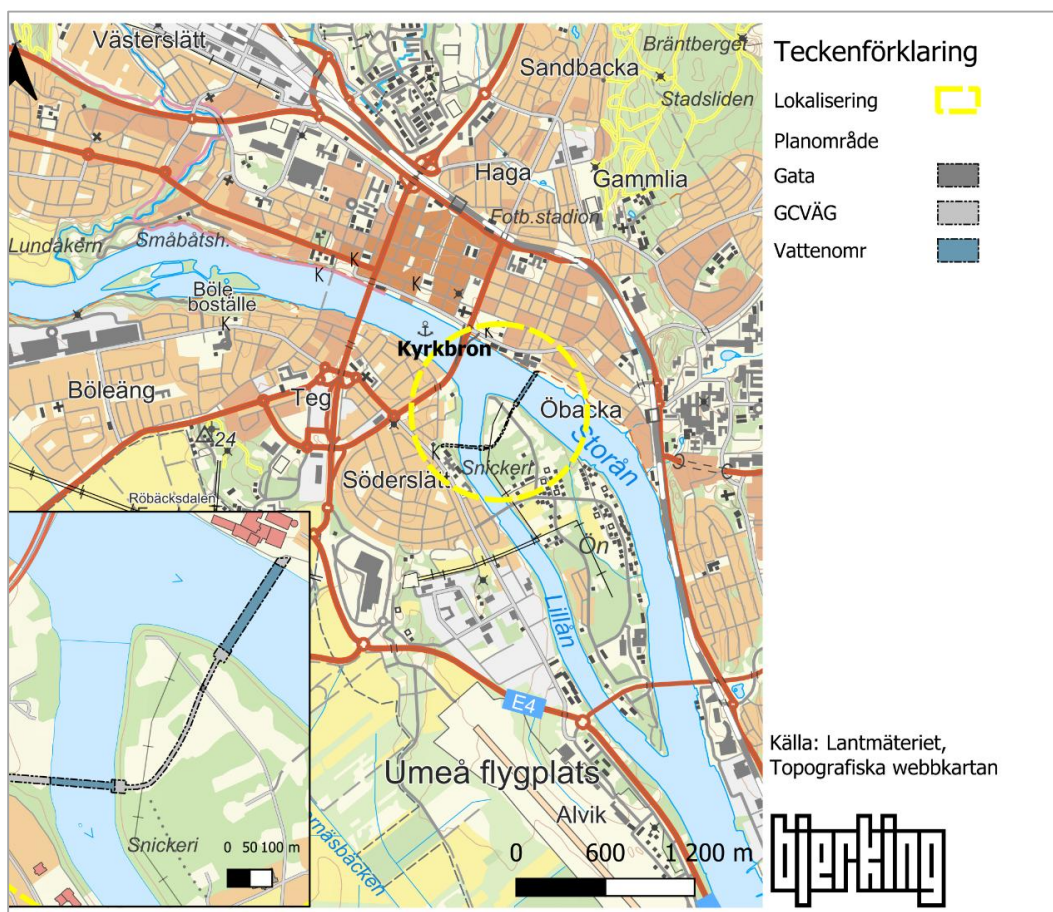
Bilagor

- Bilaga 1: Inventering och bedömning av naturvärde – Norra Ön (Enetjärn, 2017)
- Bilaga 2: Norra ön broetapp inventering av naturvärdesträd och eftersök av fladdermusspår i Hålträd (Tyréns, 2025)
- Bilaga 3: Artskyddsutredning för nya bro- och vägförbindelser till norra Ön (Pelagia, 2026)
- Bilaga 4: Inventering av fladdermöss på norra Ön (Umeå kommun, 2023)
- Bilaga 5: Naturvärdesinventering av bottenmiljön vid norra Ön (Pelagia, 2025)

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Umeå kommun utarbetar en detaljplan benämnd Detaljplan för Ön 1:96 med flera (broetapp) som möjliggör en ny förbindelse över Umeälven mellan Teg och Öbacka, via norra Ön. Förbindelsen omfattar två nya gång- och cykelbroar, en över Lillån mellan Teg och norra Ön samt en över Storån mellan Ön och Öbacka. Vidare ingår en ny gång- och cykelväg (GC-väg) över norra delen av Ön mellan de båda broarna (se figur 1). Den östra bron, över Storån, ansluter till fastlandet i Öbackaparken nära Arkitekt högskolan medan den västra bron, över Lillån, ansluter till fastlandet strax norr om Togs Vård- och omsorgsboende.



Figur 1. Karta över planområdets läge i centrala Umeå mellan Teg och Öbackaparken samt över norra Ön.

Anläggandet av nya gång- och cykelbroar till och från Ön innebär arbete i älvens vattenområde i sådan omfattning att det kräver tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken. Detta kan inte erhållas inom ramen för detaljplaneprocessen utan kommunen kommer att ansöka om tillstånd hos Mark- och miljödomstolen i en separat process som sker delvis parallellt med planprocessen.



1.2 Miljöbedömning och MKB

Umeå kommun har bedömt att ett genomförande av detaljplanen (Detaljplan för Ön 1:96 med flera (broetapp)) kan antas medföra betydande miljöpåverkan (Umeå kommun, 2024). Därmed ska en miljöbedömning av planen göras vars övergripande syfte är att integrera miljöaspekter i planarbetet så att en hållbar utveckling främjas. Ytterligare ett viktigt syfte med miljöbedömningen är att ge allmänhet, organisationer, myndigheter och andra intressenter möjlighet att påverka planens utformning.

Miljöbedömningen omfattar dels en process, miljöbedömningsprocessen, dels framtagandet av en produkt, en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av planförslaget. Miljöbedömningsprocessen innebär att miljöbedömaren följer planarbetet på nära håll, flaggar för troliga effekter och konsekvenser av olika vägval och utformningar och bidrar med förslag till åtgärder för att undvika eller minimera negativ påverkan och skapa mervärden för miljö, hälsa och hållbar utveckling. MKB:n är det dokument som beskriver det slutliga planförslagets effekter och konsekvenser för miljön och människors hälsa. Detta dokument utgör en MKB till Detaljplan för Ön 1:96 med flera (broetapp).

2 Avgränsningar och metodik

2.1 Detaljeringsgrad

Omfattningen och detaljeringsgraden på bedömningarna och analyserna i en MKB ska anpassas till vad som är rimligt med hänsyn till den aktuella planens innehåll och detaljeringsgrad. Då denna MKB gäller en detaljplan för ett mindre område belyser MKB:n planens konsekvenser på en förhållandevis detaljerad och lokal nivå.

Den övergripande kommunala planeringens mer generella konsekvenser för miljön i ett vidare perspektiv, som bäst belyses i miljöbedömningen av kommunens översiktsplan och dess fördjupningar, behandlas därmed inte i denna MKB. Ett undantag görs avseende den regionala ekologiska lövskogskorridoren längs nedre Umeälven. Eftersom de ytor som berörs av den aktuella detaljplanen ingår i en viktig länk för denna korridor belyser MKB:n detaljplanens konsekvenser för lövskogskorridorens ekologiska funktion i ett mer övergripande sammanhang.

Vid avgränsning av innehållet i en MKB ska det, enligt Miljöbalken, även beaktas att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med prövningen av andra planer och program, eller i tillståndsprövningen av verksamheter och åtgärder.

Beträffande konsekvenser kopplat till annan pågående detaljplanering av norra Ön, som sker inom ramen för detaljplanen Ön 1:96 med flera – Norra Ön BN-2013/00345, hänvisas till den MKB som upprättats till samrådsversionen av den detaljplanen.

Gällande tillståndsprövning kommer de arbeten i vatten som behövs för anläggandet av broarna att kräva tillstånd till vattenverksamhet enligt miljöbalkens 11:e kapitel, vilket kommunen avser att söka hos Mark- och miljödomstolen. Vissa av de effekter och konsekvenser som specifikt kan kopplas till den aktuella vattenverksamheten kommer därför att belysas mer detaljerat i den MKB som ska ingå i ansökningshandlingarna om tillstånd till vattenverksamhet.



2.2 Geografisk avgränsning

Det geografiska område som beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen omfattar såväl själva planområdet som de angränsande områden där påverkan av betydelse bedöms kunna uppstå till följd av planens genomförande, det så kallade influensområdet. Eftersom influensområdets gränser varierar för olika miljöaspekter har inget exakt geografiskt influensområde definierats på karta. Istället framgår av konsekvensbeskrivningarna inom vilka områden konsekvenser bedöms uppstå för respektive miljöaspekt.

2.3 Tidsmässig avgränsning

En MKB ska beakta effekter som uppstår på såväl kort som medellång och lång sikt. Hur långt in i framtiden bedömningar bör sträcka sig och kan ske med rimligt god förutsägbarhet varierar beroende på bland annat planens genomförandetid, annan pågående planering, exploateringstryck, återhämtningstider för tillfälligt påverkade naturmiljöer samt andra förändringsprocesser. Genomförandetiden för den aktuella detaljplanen är satt till fem år efter att planen vunnit laga kraft, vilket bedöms kunna ske under 2026. Planen kan därmed antas vara fullt genomförd i början av 2030-talet.

Då planens genomförande i detta fall är tydligt kopplad till en större anläggningsentreprenad som kan förväntas börja inom några år och sedan pågå under 2–3 års tid kan många effekter naturligt knytas antingen till byggskedet, då konsekvenserna ofta är som störst men i många fall endast kortvariga och övergående, eller till driftskedet som kännetecknas av mer begränsade, men ofta långvariga eller permanenta, konsekvenser.

Något specifikt horisontår för hur långt in i framtiden som konsekvensbeskrivningarna i MKB:n sträcker sig har inte identifierats. Tyngdpunkten i analyserna ligger dock på de närmaste 10–15 åren, som kan sägas motsvara tidsintervallet för effekter på kort och medellång sikt, då det bedöms vara möjligt att göra bedömningar med förhållandevis god säkerhet. Därutöver görs mer övergripande bedömningar på lång sikt, bland annat kopplat till klimatförändringar, där tidshorisonten kan variera mellan olika miljöaspekter.

2.4 Avgränsning av miljöaspekter

En MKB ska avgränsas så att den endast belyser de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas i betydande grad till följd av planens genomförande eller som bedöms motiverade att belysas med hänsyn till allmänhetens intresse. I tabell 1 presenteras de miljöaspekter som belyses i MKB:n tillsammans med en kort motivering. Urvalet baseras på kommunens undersökning av om detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och de synpunkter som inkommit i samband med avgränsningssamrådet.

I tabellen listas även en rad miljöaspekter som nämns i miljöbalken men som inte bedömts relevanta att behandla i denna MKB tillsammans med en kort motivering om varför.



Uppdrag.nr: 24U0797

Sida 10 (67)

Tabell 1. Miljöaspekter som behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljöaspekt	Behandlas i MKB:n	Motivering
Landskapsbild	Ja	Broarna kommer att utgöra nya landmärken som påverkar landskapsbilden längs Umeälven och karaktären på de lokala årummen i Lillån och Storån vilka delvis är känsliga för den aktuella typen av påverkan.
Naturmiljö och biologisk mångfald	Ja	Planförslaget påverkar ett flertal områden inom och i direkt anslutning till planområdet som har höga naturvärden. Öns lövskogar utgör även en viktig länk i den regionala ekologiska korridoren av lövskog utmed nedre Umeälven.
Skyddade arter	Ja	I området finns flera fridlysta arter varför MKB:n belyser planens påverkan på dessa samt huruvida risk föreligger att konflikter med artskyddsbestämmelserna kan påverka möjligheterna att genomföra planen.
Ytvatten och MKN för vatten	Ja	Anläggandet av broar enligt planförslaget leder temporärt till grumling av älvens vatten vilket kan påverka vattenkvaliteten. Broar och landfästen påverkar även älvens hydromorfologi vilket i sin tur kan påverka älvens statusklassning och möjligheterna att nå gällande miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten.
Markmiljö och sediment	Ja	Planförslaget innebär markarbeten i jord och sediment där föroreningar samt sulfidhaltig jord påträffats.
Rekreation och friluftsliv	Ja	Planförslaget förbättrar tillgängligheten till norra Ön som utgör ett attraktivt närrekreationsområde för många boende i centrala Umeå.
Buller i boendemiljö	Ja	Ett stort antal bostäder i närområdet, inklusive vård- och omsorgsboendeäldreboende och skola, kommer att påverkas av buller i samband med anläggningsarbetena.
Risk och säkerhet	Ja	Delar av planområdet, främst i älvbrinkarna, präglas av geotekniska förhållanden som medför risk för ras, skred och erosion.
Kulturmiljö	Nej	De åtgärder som planförslaget möjliggör bedöms inte ha sådan karaktär att de påverkar riksintresset för kulturmiljö knutet till Umeå centrum eller kulturmiljön vid Tegsgården som utgör ett byggnadsminne. I byggskedet bedöms närliggande kulturlämningar kunna skyddas. Inga betydande negativa konsekvenser för kulturmiljön bedöms därmed uppkomma.
Grundvatten	Nej	Inom planområdet finns ett mäktigt ler- och siltlager vilket underlagras av grövre jord som rymmer ett undre stängt grundvattenmagasin. Aktuella schaktarbeten bedöms dock inte medföra risk för hydraulisk upptryckning. Pålning för landfästen och mellanstöd kommer att genomtränga ler- och siltlagret men detta är så mäktigt att pålningen inte bedöms orsaka kontakt mellan akvifererna. Därmed bedöms inga betydande effekter uppkomma med avseende på grundvatten.
Luft	Nej	Planförslaget bedöms inte påverka luftkvaliteten i någon omfattning av betydelse. MKN för luft riskerar inte att överskridas.



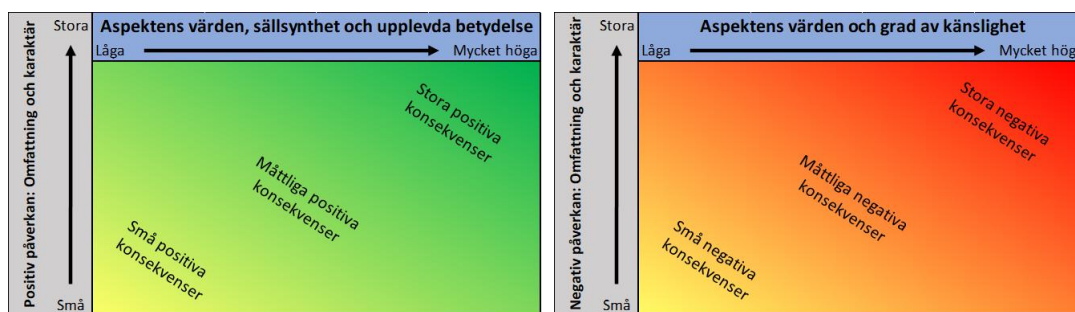
2.5 Bedömningsmetod

I MKB:n beskrivs planförslagets huvudsakliga påverkan på varje miljöaspekt och vilka effekter och konsekvenser denna påverkan förväntas medföra. I enlighet med miljöbalken beaktar bedömningarna både direkta, indirekta och kumulativa konsekvenser (se faktaruta) som uppstår på kort, medellång eller lång sikt. Både tillfälliga och bestående samt positiva och negativa konsekvenser bedöms och redovisas. Varje aspekt kan påverkas på flera olika sätt och i vissa fall kan både positiva och negativa effekter och konsekvenser uppkomma för samma aspekt. För varje aspekt avslutas beskrivningarna med en sammanvägd konsekvensbedömning i en sjugradig skala, från stora positiva till stora negativa, enligt tabell 2 nedan.

Tabell 2. Konsekvensskala för miljöbedömning med färgkodning.

Stora positiva	Måttligt positiva	Små positiva	Inga/ obetydliga	Små negativa	Måttligt negativa	Stora negativa
-------------------	----------------------	-----------------	---------------------	-----------------	----------------------	-------------------

Planförslagets konsekvenser bedöms både gentemot nuläget och nollalternativet. Konsekvensbedömningarna görs med stöd av Bjerking's bedömningsmodell. Denna består av diagram där de berörda miljöaspekternas värden/upplevda betydelse, sällsynthet och känslighet graderas på x-axeln och omfattningen och karaktären av den påverkan som följer av planens genomförande, och som kan vara såväl negativ som positiv, graderas på y-axeln (se figur 2).



Figur 2. Illustration av Bjerking's modell för bedömning av positiva (vänster) och negativa (höger) effekter och konsekvenser där de berörda miljöaspekternas värden/upplevda betydelse, sällsynthet och känslighet viktas mot förmodad omfattning och karaktär på den påverkan som följer av planens genomförande.

Bedömningarna av karaktär och omfattning av den påverkan som uppkommer görs i sin tur genom en sammanvägning av effekternas och konsekvensernas omfattning, karaktär och beständighet med stöd av de parametrar som redovisas i figur 3.

Positiv påverkan: Omfattning och karaktär	Stora	Förbättring av kvalitet/funktion	Kvantitativ omfattning	Effektens varaktighet
		Stor	Stor	Permanent
		Påtaglig	Medelstor	Långsiktig
		Måttlig	Måttlig	Medellång
	Små	Marginell	Liten	Kortsiktig

Negativ påverkan: Omfattning och karaktär	Stora	Försämring av kvalitet/funktion	Kvantitativ omfattning	Effektens varaktighet
		Total	Stor	Permanent
		Påtaglig	Medelstor	Långsiktig
		Begränsad	Måttlig	Medellång
	Små	Marginell	Liten	Kortsiktig

Figur 3. Stödparametrar vid bedömningar av karaktär och omfattning av den påverkan som följer av planens genomförande i Bjerking's modell för bedömning av effekter och konsekvenser i miljökonsekvensbeskrivningar.



Generellt leder kvantitativt stora och varaktiga effekter som i hög grad påverkar miljöaspektens funktion och kvalitet till stora konsekvenser medan kvantitativt små eller endast kortvariga förändringar som får begränsad påverkan på aspektens funktion och kvalitet till små konsekvenser. Värderingen är oundvikligen i viss mån subjektiv men görs av sakkunnig personal med god kunskap om den aktuella miljöaspekten och stäms av inom konsultgruppen för att säkerställa väl avvägda bedömningar.

Direkta, indirekta och kumulativa effekter

I miljöbalken sägs att en miljökonsekvensbeskrivning ska belysa konsekvenser som uppstår till följd av såväl direkta, som indirekta och kumulativa effekter.

Direkta effekter är, som namnet antyder, effekter som sker som en direkt följd av att en plan genomförs, till exempel förlust av naturmiljöer som tas i anspråk för bebyggelse.

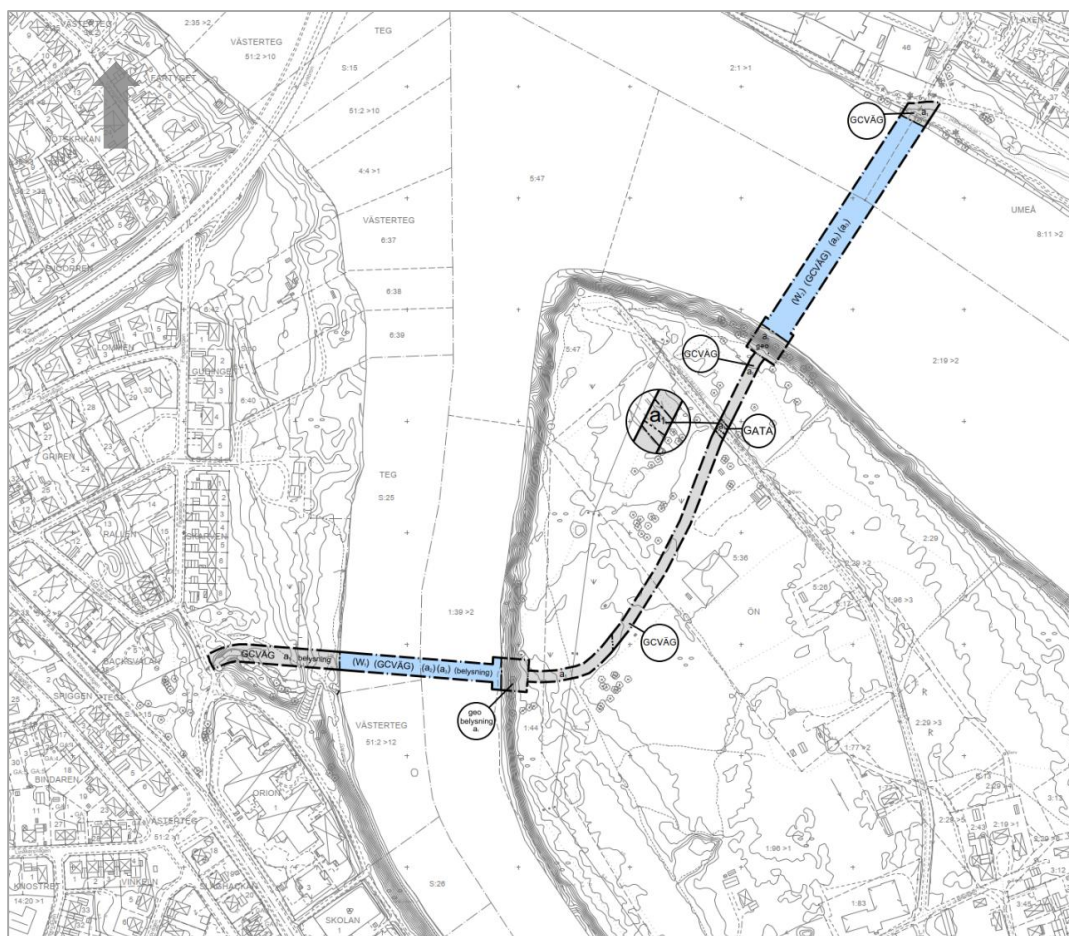
Indirekta effekter är effekter som sannolikt kan förväntas ske som en följd av att en plan genomförs men som annars inte hade skett. Till exempel om anläggande av en ny väg tillgängliggör ett obebyggt område som därför på sikt kan förväntas bli exploaterat med verksamheter eller bostäder.

Med **kumulativa effekter** menas effekter från flera olika påverkanskällor. Det kan gälla såväl befintlig påverkan från existerande verksamheter som tillkommande effekter till följd av beslutade men ännu ej genomförda planer eller verksamheter.

3 Planförslaget i korthet

3.1 Planens syfte

Syftet med Detaljplan för Ön 1:96 med flera (broetapp) är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön. Planområdet omfattar de ytor i älven och dess strandzoner där broarna ska anläggas samt det stråk över norra Ön där ny GC-väg planeras. Broarna planläggs som vattenområde som får överbyggas med bro. Anslutningar med landfästen samt stråket över Ön planläggs som allmän plats GC-VÄG (Umeå kommun, 2026-06-02), se figur 4.



Figur 4. Utsnitt av planförslagets plankarta, antagandeverion (Umeå kommun, 2026-06-02).

Det nu aktuella planförslaget var tidigare en ingående del i den större detaljplanen för Ön 1:96 – Norra Ön, BN-2013/00345 (se även avsnitt 4.2.2.2) men kommunen har under processens gång valt att bryta ut anläggandet av broarna i en egen detaljplan. Orsaken är att tidsplanen för den större detaljplanen har förskjutits i väntan på kompletterande underlagsutredningar. Samtidigt har kommunen beviljats stadsmiljöavtal om statlig delfinansiering för tillskapandet av gång- och cykelkopplingar till norra Ön. Det statliga stödet är dock villkorat med att åtgärden genomförs senast 2029 vilket kräver att åtgärden har stöd i en detaljplan som vunnit laga kraft.

3.2 Nya broar

3.2.1 Utformning

Broarnas tekniska och gestaltningsmässiga utformning är ännu inte fullt klarlagda. Preliminära förslag till utformning och gestaltning har dock tagits fram för att möjliggöra bedömning av praktisk genomförbarhet. Fundamenten till mellanstöden, och troligen även till landfästena, utförs i betong och grundläggs med stålörspålar som borrar ner till fast underlag. Pålarna, särskilt pålar till stöd närmast farleden i Storån, behöver sannolikt dragförankras för att stå emot islaster. Vidare kommer erosionsskydd att anläggas kring mellanstöd och landfästen. Vid behov utförs även andra stabilitetshöjande åtgärder kring landfästena för att motverka risk för jordskred i älvbrinkarna.

3.2.2 Bro över Lillån

Landfästet på Tegsidan förläggs cirka 50 meter norr om Tegs vård- och omsorgsboende, där älvbrinken är relativt flack, och ansluts till befintligt gång- och cykelvägnät (se figur 4). På Ön anläggs landfästet i befintlig strandbrink. Bron kommer att utföras med som mest fem brospann och fyra mellanstöd varav tre i vattnet i Lillån, och det fjärde på land i ådalen på Tegsidan (se figur 5). Brobanan planeras bli cirka 8 meter bred och brons totala bredd blir cirka 10 meter. Segelfri höjd, det vill säga det fria avståndet mellan vattenytan vid medelvattenstånd och brons lägsta punkt, under brons centrala del i Lillån planeras till 3,6 meter.



Figur 5. Illustration av preliminärt förslag till utformning av bro över Lillån. Överst: Vy från Lillån mot ny bro i norr. Nederst: Vy över brodäck med räcken och stolpar i trä. Källa: (Bjerking & Rundquist, 2025-12-18). Observera att slutlig utformning av bron inte är bestämd och kan komma att skilja sig från illustrationerna.

Fri passage under bron ska säkerställas utmed stranden på Tegsidan där befintligt strandstråk och parkområde fortsatt blir tillgängligt efter att bron anlagts. Överbyggnaden utförs med ett brodäck av betongplattor som vilar på stålbalkar. Broräcken och eventuellt belysningsstolpar är

tänkta att helt eller delvis utföras i trä som en gestaltningsmässig anpassning till platsens historik med timmerflottning.

3.2.3 Bro över Storån

Bron över Storån anläggs mellan norra Ön och Öbackaparken där landfästet ansluts till Strandpromenaden i höjd med Arkitekt högskolan (se figur 4). Bron är planerad att utföras med en central bågbrodel som ansluter till balkbroar i stål eller betong. Bron kommer att utföras med upp till sju spann där bågbrodelen har en spännvidd på knappt 90 meter och spann för anslutande balkbroar varierar mellan cirka 20 – 30 meter. Inklusive landfästena får bron som mest åtta stöd, varav maximalt sex mellanstöd i vattnet i Storån (se figur 6). Brobanan planeras bli cirka 8 meter bred och brons totala bredd blir cirka 10 meter. Segelfri höjd planeras till 3,8 meter under brons centrala del.



Figur 6. Illustration av preliminärt förslag till utformning av bro över Storån. Överst: Vy från Ön mot Öbacka. Nederst: Vy från Öbacka strandpromenad. Källa: (Bjerking & Rundquist, 2025-02-28). Observera att slutlig utformning av bron inte är bestämd och kan komma att skilja sig från illustrationerna.

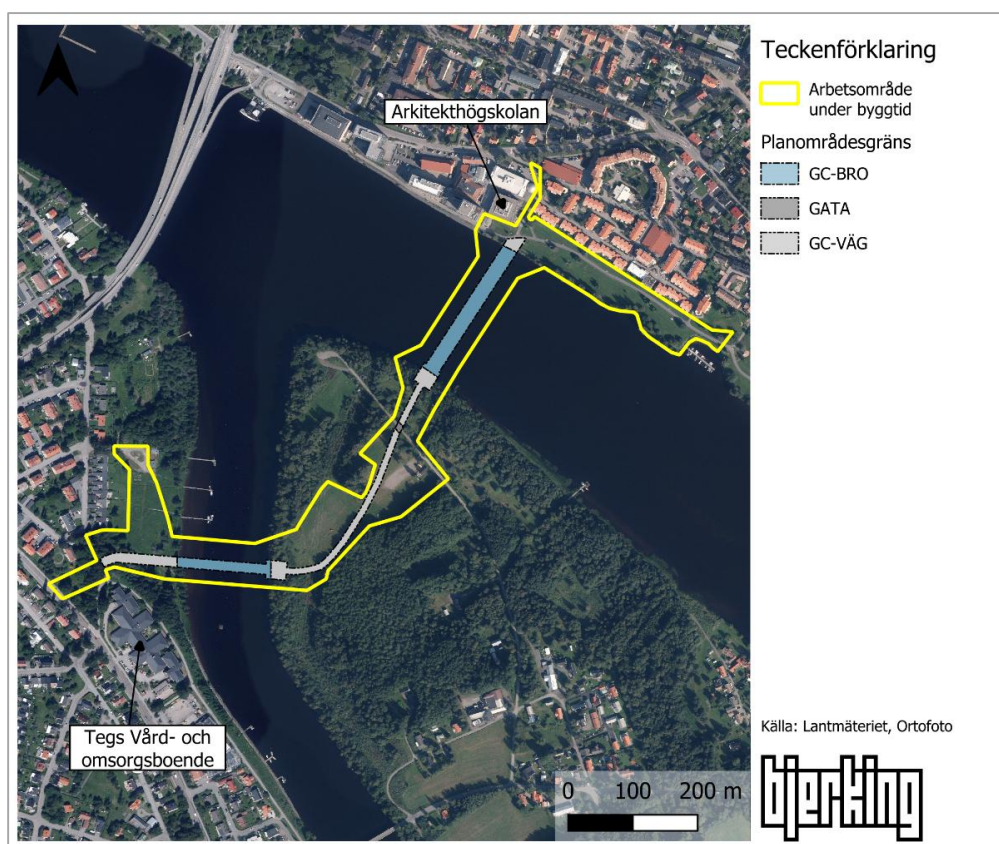
3.3 Gång-och cykelväg

En GC-väg anläggs mellan Teg och Öbacka, via de två broarna och över norra delen av Ön. GC-vägens bredd blir cirka 5 meter på Ön och 8 meter över broarna. Vägen förses på hela sträckan med belysning för att skapa god sikt och säkerhet samt för att främja den upplevda tryggheten.

3.4 Arbetsområde under byggtiden

Detaljplaneområdet omfattar endast de ytor som upptas av de färdiga anläggningarna, det vill säga broarna med tillhörande landfästen samt den nya GC-vägen över norra Ön. Under anläggningsskedet behöver därutöver även delar av de närliggande ytorna nyttjas tillfälligt som arbetsområde, vilket är en förutsättning för att planen ska kunna genomföras. En karta över de ytor som preliminärt bedöms behöva ingå i arbetsområdet framgår av figur 7.

De landområden som berörs av tillfälliga arbeten kommer till största delen att påverkas under byggskedet genom röjning av befintlig vegetation, markberedning, byggvägar, upplagsytor med mera. Vid och nedom landfästena på Ön kommer även permanenta stabilitetshöjande åtgärder i form av stödfyllnad och erosionsskydd att behöva anläggas inom arbetsområdet såväl inom som utanför detaljplaneområdet. Efter byggskedet kommer de ytor som endast nyttjas tillfälligt att återställas till ett likartat utseende som idag.



Figur 7. Preliminärt uppskattat arbetsområde under byggtiden i förhållande till planområdesgränsen.



3.5 Skyddsåtgärder och miljöanpassning

För att miljöanpassa planförslaget, främja en hållbar utveckling och minimera negativa konsekvenser avser Umeå kommun att utföra en rad skyddsåtgärder varav de viktigaste listas nedan.

- Grumlingsminimerande åtgärder ska vidtas vid arbeten i vatten. Anläggande av mellanstöd i vatten görs innanför tätspont.
- Arbeten närmast vattendragens strandkanter utförs innanför länsar för att fånga upp eventuellt spill eller läckage av olja och andra flytande föroreningar.
- Grumlande arbeten anpassas i tid för att minimera störning på vandrande fisk.
- Ett kontrollprogram för byggskedet ska upprättas som säkerställer regelbunden kontroll av renat länsvatten innan detta släpps till recipient.
- Uppschantade jordmassor ska provtas och massor med föroreningshalter över gällande riktvärden för den aktuella markanvändningen ska transporteras bort och hanteras enligt gällande regelverk.
- Avverkning av värde träd och värdefull skog inom arbetsområdet ska endast ske i nödvändig omfattning och en rutin för att säkerställa detta ska upprättas inför byggskedet. Lämpliga skyddsåtgärder tas fram för träd som avses sparas inom och i anslutning till arbetsområdet.
- För att undvika störning på fåglars häckning samt på fladdermöss under koloni- och migrationsperioder ska skogsavverkning och vegetationsröjningar i arbetsområdet utföras mellan 1:a oktober och 1:a april
- För att minimera störning på fladdermöss och andra nattaktiva djur ska ingen belysning kopplat till entreprenadarbetena förekomma i arbetsområdet utanför arbetstid under perioden 1 april till 1 oktober.
- Befintlig äldre jordkällare omedelbart intill arbetsområdet vid Teg ska skyddas genom avspärning i byggskedet
- Erosionsskydd ska naturanpassas för att främja deras funktion som livsmiljö för växter och djur.
- Efter byggskedet ska ny strandlövskog återetableras inom tillfälligt nyttjade ytor där skog avverkats. En skötselplan för återplantering ska tas fram.
- De mest bullrande arbetsmomenten i byggskedet förläggs till dagtid (mellan 07 och 19) på vardagar. Vissa undantag kan dock förekomma inom ramen för Naturvårdsverkets allmänna råd.
- I driftskedet kommer belysningen till GC-vägen att anpassas, i enlighet med bestämmelse i detaljplan, i syfte att minimera ljusstörningar för nattaktiva djur.

Utöver de ovan nämnda åtgärderna ges i kapitlet om planens miljökonsekvenser i vissa fall rekommendationer om ytterligare åtgärder för att undvika, minimera eller kompensera för negativ påverkan på specifika miljöaspekter eller arter.

4 Nuvarande förhållanden

4.1 Markanvändning

Markerna inom och närmast intill planområdet upptas idag huvudsakligen av naturmark. På norra Ön finns en bård av lövskog i de strandnära delarna medan den centrala delen utgörs av före detta odlingsmark som nu är obrukad och under pågående igenväxning. Här korsar planområdet också en mindre lokalväg (Nabbvägen).

På Tegsidan utgörs marken i och i anslutning till planområdet av en blandning av lövskogspartier och öppen parkmark med funktion för rekreation, bad, båtbygggar, odlingslotter med mera. Här finns även en mindre bäckravin. På älvens östsida, vid Öbacka, utgörs berörda ytor främst av parkmark med inslag av träd samt av befintlig gång- och cykelväg. Naturvärdena är på flera platser höga, särskilt i strandskogarna utmed älvsbrinkarna på Ön.

Idag finns förbindelser mellan Ön och fastlandet dels via E4, som passerar över älven via Öns södra spets med en trafikplats för av- och påfarter till Ön. Därutöver finns en äldre bro (Öbron) för blandtrafik till Ön över Lillån i förlängningen av Ögatan.

4.2 Fysisk planering

4.2.1 Översiktsplanering

Ön är i kommunens översiktsplanering utpekad som ett större område för stadsutveckling. Enligt den fördjupade översiktsplan för området, som antogs 2008, och förklarades aktuell 2016, är målet att etappvis under en 15–20-årsperiod skapa en ny hållbar stadsdel på Ön (se figur 8).

Den fördjupade översiktsplanen uttrycker höga ambitioner avseende miljöanpassning och hållbar utveckling. Samtidigt förespråkas omfattande exploatering av norra Ön med tät stadsbebyggelse av kvartersstruktur och upp till fem våningar höga hus. Totalt planeras här för 2500–3000 lägenheter och 5000–6000 boende.

Stora delar av Öns strandområden ska enligt planen också till-



Figur 8. Plankarta från gällande fördjupad översiktsplan för Ön som antogs 2008 och som anges som aktuell på kommunens hemsida.

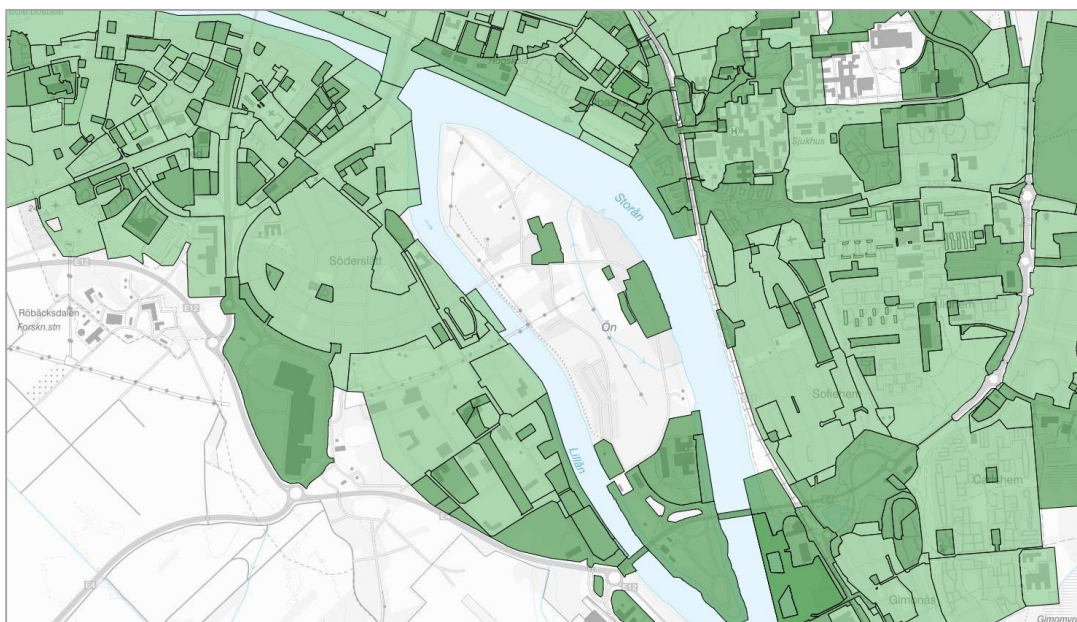
gängliggöras genom anläggande av promenadstråk, cykelvägar och strandpromenader.

Den fördjupade översiktsplanen inrymmer även flera nya broförbindelser med Ön. Bland annat omnämns två broar för gång- och cykeltrafik i ungefär samma lägen som i nuvarande förslag till detaljplan. Därutöver förespråkar den fördjupade översiktsplanen anläggande av ytterligare en gång- och cykelbro över Storån i höjd med Ankargränd och en ny bro för biltrafik över Lillån söder om den befintliga Öbron (se figur 8).

4.2.2 Detaljplanering

4.2.2.1 Gällande planer

Det aktuella planförslaget för broetappen ligger i centrala Umeå och de närliggande områdena väster och öster om Umeälven utgörs av urbana områden som till största delen omfattas av gällande detaljplaner vilka i allt väsentligt är utbyggda (se figur 9).

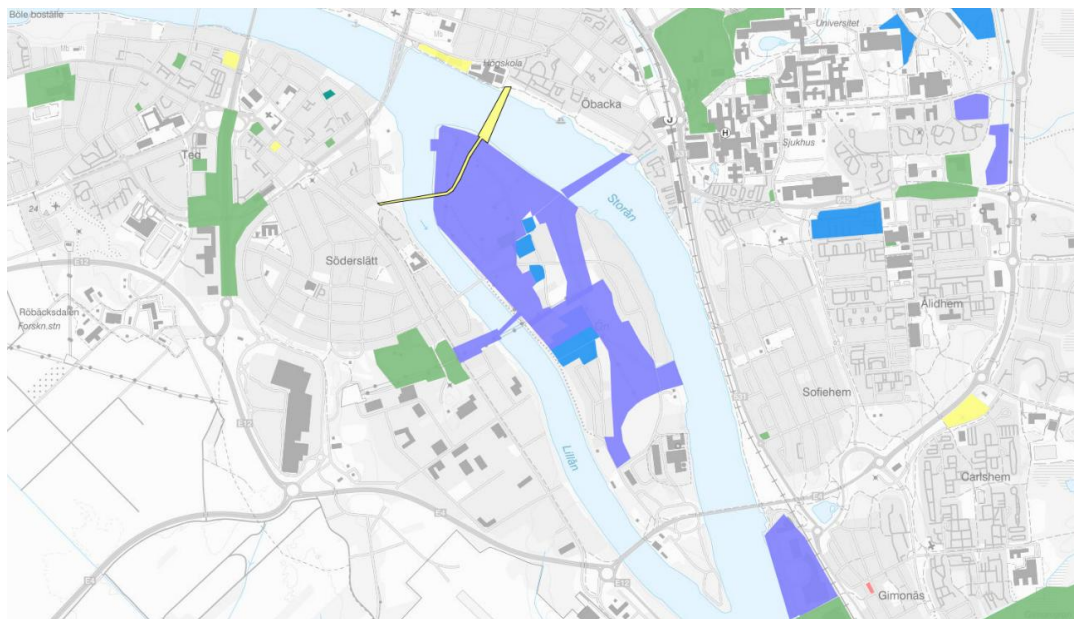


Figur 9. Utdrag (2025-12-31) över kommunens karta över gällande detaljplaner. Planer antagna före år 2000 markeras med ljusgrön och nyare planer med mörkgrön ton.

Inom norra delen av Ön finns ännu inga gällande detaljplaner, undantaget mindre ytor kring Lillåvägen och Storåvägen för vilka detaljplaner antogs under 2012/2013. Även dessa planer är idag i huvudsak utbyggda. Däremot pågår detaljplaneläggning av norra Ön (se nedan).

4.2.2.2 Pågående planer

I enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Ön pågår för närvarande omfattande detaljplanering av stora delar av Ön (se figur 10).



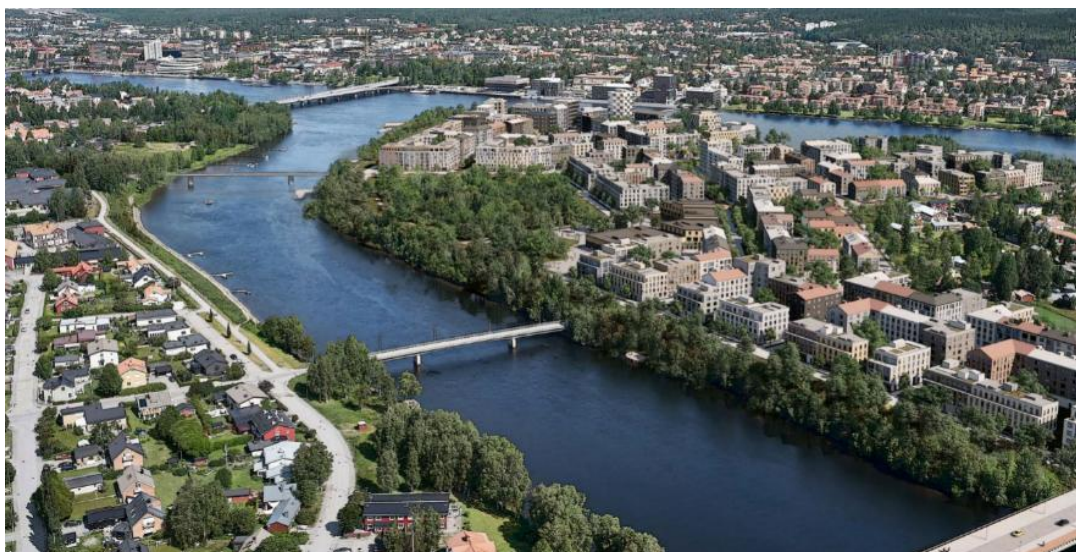
Figur 10. Utsnitt (2026-04-21) från kommunens karta över pågående detaljplaner. Färgkodning anger aktuellt planskede enligt följande: Grönt: Planbesked, lila: samråd, gult: granskning, blått: vilande. Den nu aktuella planen för broetappen är markerad med svart ytterlinje. Övriga lilatonade ytor inom Ön ingår i detaljplanen Ön 1:96 med flera – Norra Ön, BN-2013/00345.

För norra delen av Ön sker arbetet inom ramen för detaljplanen Ön 1:96 med flera – Norra Ön, BN-2013/00345. Syftet med denna plan, som var föremål för samråd under 2021, är bland annat att skapa planmässiga förutsättningar för en ny stadsdel med plats för cirka 2 800 nya bostäder med inslag av verksamheter (se figur 11).



Figur 11. Plankarta (t.v.) samt illustrationskarta (t.h.) från samrådsversionen av detaljplan för Ön 1:96 m.fl. – Norra Ön, BN-2013/00345.

I likhet med vad som anges i den fördjupade översiktsplanen är förslaget att stadsdelen ska utformas med blandad bebyggelse i kvartersstruktur. Bostäder tillkommer främst som lägenheter i flerfamiljshus (se figur 12).



Figur 12. Visualisering av bebyggelseutveckling från samrådsversionen av detaljplan Ön 1:96 m.fl. – Norra Ön, BN-2013/00345. Bron centralt i bild är den befintliga Öbron. Den större bron i bildens nedre kant illustrerar en i planförslaget föreslagen ny bilbro och den mindre bron längre norrut anger ungefärligt läge för ny gång- och cykelbro vid Teg.

De båda broar som planläggs i den nu aktuella detaljplanen för Ön 1:96 med flera (broetapp) var tidigare en ingående del i den större detaljplanen för Norra Ön och då planerade lägen för dem framgår också av figurerna.

4.3 Strandskydd

Med undantag för de delar av GC-vägen på Ön som ligger mer än 100 meter från vattenbrynet omfattas hela planområdet i nuläget av strandskydd enligt miljöbalken. För att möjliggöra detaljplanens genomförande innehåller planförslaget bestämmelser om att strandskyddet ska upphävas inom berörda delar av planområdet. Som särskilda skäl för upphävandet anges i planförslaget att området behöver tas i anspråk för en ny gång- och cykelförbindelse över älven vilket bedöms utgöra ett angeläget allmänt intresse samt att de aktuella anläggningarna för sin funktion måste ligga vid vattnet och att behovet inte kan tillgodoses utanför området.

Vidare anges att planområdet ligger centralt och är viktigt för att stärka kopplingen mellan stadens sidor och Ön. De nya gång- och cykelbroarna förbättrar tillgängligheten, främjar hållbara färdssätt och bidrar till bättre miljö i centrala Umeå.

4.4 Riksintressen

4.4.1 Yrkesfiske

Ume- och Vindelälven är ett av fyra vattendrag med högst produktion av laxsmolt i landet och älvarna är upptagna som ett riksintresse för yrkesfisket i form av lek- och rekryteringsområde samt vandringsväg för lax. Utpekandet innebär att de berörda vattnen skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra yrkesfiskets bedrivande.

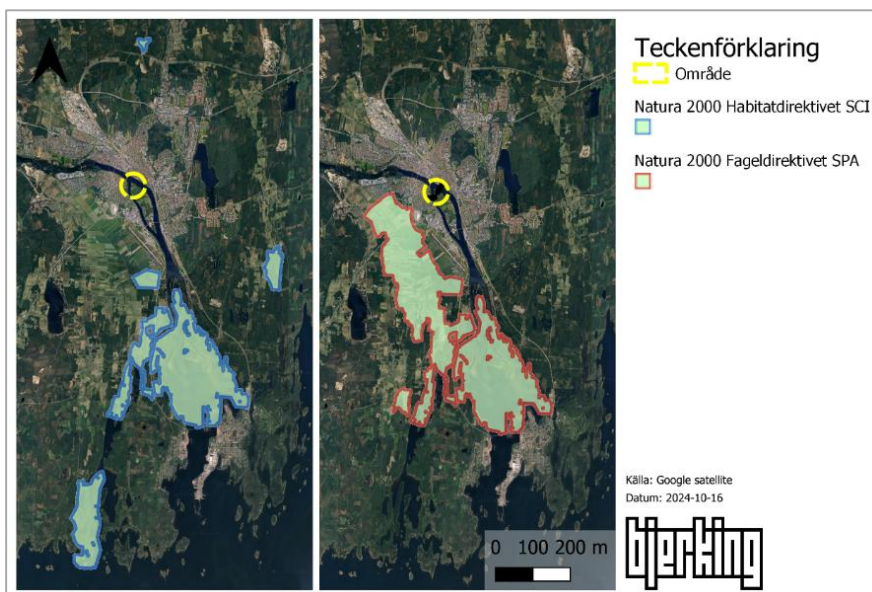
Beträffande Umeälvens nedre del är det funktionen som vandringsväg som är det viktiga att beakta då lekområdena i huvudsak är koncentrerade till snabbt strömmande vattendragssträckor med sten- och grusbotten längre uppströms i vattensystemet.

4.4.2 Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden inom Europeiska unionen (EU) som har etablerats för att bevara och skydda hotade arter och naturtyper av europeiskt intresse. Syftet med Natura 2000 är att säkerställa biologisk mångfald genom att skydda de mest värdefulla och hotade arterna och deras livsmiljöer i EU. Nätverket omfattar både terrestra och marina områden och är det största nätverket av skyddade områden i världen.

Natura 2000-områden är skyddade enligt fågeldirektivet (SPA, special protection area) och/eller enligt art- och habitatdirektivet (SCI – site of community interest). Dessa direktiv beskrivs nedan. Direktivens skydd har implementerats i svensk lag genom miljöbalkens 7:e kapitel. Enligt Miljöbalken 7 kap. 28 a § krävs för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Kravet gäller även åtgärder som vidtas utanför själva Natura 2000-området och tillstånd får endast medges om de livsmiljöer som området avser att skydda inte kan skadas och de arter som ska skyddas inte utsätts för störningar som kan försvåra deras bevarande.

Deltaområdet kring Umeälvens mynning, cirka 5 km nedströms Ön, utgör ett Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet benämnt Umeälvens delta. Samma område ingår även i ett Natura 2000-område enligt fågeldirektivet, som utöver själva deltat även omfattar en större yta med lövskogsdominerade låglänta slättområden på älvens västsida. Detta område benämns Umeälvens delta och slättområden (se figur 13). Omkring 25 km uppströms Ön mynnar Vindelälven i Umeälven. Vindelälven är en av Sveriges fyra oreglerade nationalälvar och utgör också ett Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet.



Figur 13. Natura 2000-områdena "Umeälvens delta" (skyddat enligt art- och habitatdirektivet) respektive "Umeälvens delta och slätter" (skyddat enligt fågeldirektivet). Platsen för det aktuella planområdet är ungefärligt markerat med gul cirkel.



5 Nollalternativet

Nollalternativet är en beskrivning av den förmodade utvecklingen i och intill planområdet om den aktuella planen inte antas. Nollalternativet innebär också att andra förändringar i området som kan förutses kopplat till genomförandet av gällande planer, tillståndsgivna verksamheter och andra beslutade åtgärder genomförs, liksom att klimatet successivt förändras enligt gällande prognoser (Naturvårdsverket, 2024). Även Umeås vision om 200 000 invånare samt de utvecklingsriktlinjer som ges i den gällande översiktsplanen med tillhörande fördjupningar för de centrala stadsdelarna och Ön beaktas. I detta fall beskriver nollalternativet förmodat utseende i området cirka 10–15 år fram i tiden (det vill säga till omkring 2035 – 2040).

5.1 Framtida markanvändning

Med avseende på framtida markanvändning innebär nollalternativet att förslaget till detaljplan för Ön 1:96 med flera (broetapp) inte genomförs. Därmed anläggs inga gång- och cykelbroar över Storån och Lillån på de aktuella platserna. GC-vägen över Ön anläggs inte heller. De äldre detaljplaner som finns antagna för området (se figur 9) är i allt väsentligt redan utbyggda och bedöms inte innebära några större nyexploateringar inom ytorna närmast planerade landfästen vid Teg eller Öbacka.

På norra Ön förespråkar den fördjupade översiktsplanen för Ön anläggande av en ny stadsdel med tät flervåningsbebyggelse i kvartersstruktur. Denna inriktning preciseras också i det pågående detaljplaneärendet Ön 1:96 med flera – Norra Ön, BN-2013/00345 som var på samråd 2021. Denna detaljplan är dock inte antagen varför det inte är säkert att den kommer att genomföras och den utgör därmed inte heller en del av nollalternativet till den nu aktuella planen för broetappen.

Vid nollalternativet uteblir således större fysiska ingrepp i skogar och andra naturmiljöer på norra Ön och vid Teg och de idag rådande förhållandena inom dessa områden bedöms i huvudsak bestå på kort och medellång sikt (10–15 år). Inga stabilitetshöjande åtgärder eller erosionskydd kommer heller att anläggas i slänterna ner mot älven vid de platser som pekas ut i planförslagen och landskapsbilden utmed Storån och Lillån förblir i huvudsak lik dagens.

5.2 Klimatförändring

Klimatet bedöms fortsätta att bli varmare i ungefärlig enlighet med SMHI:s scenarier för RCP 4,5 (medelhögt utsläppsscenario). Jämfört med referensperioden 1971–2000 innebär detta en ökning av årsmedeltemperaturen i Umeåtrakten på 2,5 – 3,5 grader för perioden 2041–2070 och 3,5 – 4,5 grader för perioden 2071–2100 (SMHI, 2025).

Klimatförändringen påverkar även vattenföringen i Umeälven. Vid naturliga förhållanden skulle förändringarna generellt innebära ökad medelvattenföring men minskade flödestoppar till följd av mindre markant snösmältning på våren. När effekterna av regleringen i vattensystemets befintliga kraftverksdammar viktas in ändras dock bilden så att även toppflödena förmodas öka (SMHI, 2025). En sammanställning av hur flödena bedöms förändras procentuellt jämfört med referensperioden 1971 till 2000 framgår av tabell 3.



Tabell 3. Av SMHI prognosticerade framtida flödesförändringar vid olika flödessituationer i nedre Umeälven till följd av klimatförändringen vid en fortsatt global uppvärmning enligt ett medelhögt scenario (RCP4,5). Förändringen anges i procent och redovisas uppdelat på oreglerade förhållanden och vid beaktande av befintliga regleringar.

	Oreglerat scenario		Nuvarande regleringar	
Tidsperiod	2041–2070	2070–2100	2041–2070	2070–2100
Medelvattenföring	8 %	10,4 %	7,9 %	10,3 %
2-årsflöde	-9,4 %	-12,3 %	2,3 %	3,1 %
50-årsflöde	-5,2 %	-6,8 %	4,2 %	5,8 %

5.3 Effekter och konsekvenser av nollalternativet

Då inga broar och ingen GC-väg anläggs uppkommer det vid nollalternativet ingen lokal förändring av landskapsbilden. Inga ingrepp sker heller i de berörda områdenas naturmiljöer och ingen grumling eller annan påverkan på bottnar och vattenmiljöer i älven tillkommer. Störningar på norra Öns naturmiljöer i form av ljud, ljus och mänsklig närvaro förblir låg även om viss mindre ökning från dagens nivåer kan förmodas ske på sikt till följd av den allmänna utvecklingen. Inga konflikter med artskydd bedöms uppkomma.

Vattenkvaliteten i älven påverkas fortsatt av befintliga utsläpp från punktkällor och diffusa utsläpp men ingen tillkommande grumling eller annan påverkan på vattenkvaliteten sker kopplat till anläggandet av broarna. För markmiljö och sediment på älvbotten fortsätter de nuvarande förhållandena att råda i oförändrat skick.

Eftersom inga nya gång- och cykelkopplingar skapas över älven eller mellan fastlandet och Ön uteblir vid nollalternativet också de fördelar som broarna skulle medfört för gång- och cykeltrafikanter och för hållbart resande. Tillgängligheten till norra Öns attraktiva rekreationsområden förblir begränsad för boende i centrala Umeå och det höga bilberoendet för resor till och från Ön består. Även broarnas bidrag till förbättrade förutsättningar för hållbara färdvägar tvärs älven och mellan olika målpunkter i staden uteblir och förutsättningarna att tillgodose stadens växande efterfrågan på bostäder med lågt bilberoende försämrats.

Boendemiljöerna intill planområdet kommer likt idag fortsatt att vara utsatta för buller från trafik och andra befintliga bullerkällor samt tillfälliga störningar i samband med olika byggprojekt, dock inte från byggnation av cykelbroar i nu aktuella lägen.

I takt med uppvärmningen av klimatet kommer högvattenföringen i älven att öka i ungefärlig enlighet med SMHI:s prognoser vid bibehållna regleringar av vattensystemet. De ökade flödestopparna innebär en ökad risk för översvämning av låglänta områden nära älven och kan påverka riskbilden för ras och skred i älvrinkarna. Lokalt vid de nu aktuella landfästena, där nuvarande park- och naturmark behålls, bedöms dock förhållandet inte få några betydande konsekvenser från ett säkerhetsperspektiv.

6 Studerade alternativ

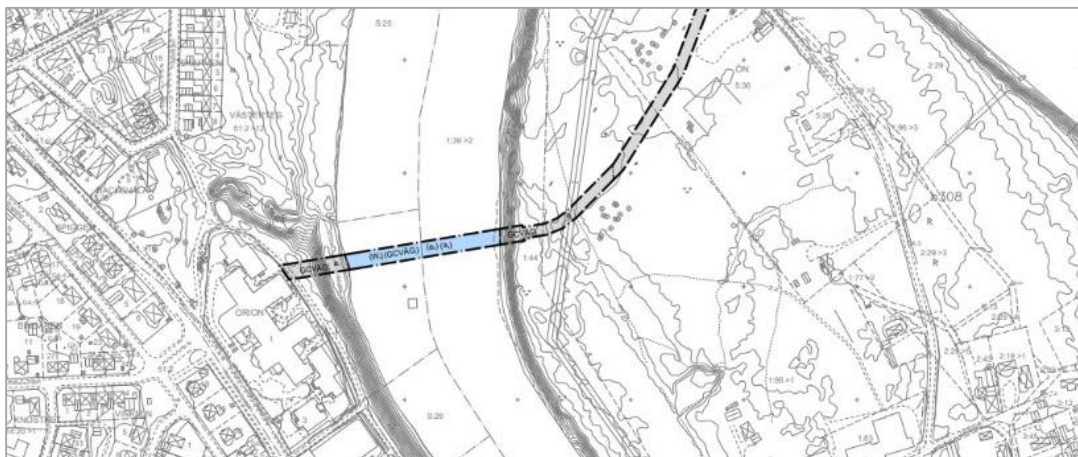
6.1 Bro över Lillån

6.1.1 Alternativ lokalisering av landfäste vid Teg

Den nu valda lokaliseringen av bron över Lillån, så som den presenteras i avsnitt 3.2, sammanfaller i stort med det läge som pekas ut i den fördjupade översiktsplanen för Ön och med det läge som presenterades i samrådsversionen av detaljplanen för Ön 1:96 m.fl. – Norra Ön, BN-2013/00345.

Inför samrådsversionen av den nu aktuella detaljplanen, Ön 1:96 med flera (broetapp), studerades och presenterades ett alternativt läge där landfästet på Teg var placerat ett 50-tal meter längre söderut, i höjd med Togs vård- och omsorgsboende (se figur 14). Fördelar med detta alternativ ansågs vara att konflikt med pulkabacken kunde undvikas och att det gav mindre påverkan på landskapsbilden i ådalen liksom på natur- och kulturmiljön genom att ingrepp i befintlig bäckravin i högre grad kunde undvikas.

Alternativet valdes dock bort främst då det bedömdes vara byggtekniskt mycket svårt att genomföra. Utöver att älvsbrinken på platsen är hög och brant, visade geotekniska förutsättningar att området är olämpligt för byggnation med avseende på risk för ras och skred. Detta i kombination med praktiska begränsningar av arbetsutrymmet, gjorde utförandet betydligt mer komplicerat. Till nackdel för alternativet talade även att det bedömdes innebära risk för skada på Togs vård- och omsorgsboende, som inte är pågrundlagat ner till fast underlag, och att det skulle medföra större bullerstörningar för boende på vård- och omsorgsboendet jämfört med det nu valda, mer nordligt placerade läget.



Figur 14. Utdrag från plankarta till samrådsversionen av detaljplan för Ön 1:96 med flera (broetapp) som visar en alternativ lokalisering av bron över Lillån, med sydligare placering av landfästet vid Teg, som var aktuell vid plansamrådet.

6.1.2 Andra alternativa lokaliseringar

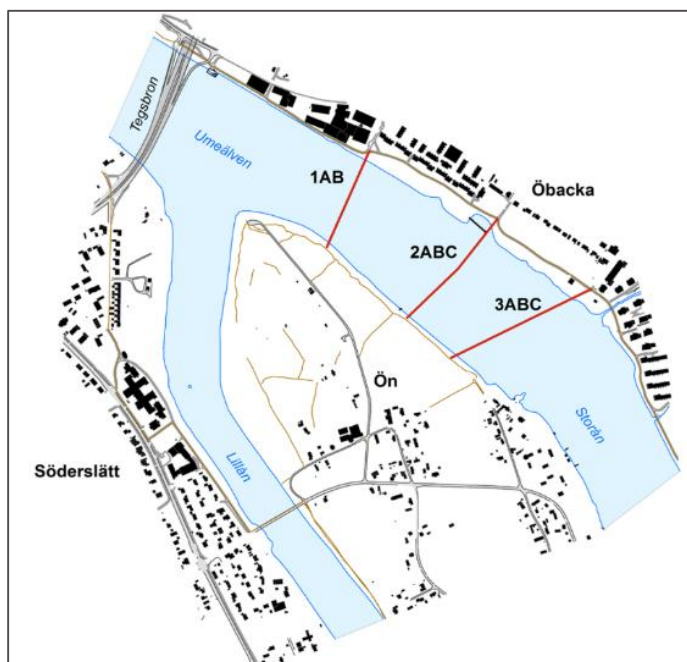
Andra alternativa placeringar av en gång- och cykelbro över Lillån såväl norr som söder om det nu aktuella läget har tidigare studerats och avfärdats då de bedömts hamna för nära befintliga

kopplingar över älven (Kyrkbron respektive Öbron) och därmed inte skulle få samma gynnsamma effekt för gång- och cykeltrafiken.

6.2 Bro över Storån

Under 2019 gjordes en studie om alternativa lokaliseringar av en ny bro över Storån vilka presenteras nedan. Som framgår av figur 15 omfattade studien tre geografiskt olika lägen (1–3) där det för varje läge även studerades två till tre alternativa varianter (ABC) med avseende på anslutningar mot land och befintliga vägnät och med olika teknisk standard. Vissa alternativ var anpassade enbart för gång- och cykeltrafik medan andra, i läge 2 och 3, även skulle möjliggöra fordonstrafik i form av räddningsfordon och kollektivtrafik (ÅF, 2019). Alternativen utvärderades översiktligt med avseende på utformning och teknisk genomförbarhet, kostnad samt omgivningspåverkan på landskapsbild, boende och behovet av utfyllnad i älven.

Påverkan på naturmiljöer bedömdes i detta skede inte men har i det fortsatta arbetet bedömts vara förhållandevis likvärdig mellan alternativen vad avser påverkan på värdefull strandskog på Ön och på vattenmiljön i Storån. Därmed har valet av läge i huvudsak baserats på andra frågor kopplat till funktion, genomförbarhet, nytta och kostnader. Nedan beskrivs respektive alternativ med motiveringar till gjorda val.



Figur 15. Alternativa brolägen i Storån. Utdrag ur Översiktlig broutrledning Norra Ön-Öbacka, (ÅF, 2019).

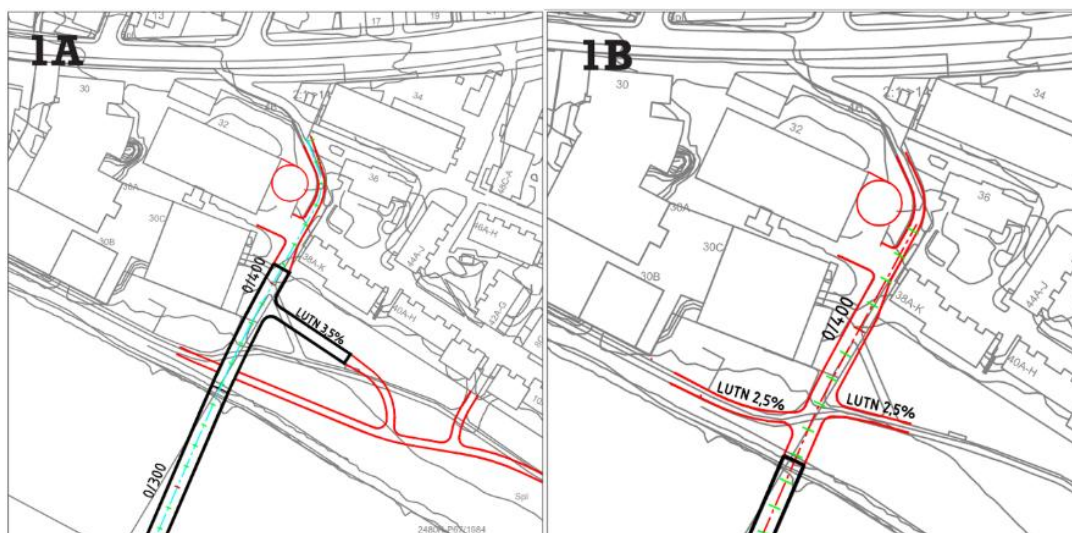
6.2.1 Läge 1 alternativ A och B

Läge 1 för bro över Storån var beläget mellan Öns nordligaste del och området öster om konstnärligt campus (se figur 16) och motsvarar i huvudsak det valda läget i förslaget till detaljplan för broetappen. Motiv till beslutet var att läge 1 innebar kortast brolängd och lägst anläggningskostnad. Läge 1 innebar även färre mellanstöd, mindre ingrepp i älven och mindre omfattande på-

ningsarbeten vilket begränsar negativ påverkan i form av bland annat buller och grumling. I studien ingick två varianter (A och B) av läge 1 med olika lokalisering och utformning på Öbackasidan.

I alternativ 1A hade bron en högre höjd närmast Öbacka och passerade över strandpromenaden, som på en delsträcka flyttades till en lägre nivå närmare älvstranden. Landfästet för bron låg i detta alternativ cirka 70 meter in på fastlandet. På grund av nivåskillnaden krävdes även anläggande av en 150 meter lång anslutningsramp mellan strandpromenaden och bron (se figur 16), vilket bidrog till att alternativet valdes bort. Rampen begränsade också sikten ut över vattnet från Öbackasidan och bedömdes som något mer kostsam.

I alternativ 1B, som motsvarar det valda alternativet, låg bron på en lägre nivå närmast Öbacka med landfästet i direkt anslutning till strandpromenaden. Genom att höja strandpromenaden närmast intill bron på en upp till 2 meter hög bank kunde denna anslutas direkt till bron. Därmed bibehölls god och gen framkomlighet för gång- och cykeltrafik, vilket stärkte tillgängligheten och funktionaliteten i det lokala trafiknätet samtidigt som intrången i Öbackaparken begränsades.



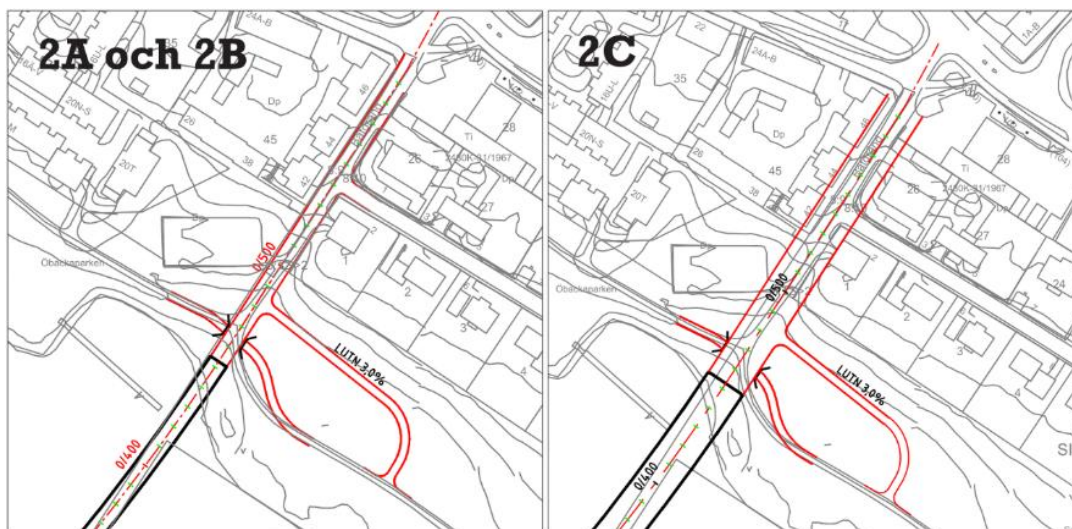
Figur 16. Studerade alternativ bro över Storån läge 1A och 1B. Utdrag ur Översiktlig broutrledning Norra Ön-Öbacka (ÅF, 2019).

6.2.2 Läge 2 alternativ A, B och C

För läge 2 mellan Ön och Öbacka i höjd med Båtgränd fanns tre förslag på broalternativ (se figur 17).

- 2A. Gång- och cykelbro, 8 m bred, dimensionerad för servicefordon (max 12 ton),
- 2B. Gång- och cykelbro 8 m bred, dimensionerad för utryckningsfordon (max 32 ton)
- 2C. Bro för gång-, cykel- och kollektivtrafik, 18 m bred, dimensionerad för full trafiklast.

Alternativ 2 valdes bort med anledning av att det förutom i ingrepp i parken även bedömdes innebära oacceptabelt stora intrång i småbåtshamn och boendemiljöer.



Figur 17. Studerade alternativ bro över Storån läge 2A, 2B och 2C. Utdrag ur Översiktlig broutredning Norra Ön-Öbacka (AF, 2019).

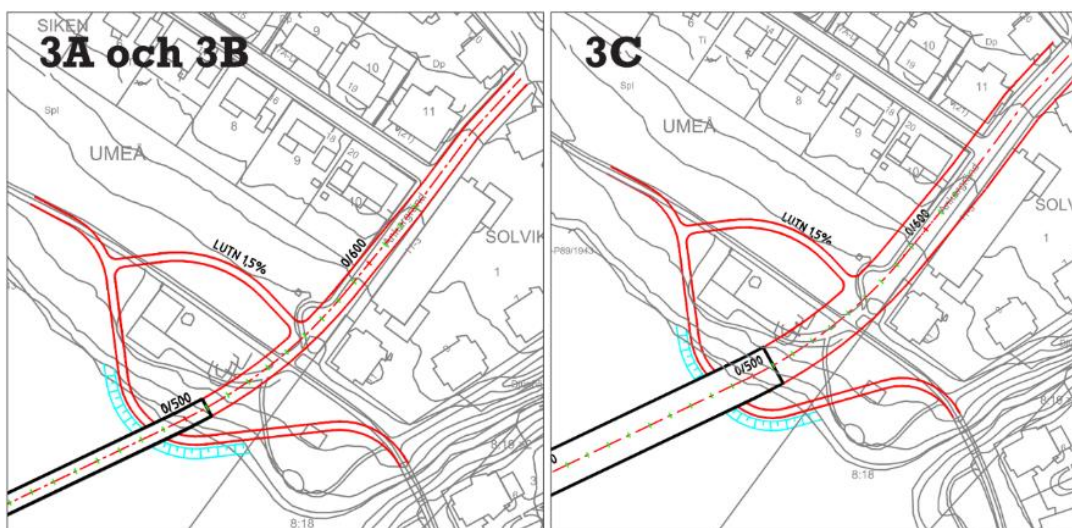
6.2.3 Läge 3 alternativ A, B och C

För brolägg 3 i höjd med Ankargränd studerades tre varianter (se figur 18)

3A. Gång- och cykelbro, 8 m bred, dimensionerad för servicefordon (max 12 ton),

3B. Gång- och cykelbro 8 m bred, dimensionerad för uttryckningsfordon (max 32 ton)

3C. Bro för gång-, cykel- och kollektivtrafik, 18 m bred, dimensionerad för full trafiklast.



Figur 18. Studerade alternativ bro över Storån läge 3A, 3B och 3C. Utdrag ur Översiktlig broutredning Norra Ön-Öbacka (AF, 2019).

En bro i läge 3 prioriterades bort i den nu aktuella detaljplanen för broetappen eftersom den bedömdes ge mindre nytta för genomfartstrafik tvärs älven än det valda läget. Mot alternativet talade även att det innebar den längsta brolängden (upp till 360 m) samt att det krävde anläggande av en bank i älvens vattenområde vid landfästet på Öbackasidan. Variant 3C gav därutöver även stora intrång i boendemiljöer.

7 Planens miljökonsekvenser

I följande avsnitt beskrivs de effekter och konsekvenser som ett genomförande av planförslaget bedöms leda till för de miljöaspekter som belyses i MKB:n. För varje aspekt ges först en inledande beskrivning av rådande förhållanden och värden följt av konsekvensanalyserna. I några fall ges även förslag på skyddsåtgärder eller anpassningar av planförslaget för att minimera negativa effekter och främja en hållbar utveckling. Konsekvenserna beskrivs i huvudsak gentemot nuläget vilket i detta fall i allt väsentligt även bedöms motsvara konsekvenserna gentemot nollalternativet. Avslutningsvis ges för varje miljöaspekt en sammanvägd bedömning av konsekvenserna i den bedömningsskala som redovisas i avsnitt 1.2.

7.1 Landskapsbild

7.1.1 Rådande förhållanden

I ett mer översiktligt landskapsperspektiv präglas landskapsbilden utmed det aktuella avsnittet av älv dalen av den breda lugnflytande älven med huvudsakligen bebyggda strandzoner men även med ett rikt inslag av grönska och träd. Siktlinjerna längs älven bryts redan idag av ett flertal broar; såväl gång- och cykelbroar som broar för fordonstrafik.

Från både västra och östra älvstranden utgör Ön ett distinkt inslag i utblickarna över älven där främst norra delen av Ön lokalt vid Konstnärligt campus och Öbackaparken, samt från Teg, bidrar med vyer av orörd natur med lövskogklädda stränder.

Från Tegsidan domineras upplevelsen av det lokala årummet vid planerat broläge av naturvyer och lugn atmosfär om än med inslag av mänsklig närvaro bland annat i form av befintliga båtbygggar, GC-väg samt av silhuetterna av Kyrkbron och Öbron längre upp- respektive nedströms (se figur 19). Här bedöms den lokala landskapsbilden vara förhållandevis känslig för förändring som ökar platsens urbana karaktär.



Figur 19. Landskapsupplevelsen av det lokala årummet kring Lillån vid Teg domineras idag av rofylldhet och orörd natur med endast små ingrepp i form av båtbygggar, GC-väg och stenskoningar.



Landskapet utmed Storån kännetecknas i högre grad av stadsmässiga vyer där storskaliga byggnadskomplex, hårdgjorda ytor och öppen parkmiljö är en mer närvarande del av landskapsupplevelsen. Här bedöms årummet i mindre grad vara känsligt för förändring i form av tillkommande broförbindelser över älven.

På norra delen av Ön dominerar landskapet av skog, med inslag av igenväxande före detta odlingsytor som bildar lokala landskapsrum. Det är ett mer eller mindre sammanhängande naturområde och kan ses som ett naturligt landskapsobjekt. En luftburen kraftledning går längs västra sidan av Öns norra del. I övrigt är strandzonerna på norra Ön i allt väsentligt oexploaterade och upptas av en sammanhängande bård av varierande bredd med lövdominerad strandskog.

7.1.2 Konsekvenser av planförslaget

Planens genomförande innebär att två nya broar tillkommer över älven. Broarna utgörs av relativt smäckra gång- och cykelbroar men är i bredd snarlika medelstora bilbroar och kommer att utgöra markanta nya landmärken som påverkar landskapsbilden lokalt från älvens stränder och delar av Ön.

Över Lillån anläggs den nya bron på en relativt ostörd åsträcka, även om vissa befintliga anläggningar är väl synliga i landskapsvyn. Här bedöms att en ny åtta meter bred bro, huvudsakligen i stål och betong, inverkar tydligt negativt på det lokala årummets rofyllda naturprägel. Bron får också en relativt lång sträckning över land i älvdalen på Tegsidan, inklusive ett landstående brofundament, som lokalt påverkar vyerna och upplevelsen av älvdalen påtagligt, främst från befintliga strandpromenader vid Teg. Sammantaget kan detta göra att det lokala årummet skiftar karaktär och i högre grad upplevs som en urban miljö. Räcken och belysningsstolpar i trä, som skisserats i det preliminära gestaltungsforlaget, och knyter an till Lillåns historik med timmerflottnings, bidrar dock i viss mån till att bron smälter bättre in i det omgivande landskapet och mildrar delvis dess inverkan på landskapsupplevelsen.

Bron över Storån planeras få en gestaltning som syftar till att skapa dynamik i det större älvrummet och samtidigt göra bron till ett tydligt landmärke i den lokala stadsbilden kring Öbackaparken och norra Ön. Brons ingrepp i de längre utblickarna längs Storån och Umeälven bedöms bli begränsat då den berörda sträckan redan idag har en urban prägel där de längre utblickarna över älven delvis redan är påverkade av större broar för vägtrafik.

På norra Ön är den planerade GC-vägen mellan broarna förlagd i kanten av den öppna gräsmarken som en anpassning till den befintliga miljöns strukturer och naturvärden. Den färdiga vägen i sig bedöms därmed endast orsaka små ingrepp i den befintliga landskapsbilden på norra Ön. Planens sammantagna påverkan på landskapsbilden innebär dock, trots de anpassningar som gjorts, en tydlig påverkan på de idag orörda lokala landskapsrummen inom norra Ön. Detta bland annat genom att nya öppningar mot vattnet uppkommer där landfästena skapar luckor i den idag sammanhängande bården av strandskog.

Vidare kommer de nya broarna med mellanliggande cykelväg att öka tillgängligheten till Ön påtagligt. Därmed kommer också antalet gång- och cykelrörelser i området att öka markant vilket i sig kan påverka upplevelsen av det lokala landskapet. Belysningen på broarna kommer också att påverka landskapsbilden väsentligt under dygnets mörka timmar, då delar av Ön blir synliga

även kvällstid och ljusen kommer att synas väl över vattnet. Ön kommer att göra sig påmind från närliggande områden, och upplevas som en mer integrerad del i staden.

Samtidigt innebär planen att området kan upplevas av betydligt fler människor och att nya utblickar över älven och dess stränder skapas från Ön och de nya broarna, vilket kan upplevas som positivt av många.

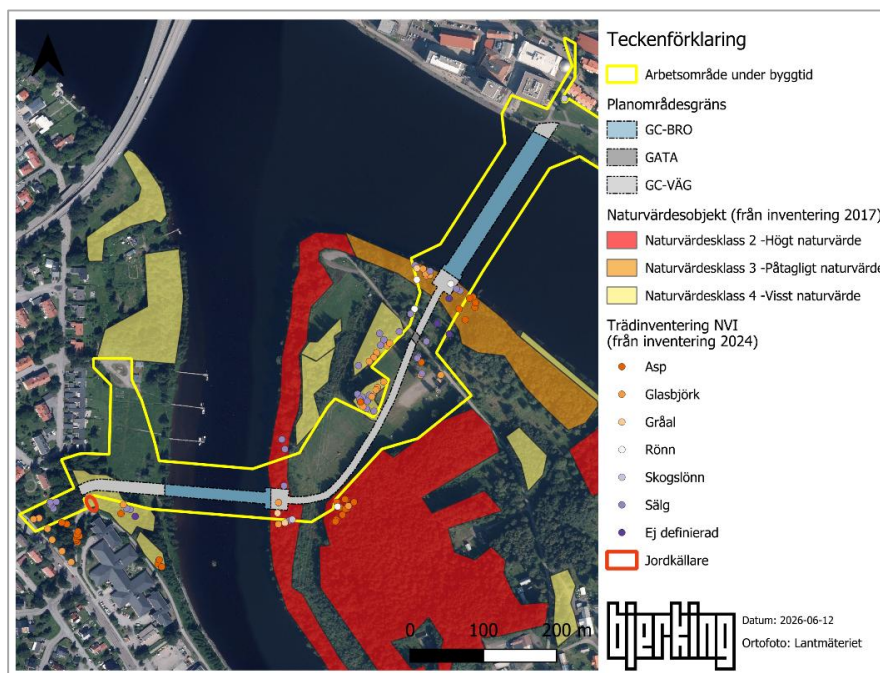
Sammantaget bedöms att de föreslagna broarna medför måttliga negativa konsekvenser för landskapsbilden jämfört med nuläget, främst till följd av att bron över Lillån oundvikligen får en negativ påverkan på det lokala årummets lugna naturkaraktär. Även jämfört med nollalternativet, som åtminstone på kort och medellång sikt innebär att nuläget i huvudsak består, bedöms planförslaget medföra måttliga negativa konsekvenser för landskapsbilden.

7.2 Naturmiljö på land

I detta avsnitt beskrivs rådande förhållanden och konsekvenser för naturmiljö och biologisk mångfald på land i ett generellt perspektiv. Specifika beskrivningar av avseende skyddade eller rödlistade arter finns i avsnitt 7.4.

7.2.1 Rådande förhållanden

Norra delen av Ön är glest bebyggd och domineras av skog med inslag av tidigare odlingsmarker som slutat brukas under senare tid och nu befinner sig i varierande stadier av igenväxning. Stora delar av området hyser höga naturvärden. Vid en naturvärdesinventering från 2017 (Enetjärn, 2017, även bifogad som bilaga 1) bedömdes att stora delar av norra Öns naturmiljöer utgör naturvärdesobjekt av högt, påtagligt eller visst naturvärde (se figur 20).



Figur 20. Stora delar av norra Ön har värdefulla naturmiljöer. Kartan visar identifierade naturvärdesobjekt från en naturvärdesinventering (Enetjärn, 2017) och en fördjupad inventering av värdeträd (Tyréns, 2025). Även läget för en jordkällare vid Teg visas som ev. kan fungera som boplats för fladdermöss.



De högsta värdena är knutna till strandskogarna i älvbrinkarna, där de nedre delarna tidvis översvämmas vid högvatten. Dessa skogar har lång skoglig kontinuitet och en hög grad av naturlighet, rikt inslag av grova träd och rik tillgång på död ved. En längre sammanhängande bård av strandskog utmed Öns nordvästsida, som sträcker sig förbi platsen för den planerade nya bron, har tagits upp som ett värdeobjekt av klass 2 (högt naturvärde). Även ett större aspdominerat skogsområde med inslag av grova lövträd beläget centralt på norra Ön strax söder om planerad ny GC-väg har förts till värdeklass 2. Strandzonen på östsidan, mot Storån, har också värdefulla skogsmiljöer och har tagits upp som ett objekt av påtagligt naturvärde (klass 3).

En fördjupad inventering, från 2024, av värdeträd och deras potential som boplatser för fladdermöss har också utförts inom de ytor som berörs av planförslaget (Tyréns, 2025, bifogad som bilaga 2). Vid denna inventering noterades ett stort antal värdeträd av flera olika arter (se figur 20), varav ett flertal utgjordes av hålträd. Några av håligheterna kan eventuellt nyttjas av enskilda fladdermusindivider som viloplats men bedömdes vara för små och grunda för att hysa några kolonier.

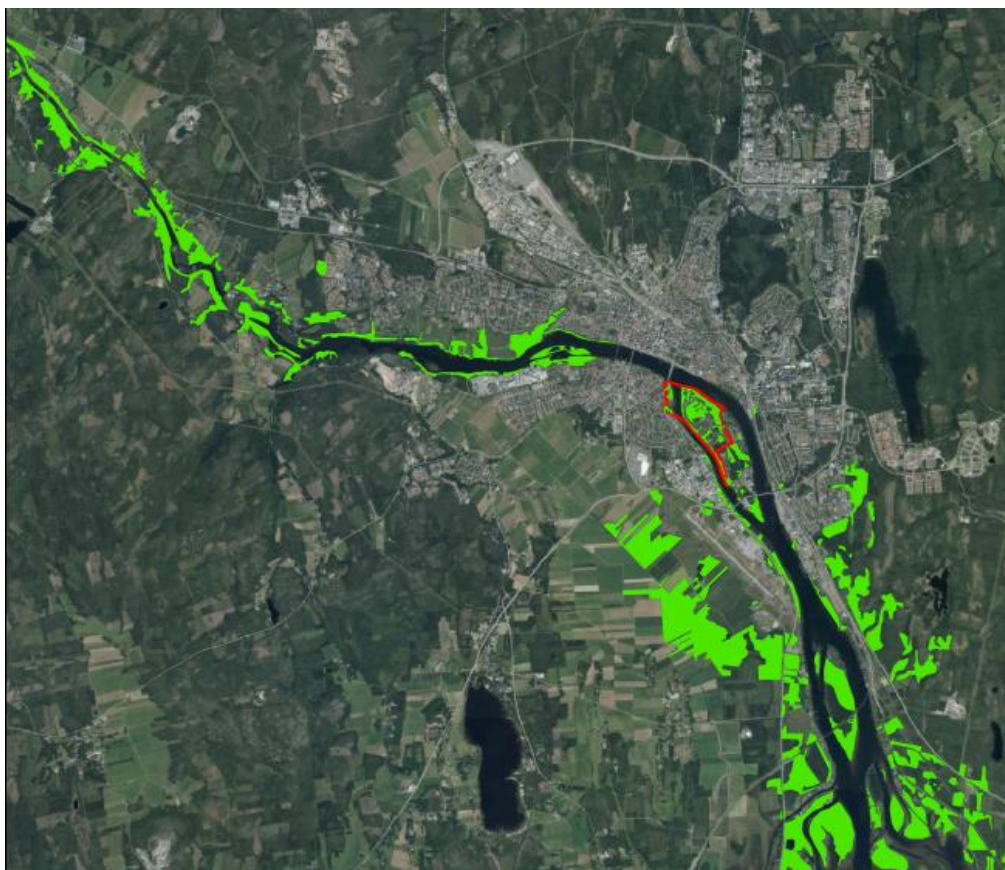
På fastlandssidan vid Teg finns också några mindre områden med lövdominerad skog, bland annat en liten bäckravin, som tagits upp som värdeobjekt av klass 4 (visst naturvärde). Vid den möjliga tillfarten till arbetsområdet, i förlängningen av Fiskegränd, finns en dubbelsidig björkallé som omfattas av biotopskydd. Inom Öbackaparken på älvens östra fastlandssida har ingen naturvärdesinventering utförts. Parken består här av klippta gräsmattor ner mot älven med inslag av solitärträd av främst björk men även andra, huvudsakligen yngre, planterade lövträd. Dessa ytor bedöms ha begränsade naturvärden.

Naturmiljöerna på norra Ön har en hög artrikedom och de älvnära lövskogarna tillhör till de biologiskt rikaste biotoperna inom Umeå kommun med en mångfald av svampar, tickor och insekter som i sin tur ger födoresurser åt fåglar och andra djur. Ett flertal skyddade eller rödlistade arter, liksom andra så kallade värdearter, som indikerar att miljön har höga naturvärden, förekommer knutet till de olika naturmiljöerna. Bland annat häckar flera rödlistade fågelarter i området, såsom grönsångare, rosenfink och mindre hackspett som alla är rödlistade i kategorin nära hotad (NT). Även den akut hotade vitryggiga hackspetten, som förekommer utmed nedre Umeälvens lövskogsmiljöer, har vid flera tillfällen observerats födosökande på Ön, dock utan att några häckningar noterats (Pelagia, 2026).

Flera fladdermusarter förekommer också i området och en inventering från 2023 ger tydliga indikationer på att en koloni av nordfladdermus sannolikt finns i ett hus på norra Ön (Umeå kommun, 2023, bifogad som bilaga 4). Eventuellt har även brunlångöra eller någon av Myotisarterna vattenfladdermus, mustaschfladdermus och/eller tajgafladdermus fasta boplatser på Ön, men här saknas säkra dataunderlag. Även andra arter kan tillfälligt nyttja miljöerna på och kring norra Ön. Vidare har utter noterats på Ön men tycks endast förekomma tillfälligt (Pelagia, 2026).

Bland kärlväxter förekommer de fridlysta arterna blåsippa och revlumner på Ön. Blåsippa har noterats i det större aspskogsbeståndet inom norra Ön och revlumner, som är mycket vanlig i frisk-fuktig skogsmark i norra Sverige, förekommer spridd på flera platser. Eventuellt finns även ett bestånd av finnros, som också är fridlyst, men det är inte bekräftat att det faktiskt rör sig om ett naturligt bestånd av denna art.

I ett vidare perspektiv utgör nedre Umeälvens strandnära lövskogsmiljöer en viktig regional ekologisk korridor och spridningsväg i landskapet. Korridorens ekologiska funktion är beroende av att likartade lövskogsmiljöer förekommer i tillräcklig omfattning och kvalitet utan för stora luckor samtidigt som tidigare exploateringar redan har försvagat kopplingen mellan älvdalens lövskogsmiljöer upp- och nedströms Umeå (se figur 21). Kvarvarande lövskogar på norra Ön utgör därmed en viktig länk i upprätthållandet av förbindelsen mellan större sammanhängande lövskogsmiljöer nordväst och sydost om staden.



Figur 21. Karta över lövskogsområden (grönt) längs Umeälvens dalgång och med inventeringsområdet från 2017 års naturvärdesinventering av norra Ön markerat i rött. Bild från (Enetjärn, 2017).

7.2.1 Konsekvenser av planförslaget

Ett genomförande av detaljplanen med anläggande av broar samt GC-väg innebär ingrepp i strandskog av naturvärdesklass 2 (høgt värde) och 3 (påtagligt värde) på västra respektive östra sidan av Ön. Därutöver sker även små ingrepp i skogsmiljöer av värdeklass 4 (visst värde) på Ön samt på älvens västsida vid Teg.

Ingreppen gäller dels ytor som tas i anspråk permanent för anläggningarna, dels omkringliggande ytor som behöver nyttjas under byggskedet inom det arbetsområde som preliminärt har avgränsats och som även sträcker sig utanför planområdesgränsen. Inom arbetsområdet kom-



mer befintlig vegetation till största delen att påverkas kraftigt genom avverkning, röjning, utjämnning av mark och anläggande av byggvägar. Delvis kan även den ytliga jordmånen komma att avlägsnas.

En uppskattning av de arealer naturmark med högre värden som berörs av planens genomförande redovisas i tabell 4, fördelat på naturvärdesobjekt av olika värdeklasser och uppdelat på permanenta och temporära ingrepp. I skogsmarker där befintliga naturvärden behöver mycket lång tid för att utvecklas bedöms de temporära ingreppen i praktiken orsaka lika stor negativ påverkan på naturmiljön som de permanenta. Detsamma gäller för avverkning av värdeträd som generellt har hög ålder.

Tabell 4. Uppskattad areal inom identifierade naturvärdesobjekt som berörs vid ett genomförande av planen uppdelat per värdeklass och i permanenta respektive tillfälliga ingrepp.

Bortfall av naturvärden	Naturvärdesklass 2	Naturvärdesklass 3	Naturvärdesklass 4
Permanent ingrepp (m ²)	450	600	1000
Temporärt ingrepp (m ²)	2600	2200	1050
Total berörd areal (m²)	3050	2800	2050

Även om de ytor som berörs arealmässigt är små sett till den totala arealen värdefulla naturmiljöer i området innebär de lokalt en betydande påverkan på norra Öns värdefulla strandskogar genom att de skapar luckor i, och fragmenterar längre sammanhängande stråk av strandskog.

Detta leder i sin tur till ändrat mikroklimat och ökad störning i kvarvarande, angränsande skogspartier. Det tillkommer även en permanent ökad störning inom närliggande skogsområden i form av ljud, ljus och mänsklig närvaro. De på detta sätt påverkade ytornas kvalitet och ekologiska funktion som livsmiljöer kommer därmed i viss mån att försämrats för många arter.

Beroende på hur väl arbetsområdet kan anpassas och hänsyn kan tas till enskilda träd bedöms vidare att mellan 30 och 40 identifierade naturvärdesträd behöver fällas inom arbetsområdet. Flertalet av dessa står inom strandskogsområdena på Öns västra och östra sida men även ett tiotal träd vid Teg kan beröras liksom enskilda solitärträd på Ön. Inom det preliminära arbetsområdet på Ön finns även två träddungar, en vid Nabbvägen och en mer centralt belägen) som tillsammans hyser ytterligare ett 15-tal värdeträd. Preliminärt bedöms det troligt att flertalet av dessa träd kan skyddas genom instängsling under byggtiden men det kan inte uteslutas att även dessa behöver fällas.

Värdeträden har en nyckelroll som kärnelement i de skogliga naturmiljöerna i området och har stor betydelse för upprätthållandet av biologisk mångfald. Träd med håligheter kan bland annat ha betydelse som viloplats för fladdermöss, även om hålen är för små för att hysa hela kolonier. Fällning av ett större antal värdeträd medför därmed lokalt stor negativ påverkan på naturmiljön.

Flera av träden i björkallén i förlängningen av Fiskegränd kommer sannolikt också att behöva beskäras kraftigt, eller fällas helt, för att skapa en tillfartsväg av tillräcklig bredd i byggskedet. Alléträden bedöms inte ha sådana värden att de utgör naturvärdesträd men ingrepp i allén kräver dispens från biotopskyddet.

Beträffande norra Öns funktion som länk i den ekologiska lövskogskorridoren utmed Umeälven utgör passagen förbi Umeå tätort redan idag en svag länk i denna korridor till följd av tidigare exploateringar av strandskog i älvdalen, inklusive på Ön. Kvarvarande äldre strandskogar på



Ön med hög grad av naturlighet har därmed kommit att utgöra en lokal värdekärna som fyller en mycket viktig funktion i upprätthållandet av en ekologisk förbindelselänk mellan större sammanhängande skogsarealer nordväst och sydost om staden.

Alla tillkommande ingrepp i Öns strandskogar som bidrar till att ytterligare försvaga denna länk kan tillsammans med tidigare exploateringar innebära att de kumulativa effekterna överskrider kritiska tröskelnivåer som kraftigt försvagar länken. I detta perspektiv är varje sådant ingrepp påtagligt negativt för naturmiljön och kan leda till isolering, successiv försvagning och i förlängningen till utdöenden av lokala artpopulationer.

I det aktuella fallet är ingreppen i Öns naturmiljöer arealmässigt begränsade och de planerade anläggningarna, broar och GC-väg för gående och cyklister, är till sin karaktär sådana att den ökade störning de orsakar i driftskedet är förhållandevis liten. Anläggande av broar och GC-väg enligt planförslaget bedöms därmed kunna genomföras utan att Öns nuvarande funktion som länk i den regionala ekologiska korridoren utmed Umeälven påverkas i någon mer betydande grad. Samtidigt innebär planförslaget att kvarvarande lövskogsmiljöer på norra Ön blir än mer känsliga för fler framtida ingrepp som ytterligare spår på de kumulativa effekterna i detta avseende.

Sett till de samlade ingreppen i värdefulla naturmiljöer, vilka utgör del av livsmiljön för ett flertal skyddade eller rödlistade arter, och avverkningen av ett stort antal naturvärdesträd, bedöms planförslaget sammantaget innebära stora negativa konsekvenser för naturmiljön på land jämfört med såväl nuläget som nollalternativet. Om god och ambitiös hänsyn genomgående tas i byggskedet, i form av anpassningar för att så långt möjligt bevara naturvärdesträd och minimera ingrepp i naturvärdesbiotoper, kan konsekvenserna eventuellt begränsas till måttligt negativa.

7.3 Naturmiljö i vatten

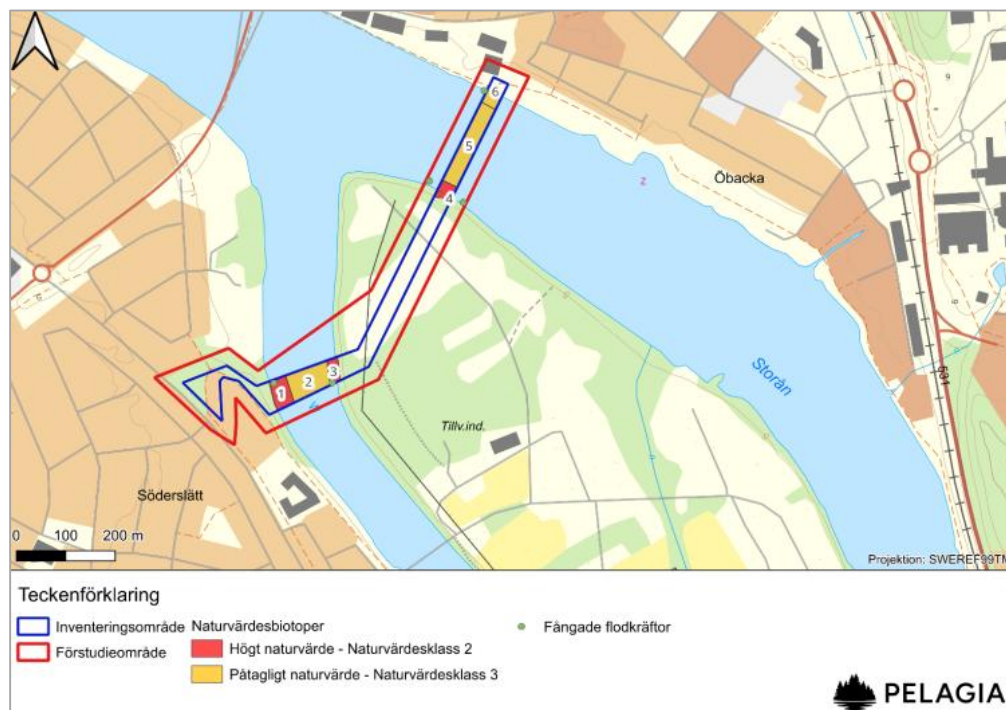
I detta avsnitt beskrivs rådande förhållanden och konsekvenser för naturmiljö och biologisk mångfald i vatten i ett generellt perspektiv. Specifika beskrivningar avseende skyddade eller rödlistade arter finns i avsnitt 7.4.

7.3.1 Rådande förhållanden

Vattenmiljöerna i Lillån och Storån har höga naturvärden. Under 2024 utfördes en inventering av strand- och vattenmiljön på platserna för de då aktuella brolägena med det huvudsakliga syftet att identifiera eventuell förekomst av bottenlevande arter med särskild betydelse för biologisk mångfald (Pelagia, 2025). För Storån är samma broläge fortsatt aktuellt medan broläget för Lillån har förskjutits något mot norr, främst på Tegsidan. Bottenstrukturen bedöms dock vara likartad vid det nya och det gamla läget för bro över Lillån och inventeringsresultaten bedöms därmed vara representativa även för det nya läget (Pelagia, 2025).

Vid inventeringen bedömdes att de strandnära zonerna på båda sidor av Lillån och på Öns norrsida mot Storån har höga naturvärden medan de centrala delarna av åfåror bedömdes ha påtagliga värden (se figur 22).

Bland annat noterades flodkräfta, som är akut hotad (CR), i de strandnära zonerna både på fastlandssidan och vid Ön i både Lillån och Storån. I övrigt växer flotagräs (sårbar, VU) partivis inom alla delsträckor av bottnarna. Även lake (NT) finns på den berörda sträckan av älven och utmed Öns strandnära områden noterades också en obestämd art av nejonöga.



Figur 22. En inventering av undervattensmiljön 2024 visar att de berörda ytorna i älven har höga eller påtagliga naturvärden. Bild från (Pelagia, 2025).

7.3.2 Konsekvenser av planförslaget

Planförslaget innebär lokala ingrepp i strandzoner av naturvärdesklass 2 (högt naturvärde) där de nya landfästena med tillhörande erosionsskydd planeras. Ingreppen består dels i direkt ianspråktagande av bottenytor, dels påverkan genom muddringsarbeten på intilliggande ytor för att möjliggöra angöring med pråmar i byggskedet. Inom de berörda ytorna kommer vattenvegetation och bottenlevande fauna att försvinna. Mindre bottenytor av värdeklass 3 (påtagligt värde) tas också i anspråk där fundament till mellanstöd och omgivande erosionsskydd ska anläggas.

De berörda ytorna har höga värden men är små till ytan. De ytor som endast påverkas tillfälligt, liksom ytor där erosionsskydd läggs ut, bedöms också relativt snabbt kunna återfå liknande förhållanden och värden som idag. Många bottenlevande arter är till exempel snabba att återkolonisera ytor genom individer som driftar med strömmen från områden längre uppströms. Mellanstöd, landfästen och erosionsskydd kan lokalt även bidra till en mer variabel vattenmiljö genom tillkomst av strukturer som bidrar till ökad variation av bottenmiljöer och strömförhållanden.

I byggskedet kommer även grumling att uppstå lokalt och temporärt, genom uppvirvling av sediment. Grumlande moment bedöms i första hand vara schaktarbeten på älvbotten inför anläggande av brofundament samt lokala muddringsarbeten i strandzonerna vid planerade landfästen. Det förutsätts att grumlande arbeten utförs innanför tätspont eller i kombination med andra grumlingsminimerande åtgärder, såsom siltgardiner. Vidare förutsätts att grumlande arbeten anpassas i tid för att minimera störning på vandrande fisk.



De grumlande partiklarna kommer att transporteras nedströms i älven. SMHI har i en underlagsutredning utfört modellberäkningar av hur koncentrationen av suspenderat material i vattnet kan påverkas vid schaktarbeten för anläggande av mellanstöd och hur långt nedströms sedimentet kan transporteras (SMHI, 2026). Beräkningarna har antagit att arbetena utförs inom tätspons men med ett spill till vattnet motsvarande 4 % av det uppgrävda materialet. Beräkningen baseras vidare på att bottenmaterialet överst huvudsakligen utgörs av grus och sten och därunder av sand och silt. Bedömningen grundas på resultat från en tidigare studie cirka 7 km uppströms och på att finare sediment från högre upp i avrinningsområdet till stor del sedimenterar i uppströms belägna kraftverksdammar.

Resultaten visar att den tillkommande grumlingen av sand- och siltpartiklar närmast nedströms arbetena genomgående ligger under 10 mg/l suspenderat sediment (SMHI, 2026). Närmast platserna för de grumlande arbetena bedöms detta ändå innebära en märkbar förhöjning av älvens naturliga halter som generellt är låga på den aktuella sträckan. Grumlingen klingar sedan successivt av nedströms. Enligt SMHI:s beräkningar återsedimenterar sand inom någon km från Ön medan silt beroende på flödessituationen kan transporteras drygt en mil nedströms och därmed i någon mån nå älvens mynningsområde. Halterna av suspenderat material från anläggningsarbetena minskar dock till obetydliga nivåer inom några kilometer från brolägena.

Vid återsedimentering kan grumlande partiklar orsaka negativ påverkan på älvens växt- och djurliv genom att de lägger sig på vattenväxters bladtytor och försämrar dessas förmåga till fotosyntes med nedsatt vitalitet som följd. Djurlivet kan påverkas negativt bland annat genom att sediment täcker fiskrom, vars syretillförsel då hämmas, och förändrar mikrohabitatet för bottenlevande fauna. Då grumlingen blir förhållandevis begränsad bedöms den endast medföra små och lokala konsekvenser för älvens växt- och djurliv. Effekterna bedöms också bli kortvariga. Inom Natura 2000-området Umeälvens delta och slätter, som delvis även är skyddat som naturreservat, bedöms påverkan från grumling bli försumbar och inte riskera att orsaka någon betydande påverkan på de värden som Natura 2000-utpekandet avser att bevara.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms planförslaget sammantaget medföra små negativa konsekvenser för naturmiljön i vatten. Detta främst genom direkta ingrepp i strandzoner med höga naturvärden vid landfästen och mellanstöd samt genom tillfälligt förhöjd grumling i och närmast nedströms arbetsområdet. Konsekvenserna bedöms dock vara lokala, kortvariga och övergående och på några års sikt bedöms planförslagets konsekvenser för naturmiljön i Umeälven bli obetydliga. Bedömningarna gäller både jämfört med nuläget och nollalternativet.



7.4 Skyddade arter

Artskyddet i fridlysningsbestämmelserna i 4–15 §§ artskyddsförordningen innebär förbud mot att genomföra vissa åtgärder som kan leda till att skyddade arter dödas, skadas eller försvinner från den plats där de förekommer. För de strikt skyddade arter som är upptagna i artskyddsförordningens bilaga 1 omfattar skyddet även arternas livsmiljöer.

Skyddet gäller även inom detaljplanelagt område och kan inte upphävas inom ramen för planprocessen. För att genomföra åtgärder i strid mot förbudet krävs istället dispens från artskyddet. Dispens innebär ett undantag från förbudet och kan enbart medges om kriterierna i artskyddsförordningen är uppfyllda. Enligt gällande praxis ska förbuden bedömas strikt och det saknas utrymme att utöka undantagsmöjligheterna. Därmed är det angeläget att påverkan på skyddade arter så långt möjligt undviks så att dispenskrav inte utlöses.

En plan som medger åtgärder som strider mot artskyddet för någon art kan därmed inte genomföras såvida inte dispens erhålls. Om det inte bedöms föreligga möjligheter att erhålla dispens ska sådana planer inte antas och de kan komma att överprövas av Länsstyrelsen eller upphävas av Mark- och miljödomstolen. En MKB för en detaljplan ska därmed bedöma om planen är förenlig med artskyddsförordningen eller om den bedöms utlösa något av förbuden i artskyddsförordningens 4, 6, 7, 8 eller 9 §§.

Ett genomförande av det aktuella planförslaget för broetappen innebär att flera områden, särskilt lövskogsområden på norra Ön, tas i anspråk permanent eller påverkas kraftigt i byggskedet. Dessa miljöer utgör livsmiljö för ett antal skyddade arter. Det gäller flera arter av fladdermöss, utter, vissa kärlväxtarter samt alla förekommande vilda fåglar. Med anledning av detta har kommunen under en följd av år låtit utföra ett antal inventeringar för att få god kunskap om förekommande skyddade arter på Ön.

Som ett underlag till det nu aktuella planförslaget för broetappen har även en artskyddsutredning (Pelagia, 2026) utförts i vilken detaljerade bedömningar görs av planens påverkan på i området förekommande skyddade arter. I utredningen förutsätts ett värsta scenario där i princip all naturmark inom det preliminärt skisserade arbetsområdet för byggskedet bedöms försvinna. I praktiken bedöms det dock troligt att dessa ingrepp i viss mån kan minskas genom god anpassning och hänsyn i byggskedet. Artskyddsutredningen bifogas MKB:n som bilaga 3. Nedan återges ett sammandrag av slutsatserna från artskyddsutredningen med vissa kompletterande bedömningar. För mer uttömmande beskrivningar hänvisas till bilagan.

Det ska även nämnas att kommunen inom ramen för detaljplanen för Ön 1:96 med flera – Norra Ön, BN-2013/00345 under 2025 har initierat ett 12:6-samråd med länsstyrelsen. Det underlag som överlämnats inför detta samråd omfattar bl.a. en tidigare artskyddsutredning som belyser påverkan på skyddade arter vid utbyggnad av hela norra Ön i enlighet med den detaljplanen.



7.4.1 Fåglar

Alla vilda fåglar i Sverige omfattas av fridlysning enligt artskyddsförordningen 4 §. Enligt denna är det förbjudet att

1. avsiktligt fånga eller döda vilda fåglar,
2. avsiktligt förstöra eller skada vilda fåglars bon eller ägg eller bortföra sådana fåglars bon,
3. samla in vilda fåglars ägg, även om de är tomma, och
4. avsiktligt störa vilda fåglar, särskilt under deras häcknings- och uppfödningssperiod, om störningen har väsentlig betydelse med hänsyn till fågeldirektivets syfte att
 - a) bibehålla populationerna av fågelarterna på en tillfredsställande nivå, särskilt utifrån ekologiska, vetenskapliga och kulturella behov, med beaktande även av ekonomiska krav eller rekreationsbehov, eller
 - b) anpassa populationerna av arterna till den nivå som anges i a).

Avsiktlighet omfattar i sammanhanget även åtgärder som egentligen har ett annat syfte men där verksamhetsutövaren förstår att en förutsägbar konsekvens av deras genomförande blir att vilda fåglar påverkas i strid med artskyddet, till exempel att en skyddad art sannolikt störs i strid med punkt 4 ovan.

Enligt Skogsstyrelsen och Naturvårdsverket bör en tillfredsställande populationsnivå för en fågelart tolkas som en nivå som innebär att arten långsiktigt kan finnas kvar inom sitt naturliga utbredningsområde där även bedömningen av lokala förekomster och regional status behöver beaktas i förhållande till förekomsten på nationell nivå (Skogsstyrelsen & Naturvårdsverket, 2024).

7.4.1.1 Allmän påverkan på fåglar

Planförslaget påverkar fåglar främst till följd av den avverkning av lövskogsbestånd som kommer att ske vid landfästena, inom arbetsområdet på Ön och på älvens västsida vid Teg. Förutsatt att avverkning och röjning görs utanför fåglarnas häckningstid bedöms det för många vanliga fågelarter, som enligt gällande rödlista har livskraftiga bestånd i landet, som uppenbart att ingreppen inte påverkar upprätthållandet av en tillfredsställande populationsnivå och därmed inte aktualiserar behovet av artskyddsdispens.

7.4.1.2 Prioriterade fågelarter

Mot bakgrund av ovanstående har artskyddsutredningen avgränsats till att belysa planförslagets påverkan på de så kallade prioriterade fågelarter som noterats häcka eller tillfälligt uppträda på Ön. Med prioriterade fågelarter avses arter som är rödlistade, listade i bilaga 1 till fågeldirektivet eller har minskat med 50 procent eller mer sedan 1980. Totalt beskrivs i artskyddsutredningen påverkan på 28 sådana fågelarter.

Sedan artskyddsutredningen skrevs har en ny rödlista antagits där vissa av dessa arter avförts från rödlistan och nu betraktas som livskraftiga. En uppdaterad lista över kvarvarande rödlistade arter framgår av tabell 5. För nio av arterna, som endast uppträder tillfälligt på Ön, bedöms ingen påverkan av betydelse uppkomma. Samma bedömning görs för tornseglare, som häckar på Ön, men inte i de miljöer som berörs av de ansökta åtgärderna.



För ytterligare fem rödlistade arter bedöms att anläggande av broar och GC-väg på norra Ön visserligen påverkar häckningsrevir men att påverkansbilden är så begränsad och arterna så allmänna i området att risken för påverkan av betydelse på populationsnivå kan uteslutas. Detta gäller björktrast, drillsnäppa, grönfink, gulspurv och rödvingetrast. Även för kattuggla, som häckar på Ön, bedöms påverkan bli obetydlig och begränsad till eventuella födosöksområden.

För resterande sju naturvårdsintressanta arter, som i första hand anses kunna bli påverkade av de planerade åtgärderna, kommenteras påverkan på varje enskild art nedan.

Tabell 5. Prioriterade fågelarter som häckar eller uppträder tillfälligt på Ön och som belyses i utförd artskyddsutredning. Kategori (kat.) anger vilken kategori av prioriterade fågelarter respektive art tillhör. För rödlistade arter anges rödlistekategori (NT: Nära hotad, VU: Sårbar, EN: starkt hotad eller CR: akut hotad). B1: arter upptagna i bilaga 1 till Fågeldirektivet. Ö: Övriga naturvårdsintressanta arter.

Svenskt namn	Vetenskapligt namn	Kat. 2025	Status	Påverkan på livsmiljö
Björktrast	<i>Turdus pilaris</i>	NT	Häckande	Markanspråk inom häckningsrevir på norra Ön
Busksångare	<i>Acrocephalus dumetorum</i>	NT	Häckande (1 år)	Markanspråk inom häckningsrevir på Östteg
Drillsnäppa	<i>Actitis hypoleucos</i>	NT	Häckande	Markanspråk och störningseffekter vid häckningsrevir på norra Ön
Gråspett	<i>Picus canus</i>	B1	Tillfällig	Nej
Grönfink	<i>Chloris chloris</i>	VU	Häckande	Markanspråk inom häckningsrevir på norra Ön
Grönsångare	<i>Phylloscopus sibilatrix</i>	NT	Häckande	Markanspråk inom häckningsrevir på norra Ön
Gulspurv	<i>Emberiza citrinella</i>	NT	Häckande	Markanspråk inom häckningsrevir
Kattuggla	<i>Strix aluco</i>	Ö	Häckande	Sannolikt obetydlig påverkan på eventuella födosöksområden.
Lundsångare	<i>Phylloscopus trochiloides</i>	VU	Tillfällig	Nej
Mindre flugsnappare	<i>Ficedula parva</i>	B1	Häckande	Markanspråk inom häckningsrevir på norra Ön
Mindre hackspett	<i>Dryobates minor</i>	NT	Häckande	Markanspråk inom häckningsrevir på norra Ön/Östteg
Rosenfink	<i>Carpodacus erythrinus</i>	NT	Häckande	Markanspråk inom häckningsrevir på norra Ön och Östteg
Rödvingetrast	<i>Turdus iliacus</i>	NT	Häckande	Markanspråk inom häckningsrevir på norra Ön och Östteg
Sommargyl-ling	<i>Oriolus oriolus</i>	EN	Tillfällig	Nej
Stare	<i>Sturnus vulgaris</i>	VU	Tillfällig	Nej
Stenknäck	<i>Coccothraustes coccothraustes</i>	Ö	Häckande	Markanspråk inom häckningsrevir på norra Ön och Östteg
Storspov	<i>Numenius arquata</i>	EN	Häckande	Nej
Sävsparv	<i>Emberiza schoeniclus</i>	LC	Tillfällig	Nej
Tornseglare	<i>Apus apus</i>	VU	Häckande	Nej
Tretåig hackspett	<i>Picoides tridactyles</i>	NT	Tillfällig	Nej
Törnskata	<i>Lanius collurio</i>	B1	Tillfällig	Nej
Vitryggig hackspett	<i>Dendrocopos leucotos</i>		Tillfällig	Små förluster av lämpliga livsmiljöer inom potentiella revir (sommar och/eller vinter).



7.4.1.3 Busksångare

Sen invandrare från Finland vars svenska utbredning är koncentrerad till landets östra delar, från Norrbotten till Västmanland-Södermanland-Gotland. Den svenska populationen bedöms endast uppgå till cirka 100–200 par men tycks stabil på denna nivå. Arten är etablerad i Umeå kommun där den främst förekommer på kustlokaler och öar längs Umeälvens dalgång. 2024 häckade ett par av arten i en lövdunge vid Teg som kan komma att beröras vid anläggandet av broar enligt planförslaget. Under 2025 har ingen häckning av arten noterats på platsen. Eftersom busksångare är ovanlig regionalt och nationellt skulle förlusten av ett revir kunna anses vara betydande i förhållande till den totala populationen i landet. Det bedöms dock i nuläget inte råda brist på häckningsbiotoper för arten som ofta endast häckar enstaka år på en och samma plats. Sammantaget bedöms den störning planförslaget medför för busksångaren sakna betydelse för artens populationsutveckling. Planförslaget bedöms därmed inte riskera att utlösa behov av artskyddsdispens med avseende på denna art.

7.4.1.4 Mindre flugsnappare

Mindre flugsnappare trivs i äldre, tät, ogallrad blandskog och de strandskogar där ingrepp planeras utgör lämpliga habitat för arten. 2017 fanns ett revir som omfattade stora delar av Ön och arten har häckat återkommande på Ön, dock inte se senaste åren. Arten är så pass ovanlig i Västerbotten att negativ påverkan på enskilda revir kan anses påverka populationen lokalt och regionalt. I detta fall är dock påverkan så pass begränsad att förutsättningarna för framtida häckningar på Ön inte bedöms påverkas på något betydande sätt. Planförslaget bedöms därmed inte riskera att utlösa behov av artskyddsdispens med avseende på mindre flugsnappare.

7.4.1.5 Rosenfink

Rosenfink har hävdats revir på Ön vissa år i sen tid och 2024 rapporterades sjungande rosenfink nordväst om brukshundsklubbens tidigare område. Sjungande rosenfink har även noterats 2018 och 2023 i samma skogsbestånd på Teg där även busksångare noterats och som kan komma att påverkas av planförslaget. Både på Ön och vid Teg finns lämpliga habitat för rosenfink som är knuten till halvöppna, buskrika betes- och odlingsmarker omgivna av buskage och lövträd. Häckningsmiljöer för enstaka par kan försvinna vid ett genomförande av planen men det torde fortsatt finnas relativt gott om lämpliga biotoper på Ön och vid Teg för arten. Rosenfinkens populationsutveckling förefaller heller inte vara negativ lokalt och den tycks relativt frikopplad från tillgång på häckningsbiotoper. Därmed bedöms att planförslaget bör kunna genomföras utan någon påverkan av betydelse för möjligheterna att återupprätta en tillfredsställande populationsnivå för Rosenfink. Det finns även goda möjligheter att på relativt kort tid kunna återetablera för arten lämpliga buskmarker inom eller i närheten av arbetsområdet på Ön och vid Teg vilket kommunen också har för avsikt att göra och beskriva i den skötselplan för återplantering som ska upprättas. Mot bakgrund av detta bedöms planförslaget inte riskera att utlösa behov av artskyddsdispens med avseende på rosenfink.

7.4.1.6 Stenknäck

Stenknäck är inte rödlistad i Sverige och har nationellt en ökande trend. Populationen i Västerbotten, som utgör nordgräns för arten, är dock liten och de flesta häckningarna av arten är knutna till Umeälvens nedre lopp. Arten har också haft ett revir på Ön vissa år under senare tid och förekomsten av arten här får i ett lokalt perspektiv ses som mycket skyddsvärd. Stenknäck



har även observerats några gånger vid Östteg. Planförslaget kan medföra små intrång i lämpliga livsmiljöer för arten. På Ön kan bland annat brynzoner med hägg, som är ett viktigt trädslag för arten, påverkas. Ingreppen är dock så begränsade att enskilda revir inte bedöms påverkas på ett avgörande sätt och därmed inte heller artens lokala population. Sammantaget bedöms planförslaget därmed inte riskera att utlösa behov av artskyddsdispens med avseende på stenkäck.

Även för denna art finns möjligheter att på relativt kort tid återskapa gynnsamma livsmiljöer på norra Ön och inom parkområdet vid Teg genom anläggande av brynzoner med bärande träd och buskar. Kommunen avser också att göra detta och kommer att beskriva åtgärderna i den skötselplan för återplantering som ska upprättas.

7.4.1.7 Grönsångare

Grönsångare lever i högstammig löv- och blandskog och ibland även i granskog och häckar årligen med något eller några par på norra Ön. Planens markanspråk påverkar endast grönsångarens häckningsbiotoper i begränsad utsträckning och arten bedöms fortsatt kunna häcka på Ön även om planförslaget genomförs. Det bedöms inte föreligga någon risk för påverkan av betydelse för upprätthållande av artens lokala, regionala eller nationella population. Mot bakgrund av detta bedöms planförslaget inte riskera att utlösa behov av artskyddsdispens med avseende på grönsångare.

7.4.1.8 Mindre hackspett

Mindre hackspett lever i löv- och blandskog med förekomst av äldre lövträd. Den svenska stammen uppskattades till cirka 4 200 par 2018. Arten har en starkt minskande trend i landet som helhet och minskningstakten mellan 2012–2021 uppgick till 56 procent. Den västerbottniska populationen uppskattades 2012 till cirka 220 par. Länets tätaste stam hittas längs Umeälvens nedre dalgång som utgör ett kärnområde för arten i länet. Vid återkommande inventeringar under 2000-talet har 22–25 revir identifierats mellan Holmsund och Norrfors. Ett fast revir finns på norra Ön med årliga häckningsförsök sedan 2004. Senast under 2023 noterades en lyckad häckning i strandskogen just öster om Öns norra spets. Under 2025, och även under vårvintern 2026, har trummande mindre hackspett rapporterats från norra Ön. Arten är lokaltrogen och en individ som häckat i ett område lever vanligen kvar i detta resten av sitt liv.

I nuläget finns ungefär 20 ha goda livsmiljöer för mindre hackspett på norra Ön. Sett strikt till artens habitatkrav borde detta inte räcka till ett funktionellt häckningsrevir och eventuellt omfattar reviret även ett större hemområde längs älven. Observationer av mindre hackspett har även gjorts på Tegsidan vilket kan vara fåglar från reviret på norra Ön.

I ett värsta scenario där all skogsmark inom arbetsområdet avverkas frångår cirka 0,6 hektar goda livsmiljöer för arten på norra Ön, samt 0,2 hektar potentiella födosöksområden på Tegsidan. Detta motsvarar cirka 2 % av ett sommarrevir och betydligt mindre av ett vinterrevir. Därtill kan arten bli störd under byggskedet och i viss mån även driftskedet genom ökad mänsklig närvaro. Effekterna av störningar i driftskedet är svåra att kvantifiera och beror delvis på hur intensivt bron och den nya GC-vägen kommer att nyttjas. I artskyddsutredningen konstateras dock att den liknande exploatering som skett vid anläggandet av Lundabron inte givit upphov till någon stark reaktion för det häckande paret kring Bölesholmarna, som rapporterats därifrån även under innevarande häckningssäsong.



Då endast en mindre areal livsmiljöer tas i anspråk bedöms det mest sannolika vara att revirets funktionalitet inte påverkas i sådan grad att den mindre hackspetten överger området. Sannolikt kommer inte heller gång- och cykeltrafiken över Ön i driftskedet bli så omfattande att det får någon mer betydande påverkan på arten. Reviret bedöms dock vara känsligt för kumulativa effekter från andra exploateringar och eventuella ytterligare markanspråk på Ön.

Med tanke på att mindre hackspett är knuten till en bristmiljö i form av lövskog med inslag av äldre lövträd och har tämligen stora revir kan varje revir i de lämpliga miljöer som återfinns i älvlandskapet vara betydelsefulla för artens population. Samtidigt finns ett mycket gott underlag som visar att det återstår ett flertal revir av mindre hackspett i nedre älvlandskapet och i motsats till den nationella trenden har den lokala trenden för arten varit stabil under en längre period.

Sammantaget bedöms risken som liten för att planförslaget, som innebär förhållandevis begränsade ingrepp i ett revir som sannolikt kommer att finnas kvar, ska orsaka påverkan av betydelse för upprätthållandet av en tillfredsställande populationsnivå för mindre hackspett.

7.4.1.9 Vitryggig hackspett

Vitryggig hackspett är en av de mest sällsynta häckfågelarterna i Sverige. 2023 bestod den kända svenska stammen av cirka 20 par varav många var knutna till nedre delen av större älvdalar i norra Sverige. Arten har i nuläget fasta revir utmed Umeälven inom några kilometer såväl upp- som nedströms Ön. Inga häckningar är emellertid kända från Ön som inte heller ingått i något känt revir. Under våren 2017 återfanns en ensam hane på Ön vid tre tillfällen, varav ett då arten genomförde revirhävdande trumningar och två tillfällen då arten noterades födosöka.

Därefter har riktade inventeringar av arten utförts på Ön med 4–6 besök årligen under häckningstid mellan 2018 – 2023 utan att den påträffats. Sedan 2017 har dock individer av vitryggig hackspett observerats på Ön vid enskilda andra tillfällen och det bedöms möjligt att individer från närliggande revir ibland födosöker på Ön. Det finns också flera för arten lämpliga födosöks-träd (naturvärdesträd) inom arbetsområdet.

Umeå kommun har under 2023 utfört en habitatsanalys för att identifiera de ytor som har bäst potential för vitryggen kring Umeå och nedre Umeälven. Analysen har pekat ut två skilda värdekärnor; ett kring Umeälvsdeltat med förlängning upp till södra Ön och ett inom lövskogarna längs Umeälven mellan Baggböle och Sörfors. De befintliga lövskogarna på norra Ön föll i analysen ut inom den högsta resp. nästa högsta värdeklassen.

Ett fullgott revir för vitryggen beskrivs grovt som minst 150 ha lämplig livsmiljö inom ett 500 hektar stort område (Naturvårdsverket, 2017). Arealen lämplig lövskog på Ön (cirka 20 hektar) är således för liten för att utgöra ett eget revir men i habitatanalysen anges Ön ligga på gränsen till att kunna utgöra en ingående del i ett sådant revir.

Vitryggig hackspett är så pass hotad och fåtalig att påverkan även på enskilda par och på artens födosöksområden inom kända revir bör betraktas som hot mot populationen på nationell nivå. Efter de anpassningar som gjorts för att minimera arbetsområdet innebär planförslaget att som mest 0,8 hektar lämpliga livsmiljöer för vitryggig hackspett försvinner. Denna siffra inkluderar ingrepp utanför vattenområdet i form av markanspråk vid landfästen och för ny GC-väg samt nödvändig avverkning och röjning inom arbetsområdet. Även ingreppen i bäckravinen vid Teg är medräknade. Sammanlagt utgör dessa skogspartier cirka en procent av arealen lövskog som krävs i ett typiskt häckningsrevir och en betydligt mindre andel av ett övervintringsrevir.



Exploateringen kan ses som ett exempel på en småskalig reduktion av artens livsmiljöer som vid övergripande markplanering och markanvändning bör undvikas så att det kan ske en fortsatt positiv utveckling och ökning av lämpliga livsmiljöer för den lokala populationen av vitryggig hackspett kring Umeå.

Detta betyder dock inte att varje ingrepp i lämplig lövskog på ett väsentligt sätt försvårar möjligheterna att återupprätta arten till en tillfredsställande populationsnivå. Då exploateringen i föreliggande fall planeras i ett område där arten inte häckar eller har uppehållit sig varaktigt och endast omfattar en mycket liten andel av de livsmiljöer som krävs för ett funktionellt revir bedöms ett genomförande av planförslaget inte utgöra en avsiktlig störning enligt artskyddsförordningen 4 § p. 4.

7.4.2 Fladdermöss

Samtliga arter av fladdermöss i Sverige är fridlysta enligt Artskyddsförordningen 4a §.

Enligt denna är det förbjudet att:

1. *avsiktligt fånga eller döda djur,*
2. *avsiktligt störa djur, särskilt under djurens parnings-, uppfödning-, övervintrings- och flyttperioder,*
3. *avsiktligt förstöra eller samla in ägg i naturen, och*
4. *skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplatser.*

Förbudet gäller enligt vägledande praxis från EU-domstolen på individnivå oavsett om arten har gynnsam bevarandestatus eller inte (Skydda skogen, 2021). Förbudets koppling till avsiktlighet är enligt Naturvårdsverket uppfyllt även för åtgärder som inte har som syfte att skada en art men där den som utför åtgärden förstår den förutsebara konsekvensen av sitt handlande och ändå genomför den. Därmed omfattas även exploateringsföretag som kan förväntas stå i strid med förbuden (Skogsstyrelsen & Naturvårdsverket, 2024).

Bestämmelsen i punkt 4 syftar till att skydda den ekologiska funktionen hos fortplantningsområden och viloplatser. De fridlysta djurens fortplantningsområden och viloplatser har därmed inte ett självständigt skydd, utan det är deras funktion som fortplantningsområde respektive viloplatser, det vill säga deras kontinuerliga ekologiska funktion (KEF), som skyddas (Skogsstyrelsen & Naturvårdsverket, 2024). Förbudet mot att orsaka skada på miljöns KEF gäller även åtgärder som orsakar gradvisa försämringar över tid, till exempel genom försämrat skydd, kvalitetsförlust, ökade störningar med mera.

En avgörande fråga vid bedömning av om en plan riskerar att stå i konflikt med skyddet enligt artskyddsförordningen 4a § är därmed huruvida dess genomförande påverkar upprätthållandet av KEF för de skyddade arterna på platsen.

7.4.2.1 Förekomst, status och ekologi

Under senare år har ett flertal inventeringar och andra undersökningar av fladdermöss utförts på Ön och inom Umeå kommun i stort (Ecocom, 2016) (Umeå kommun, 2023). Totalt är tio arter av fladdermöss kända från kommunen. Sedan år 2000 har också sju fladdermusarter noterats från Ön (se tabell 6).

Två av dessa arter, gråskimlig fladdermus och större brunfladdermus, förefaller endast nyttja miljöerna på Ön mer tillfälligt. Antalet observationer av dessa arter är fåtaliga och de har troligen



inte fasta boplatser på Ön. Ön tycks inte heller ha någon mer central betydelse för dem i samband med migrationsperioder. Planförslaget bedöms därmed inte orsaka sådan påverkan på dessa arter att förbuden i artskyddsförordningen riskerar att aktualiseras. För övriga arter sammanfattas artskyddsutredningens bedömningar av planförslagets påverkan nedan.

Den i särklass vanligaste fladdermusarten på Ön är nordfladdermus och 2023 gjordes observationer som tyder på att en koloni av arten finns i ett hus på norra Ön. Nordfladdermus är den överlägset vanligaste fladdermusarten i norra Sverige och den art med störst utbredning i landet. Under sommaren bildar arten yngelkolonier i olika byggnader. För övervintring nyttjas byggnader, grottor, klippskrevor och blockfält. Nordfladdermusen är sedan 2020 rödlistad som Nära hotad (NT) då en populationsminskning skett i södra Sverige. Det är ovisst om arten även minskat i norr och artens bevarandestatus i boreal biogeografisk region bedömdes vara gynnsam under perioden 2013–2018 (ArtDatabanken, 2019).

Tabell 6. Fladdermusarter som noterats på Ön vid utförda inventeringar och som belyses i utförd artskyddsutredning. Kolumn RL anger rödlistekategori enligt rödlista 2025 (NT: Nära hotad, VU: Sårbar, EN: starkt hotad eller CR: akut hotad).

Svenskt namn	Vetenskapligt namn	RL	Status	Påverkan på livsmiljö
Brunlångöra	<i>Plecotus auritus</i>	NT	Potentiell koloni i planområdets närhet	Mindre förlust av födosöksmiljöer i bryn och skog. Potentiellt ökad ljusförorening
Gråskimlig fladdermus	<i>Vespertilio murinus</i>		Tillfällig under migrationsperioden	Obetydlig påverkan
Mustasch-/ tajga-fladdermus	<i>Myotis mystacinus/brandtii</i>		Potentiell koloni i planområdets närhet	Mindre förlust av födosöksmiljöer i bryn och skog. Potentiellt ökad ljusförorening
Nordfladdermus	<i>Eptesicus nilssonii</i>	NT	Sannolik koloni i byggnad på norra Ön nära planområdet.	Obetydlig påverkan
Större brunfladdermus	<i>Nyctalus noctula</i>		Tillfällig under migrationsperioden	Obetydlig påverkan
Trollpipistrell	<i>Pipistrellus nathusii</i>		Tillfällig under migrationsperioden	Obetydlig påverkan
Vattenfladdermus	<i>Myotis daubentonii</i>		Potentiell koloni i planområdets närhet	Mindre förlust av födosöksmiljöer i bryn och skog. Potentiellt ökad ljusförorening

Möjligen har också trollpipistrell, brunlångöra och/eller någon av Myotisarterna vattenfladdermus, mustaschfladdermus och tajgafladdermus fasta boplatser på Ön. Detta är dock mer osäkert. Brunlångöra är rödlistad som Nära hotad (NT) men är relativt vanlig i södra Sverige. I Västerbottens län, som utgör nordgräns för arten, är den dock sällsynt. Arten har noterats vid några tidigare tillfällen på Ön och under 2023 noterades den på norra Ön under reproduktionsperioden vilket tyder på att arten har en fast boplatser på Ön (Grellmann, 2025)

Vattenfladdermus har regelbundet noterats från Ön vid utförda inventeringar, liksom antingen tajga- eller mustaschfladdermus vilka är svåra att skilja åt på ljudinspelningar. Vatten- och tajgafladdermus är de vanligaste Myotisarterna i Västerbotten men även mustaschfladdermus förekommer. Arternas regionala och lokala populationstrender är i princip okända men alla arterna bedömdes ha gynnsam bevarandestatus i boreal biogeografisk region under perioden 2013–2018 enligt Sveriges rapportering till EU (ArtDatabanken, 2019).



Även trollpipistrell har under 2025 noterats på Ön under kolonitid vilket antyder en fast boplat i närområdet och troligen på Ön (Grellmann, 2025). Trollpipistrell är relativt vanlig upp till Dalälven och förekommer även spritt längs Norrlandskusten upp till södra Norrbotten. Den svenska populationen är ökande och arten är klassad som livskraftig. Den förekommer i alla typer av gle-sare skogar, trädbärande beteshagar, kantzoner och bryn ofta i närheten av vatten. Före 2025 har endast ett fåtal observationer gjorts.

7.4.2.2 Konsekvenser och förenlighet med artskyddet

Beträffande påverkan på fladdermössens boplatser bedöms planen sannolikt inte medföra någon påverkan av betydelse. Den byggnad där nordfladdermus sannolikt har en koloni påverkas inte. Resultaten från den värdeträdsinventering som utförts under 2025 visar också att det sannolikt inte förekommer några hålträd med potential hysa en fladdermuskoloni inom det område där planen kan medföra direkt påverkan. Möjligen kan enskilda träd med mindre håligheter, som potentiellt kan nyttjas tillfälligt av enstaka individer för dagvila, komma att tas bort. I övre delen av bäckravinen vid Teg finns en äldre jordkällare nära planerat landfäste som utgör en potentiell boplat för fladdermöss. Denna ligger just utanför det preliminärt avgränsade arbetsområdet och kommer att utsättas för störningar under byggskedet men kommer att bevaras och skyddas genom avspärning.

I övrigt medför planen allmänna ingrepp i fladdermössens livsmiljöer på norra Ön genom avverkningar av strandskog och andra skogsytor. Avverkningarna innebär lokalt att gynnsamma födosöksmiljöer försvinner eller tappar i kvalitet. Det leder också till ökad fragmentering av skogsmiljön vilket kan skapa barriäreffekter särskilt för mer ljuskänsliga fladdermusarter och begränsa dessas nyttjande av kvarvarande skogsområden. Inte minst de mest ljusskygga fladdermusarterna, som i högre grad födosöker i mörka skogspartier, kan missgynnas av att skogen öppnas upp.

Beroende på hur gatubelysningen av broarna och GC-vägen utformas kan denna också i varierande grad fungera som en störande ljusbarriär för fladdermössens rörelser längs älven, främst för de mer ljuskänsliga arterna brunlångöra och tajgafladdermus. Tillsammans med redan befintliga barriäreffekter från belysning på befintliga broar och strandzoner kan de planerade broarna eventuellt även leda till kumulativa effekter som sammantaget kan få en större barriäreffekt för fladdermössens rörelser längs älven och minska tillgången till lämpliga födosöksplatser.

Artskyddsförordningen skyddar i första hand fladdermössens fortplantningsområden och viloplatser men även påverkan på arternas födosöksmiljöer kan behöva viktas in i bedömningen av om områdets kontinuerliga ekologiska funktion för fladdermöss upprätthålls. I detta fall bedöms planens påverkan på boplatser sannolikt inte vara av sådan karaktär att det riskerar att utlösa förbud enligt artskyddsförordningen.

Beträffande födosöksmiljöer bedöms planen för broetappen medföra viss negativ påverkan men värdeförlusterna bedöms vara begränsade sett till både areal och funktion och det bedöms finnas kvar gott om miljöer med god kvalitet i närområdet som bidrar till upprätthållandet av KEF för berörda arter av fladdermöss. Mot bakgrund av hittillsvarande resultat från utförda inventeringar bedöms det också tveksamt om norra Ön kan anses vara ett sådant viktigt eller kritiskt födosöksområde som avses i EUROBATS-avtalet.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms sammantaget att planförslaget bör kunna genomföras utan att krav på artskyddsdispens för fladdermöss aktualiseras.



Bedömningen förutsätter att planerade skyddsåtgärder efterlevs både i byggskedet och i utformningen av de permanenta anläggningarna. Bland annat är det viktigt att minimera arealen strandskogar och andra skogsmiljöer, samt antalet värdeträd, som avverkas i arbetsområdet vilket ska säkerställas genom den rutin för trädfällning som ska upprättas inför byggskedet. Även att belysningen på broar och längs GC-vägen anpassas för att bli så skonsam som möjligt för fladdermöss är angeläget, vilket planförslaget har en bestämmelse om. Detta kan till exempel ske genom val av armaturer som ger god avskärmning av ljuset, lägre ljusintensitet, varmare färgtemperatur och genom att säsongsvist dämpa, eller helt stänga av, belysningen under delar av dygnet. Mörka passager under broarna vid älvrinkarna bör också eftersträvas för att minska barriäreffekten och underlätta fladdermössens rörelser längs brynzonerna utmed älven. Främst i strandbrinkarna på Ön bedöms detta vara möjligt utan större konflikt med trygghetsaspekter.

7.4.3 Utter

7.4.3.1 Förekomst, status och ekologi

Utter är, liksom fladdermöss, skyddad enligt artskyddsförordningen 4a §. Utterpopulationen i Sverige har sedan några decennier börjat återhämta sig efter en kraftig nedgång under senare delen av 1900-talet och arten är klassad som livskraftig på 2025 års rödlista. Uttern har i nuläget troligtvis också en livskraftig situation med gynnsam bevarandestatus i Västerbottens län.

Det finns flera sentida observationer av utter kring Umeälven i närheten av Ön, främst kring Broparken, där det också vistas mycket människor. Ett fåtal observationer från Ön visar också att uttrar emellanåt rör sig längs dess stränder. Strandkanter och brinkar av det slag som finns längs delar av Ön bedöms även generellt kunna utgöra lämpliga platser för uttergryt.

7.4.3.2 Konsekvenser och förenlighet med artskyddet

Planförslaget innebär viss påverkan på för uttern potentiella livsmiljöer genom att mindre delar av älvens strandzoner på norra Ön samt vid Teg och Öbackaparken tas i anspråk för brofundament och att skogen här röjs bort. Merparten av strandbrinkarna lämnas dock orörda och uttrar kommer fortsatt att kunna röra sig obehindrat längs älven på de landremsor som bildas under de nya broarna. Då det endast är fråga om gång- och cykelbroar tillkommer heller ingen risk att uttrar trafikdödas.

Kortvarigt under byggskedet kan störningarna vara sådana att uttrar undviker de berörda arbetsområdena. Mot bakgrund av att uttrar i nuläget endast nyttjar de aktuella platserna i liten grad bedöms detta inte få någon märkbar betydelse för området ekologiska funktion för utter. I driftskedet bedöms den störning som gång- och cykeltrafiken medför inte vara så omfattande att den påverkar uttrarnas rörelser utmed älvens strandzoner. Det är också troligt att de nya brofundamenten kan komma att nyttjas som revirmarkeringsplatser av uttrar, särskilt om strandpassagerna under bron förses med strategiskt placerade större stenar eller block vilket är att rekommendera. Sammantaget bedöms planförslaget inte påverka utter eller dess livsmiljöer i sådan grad att förbud enligt artskyddsförordningen aktualiseras.



7.4.4 Blåsippa

7.4.4.1 Förekomst, status och ekologi

Blåsippa är i Västerbottens län fridlyst enligt artskyddsförordningen 8 § vilket innebär förbud mot att plocka, gräva upp eller på annat sätt ta bort eller skada exemplar av växterna, och att ta bort eller skada frön eller andra delar.

Blåsippa växer i skuggig eller halvskuggig skogsmark med näringsrik och väl-dränerad jordmån såsom ädellövsog, ängsgranskogar och liknande. Fröna sprids med myror och skotten växer ut från en flerårig jordstam. Enskilda individer kan bli mycket gamla under gynnsamma omständigheter.

Blåsippans utbredning omfattar södra halvan av Sverige med spridda fynd längs Norrlandskusten. Flera fynd är gjorda i strandnära lövsogar längs Umeälven. Det finns äldre inrapporterade fynd av blåsippa från Ön utan exakt fyndplats. Under 2023 noterades arten i södra delen av det större aspskogsbestånd som finns centralt på norra Ön.

7.4.4.2 Konsekvenser och förenlighet med artskyddet

Förekomsterna i aspskogsbeståndet på norra Ön berörs inte av planförslaget och arten bedöms inte heller påverkas i byggskedet. Ingen konflikt med artskyddet bedöms därmed råda.

7.4.5 Finnros

7.4.5.1 Förekomst, status och ekologi

Finnros är fridlyst enligt artskyddsförordningen 8 § och är en art av vildros som endast är känd från ett fåtal lokaler i norra Sverige och är rödlistad som sårbar (VU). Därutöver har förvildade exemplar från trädgårdsodling hittats på några platser i landets norra delar. Enligt Artfakta utgörs artens optimala miljö av glesa skogar med ytligt och rörligt grundvatten. I Västerbotten var finnros tills nyligen endast känd från Skelleftetrakten. Under 2023 påträffades dock tolv plantor, som potentiellt kan vara finnros, i den större aspskog som finns på norra Ön (Artportalen). Säker bestämning av fyndet har dock ännu inte gjorts och det kan eventuellt röra sig om trädgårdsrymlingar.

7.4.5.2 Konsekvenser och förenlighet med artskyddet

Växtplatsen inom aspskogen är inte närmare preciserad. Den aktuella aspskogen ligger utanför själva plangränsen och ligger ej inom ytor som tas i anspråk permanent. Det bedöms även finnas goda möjligheter att inför byggskedet detaljanpassa arbetsområdet så att ingreppen i aspskogen ytterligare minimeras eller undviks helt. Mer exakt läge för det eventuella beståndet av finnros kommer att mätas in i kommande skeden och det bedöms vara möjligt att bevara dess växtplats i samband med åtgärdernas genomförande. Arten bedöms också klara, och sannolikt gynnas av, ett visst ökat ljusinsläpp som kan uppkomma från eventuell röjning i närliggande områden. Mot bakgrund av detta bedöms planförslaget kunna genomföras utan konflikt med artskyddet. Skulle arten vid uppföljande inventeringar påträffas på platser som kräver att enskilda plantor behöver avlägsnas finns också goda möjligheter till kompensationsåtgärder genom att flytta dessa, alternativt etablera nya plantor via sticklingar eller frön från samma bestånd på lämpliga närliggande platser.



7.4.6 Revlummer

7.4.6.1 Förekomst, status och ekologi

Revlummer är fridlyst enligt artskyddsförordningen 9 § vilket innebär förbud mot att gräva eller dra upp exemplar av växter med rötterna. Lummerarter som grupp har otillfredsställande bevarandestatus i boreal biogeografisk region (ArtDatabanken, 2019). Arten revlummer är dock mycket vanlig i frisk-fuktig skogsmark i norra Sverige och är en livskraftig art utan utpekade hot. Revlummer har rapporterats från fem olika platser på Ön, bland annat från strandskogen längs Öns nordöstra del.

7.4.6.2 Konsekvenser och förenlighet med artskyddet

Fyndplatsen i strandskogen på nordöstra Ön ligger inom det arbetsområde som preliminärt bedömts kan behövas i samband med anläggandet av broar samt GC-väg enligt planförslaget. I viss mån bör det finnas möjlighet att detaljanpassa arbetsområdet och utförandet så att ingrepp i bestånd av revlummer undviks eller minimeras. Eventuellt kommer dock något mindre bestånd, eller delar av ett bestånd, av revlummer att försvinna vid ett genomförande av planförslaget. Antalet plantor eller kloner som berörs är dock begränsat samtidigt som arten även förekommer på flera andra närliggande platser på Ön som inte påverkas. Planförslaget bedöms därmed inte påverka artens bevarandestatus i området och därmed inte vara i konflikt med artskyddet.

7.4.7 Lax

7.4.7.1 Förekomst, status och ekologi

Lax, som är upptagen som nära hotad på 2025 års rödlista, vandrar upp genom Umeälven, via laxtrappan i Norrfors, och vidare till Vindelälven som utgör en av Sveriges fyra oreglerade nationalälvar. Laxen är inte strikt skyddad varhelst den förekommer men är upptagen i art- och habitatdirektivets bilaga 2 som en art av sådant unionsintresse att särskilda skyddsområden (natura 2000-områden) behöver utses för den. Vindelälven är upptagen som ett Natura 2000-område där lax är en av de utpekade bevarandearterna (Länsstyrelsen Västerbotten, 2019). Åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka bevarandearter i ett Natura 2000-område kräver tillstånd även om de utförs utanför Natura 2000-området och tillstånd får endast medges om åtgärderna inte orsakar störning som försvårar bevarandet av arten i fråga.

7.4.7.2 Konsekvenser och förenlighet med gällande skydd

Vindelälvens laxstam är av mycket stort värde i ett europeiskt perspektiv och vid genomförande av åtgärder i älven är det mycket viktigt att laxens redan idag begränsade möjligheter att vandra i älven inte försämras.

Anläggandet av två broar enligt planförslaget innebär att det tillkommer ett flertal nya mellanstöd både i Storån och i Lillån. Under byggskedet kommer grumling att uppstå temporärt och lokalt vilket teoretiskt kan störa fiskars vandring. Genom att fundamenten anläggs innanför tätspont kommer grumlingen generellt att bli begränsad. Vidare etableras inte alla mellanstöd samtidigt varför grumlingen inte vid någon enskild tid bedöms bli så omfattande och spridd i älven att lax eller andra vandrande fiskarter undviker att passera brolägena. I driftskedet bedöms ingen påverkan ske på lax eller andra fiskarter i älven. Sammantaget bedöms att planförslaget inte orsakar sådan betydande påverkan på lax att åtgärderna kan antas komma i konflikt med skyddet



av lax knutet till Vindelälvens Natura 2000-område. Anläggandet av mellanstöd samt landfästen med tillhörande stödfyllnad och erosionsskydd bedöms inte heller påverka några lekområden för lax då utförda inventeringar inte påvisat några sådana på berörda bottenytor.

7.4.8 Flodkräfta

7.4.8.1 Förekomst, status och ekologi

Vid den inventering av bottenmiljöer som gjordes under 2024 noterades flodkräfta på de strandnära delarna på båda sidor av Lillån och Storån. Flodkräftan är liksom lax, upptagen i artskyddsförordningens bilaga 5 som reglerar fångst, handel och förvaltningsåtgärder. Dessa bestämmelser är dock inte av relevans i sammanhanget och flodkräfta omfattas i övrigt inte av något formellt skydd. Däremot är arten rödlistad i kategorin akut hotad (CR) till följd av kräftpest som sprids via signalkräftor. Norrlandsälvarna har länge varit en frizon för flodkräftan men under senare år har utbrott av kräftpest förekommit på flera håll till följd av olagliga utsättningar av signalkräfta. Även nedre Umeälven har drabbats av kräftpest 2011 respektive 2013.

7.4.8.2 Konsekvenser och hänsynsåtgärder

De planerade åtgärderna kommer lokalt att innebära direkta fysiska ingrepp på botten där flodkräfta förekommer vilket kan leda till att ett antal enskilda individer dödas. Skadan i detta avseende bedöms generellt bli liten. Honor med rom är normalt stationära men kräftorna bedöms ha god möjlighet att drifva undan från de direkt påverkade ytorna när störningar till följd av arbeten i vatten påbörjas.

Flodkräfta vill ha ett fast bottensubstratet och trivs inte på mjuka dybotten varför igenslamning av botten till följd av grumling generellt kan anses negativt för arten. Mer omfattande sedimentackumulation, som kan orsaka låga syrekoncentrationer, kan också tvinga kräftor upp på land där de är mer utsatta för predation. Enligt en studie (Karlsson, 2020) är det tänkbart att negativ påverkan på större kräftdjur till följd av grumling är knuten just till deras reproduktionsfas och tidiga livsstadier samt till ökad predationsrisk i samband med skalömsningen. I detta fall bedöms dock grumlingen vid anläggande av de planerade broarna inte bli så omfattande att igenslamning av botten kan förmodas medföra någon betydande negativ påverkan på de lokala bestånden av flodkräfta i älven. I ett längre perspektiv bedöms också negativ påverkan till följd av frångående ytor av lämpliga botten som marginell och obetydlig.

Det bedöms dock som viktigt att arbeten i vatten inom planområdet föregås av samråd med Länsstyrelsen och Umeå kommun avseende behovet av åtgärder för att undvika risk för spridning av kräftpest. Eventuellt kan det till exempel vara motiverat att rengöra arbetsmaskiner och annan utrustning.



7.5 Ytvatten

7.5.1 Rådande förhållanden

7.5.1.1 MKN för vatten

Norra Ön är belägen inom vattenförekomsten (SE 708510–760630) som omfattar nedersta delen av älven, från Baggböle till mynningen i havet. Älven delar upp sig tillfälligt i Lillån respektive Storån när den passerar Ön. I förvaltningscykel 3 omfattar förekomsten både Storån och Lillån men i kommande förvaltningscykel 4 ska Lillån, som historiskt varit starkt påverkad av timmerflottnings, urskiljas som en egen vattenförekomst. Klassningarna för cykel 4 är dock ännu inte tillgänglig vid upprättandet av denna MKB varför beskrivningar och bedömningar utgår från uppgifterna i förvaltningscykel 3.

Miljökvalitetsnorm för vattenförekomsten är satt till god ekologisk status med tidsfrist till 2033 samt till god kemisk ytvattenstatus med undantag i form av mindre stränga krav för de i landet överallt överskridande ämnena kvicksilver och polybromerade difenyletrar (Länsstyrelsen, 2026). En sammanställning av vattenförekomstens MKN och statusklassning ges i tabell 7.

Tabell 7. VISS statusklassificering av recipienten Umeälven enligt förvaltningscykel 3.

Vattenförekomst	Ekologisk status		Kemisk status	
	Status (dagsläge)	MKN (framtida mål)	Status (dagsläge)	MKN (framtida mål)
Umeälven SE 708510–760630	Måttlig ekologisk status	God ekologisk status 2033	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus med undantag

Idag uppnås inte miljökvalitetsnormen för ekologisk status som är klassad som måttlig för vattenförekomsten. Utslagsgivande är de hydromorfologiska parametrarna konnektivitet, hydrologisk regim och morfologiskt tillstånd. Dessa har idag måttlig status på grund av påverkan från vattenkraft, rätning och rensning av fåran för flottnings samt ianspråktagande av mark i vattendragets svämplan och närområde för odling, bebyggelse eller annan verksamhet vilket har försämrat förbindelsen mellan vattendragsfåra och strand. Denna påverkan gör i sin tur att även kvalitetsfaktorn fisk bedömts ha måttlig status då den negativa påverkan på vattendraget bedöms vara så stor att förutsättningar saknas för ett varierat och långsiktigt hållbart fiskesamhälle.

Kemisk status är klassad som uppnår ej god då gränsvärdena överskrids för kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyletrar (PBDE). Halter av Hg och PBDE överskrids i Sveriges samtliga vattenförekomster till följd av långväga atmosfärisk deposition.

7.5.1.2 MKN för fisk- och musselvatten

Umeälven omfattas även av förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. I Naturvårdsverkets förteckning över sådana vatten är nedre Umeälven upptaget som ett så kallat laxfiskvatten. Därmed omfattas älven av MKN som bland annat anger att halten uppslammade fasta substanser i vattnet inte får överstiga 25 mg/l (Sveriges Riksdag, 2025).



7.5.2 Konsekvenser av planförslaget

Planförslaget påverkar vattenförekomsten genom anläggande av nya landfästen och mellanstöd samt erosionsskydd vilket påverkar bottensubstratet och innebär ytterligare ianspråktagande av mark i älvens närområde och svämplan. Arbeten kopplat till grundläggning av broarna kommer vidare att orsaka grumling vid spontning, pålning, schaktning och påförande av erosionsskydd. Även nederbörd på blottlagda ytor inom arbetsområdet samt eventuell bortledning av länsvatten från schakter kan temporärt under planens genomförandeskede bidra till förhöjd grumling.

Utförda spridningsberäkningar (SMHI, 2026) visar dock att haltökningen av suspenderat sediment i samband med anläggandet av broarna är begränsad och snabbt klingar av nedströms. Då grumlingen dessutom endast är kortvarig och övergående bedöms den inte påverka vattenkvaliteten på något sätt som försvårar uppnåendet av vattenförekomstens miljökvalitetsnormer. Den bedöms heller inte vara av sådan omfattning att den riskerar att påverka växt- och djurliv eller bottenmiljöerna nedströms märkbart.

Broarna bedöms inte heller riskera att försämra vattendragets hydromorfologiska status. Utförda nivå-, flödes- och strömningsberäkningar (SMHI, 2026) visar att broarnas dämningseffekt uppströms är marginell; cirka 1,5 cm i Lillån och 2,5 cm i Storån närmast uppströms broarna vid ett 100-årsflöde. Även broarnas påverkan på strömningshastigheten är marginell och lokal.

Förutsatt att god hänsyn tas i byggskedet och att arbeten i vatten förläggs under lämplig årstid bedöms störningarna kunna begränsas tillräckligt för att undvika någon mer betydande påverkan på fiskvandring. Planförslaget bedöms därmed kunna genomföras utan statusförsämring av vattendragets konnektivitet i upp- och nedströms riktning.

Planförslaget innebär tillkommande ingrepp i vattendragets närområde genom anläggande av landfästen med tillhörande erosionsskydd. Ingreppen är dock arealmässigt små och begränsas ytterligare av att svämplanets strukturer delvis kan bevaras under broarna.

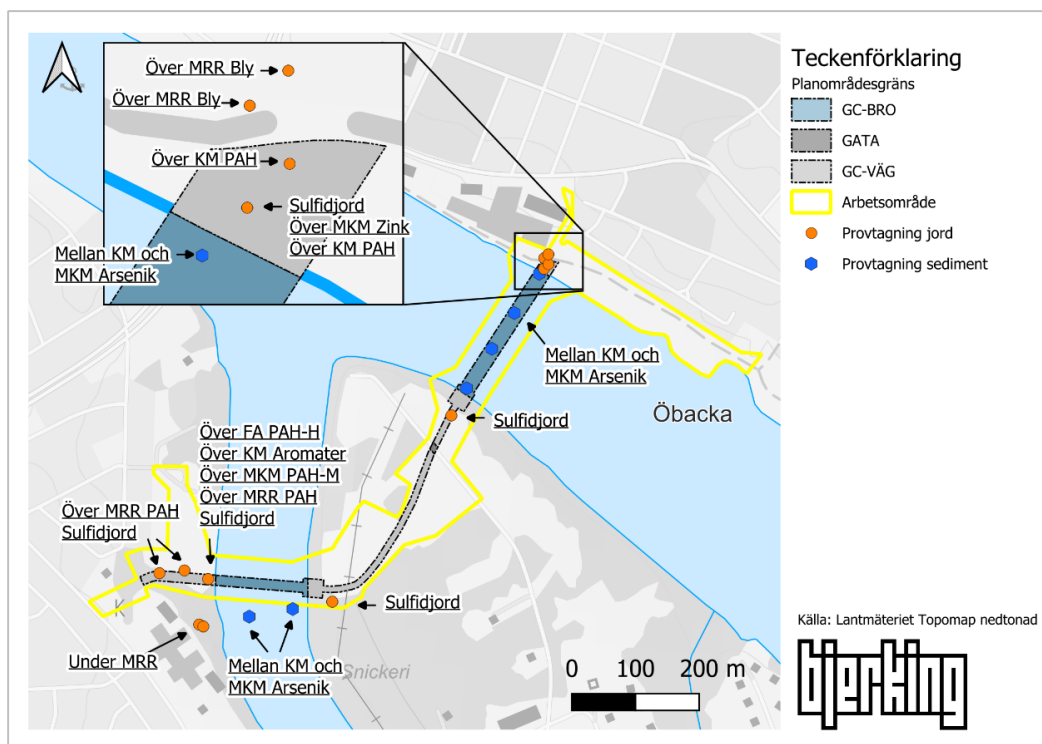
Enligt uppgift i VISS uppgår andelen anlagda ytor och/eller aktivt brukad mark i nuläget till cirka 17 procent av älvens närområde. Intervallet för måttlig status, som råder idag, är 15–35 procent. De tillkommande ingreppen är därmed så arealmässigt små att de kumulativa effekterna av befintliga och tillkommande anläggningar inte riskerar leda till att den totala andelen påverkad mark inom älvens svämplan eller närområde blir så hög att statusklassningen försämras.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms sammantaget att planförslaget medför obetydliga effekter på ytvattenkvaliteten i älven gentemot såväl nuläget som nollalternativet. Ett genomförande av planen bedöms också kunna ske utan att möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten äventyras. Med planerade skyddsåtgärder och god tidsmässig anpassning av arbetena bedöms det även vara möjligt att begränsa halterna av suspenderat material till under 25 mg/l som är en MKN enligt fisk- och musselvattendirektivet.

7.6 Markmiljö och sediment

7.6.1 Rådande förhållanden

De ytliga jordarterna inom undersökt område utgörs av älvsediment i form av sand, med undantag för kajen på fastlandet på Öbackasidan (öster om Ön) som utgörs av fyllning. Jorddjupet varierar mellan 8 och 50 meter (SGU, 2025). I älvsedimenten finns naturligt förekommande sulfidhaltiga sand- och siltlager med förovningsrisk (Tyréns, 2021; LejonGeo, 2024; Bjerking, 2025; Tyréns, 2025), figur 23. Sulfidjord har även påträffats på flera platser på norra Ön, Öbackasidan samt Tegsidan.



Figur 23. Kartillustration av resultat från utförda undersökningar av föroreningar i jord och botten sediment samt identifierade förekomster av sulfidjord.

När sulfidjord utsätts för syre till följd av schaktning oxideras sulfiden till sulfat vilket leder till att pH sänks. I de sura förhållandena som skapas frigörs metaller och svavel från jordens mineraler. Detta kan leda till förhöjda metallhalter som vid hantering av schaktmassor och via nederbörd kan spridas och orsaka förorening. Ämnena som urlakas ur den sura jorden kan få negativ inverkan på vattenkvaliteten i vattendrag och påverka vattenlevande organismer negativt.

Vid planerat landfäste på Tegsidan har förhöjda halter av aromater och polycykliska aromatiska kolväten (PAH:er) noterats i de ytliga jordlagren. PAH-H (PAH:er med hög molekylvikt) har uppmätts i halter överskridande riktvärdet för farligt avfall (FA) och PAH-M (PAH:er med medelhög molekylvikt) i halter över riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM). Vidare har aromater i halter överskridande riktvärdet för känslig markanvändning (KM) påträffats i en provpunkt (Bjerking, 2025).



Aromater är organiska ämnen som innehåller minst en bensenring och de har flera dokumenterade negativa hälsoeffekter. PAH:er utgör en undergrupp av aromater som har minst två sammanfogade bensenringar. PAH:er finns i bland annat oljor, stenkol och kreosot. De kan även bildas vid ofullständig förbränning av organiskt material.

Vid planerat landfäste på Öbackasidan har provtagning visat på halter av zink, över Naturvårdsverkets riktvärde för MKM. Tungmetallerna kadmium och bly har noterats i halter över riktvärdet för mindre än ringa risk (MRR) (Bjerking, 2025). Vidare har halter av PAH-H uppmätts över riktvärdet för KM.

De sedimentprovtagningar som gjorts i älven visar på förhöjda halter av arsenik som ligger över riktvärdet för "Interim Sediment Quality Guidelines (ISQG)" men underskridande halten för "Probable effect level" (PEL) (Bjerking, 2025).

ISQG innebär att halter över denna koncentrationsgräns medför 25 procents sannolikhet att vattenlevande organismer påverkas medan PEL innebär 50 procents sannolikhet för påverkan. Förhöjda arsenikhalter är vanligt förekommande i Sverige, framför allt i leror, varför dessa halter kan anses utgöra naturliga bakgrundshalter. Som jämförelse kan nämnas att de uppmätta halterna motsvarar riktvärden för jord mellan KM och MKM.

7.6.2 Konsekvenser av planförslaget

Planens genomförande innebär att jordmassor kommer att grävas upp på land, i strandkant och på älvbotten för att möjliggöra grundläggning av landfästen och mellanstöd. Därmed kommer sannolikt massor med förhöjda föroreningshalter att behöva hanteras vilket kan innebära risk för spridning av föroreningar.

För att undvika detta avser kommunen att i byggskedet ställa krav att alla uppschaktade massor ska provtas och att massor med föroreningshalter över gällande riktvärden för den aktuella markanvändningen ska hanteras enligt gällande regelverk. Massor där halter av förorenade ämnen ligger under riktvärdena för den aktuella markanvändningen kommer så långt möjligt att återanvändas inom planområdet medan övriga massor ska köras till deponi eller användas på andra platser med erforderliga restriktioner.

Mot bakgrund av detta bedöms att schaktarbetena kan genomföras utan att någon mer betydande spridning av föroreningar uppkommer. Lokalt kan planförslaget i någon mån även medföra positiva effekter på jordens föroreningshalt genom att befintliga föroreningar avlägsnas. Förändringarna av jordens föroreningsstatus bedöms dock bli marginella.

I samband med schaktarbeten i älven inför anläggandet av mellanstöd uppkommer viss spridning av sediment som enligt utförda prover har förhöjda arsenikhalter. Eftersom halterna sannolikt utgör naturliga bakgrundshalter bedöms dock arsenikhalten i älvens bottensediment vara likartad även inom de nedströms belägna bottnar där återsedimentering sker. Därmed bedöms att ett genomförande av planförslaget endast orsakar obetydliga förändringar jämfört med nuläget vad avser föroreningssituationen i sediment.

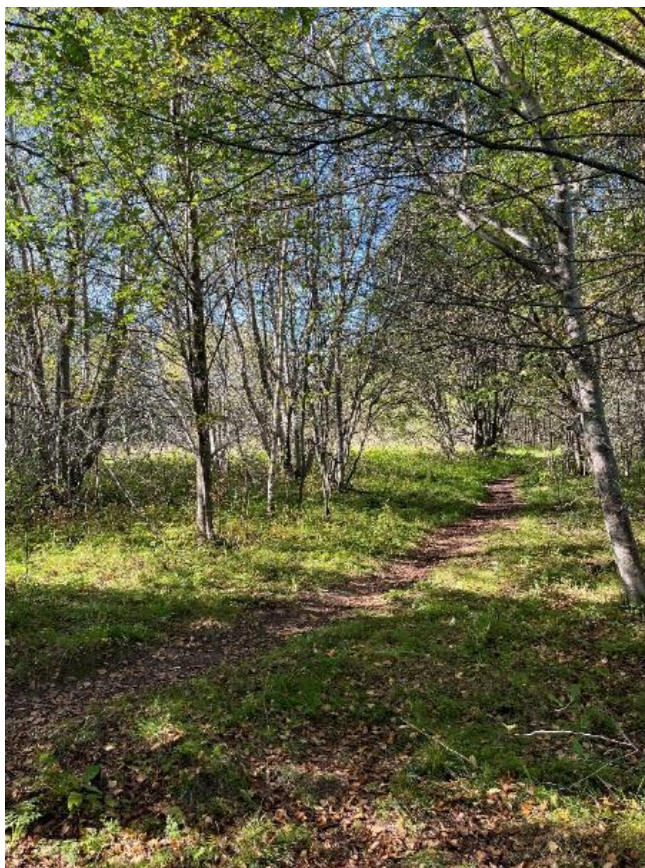
Sammantaget bedöms planförslaget medföra obetydliga effekter avseende föroreningsgrad i jord och sediment förutsatt att massor med förhöjda föroreningshalter hanteras korrekt enligt ovan och att massor som tillförs området utgörs av rena massor. Bedömningen gäller både gentemot nuläget och nollalternativet.

7.7 Rekreation och friluftsliv

7.7.1 Rådande förhållanden

De befintliga grönområdena inom och i anslutning till planområdet erbjuder idag goda möjligheter till rekreation, särskilt för närboende och för verksamheten vid skolan på Östteg. I de älvnära grönområdena vid Teg finns odlingslotter, parkområden med upptrampade stigar och ytor för spontana aktiviteter, båtbyggor samt strandstråk längs vattenet. Även vid planerat landfäste vid Öbacka finns öppna parkmiljöer, ytor för lek och aktiviteter samt ett strandstråk utmed älven.

Öns naturmiljöer utgör en viktig lokal resurs för upplevelser av ro, avskildhet och naturupplevelser i nära anslutning till stadsmiljön. I nuläget är dock tillgängligheten till norra Ön begränsad för många boende i staden eftersom den enda befintliga förbindelsen över Storån är Kolbäcksbbron i södra delen av Ön. Även för boende i stadens centrala delar på älvens västsida kräver en promenad på norra Ön en tydlig omväg via Öbron som ligger cirka 500 meter söder om planerad ny bro över Lillån.



Figur 24. Inom Norra Öns grönområden finns flera gångstigar som erbjuder goda möjligheter till närrekreation

Flera mindre, upptrampade gångstigar återfinns inom de befintliga grönområdena på Ön och dessa används frekvent av närboende (se figur 24). Den etablerade promenadslingan "Hälsans stig" passerar östra delen av Teg, över den befintliga Öbron och fortsätter söderut längs Öns västra strand.

Fritidsfiske med handredskap är tillåtet kring Ön och utgör ett uppskattat inslag i det lokala friluftslivet. Idag kan fritidsbåtar med en maxhöjd upp till cirka 10 meter passera från älvens mynning, under Kolbäcksbbron och via Storån upp till Kyrkbron som har en segelfri höjd på cirka 3,8 meter. I Lillån kan båtar med en höjd på upp till cirka 3,6 meter passera under Öbron.

7.7.2 Konsekvenser av planförslaget

Planens genomförande bedöms medföra betydande positiva effekter för friluftsliv och rekreation genom att tillgängligheten till Ön som närrekreationsområde och plats för friluftsliv förbättras påtagligt för ett stort antal boende i centrala Umeå. De nya broarna ökar även möjligheterna att

promenera och motionera i flera alternativa rundor. Samtidigt kan de nya broarna i viss mån inverka negativt på befintliga rekreativa värden i parkmiljöerna vid Teg och Öbacka genom påverkan på vyer och tillkomst av landfästen och mellanstöd. Under byggskedet kan även befintliga odlingslotter och andra grönytor komma att påverkas. Dessa effekter bedöms dock överlag bli relativt begränsade och områden som påverkats tillfälligt i byggskedet bedöms efter återställning kunna återfå likartad funktion och kvalitet som idag.

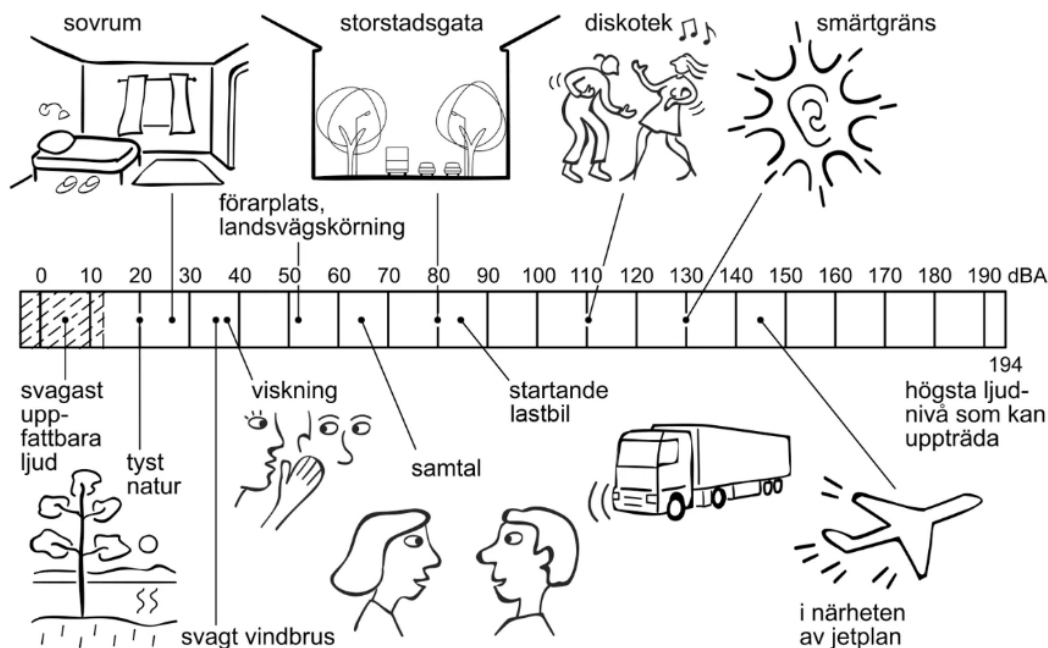
Under anläggningsarbetena kommer tillgängligheten temporärt att begränsas i anslutning till broarnas landfästen och där gångvägen anläggs på Ön. Framkomligheten på befintliga vägar och mer trafikerade gångbanor kommer så långt möjligt att upprätthållas även under byggskedet men tillfällig avstängning och/eller omledning kan i vissa fall bli aktuellt. Olägenheter till följd av detta bedöms dock bli små och relativt kortvariga.

Jämfört med såväl nuläget som nollalternativet bedöms planförslaget sammantaget innebära stora positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv, genom tillkomst av ett högattraktivt rekreativstråk i tilltalande naturmiljöer vid älven i direkt anslutning till många människor.

7.8 Boendemiljö avseende buller och vibrationer

7.8.1 Rådande förhållanden

Buller brukar beskrivas som oönskat ljud och mäts i decibel (dB) eller decibel-A (dBA) som är en form av filtrerat mätvärde anpassat för att passa det mänskliga örats känslighet. För att beskriva ljudet under en viss tidsperiod används vanligen ekvivalent eller maximal ljudnivå där ekvivalent ljudnivå utgör en typ av anpassat medelvärde (Boverket, 2025). En ungefärlig uppfattning av hur olika bullernivåer (mätt i dBA) i omgivningen upplevs, presenteras i figur 25.



Figur 25. Illustration av hur olika bullernivåer (mätt i dBA) i omgivningen upplevs. Bild från Boverkets hemsida. Illustration: Kiran Maini Gerhardsson.

Planområdet omges av urbana miljöer främst i form av bostadskvarter och grönytor och ett stort antal boende kan potentiellt påverkas av bullrande arbeten vid genomförandet av planförslaget. Detta gäller de mest strandnära kvarteren inom Teg/Östteg på älvens västsida, i Centrum och Öst på stan på älvens östra sida samt bostäder på de norra och mellersta delarna av Ön.

Enligt Umeå kommuns bullerkartläggning (Umeå Kommun, 2016) är dessa områden i viss mån redan idag bullerutsatta, främst genom vägbuller närmast mer trafikerade leder och huvudgator (se figur 26). På norra Ön är däremot bullernivåerna generellt låga. Ekvivalent bullernivå ligger här till stor del under 45 dBA, dock med något högre nivåer (45–50 dBA) närmast norra spetsen dit buller från Kyrkbron i viss mån fortplantar sig över vattnet. Även inom älvens strandzoner vid Teg och Öbacka är bullernivåerna generellt låga och ligger till stor del under 45 dBA. Det gäller även strandsidan av Teks vård- och omsorgsboende medan bullernivåerna intill fasaden mot Norra Obbolavägen är högre.



Figur 26. Bullerkartläggning av vägbuller (dygnsmedelvärden) enligt Umeå kommuns bullerkarta.

Naturvårdsverket har tagit fram allmänna råd om buller från byggplatser (Naturvårdsverket, 2004) som syftar till att ge vägledning om skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått vad gäller bullerstörningar från byggverksamhet. Råden innehåller riktvärden för bullernivåer, angivna som ekvivalent eller maximal ljudnivå, som inte bör överskridas utomhus respektive inomhus för bostäder samt vård- och undervisningslokaler vid olika tider på dygnet (se tabell 8).



Tabell 8. Riktvärden för buller från byggplatser angivna som ekvivalent ljudnivå i dBA.

Område	Helgfri måndag–fredag		Lördag, söndag och helgdag		Samtliga dagar
	Dag 07–19	Kväll 19–22	Dag 07–19	Kväll 19–22	
Bostäder för permanent boende och fritidshus					
Utomhus	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Inomhus	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA
Vårdlokaler					
Utomhus	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Inomhus	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA
Undervisningslokaler					
Utomhus	60 dBA	-	-	-	-
Inomhus	40 dBA	-	-	-	-
Arbetslokaler för tyst verksamhet ¹					
Utomhus	70 dBA	-	-	-	-
Inomhus	45 dBA	-	-	-	-

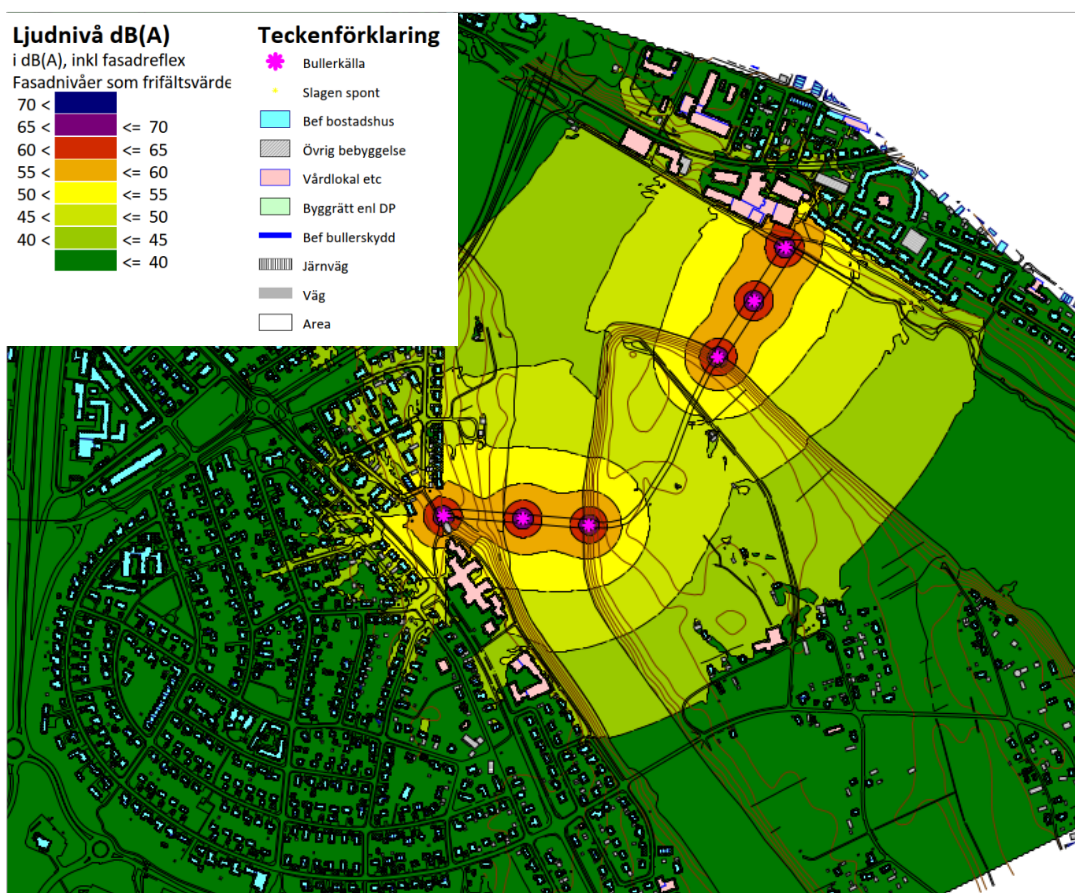
7.8.2 Konsekvenser av planförslaget

Under byggtiden kommer omgivande områden att påverkas av förhöjda bullernivåer från maskiner, transporter, packning, pålning och spontning. Även markvibrationer kan tidvis förekomma. Till de mest bullrande arbetena hör neddrivning av pålar för broarnas grundläggning samt installation av tillfällig spont runt schakter. Dessa arbetsmoment sker återkommande vid ett antal tillfällen under den två till tre år långa byggtiden, men endast under kortare perioder.

I MKB:n till detaljplanens samråds- och granskningsversioner bedömdes att Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller vid bostäder delvis kunde komma att överskridas i samband med de mest bullrande arbetena. Under våren 2026 har kommunen genomfört fortsatta utredningar av möjligheterna att genom anpassade bygghetoder och skyddsåtgärder begränsa bullerstörningarna ytterligare. Dessa studier har visat att det finns tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga lösningar för att överallt klara riktvärdet på 60 dBA som ekvivalentvärde för buller vid bostäder, skolor och vårdinrättningar (se figur 27). Kommunen avser därmed att kravställa detta i upphandlingen av en totalentreprenör som ska detaljprojektera och anlägga broarna.

Exempel på anpassningar för att klara riktvärdena är att pålar för broarnas grundläggning borras ner istället för att pålas på traditionellt sätt. Borrningen kan också utföras med olika teknik där vissa alternativ bullrar mindre än andra. Beträffande tillfällig spont kan denna vibreras ner i mark istället för att pålas vilket också innebär betydligt lägre bullernivåer. Tillfälliga avskärmningar runt bullerkällorna kan dämpa bullret ytterligare.

¹ Med arbetslokaler menas lokaler för ej bullrande verksamhet med krav på stadigvarande koncentration eller behov att kunna föra samtal obesvärat, exempelvis kontor.



Figur 27. Bullerutbredning vid de mest bullrande arbetsmomenten (neddrivning av pålar för brons grundläggning) i ett scenario med anpassade bygghetoder i kombination med skyddsavskärmning. Redovisade bullernivåer avser ekvivalentvärde och visar att naturvårdsverkets riktvärden klaras vid bostäder, skolor och vårdinrättningar.

Förutom arbeten med sättning av pålar kan byggskedet innebära allmänt förhöjda bullernivåer jämfört med normala förhållanden i området. Dock bedöms även dessa kunna begränsas så att riktvärdena i de allmänna råden inte överskrids. För boende närmast större befintliga trafikleder kan dock i viss mån det kombinerade bullret från trafik och byggnadsarbeten skapa kumulativa effekter som sammantaget medför en ökning av det upplevda bullret i boendemiljön.

Beträffande vibrationer kan dessa i viss mån variera beroende på slutligt val av teknik vid utförandet av olika arbetsmoment under byggskedet. Kommunen kommer att ställa krav på begränsning av vibrationer så att störningarna hålls på en rimlig nivå och att ingen risk för skador på byggnader eller anläggningar uppkommer.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms sammantaget att genomförandet av planen under en begränsad tid innebär små negativa konsekvenser för människors boendemiljö med avseende på buller och vibrationer. Bedömningen gäller såväl jämfört med nuläget som nollalternativet.



7.9 Risk och säkerhet

7.9.1 Rådande förhållanden

Risk är ett brett begrepp som kan tolkas olika beroende på sammanhang och perspektiv. I vardagliga sammanhang associeras risk ofta med sannolikheten för att allvarliga eller livshotande händelser ska inträffa. Inom ramen för riskanalyser definieras risk vanligtvis som en kombination av två komponenter: sannolikhet, det vill säga hur troligt det är att en viss händelse inträffar, och konsekvens, alltså hur allvarliga följder händelsen kan få.

Ras och skred

Utförda stabilitets- och erosionsutredningar av markförutsättningarna (Tyréns, 2021) (Tyréns, 2022) visar att Öns branta strandkanter står i sin naturliga rasvinkel vilket innebär att en ökad belastning på dessa kan orsaka ras och skred. För området vid landfästet för bron över Lillån vid Teg, där slänten mot älven är relativt flack, visar en kompletterande stabilitetsutredning från december 2025 (Tyréns, 2025; Tyréns, 2025) på stabila jordlager med goda marginaler mot ras och skred även vid uppförande av vägbank och med hänsyn till byggtrafik. Vid den aktuella platsen för landfästet för bron över Storån på Öbackasidan är slänten flack. Här har stabilitetshöjande åtgärder också redan vidtagits och erosionsskydd är etablerat (Tyréns, 2022).

Översvämning

Marken ovan strandbrinkarna på Ön är så pass högt belägen att ingen risk för översvämning föreligger. På Tegsidan löper en stig nära strandkanten vid brinkens fot som enligt utförda flödesberäkningar HQ100 (SMHI, 2026) ligger under nivån för högsta högvatten vid ett 100-årsflöde i älven. Denna kan därmed komma att översvämmas i nuläget.

7.9.2 Konsekvenser av planförslaget

Ras och skred

Anläggande av landfästen innebär en tillkommande last i älvbrinkarna på Ön, som står i sin naturliga rasvinkel, vilket kan medföra risk för ras och skred. Frågan är dock väl utredd från geotekniskt perspektiv och det bedöms tekniskt möjligt att vidta erforderliga stabilitetshöjande åtgärder vid grundläggning av broarna och genom etablering av erosionsskydd.

Vid det aktuella läget på Tegsidan, cirka 50 meter norr om Teks vård- och omsorgsboende, visar en kompletterande stabilitetsutredning från december 2025 (Tyréns, 2025) att erforderliga stabilitetskrav är väl uppfyllda vilket förklaras av att älven på denna plats har en relativt flack slänt mot ån. De grundläggningsarbeten som krävs bedöms i utredningen inte medföra någon risk för stabiliteten. Enligt utredningen finns heller inga befintliga byggnader eller anläggningar i sådan närhet att de kan påverkas av grundläggningsarbetet.

Preliminärt planeras bron över Lillån att utföras med ett mellanstöd på land på Tegsidan för att begränsa behovet av en större vägbank i ådalen. Utredningen visar dock att betryggande stabilitet föreligger även om detta stöd skulle ersättas med uppbyggnad av en vägbank i slänten, från landfästet ner mot älven, där överytan på banken ligger på nivån +7,0 och banken avslutas minst 4 meter från strandkanten. Eventuellt anläggande av en vägbank bedöms däremot medföra sättningar i marken till följd av lastökningen.



Utredningen (Tyréns, 2025) visar även på tillfredsställande stabilitet för byggvägar, inklusive last från byggtrafik, längs älvstranden vid Teg och att upplag under byggarbetet kan ske norr om planerat landfäste förutsatt att de placeras minst 20 meter från strandlinjen. Även vid planerat landfäste på Öbackasidan bedöms stabiliteten vara tillfredsställande (Tyréns, 2022).

Mot bakgrund av ovanstående bedöms planförslaget kunna genomföras utan ökad risk för människors hälsa och säkerhet med avseende på olyckor till följd av ras eller skred. Därmed bedöms planförslaget inte medföra några negativa konsekvenser i detta sammanhang jämfört med nuläget eller nollalternativet.

Översvämning

Beräkningar visar att den dämning som de nya broarna ger upphov till är mycket marginell. Vattennivåerna strax uppströms de nya broarna förväntas öka marginellt – med cirka 0,86 cm i Lil-lån och 2,5 cm i Storån vid ett 100-årsflöde. Denna höjning bedöms inte medföra någon betydande förändring i översvämningsutbredningen jämfört med dagens förhållanden (SMHI, 2026). Vid modellering av framtida högvattenföringar enligt klimatscenarierna RCP4.5 (median) och RCP8.5 (hög) för år 2100, indikerar resultaten minskade flöden och lägre vattennivåer. Detta till följd av att klimatförändringarna i norra Sverige bedöms leda till en mindre markant vårflood i samband med snösmältning och då havsvattenståndet, som påverkar älvens vattennivå vid Ön, förväntas stiga mindre än landhöjningen i Umeåtrakten.

Mot bakgrund av detta bedöms planförslaget endast medföra obetydliga konsekvenser jämfört med såväl nuläget som nollalternativet vad avser risker för människors hälsa och säkerhet kopplat till översvämning.



8 Samlad bedömning

Planförslaget berör förhållandevis små ytor och har som specifikt syfte att möjliggöra anläggandet av en ny gång- och cykelförbindelse över Umeälven mellan Teg och Öbacka, via Ön. Ett genomförande av planförslaget innebär därmed anläggande av två nya broar, en över Lillån och en över Storån, samt av en ny GC-väg över norra Ön. De huvudsakliga miljökonsekvenserna av planen är kopplade till ingrepp i Öns värdefulla strandskogar, som utgör livsmiljö för ett flertal skyddade arter, direkta ingrepp och grumlingspåverkan av vattenmiljön i älven, förändrad landskapsbild, bättre förutsättningar för friluftsliv och rekreation samt buller under byggtiden.

Landskapsbilden påverkas genom att de nya broarna blir visuella landmärken längs älven vilket främst vid Lillån, där det lokala årummet är präglad av oexploaterade naturmiljöer, innebär negativ påverkan. Ökad tillgänglighet och tillgång till nya utblickar längs älven, mot Ön och över staden från de planerade broarna kan samtidigt bidra positivt till landskapsbilden.

För naturmiljön på land uppstår påtagliga negativa konsekvenser främst till följd av ingrepp i värdefulla strandskogar på norra Ön. Både permanenta och temporära ingrepp påverkar vegetation och jordmån och leder till förlust av naturmiljöer, fragmentering, ändrat mikroklimat och ökad störning från ljud, ljus och mänsklig aktivitet. Ett flertal värdeträd kommer att behöva fällas, men antalet kan eventuellt begränsas genom anpassningar under byggskedet. Då ingreppen endast berör en liten andel av norra Öns lövskogsmiljöer bedöms dock att planen kan genomföras utan någon betydande försämring av Öns funktion som länk i den regionala ekologiska lövskogskorridoren längs Umeälven.

Negativa konsekvenser för växt- och djurliv i vatten uppkommer lokalt och temporärt till följd av muddring och fyllning i värdefulla strandzoner samt grumlingseffekter. Utförda spridningsberäkningar tyder dock på att grumlingen blir begränsad och snabbt klingar av nedströms. Dess effekter bedöms bli kortvariga och övergående. Planförslaget bedöms inte riskera att försämrat vattenförekomstens statusklassning eller äventyra möjligheterna att nå gällande miljö kvalitetsnormer för vatten.

För rekreation och friluftsliv innebär planförslaget påtagliga positiva konsekvenser genom att tillgängligheten till Ön, som utgör ett attraktivt område för närrekreation, förbättras avsevärt för många boende i centrala staden. Planen bidrar även till att nya attraktiva kopplingar tillskapas och binder samman älvens bågiga sidor vilket ökar tillgängligheten i staden och skapar bättre förutsättningar för bland annat arbetspendlare och vardagsresor med hållbara färd sätt.

Planen innebär också ingrepp i livsmiljöer för flera skyddade arter bland annat mindre hackspett, vitryggig hackspett och ett flertal arter av fladdermöss. Flera av arterna bedöms i viss mån påverkas av planförslaget men med stöd av utförda artskyddsutredningar bedöms att det, förutsatt att god hänsyn tas i genomförandeskedet, bör vara möjligt att genomföra planen utan att arterna påverkas i sådan omfattning eller på sådant sätt att artskyddsförbud utlöses. För att ytterligare minimera denna risk rekommenderas en rad skydds- och kompensationsåtgärder för mindre hackspett, vitryggig hackspett och fladdermöss. Skyddsåtgärderna handlar främst om att så långt möjligt spara och skydda skog och värdeträd inom temporärt nyttjade ytor i arbetsområdet. Kompensationsåtgärderna utgörs främst av kvalitetshöjande åtgärder i kvarvarande skogsområden på Ön samt åtgärder för att begränsa ljusföroreningar nattetid.



Under byggskedet kommer de närmast omgivande områdena att påverkas av förhöjda bullernivåer. Konsekvenserna begränsas dock betydligt genom att kommunen avser att etablera pålar för broarnas grundläggning genom borrhning, istället för traditionell slagning med pålkran. Även beträffande vibrationer förutsätts att konsekvenserna begränsas genom kravställning på entreprenadarbetena.

De geotekniska förhållandena i området innebär generellt en risk för ras och skred i älvbrinkarna i samband med uppförande av nya anläggningar. Förhållandet är dock väl känt och med erforderliga stabilitetshöjande åtgärder bedöms planförslaget kunna genomföras utan tillkommande risker för människors hälsa till följd av ras och skred. Inte heller risker kopplat till översvämning bedöms öka i någon beaktansvärd grad. I tabell 9 ges en sammanställning av planförslagens konsekvenser.

Tabell 9. Sammanställning av planförslagens konsekvenser för behandlade miljöaspekter.

Miljöaspekt	Kommentar
Landskapsbild	Måttliga negativa konsekvenser genom ingrepp i det orörda, naturpräglade årummet i Lillån vid Teg och genom öppnandet av det skyddade landskapsrummet på norra Ön.
Naturmiljö på land	Stora negativa konsekvenser främst knutet till ingrepp i strandskogar av högt naturvärde på Ön som utgör livsmiljö för skyddade och rödlistade arter. Med ambitiösa skyddsåtgärder i byggskedet för att minimera skador på värdefull skog och värdeträd finns eventuellt förutsättningar att minska de negativa konsekvenserna till måttliga.
Naturmiljö i vatten	Lokalt och kortsiktigt uppkommer tydliga negativa konsekvenser för vattenlevande flora och fauna genom muddring och påförande av stödfyllnad och erosionsskydd i strandzoner med höga naturvärden samt genom grumling. Effekterna är dock övergående och med planerade naturanpassningar bedöms likvärdiga naturvärden återkomma relativt snabbt. Sammantaget bedöms planen därmed innebära små negativa konsekvenser för naturmiljö i vatten.
Ytvatten	Kortsiktigt uppstår små negativa effekter genom förhöjd grumling men dessa är övergående och på sikt bedöms påverkan på vattenkvaliteten bli obetydlig. Ingen statusförsämring bedöms uppkomma och möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten bedöms inte äventyras.
Markmiljö och sediment	Obetydliga konsekvenser. I byggskedet berörs mark med förhöjda föroreningshalter förorenings-spridning bedöms kunna undvikas genom god masshantering. Arsenikhaltiga älvsediment kommer i viss mån spridas nedströms men halterna bedöms vara naturliga för platsen och inte orsaka försämrade förhållanden vid återsedimentering.
Rekreation och friluftsliv	Stora positiva konsekvenser genom tillgängliggörande av attraktiva närrekreationsområden för många boende i centrala Umeå och förbättrade möjligheter att färdas tvärs älven till fots och med cykel.
Boendemiljö avseende buller och vibrationer	Under byggskedet uppkommer buller och vibrationer främst vid pålning och spontning. Beräkningar visar dock att Naturvårdsverkets riktvärden för buller kan klaras med anpassade bygghandledningar i kombination med skyddsåtgärder. Vibrationer kan orsaka viss störning men det förutsätts att kravställning i byggskedet begränsar effekterna. Sammantaget bedöms därmed de negativa konsekvenserna för boendemiljön till följd av buller och vibrationer bli små.
Risk och säkerhet	Viss risk för ras, skred, erosion och översvämning föreligger utmed älven. Förhållandena är dock väl kända och bedöms tekniskt hanterbara varför planen bedöms kunna genomföras utan negativa konsekvenser för risk och säkerhet.



8.1 Miljömål

Riksdagen har beslutat om ett miljömålssystem som innehåller ett övergripande generationsmål och 16 miljökvalitetsmål som beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Miljömålen är en grundläggande utgångspunkt för miljöarbetet i Sverige och ska beaktas vid all samhällsplanering.

I tabell 10 bedöms hur det aktuella planförslaget förhåller sig till de sex miljömål som bedöms vara relevanta i sammanhanget, det vill säga målen *giftfri miljö*, *levande sjöar och vattendrag*, *grundvatten av god kvalitet*, *levande skogar*, *god bebyggd miljö* samt *ett rikt växt- och djurliv*.

Tabell 10. Planförslagets påverkan på möjligheterna att nå relevanta nationella miljökvalitetsmål.

Miljömål	Planförslagets bidrag till måluppfyllelse
 Giftfri miljö	Planförslaget bedöms inte motverka miljömålet. Förhöjda halter av föroreningar förekommer i området men dessa bedöms kunna hanteras utan att ökad spridning till miljön sker i någon betydande grad.
 Levande sjöar och vattendrag	Planförslaget medför endast lokala, kortvariga och övergående effekter på vattenkvalitet samt växt och djurliv i älven och äventyrar inte möjligheterna att nå gällande MKN för vatten. Det bedöms därmed inte motverka uppfyllandet av miljömålet.
 Grundvatten av god kvalitet	Schaktarbeten och pålning för grundläggning av brofundament bedöms kunna ske utan att den undre akvifer som finns i djupare jordlager under älven påverkas negativt. Planförslaget bedöms därmed inte motverka målet.
 Levande skogar	Planförslaget motverkar i viss mån målet genom att skog av högt värde behöver avverkas och intilliggande skogsytor påverkas negativt genom fragmentering och störning. Ett flertal värdeträd avverkas också.
 God bebyggd miljö	Planen möjliggör en ny förbindelse över älven som är till nytta för alla umeåbor och gynnar hållbara färdssätt i centrala Umeå. Detta ger förutsättningar för minskad biltrafik och minskade utsläpp. Planförslaget främjar därmed miljömålet.
 Ett rikt växt- och djurliv	Målet motverkas i viss mån genom ingrepp i livsmiljöer för flera skyddade eller rödlistade arter. Konsekvenserna är dock begränsade och åtgärderna bedöms kunna ske utan att aktualisera förbud enligt artskyddsförordningen. De kan också delvis minskas genom god hänsyn eller lämpliga kompensationsåtgärder.



9 Förslag till uppföljning

För att följa upp och övervaka den betydande miljöpåverkan som detaljplanen bedöms kunna medföra rekommenderas nedan angivna åtgärder. Eftersom det kan vara svårt att i förväg föreslå exakt hur uppföljning och övervakning bäst utförs kan anpassningar behöva göras i senare skeden.

- Uppföljande inventeringar bör utföras inom två år efter att planen genomförts av:
 - antal naturvärdesträd och areal strandskog som avverkas respektive bevaras inom arbetsområdet
 - ett urval av de skyddade eller rödlistade arter som förekommer i området, i första hand mindre hackspett, vitryggig hackspett och fladdermöss.
- Undersökning vid ett antal tillfällen av nyttjandegraden av den nya cykelförbindelsen.

Mer detaljerade kontroll- och uppföljningsåtgärder kopplade till arbeten i vatten under byggskedet kommer också att tas fram i det kontrollprogram för verksamhetsutövarens egenkontroll som upprättas och fastställs i samband med den tillståndsprövning av vattenverksamhet som måste föregå dessa arbeten.



10 Referenser

- ArtDatabanken. (2019). *Sveriges arter och naturtyper i EU:s art- och habitatdirektiv*.
- Bjerking & Rundquist. (2025-02-28). *PM - BRO ÖVER STORÅN*.
- Bjerking & Rundquist. (2025-12-18). *BRO NORRA ÖN - UMEÅ Skisser Lillån*.
- Bjerking. (2025). *PM Miljöteknisk markundersökning - Broetapp Norra Ön, Umeå*.
- Boverket. (den 30 09 2025). *Beskrivning av ljud och buller*. Hämtat från Boverket:
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/planeringsfragor/information-om-buller-och-goda-ljudmiljoer/beskrivning-av-ljud-och-buller/>
- Ecocom. (2016). *Inventering av fladdermöss på Ön, Umeå*.
- Enetjärn. (2017). *Inventering och bedömning av naturvärde - Norra Ön*.
- Ettwein, e. a. (2025). Seasonal variation in home-range size of the White-backed woodpecker. *Journal of Ornithology* 166, 435-445.
- Grellmann, D. (den 26 09 2025). Ekolog. (Bjerking, Intervjuare)
- Karlsson, M. K. (2020). *Kunskapssammanställning om effekter på fisk och skaldjur av muddring och dumpning i akvatiska miljöer. En syntes av grumlingens dos och varaktighet. Aqua reports 2020:1. Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för akvatiska resurser, Drottningholm L. SLU*.
- LejonGeo. (2024). *Markteknisk Undersöknings Rapport (MUR)- Broetapp Norra Ön, Umeå kommun*.
- Länsstyrelsen. (den 07 04 2026). *VISS*. Hämtat från Umeälven:
<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA47861386>
- Länsstyrelsen Västerbotten. (2019). *Bevarandeplan för Natura 2000-området Vindelälven*.
- Naturvårdsverket. (2004). *Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser*.
- Naturvårdsverket. (2017). *Åtgärdsprogram för vitryggig hackspett 2017 - 2021. Rapport 6770*. Naturvårdsverket.
- Naturvårdsverket. (den 03 09 2024). *Miljöbedömningar enligt 6 kap. miljöbalken*. Hämtat från Nuläge och framskrivet nuläge inom strategisk miljöbedömning:
<https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/miljobalken/miljobedomningar/strategisk-miljobedomning/nulage-och-framskrivet-nulage/>
- Pelagia. (2025). *Naturvärdesinventering av bottenmiljön vid norra Ön, Umeå kommun 2024*.
- Pelagia. (2026). *Artskyddsutredning för nya bro- och vägförbindelser till norra Ön, Umeå kommun*.
- SGU. (den 08 09 2025). *Kartvisare jorddjup*. Hämtat från
<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jorddjup.html>



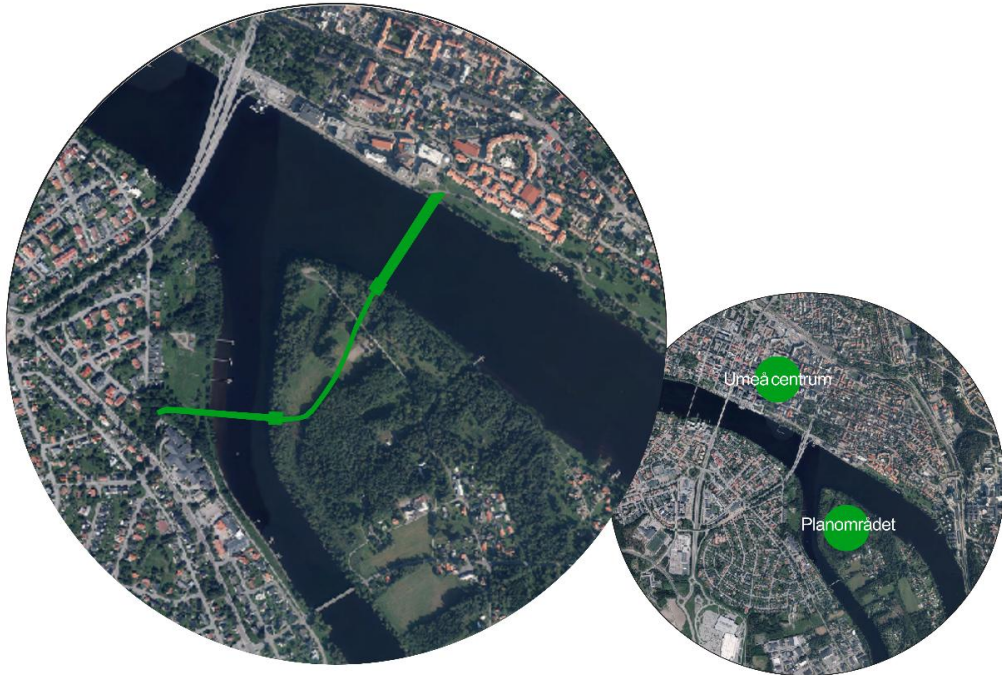
Uppdrag.nr: 24U0797

Sida 67 (67)

- Skogsstyrelsen & Naturvårdsverket. (2024). *Gemensamma riktlinjer för handläggning av artskyddsärenden i skogsbruket. Version 2.1.*
- Skydda skogen, Förenade mål C-473/19 och C-474/19 ECLI:EU:C:2021:166 (EU-domstolen den 21 03 2021).
- SMHI. (den 02 10 2025). *Klimatscenariotjänsten*. Hämtat från SMHI:
https://www.smhi.se/klimat/framtidens-klimat/klimatscenariotjansten/klimatscenariotjansten/met/vasterbottens_lan/medeltemperatur/rcp45/2071-2100/year/anom
- SMHI. (2026). *Underlag till broutredning i Umeälven vid Ön.*
- Sveriges Riksdag. (den 11 09 2025). Hämtat från Förordning (2001:554) om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2001554-om-miljokvalitetsnormer-for_sfs-2001-554/
- Tyréns. (2021). *Geoteknisk stabilitetsutredning norra Ön, Umeå.*
- Tyréns. (2021). *MUR - Stabilitetsutredning norra Ön.*
- Tyréns. (2022). *Erosions- och åtgärdsutredning, norra Ön, Umeå.*
- Tyréns. (2025). *MUR (Markteknisk undersökningsrapport)/ Geoteknik, GC-BRO ÖSTTEG.*
- Tyréns. (2025). *Norra ön broetapp inventering av naturvärdesträd och eftersök av fladdermusspår i hålträd.*
- Tyréns. (2025). *PM Geoteknik - STABILITET VID VÄSTRA LANDFÄSTET FÖR NY GC-BRO ÖSTTEG-NORRA ÖN.*
- Umeå Kommun . (2016). Hämtat från Bullerkartläggning 2016:
<https://kartor1.umea.se/karta/Miljo/Buller/Bullerkarta2016>
- Umeå kommun. (2023). *Inventering av fladdermöss på norra Ön, Umeå kommun 2023.*
- Umeå kommun. (2024). *Undersökning av betydande miljöpåverkan, broplan - Detaljplan, Ön 1:96 m.fl (broetapp).*
- Umeå kommun. (2026-06-02). *Plankarta Ön 1.96 broetapp antagandeversion.*
- ÅF. (2019). *Översiktlig broutrdning Norra Ön-Öbacka.*



Detaljplan för fastigheten Ön 1:96 m.fl., broetapp inom Ön i Umeå kommun, Västerbottens län



PLANBESKRIVNING

maj 2026

Aktnummer:

Diarienummer:

BN-2024/00060

Gällande
lagstiftning:

Planbesked:
BN § 60

Detaljplan
påbörjad:

Antagen:

Laga kraft:

PBL
2010:900

2024-03-19

2024-03-19

BFS 2020:8

Detaljplaneprocessen

Om detaljplaner

En detaljplan reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelse och byggnadsverk får se ut. Detaljplanen reglerar rättigheter och skyldigheter. Plankartan är bindande vid prövning av exempelvis bygglov. Planbeskrivningen beskriver detaljplanens syfte och hur plankartan ska tolkas.

Under arbetet med detaljplanen tar kommunen ställning till hur marken får användas, utifrån en avvägning av allmänna och enskilda intressen. En detaljplan kan handläggas med standardförfarande, begränsat standardförfarande, utökat förfarande eller samordnat förfarande.

Denna detaljplan handläggs med ett utökat förfarande, processen beskrivs nedan,



Figur 1.



Figur 1. Detaljplaneprocessen, utökat förfarande.

Utökat förfarande

Kungörelse

Vid utökat förfarande ska kommunen inför samrådet kungöra förslaget till detaljplan. Kungörelsen ska göras i en ortstidning och anslås på kommunens digitala anslagstavla.

Samråd

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

Granskning

Planförslaget ska därefter tillgängliggöras för granskning i minst tre veckor. Om detaljplanen antas medföra betydande miljöpåverkan gäller minst 30 dagar granskningstid tillsammans med miljökonsekvensbeskrivning. Granskningen är ytterligare ett tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Antagande

Detaljplanen antas genom ett politiskt beslut av Kommunfullmäktige.

Laga kraft

Om detaljplanen inte överklagas får beslutet att anta detaljplanen laga kraft, vilket innebär att detaljplanen får rättsverkan. Därefter kan genomförandet av detaljplanen påbörjas.

Innehållsförteckning

Beskrivning av detaljplanen	1
Planens syfte.....	1
Planens huvuddrag	2
Planförfarande.....	3
Planhandlingar.....	3
Planeringsunderlag.....	4
Upplysningar.....	4
Samrådskrets	5
Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden	6
Kommunala ställningstaganden	6
Miljökvalitetsnormer	10
Strandskydd	13
Undersökning av miljöpåverkan.....	15
Planförslaget	18
Mark- och vattenanvändning	19
Stads- och landskapsbild	20
Kulturmiljö	27
Naturmiljö.....	29
Geotekniska förhållanden	40
Social miljö.....	42
Kommunikationer	43
Teknisk försörjning	46
Hälsa och säkerhet	47
Genomförandefrågor	53
Organisatoriska frågor	53
Fastighetsrättsliga frågor.....	55
Tekniska frågor	60
Ekonomiska frågor	60

Medverkande	61
Källor	61
Bilaga	62
Planbestämmelser med lagstöd	62

Beskrivning av detaljplanen

Under detta avsnitt beskrivs detaljplanen mer översiktligt. Här redovisas detaljplanens huvuddrag såsom användning, lägesbestämning, huvudmannaskap och genomförandetid. Mer ingående information finns under rubriken "Planförslaget - förutsättningar, förändringar och konsekvenser" under berörd rubrik.

Planens syfte

Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på Norra Ön.

Plandata

Stadsdel: Ön, Öbacka och Teg.

Planområdets area: 13 000 m². Se Figur 2.

Avstånd till Rådhusorget: 1 km.

Markägoförhållanden: Privat och kommunal ägo.

Vattenområden: Umeälven.



Figur 2 Avgränsning av planområde.

Planens huvuddrag

Detaljplanen ger förutsättningar för två nya gång- och cykelbroar över Umeälven, som förbinder Ön med omgivande stadsdelar, samt en gång- och cykelväg mellan dessa broar över Ön. De nya broarna ansluter till befintliga gång- och cykelstråk på Teg, vid Norra Obbolavägen, respektive Öbackaparken, se Figur 3.



Figur 3 Utdrag ur plankarta för detaljplan Ön 1:96 med flera (broetapp).

Kommunen bedömer att ett genomförande av planen kan antas innebära betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning har därför genomförts.

Detaljplanens effekter och konsekvenser för miljön och människors hälsa sammanfattas i planbeskrivningen beskrivs mer utförligt i miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhörande planen. Genomförandet av detaljplanen kräver även tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken, vilket hanteras i en separat process.

Detaljplanen överensstämmer med intentionerna för nya gång- och cykelbroar i översiktsplan, fördjupning för Ön. Placeringen av bron över Lillån har justerats efter detaljplanens samråd och överensstämmer med placeringen i översiktsplanens markanvändningskarta. Placeringen anpassas till kulturmiljön kring byggnadsminnet

Tegsgården samt natur- och parkmiljön på platsen. Även bron över Storån följer föreslagen placering i översiktsplanen. Broarna och gång- och cykelkopplingen däremellan planläggs som en första etapp av planerad utveckling på Norra Ön.

Umeälven, både Lillån och Storån, omfattas av miljöbalkens strandskyddsbestämmelser. Strandskyddet gäller 100 m på varje sida om Lillån och Storån. Vid byggnation av broarna samt gång- och cykelväg kommer anläggningsarbeten ske inom strandskyddsområden. Strandskyddet upphävs inom planområdesgräns för detaljplanen [**a₁**, (**a₂**), (**a₃**)].

Allmän platsmark

Planförslaget reglerar allmän platsmark, på Tegssidan, Öbacka samt över Ön och över älven, i form av gång- och cykelväg [**GCVÄG** och (**GCVÄG**)] och en mindre del som gata [**GATA**]. På Teg respektive Öbacka ansluter planområdet till befintlig allmän platsmark. För att broarna ska utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till naturvärden på platsen regleras att belysning ska anpassas för att skydda nattaktiva djur [**belysning** och (**belysning**)]. För att broarna ska utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till de geotekniska förhållandena på platsen och säkerhetsaspekter regleras genom utformningsbestämmelse för allmän plats för landfästen på Norra Ön att landfäste ska pålas [**geo**].

Vattenområde

Då mellanstöden kommer stå i älven berör planen vattenområde. Detaljplanen reglerar området där broar får anläggas som vattenområde som får överbyggas med gång- och cykelbro [**(W₁)**] för bron över Lillån och [**(W₂)**] för bron över Storån.

Planförfarande

Aktuell detaljplan handläggs med utökat planförfarande, enligt 5 kap. plan- och bygglagen, då ett genomförande av planen kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Planhandlingar

- Plankarta, maj 2026
- Planbeskrivning, maj 2026

Planeringsunderlag

- Inventering och bedömning av naturvärde Norra Ön, oktober 2017
- Översiktlig brouträdning Norra Ön-Öbacka, november 2019.
- Gestaltningssprogram två bropar, december 2021
- PM bro över Lillån, juni 2025
- PM bro över Storån, juni 2025
- Erosions- och åtgärdsutredning Norra Ön, april 2022
- Inventering av naturvärdesträd och eftersök av fladdermusspår i hålträd, januari 2025
- Naturvärdesinventering av bottenmiljön vid Norra Ön, januari 2025
- Undersökning av betydande miljöpåverkan, januari 2025
- Miljökonsekvensbeskrivning broetapp, juni 2026
- Artskyddsutredning för nya bro- och vägförbindelser till norra Ön, januari 2026
- PM Geoteknisk utredning inför detaljplan nya GC-broar Ön, maj 2026
- Grundkarta, februari 2026
- Fastighetsförteckning, februari 2026

Upplysningar

Plankartan utgör själva detaljplanen, dess bestämmelser är juridiskt bindande enligt plan- och bygglagen (2010:900) och fungerar som ett skriftligt och visuellt avtal över hur marken får användas eller bebyggas. Detaljplanen utreder ansvarsfrågan för olika byggnationer och gemensamma anläggningar som avlopp och gator. Detaljplanen utreder också flera frågor som behöver lösas i ett sammanhang för att göra den nya mark- eller vattenanvändningen lämplig och hållbar över tid. Detaljplanen är därför styrande vid bygglovsprövning. Plankartan har tagits fram i Fokus Total 2023 och *"BFS_2022_11_01_Bestammelsekatalog.xml"*

Planbeskrivningen är ett vägledande och förtydligande dokument till hur detaljplanen ska förstås genomföras och beskriver hur olika frågor eller förutsättningar har hanterats. Bilaga till planbeskrivningen redovisar sammanställning av planbestämmelser med motivering och lagstöd i tabellform.

Grundkartan är ett underlag för detaljplanearbetet som redovisar topografi och fastighetsförhållanden inom planområdet och dess närmaste omgivning.

Fastighetsförteckningen utgör kommunens bedömning av vilka som ingår i samrådskretsen. Därför anger fastighetsförteckningen vilka fastigheter, fastighetsägare och andra rättighetsinnehavare som berörs av planförslaget. Fastighetsförteckningen måste samordnas med grundkartan för att båda dokumenten ska redovisa samma uppdaterade fastighetsinformation. Under

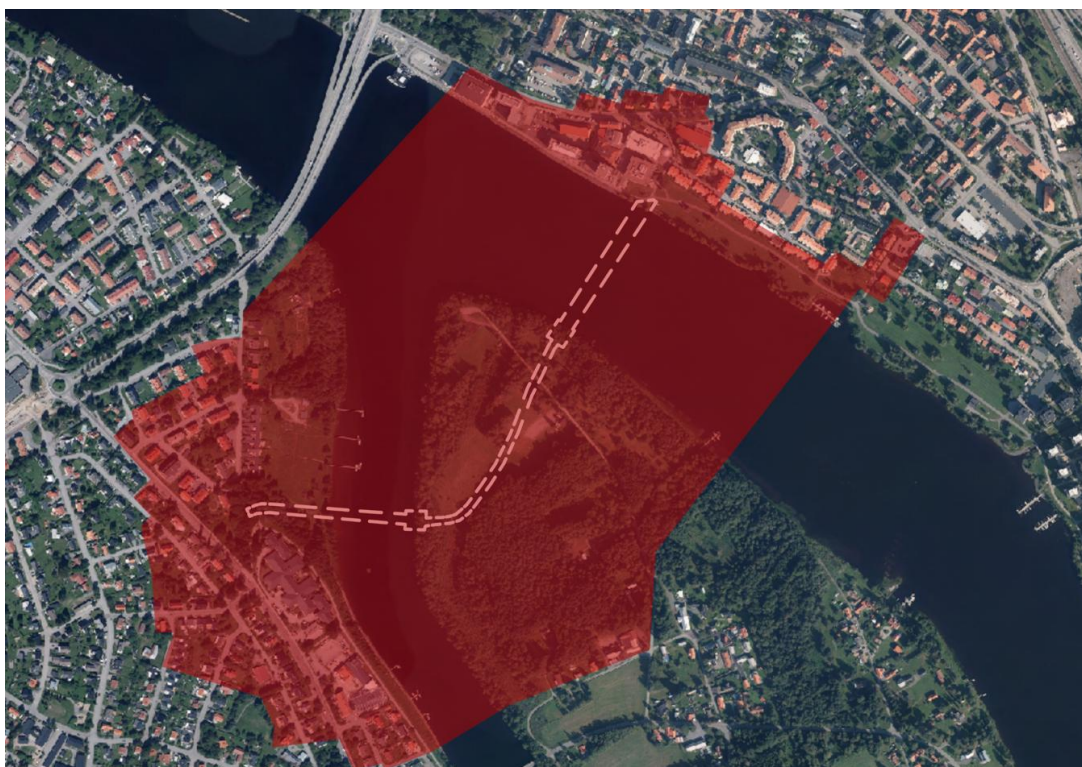
detaljplanprocessen används fastighetsförteckningen som en adresslista för att skicka ut underrättelse om när planförslaget är på samråd eller granskning.

Genomförandet av detaljplanen kräver tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Parallellt med planprocessen pågår därför även en tillståndprocess. Planprocessen och tillståndprocessen har samma sakägarkrets och använder sig av samma fastighetsförteckning.

Samråds-krets

Detaljplanens samråds-krets består av närliggande fastighetsägare, rättighetsinnehavare, närboende och lokalhyresgäster som bedöms beröras direkt av ett genomförande av detaljplanen. I Figur 4 redovisas detaljplanens samråds-krets.

Under planprocessens gång blir fastighetsägare och andra rättighetsägare som bedöms ingå i samråds-kretsen underrättade inför samråd och granskning. Endast de som lämnat synpunkter under samråd och granskning vars synpunkter *inte* blivit tillgodosedda blir underrättade om antagande.



Figur 4. Sakägarkrets i rött, planområdet i vit streckad linje.

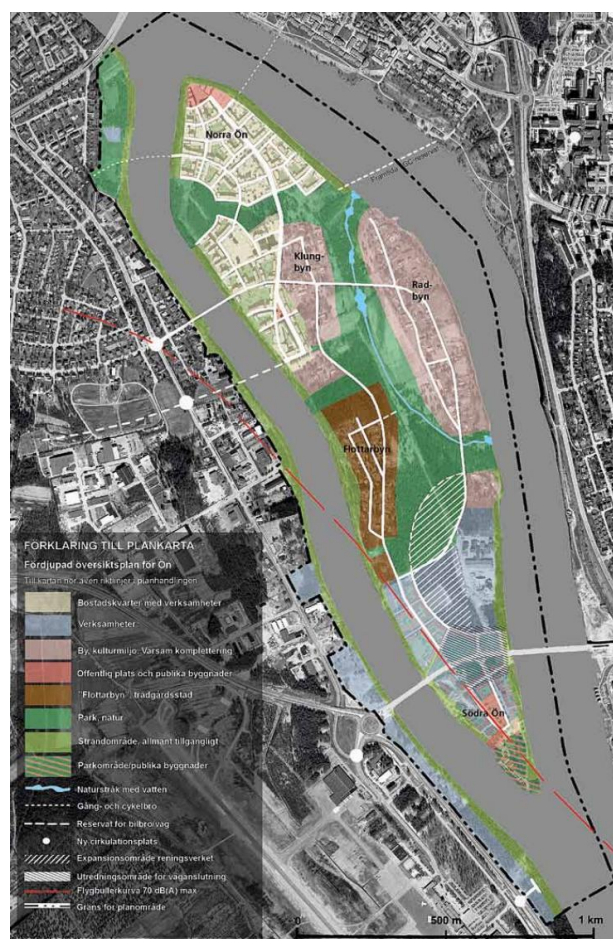
Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden

Kommunala ställningstaganden

Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg

Planförslaget omfattas av den fördjupade översiktsplanen för Ön¹. Inriktningen i FÖP:en är bland annat ”bilsnål planering”, vilket innebär att två nya gång- och cykelbroar föreslås med anslutning mot Öbacka och mot Teg. Broarnas läge avser att ge gång- och cykeltrafikanter en konkurrensfördel framför bilen.

I planförslaget har placeringen av bron mellan Teg och Ön justerats något i förhållande till översiktsplanens markanvändningskarta. Se Figur 5. I nuvarande planförslag placeras bron något längre söderut inom parkområdet på grund av anpassning till kulturmiljö, naturmiljö samt geotekniska förutsättningar.



Figur 5. Markanvändningskarta i FÖP Ön.

¹ Fördjupad översiktsplan för Ön (FÖP Ön), antagen av kommunfullmäktige 2008, aktualiserad 2024.

Planförslaget bedöms ligga i linje med den i FÖP Ön beslutade planeringsinriktningen för Norra Ön, samt länsstyrelsens granskningsyttrande.

Detaljplaner

Planområdet berör planlagda områden på Öbacka och Teg.

På Öbacka berör planområdet den befintliga detaljplanen, Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för Öbackaområdet (2480K-P67/1984). Se Figur 6. Området som omfattas är planlagt som allmän plats, park eller plantering samt vattenområde. Berörd del ersätts av nu aktuell detaljplan.



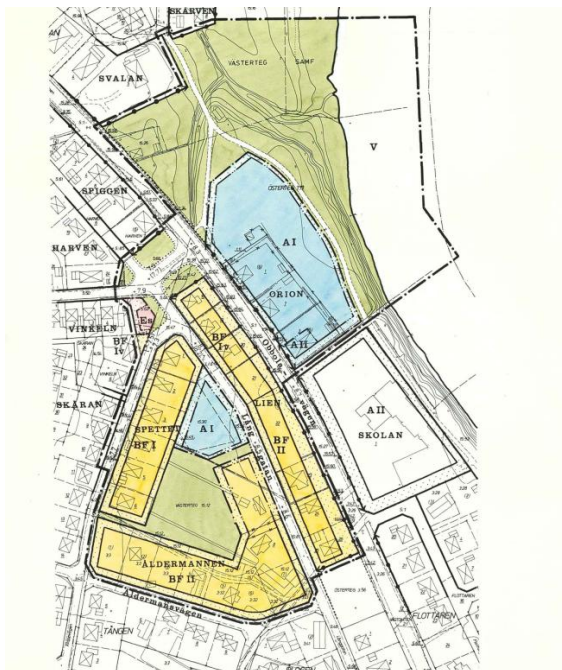
Figur 6. Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för Öbackaområdet (2480K-P67/1984).

På Öbacka omfattas också detaljplanen av Detaljplanen för fastigheten Laxen 31 m.fl. (Konstnärligt campus) (2480K-P09/37). Se Figur 7. Området som omfattas är planlagt som allmän plats, park samt öppet vattenområde där bryggor samt gång- och cykelbro kan bli aktuell. Berörd del ersätts av nu aktuell detaljplan.

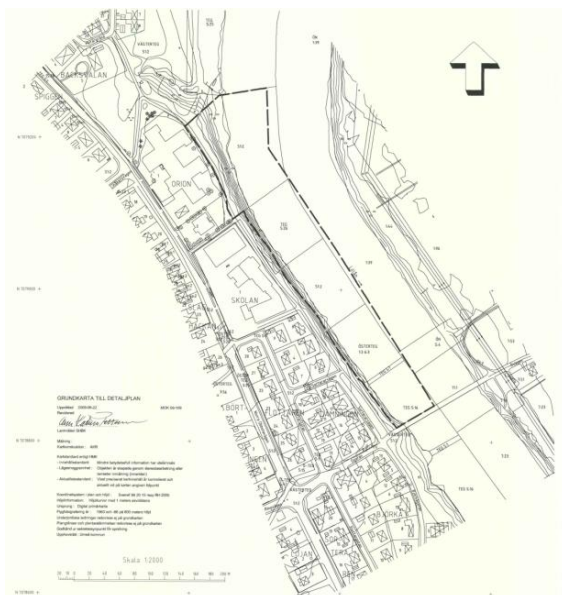


Figur 7. Detaljplanen för fastigheten Laxen 31 m.fl. (Konstnärligt campus) (2480K-P09/37).

På Teg omfattas detaljplanen av Förslag till ändring av stadsplan för kvarteret Orion m.m. jämte kvarteren Spettet och Åldermannen m.m. (A2/13) samt Upphävande för delar av Stadsplan för kvarteret Orion jämte kvarteren Spettet och Åldermannen & Stadsplan för Teks municipalsamhälle (2480K-P09/44). Se Figur 8 och Figur 9. Området som omfattas är planlagt som allmän plats, park eller plantering. Berörd del ersätts av nu aktuell detaljplan.



Figur 8. Förslag till ändring av stadsplan för kvarteret Orion m.m. jämte kvarteren Spettet och Åldermannen m.m. (A2/13).



Figur 9. Upphävande för delar av Stadsplan för kvarteret Orion jämte kvarteren Spettet och Åldermannen & Stadsplan för Teks municipalsamhälle (2480K-P09/44).

Pågående planprocesser

På Ön pågår detaljplanen för Norra Ön (BN-2013/00345). Delar av nuvarande planområde ingick i samrådet för detaljplanen för Norra Ön. Detaljplanens övergripande syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för att utveckla en ny stadsdel inom centrala Umeå. Den nya stadsdelen ges förutsättningar att utvecklas till en långsiktigt hållbar del av staden, med ett genomtänkt transportnät och bebyggelsestruktur som kan möta stadens växande efterfrågan på bostäder och service.

Planbesked

Byggnadsnämnden beslutade 2024-03-19 §60 att inleda planläggning för fastigheten Ön 1:96 m.fl. – broetapp.

Planbesked är ett kommunalt beslut som lämnas för att formellt meddela om att kommunen tänker inleda eller inte inleda planläggning. Planbeskedet är inte bindande och kan inte överklagas. Kommunen kan också inleda planläggning utan att planbesked lämnats.

Kommunala beslut i övrigt

Cykeltrafikprogram (2018). *Programmets mål är att öka andelen resor som görs med cykel samt att trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras.*

Riksintressen

Planområdet berörs av område som är av riksintresse för yrkesfisket. Skälet till riksintresset är att Ume-/Vindelälven är ett viktigt lek- och uppväxtområde för fisk, samt att laxen vandrar i älven på väg till sina lekområden.

Enligt 3 kap. 5 § miljöbalken ska planeringen för användning av mark- och vattenområden säkerställa fiskesektorns tillgång till fångstområden och viktiga lek- och uppväxtområden för betydande arter.

Planförslaget bedöms sammantaget medföra små negativa konsekvenser för naturmiljön i vatten. Ett genomförande av planen leder till ingrepp i strandzoner med höga naturvärden vid landfästen och mellanstöd samt tillfälligt förhöjd grumling i och närmast nedströms arbetsområdet under byggskedet. Konsekvenserna bedöms dock vara lokala, kortvariga och övergående och på några års sikt bedöms planförslagets konsekvenser för naturmiljön, och därmed även riksintresset för yrkesfisket, i Umeälven bli obetydliga.

Planområdet ligger inom riksintresset Umeå Airports påverkansområde för flyghinder. Inom planområdet ska inga objekt överstiga en totalhöjd (markläge + objekt) om 59,4 m ö.h.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel, vars syfte är att komma till rätta med miljöpåverkan från mer diffusa utsläppskällor såsom trafik och jordbruk. En MKN kan anges som en halt eller ett värde (högsta tillåtna halt av ett ämne i luft, mark, eller vatten) men kan även beskrivas i ord. Normen ska avspegla den lägst godtagbara miljökvaliteten eller det önskade miljötillståndet, men tar vanligtvis sikte på hur mänsklig verksamhet ska utformas. Ett genomförande av en detaljplan får inte medföra att en norm överträds.

MKN kan ses som styrmedel för att på sikt nå miljökvalitetsmålen. Det finns idag MKN för olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477), olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660), olika parametrar i havsmiljön (SFS 2010:1341), olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554) samt för omgivningsbuller (SFS 2004:675).

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Eftersom planen syftar till att möjliggöra för en ny gång- och cykelkoppling bedöms tillkommande trafik i och med detaljplanens genomförande inte innebära betydande luftutsläpp som leder till att MKN riskerar att överskridas.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Vattenmyndigheterna har det övergripande ansvaret att se till att EU:s ramdirektiv för vatten (vattendirektivet) genomförs i Sverige. Grundvatten, sjöar, vattendrag och kustvatten har delats in i vattenförekomster för vilka bedömning har skett vilken ekologisk, kemisk eller kvantitativ status som vattnet har och vilka krav som ställs för att kunna upprätthålla och förbättra denna status.

Beslutande MKN innebär kortfattat att alla ytvattenförekomster ska uppnå eller behålla hög eller god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus samt att alla grundvattenförekomster ska uppnå eller behålla god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus (om inte undantag har meddelats). Yt- och grundvattenstatusen får generellt inte försämrats.

Ett genomförande av en detaljplan får inte medföra att statusen försämrats för någon av kvalitetsfaktorerna (ekologisk och kemisk).

Norra Ön är belägen inom vattenförekomsten (SE 708510–760630) som omfattar nedersta delen av älven, från Baggböle till mynningen i havet. Älven delar upp sig tillfälligt i Lillån respektive Storån när den passerar Ön. I förvaltningscykel 3 omfattar förekomsten både Storån och Lillån men i kommande förvaltningscykel 4 ska Lillån, som historiskt varit starkt påverkad av timmerflottning, urskiljas som en egen vattenförekomst. Klassningarna för cykel 4 är dock ännu inte tillgängliga vid

upprättandet av MKB (juni 2026), för detaljplanen, varför beskrivningar och bedömningar utgår från uppgifterna i förvaltningscykel 3.

Miljökvalitetsnorm för vattenförekomsten är satt till god ekologisk status med tidsfrist till 2033 samt till god kemisk ytvattenstatus med undantag i form av mindre stränga krav för de i landet överallt överskridande ämnena kvicksilver och polybromerade difenyletrar. En sammanställning av vattenförekomstens MKN och statusklassning ges i

Tabell 1.

Tabell 1. VISS statusklassificering av recipienten Umeälven enligt förvaltningscykel 3.

Vattenförekomst	Ekologisk status		Kemisk status	
	Status (dagsläge)	MKN (framtida mål)	Status (dagsläge)	MKN (framtida mål)
Umeälven SE 708510-760630	Måttlig ekologisk status	God ekologisk status 2033	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus med undantag

Idag uppnås inte miljökvalitetsnormen för ekologisk status som är klassad som måttlig för vattenförekomsten. Utslagsgivande är de hydromorfologiska parametrarna konnektivitet, hydrologisk regim och morfologiskt tillstånd. Dessa har idag måttlig status på grund av påverkan från vattenkraft, rätning och rensning av fåran för flottning samt ianspråktagande av mark i vattendragets svämplan och närområde för odling, bebyggelse eller annan verksamhet vilket har försämrat konnektiviteten mellan vattendragsfåra och strand. Denna påverkan gör i sin tur att även kvalitetsfaktorn fisk bedömts ha måttlig status då den negativa påverkan på vattendraget bedöms vara så stor att förutsättningar saknas för ett varierat och långsiktigt hållbart fiskbestånd.

Kemisk status är klassad som uppnår ej god då gränsvärdena överskrids för kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyletrar (PBDE). Halter av Hg och PBDE överskrids i Sveriges samtliga vattenförekomster till följd av långväga atmosfärisk deposition.

Miljökvalitetsnorm för fisk- och musselvatten

Umeälven omfattas även av förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. I Naturvårdsverkets förteckning över sådana vatten är nedre Umeälven upptaget som ett så kallat laxfiskvatten. Därmed omfattas älven av MKN som bland annat anger att halten uppslammade fasta substanser i vattnet inte får överstiga 25 mg/l.

Konsekvenser av planförslaget

Planförslaget påverkar vattenförekomsten genom anläggande av nya mellanstöd och landfästen samt erosionsskydd vilket påverkar bottensubstratet och innebär ytterligare ianspråktagande av mark i älvens närområde och svämplan. Arbeten kopplade till grundläggning av broarna kommer vidare att orsaka grumling vid spontning, pålning, schaktning och påförande av erosionsskydd. Även nederbörd på blottlagda ytor inom arbetsområdet samt eventuell bortledning av länsvatten från schakter kan temporärt under planens genomförandeskede bidra till förhöjd grumling.

Utförda spridningsberäkningar (SMHI, 2026) visar dock att haltökningen av suspenderat sediment i samband med anläggandet av broarna är begränsad och snabbt klingar av nedströms. Då grumlingen endast är kortvarig och övergående bedöms den inte påverka vattenkvaliteten på något sätt som försvårar uppnåendet av vattenförekomstens miljökvalitetsnormer. Den bedöms heller inte vara av sådan omfattning att den riskerar att påverka växt- och djurliv eller bottenmiljöerna nedströms märkbart.

Broarna bedöms inte heller riskera att försämra vattendragets hydromorfologiska status. Utförda nivå-, flödes- och strömningsberäkningar (SMHI, 2026) visar att broarnas dämningseffekt uppströms är marginell; cirka 1,5 cm i Lillån och 2,5 cm i Storån närmast uppströms broarna vid ett 100-årsflöde. Även broarnas påverkan på strömningshastigheten är marginell och lokal.

Förutsatt att god hänsyn tas i byggskedet och att arbeten i vatten förläggs under lämplig årstid bedöms störningarna kunna begränsas tillräckligt för att undvika någon mer betydande påverkan på fiskvandring. Planförslaget bedöms därmed kunna genomföras utan statusförsämring av vattendragets konnektivitet i upp- och nedströms riktning.

Planförslaget innebär tillkommande ingrepp i vattendragets närområde genom anläggande av landfästen med tillhörande erosionsskydd. Ingreppen är dock arealmässigt små och begränsas ytterligare av att svämplanets strukturer delvis kan bevaras under broarna.

Enligt uppgift i VISS uppgår andelen anlagda ytor och/eller aktivt brukad mark i nuläget till cirka 17 procent av älvens närområde. Intervallet för måttlig status, som råder idag, är 15–35 procent. De tillkommande ingreppen är därmed så arealmässigt små att de kumulativa effekterna av befintliga och tillkommande anläggningar inte riskerar leda till att den totala andelen påverkad mark inom älvens svämplan eller närområde blir så hög att statusklassningen försämras.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms sammantaget att planförslaget medför obetydliga effekter på ytvattenkvaliteten i älven gentemot såväl nuläget som nollalternativet. Ett genomförande av planen bedöms också kunna ske utan att

möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten äventyras. Med planerade skyddsåtgärder och god tidsmässig anpassning av arbetena bedöms det även vara möjligt att begränsa halterna av suspenderat material till under 25 mg/l som är en MKN enligt fisk- och musselvattendirektivet.

Strandskydd

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Strandskyddet gäller generellt vid alla kuster, sjöar och vattendrag och omfattar land- och vattenområden 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd.

I stort sett hela planområdet omfattas av strandskydd förutom en del av gång- och cykelvägen över Ön. För att möjliggöra ett genomförande av detaljplanen krävs ett upphävande av strandskyddet inom den del av planområdet som berörs. Om det föreligger särskilda skäl enligt 7 kap. 18 e § miljöbalken och intresset att ianspråkta området väger tyngre än strandskyddets syften, kan strandskyddet upphävas i samband med att detaljplanen får laga kraft.

Motiv till upphävande av strandskydd

Intresset att ta planområdet i anspråk bedöms väga tyngre än strandskyddets intressen. Planområdet ligger centralt i staden och det är angeläget för stadens utveckling att stärka kopplingen mellan de två sidorna av älven och Ön. De nya broarna leder till fler passager över älven, för gång- och cykeltrafik, vilket ökar tillgängligheten och rörligheten i staden och ger bättre förutsättningar att nyttja hållbara färd sätt. Det i sin tur kan leda till minskad påverkan av trafikbuller och förbättrad luftmiljö i centrala Umeå.

Särskilt skäl för upphävande av strandskydd

De särskilda skälen till att det aktuella området behöver tas i anspråk är att ny gång- och cykelförbindelse över älven utgör ett angeläget allmänt intresse (7 kap 18 e § punkt 5 MB) och att det är en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området (7 kap 18 e § punkt 3 MB). Alternativa placeringar av gång- och cykelkopplingar över älven har utretts. Den i detaljplanen föreslagna placeringen av broarna har bedömts som den mest lämpade både ur ett genomförandeperspektiv och att den gör mest nytta för gång- och cykeltrafiken i staden.

Fri passage längs älven

Planområdet är begränsat till det område som behövs för broarna och gång- och cykelväg dem emellan över Ön. Områdena närmast älven planläggs som allmän plats GCVÄG och blir en del av befintliga rekreativa gångstråk längs älven. På Teggsidan

kommer befintligt gångstråk utmed älven, nr 1 i Figur 10 nedan, fortsatt fungera som idag. Stränderna på Ön är i dag rätt så otillgängliga, eftersom de utgörs av branta slänter. Broarnas landfästen kommer att anläggas i befintlig marknivå, ovanför slänterna, vilket möjliggör passage under bron, nr 2 och 3 i kartbilden nedan. Landfästet i Öbackaparken, nr 4 i kartbilden, ansluter också till befintlig marknivå som ligger närmare älvens nivå men med ett öppet utrymme mellan landfästet och älven. Passage under bron i det här läget kommer inte att vara möjlig mer än för drift och underhåll av bron. Möjligheten att ta sig både över och under de nya broarna möjliggör fri passage längs älven och god tillgång till strandområdena.



Figur 10. Strandskyddets avgränsning, 100 m från strandlinjen, markerad med grön streckad linje. Strandskyddet upphävs för berörda delar inom planområdet. Vita markeringar och siffror symboliserar fria passager utmed stränderna.

Förenlighet med strandskyddets syfte

Föreslagen detaljplan bedöms vara förenlig med strandskyddets syften att stranden ska vara tillgänglig för allmänheten då marken närmast älven får markanvändningen allmän plats, gång- och cykelväg, och att det finns möjlighet till fria passager längs med strandområdena. Planen bedöms förenlig med strandskyddets syfte att bevara goda livsvillkor för växt- och djurliv genom att befintliga förhållanden endast i liten omfattning påverkas permanent och under byggskedet lokalt och kortvarigt.

Utifrån ovanstående avses strandskyddet upphävas inom område markerat med [a₁, (a₂) och (a₃)] i plankartan i samband med att detaljplanen får laga kraft.

Undersökning av miljöpåverkan

När en detaljplan upprättas eller ändras ska kommunen ta ställning till om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Planförslaget ska genomgå en undersökning enligt 6 kap. miljöbalken och miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966), där omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan ska identifieras. Om undersökningen resulterar i att en betydande miljöpåverkan kan antas ska planförslaget utredas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). En MKB ska redovisa kommunens bedömning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få. Det som framkommer i en MKB ska integreras i planarbetet och handlingen ska samrådats i samband med planprocessen.

Undersökningen visar på att risk för betydande miljöpåverkan finns avseende intrång i värdefulla naturmiljöer, påverkan av fridlysta arter, påverkan på vattenförekomst och stabilitet.

Beslut om betydande miljöpåverkan togs 24 januari 2025.

Enligt kommunens bedömning kan detaljplanens genomförande antas innebära en betydande miljöpåverkan varför en MKB har upprättats. De delar som i undersökningen visar på viss påverkan har belysts och arbetats in i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen har tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen kan innebära betydande miljöpåverkan.

Miljökonsekvensbeskrivning

Kommunen bedömer att ett genomförande av planen kan antas innebära betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kap. miljöbalken, har därför genomförts.

Genomförandet av detaljplanen kräver tillstånd för vattenverksamhet och en tillstånds-MKB kommer därför även att uppföras. Detaljplanens MKB och tillstånds-MKB för vattenverksamheten samordnades i detaljplanens samrådsskede. Under samrådet för detaljplanen hänvisades därför till tillståndsprocessens samrådsunderlag, Underlag för avgränsningssamråd Norra Ön, Bjerking 2025-02-05, för beskrivning av även detaljplanens konsekvenser. Tillståndsprocessen är inne i ett kompletterande avgränsningssamråd för att kunna färdigställa en mer detaljerad tillstånds-MKB.

Detaljplanens konsekvenser beskrivs i en miljökonsekvensbeskrivning tillhörande planen, Miljökonsekvensbeskrivning, Detaljplan för Ön 1:96 med flera (broetapp). Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver planförslaget och bedömer dess effekter och konsekvenser för miljön och människors hälsa.

Sammanfattning av miljökonsekvenser

Planförslaget berör förhållandevis små ytor och har som specifikt syfte att möjliggöra anläggandet av en ny gång- och cykelförbindelse över Umeälven mellan Teg och Öbacka, via Ön. Ett genomförande av planförslaget innebär därmed anläggande av två nya broar, en över Lillån och en över Storån, samt av en ny GC-väg över Norra Ön. De huvudsakliga miljökonsekvenserna av planen är kopplade till ingrepp i Öns värdefulla strandskogar, som utgör livsmiljö för ett flertal skyddade arter, direkta ingrepp och grumlingspåverkan av vattenmiljön i älven, förändrad landskapsbild, bättre förutsättningar för friluftsliv och rekreation samt buller under byggtiden.

Landskapsbilden påverkas genom att de nya broarna blir visuella landmärken längs älven vilket främst vid Lillån, där det lokala årummet är präglad av oexploaterade naturmiljöer, innebär negativ påverkan. Ökad tillgänglighet och tillgång till nya utblickar längs älven, mot Ön och över staden från de planerade broarna kan samtidigt bidra positivt till landskapsbilden.

För naturmiljön på land uppstår påtagliga negativa konsekvenser främst till följd av ingrepp i värdefulla strandskogar på Norra Ön. Både permanenta och temporära ingrepp påverkar vegetation och jordmån och leder till förlust av naturmiljöer, fragmentering, ändrat mikroklimat och ökad störning från ljud, ljus och mänsklig aktivitet. Ett flertal naturvärdesträd kommer att behöva fällas, men antalet kan eventuellt begränsas genom anpassningar under byggskedet. Då ingreppen endast berör en liten andel av Norra Öns lövskogsmiljöer bedöms dock att planen kan genomföras utan någon betydande försämring av Öns funktion som länk i den regionala ekologiska lövskogskorridoren längs Umeälven.

Negativa konsekvenser för växt- och djurliv i vatten uppkommer lokalt och temporärt till följd av muddring och fyllning i värdefulla strandzoner samt grumlingseffekter. Utförda spridningsberäkningar tyder dock på att grumlingen blir begränsad och snabbt klingar av nedströms. Dess effekter bedöms bli kortvariga och övergående. Planförslaget bedöms inte riskera att försämrade vattenförekomstens statusklassning eller äventyra möjligheterna att nå gällande miljö kvalitetsnormer för vatten.

För rekreation och friluftsliv innebär planförslaget påtagliga positiva konsekvenser genom att tillgängligheten till Ön, som utgör ett attraktivt område för närrekreation, förbättras avsevärt för många boende i centrala staden. Planen bidrar även till att nya attraktiva kopplingar tillskapas och binder samman älvens bägge sidor vilket ökar tillgängligheten i staden och skapar bättre förutsättningar för bland annat arbetspendlare och vardagsresor med hållbara färdstätt.

Planen innebär också ingrepp i livsmiljöer för flera skyddade arter bland annat mindre hackspett, vittryggig hackspett och ett flertal arter av fladdermöss. Flera av arterna bedöms i viss mån påverkas av planförslaget men med stöd av utförda artskyddsutredningar bedöms att det, förutsatt att god hänsyn tas i

genomförandeskedet, bör vara möjligt att genomföra planen utan att arterna påverkas i sådan omfattning eller på sådant sätt att artskyddsförbud utlöses. För att ytterligare minimera denna risk rekommenderas en rad skydds- och kompensationsåtgärder för mindre hackspett, vittryggig hackspett och fladdermöss. Skyddsåtgärderna handlar främst om att så långt möjligt spara och skydda skog och värdeträd inom temporärt nyttjade ytor i arbetsområdet. Kompensationsåtgärderna utgörs främst av kvalitetshöjande åtgärder i kvarvarande skogsområden på Ön samt åtgärder för att begränsa ljusföroreningar nattetid.

Under byggskedet kommer de närmast omgivande områdena att påverkas av förhöjda bullernivåer. Konsekvenserna begränsas dock betydligt genom att kommunen avser att etablera pålar för broarnas grundläggning genom borrhning, i stället för traditionell slagning med pålkran. Även beträffande vibrationer förutsätts att konsekvenserna begränsas genom kravställning på entreprenadarbetena.

De geotekniska förhållandena i området innebär generellt en risk för ras och skred i älvbrinkarna i samband med uppförande av nya anläggningar. Förhållandet är dock väl känt och med erforderliga stabilitetshöjande åtgärder bedöms planförslaget kunna genomföras utan tillkommande risker för människors hälsa till följd av ras och skred. Inte heller risker kopplat till översvämning bedöms öka i någon beaktansvärd grad. Nedan ges en sammanställning av planförslagets konsekvenser, se Tabell 2.

Tabell 2. Planförslagets konsekvenser.

Miljöaspekt	Kommentar
Landskapsbild	Måttliga negativa konsekvenser genom ingrepp i det orörda, naturpräglade årummet i Lillån vid Teg och genom öppnandet av det skyddade landskapsrummet på Norra Ön.
Naturmiljö på land	Stora negativa konsekvenser främst knutet till ingrepp i strandskogar av högt naturvärde på Ön som utgör livsmiljö för skyddade och rödlistade arter. Med ambitiösa skyddsåtgärder i byggskedet för att minimera skador på värdefull skog och värdeträd finns eventuellt förutsättningar att minska de negativa konsekvenserna till måttliga.
Naturmiljö i vatten	Lokalt och kortsiktigt uppkommer tydliga negativa konsekvenser för vattenlevande flora och fauna genom muddring och påförande av stödfyllnad och erosionsskydd i strandzoner med höga naturvärden samt genom grumling. Effekterna är dock övergående och med planerade naturanpassningar bedöms likvärdiga naturvärden återkomma relativt snabbt. Sammantaget bedöms planen därmed innebära små negativa konsekvenser för naturmiljö i vatten.
Ytvatten	Kortsiktigt uppstår små negativa effekter genom förhöjd grumling men dessa är övergående och på sikt bedöms påverkan på vattenkvaliteten bli obetydlig. Ingen statusförsämring bedöms uppkomma och möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten bedöms inte äventyras.
Markmiljö och sediment	Obetydliga konsekvenser. I byggskedet berörs mark med förhöjda föroreningshalter föroreningsspridning bedöms kunna undvikas genom god masshantering. Arsenikhaltiga älvsediment kommer i viss mån spridas nedströms men halterna bedöms vara naturliga för platsen och inte orsaka försämrade förhållanden vid återsedimentering.
Rekreation och friluftsliv	Stora positiva konsekvenser genom tillgängliggörande av attraktiva närrekreatiomsområden för många boende i centrala Umeå och förbättrade möjligheter att färdas tvärs älven till fots och med cykel.
Boendemiljö avseende buller och vibrationer	Under byggskedet uppkommer buller och vibrationer främst vid pålning och spontning. Beräkningar visar dock att Naturvårdsverkets riktvärden för buller kan klaras med anpassade byggmetoder i kombination med skyddsåtgärder. Vibrationer kan orsaka viss störning men det förutsätts att kravställning i byggskedet begränsar effekterna. Sammantaget bedöms därmed de negativa konsekvenserna för boendemiljön till följd av buller och vibrationer bli små.

Risk och säkerhet	Viss risk för ras, skred, erosion och översvämning föreligger utmed älven. Förhållandena är dock väl kända och bedöms tekniskt hanterbara varför planen bedöms kunna genomföras utan negativa konsekvenser för risk och säkerhet.
-------------------	---

Konsekvensskala för miljöbedömning med färgkodning

Stora positiva	Måttligt positiva	Små positiva	Inga/ obetydliga	Små negativa	Måttligt negativa	Stora negativa
-------------------	----------------------	-----------------	---------------------	-----------------	----------------------	-------------------

Planförslaget

- förutsättningar, förändringar och konsekvenser

Under respektive rubrik i detta avsnitt beskrivs och motiveras planens utformning mot bakgrund av rådande planeringsförutsättningar. Först beskrivs förutsättningarna och därefter förändringar och konsekvenser till följd av detaljplanens genomförande.



Figur 11. Illustration av ny gång- och cykelförbindelse mellan Teg - Ön - Öbacka

Detaljplanen möjliggör för två nya gång- och cykelbroar över älven samt en gång- och cykelförbindelse dem emellan över Norra Ön, se Figur 11. Broarna förstärker den fysiska kopplingen mellan Umeås centrala stadsdelar, skapar gena stråk genom staden och ökar närheten till älven. De medverkar även till ökad rörelserikedom, att rörelse och aktivitet kan bli en naturlig del av vardagen och fritiden samt bidrar till att stärka en hållbar mobilitet där fotgängare och cyklister prioriteras.

Mark- och vattenanvändning

Större delar av planområdet berör det som nu är natur- och parkmark. Mitt på Ön finns halvöppna naturmiljöer och strandlövskogar längs strandbrinkarna. Mitt på Ön korsar även planområdet en befintlig väg, Nabbvägen. På både Tegssidan och Öbackasidan ansluter planområdet till befintliga gång- och cykelbanor. På Tegssidan sluttar terrängen ner mot älven medan den på Öbackasidan är relativt flack. Strandbrinkarna på Ön sluttar brant ner mot älven. Planområdet omfattar även vattenområden i älven.

Förändringar och konsekvenser

Syftet med detaljplanen, **Fel! Hittar inte referensskälla.** är att inom området skapa p lanmässiga förutsättningar för allmän plats gång- och cykelväg [GCVÄG] och en mindre del som gata [GATA]. Gång- och cykelvägen binder samman Teg med Öbacka via Ön. Gata planläggs enbart över befintlig gata (Nabbvägen) mitt på Ön för att möjliggöra fortsatt biltrafik på Nabbvägen.

Utsnitt ur plankartan visar planområdets avgränsning, *Figur 12.*

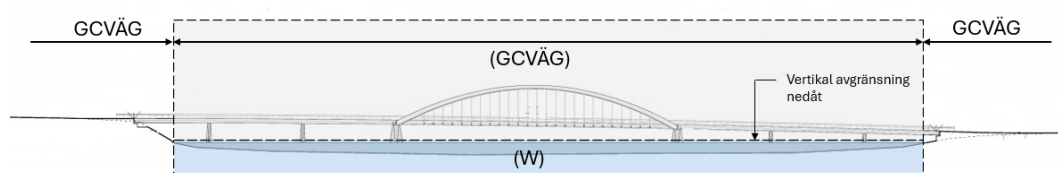


Figur 12. Avgränsning av planområdet.

Där gång- och cykelvägen går på bro över Storån regleras det i detaljplanen som allmän plats gång- och cykelväg som är avgränsad vertikalt nedåt till +0,6 meter över

angivet nollplan **[(GCVÄG)]**. Inom samma område är det reglerat som vattenområde som får överbyggas med bro. Inom området får även konstruktioner för brons funktion samt erosionsskydd anläggas. En farledsbredd på minst 80 meter ska finnas. Denna användning är avgränsad vertikalt uppåt till +0,6 meter över angivet nollplan **[(W₂)]**. Den vertikala avgränsningen innebär att användningen vattenområde gäller mellan nollplanet till +0,6 meter, vilket motsvarar medelvattennivån i älven, och användningen gång- och cykelväg är tillåten över +0,6 meter, se principskiss Figur 13.

Där gång- och cykelvägen går på bro över Lillån regleras det i detaljplanen allmän plats gång- och cykelväg som är avgränsad vertikalt nedåt till +0,6 meter över angivet nollplan **[(GCVÄG)]**. Inom samma område är det reglerat som vattenområde som får överbyggas med bro inklusive konstruktioner för brons funktion samt att erosionsskydd får anläggas. Denna användning är avgränsad vertikalt uppåt till +0,6 meter över angivet nollplan **[(W₁)]**. Den vertikala avgränsningen innebär att användningen vattenområde är tillåtet mellan nollplanet till +0,6 meter och användningen gång- och cykelväg är tillåtet över +0,6 meter.



Figur 13. Principskiss på reglering av broarna i detaljplanen.

Regleringen av broarna i detaljplanen, med vertikal avgränsning, syftar till att möjliggöra för gång- och cykelbroar över Lillån respektive Storån samtidigt som älvens karaktär och funktion av öppet vatten ska bibehållas under broarna.

För att minimera påverkan från belysning, på gång- och cykelvägar och broar, på nattaktiva djur regleras utformning av allmän plats med egenskapsbestämmelse **[belysning och (belysning)]**.

Stads- och landskapsbild

Området som berörs av planen är inte bebyggt idag. Sydvästra delen av planområdet omfattar en del av parkområde vid Tegs vård- och omsorgsboende. Planområdet ansluter i nordost till strandpromenaden vid Konstnärligt campus och Öbackaparken. Delen där planområdet går över Norra Ön består av skogbeklädda strandbrinkar samt halvöppna till öppna områden se Figur 14.

De planerade brolägena ligger i Lillån respektive Storån. Karaktärerna i årummet skiljer sig åt mellan Storån på Öns norra sida och Lillån på den västra. Kring Storån är landskapet öppet med en mer urban karaktär, anlagda stränder och bebyggelse som i delar som Konstnärligt campus och Öbacka närmar sig den norra älvstranden på

stadssidan. Lillån är mer intim och lummig med ett naturnära landskap med skogbeksädd älvbrinkar. Ösidan av Storån består även av en skogbeksädd älvbrink.

Viktiga vupunkter som kommer att påverkas av de nya broarna är framför allt längs norra älvstranden mellan Kyrkbron och Blå vägen en bit öster om Öbacka, från Kyrkbron i väster, från delar av södra älvstranden öster om Kyrkbron samt från strandnära delar av Norra Ön.



Figur 14. Planområdets läge vid Lillån respektive Storån.

Förändringar och konsekvenser

Parallellt med detaljplanen har en process kring utformningen av de nya gång- och cykelbroarna genomförts i form av brouredningar, gestaltungsprogram och utformnings-PM. Detaljplanen reglerar inte gestaltning eller utformning av broarna men processen har gett underlag för vad detaljplanen behöver ge utrymme och förutsättningar för.

De två tillkommande broarna utgör nya landmärken i älvlandskapet och blir ytterligare tillskott till tidigare generationer av broförbindelser med arkitektoniska uttryck från sina respektive tider med sina tekniska och funktionella villkor. Utgångspunkten för gestaltningen av de nya broarna är att hålla dem låga, med vilket menas att broanorna ligger på en höjd som sömlöst ansluter till befintliga marknivåer för att ge god framkomlighet för gång och cykel. En annan utgångspunkt har varit att gestaltningen av broarna också ska vara underordnad de olika årummen och dess landskapsbild. Nedan beskrivs kortfattat den planerade utformningen för respektive bro.

Storån

Bron över Storån, se Figur 15–18 som ska utgöra förbindelse mellan Öbacka och nordöstra delen av Ön planeras bli en bågbro med dubbla bågar i svag lutning mot varandra. Den övergripande gestaltningsidén är en slank och kontinuerligt formad brobalk i stål med en flack lutning som landar på var sida så sömlöst som möjligt i övergången till anslutande mark och gc-vägar. Mitt i älven reser sig det höga bågspannet och markerar ett språng som kan ses på stora avstånd och markerar den viktiga nya stadskopplingen samtidigt som vattenspegeln visuellt frigörs.

Bron föreslås bestå av en bågbrodel i stål och anslutande stålbalkbroar från båda sidor om bågbron. Det bedöms behövas ca sex mellanstöd i betong som kommer att placeras i älven. Bron ansluter till land via landfästen som förstärks med erosionsskydd och eventuellt spont. Brobanan planeras bli genomgående 8 meter bred och ha en fri höjd på 3,5 meter, under bågarna på bron, för att drift och underhåll ska kunna utföras på ett rationellt sätt. Detaljplanen reglerar en farledsbredd på minst 80 meter under bågbron. Den seglingsfria höjden planeras bli minst 3,8 meter.

För att säkerställa brokonstruktionen kommer landfästen och mellanstöd att pålas till fast mark. Stabilitetshöjande åtgärder kommer att utföras i anslutning till landfästen där behov finns. Erosionsskydd anläggs i slänterna vid landfästena på Ön. Princip för anläggande av erosionsskydd kan ske enligt erosions- och åtgärdsutredning Tyréns (2022).



Figur 15. Illustration över möjlig utformning av bro över Storån. Källa: Rundquist och Bjerking.



Figur 16. Illustration över möjlig utformning av bro över Storån. Vy från Öbackaparken. Källa: Rundquist och Bjerking.



Figur 17. Illustration över möjlig utformning av bro över Storån. Vy från Ön mot Öbacka. Källa: Rundquist och Bjerking.



Figur 18. Illustration över möjlig utformning av bro över Storån. Vy mot Ön. Källa: Rundquist och Bjerking.

Bron över Storån planeras få en gestaltning som syftar till att skapa dynamik i det större älvrummet och samtidigt göra bron till ett tydligt landmärke i den lokala stadsbilden kring Öbackaparken och Norra Ön. Brons ingrepp i de längre utblickarna längs Storån och Umeälven bedöms bli begränsad då den berörda sträckan redan idag har en urban prägel där de längre utblickarna över älven delvis redan är påverkade av större broar för vägtrafik.

Lillån

Bron över Lillån, se Figur 14 och Figur 19–21, skapar förbindelse mellan Teg och västra delen av Ön. Gestaltningen av bron ska stärka den intima, lummiga känslan längs Lillån. Materialet, skalan och detaljerna anknyter till platsens historia genom referenser till timmerflottningen. Räcken, mellanstöd och brons undersida utformas för att upplevas på nära håll. Lillåbrons utformning är nyskapande, men stärker också

identiteten som älvsstad och värdesätter historien och igenkänningen. Lillåbron inspireras av kontrasterna mellan nytt och gammalt. Känslan av trä är betydelsefull och en mörk färgsättning stärker brons identitet.

Strandpromenaden är en viktig del av centrala Umeå, den ska vara upplevelserik, sammanhängande och tillgänglig. Bron får en rak linjeföring med ett högt läge över Lillån och dess branta stränder. Anslutningen till strandområdena på Ön och gång- och cykelvägen på Teg blir sömlös men det kommer också att vara möjligt att röra sig under bron på Tegssidan. Det höga läget möjliggör upplevelse av höjdskillnaden och den lummiga strandskogen.

Det bedöms bli tre mellanstöd i Lillån. Bron ansluter till landfäste på Teg i höjd med gc-bana i befintligt parkområde, ca 50 meter norr om Tegs vård- och omsorgsboende, via en ca 50 meter lång landbro. På Ö-sidan ansluter bron till landfäste i befintlig slänt ovan vattenlinjen.

Brobanan planeras bli genomgående 8 meter bred och ha en segelfri höjd på 3,6 meter. Höjden under landbron blir minst 3,5 meter i höjd med stigen utmed stranden. Parkområdet kring landfästet utformas för att bl.a. stärka och utveckla området kring den befintliga pulkabacken.

För att säkerställa brokonstruktionen utförs stabilitetshöjande åtgärder i de landfästen där behov finns. Strandnära slänter, där träd behöver fallas på grund av att arbeten för brobygget behöver utföras, stabilitetssäkras genom att erosionsskydd av kross- och naturstensmaterial anläggs. Princip för anläggande av erosionsskydd kan ske enligt erosions- och åtgärdsutredning Tyréns (2022).



Figur 19. Illustration över möjlig utformning av bro över Lillån. Teg till vänster i bild och Ön till höger. Källa: Rundquist och Bjerking.



Figur 20. Illustration över möjlig utformning av bro över Lillån. Vy från strandpromenaden på Teg, Ön till höger i bild. Källa: Rundquist och Bjerking.



Figur 21. Illustration över möjlig utformning av bro över Lillån. Vy mot Ön. Källa: Rundquist och Bjerking.

Över Lillån anläggs den nya bron på en relativt ostörd åsträcka, även om vissa befintliga anläggningar är väl synliga i landskapet. Här bedöms en ny åtta meter bred bro, huvudsakligen i stål och betong, tydligt påverka det lokala årums rofyllda naturprägel. Bron får också en relativt lång sträckning över land i strandområdet på Tegsidan, inklusive ett landstående mellanstöd, som lokalt påverkar vyerna och upplevelsen av älvrummet påtagligt, främst från befintliga strandpromenader vid Teg. Sammantaget kan detta göra att det lokala årums karaktär och i högre grad upplevs som en urban miljö. Räcken och belysningsstolpar i trä, som skisserats i det preliminära gestaltungsforlaget, och knyter an till Lillåns historik med

timmerflottning, bidrar dock i viss mån till att bron smälter bättre in i det omgivande landskapet och mildrar delvis dess inverkan på landskapsupplevelsen.

Gång- och cykelväg över Ön

På Norra Ön är den planerade GC-vägen mellan broarna förlagd i kanten av den öppna gräsmarken som en anpassning till den befintliga miljöns strukturer och naturvärden. Den färdiga vägen i sig bedöms därmed endast orsaka små ingrepp i den befintliga landskapsbilden på Norra Ön. Planens sammantagna påverkan på landskapsbilden innebär dock, trots de anpassningar som gjorts, en tydlig påverkan på de idag orörda lokala landskapsrummen inom Norra Ön. Detta bland annat genom att nya öppningar mot vattnet uppkommer där landfästena skapar luckor i den idag sammanhängande strandskogen.

De nya broarna med cykelväg kommer att öka tillgängligheten till Ön påtagligt. Därmed kommer också antalet gång- och cykelrörelser i området att öka vilket i sig kan påverka upplevelsen av det lokala landskapet. Belysningen på broarna kommer också att påverka landskapsbilden under dygnets mörka timmar, då delar av Ön blir synliga även kvällstid och ljuset kommer att synas väl över vattnet. Ön kommer att göra sig påmind från närliggande områden, och upplevas som en mer integrerad del i staden.

Planen innebär också att området kan upplevas av fler människor och att nya utblickar över älven och dess stränder skapas från Ön och de nya broarna, vilket kan upplevas som positivt av många.

Sammantaget bedöms att de föreslagna broarna medför måttliga negativa konsekvenser för landskapsbilden jämfört med nuläget, främst till följd av att bron över Lillån påverkar det lokala årummets lugna naturkaraktär.

Kulturmiljö

Planområdet ligger i anslutning till kulturmiljö av riksintresse, Centrala Umeå, i den del där gång- och cykelbron över Storån ansluter till Öbackaparken, se Figur 22.

Ny gång- och cykelbro över Lillån ansluter till befintlig gång- och cykelväg utmed stranden på Teg som ansluter till gång- och cykelstråk utmed Norra Obbolavägen på Tegssidan. I anslutning till den befintliga gång- och cykelvägen vid Norra Obbolavägen ligger Tegsgården, se Figur 22 och Figur 23.



Figur 22. Tegsgårdens läge, grön ringmarkering, samt gräns för kulturmiljö av riksintresse, streckad linje, i förhållande till planerade gång- och cykelbroar.

Tegsgården är en mindre herrgård uppförd 1825 för kommissionslantmätare Jonas Gustaf Stenberg. Herrgården har ett brutet valmat tak med tvåkupigt lertegel och skorstenar med vackert profilerade krön. Fasaden består av profilerad locklistpanel och synliga knutlådor. Fönstren är mittpostfönster med sex rutor. Byggnaden har också en rikt dekorerad förstukvist från 1894.



Figur 23. Tegsgården.

Inom parkområdet i anslutning till Tegsgården finns en jordkällare som har tillhört gården men den ligger inte längre inom samma fastighet och ingår inte i byggnadsminnet.

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen bedöms inte ha negativ påverkan på kulturmiljö av riksintresse, Centrala Umeå. Planförslaget bedöms i driftskedet heller inte påverka den befintliga kulturmiljön, byggnadsminnet Tegsgården. I byggskedet bedöms närliggande kulturlämningar kunna skyddas, så även jordkällaren. Inga betydande negativa konsekvenser för kulturmiljön bedöms därmed uppkomma.

Naturmiljö

Planen berör ett flertal naturmiljöer; strandlövskogar vid älvbrinkarna, halvöppna marker på centrala Ön och anlagd parkmark vid Öbacka. De berörda lövskogarna har bedömts med vissa naturvärden på Tegssidan och strandlövskogar med påtagliga till höga naturvärden längs stränderna på Norra Ön. Strandlövskogarna domineras av asp, rönn, sälg, björk, gråal och hägg med stor variation i ålder, grovstammiga träd och död ved i olika former. Strukturer som gynnar en stor artrikedom av framför allt insekter och fåglar.

Vid Öbacka berör planen anlagd parkmark utan nämnvärda naturvärden.



Figur 24. Kartan visar identifierade naturvärdesobjekt från en naturinventering (Enetjärn, 2017) och en fördjupad inventering av värdeträd (Tyréns, 2025). Även läget för jordkällare på Teg visas som ev. kan fungera som boplatser för fladdermöss. Källa: MKB för detaljplan, Bjerking 2026.

I naturvärdesinventering, *Inventering och bedömning av naturvärden Norra Ön* (Enetjärn 2017), har naturvärden identifierats och klassats, se Figur 24. De högsta

värdena är knutna till strandskogarna i älvbrinkarna, där de nedre delarna tidvis översvämmas vid högvatten. Dessa skogar har lång skoglig kontinuitet och en hög grad av naturlighet, rikt inslag av grova träd och rik tillgång på död ved. En längre sammanhängande bård av strandskog utmed Öns nordvästsida, som sträcker sig förbi platsen för den planerade nya bron, har tagits upp som ett värdeobjekt av klass 2 (høgt naturvärde). Även ett större aspdominerat skogsområde med inslag av grova lövträd beläget centralt på Norra Ön strax söder om planerad ny GC-väg har förts till värdeklass 2. Strandzonen på östsidan, mot Storån, har också värdefulla skogsmiljöer och har tagits upp som ett objekt av påtagligt naturvärde (klass 3).

En fördjupad inventering, från 2024, av värdeträd och deras potential som boplats för fladdermöss har också utförts inom de ytor som berörs av planförslaget (Tyréns, 2025, bifogad som bilaga 2). Vid denna inventering noterades ett stort antal naturvärdesträd av flera olika arter (se Figur 24), varav ett flertal utgjordes av hålträd. Några av hålligheterna kan eventuellt nyttjas av enskilda fladdermusindivider som viloplats men bedömdes vara för små och grunda för att hysa några kolonier.

På fastlandssidan vid Teg finns också några mindre områden med lövdominerad skog, bland annat en liten bäckravin, som tagits upp som värdeobjekt av klass 4 (visst naturvärde). Vid den möjliga tillfarten till arbetsområdet, i förlängningen av Fiskegränd, finns en dubbelsidig björkallé som omfattas av biotopskydd. Inom Öbackaparken på älvens östra fastlandssida har ingen naturvärdesinventering utförts. Parken består här av klippta gräsmattor ner mot älven med inslag av solitärträd av främst björk men även andra, huvudsakligen yngre, planterade lövträd. Dessa ytor bedöms ha begränsade naturvärden.

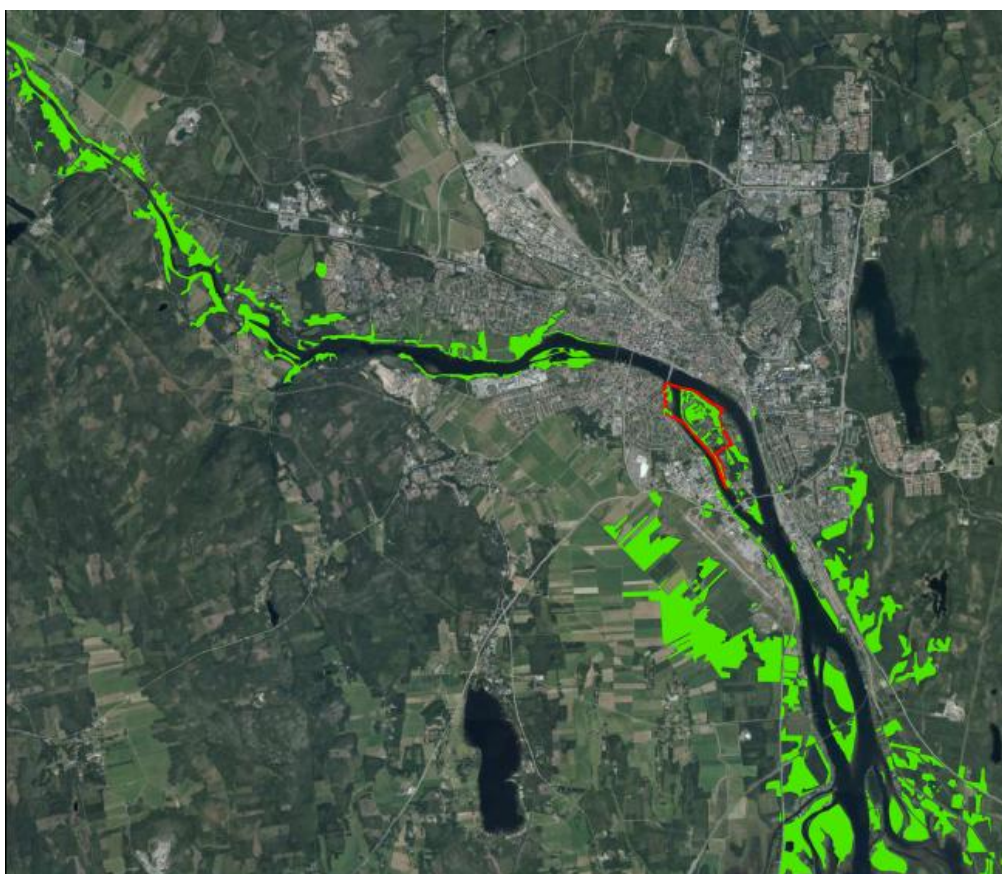
Naturmiljöerna på Norra Ön har en hög artrikedom och de älvnära lövskogarna tillhör till de biologiskt rikaste biotoperna inom Umeå kommun med en mångfald av svampar, tickor och insekter som i sin tur ger födoresurser åt fåglar och andra djur. Ett flertal skyddade eller rödlistade arter, liksom andra så kallade värdearter, som indikerar att miljön har höga naturvärden, förekommer knutet till de olika naturmiljöerna. Bland annat häckar flera rödlistade fågelarter i området, såsom grönsångare, rosenfink och mindre hackspett som alla är rödlistade i kategorin nära hotad (NT). Även den akut hotade vitryggiga hackspetten, som förekommer utmed nedre Umeälvens lövskogsmiljöer, har vid flera tillfällen observerats födosökande på Ön, dock utan att några häckningar noterats (Pelagia, 2026).

Flera fladdermusarter förekommer också i området och en inventering från 2023 ger tydliga indikationer på att en koloni av nordfladdermus sannolikt finns i ett hus på Norra Ön (Umeå kommun, 2023, bifogad som bilaga 4). Eventuellt har även brunlångöra eller någon av Myotisarterna vattenfladdermus, mustaschfladdermus och/eller tajgafladdermus fasta boplatser på Ön, men här saknas säkra dataunderlag. Även andra arter kan tillfälligt nyttja miljöerna på och kring Norra Ön. Vidare har uttter noterats på Ön men tycks endast förekomma tillfälligt (Pelagia, 2026).

Bland kärlväxter förekommer de fridlysta arterna blåsippa och revlumner på Ön. Blåsippa har noterats i det större aspskogsbeståndet inom Norra Ön och revlumner,

som är mycket vanlig i frisk-fuktig skogsmark i norra Sverige, förekommer spridd på flera platser. Eventuellt finns även ett bestånd av finnros, som också är fridlyst, men det är inte bekräftat att det faktiskt rör sig om ett naturligt bestånd av denna art.

I ett vidare perspektiv utgör nedre Umeälvens strandnära lövskogsmiljöer en viktig regional ekologisk korridor och spridningsväg i landskapet. Korridorens ekologiska funktion är beroende av att likartade lövskogsmiljöer förekommer i tillräcklig omfattning och kvalitet utan för stora luckor samtidigt som tidigare exploateringar redan har försvagat kopplingen mellan älvdalens lövskogsmiljöer upp- och nedströms Umeå (se Figur 25 **Fel! Hittar inte referensälla.**). Kvarvarande lövskogar på Norra Ön utgör därmed en viktig länk i upprätthållandet av förbindelsen mellan större sammanhängande lövskogsmiljöer nordväst och sydost om staden.



Figur 25. Karta över lövskogsområden (grönt) längs Umeälvens dalgång och med inventeringsområdet från 2017 års naturvärdesinventering av Norra Ön markerat i rött. Bild från Inventering och bedömning av naturvärde Norra Ön, Enetjärn 2017.

Förändringar och konsekvenser

Ett genomförande av detaljplanen med anläggande av broar samt GC-väg innebär ingrepp i strandskog av naturvärdesklass 2 (högt värde) och 3 (påtagligt värde) på västra respektive östra sidan av Ön. Därutöver sker även små ingrepp i skogsmiljöer av värdeklass 4 (visst värde) på Ön samt på älvens västsida vid Teg.

Ingreppen gäller dels ytor som tas i anspråk permanent för anläggningarna, dels omkringliggande ytor som behöver nyttjas under byggskedet inom det arbetsområde som preliminärt har avgränsats och som även sträcker sig utanför planområdesgränsen. Inom arbetsområdet kommer befintlig vegetation till största delen att påverkas kraftigt genom avverkning, röjning, utjämning av mark och anläggande av byggvägar. Delvis kan även den ytliga jordmånen komma att avlägsnas.

En uppskattning av de arealer naturmark med högre värden som berörs av planens genomförande redovisas i tabell 3, fördelat på naturvärdesobjekt av olika värdeklasser och uppdelat på permanenta och temporära ingrepp. I skogsmarker där befintliga naturvärden behöver mycket lång tid för att utvecklas bedöms de temporära ingreppen i praktiken orsaka lika stor negativ påverkan på naturmiljön som de permanenta. Detsamma gäller för avverkning av värdeträäd som generellt har hög ålder.

Tabell 3. Uppskattad areal inom identifierade naturvärdesobjekt som berörs vid ett genomförande av planen uppdelat per värdeklass och i permanenta respektive tillfälliga ingrepp.

Bortfall av naturvärden	Naturvärdesklass 2	Naturvärdesklass 3	Naturvärdesklass 4
Permanent ingrepp (m ²)	450	600	700
Temporärt ingrepp (m ²)	5450	3100	3850
Total berörd areal (m ²)	5900	3700	4550

Även om de ytor som berörs arealmässigt är små sett till den totala arealen värdefulla naturmiljöer i området innebär de lokalt en betydande påverkan på Norra Öns värdefulla strandskogar genom att de skapar luckor i, och fragmenterar längre sammanhängande stråk av strandskog.

Detta leder i sin tur till ändrat mikroklimat och ökad störning i kvarvarande, angränsande skogspartier. Det tillkommer även en permanent ökad störning inom närliggande skogsområden i form av ljud, ljus och mänsklig närvaro. De på detta sätt påverkade ytornas kvalitet och ekologiska funktion som livsmiljöer kommer därmed i viss mån att försämrats för många arter.

Beroende på hur väl arbetsområdet kan anpassas och hänsyn kan tas till enskilda träd bedöms vidare att mellan 30 och 40 identifierade naturvärdesträd behöver fällas inom arbetsområdet. Flertalet av dessa står inom strandskogsområdena på Öns västra och östra sida men även ett tiotal träd vid Teg kan beröras liksom enskilda solitärträd på Ön. Inom det preliminära arbetsområdet på Ön finns även två träddungar, en vid Nabbvägen och en mer centralt belägen) som tillsammans hyser ytterligare ett 15-tal värdeträäd. Preliminärt bedöms det troligt att flertalet av dessa träd kan skyddas genom instängsling under byggtiden men det kan inte uteslutas att även dessa behöver fällas.

Värdeträden har en nyckelroll som kärnelement i de skogliga naturmiljöerna i området och har stor betydelse för upprätthållandet av biologisk mångfald. Träd med håligheter kan bland annat ha betydelse som viloplats för fladdermöss, även om hålen är för små för att hysa hela kolonier. Fällning av ett större antal värdeträd medför därmed lokalt stor negativ påverkan på naturmiljön.

Flera av träden i björkallén i förlängningen av Fiskegränd kommer sannolikt också att behöva beskäras kraftigt, eller fällas helt, för att skapa en tillfartsväg av tillräcklig bredd i byggskedet. Alléträden bedöms inte ha sådana värden att de utgör naturvärdesträd men ingrepp i allén kräver dispens från biotopskyddet.

Beträffande Norra Öns funktion som länk i den ekologiska lövskogskorridoren utmed Umeälven utgör passagen förbi Umeå tätort redan idag en svag länk i denna korridor till följd av tidigare exploateringar av strandskog i älvdalen, inklusive på Ön. Kvarvarande äldre strandskogar på Ön med hög grad av naturlighet har därmed kommit att utgöra en lokal värdekärna som fyller en mycket viktig funktion i upprätthållandet av en ekologisk förbindelselänk mellan större sammanhängande skogsarealer nordväst och sydost om staden.

Alla tillkommande ingrepp i Öns strandskogar som bidrar till att ytterligare försvaga denna länk kan tillsammans med tidigare exploateringar innebära att de kumulativa effekterna överskrider kritiska tröskelnivåer som kraftigt försvagar länken. I detta perspektiv är varje sådant ingrepp påtagligt negativt för naturmiljön och kan leda till isolering, successiv försvagning och i förlängningen till utdöenden av lokala artpopulationer.

I det aktuella fallet är ingreppen i Öns naturmiljöer arealmässigt begränsade och de planerade anläggningarna, broar och GC-väg för gående och cyklister, är till sin karaktär sådana att den ökade störning de orsakar i driftskedet är förhållandevis liten. Anläggande av broar och GC-väg enligt planförslaget bedöms därmed kunna genomföras utan att Öns nuvarande funktion som länk i den regionala ekologiska korridoren utmed Umeälven påverkas i någon mer betydande grad. Samtidigt innebär planförslaget att kvarvarande lövskogsmiljöer på Norra Ön blir än mer känsliga för fler framtida ingrepp som ytterligare spär på de kumulativa effekterna i detta avseende.

Sett till de samlade ingreppen i värdefulla naturmiljöer, vilka utgör del av livsmiljön för ett flertal skyddade eller rödlistade arter, och avverkningen av ett stort antal naturvärdesträd, bedöms planförslaget sammantaget innebära stora negativa konsekvenser för naturmiljön på land jämfört med såväl nuläget som nollalternativet. Om god och ambitiös hänsyn genomgående tas i byggskedet, i form av anpassningar för att så långt möjligt bevara naturvärdesträd och minimera ingrepp i naturvärdesbiotoper, kan konsekvenserna eventuellt begränsas till måttligt negativa.

Fridlysta arter

Fridlysningsbestämmelserna i 4–15 §§ artskyddsförordningen innebär förbud mot att genomföra vissa åtgärder som kan leda till att skyddade arter dödas, skadas eller försvinner från den plats där de förekommer. För de strikt skyddade arter som är upptagna i artskyddsförordningens bilaga 1 omfattar skyddet även arternas livsmiljöer och bevarandet av en kontinuerligt ekologisk funktion.

Skyddet gäller även inom detaljplanelagt område och kan inte upphävas inom ramen för planprocessen. För att genomföra åtgärder i strid mot förbudet krävs istället dispens från artskyddet. Dispens innebär ett undantag från förbudet och kan enbart medges om kriterierna i artskyddsförordningen är uppfyllda. Enligt gällande praxis ska förbuden bedömas strikt och det saknas utrymme att utöka undantagsmöjligheterna. Därmed är det angeläget att påverkan på skyddade arter så långt möjligt undviks så att dispenskrav inte utlöses.

En plan som medger åtgärder som strider mot artskyddet för någon art kan därmed inte genomföras såvida inte dispens erhålls. Om det inte bedöms föreligga möjligheter att erhålla dispens ska sådana planer inte antas och de kan komma att överprövas av Länsstyrelsen eller upphävas av Mark- och miljödomstolen. En MKB för en detaljplan ska därmed bedöma om planen är förenlig med artskyddsförordningen eller om den bedöms utlösa något av förbuden i artskyddsförordningens 4, 6, 7, 8 eller 9 §§.

Ett genomförande av det aktuella planförslaget för broetappen innebär att flera områden, särskilt lövskogsområden på Norra Ön, tas i anspråk permanent eller påverkas kraftigt i byggskedet. Dessa miljöer utgör livsmiljö för ett antal skyddade arter. Det gäller flera arter av fladdermöss, utter, vissa kärlväxtarter samt alla förekommande vilda fåglar. Med anledning av detta har kommunen under en följd av år låtit utföra ett antal inventeringar för att få god kunskap om förekommande skyddade arter på Ön.

Som ett underlag till det nu aktuella planförslaget för broetappen har även en artskyddsutredning (Pelagia, 2026) utförts i vilken detaljerade bedömningar görs av planens påverkan på i området förekommande skyddade arter. I utredningen förutsätts ett värsta scenario där i princip all naturmark inom det preliminärt skisserade arbetsområdet för byggskedet bedöms försvinna. I praktiken bedöms det dock troligt att dessa ingrepp i viss mån kan minskas genom god anpassning och hänsyn i byggskedet. Artskyddsutredningen bifogas MKB:n som bilaga 3. Nedan återges ett sammandrag av slutsatserna från artskyddsutredningen med vissa kompletterande bedömningar. För mer uttömmande beskrivningar hänvisas till bilagan.

Det ska även nämnas att kommunen inom ramen för detaljplanen för Ön 1:96 med flera – Norra Ön, BN-2013/00345 under 2025 har initierat ett 12:6-samråd med

länsstyrelsen. Det underlag som överlämnats inför detta samråd omfattar bl.a. en tidigare artskyddsutredning som belyser påverkan på skyddade arter vid utbyggnad av hela Norra Ön i enlighet med den detaljplanen.

Förändringar och konsekvenser

Planen innebär ingrepp i livsmiljöer för flera skyddade arter bland annat mindre hackspett, vitryggig hackspett och ett flertal arter av fladdermöss. Flera arter bedöms i viss mån påverkas av planförslaget men med stöd av utförd artskyddsutredning bedöms att planförslaget bör kunna genomföras utan att artskyddsförbud utlöses om planerade skyddsåtgärder genomförs och god hänsyn tas i byggskedet.

För att ytterligare minimera denna risk rekommenderas en rad skyddsåtgärder för mindre hackspett, vitryggig hackspett och fladdermöss. Skyddsåtgärderna handlar främst om att så långt möjligt spara och skydda skog och värdeträd inom temporärt nyttjade ytor i arbetsområdet. Kompensationsåtgärderna utgörs främst av kvalitetshöjande åtgärder i kvarvarande skogsområden på Ön samt åtgärder för att begränsa ljusföroreningar nattetid. Det finns flera anpassningar som är tänkbara för att minska ljusföroreningarnas effekt på fladdermöss. Ej upplysta passager vid strandkanten under brobanan kan minska risken för spridningsbarriärer. Ljusspridningen kan också begränsas genom att lyktorna riktas ned mot marken, rörelseutlöst gatubelysning samt lyktor med rött sken, då denna del av ljusspektrumet är mindre synligt för fladdermöss. Generellt bör frågan om ljusförorening ses ur ett större perspektiv vid planering då det är verkningsslöst om åtgärder för att minska på ljusspridning görs på en punkt som omges av annan gatubelysning och privata upplysta fastigheter. För att minimera påverkan från belysning, på gång- och cykelvägar och broar, på nattaktiva djur regleras utformning av allmän plats med egenskapsbestämmelse: belysning ska anpassas för att skydda nattaktiva djur [**belysning och (belysning)**].

Flera av de föreslagna skyddsåtgärderna kommer att utföras i genomförande- och driftskedet och preciseras i tillstånds-MKB och hanteras i tillstånd för vattenverksamhet. Skyddsåtgärderna kommer att beskrivas i den skötselplan, för bl.a. återplantering, som kommunen avser att upprätta.

Fåglar

Planförslaget påverkar fåglar främst till följd av den avverkning av lövskogsbestånd som kommer att ske vid landfästena, inom arbetsområdena på Ön och på älvens västsida vid Teg. Förutsatt att avverkning och röjning görs utanför fåglarnas häckningstid bedöms det för många vanliga fågelarter, som enligt gällande rödlista har livskraftiga bestånd i landet, som uppenbart att ingreppen inte påverkar upprätthållandet av en tillfredsställande populationsnivå och därmed inte aktualiserar behovet av artskyddsdispens.

Mot bakgrund av ovanstående har artskyddsutredningen avgränsats till att belysa planförslagets påverkan på de så kallade prioriterade fågelarter som noterats häcka

eller tillfälligt uppträda på Ön. För nio av dessa arter, som endast uppträder tillfälligt på Ön, bedöms planförslaget inte medföra någon påverkan på arternas livsmiljöer. För ytterligare nio arter bedöms att planförslaget visserligen påverkar häckningsrevir men att påverkansbilden är så begränsad och arterna så pass allmänna i området att risken för påverkan av betydelse på populationsnivå kan uteslutas. För åtta naturvårsintressanta arter, som i första hand anses kunna bli påverkade av planen, kommenteras påverkan på varje enskild art mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen. Sammanfattningsvis bedöms planförslaget kunna genomföras utan att artskyddsförbud utlöses om planerade skyddsåtgärder genomförs och god hänsyn tas i byggskedet. I miljökonsekvensbeskrivningen (Bjerking, 2026) återges ett sammandrag av slutsatserna från artskyddsutredningen med vissa kompletterande bedömningar.

Fladdermöss

Under senare år har ett flertal inventeringar och andra undersökningar av fladdermöss utförts på Ön och inom Umeå kommun i stort. Totalt är tio arter av fladdermöss kända från kommunen. Sedan år 2000 har också sju fladdermusarter noterats från Ön.

Beträffande påverkan på fladdermössens boplatser bedöms planen sannolikt inte vara av sådan karaktär att det riskerar att utlösa förbud enligt artskyddsförordningen. I övre delen av bäckravinen vid Teg finns en äldre jordkällare nära planerat landfäste som utgör en potentiell boplatz för fladdermöss. Denna ligger just utanför det preliminärt avgränsade arbetsområdet och kommer att utsättas för störningar under byggskedet men kommer att bevaras och skyddas genom avspärrning.

Beträffande födosökmiljöer bedöms planen för broetappen medföra viss negativ påverkan men värdeförlusterna bedöms vara begränsade sett till både areal och funktion och det bedöms finnas kvar gott om miljöer med god kvalitet i närområdet som bidrar till upprätthållandet av KEF (kontinuerlig ekologisk funktion) för berörda arter av fladdermöss. Mot bakgrund av ovanstående bedöms sammantaget att planförslaget bör kunna genomföras utan att krav på artskyddsdispens för fladdermöss aktualiseras.

Bedömningen förutsätter att planerade skyddsåtgärder efterlevs både i byggskedet och i utformningen av de permanenta anläggningarna. Bland annat är det viktigt att minimera arealen strandskogar och andra skogsmiljöer, samt antalet värdeträd, som avverkas i arbetsområdet vilket ska säkerställas genom den rutin för trädfällning som ska upprättas inför byggskedet. Även att belysningen på broar och längs GC-vägen anpassas för att bli så skonsam som möjligt för i första hand fladdermöss är angeläget, vilket planförslaget har en bestämmelse om **[belysning]**.

Grönstruktur och rekreation

Planområdet berör ett befintligt parkområde vid Lillån på Teg samt del av Öbackaparken på stadssidan, se Figur 26. Norra delen av Ön är inte planlagd men ingår i pågående planering för utvecklingen på Norra Ön. På Norra Ön kan man röra sig längs strandremsorna på upptrampade stigar. Alla områden utmed älven är viktiga ur rekreationssynpunkt.

Parkområdet på Teg är kuperat och består av öppna områden, kolonilotter och lövskogsdungar. Utmed stranden finns ett gångstråk med bänkar, bryggor och på den övre nivån går ett gång- och cykelstråk. En av slänterna är belyst och nyttjas flitigt som pulkabacke under vintern.

Öbackaparken sträcker sig utmed älvstranden på stadssidan från Konstnärligt campus ner till Djupbäcken. Öbackaparken är en samlande park för stadsdelen, de öppna gräsyterna med utsikt över älven är populära vistelsezoner och den är en viktig del av de gröna parkerna som löper längs med älven. Genom Öbackaparken sträcker sig strandpromenaden, ett välfrekventerat gång- och cykelstråk.



Figur 26. Planområdets läge markerat på ortofoto.

Norra Ön består av varierande öppen mark, skogspartier och dungar, ledningsgata samt strandskogar.

Förändringar och konsekvenser

Planområdet är begränsat till det område som behövs för planerade gång- och cykelbroar samt gång- och cykelväg mellan broarna över Ön. Landfästen placeras och planeras genomföras med så litet intrång i befintlig miljö som möjligt. Landfästets placering på Tegssidan anpassas så att det går att passera under bron genom

parkområdet. Landfästet placeras också på avstånd så att nyttjandet av pulkabacken kommer att kunna fortgå när broarna färdigställts. Anslutningar till befintliga gång- och cykelstråk görs i befintliga nivåer för att minimera behovet av markmodellering genom att göra övergången till befintlig mark sömlös. Gång- och cykelvägen över Ön placeras för att minimera intrång i befintliga skogspartier och dungar.

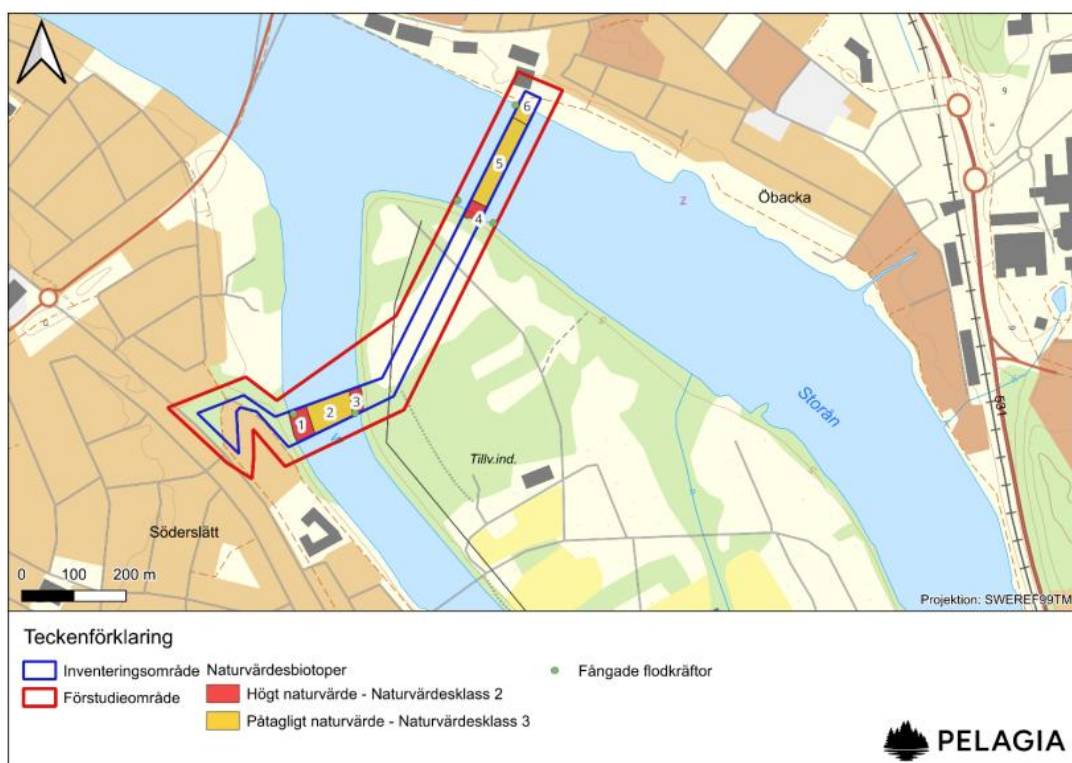
Ett genomförande av detaljplanen kommer påverka rekreation och friluftsliv under byggskedet med byggarbetsplatser och tillfälliga körvägar som hindrar tillgången till vattenområdena i anslutning till den planerade placeringen av broar.

När gång- och cykelbroarna är färdigställda bedöms de sammantaget innebära stora positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv, genom ett högt attraktivt rekreativt stråk i tilltalande naturmiljöer vid älven i direkt anslutning till många människor som leder till att öka tillgängligheten till grönområdena i staden och ger fler möjlighet att nyttja dem.

Naturmiljö i vatten

Vattenmiljöerna i Lillån och Storån har höga naturvärden. Under 2024 utfördes en inventering av strand- och vattenmiljön på platserna för de då aktuella brolägena med det huvudsakliga syftet att identifiera eventuell förekomst av bottenlevande arter med särskild betydelse för biologisk mångfald. För Storån är samma broläge fortsatt aktuellt medan broläget för Lillån har förskjutits något mot norr, främst på Tegsidan. Bottenstrukturen bedöms dock vara likartad vid det nya och det gamla läget för bro över Lillån och inventeringsresultaten bedöms därmed vara representativa även för det nya läget.

Enligt utförd naturvärdesinventering (NVI) av bottenmiljön (Pelagia 2025) består botten i älven av en mosaik av nedbrutet organiskt material, grus, sand och lera. Botten är över stora delar mjuk med tydliga tecken på erosion från stark strömning som förändrar botten kontinuerligt. Även stora mängder med stockar har identifierats på botten och kan tänkas härröra från flottningstiden. Vid inventeringen bedömdes att de strandnära zonerna på båda sidor av Lillån och på Öns norrsida mot Storån har höga naturvärden medan de centrala delarna av åfåroarna bedömdes ha påtagliga värden (se Figur 27).



Figur 27. Samtliga naturvärdesbiotoper med högre eller visst naturvärde (Klass 1–4).

Bland annat noterades flodkräfta, som är akut hotad, i de strandnära zonerna både på fastlandssidan och vid Ön i både Lillån och Storån. I övrigt växer flotagräs (sårbar) partvis inom alla delsträckor av bottenarna. Även lake finns på den berörda sträckan av älven och utmed Öns strandnära områden noterades också en obestämmd art av nejonöga.

Förändringar och konsekvenser

Planförslaget innebär lokala ingrepp i strandzoner av naturvärdesklass 2 (högt naturvärde) där de nya landfästena med tillhörande erosionsskydd planeras. Ingreppen består dels i direkt ianspråktagande av bottenytor, dels påverkan genom muddringsarbeten på intilliggande ytor för att möjliggöra angöring med pråmar i byggskedet. Inom de berörda ytorna kommer vattenvegetation och bottenlevande fauna att försvinna. Mindre bottenytor av värdeklass 3 (påtagligt värde) tas också i anspråk där fundament till mellanstöd och omgivande erosionsskydd ska anläggas.

De berörda ytorna har höga värden men är små till ytan. De ytor som endast påverkas tillfälligt, liksom ytor där erosionsskydd läggs ut, bedöms också relativt snabbt kunna återfå liknande förhållanden och värden som idag. Många bottenlevande arter är till exempel snabba att återkolonisera ytor genom individer som driftar med strömmen från områden längre uppströms. Mellanstöd, landfästen och erosionsskydd kan lokalt även bidra till en mer variabel vattenmiljö genom

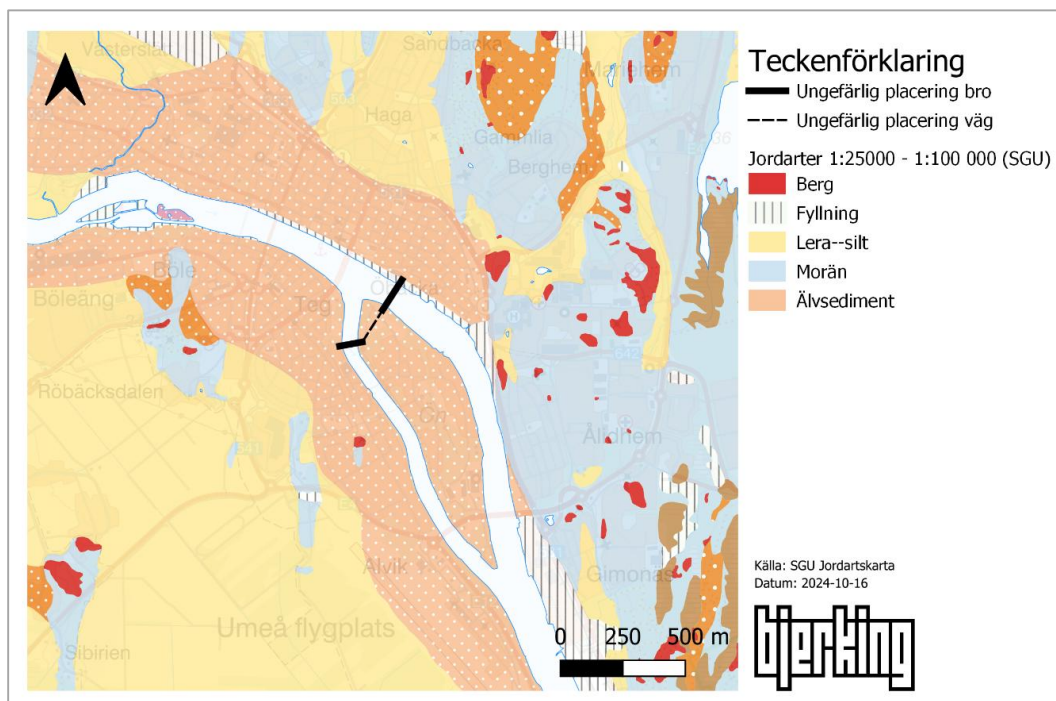
tillkomst av strukturer som bidrar till ökad variation av bottenmiljöer och strömförhållanden.

I byggskedet kommer även grumling att uppstå lokalt och temporärt, genom uppvirvling av sediment. Grumlande moment bedöms i första hand vara schaktarbeten på älvbotten inför anläggande av brofundament samt lokala muddringsarbeten i strandzonerna vid planerade landfästen. Det förutsätts att grumlande arbeten utförs innanför tätspont eller i kombination med andra grumlingsminimerande åtgärder, såsom siltgardiner. Vidare förutsätts att grumlande arbeten anpassas i tid för att minimera störning på vandrande fisk.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra små negativa konsekvenser för naturmiljön i vatten. Detta främst genom direkta ingrepp i strandzoner med höga naturvärden vid landfästen och mellanstöd samt genom tillfälligt förhöjd grumling i och närmast nedströms arbetsområdet. Konsekvenserna bedöms dock vara lokala, kortvariga och övergående och på några års sikt bedöms planförslagets konsekvenser för naturmiljön i Umeälven bli obetydliga.

Geotekniska förhållanden

De ytliga jordarterna inom undersökt område utgörs av älvsediment i form av sand, med undantag för kajen vid Öbacka som utgörs av fyllning, se Figur 28.



Figur 28. Översiktlig karta med jordarter enligt SGU. De planerade broarnas läge samt mellanliggande väg visas i kartan.

Topografin varierar inom området. Enligt sonderingar utförda av Tyréns (2022) och LejonGEO (2024) är den generella topografin att markhöjder på fastlandet och på norra delen av ön ligger på ca +7 - +8 och ansluter till älven vid -3, en höjdskillnad på ca 10 m. Slänternas lutning varierar mellan 7° - 38°.

Samtliga områden aktuellt för landfästena karakteriseras av ytliga friktionsjordar (sand/sandig silt) som överlagrar mäktiga lager av sulfidsilt, vilken lokalt övergår till lerig sulfidsilt. Morän återfinns på större djup (mellan 9–25 m). Sulfidjorden uppvisar låg hållfasthet och varierande dräneringsförhållanden.

Grundvattennivån är generellt ytlig och återfinns i eller strax ovan sulfidsiltens övre nivå. På Öbacka förekommer två akvifärer med något högre trycknivå på djupet, nära bergytan.

Förändringar och konsekvenser

Planförslaget innebär att landfästen för broarna föreslås anläggas i befintlig marknivå inom parkområde på Östteg, på Norra Ön vid Lillån och Storån samt i parkområde vid Öbacka. Landfästen kommer att pålas ner till fast mark.

För brofäste på Östteg uppfylls kraven på stabilitet gott och väl eftersom området endast sluttar svagt mot älven. För landfästena på Ön behövs erosionsskydd och på östra sidan även viss avschaktning av släntröner för att marginalerna ska vara tillräckliga. För landfästet på Öbacka uppfylls kraven på stabilitet. För mer detaljerad beskrivning se avsnitt *Hälsa och säkerhet, Risk för ras, skred och erosion*.

Grundvatten

Grundvattenmagasin finns i de geologiska enheter som har en vattenförande förmåga. Grundvattenmagasin kan klassificeras som undre, övre, öppet och slutet beroende på vilka förhållanden som gäller i ett område, och förhållanden är i sin tur beroende av geologin.

Ett övre grundvattenmagasin har identifierats i fyllningen och det översta sandlagret (Bjerking, 2024a). Grundvattenmagasinet har kontakt med det öppna atmosfärstrycket och förhållandena är därmed öppna. Baserat på resultat från utförda funktionstest konstateras att det övre grundvattenmagasinet på Ön samt Tegsidan och Öbackasidan är torrt. Det vatten som infiltrerar genom fyllningen avrinner direkt till älven vid strandkanterna. Magasinet bedöms till stora delar av året vara torrt. Vid stora nederbördsmängder kan magasinet fyllas upp temporärt innan det avrinner till älven.

Det finns ett undre grundvattenmagasin i friktionsjorden som överlagras av ett tätande lager lera. Det undre magasinet har slutna förhållanden med övertryck vilket innebär att grundvattentrycket är högre än grundvattennivån. Det undre magasinet

bedöms inte ha någon hydraulisk kontakt med det övre magasinet, eftersom det finns ett tjockt täckande lerlager som skiljer dem åt.

Förändringar och konsekvenser

Planerad byggnation bedöms inte påverka det övre grundvattenmagasinet negativt.

Grundläggning av broarna som utförs genom att pålar slås eller borrar ner i fast mark innebär att det tätande lerlagret, som avskiljer det undre grundvattenmagasinet från det övre, kommer penetreras. Eftersom det tätande lera-siltlagret har så pass stor mäktighet, upp emot 27 meter, bedöms lera-siltlagret sluta tätt runt pålarna och återställa egenskapen av ett tätande lager. Det bedöms således inte finnas någon risk att pålningsarbetet skulle orsaka en permanent påverkan på grundvattennivåerna. Det bedöms heller inte finnas någon risk för hydraulisk bottenuppträckning vid schaktarbeten kopplat till landfästena i och med de mäktiga lera-siltlagren.

Social miljö

Barnperspektiv

Barn och unga under 18 år utgör en femtedel av Sveriges befolkning. De har inte rösträtt, inte körkort och är beroende av vuxnas engagemang och arbete för att deras livsvillkor ska bli så bra som möjligt. Hur vi planerar, utformar och förvaltar den byggda miljön har stor betydelse för barns och ungas livsmiljöer. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen svensk lag. Det ökar behovet av fokus på arbetet med barns rättigheter i fysisk planering och stadsutveckling. Enligt barnkonventionen är barn självständiga individer och de ska ges möjlighet att medverka och få sina behov tillgodosedda i den fysiska planeringen. Barns möjlighet till aktiviteter som främjar lek och rörelse och närhet till naturmiljöer har också stor betydelse. Att miljöer och lämpliga ytor är tillgängliga, upplevs trygga och är av god kvalitet främjar barns utveckling och är viktiga komponenter för barns uppväxt.

Förändringar och konsekvenser

Planförslaget innebär att det skapas en ny gång- och cykelkoppling över Ön. Detta innebär att barn och unga har större möjlighet att röra sig självständigt och trafiksäkert mellan Teg, Ön och Öbacka.

I genomförandeskedet är det viktigt att säkerställa att gång- och cykelvägen över Ön blir utförd och belyst på ett sådant sätt så att vägen upplevs som en trygg plats.

Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

Att känna sig trygg och kunna röra sig fritt är en demokratisk rättighet för alla människor. Alla ytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av

människor så långt det är möjligt, inom rimliga kostnader. Hinder för tillgänglighet kan, beroende på vem du är, finnas i allt från den fysiska miljön till platsens upplevda trygghet. Det är viktigt att identifiera aspekter som kan skada tillgängligheten för vissa för att skapa rum för så många som möjligt.

Höjdskillnaden inom planområdet är stor. Lillån kännetecknas av branta slänter ner mot älven. Även på östra sidan av Ön, mot Storån, är slänten brant, medan höjdskillnaden mellan marknivå och vattennivån inte är lika stor på Öbackasidan. På Ön, mellan de planerade landfästena, är marken dock relativt plan.

Förändringar och konsekvenser

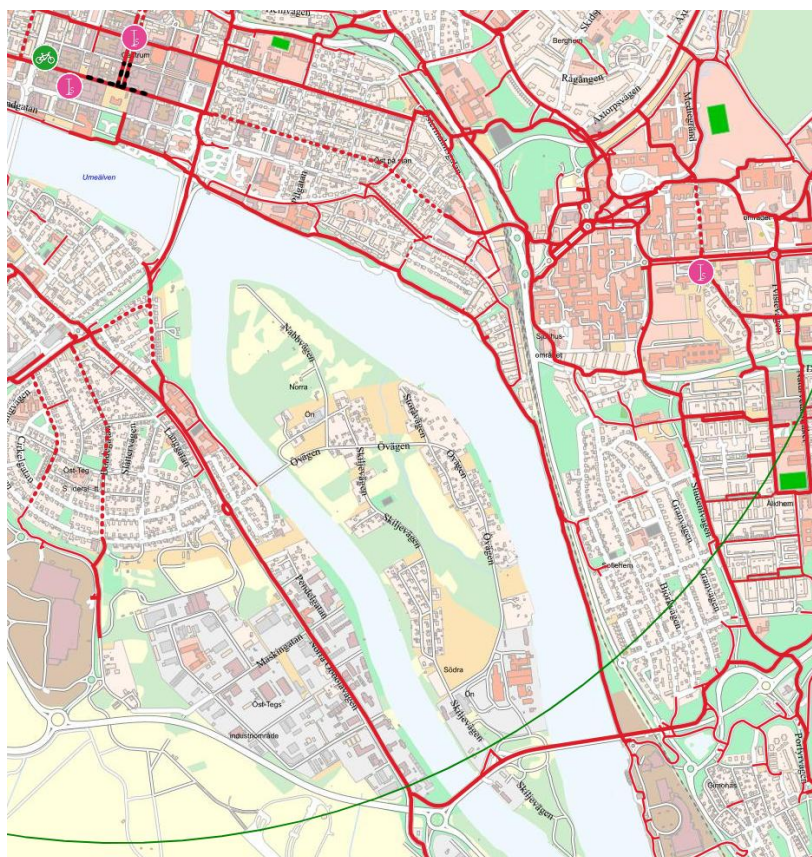
De två nya gång- och cykelbroarna kommer utföras tillgängliga och följa de riktlinjer som finns för lutningar på broar och gång- och cykelvägar.

På bron över Storån kommer att ha en flack lutning för att ta upp den höjdskillnad som finns mellan Ön och Öbacka. Bron över Lillån kommer utföras mer plan då höjdskillnaderna är liten mellan de båda landfästena.

Kommunikationer

Gång- och cykeltrafik

Nedan visas ett utsnitt över gång- och cykelvägnätet i planområdets närhet, se Figur 29. Det finns idag ingen gång- och cykelkoppling över norra delen av Ön. Närmaste gång- och cykelkoppling över älven är Kyrkbron, norr om planområdet, och i söder över Kolbäcksbron.



Figur 29. Gång- och cykelvägnätet i närområdet idag. Tjockt rött streck: huvudvägnät. Smalt rött streck: lokalnät

Förändringar och konsekvenser

Planförslaget innebär att två nya gång- och cykelbroar anläggs mellan Ön och Teg respektive Konstnärligt campus och Öbacka. Mellan broarna anläggs en ny gång- och cykelväg på Ön, se Figur 30. Detaljplanen möjliggör även för att ansluta till befintliga gång- och cykelvägar på Teg och på Öbacka. På Teg ansluter bron över Lillån, genom en ny anslutning, till huvudvägnät för gång- och cykel längs med Norra Obbolavägen. På Öbacka ansluter bron över Storån till huvudvägnät för cykel som finns längs strandpromenaden.



Figur 30. Illustration av de nya gång- och cykelbroarna samt gång- och cykelväg över Ön.

Planförslaget innebär att det skapas en genare koppling där Umeås södra delar (Teg och Söderslätt) kopplas samman med de nordöstra delarna (Öst på stan/universitetsområdet/sjukhusområdet).

Kollektivtrafik

Det finns ingen kollektivtrafik inom eller i anslutning till planområdet.

Förändringar och konsekvenser

Ingen förändring eller konsekvens.

Fordonstrafik

Planområdet omfattar enbart del av Nabbvägen på Ön, vilken är en lågtrafikerad väg för fordonstrafik. I övrigt berörs inga vägar för fordonstrafik.

Förändringar och konsekvenser

Den nya gång- och cykelvägen på Ön kommer korsa Nabbvägen. Övergången ses över i genomförandeskedet. I övrigt ingen förändring eller konsekvens.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Dagvatten är regn- och smältvatten som tillfälligt avrinner på markytan från vägar och andra hårdgjorda ytor. Under naturliga förhållanden infiltreras större delen av vattnet i marken, innan det når vattendrag. Dagvatten kan föra med sig föroreningar som olja, tungmetaller och näringsämnen till vattendrag och sjöar, vilket kan påverka vattenkvaliteten negativt. Dagvatten från planområdet avvattnas till Umeälven.

Det har inte identifierats något markavvattningsföretag inom detaljplaneområdet.

Förändringar och konsekvenser

Under byggskedet kan nederbörd på blottlagda ytor inom arbetsområdet samt eventuell bortledning av länsvatten från schakter temporärt bidra till förhöjd grumling. Utförda spridningsberäkningar (SMHI, 2026) visar dock att haltökningen av suspenderat sediment i samband med anläggandet av broarna är begränsad och snabbt klingar av nedströms. Då grumlingen dessutom endast är kortvarig och övergående bedöms den inte påverka vattenkvaliteten på något sätt som försvårar uppnåendet av vattenförekomstens miljökvalitetsnormer. Den bedöms heller inte vara av sådan omfattning att den riskerar att påverka växt- och djurliv eller bottenmiljöerna nedströms märkbart.

Snöhantering

Befintliga gång- och cykelvägar som angränsar till planområdet snöröjs av kommunen.

Förändringar och konsekvenser

Nya gång- och cykelbroar samt gång- och cykelvägar inom planområdet kommer att snöröjas av kommunen.

El, värme, fiber och tele

Det finns ett antal ledningar i planområdets närhet. Umeå energi har en ledningsrätt i planområdets norra del, se mer nedan under Genomförandefrågor.

Förändringar och konsekvenser

En fjärrvärmeledning planeras förläggas i broarna samt i gång- och cykelväg på Ön. Ledningssamordning behöver ske för all ledningsinfrastruktur och bör göras under projekteringen och beakta planerad utveckling av Norra Ön så att tillräckligt utrymme för allmänna ledningar säkerställs.

Hälsa och säkerhet

Detaljplanen får inte leda till störningar som kan innebära olägenheter för människors hälsa (vilket definieras i 9 kap. 3§ miljöbalken). Med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan ha en menlig inverkan på hälsan och inte är tillfällig. Även de störningar som i första hand påverkar välbefinnandet kan vara olägenheter för människors hälsa, exempelvis buller. Bedömningen av om en störning inverkar menligt på hälsan beror på hur människor i allmänhet uppfattar situationen. För att störningen ska omfattas av miljöbalkens bestämmelse krävs att den har en viss varaktighet, antingen genom att den pågår under en sammanhängande tid eller att den återkommer, regelbundet eller oregelbundet.

Den negativa påverkan som kan uppstå på grund av detaljplanen bedöms vara acceptabel utifrån ett allmänt och kommunalt samhällsbyggnadsperspektiv. Kommunen gör bedömningen att planens genomförande inte leder till sådan skada som beskrivs i 14 kap. plan- och bygglagen.

Buller och vibrationer

Planområdet omges av urbana miljöer främst i form av bostadskvarter och grönytor och ett stort antal boende kan potentiellt påverkas av bullrande arbeten vid genomförandet av planförslaget. Detta gäller de mest strandnära kvarteren inom Teg på älvens västsida, i Centrum och Öbacka samt bostäder på de norra och mellersta delarna av Ön.

Enligt Umeå kommuns bullerkartläggning är dessa områden i viss mån redan idag bullerutsatta, främst genom vägbuller närmast mer trafikerade leder och huvudgator. På Norra Ön är däremot bullernivåerna generellt låga. Även inom älvens strandzoner vid Teg och Öbacka är bullernivåerna generellt låga. Det gäller även strandsidan av Tegs vård- och omsorgsboende medan bullernivåerna intill fasaden mot Norra Obbolavägen är högre.

Förändringar och konsekvenser

I samband med byggandet av broarna kommer närboende att påverkas av buller. I Sverige regleras bullerhantering av flera lagar och förordningar för att skydda människors hälsa och miljön. Naturvårdsverket har satt upp riktvärden för buller från byggplatser. Dessa riktvärden varierar beroende på tid på dygnet och typ av område.

Under byggtiden kommer omgivande områden att påverkas av förhöjda bullernivåer från maskiner, transporter, packning, pålning och spontning. Även markvibrationer kan tidvis förekomma. Till de mest bullrande arbetena hör pålning och installation av spont som ger upphov till de mest omfattande störningarna. Med tanke på arbetenas centrala läge i staden har kommunen i detta fall bedömt att slagning av pålar innebär

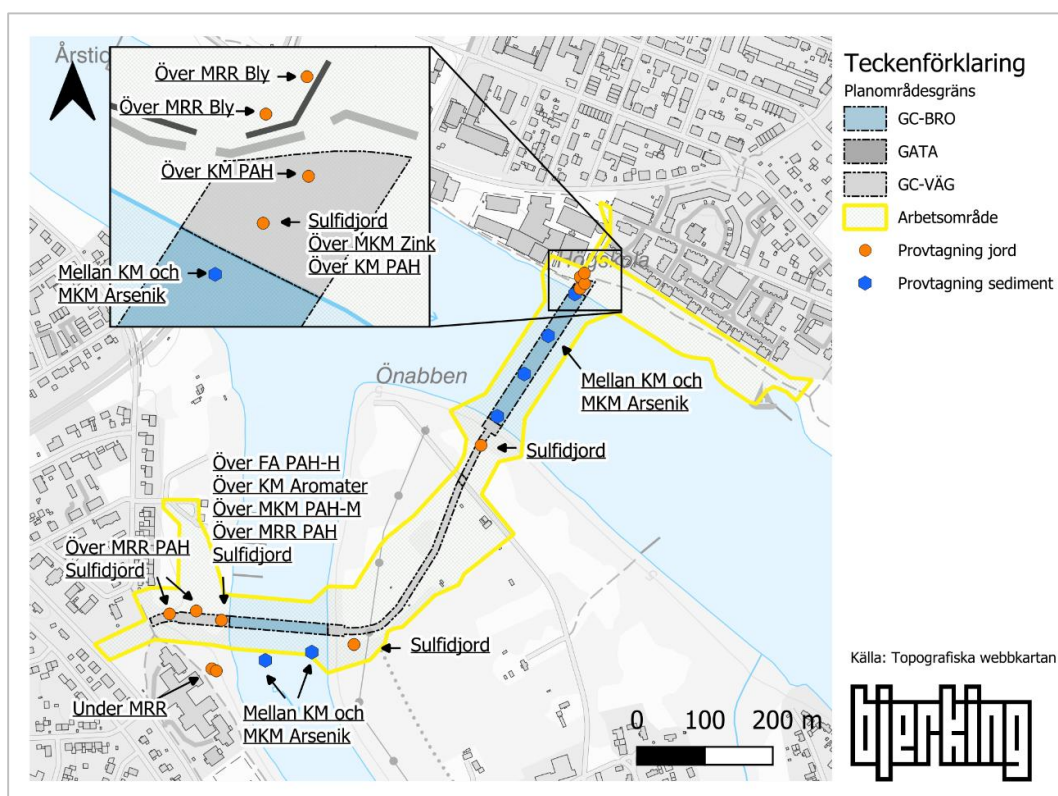
orimligt stora bullerstörningar och istället är avsikten att installera pålarna genom borrhning, vilket innebär väsentligt minskade bullerstörningar.

En beräkning av bullernivåer vid anläggning av pålar genom borrhning har utförts som ett underlag till planarbetet (Bjerking, 2026). Den totala tiden för anläggandet av broarna bedöms uppgå till mellan två och tre år. Pålningsarbeten bedöms ske återkommande vid ett antal tillfällen under denna tid, men endast under kortare perioder. Beträffande vibrationer kan dessa i viss mån variera beroende på slutligt val av teknik vid utförandet av olika arbetsmoment under byggskedet. Genomförda undersökningar och utredningar visar att det finns rimliga och tillgängliga metoder och skyddsåtgärder som kan säkerställa att ett genomförande av planen är möjligt. Mot bakgrund av ovanstående bedöms sammantaget att genomförandet av planen innebär små negativa konsekvenser för människors boendemiljö med avseende på buller och vibrationer.

Det buller som kan förväntas i driftskede, dvs när broar och gc-väg är färdigbyggda, är enbart kopplade till driftfordon så som väghållningsfordon, vilka uppehåller sig och utför arbete under en tidsbegränsad period och bedöms därför inte utgöra en störning som kräver åtgärder.

Förorenad mark och vatten

De ytliga jordarterna inom undersökt område består av älvsediment i form av sand, med undantag för kajen på fastlandet på Öbacka som utgörs av fyllning. Jorddjupet varierar mellan 8 och 50 meter (SGU, 2025). I älvsedimenten finns naturligt förekommande sulfidhaltiga sand- och siltlager med försurningsrisk (Tyréns, 2021; LejonGeo, 2024; Bjerking, 2025; Tyréns, 2025), Figur 31. Sulfidjord har även påträffats på flera platser på Norra Ön, Öbacka samt på Teg.



Figur 31. Kartillustration av resultat från utförda undersökningar av föroreningar i jord och bottensediment samt identifierade förekomster av sulfidjord.

Förändringar och konsekvenser

Planens genomförande innebär att jordmassor kommer att grävas upp på land, i strandkant och på älvsbotten för att möjliggöra grundläggning av landfästen och mellanstöd. Därmed kommer sannolikt massor med förhöjda föroreningshalter att behöva hanteras vilket kan innebära risk för spridning av föroreningar.

För att undvika detta avser kommunen att i byggskedet ställa krav att alla uppschaktade massor ska provtas och att massor med föroreningshalter över gällande riktvärden för den aktuella markanvändningen ska hanteras enligt gällande regelverk. Massor där halter av förorenade ämnen ligger under riktvärdena för den aktuella markanvändningen kommer så långt möjligt att återanvändas inom planområdet medan övriga massor ska köras till deponi eller användas på andra platser med erforderliga restriktioner.

Mot bakgrund av detta bedöms att schaktarbetena kan genomföras utan att någon mer betydande spridning av föroreningar uppkommer. Lokalt kan planförslaget i någon mån även medföra positiva effekter på jordens föroreningshalt genom att befintliga föroreningar avlägsnas. Förändringarna av jordens föroreningsstatus bedöms dock bli marginella.

I samband med schaktarbeten i älven inför anläggandet av mellanstöd uppkommer viss spridning av sediment som enligt utförda prover har förhöjda arsenikhalter.

Eftersom halterna sannolikt utgör naturliga bakgrundshalter bedöms dock arsenikhalten i älvens bottensediment vara likartad även inom de nedströms belägna bottnar där återsedimentering sker. Därmed bedöms att ett genomförande av planförslaget endast orsakar obetydliga förändringar jämfört med nuläget vad avser föroreningsituationen i sediment.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra obetydliga effekter avseende föroreningsgrad i jord och sediment förutsatt att massor med förhöjda föroreningshalter hanteras korrekt enligt ovan och att massor som tillförs området utgörs av rena massor.

Risk för ras, skred och erosion

Erosion i älvar är i grunden en naturlig process där vatten strömmar och nöter bort material från älvbotten och älvkanterna. Umeälven har ett varierande vattenflöde beroende på årstid och nederbörd, vilket påverkar erosionen. Under vårfloden ökar vattenflödet kraftigt, vilket kan leda till ökad erosion längs älvkanterna. Erosion bidrar till transport av sediment nedströms, vilket kan påverka vattenkvaliteten och ekosystemen i älven.

Totalstabiliteten i slänterna bibehålls förutsatt att ingen erosion sker i strandlinjen. Erosion i slänthot innebär en ökad risk för släntskred/ras varför det är viktigt att älven vid planerade anläggningar blir eller förblir erosionsskyddad. På övriga delar i närområdet är det också viktigt att den växtlighet som finns i slänten bibehålls alternativt att framschaktade slänter erosionsskyddas eller att återplanering utförs. Skulle tecken på erosion uppkomma i närområdet eller under byggtiden ska åtgärder vidtas, så som erosionsskydd samt återställande av eroderade massor och växtlighet.

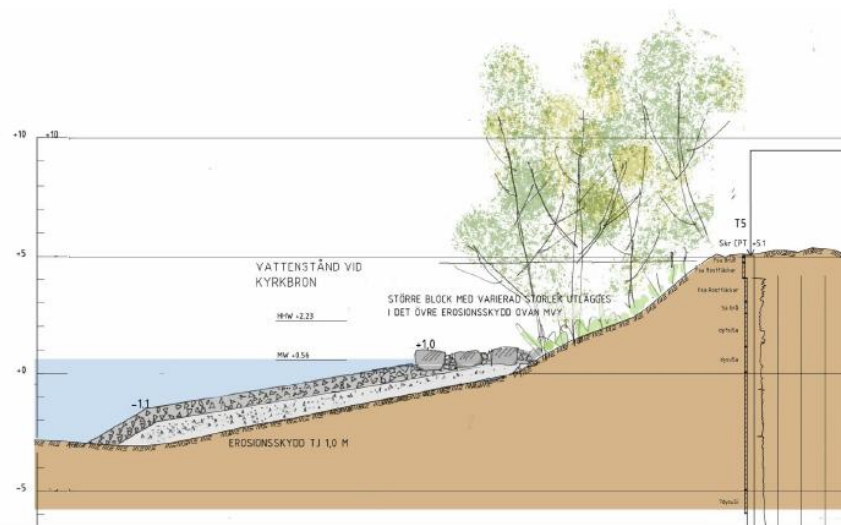
Förändringar och konsekvenser

Utförda stabilitets- och erosionsutredningar av markförutsättningarna visar att Öns branta strandkanter står i sin naturliga rasvinkel vilket innebär att en ökad belastning på dessa kan orsaka ras och skred.

Anläggande av landfästen innebär en tillkommande last i älvrinkarna på Ön, som står i sin naturliga rasvinkel, vilket kan medföra risk för ras och skred. Frågan är dock väl utredd och från ett geotekniskt perspektiv bedöms det tekniskt möjligt att vidta erforderliga stabilitetshöjande åtgärder vid grundläggning av broarna och genom etablering av erosionsskydd.

För landfästet på Ön vid Lillån rekommenderas att strandlinjen vid landfästet ska erosionsskyddas. Lämplig utbredning är 7-10 meter åt varje håll kring området för brofästet och kan förslagsvis utformas enligt Figur 32. Dimensionering av erosionsskyddets utformning i detalj med exempelvis krävd stenstorlek är beroende av vattenhastigheten i älven samt islaster och görs i detaljprojekteringen. Vegetationen mellan erosionsskydd och närmaste brostöd eller avschaktad yta ska så

långt det är möjligt bibehållas, i annat fall behöver dessa ytor erosionsskyddas på annat sätt.



Figur 32. Förslagsskiss på erosionsskydd

För landfästena på Ön vid Storån behövs erosionsskydd och på östra sidan samt även viss avschaktning av slänkrön för att marginalerna ska vara tillräckliga. Avlastningen och erosionsskyddet bör utföras längs hela sträckan som arbetsområdet är planerat för och som minst 10 m ut från var sida om brofästet. Vegetationen mellan erosionsskydd och närmaste brostöd eller avschaktad yta ska så långt det är möjligt bibehållas, i annat fall behöver dessa ytor erosionsskyddas på annat sätt. Det rekommenderas även att porttryckssituationen följs upp under byggtiden så att inte själva pålningsarbetet riskerar att påverka stabiliteten i slänten.

Vid den aktuella platsen för landfästet för bron över Storån på Öbackasidan är slänten flack. Här har stabilitetshöjande åtgärder också redan vidtagits och erosionsskydd är etablerat. För landfästet på Öbacka uppfylls kraven på stabilitet men även här bör uppföljning av porttryck utföras under byggtiden för att inte riskera att påverka stabiliteten i samband med pålningsarbetet.

För brofäste på Östteg uppfylls kraven på stabilitet gott och väl eftersom området endast sluttar svagt mot älven. Marginalerna är så stora att inte heller en porttryckshöjning av pålningsarbetet kan påverka stabiliteten i detta område. Enligt utredningen finns heller inga befintliga byggnader eller anläggningar i sådan närhet att de kan påverkas av grundläggningsarbetet. En vägbank genom området kan uppföras upp till nivå +7,0 utan att stabiliteten mot älven riskeras. Även byggvägar kan utföras i detta område utan att stabiliteten riskeras. Eventuella upplag bör placeras norr om det planerade broläget och minst 20 meter från strandlinjen.

Sammanfattningsvis är rekommendationerna för att säkerställa stabiliteten vid ett genomförande av planen att erosionsskydd ska anläggas vid landfästena på Norra

Ön, avlastning i form av avschaktning av krönet ska utföras vid landfästet på östra sidan av Ön, vegetation i slänter bör bevaras eller återställas för att motverka erosion, portryck och grundvattenförhållanden bör kontrolleras under byggskedet, särskilt vid pålningsarbeten samt att fyllningar och bankkonstruktioner ska dimensioneras med hänsyn till sättningar i de mjuka jordlagren.

I de beräkningar, och rekommendationer till följd av dessa, som är gjorda i stabilitets- och erosionsutredningar förutsätts landfästena grundläggas på pålar. Då det blir en förutsättning för ett genomförande av planen regleras i planbestämmelse **[geo]** att landfäste ska pålas. Under förutsättning att nämnda stabilitetshöjande åtgärder vidtas bedöms planförslaget kunna genomföras utan ökad risk för människors hälsa och säkerhet med avseende på olyckor till följd av ras eller skred.

Översvämning

Marken ovanför strandbrinkarna på Ön är så pass högt belägen att ingen risk för översvämning föreligger. På Tegssidan löper en stig nära strandkanten, i den låglänta parkmarken, som enligt utförda flödesberäkningar HQ100 (SMHI, 2026) ligger under nivån för högsta högvatten vid ett 100-årsflöde i älven. Denna kan därmed komma att översvämmas i nuläget.

Förändringar och konsekvenser

Beräkningar visar att den dämning som de nya broarna ger upphov till är mycket marginell. Vattennivåerna strax uppströms de nya broarna förväntas öka marginellt – med cirka 1,5 cm i Lillån och 2,5 cm i Storån vid ett 100-årsflöde. Denna höjning bedöms inte medföra någon betydande förändring jämfört med dagens förhållanden (SMHI, 2026).

Vid modellering av framtida högvattenföringar enligt klimatscenarier för år 2100, indikerar resultaten minskade flöden och lägre vattennivåer. Detta till följd av att klimatförändringarna i norra Sverige bedöms leda till en mindre markant vårflood i samband med snösmältning och då havsvattenståndet, som påverkar älvens vattennivå vid Ön, förväntas stiga mindre än landhöjningen i Umeåtrakten.

Mot bakgrund av detta bedöms planförslaget endast medföra obetydliga konsekvenser vad avser risker för människors hälsa och säkerhet kopplat till översvämning.

Räddningstjänst

Idag har räddningstjänsten åtkomst till Ön via Öbron samt anslutning vid Kolbäcksleden.

Förändringar och konsekvenser

De nya gång- och cykelbroarna samt dess anslutningar planeras utformas så att service- och snöröjningsfordon kan trafikera broarna. Det innebär att även räddningstjänst (ej brandbilar) och ambulans kan ta sig fram vid en eventuell insats på broarna.

Genomförandefrågor

Under detta avsnitt redovisas de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Även konsekvenserna av dessa åtgärder redovisas.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Målsättningen är att detaljplanen ska antas hösten 2026. Den preliminära tidplanen baseras på att inga större förändringar sker under planprocessen.

Genomförandet kan påbörjas tidigast 2027. Tidpunkten för detta baseras på förutsättningen att beslutet att anta detaljplanen inte överklagas. Vid ett överklagande kan tidpunkten för detaljplanens laga kraft förskjutas.

Exploateringen kommer inledas med projektering och framtagande av nödvändiga förarbeten, tillstånd m.m.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag planen får laga kraft.

En detaljplan får enligt 4 kap. 39 § plan- och bygglagen (2010:900) inte ersättas, ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Undantag kan göras om det behövs en ny detaljplan på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid den ursprungliga planläggningen. Undantag kan även ges för införande av bestämmelser om fastighetsindelning eller vissa rättigheter (exempelvis servitut). Om planen ersätts, ändras eller upphävs under genomförandetiden kan berörda fastighetsägare ha rätt till ersättning av kommunen.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad byggrätt i enlighet med detaljplanen. Efter genomförandetidens utgång kan kommunen ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägare får någon ersättning för byggrätt som inte kan

utnyttjas. I övrigt ligger detaljplanen fast och fortsätter gälla till dess att den ersätts, ändras eller upphävs.

Avtal

Planavtal

Planavtal har tecknats mellan sökande och Umeå kommun, Detaljplanering, 2024-09-17. Avtalet syftar till att reglera kostnader för arbetet med att upprätta denna detaljplan.

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal beskriver bl.a. hur kostnaderna som uppstår när en detaljplan genomförs ska fördelas mellan kommunen och övriga exploatörer inom området. Den planerade stadsutvecklingen på Ön innebär omfattande ut- och ombyggnad av allmänna anläggningar och därmed stora investeringskostnader. Utvecklingen av Ön beskrivs i den fördjupade översiktsplanen, Fördjupning för Ön.

Projektet Norra Ön består av två detaljplaner som handläggs parallellt. Två gång- och cykelbroar samt en gång- och cykelkoppling över Ön planläggs i denna detaljplan (BN-2024/00060, *Ön 1:96, broetapp*) medan övrig planerad bebyggelse planläggs i detaljplan för Norra Ön (BN-2013/00345, *Ön 1:96 m.fl Norra Ön*). Umeå kommun avser inte att teckna exploateringsavtal för denna plan som avser broetappen.

Investeringarna i allmänna anläggningar inom Norra Ön (både BN-2024/00060, *Ön 1:96, broetapp* och BN-2013/00345, *Ön 1:96 m.fl. Norra Ön*) möjliggör även för andra fastighetsägare inom planområdet Norra Ön samt fastighetsägare i byarna på Ön att utveckla sina fastigheter. De fastighetsägare som nyttjar denna utvecklingsmöjlighet bör därför också bära en skälig del av kostnaderna för utbyggnad av de allmänna anläggningarna genom att medfinansiera investeringarna. Medfinansiering görs genom att en exploateringsersättning erläggs.

Exploateringen på Ön kommer att ske succesivt genom en etappvis utbyggnad under en längre tidsperiod. Det innebär att medfinansiering genom exploateringsersättning kan utgöra betalning för redan utförda åtgärder såväl som förskottering av åtgärder som ska utföras längre fram i tid. Finansiering av de broar som planläggs i denna detaljplan kan komma att ingå i exploateringsersättning. Ett särskilt dokument för exploateringsersättning, dels inom planområdet Norra Ön (BN-2013/00345, *Ön 1:96 m.fl Norra Ön*) dels för övriga Ön, ska upprättas.

Huvudmannaskap

Huvudmannaskap för allmän plats

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet. Kommunen ansvarar för utbyggnad och drift av allmän plats.

Fastighetsrättsliga frågor

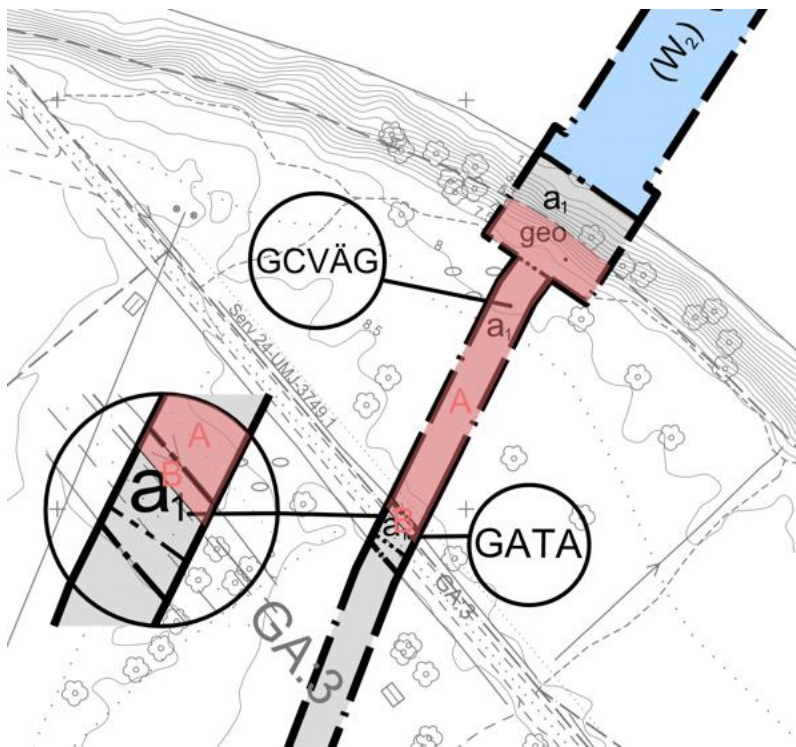
Fastighetsbildning

Detaljplanen medför att delar av befintliga privatägda fastigheter kan överföras till en kommunägd fastighet. För mark utlagd som allmän platsmark gäller att kommunen har en ovillkorlig rätt och en ovillkorlig skyldighet att lösa in marken på fastighetsägarens begäran. Det innebär att kommunen har rätt att lösa in mark för allmänna platser som kommunen ska vara huvudman för enligt detaljplanen. Markåtkomst och inlösen av mark kommer att ske enligt Fastighetsbildningslagen genom lantmäteriförrättning. Ersättning för den mark som överförs till kommunen bestäms enligt Expropriationslagen.

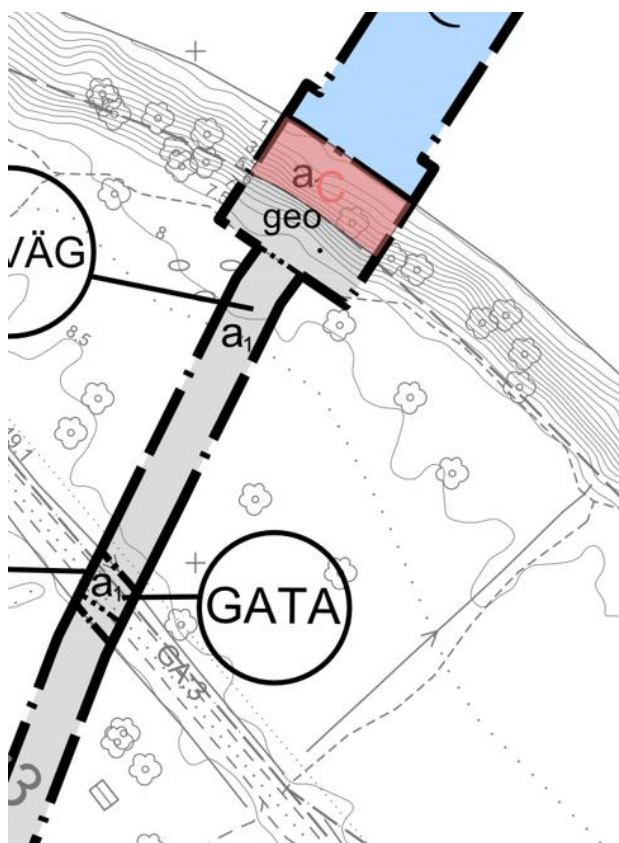
Fastighetsbildning sker efter ansökan om lantmäteriförrättning. Ansökan inlämnas till Umeå kommun, Lantmäterimyndigheten. Umeå kommun, Mark och exploatering, ansvarar för att ansöka om samt bekosta förrättningen.

Fastighet	Förändringar och konsekvenser
Ön 2:29	Markområde A planläggs som allmän platsmark [GCVÄG] och markområde B planläggs som allmän platsmark [GATA] . Markområdena överförs till kommunägd fastighet. Se Figur 33.
Ön 2:19	Markområde C som avser landfäste planläggs som allmän platsmark [GCVÄG] . Se Figur 34. Rättighet för landfäste samt gång- och cykelbro över Storån kommer att belasta fastigheten Ön 2:19. Se Figur 35.
Umeå 2:1 (kommunägd)	Del av fastighet planläggs som allmän platsmark [GCVÄG] och vattenområde [W₂] .
Umeå 8:11 (kommunägd)	Del av fastighet planläggs som allmän platsmark [GCVÄG] och vattenområde [W₂] .
Ön 5:36 (kommunägd)	Del av fastighet planläggs som allmän platsmark [GCVÄG] och [GATA] .
Ön 1:96 (kommunägd)	Del av fastighet planläggs som allmän platsmark [GCVÄG] .

Ön 1:44 (kommunägd)	Del av fastighet planläggs som allmän platsmark [GCVÄG] och vattenområde [W₁] .
Ön 1:39	Del av fastigheten planläggs som allmän platsmark [GCVÄG] och vattenområde [W₁] . Rättighet för gång- och cykelbro över Lillån kommer att säkerställas med servitut och belasta fastigheten Ön 1:39. Se Figur 35.
Teg s:25	Del av Teg s:25 kommer att planläggas som allmän platsmark [GCVÄG] och vattenområde [W₁] . Rättighet för gång- och cykelbro över Lillån kommer att säkerställas med servitut och belasta Teg s:25. Se Figur 35.



Figur 33. Marköverföringar Ön 2:29.



Figur 34. Marköverföringar Ön 2:19.



Figur 35. Rättighet för gång- och cykelbro på Ön 1:39, Teg s:25, Ön 1:44 (sydväst) och Ön 2:19 (nordöst). Se röda markeringar.

Gemensamhetsanläggningar

En gemensamhetsanläggning bildas genom prövning och beslut i en så kallad anläggningsförrättning av lantmäterimyndigheten. Det kan bli aktuellt när det finns gemensamma behov hos flera fastigheter som behöver lösas i ett gemensamt sammanhang, exempelvis tillfartsvägar, avloppsledningar etcetera.

Inom planområdet finns gemensamhetsanläggning GA:3 (Nabbvägen). Detaljplanen reglerar att del av Nabbvägen planläggs med allmän plats GATA med kommunalt huvudmannaskap, detta för att Nabbvägen fortsättningsvis ska kunna nyttjas för biltrafik. Konsekvenserna för förvaltande vägförening är att kommunen har väghållaransvar för den bit av vägen där gång- och cykelväg korsar Nabbvägen.

Vid en eventuell framtida omprövning av gemensamhetsanläggningen prövas bland annat frågor om gemensamhetsanläggningens utformning och placering. Initiativrätt till att ansöka om sådan lantmäteriförrättning har exempelvis kommunen och berörda fastighetsägare.

Servitut

Servitut är en rätt för ägaren av en fastighet att på ett visst bestämt sätt använda en annan fastighet (rättigheten är kopplat till fastigheten och inte person). Det kan till exempel röra sig om rätten att ta väg eller nyttja en brunn på annans fastighet. Det finns två typer av servitut, officialservitut och avtalsservitut. Ett officialservitut bildas eller upphävs genom lantmäteriförrättning, efter ansökan och prövning. Servitutet redovisas i fastighetsregistret och är knutet till fastigheten och gäller oavsett vem som äger den. Bildandet av officialservitut bekostas i huvudregel av sökanden. Officialservitut gäller för all framtid till det upphävs av Lantmäterimyndigheten efter ansökan och prövning.

Ett avtalsservitut bildas genom avtal mellan berörda fastighetsägare. Avtalet måste innehålla vissa moment som framgår av jordabalken. Servitutet gäller tills vidare om inte annat har överenskommits. Ett avtalsservitut kan skrivas in i fastighetsregistret. Inskrivning sker genom en skriftlig ansökan till Fastighetsinskrivningen.

Planområdet berör befintligt servitut, officialservitut. Umeå kommun har tecknat nya servitut för rättighet att anlägga och ha de nya gång- och cykelbroarna.

Ledningsrätter

Ledningsrätt är en servitutsliknande rättighet att använda någon annans mark för ledningsändamål. Ledningsrätt kan upplåtas för ledningar för allmänna ändamål såsom vatten och avlopp, data och telekommunikationsledningar. Ledningsrätt kan endast inrättas av lantmäterimyndigheten. Ledningsrätt gäller för all framtid eller tills den upphävs av Lantmäterimyndigheten efter ansökan och prövning. Vid bildande och upphävande kan det bli aktuellt med ersättning som bestäms i lantmäteriförrättningen.

De fastigheter som berörs är Umeå 2:1 och Umeå 8:11 ledningsrätten omfattar en starkströmsledning som ägs av Umeå energi.

Ledningsrätt

Konsekvenser och åtgärder

2480K-2018/88.1

Ledningsrätten kan vara kvar.

I detta fall, där den befintliga ledningen ska vara kvar i befintligt läge inom detaljplanen, säkras det i detaljplanen genom att området planläggs som allmän platsmark **[GC-VÄG]**. Ledningen och behov av ev flytt/justering av läge ska hanteras i projekteringen av broarna i dialog med Umeå Energi.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Detaljplanens syfte är att möjliggöra anläggandet av två gång- och cykelbroar samt en gång- och cykelväg mellan dem.

Behov av ytterligare utredningar eller tillstånd

Den planerade bron utgör tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken och ska därför prövas genom en tillståndsansökan i mark- och miljödomstolen. Anläggande av bro inklusive tekniska konstruktioner förutsätter miljödom. Tillståndsansökan planeras att lämnas in till mark- och miljödomstolen under 2026. Umeå kommun ansvarar för att lämna in tillståndsansökan.

Inför exploatering kommer särskilda utredningar och tillstånd att krävas, exempelvis detaljerad projektering av broarna och gång- och cykelvägen.

Ekonomiska frågor

Ekonomiska konsekvenser för privata fastighetsägare inom planområdet

Detaljplanen medför att mark behöver överföras från privatägd fastighet till en kommunägd fastighet, se *Fastighetsrättsliga frågor*. Ersättning för markinlösen utgörs av ekonomisk ersättning. Ersättning sker genom värdering i lantmäteriförrättning.

Detaljplanen medför också att kommunen behöver rättighet att använda annan fastighet, i detta fall tre privatägda fastigheter i älven, se *Fastighetsrättsliga frågor*. Servitutsavtal har tecknats. Ersättningsfrågan hanteras i tillstånd för vattenverksamhet.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Genomförandet av detaljplanen medför kostnader för Umeå kommun.

Kommunens exploateringsbudget får kostnader för:

- Framtagande av detaljplan med tillhörande utredningar
- Inlösen av mark samt ersättning för rättigheter
- Projektering och utbyggnad av allmän plats, d.v.s. gång- och cykelbroar samt gång- och cykelväg inom och i anslutning till planområdet
- Lantmäteriförrättningar

Kommunens investeringsbudget får kostnader för:

- Projektering och utbyggnad av allmän plats, d.v.s. gång- och cykelbroar samt gång- och cykelväg inom och i anslutning till planområdet

Kommunens driftsbudget får kostnader för:

- Drift och underhåll av allmän plats såsom snöröjning, löpande underhåll, reparationer m.m.

Ekonomiska konsekvenser för övriga berörda

Om befintliga ledningar behöver flyttas eller om ledningsnätet behöver kompletteras kan kostnader uppstå för berörda ledningsbolag.

Umeå energi får kostnader för utbyggnad av ledningsnät för el och fjärrvärme.

Planavgift

Planavgift regleras i ett särskilt planavtal.

Medverkande

Deltagande kommunala verksamheter:

Detaljplanering

Gator och parker

Lantmäteri

Mark och exploatering

Miljö- och hälsoskydd

Deltagande kommunala bolag:

Umeå Energi AB

Vatten och avfalls kompetens i norr AB (VAKIN)

Källor

Fotografier: Umeå kommun, om inte annat anges

Ortofoton: Lantmäteriet, om inte annat anges

Kartor och illustrationer: Umeå kommun, om inte annat anges

Bilaga

Planbestämmelser med lagstöd

Eftersom varje reglering ska ha stöd i detaljplanens syfte ställs krav på att stödet ska motiveras i planbeskrivningen. Motiv till planbestämmelser redovisas nedan i Tabell 4.

Detaljplanens syfte

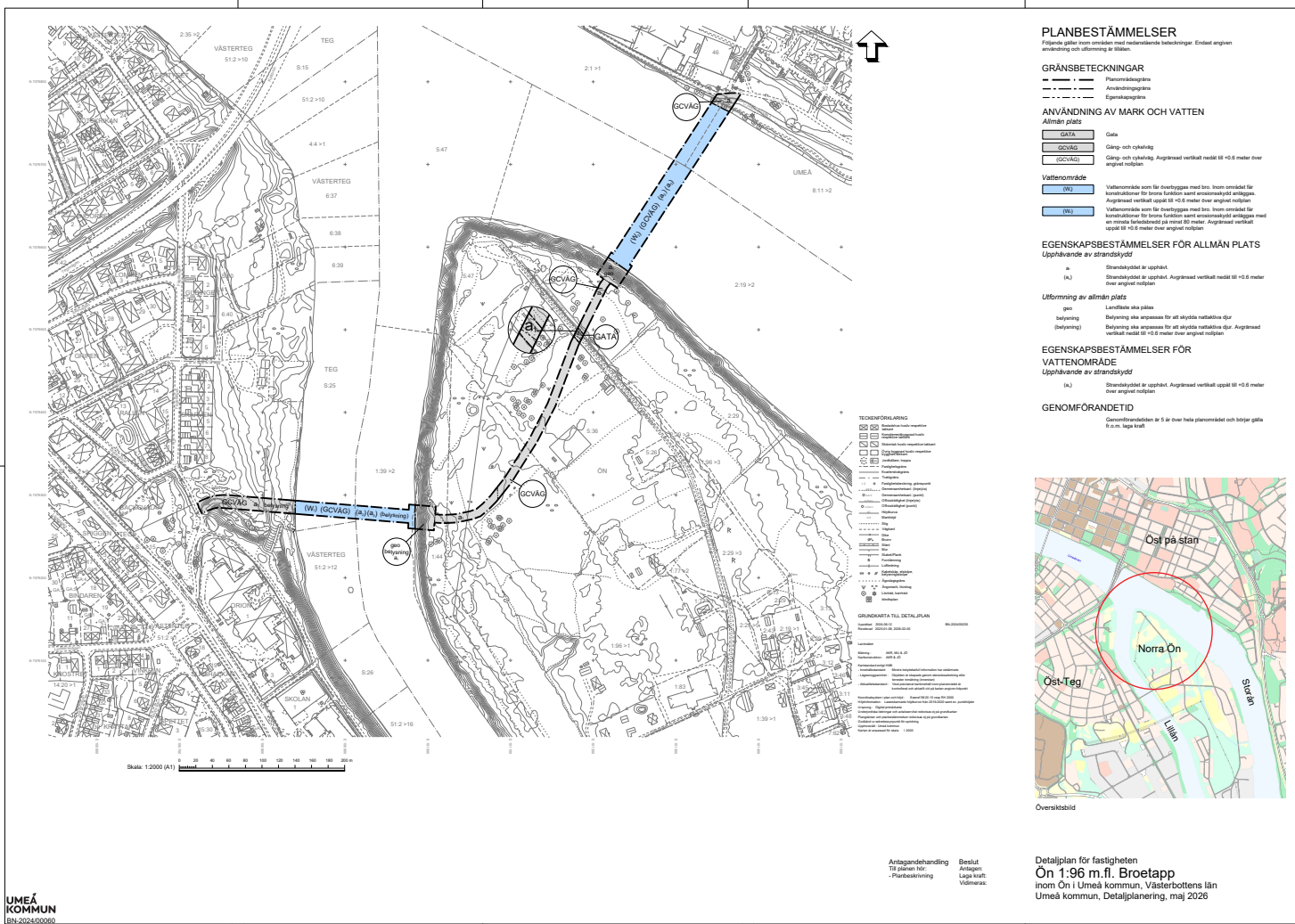
Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på Norra Ön.

Tabell 4. Redovisning av planbestämmelser med motivering och lagstöd.

Planbestämmelse	Motivering	Lagstöd
Allmän plats		
GATA	En liten del av befintlig väg, Nabbvägen, planläggs som gata för att möjliggöra fortsatt biltrafik på Nabbvägen.	2 kap. 3 § 1 PBL, 2 kap. 6 § 6 PBL
GCVÄG	Ny gång- och cykelväg med syfte att binda samman Teg med Öbacka via Ön. Bestämmelsen reglerar både anslutningar mellan de nya broarna och befintliga gång- och cykelvägar samt en ny gång- och cykelkoppling över Norra Ön mellan broarna.	2 kap. 3 § 1 PBL
(GCVÄG)	Ny gång- och cykelväg över Storån och Lillån. Regleringen möjliggör för ny allmän gång- och cykelbro. Bron är tänkt att byggas över och med mellanstöd i älven och bestämmelsen hänger ihop med regleringen av vattenområdet W ₁ och W ₂ . Användningen är vertikalt avgränsad nedåt till +0,6 meter över angivet nollplan. Regleringen i detaljplanen med vertikal avgränsning syftar till att möjliggöra för nya broar samtidigt som användningen av öppet vatten för älven kvarstår.	2 kap. 3 § 1 PBL
Vattenområde		
(W₁)	Där gång- och cykelvägen går på bro över Lillån regleras vattenområde som får överbyggas	2 kap 3 § 3 PBL

	med gång- och cykelbro. Inom vattenområdet får även konstruktioner för brons funktion samt erosionsskydd anläggas. Användningen avgränsas vertikalt uppåt till +0,6 meter över angivet nollplan. Regleringen i detaljplanen med vertikal avgränsning syftar till att möjliggöra för nya broar samtidigt som användningen av öppet vatten för älven kvarstår.	
(W₂)	Där gång- och cykelvägen går på bro över Storån regleras vattenområde som får överbyggas med gång- och cykelbro. Inom vattenområdet får även konstruktioner för brons funktion samt erosionsskydd anläggas med en minsta farledsbredd på minst 80 meter. Användningen avgränsas vertikalt uppåt till +0,6 meter över angivet nollplan. Regleringen i detaljplanen med vertikal avgränsning syftar till att möjliggöra för nya broar samtidigt som användningen av öppet vatten för älven kvarstår.	2 kap 3 § 3 PBL
Egenskapsbestäm- else för allmän plats		
a₁	Strandskyddet är upphävt Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att markområden inom 100 meter från Lillån respektive Storån kan ianspråkta för gång- och cykelvägar.	2 kap. 3 § 1 PBL
(a₂)	Strandskyddet är upphävt. Avgränsad vertikalt nedåt till +0,6 meter över angivet nollplan. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att allmän plats i form av gång- och cykelbroar ska kunna åstadkommas, inom 100 meter från strandlinjen, över Lillån.	2 kap. 3 § 1 PBL
(a₃)	Strandskyddet är upphävt. Avgränsad vertikalt nedåt till +0,6 meter över angivet nollplan. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att allmän plats i form av gång- och cykelbroar ska kunna åstadkommas, inom 100 meter från strandlinjen, över Storån.	2 kap. 3 § 1 PBL
(belysning)	Belysning ska anpassas för att skydda nattaktiva djur.	2 kap. 6 § 1 PBL

	Kring Lillån förekommer fladdermöss som är fridlysta. Fladdermössen är nattaktiva och känsliga för ljusstörningar. För att minska påverkan från belysning på och kring gång- och cykelbron över Lillån behöver belysningen anpassas för att skydda fladdermössen. Regleras med utformningsbestämmelse av allmän plats som gäller gång- och cykelbro över Lillån. Bestämmelsen avgränsad vertikalt nedåt till +0,6 meter över angivet nollplan.	
belysning	Belysning ska anpassas för att skydda nattaktiva djur. Kring Lillån förekommer fladdermöss som är fridlysta. Fladdermössen är nattaktiva och känsliga för ljusstörningar. För att minska påverkan från belysning på och kring gång- och cykelbron över Lillån behöver belysningen anpassas för att skydda fladdermössen. Regleras med utformningsbestämmelse av allmän plats som gäller gång- och cykelväg på var sida av Lillån.	2 kap. 6 § 1 PBL
geo	Landfäste ska pålas. För att landfästen ska utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till de geotekniska förhållandena på platsen och säkerhetsaspekter regleras genom utformningsbestämmelse för allmän plats för landfästen på Norra Ön att de ska pålas.	2 kap. 5 § 5 PBL
Egenskapsbestämmelse för vattenområde		
(a₄)	Strandskyddet är upphävt. Avgränsad vertikalt uppåt till +0,6 meter över angivet nollplan. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att konstruktioner för gång- och cykelbrons funktion samt erosionsskydd ska kunna utföras inom 100 meter från Lillåns strandlinje.	2 kap. 3 § 1 PBL
(a₅)	Strandskyddet är upphävt. Avgränsad vertikalt uppåt till +0,6 meter över angivet nollplan. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att konstruktioner för gång- och cykelbrons funktion samt erosionsskydd ska kunna utföras inom 100 meter från Storåns strandlinje.	2 kap. 3 § 1 PBL





Detaljplan för fastigheten Ön 1:96 m.fl - broetapp inom Ön i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för fastigheterna Ön 1:96 m.fl. har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön.

Planen handläggs med utökat planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2025-02-17 t.o.m. 2025-03-14. Samråds-krets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Nedan görs en sammanfattning av inkomna synpunkter, vilka kan begäras ut i sin helhet.

LÄNSSTYRELSEN

Yttrandet redovisas i sin helhet.

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Syftet med detaljplanen

Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på norra Ön.

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas. Bedömningen förutsätter att de synpunkter som framgår nedan inarbetas i detaljplanen.

Riksintressen

Riksintresset för yrkesfiske, Umeälven, bedöms inte påverkas negativt av planens genomförande. Riksintresseutpekandet omfattar Umeälven på grund av att denna används av olika fiskarter för att vandra till och från lek och uppväxtområden. Uppförande av broar kommer inte att långsiktigt påverka vandringsmöjligheterna, även om störningar kan antas uppstå under byggskedet.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för vatten

Hydrologin i vattenförekomsten påverkas främst av vattenkraften, men morfologi och sidledes konnektivitet är påverkad av stadens hårdgjorda ytor inom älvens närområde och de utfyllnader som utgör stora delar av älvens stränder.

För att nå miljökvalitetsnormen behöver detta förbättras, inte stadigt försämrats vilket är trenden idag. Det behövs en helhetssyn på hur älven genom Umeå påverkas av exploatering då det är den kumulativa påverkan på vattenförekomsten som ska bedömas. Strandmiljöerna (både strand och älvens grunda områden) och skuggande trädbårder har försvunnit i flera av vattenförekomstens delar genom staden. Exempel på detta är stranden mellan Konstnärligt campus och Väven samt området vid VAKIN på Ön.

I planbeskrivningen konstateras att förekomsten av sulfid/sulfatjord samt ytavrinning vid anläggningsarbeten kan belasta älven med föroreningar och sedimenttransport och riskera möjligheten att följa MKN vatten. Det konstateras också att påverkan på MKN kommer att hanteras i kommande MKB. Även frågan om risk för påverkan på bottenmiljön och risk för erosion och sedimenttransport ska utredas i kommande MKB. Länsstyrelsen bedömer att kommunen har identifierat viktiga vattenfrågor och att dessa ska utredas vidare inför beslut om genomförande. Länsstyrelsen kan inte lämna ytterligare synpunkter i nuläget utan väntar in kommande MKB för att kunna göra mer detaljerade bedömningar.

Strandskydd

Strandskyddet gäller även i vattenområdet. Broarna måste därför utformas så att det är möjligt att även fortsättningsvis nyttja vattnet för friluftsliv, med exempelvis kanot och båt. Eventuella konsekvenser för detta bör beskrivas i planbeskrivningen, likaså hur broarna ska utformas och vilken segelfri höjd som planeras. Länsstyrelsen delar kommunens motivering till upphävande av strandskyddet.

Geotekniska frågor – risk för ras, skred och erosion

Länsstyrelsen har mottagit yttrande från Statens Geotekniska Institut. Detta bifogas i sin helhet. Länsstyrelsen delar de synpunkter som där framgår.

Övriga frågor

Naturvärden

På platsen för detaljplanen finns områden med höga och påtagliga naturvärden och lövskogen i området som helhet fyller en viktig ekologisk funktion för konnektivitet och biologisk mångfald längs Umeälven. Detaljplanen innebär att delar av dessa områden påverkas/försvinner och konsekvenserna av det ska beskrivas tydligt i MKB:n. Kommunen behöver därefter motivera lokaliseringen och varför en sådan påverkan kan accepteras samt motivera lämpligheten för det intrång i dessa miljöer som detaljplanen kommer att innebära.

Kommunen behöver beskriva hur mycket (arealen) lövskogsmiljö/ strandskogsmiljö samt vilka identifierade värden (död ved, naturvärdesträd, äldre träd) som förväntas försvinna resp. påverkas av detaljplanen. I beskrivningen ska det också framgå hur stor andel av Norra Öns lövskogsmiljö/strandskogsmiljö som detta motsvarar.

En specifik artskyddsutredning tas fram för planen. Påverkan på fridlysta arter såsom fladdermöss och fågelarter ska där beskrivas och bedömas. Vitryggig hackspett har diskuterats i omgångar vid detaljplaner vid Ön. Området ligger inom ett potentiellt revir samt inom värdetrakt för vitryggig hackspett så det är viktigt att denna art utreds och bedöms utifrån artskyddsförordningen. Hur nyttjar arten området? Vad innebär ianspråktagandet av marken för arten? Kumulativa effekter? Vilka utredningar har utförts hittills?

Även kumulativa effekter behöver utredas i MKB:n. Det pågår ett flertal andra planarbeten som innebär påverkan på strandskogar/lövskogar på ön och det har tidigare också utförts arbeten på Ön (erosionsskydd vid avloppsreningsverket tex) som behöver vägas in i den kumulativa utredningen.

Erosionsskydd

Erosionsskydd i strandkant och vid brostöd bör utformas så att de så långt som möjligt fungerar som livsmiljöer för växter och djur. Exponerad sprängsten eller annat likartat grovt substrat i strandkant och älvbotten bör undvikas eftersom det inte fungerar som habitat för växter, insekter, musslor mm. Naturvärdesinventeringen som Pelagia gjort stödjer det resonemanget.

Räddningstjänst

Planbeskrivningen bör uppdateras med ett avsnitt om åtkomst för räddningstjänst och ambulans vid en eventuell insats på broarna. Det bör framgå hur/om dessa kommer kunna köra på och/eller parkera nära brofästen på en/båda sidor älven.

Arkeologi

I den arkeologiska utredning som utförts i området har det inte påträffats några fornlämningar. Anläggandet av GC-vägen kommer därför inte att innebära några ytterligare arkeologiska undersökningar.

Buller

Enligt den översiktliga bullerutredningen är det 18 fastigheter som är bullerpåverkade under projektiden. De mest bullerpåverkande aktiviteterna torde vara pålning och eventuell spontning, så det vore bra med en översiktlig skattning av omfattningen av dessa aktiviteter och vilka förebyggande åtgärder som kan vidtas. Enligt planhandlingarna är projektiden fem år för de två broarna. Om möjligt bör det i MKB framgå hur broarna planeras att byggas, avseende tidsaspekten. Kommer kommunen att färdigställa den ena bron först och sedan påbörja det andra broprojektet eller sker detta parallellt?

Kommentar

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar en beskrivning hur älven, genom Umeå, kumulativt påverkas av exploatering. Redovisningen kommer särskilt att fokusera på kumulativa effekter på strandlövskogar, älvens morfologi och sidledes konnektivitet. Påverkan på MKN vatten i form av föroreningar och sedimenttransport redovisas i MKB liksom frågan om risk för påverkan på bottenmiljön.

Planbeskrivningen kompletteras med att det även fortsättningsvis kommer vara möjligt att nyttja vattnet för friluftsliv, med exempelvis kanot och båt. Detaljplanen reglerar inte hur broarna ska utformas eller den segelfria höjden.

Konsekvenserna av ett genomförande av detaljplanen för de områden med höga och påtagliga naturvärden och lövskogen i området, som fyller en viktig ekologisk funktion för konnektivitet och biologisk mångfald längs Umeälven, kommer tydligt att beskrivas i MKB:n. I den beskrivningen kommer det att framgå hur mycket (arealen) lövskogsmiljö/ strandskogsmiljö samt vilka identifierade värden (död ved, naturvärdesträd, äldre träd) som förväntas försvinna resp. påverkas av detaljplanen. I beskrivningen ska det också framgå hur stor andel av Norra Öns lövskogsmiljö/strandskogsmiljö som detta motsvarar.

En specifik artskyddsutredning tas fram för planen i vilken påverkan på fridlysta arter såsom fladdermöss och fågelarter beskrivs och bedöms. Kumulativa effekter på naturvärden av andra pågående planer och projekt på Ön kommer också att beskrivas.

Detaljplanen reglerar inte hur erosionsskydd kommer att utformas men planbeskrivningen kommer att kompletteras med en redogörelse för hur ett sådant erosionsskydd skulle kunna se ut. Planbeskrivningen uppdateras

också med ett avsnitt om åtkomst för räddningstjänst och ambulans vid en eventuell insats på broarna.

MKB kompletteras, med hänvisning till buller under byggskedet, hur broarna planeras att byggas, avseende tidsaspekten samt en översiktlig skattning av omfattningen av dessa aktiviteter och vilka förebyggande åtgärder som kan vidtas. Miljöeffekter som uppstår under anläggningsarbeten för bron regleras i huvudsak inom den parallella processen för tillstånd vattenverksamhet. Generellt regleras just byggbuller av Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15.

Geotekniska frågor – risk för ras, skred och erosion kommenteras nedan under yttrande från Statens geotekniska institut.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT (bilaga till länsstyrelsens yttrande)

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i vår granskning.

Underlag:

1. Plankarta, februari 2025.
2. Planbeskrivning, februari 2025.
3. PM Geoteknik, Tyréns, 2016-12-19, rev. 2021-10-22.
4. Markteknisk undersökningsrapport geoteknik (MUR/Geo), Tyréns, 2016-12-19, rev. 2021-10-22.
5. Erosions- och åtgärdsutredning, Tyréns, 2022-04-20.
6. Översiktlig broutredning, ÅF, november 2019.

SGI:s synpunkter

Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion.

SGI har tidigare lämnat synpunkter på ett detaljplaneförslag (samrådshandling) daterat januari 2021. SGI:s yttrande är daterat 2021-02-08 med dnr 5.1-2101-0004. Aktuellt planförslag ingick då som en del i det tidigare planförslaget.

I det tidigare yttrandet framförde SGI att stabiliteten för brofästena behöver utredas och redovisas. I reviderad version av [3] har kompletterande stabilitetsberäkningar utförts för brofästena till de två gc-broarna som ingår i aktuellt planförslag. Det saknas dock redovisning av fält- och laboratorieundersökningar på landsidorna (sektion M-M och O-O), så stabilitetsberäkningarna för dessa brofästen kan betraktas som översiktliga. SGI anser

att det geotekniska underlaget och utredningen av stabiliteten för samtliga brofästen behöver uppfylla som lägst detaljerad utredningsnivå enligt SGI Vägledning 8.

Läget för den västra bron över Lillån har ändrats sedan det tidigare planförslaget, vilket innebär att beräkningen i sektion M-M är inaktuell. SGI anser att en revidering behöver göras.

I beräkningssektionerna L-L, N-N och O-O har beräkningar gjorts för enbart befintliga förhållanden och i sektion M-M endast för planerade förhållanden. SGI anser att stabiliteten behöver redovisas för befintliga och planerade förhållanden. I [3] kapitel 6.4.4 anges att stabilitetshöjande åtgärder behövs för brostöden, exempel ges på förstärkningsåtgärder såsom avlastning med lättfyllning eller stödkonstruktioner som t.ex. bankpålning. Vidare anges att lämpliga åtgärder är något som måste säkerställas vid detaljprojekteringen av vägarna/broarna. SGI anser att en genomförbar lösning behöver redovisas i planskedet och att det behöver införas bestämmelser i plankartan som säkerställer att åtgärder utförs. SGI kan dock inte utläsa att det finns bestämmelser i plankartan.

I [5] bedöms att bottenytan vid landfästena och brostöden behöver erosionsskyddas. I bestämmelserna W 1 o c h W 2 a n g e s att "...erosionsskydd får anläggas...". SGI rekommenderar länsstyrelsen att bedöma om detta är en tillräckligt tydlig bestämmelse som säkerställer att erosionsskydd utförs.

I [3] och [5] framgår att stabilitetshöjande och erosionssäkrande åtgärder behöver utföras på vardera sidan om brostöden på Ön. Det har ännu inte klarlagts om sådana åtgärder även krävs på landsidorna av de båda broarna, men SGI anser att det behöver utredas. Om ett initialt ras eller skred inträffar vid sidan av ett brofäste kan det medföra risk för sidogripande sekundärscred som når in i planområdet (påverkar gc-vägen). SGI anser att förstärkningsåtgärder därför behöver utföras vid sidorna av brofästena i samband med planens genomförande. Planområdets nuvarande gränser och bestämmelser säkerställer dock inte att sådana åtgärder utförs. SGI rekommenderar kommunen och länsstyrelsen att bedöma om planområdet behöver utökas och/eller bestämmelser införas för att säkerställa åtgärder som gör att sidostabiliteten blir tillfredsställande.

I [3] kapitel 5 anges att bestämning av valda värden har viktats mot resultaten från direkta skjuvförsök och att utvärdering av CPT-sondering med hänsyn till sulfidjord ger erfarenhetsmässigt för låga värden inom utredningsområdet. I [4] förefaller dock korrigerade värden från CPT-utvärdering med hänsyn till sulfid överensstämma relativt väl med resultaten från direkta skjuvförsök. SGI anser att denna bedömning bör ses över och att ett förtydligande bör införas i [3] som underbygger den gjorda bedömningen.

De geotekniska handlingarna bör kompletteras med grafiska sammanställningar av härledda värden för skjuvhållfasthet kring brostöden. Redovisningen bör förtydligas så att det framgår om de lokala förhållandena kring

brostöden avviker från (eller överensstämmer med) det generella medelvärde för skjuvhållfasthet inom utredningsområdet som helhet.

Kommentar

De geotekniska utredningarna kompletteras så att stabiliteten kan redovisas både för befintliga och planerade förhållanden i samtliga aktuella sektioner.

Det geotekniska underlaget och utredningen av stabiliteten för samtliga brofästen kompletteras till att uppfylla som lägst detaljerad utredningsnivå enligt SGI Vägledning 8.

Bedömningen i kap 5 förtydligas och de geotekniska handlingarna kompletteras med grafiska sammanställningar.

Kommunen anser att regleringen enligt W1 och W2 är tillräckliga bestämmelser för att säkerställa att erosionsskydd utförs. Planområdet anpassas till att omfatta de markområden som krävs för förstärkning kring brofästena.

SKANOVA

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen. Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten lämnar inget yttrande i ärendet.

LANTMÄTERI

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter gällande samrådshandlingarna i ovan rubricerat ärende.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Planbeskrivningen

Anläggandet av bron medför negativa konsekvenser för värdefulla naturmiljöer och skyddade arter som ska utredas vidare i MKB:n.

Planbeskrivningen behöver då kompletteras med skyddsåtgärder både inom och utanför planområdet för att minska de negativa konsekvenserna för naturmiljöer och säkerställa en gynnsam lokal populationsutveckling för berörda skyddade arter.

Vid cykelvägen på Tegssidan ligger en jordkällare som både har ett kulturellt och värde som ett potentiell vinterkvarter för fladdermöss.

För att säkerställa brokonstruktionen kan det behöva utföras stabilitetshöjande åtgärder vid broarnas landfästen. Förtydliga om åtgärder för att höja stabiliteten av strandbrinken kommer ske inom detaljplaneområdet,

alternativt utöka detaljplaneområdet eftersom stabilitetsåtgärderna innebär varaktig ändring av nuvarande markförhållandena.

Under arbetet med detaljplanen för att skapa förutsättningar för bostäder och verksamheter på norra Ön föreslogs det i dagvattenutredningen att avleda dagvattnet via ledningar vid brofästena. Detta för att minska påverkan på strandmiljöerna. Om detta fortfarande är aktuellt bör broplanen kompletteras angående detta.

Samrådsunderlaget

I MKB bör det redovisas påverkan av brobygget och anläggning av GC-stråk på en jordkällare på Teg. Källaren har mycket höga värden som potentiell övervintringsplats för fladdermöss eftersom den är ostörd och troligtvis håller en temperatur över noll grad under vintern. Det finns inget skräp i källaren och massor med springor av olika bredd och djup som passar som gömslen för fladdermöss.

Enligt tidigare yttranden från Länsstyrelsen gällande ärenden i Umeälslandskapet bör det den kumulativa påverkan som broarna har på sidledes konnektivitet och svämplaner utredas som ingår i bedömningen om broarnas påverkan på den ekologiska statusen vattenförekomsten.

Umeälven och dess stränder med strandlövskogar är en viktig spridningskorridor för artspridningen längs älven. I MKB:n behöver broarnas kumulativa påverkan på artspridningen längs älvdalen beaktas. Observera att belysta broar kan vara stora barriärer för nattaktiva djur. Belysningen behöver anpassas för att minska barriäreffekten.

Utreda i MKB:n hur störda naturmiljöerna efter anläggningen av broarna kan återställas. Frågan gäller förutom återställningen av arbetsområdet främst naturmiljön vid och i anslutning till brofästena där en återställning av naturmiljön vid strandbrinkarna förväntas begränsa fragmenteringen av naturmiljöerna längs ån, gestaltas för att skapa trygghet för gående och cyklister på bron samt minska erosionsrisk vid brofästen.

Kommentar

Konsekvenser för värdefulla naturmiljöer och skyddade arter kommer att utredas vidare i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Jordkällaren på Tegssidan påverkas inte av planförslaget men eventuell påverkan under byggskedet utreds i MKB. För övriga kompletteringar av MKB se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Planhandlingarna kommer att kompletteras med förtydliganden kring de stabilitetsåtgärder som krävs för ett genomförande av planen och planområdet ska omfatta de markområden som berörs av erosions- och stabilitetsåtgärder.

Den dagvattenlösning som föreslås i detaljplanen för Norra Ön bedöms kunna genomföras men aktualiseras först när projektet ska genomföras.

TEKNISKA NÄMNDEN/GATOR OCH PARKER

Trafik och gata

Viktigt att säkerställa att frihöjden under broarna där gång- och cykelstråk ska passera inte understiger 3,50 meter så att vinterväghållning kan utföras.

Drift och underhåll

Inga synpunkter

Park och natur

Det är viktigt att man i fortsatt arbete i planprocessen och parallella arbetet med broarna tydliggör vikten av att brobygget med avseende på montering, upplagsytor, byggtrafik etc tar hänsyn till och skyddar befintlig natur, vegetation och parkytor.

Gator och parkers samlade yttrande

Viktigt att säkerställa frihöjden under broarna och att hänsyn tas till befintlig miljö vid byggandet av broarna.

Kommentar

Detaljplanen reglerar inte hur broarna ska utformas eller den fria höjden över land och vatten. Dessa detaljer fastställs i kommande projektering som tas fram av gator och parker och beslutas av tekniska nämnden.

MKB:n kompletteras med ett avgränsat arbetsområde för montering, upplagsytor, byggtrafik etc. Arbetsområdet påverkas endast under anläggningsskedet för planerad cykelväg och broar.

Tillfällig och permanent påverkan av miljöeffekter som kan uppstå under anläggning och drift av broarna regleras även av mark- och miljödomstolen, inom parallell process för ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

BRAND- OCH RÄDDNINGSNÄMNDEN/BRANDFÖRSVAR

Brandförsvaret har inga synpunkter på planförslaget.

UMEÅ ENERGI AB

Fjärrvärmeledning:

Inget att erinra

Elledning:

Umeå Energi Elnät har behov och planerar att förlägga Elledningar i broarna och gång- och cykelväg på Ön.

Bredbandsledningar:

Broar bör vara konstruerade för att kunna hantera ett 110 rör för Fiberledningar.

Kommentar

Detaljplanen reglerar inte broarnas konstruktion. Den fastställs i kommande projektering och prövas av mark- och miljödomstolen efter ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

VAKIN, UMEÅ VATTEN OCH AVFALL AB

Avfall och återvinning

Som det ser ut i dagsläget så är det ingenting som påverkar sophämtningen och därför har Vakin Hushållsavfall inga synpunkter.

Vatten och avlopp

Inom planområdet förekommer VA-ledningar både på Ön och vid strandkanten vid brofästena. Bifogar en karta som visar vart dessa ligger. Om VA-ledningar behöver flyttas bekostas detta av exploateringsprojektet. Ledningssamordning behöver ske för alla medium och bör göras under planprocessen och synkas med de andra etapper för utbyggnad av norra Ön så att tillräckligt utrymme för allmänna ledningar säkerställs.

I övrigt inget att erinra.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av behov av ledningssamordning.

VÄSTERBOTTENS MUSEUM AB

Historik och beskrivning

Ön präglas av ett flackt landskap och är i huvudsak uppbyggd av finkornigt älvssediment i form av sand. Merparten av norra delen av Ön består av åkermark, igenväxande åkermark liksom skog som aldrig odlats upp. Öns ursprung som jordbruksby har medfört en bebyggelsestruktur som ur kulturhistorisk synpunkt är värdefull. Landskapet på Norra ön har hållits öppet fram till 1950-talet. Under andra hälften av 1900-talet har landskapet successivt växt igen på det som tidigare var ängs- och åkermark.

Nuvarande kulturvärden och skydd

Föreslagen bro vid Lillån ansluter till Tegsgården, Backsvalan 5. Ett byggnadsminne i en parkliknande miljö. Beskrivning av Tegsgården ges i Umeå kommuns *Byggnadsordningen för Teg*, antagen av byggnadsnämnden 2006-11-20: "Tegsgården, mindre herrgård uppförs 1825 för kommissionslantmätare Jonas Gustaf Stenberg. Brutet valmat tak med tvåkupigt

lertegel och skorsstenar med vackert profilerade krön. Profilerad locklistpanel med synliga knutlådor. Sexrutors mittpostfönster. Rikt dekorerad förstukvist från 1894. Tidigare flankerad av två långa flygelbyggnader”

Föreslagen bro över Storån ansluter till Konstnärligt campus som är upptagen i *Byggnadsordning Öst på stan* med byggnaderna Arkitekt högskolan, Bildmuseet och Konsthögskolan. I förhållningssätt för området beskrivs det att Promenadstråket utmed älven utvecklas och ges ett attraktivt innehåll. Nämda bebyggelse ligger inom ett riksintresse för kulturmiljön: Umeå centrum.

Planförslagets placering av bro över Storån följer föreslagen placering i översiktsplanen. Broar liksom gång- och cykelväg förhåller sig till Översiktsplanens beskrivning av utvecklingen på norra Ön liksom ställningstaganden i *Fördjupning av Ön från 2008*. Ett pågående detaljplanearbete genomförs för Norra Ön 1:96. Här har museet tidigare yttrat sig 2021.

Kulturarhistoriska värden i bebyggelsen på Ön-Teg finns beskrivna i en inventering med bevarandeförslag som Västerbottens museum utfört på uppdrag av Umeå kommun 1997. I rapporten framhålls främst den gamla jordbruksbebyggelsen, vilken är lokaliserad till två områden – Radbyn och Klungbyn - samt resterande bebyggelse efter flottningen. Planområdet gränsar till Klungbyn och Radbyn, som är viktiga kulturmiljöer enligt *Kulturarhistorisk bebyggelseinventering Del 1 – Umeå tätort (1997)* och *Fördjupad översiktsplan för Ön (2008)*.

En arkeologisk utredning på fastigheterna Ön 1:44, 1:96 m fl har genomförts av Västerbottens museum 2020 på uppdrag av Umeå kommun. Inom fastigheten 2:29 finns en Övrig kulturarhistorisk lämning, rester av en Husgrund. Se: Sandén, E. 2020. Arkeologisk utredning på fastigheterna Ön 1:44, 1:96 m fl, Umeå kommun och socken, Västerbottens län, 2019. Rapport Västerbottens Museum, uppdragsverksamheten dnr 468/19.

Museets synpunkter

Västerbottens museum anser att det är positivt att tillgången till älvlandskapets vackra vyer tillgängliggörs för fler än bara de boende på Ön. Vi ser med fördel på att gestaltning av grönstrukturer för den norra spetsen utvecklas vidare. Att den norra spetsen, på grund av sitt visuella läge i stadsbilden planläggs för att komma alla Umeås invånare till godo. Det är positivt att grönstrukturen efter strandkanten stärks genom planförslaget. Gestaltungsförslagen för broarna bedöms inte påverka landskapsbilden negativt i påtaglig grad. Bron över Lillån avseende skala och utformning smälter in i den befintliga miljön. Däremot kan broarna över Storån påverka landskapsbilden från kyrkbron mer påtagligt. Placeringen av bron över Lillån är anpassad till byggnadsminnet Tegsgården, vilket är positivt. Det är viktigt att utreda eventuella påverkan på byggnadsminnet under byggskedet.

Västerbottens museum har tidigare yttrat oss angående ÖN 1.96, 2021 och 2007. I båda yttrandena har Västerbottens museum uttryckt en oro för hur nya planförslag för Norra ön skulle påverka områdets kulturhistoriska och landskapsmässiga värden. Se följande citat:

”Utifrån beaktande av Öns centrala läge och synlighet i staden menar vi att planens genomförande innebär en sådan stor påverkan på hela Umeås stadsbild och siluett att konsekvensen av förändringarna bör genomlysas”. Yttrande angående Ön 1:96 mfl, detaljplaneförslag 2021-02-26

”Exempel på viktiga verktyg som i högre utsträckning kunnat nyttjas i planarbetet för att på ett varsammare vis anpassa mötet mellan det agrara och det urbana är grönstråk med både öppen mark och skogsridåer samt den mötande nya bebyggelsens placering, höjd, skala och karaktär. Positivt är att historiska stråk och rörelsescheman delvis har tillvaratagits i förslaget” Yttrande angående Ön 1:96 mfl, detaljplaneförslag 2021-02-26

”Den höga stadsmässiga bebyggelsen liksom utformningen av ett ”boulevard-stråk” känns främmande på Ön och får svårt att möta den lantliga miljön strax intill. Förslaget förutsätter även rivning av flera av de gamla gårdarna vilket är olyckligt. Den nya bebyggelsen bör begränsas och anpassas mer hänsynsfullt mot den gamla.” Samrådsyttrande inför Fördjupad översiktsplan för ÖN, 2007-12-13

Förslag på åtgärder

Eventuell påverkan på byggnadsminnet under byggskedet behöver utredas. I samband med fortsatt detaljplanläggning för området vore det positivt att se över grönstrukturer och hur dessa tillgängliggörs.

Kommentar

Detaljplanen bedöms inte ha negativ påverkan på kulturmiljö av riksintresse, Centrala Umeå. Planförslaget bedöms i driftskedet heller inte påverka den befintliga kulturmiljön, byggnadsminnet Tegsgården. I byggskedet bedöms närliggande kulturlämningar kunna skyddas. Inga betydande negativa konsekvenser för kulturmiljön bedöms därmed uppkomma. Ett genomförande av detaljplanen kommer att innebära att fler får tillgång till de gröna miljöerna utmed älven.

POSTNORD

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

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

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller annan förändring gällande befintlig alt ny infrastruktur.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar

Planförslaget innehåller inga nya bostäder som behöver utdelning av post. Däremot kan de nya gång- och cykelbroarna bidra till att post kan delas ut på ett miljövänligt och kostnadseffektivt sätt.

ÖHNS VÄGSAMFÄLLIGHET

Som ombud för Öhns Vägsamfällighet får jag lämna yttrande som avser både avgränsningssamrådet för gång- och cykelbroarna vid Norra Ön samt detaljplanen Ön 1:96 m.fl. - broetapp. Öhns Vägsamfällighet förvaltar vägnätet på Ön, gemensamhetsanläggningen Umeå Ön ga:3

Allmänt om broarna

I det som kallas driftsskedet, tiden efter att broarna färdigställts, har broarna en marginell påverkan på vägarna på Ön genom en viss tillkommande gång- och cykeltrafik på vägnätet. Broarna kan också innebära att de som idag reser till och från Ön med bil istället tar cykel, vilket har en positiv inverkan på trafikmiljön. Samfälligheten är därför positivt inställd till de nya broarna. Bilden är dock inte odelat positiv på grund av den stora påverkan som uppkommer under byggskedet.

Påverkan under byggskedet

Till Ön är transportmöjligheterna av naturen begränsade och transporter måste antingen ske via Ö-bron eller Kolbäcksbron. I rapporten beskrivs kommande arbeten och konsekvenser under byggskedet inom ett alltför begränsat geografiskt område. Av underlaget kan inte utläsas vilken omfattning av transporter av massor, material och arbetsfordon som kommer att bli aktuell trots att detta är en högst betydande del av projektet.

Transporter via Kolbäcksbron ser samfälligheten som helt uteslutet, eftersom detta skulle medföra tunga transporter genom villaområden på små vägar (Övägen och/eller Skiljevägen) som inte alls är dimensionerade eller lämpliga för detta. Det har också i planarbetet för Norra Ön konstaterats att även byggtrafik till Norra Ön förutsätter en ny bilbro som ansluter till Norra Obbolavägen. Vägsamfälligheten kan inte gå med på några byggtransporter från Kolbäcksbron via dessa vägar.

Det enda alternativet är därför transporter över Ö-bron där en kortare delsträcka av Övägen samt hela Nabbvägen nyttjas. För dessa delsträckor kan nämnas följande.

Ö-bron är smal och betjänar både fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. Säkerheten för oskyddade trafikanter behöver vara väl tillgodosedd när bron används för byggtrafik. I övrigt har bron enligt en rapport från Trafikverket och ÅF, Åtgärdsplan och driftnmärkningar för konstruktion: 40-355-1 2016-09-14, fått ett antal anmärkningar som kan ha betydelse för möjligheten till tunga transporter. Den allvarligaste och dyraste anmärkningen är vittring på betongpelare i skvalpzonen som enligt rapporten behövde åtgärdas innan år 2019 till en (då) beräknad kostnad på 600 000 kr. Detta har ännu inte skett. Det har också konstaterats spjälkning i betongen på flera platser, dragsprickor och urlakning. Rapporten, liksom bron, har nu ytterligare nästan nio år på nacken och förnyade undersökningar av Ö-brons förutsättningar att klara tunga transporter behöver utföras för att säkerställa att den går att använda för ändamålet. Då Ö-bron är avgörande för åtkomst till vägnätet på Ön får bron inte skadas av transporterna och bron måste alltid vara tillgänglig för all trafik. En förnyad besiktning av bron samt åtgärder för att säkerställa att den inte skadas av transporterna är nödvändig.

Väl över på Ön kan Övägen i den sträcka som är aktuell förväntas ha rätt god bärighet, men detta måste ändå bekräftas genom undersökningar av vägen, både under planeringen fram till detaljplan och tillståndsprövning men också genom en besiktning innan några transporter faktiskt påbörjas.

Vidare norrut har Nabbvägen idag en väsentligt sämre standard. Mer ingående underhålls- eller renoveringsarbeten har inte utförts eftersom den sedan länge "när som helst" ska rivas för exploateringen av Norra Ön. Tidigare verksamhet på Brukshundsklubben har nu också flyttat. Transporterna till och från arbetsområdet för broarna och gång- och cykelvägen kommer att vara både många och tunga. Nabbvägen kommer inte att hålla för det. Även om transporterna till nöds skulle kunna ta sig fram skulle vägen därefter vara helt förstörd.

Fastighetsrättsliga konsekvenser idag och framöver

Efter kommunens stegvisa inköp av mark samt flytten av Brukshundsklubbens verksamhet betjänar vägen främst skogsmark och igenväxande åkermark som tillhör antingen kommunen eller kommunägda AB Bostaden i Umeå.

Om en lantmäteriförrättning skulle utföras utifrån dagens förhållanden skulle vägen förmodligen inte vara en väg av betydelse för så många att den skulle ingå i det vägnät som utgör Ön ga:3. För en sådan omprövning krävs ingen detaljplan, utan var och en som är berörd skulle i princip kunna ansöka om omprövning direkt. En omprövning är för övrigt redan påkallad genom kommunens antagande av detaljplanen för Södra Ön, där delar av ga:3 planlagts som kommunal gata. I det fallet har en interimslösning genom avtal kommit på plats i väntan på en formell omprövning. Även Kolbäcksbrons tillkomst har förändrat trafikmönstren väsentligt.

Vägsamfälligheten har övervägt att begära en omprövning av gemensamhetsanläggningen med anledning av de redan inträffade förändringarna på Norra Ön i kombination med den sedan tidigare antagna detaljplanen för Södra Ön och bygget av Kolbäcksbron, men har hittills avvaktat med anledning av de ytterligare förändringar som aviserats. Nu tillkommer ytterligare en förändring att beakta.

Gemensamhetsanläggningen har aldrig utformats eller prövats för att utgöra anslutning för gång- och cykeltrafik till Norra Ön. Användning av Nabbvägen för byggtransporterna på kort sikt och gång- och cykeltrafik för allmänt nyttjande på lång sikt borde därför förutsätta att kommunen övertar Nabbvägen och därefter på eget ansvar utför transporter och efterföljande reparationer av vägen för att broarna efter uppförandet ska kunna vara åtkomliga åtminstone för gång- och cykeltrafik året om.

Samfälligheten anser att det är anmärkningsvärt att Nabbvägens skick och konsekvenserna av tung trafik på denna inte har uppmärksammats i planeringen. Det beror förmodligen på att inga kontakter med samfällighetens styrelse har förekommit för att diskutera förutsättningarna för att använda Öns vägar för projektet. Styrelsen har vid åtskilliga tillfällen kontaktat kommunen för att en dialog ska kunna föras kring alla planer som berör vägnätet och beklagar nu att det är först i samband med det breda allmänna samrådet som samfälligheten får del av planerna och ges tillfälle att lämna synpunkter.

Detaljplanefrågor

Vad som anförts ovan har främst betydelse för avgränsningssamrådet inför miljöprövningen, men behöver förstås också i relevanta delar beaktas även i detaljplanearbetet. Mera PBL-kopplade synpunkter lämnas härafter.

I planbeskrivningen anges att detaljplanen inte medför behov av omprövning av gemensamhetsanläggningen Ön ga:3. Hade denna detaljplan varit det enda som påverkar gemensamhetsanläggningen hade detta kanske varit rimligt. Som framförts ovan bedömer dock samfälligheten att det redan idag har skett sådana förändringar som innebär att Nabbvägen inte längre bör ingå i Ön ga:3, utan bör vara en väg som ägs och förvaltas av ägarna till fastigheterna på Norra Ön, d.v.s. kommunen och AB Bostaden i Umeå.

Det bör förtydligas varför en farledsbredd har angetts för bron över Storån men inte för Lillån. En hel del båttrafik går idag på Lillån. Att detaljplanen anger markanvändningen med vertikala begränsningar uppåt och nedåt gör den mera svårläst. Det borde i såväl detaljplan som miljöprövning tydliggöras vilken segelfri höjd som broarna ska åstadkomma. Detta finns i detaljplanen för Kolbäcksbron och bör finnas även i denna plan.

Masshantering inom projektet

Om det i samband med anläggningsarbetena för broarna och gång- och cykelvägen skulle uppkomma ett överskott av massor förordar samfälligheten

att någon uttransport av dessa inte sker förrän det är säkerställt att de inte behövs för några andra ändamål på Ön. Sådana transporter är inte miljömässigt motiverade.

Massorna bör på ett enkelt sätt kunna anordnas så att det på en lämplig plats byggs upp en mountainbikebana likt den som finns på Nydala. Det borde också vara enkelt att åstadkomma en kulle som är lämplig för vinterlek för barn och ungdomar och som kanske också kan utgöra en attraktiv älvsnära utsiktspunkt mot staden.

Om den stora exploateringen av Norra Ön blir verklighet är en senare fråga och fram till dess måste man med enkla medel kunna göra det mesta av marken på Norra Ön för de som är barn och ungdomar idag.

Kommentar

Inom kommunen regleras användningen av mark- och vattenområden genom detaljplanering. Detaljplanen sätter ramarna för efterkommande prövning av tillstånd (för tex bro) samt bygglov. Detaljplanen ska inte vara mer detaljerad än vad som krävs för att uppnå syftet med planen och för nu aktuell detaljplan finns ingen ambition att reglera broarnas utformning eller höjd.

Broarna utgör vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken och anläggningarnas utformning och miljöpåverkan prövas därför av mark- och miljödomstolen, parallellt med nu pågående planprocess. Domstolen kan inte lämna tillstånd i strid mot en detaljplan och det är därför viktigt att planen inte föregår prövningen eller blir så detaljerad att den utgöra ett hinder för val av bästa möjliga teknik vid tidpunkten för tillståndsprövning.

För detaljplanen krävs ingen omprövning av Ga:3, men under anläggandet av broarna behöver transporter till och från arbetsområdet ordnas. Arbetsområdet på Ön kommer att nås via del av Övägen och Nabbvägen. Dessa vägar har enskilt huvudmannaskap och ingår i dagsläget delvis i gemensamhetsanläggningen ga:3 som förvaltas av Öhns vägsamfällighet, i vilken kommunen redan ingår som delägare. Då kommunen troligtvis behöver nyttja dessa vägar mer än sitt andelstal under byggskedet kan det bli aktuellt att teckna en särskild överenskommelse om detta. Inför genomförandet behöver fördjupad dialog mellan kommunen och vägsamfälligheten föras.

Regleringen av broarna i detaljplanen syftar till att möjliggöra för gång- och cykelbroar över Lillån respektive Storån samtidigt som älvens karaktär och funktion av öppet vatten ska kunna bibehållas under broarna.

Planhandlingarna kompletteras med en generell beskrivning av planens genomförande och konsekvenser för befintliga vägar som kan beröras. Frågan kring huvudmannaskap för Nabbvägen förtydligas.

BALTICGRUPPEN

Balticgruppen AB är positiva till detaljplanen som möjliggör brokoppling mellan staden och kommande utveckling på ön. Detta bidrar till en förbättrad tillgänglighet och naturligt flöde till och från ön, samt mellan östra delen av centrala stan och Tegs östra delar. Planförslaget stärker också möjligheterna för invånare att välja hållbara färd sätt.

Planförslaget medger lågt liggande broar vilket grundar sig på de gestaltungsprinciper som är framtagna inom ramen för detaljplan. Detta för att mildra den visuella, negativa påverkan som högre broar kan ha på siktlinjer och stads- och landskapsbilden. Den flacka lutningen av broformen såväl som broars anslutning till befintliga marknivåer nära strandkanten bidrar till att upplevelsen av älven som barriär minskar och känslan i stället blir att människor upplever att de kan röra sig fritt i älvrummet. Detta gestaltungs-koncept önskar Balticgruppen också präglar utformningen på gång- och cykelstråk längsmed norra älvsstranden, som sträcker sig från Konstnärligt campus till Centrumfyrkanten.

En konsekvens av detaljplanens genomförande är att stora flöden kommer att förekomma på den bro över Storån som ansluter till Konstnärligt campus. I egenskap av fastighetsägare för Laxen 48 vill Balticgruppen lyfta fram vikten av höga gestaltungs-grepp på de verksamheter som finns längsmed den norra älvsstranden, såväl vid strandkanten som på älven (inom den kommunala fastigheten Umeå 2:1:s enskilda vattenområde).

En annan konsekvens av detaljplanens genomförande är en eventuell begränsning av nuvarande båttrafik på älven. I detaljplanen är det stort fokus på flöden på land. Hur avser kommunen att framtidssäkra trafik till och från småbåtshamnar intill centrala stan? Hur arbetar kommunen för att inte begränsa tillgänglighet till och från staden via älven?

Balticgruppen anser att det allmänna stråket längst med den norra älvsstranden ska hålla samma höga gestaltungs-nivå som finns beskrivet i rubricerad detaljplan. Det höga gestaltungs-greppet bör beaktas för verksamheter som finns såväl vid sidan om, som på älven. Därtill anser Balticgruppen att tillgänglighet för småbåtstrafik ska beaktas för att inte begränsa tillgänglighet till centrala stan via älven.

Kommentar

Tanken är inte att detaljplanen ska reglera broarnas utformning eller höjd. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå.

Detaljplanen för de nya gång- och cykelbroarna är avgränsad till broarna, inklusive brofästen, samt en gång- och cykelväg över Ön. På den norra sidan ansluter planområdet till befintligt parkområde och strandpromenaden vid Konstnärligt campus. Gestaltning av broar samt anslutande parkområden tas fram i kommande projekteringskede.

CAMPUS X

Vi är mycket positiva till den planerade broförbindelsen från Teg via Ön till Umeälvens norra strand. De två broarna kommer att sammanbinda stadsdelarna på norra och södra sidan älven via den planerade bebyggelsen på norra Ön med ett stråk för gående och cyklister. Stråket är en viktig del i den infrastruktur som behövs för Umeås fortsatta utveckling genom hållbar tillväxt.

Planillustration

Det saknas planillustration i de egentliga planhandlingarna. För förståelsen av planförslaget bör en enkel illustration av broarna, deras höjder och angoringar mot befintligt GC-nät läggas till i planhandlingarna.

Vertikala avgränsningar i planbestämmelserna

Vi tycker att planbestämmelserna om vertikala avgränsningar av GC-vägar och broar är svåra att förstå. Kanske de kan förtydligas i en enkel planillustration.

Mindre utvidgning av planområdet vid Konstnärligt Campus

Arkitekthögskolan nyttjar ytan närmast söder om Arkitekthögskolan bl a för att ställa ut elevarbeten. Dessutom finns där en cykelparkering med tak. Vi föreslår att området tas med i aktuellt detaljplaneärende och planläggs som kvartersmark att ingå i Laxen 46. Det skulle överensstämma väl med hur marken faktiskt nyttjas idag.

Såvitt vi förstår kommer GC-banan öster om Konstnärligt Campus att flyttas något österut på ett avsnitt, blå markering i bilden nedan. Där bör stråket med bestämmelsen "x1" i gällande detaljplan kunna smaltas av något.



Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med en planillustration samt en tydligare förklaring kring de vertikala avgränsningarna i plankartan.

Befintligt parkområde kring det norra brofästet är allmän plats, park, idag och kommunen bedömer att ytan kan behövas för genomförandet av de planerade broarna. Kommunen avser därför inte inkludera ytan i den här detaljplan med syfte att planläggas som kvartersmark.

SXK (SVENSKA KRYSSARKLUBBEN) BOTTENVIKSKRETSSENS HAMN- & FARLEDSSKOMMITTE

SXK (Svenska Kryssarklubben) har tagit del av detaljplanen och har följande synpunkter rörande broarnas påverkan på framkomligheten längs Umeälven. I planen har vi svårt att finna de planerade broarnas segelfria höjder vilket gör bedömningen av älvens tillgänglighet svårbedömd. Älvens segelfria höjd är sedan tidigare kraftigt begränsad av Obbolabron (10 m), järnvägsbroarna (10 resp. 9 m), Kolbäcksbroarna (Lillån 3,6 m, Storån 9 m), Övägens bro över Lillån (? m) och av Kyrkbron (3,8 m). Det medför att idag är Storåns segelfria höjd fram till Kyrkbron 9 m och att Lillåns segelfria höjd fram till Kyrkbron torde vara 3,6 m. Hur säkrar man att man inte ytterligare begränsar höjderna och avskär staden från havet, dvs att de nya broarnas höjder inte ytterligare begränsar fria höjden upp till Kyrkbron? Hur säkrar man att brobyggena inte minskar leddjupet för båttrafik längs älven? SXK är kritisk till att ytterligare begränsa den fria höjden upp till Kyrkbron och motsätter sig därför nya brobyggnationer som försämrar framkomligheten på Umeälven.

I planen (sid 46 och 47) står: "Ny gång- och cykelväg över Lillån. Avgränsad vertikal nedåt till + 5 meter över angivet nollplan. 4 kap. 5 § PBL

(GCVÄG2).” Lillån har idag en bro som begränsar till 3,6 m segelfri höjd! ”Ny gång- och cykelväg över Storån. Avgränsad vertikal nedåt till + 2 meter över angivet nollplan. 4 kap. 5 § PBL.” Storån har idag en bro som begränsar till 9 m segelfri höjd! Är möjligen å-namnen förväxlade? Obs att angivna segelfria höjder är med marginal för t ex högt vattenstånd. Verkliga höjderna är högre (minst 0,5 m) mätt från normalvattenstånd. www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202019_12k.pdf

Svenska Kryssarklubben är en rikstäckande organisation från 1924, med syftet att på ett hållbart sätt främja fritids- och långfärder till sjöss, friluftsliv, samt värna och sprida kunskap om natur- och kulturmiljön längs våra kuster, i våra skärgårdar och sjöar. Med cirka 40.000 medlemmar är vi en av landets och världens största båtorganisationer. Vi uppfyller därmed kriterierna i 16 kap. 13 § miljöbalken på sådan ideell förening som får överklaga beslut enligt 13 kap. 12 § 1 pkt plan- och bygglagen.

Kommentar

Syftet med detaljplanen är att reglera och fastställa en lämplig användning av mark- och vattenområden, dvs att ange var en bro kan vara lämplig att anlägga. Brons mer detaljerade utformning kommer att regleras av Mark- och miljödomstolen inom den parallellt pågående ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Mark- och miljödomstolen har då till uppgift att avgöra hur bron ska utformas i förhållande till övriga allmänna och enskilda intressen.

Planbeskrivningen kompletteras med en planillustration, över ett möjligt utförande av broarna, samt en tydligare förklaring kring de vertikala avgränsningarna i plankartan.

VÄSTERBOTTENS ORNITOLOGISKA FÖRENING, VOF

Yttrande från VOF rörande planer på gång och cykelbroar till norra delen av Ön över Lillån och Storån, Ume älv.

Av nedanstående artlista framgår att under de tre senaste åren har åtta sparsamt – sällsynt förekommande samt fyra mer talrikt förekommande, rödlistade, fågelarter i Västerbotten noterats med häckningskriterium på norra Ön inom det område som i Artportalen benämns ”Brukshundsklubben, Ön, Umeå” (se karta nedan).

Sommargyllingen är en av Sveriges mest sällsynta häckfåglar, med en stam i vårt land som beräknas omfatta 120 par (alla i Sydsverige, främst i Skåne). Arten är känd för sina höga och specifika miljökrav avseende de lövskogsområden som den bebor.

Av de uppräknade arterna är den mindre hackspetten den som mest påtagligt skulle drabbas av byggnationer av gång- och cykelvägar till och från

norra Ön. Arten lever främst i den gråalsdominerade strandskogen på norra Ön. Där har arten en känd förekomst sedan cirka 50 år.

Västerbottens Ornitologiska Förening avråder således till byggnationer av de planerade gång- och cykelbroarna på norra Ön på grund av i denna inlaga angivna uppgifter.

Nedan karta och artlista och detaljerade uppgifter hämtade från Artportalen, sökning "Rödlistade arter, Brukshundsklubben, Ön, Umeå 2022 – 2025

Fynd i Artportalen, sökning "Rödlistade arter, Brukshundsklubben, Ön, Umeå 2022 – 2025" utförd 14.3 2025. Endast arter med häckningskriterier är med på listan i denna inlaga.



Den stora cirkeln, med en grön och röd, fylld, cirkel i mitten avser sökområdet "Ön, Brukshundsklubben, Umeå" på Artportalen.

Artlista:

Drillsnäppa: Ett ex 21.6 2024.

Mindre hackspett: En hane besöker bebott 23.6 2023. En hane permanent revir 11.4 - 16.5 2024.

Ärtsångare: En sjungande hane 21.6 2024.

Grönsångare: Max 3 sjungande hannar 14 - 30.6 2022. En sjungande hane 25.5 - 6.6 2023.

Talltita: En sjungande hane 20.3 2023.

Sommargylling: En sjungande, adult hane på Ön, öster och nordost om Brukshundsklubben i östra strandskogen 14 – 15.6 2022. Arten är en stor raritet i Västerbotten.

Rosenfink: En sjungande hane 20.5 2023. Två sjungande hannar 30.5 2023. Ett par i lämplig häckningsbiotop 31.5 2024.

Gulspurv: 2 sjungande hannar 16.4 2023. En sjungande hane 31.5 2024.

Dessutom finns åtskilliga fynd under häckningstid inom området av mer talrikt förekommande, rödlistade arter, såsom björktrast, rödvingetrast, svartvit flugsnappare och grönfink.

Kommentar

En specifik artskyddsutredning tas fram för planen i vilken påverkan på fridlysta arter såsom fladdermöss och fågelarter beskrivs och bedöms. Artskyddsfrågan kommer också att hanteras inom ramen för den miljökonsekvensbeskrivning som görs för både detaljplanen och tillståndsprövningen för vattenverksamhet.

YTTRANDE 1

Har man tagit hänsyn till "segelhöjd" under broarna så att båtar kan komma till och ifrån Umeå centrum? Om man vill att Umeå ska vara en "sjöstad" bör detta tas i beaktande gällande utformningen av broarna.

Kommentar

Gång- och cykelbroarnas höjd över vattenytan regleras inte i detaljplanen. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå.

I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har. Detaljutformningen av broarna kommer slutligt att regleras inom parallell process för ansökan om tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

YTTRANDE 2

För det första så måste jag säga att broarna är väldigt fina, särskilt den som går över Lillån och ska påminna om flottningsepoken. Däremot så har jag synpunkter på broarnas "räcken" där jag tycker det verkar som att dom ska vara glasförsedda, likadant som t.ex. Kolbäcksbron. För det första så är sådana glas under stora delar av året väldigt smutsiga och förfulande, om man inte ska tvätta dom med jämna mellanrum vilket kommer att öka underhållskostnaderna. För det andra så hindrar det snöröjningen när det inte går att bli av med snön för snöröjarna, vilket bör betyda att det blir en fördyring. Så mitt förslag är att använda typ ett vanligt metallräcke med öppningar istället. Ytterligare ett problem skulle kunna vara risk för skadegörelse och att glasen slås sönder och dom lär ju kosta en del att reparera?

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera vilka material broarna ska byggas av. Samtidigt med detaljplanen pågår en designprocess kring broarnas utformning. I det designförslag som hittills tagits fram har man inte föreslagit räcken i glas.

YTTRANDE 3

Trevligt att broarna äntligen byggs! Ser rätt bra ut – men nog kan väl även bron över Storån byggas i trä, som matchar Konstnärligt campus? Och lite, lite högre bör den nog vara för att möjliggöra båttrafik – varje meter har betydelse.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera vilka material broarna ska byggas av eller broarnas höjd över vattenytan. I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

YTTRANDE 4

Tydlig separering mellan cykel och gångväg, ej bara ett streck eller dylikt.

Kommentar

Detaljplanen reglerar inte broarnas utformning i detalj. Hur de olika trafikslagen ska skiljas åt på bron hanteras i detaljprojekteringen.

YTTRANDE 5

Jag tycker man har tänkt dåligt på höjden på broarna med tanke på fritidsbåtstrafiken på älven, speciellt på Storån där man nu begränsar höjden på fritidsbåtar som kan passera. Jag vet att höjden är begränsad på grund av kyrkbron men tycker inte det är anledning till att hindra trafik ända upp till den. Jag tycker även att bron över Lillån verkar vara lite väl låg. På den sidan begränsas höjden av de befintliga broarna men på illustrationen så verkar den vara lägre än de broarna. Ser även problem med hur nära brostöden är mellan varandra på bron över Lillån. Enligt illustrationen så är det otydligt om en fritidsbåt tar sig mellan brostöden. Sammanfattningsvis så menar jag att Umeå kommun inte har lagt tillräcklig tanke på fritidsbåtstrafiken utefter älven, ett ämne som är väldigt dåligt uppmärksammat av Umeå kommun.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå.

De nya gång- och cykelbroarna kommer att ha en viktig funktion för de hållbara färdssätten och rekreation centralt i Umeå och därför är tillgängligheten över broarna en viktig förutsättning för utformningen. Det innebär bl.a. att man jobbar med flacka lutningar och anslutningar i befintliga marknivåer. I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

Planhandlingarna kommer att kompletteras med tydligare illustrationer som bättre beskriver broarnas skala.

YTTRANDE 6

Jag lämnade synpunkter när den fördjupade översiktsplanen för Ön skulle tas fram och dessa gäller fortfarande. När det gäller brobygge: Se till att brofästet på Tegssidan litar med "Västbergsbacken" bakom sjukhemmet och inte förstör förutsättningar för barn och vuxna att åka pulka och skrana. Allmänt: Se till att bevara så mycket som möjligt av naturmiljön längs strandbrinkarna på Teg och Ön. Tillgänglighet är en av flera aspekter. Natur- och rekreationsvärdet blir aldrig större än det är nu, innan utbyggnad.

Kommentar

Placeringen av brofästet på Tegssidan ska utformas så att det inte inkräktar på pulkabacken. Däremot kan det komma att finnas avspärrningar i närområdet under byggtiden. Utgångspunkten i brofästenas placering och utformning är att de ska göra så litet intrång som möjligt i de befintliga naturmiljöerna. Detsamma gäller för placering och utformning av gång- och cykelvägen över Ön.

YTTRANDE 7

Vi tycker att den segelfria höjden på alla framtida broar bör vara minst 6 meter vid medelvattenstånd. Vi har tidigare planer på att ev kunna lägga till med vårt fartyg r/v Botnica utanför Curiosum / Konstnärligt campus men det kommer inte att gå om broarna blir för låga.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå.

I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

YTTRANDE 8

Umeå kommun ska uppenbarligen inte bygga broar, lex Lundabron. Sluta slösa med massa pengar!

Kommentar

De två broarna är en viktig del i den infrastruktur som behövs för att Umeås fortsatta utveckling ska kunna ske hållbart. Broarna kommer att

sammanbinda stadsdelarna på norra och södra sidan älven via den planerade bebyggelsen på norra Ön.

Broarna är viktiga för utvecklingen av den nya stadsdelen på Ön, men också värdefulla för hela Umeå. Nya broar skapar nya genvägar/förbindelser i staden, vilket innebär att avstånden mellan målpunkter krymper och gör det enklare för många Umeåbor att ta del av stadens utbud. Broarna gör att tillgängligheten ökar och nya stråk skapas. Det blir både enklare och mer attraktivt att gå och cykla än att använda bilen.

YTTRANDE 9

Jag har synpunkter på bron mellan konstnärligt campus och ön. Här har Umeå stad en möjlighet att få ett nytt kännetecken genom en bro som sticker ut konstnärligt samt får en belysning som förstärker brons uttryck under den mörka årstiden. Den bro som ska byggas längre fram mellan ön och Öbacka strand bör få samma utformning som vid konstnärligt campus. Sticker broarna ut kommer många att tycka att broarna är vackra/häftiga dvs de som bor i Umeå tycker broarna berör dem. Broar som sticker ut d v s inte ser ut som alla andra gör att de blir fotograferade och bilderna kommer spridas runt om i Sverige och världen. Det gäller att förstärka Umeå stads varumärke.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera utformning eller belysning av broarna. Parallellt med detaljplanen pågår ett arbete kring broarnas gestaltning och utformning som sedan kommer att ligga till grund för kommande tillståndsansökan och projektering.

YTTRANDE 10

Förslaget bör i dess nuvarande form stå i uppenbar kontrast till Umeå kommuns, EUs och FNs miljömål om klimatneutralitet till 2045? Förslaget bör i allmänhetens intresse förtydliga dess koldioxidavtryck i form av CO₂e och hur det kan genomföras och samtidigt möta miljömålet. Om detta inte kan uppnås bör planen rivas upp.

Kommentar

De två broarna är en viktig del i den infrastruktur som behövs för att Umeås fortsatta utveckling ska kunna ske hållbart. Broarna kommer att sammanbinda stadsdelarna på norra och södra sidan älven via den planerade bebyggelsen på norra Ön. Nya broar skapar nya genvägar/förbindelser i staden, vilket innebär att avstånden mellan målpunkter krymper och gör det enklare för många Umeåbor att ta del av stadens utbud. Broarna gör att tillgängligheten ökar och nya stråk skapas. Det blir både enklare och mer attraktivt att gå och cykla än att använda bilen.

YTTRANDE 11

Idag är Fågelstigen hårt belastad av gång och cykeltrafik. Trafiken från gång och cykeltrafikanter är inte anordnat på ett samlat sätt utan sker som varje trafikant önskar på Fågelstigen.

Det utgör i hög grad en risk för att olyckor kan inträffa för dessa trafikanter då de är mycket svåra att upptäcka för fastighetsägare (fordonsägare) på Fågelstigen. Under vintertid ökar risken ytterligare för att olyckor kan inträffa genom att man periodvis inte kan mötas två bilar på vägen pga av snömassorna som bildas på Fågelstigen. Idag tar inte gång och cykeltrafikanter hänsyn till att bilar inte kan mötas på vägen utan genar/korsar som de önskar mellan de mötande bilarna.

Genom den nya bron är det högst sannolikt att gång och cykeltrafiken ytterligare ökas på Fågelstigen. Därav vore det önskvärt anvisa hur gång och cykeltrafikanter ska färdas säkert på Fågelstigen på ett samlat och strukturerat sätt för att förhindra att olyckor inträffar mellan de olika trafikanterna.

Kommentar

Den planerade gång- och cykelbron över Lillån planeras ansluta till befintlig gång- och cykelbana vid Tegs äldrecenter med koppling till befintlig gång- och cykelväg utmed Norra Obbolavägen. Utifrån var de större målpunkterna finns lokaliserade så bedöms ökningen på Fågelstigen bli relativt liten. Idag samsas cyklister på samma yta som bilar på Fågelstigen. Låga fordonsslöden gör att det bedöms vara en lämplig lösning.

Gatuutrymmet längs Fågelstigen är bara 10 meter brett vilket är för smalt för att anlägga en separat gång- och cykelväg.

YTTRANDE 12

Jag tänker att det begränsar användningen av Umeälven som en möjlig transportväg för framtida tunga och skrymmande transporter om bron över Storån byggs med lägre seglingsfri höjd än kyrkbron. Det finns exempelvis 3 båtar som används som populära restauranger längs umeälvens norra strand. Med en låg bro mellan ön och norrsidan hindras alla möjligheter till liknande nya eller kompletterande inslag. Älven har i alla tider tjänat som en transportled för Umeåborna. Stäng inte den möjligheten för framtida invånare.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå. I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

YTTRANDE 13

I samrådshandlingarna hittar jag inget om broarnas segelfria höjd. Eftersom en bro begränsar framkomligheten på vatten så bör väl även broarnas höjd finnas med i samråd och tillståndsansökan? Kanske broarnas höjder finns nämnda i de underliggande dokument som refereras till i detaljplanen?

Älven är sedan tidigare kraftigt begränsad av Obbolabron (10 m), båda järnvägsbroarna/Kolbäcksbroarna (3,6 m resp 9 m) och av Kyrkbron (3,8 m). Hur säkrar man att man inte ytterligare begränsar höjderna och avskär staden från havet? Dvs att de nya broarnas höjder inte ytterligare begränsar fria höjden upp till Kyrkbron.

Obs att dom angivna segelfria höjderna är med marginal för t ex högt vattenstånd. Verkliga höjderna är högre (minst 0,5 m) mätt från normalvattenstånd. www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202019_12k.pdf

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå. I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

YTTRANDE 14

Hur höga blir broarna? Tycker de ser låga ut på bilderna men hoppas jag har fel. Jag tycker att det är viktigt att båtar också kan trafikera älven.

Kommentar

Detaljplanen kommer inte att reglera broarnas höjd över vattenytan. Detta för att inte planen ska utgöra ett hinder vid kommande projektering eller i det långsiktiga perspektivet om andra behov kring broarnas funktion eller utformning skulle uppstå. I det arbete kring broarnas gestaltning och utformning, som sker parallellt med detaljplanen, har man utgått från samma segelfria höjd som Kyrkbron har.

YTTRANDE 15

Önskar separata tydligt markerade gångväg respektive cykelväg och med generös bredd. GC-väg vid nya Carlslundskolan bra exempel.

Kommentar

Detaljplanen reglerar inte bredden på gång- och cykelbroarna. De nya gång- och cykelbroarna planeras med en minsta bredd av 8 meter vilket ger gott om utrymme för både gående och cyklister. Broarna kommer att få en

separering mellan fotgängare och cyklisterna liksom gång- och cykelvägen vid Carlsundsskolan men med ännu mer utrymme för respektive trafikslag.

YTTRANDE 16

Vi är positivt inställda till byggnationerna & broarna men vi är lite funder-samma angående byggnationernas påverkan på erosion längs med vår fastighet. Varför har man inte kontrollerat båda sidorna av ön? Hur kommer strandskoning & brobyggnationen som ska göras uppströms påverka vår fastighet? Vi ska egentligen göra en strandskoning på vår fastighet, men efter att ha läst Tyrens utredning, känner vi oss tveksamma då vi uppenbart kom få ett förändrat flöde i älven? Frågan vi ställer oss är om kommunen kommer ta några kostnader för strandskoning på vår fastighet? Varför har vi inte fått dokumentation utskickat pappersvägen som berörd fastighet? Varför anses vi inte vara berörd fastighet då byggnationerna kommer påverka älvens cirkulations flöde? Är det en miss ifrån kommunens sida att man inte kontrollerat båda sidorna på ön?

Kommentar

I den erosions- och stabilitetsutredning som är gjord, i vilken man har föreslagit stabilitetsåtgärder längs stränderna, har båda sidorna av Ön utretts, men omfattar endast det område som berörs av detaljplanen för norra Ön. Den detaljplan som nu varit på samråd omfattar bara de två norra gång- och cykelbroarna samt en sammanbindande gång- och cykelväg dem emellan över norra delen av Ön. De nya broarna bedöms inte påverka förutsättningarna för er fastighet och därför har ni inte heller fått utskicket.

YTTRANDE 17

The idea of a bridge is appealing—it would provide pedestrians with a way to cross and access the island. However, is a steel-and-concrete structure, with its particular aesthetic, truly in harmony with the buildings along the river? Could we instead envision a bridge that offers more than just passage? From an aesthetic and environmental perspective, shouldn't the design be as refined and sensitive as possible? Rather than large, intrusive pillars in the water, could it be lighter, more delicate, and integrated into the landscape with greater care? This may well be the last bridge built across the river—shouldn't it be one that fosters harmony, respects nature, and even contributes to the ecological health of the river? Could it be designed to enhance water quality and promote wildlife, recognizing that we must design for more than just humans? These are crucial questions that the current generic bridge design fails to address. Yes, new bridges can be valuable, but the continuation of so-called "sustainable" real estate projects must be critically examined.

This island might be the last remaining green space in Umeå's center. In major cities worldwide, the importance of preserving such spaces is widely recognized—shouldn't we cherish this one rather than risk scarring it forever with irreversible development? Instead

of more real estate, could we rewild the island, enhancing it for both Umeå's residents and the surrounding ecosystem? This is a question that must be asked. If you'd like to discuss this further, you can reach me by email. Many students and teachers from the Umeå School of Architecture share these concerns and question the continued reliance on outdated urban planning strategies.

P.S. There is an architecture school right here in Umeå—why not collaborate with them?

Kommentar

The two bridges are an important part of the infrastructure needed for Umeå's continued sustainable development. The bridges will connect the districts on the northern and southern sides of the river via the planned development on northern Ön. The detailed plan will not regulate the design or lighting of the bridges. Parallel to the detailed plan, work is ongoing regarding the design and appearance of the bridges, which will then form the basis for future project planning.

YTTRANDE 18

Jag bor precis där bron över Storån (kanske) ska byggas. Vill bara uttrycka min oro att min uteplats och balkong kommer att vara obrukbara under ett par år pga. tunga maskiner och byggdamm. Hade önskat att bron byggdes närmare stan, kanske i höjd med bildmuseet/arkitekt högskolan.

Kommentar

Gång- och cykelbrons placering över Storån följer placeringen i översiktsplanen och har valts både ur perspektivet att den ska vara till nytta för många men också utifrån praktisk genomförbarhet och möjligheten att ansluta till befintlig trafikstruktur. Ett genomförande av detaljplanen och konsekvenser också under byggskedet kommer att tydligare beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen som biläggs detaljplanen i granskningsskedet och den parallella ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

YTTRANDE 19

Först och främst: Kul med detta broprojekt, det kommer att bli riktigt bra då det är klart.

Positivt att pulkabacken Västerbergsbacken skyddas och blir mer lättåtkomlig för fler barn kommande generationer på båda sidor av älven. Förhoppningsvis kan området runt backen ner mot älven på sikt förädlas med grillplats, vindskydd och kanske även en badbrygga på sommaren. Som närboende kommer vi såklart att bli störda under byggtiden av buller från pållning och materialtransporter, men här litar jag på att detta kommer att planeras på bästa sätt för att minimera påverkan. Ett förslag är här att så långt det är möjligt nyttja ytorna på Ön för materiallagring samt övriga behov byggprojektet har (bodarna etc.) då detta skapar minst påverkan för boende i området. De största farhågorna jag har är det relativt stora

arbetsområde som markerats ut på kartan i parken mellan Tegs äldreboende och Tegsgårdens herrgård. Vårt önskemål är här att en långsiktig plan för parkmiljön och eventuella nya gång/cykelvägar kring byggnadsminnet tas fram samt att en inventering och bevarandeplan för matkällaren som tidigare hörde till fastigheten inkluderas.

Kommentar

Detaljplanen är avgränsad till att omfatta bara det område som krävs för gång- och cykelbroarna, deras brofästen, anslutningar till befintliga gång- och cykelstråk på Teg respektive Öbackasidan samt gång- och cykelväg över norra Ön – d.v.s. den långsiktiga markanvändningen. Detaljplanen reglerar inte tillfällig markanvändning under byggskedet. Detaljplanens konsekvenser beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande planen.

Parallellt med detaljplanen söks tillstånd för vattenverksamheten, enligt 11 kap miljöbalken. Det tillståndet är avgränsat att omfatta hela det område som påverkas av broarna på kort, medellång och lång sikt. Med kort sikt avses normalt miljöeffekter som uppstår under anläggningsskedet. Med medellång sikt tittar man på miljöeffekter som kan uppstå under brons drifttid och på lång sikt de miljöeffekter som riskerar att kvarstå även efter avveckling. Detta innebär att arbetsområdet som påverkas av miljöeffekter under anläggningsskedet av bron kommer att ingå i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen för vattenverksamhet.

YTTRANDE 20

Svårt att som vanlig medborgare förstå hur stort detta projekt är. Förstå vad det får för konsekvenser för älven, miljön, och naturen i stort. Svårt att ha nån uppfattning redan nu. Men vis från tidigare brobyggen (här och i Skellefteå tex.) måste det ju vara fullkomligt, fullkomligt säkert att klara bygget i tid för att få EU-pengarna, för att man över huvudtaget ska starta.

Kommentar

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för nya gång- och cykelbroar då planen reglerar hur kommunens mark och vatten får användas. Konsekvenser för älven, miljön, och naturen i stort kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande detaljplanen.

Ett genomförande av planen kräver också att tillstånd om vattenverksamhet erhållits. Detaljplanen ger förutsättningar för möjligheten att ta del av beviljat Stadsmiljöavtal, för medfinansiering av genomförandet. Definitivt beslut om byggstart har inte fattats av kommunen i dagsläget.

YTTRANDE 21

Det är nu tredje gången jag lämnar in synpunkter gällande detaljplaner för Ön i Umeå. Vid de två andra detaljplanerna har ingen från berörd avdelning

på Kommunen bemödat sig att svara på frågor eller synpunkter som lämnats. Har inga större förhoppningar att det sker denna gång heller. Samrådsförfarandet är bara ett spel för galleriet som man brukar säga när allt egentligen är bestämt på förhand.

Denna detaljplan gällande två GC-broar saknar helt grund in något aktuellt behov för oss som bor på Ön. Det finns behovsmässigt ingen anledning av dessa broar så länge exploateringen av norra Ön är ett reellt beslutat och godkänt projekt. Det är lång ifrån säkert att norra Ön överhuvudtaget blir av. Lägg resurser och pengar där det finns ett faktiskt behov. Om alla miljöer som utredningar kostat i stället satsats på nuvarande bron över Lillån hade den både varit ny, bred och trafiksäker. Vi är i mycket större behov av en trafiksäker GC-bro över Lillån för alla de oskyddade trafikanter som behöver samsas med dubbelriktad trafik på den smala befintliga bron. Det finns ingen bro eller plats i Umeå Kommun som så osäker för oskyddade gång och cykelåkare som just bron över Lillån. Här åker lastbilar med gods, hjullastare med fulla grusskopor, bilar, cyklister, motionärer och små skolbarn huller om buller med stora risker för personskador utan att Ni med planeringsmonopol gör något. Ni ansvariga säger att Lillåbron är godkänd gällande dåtidens regler men faktum är att den snarast är livsfarlig! Jag förutsätter att ansvarige om det nu finns någon ställer sig upp när ett skolbarn blir skadat och tar på sig ansvaret. Jag och många på Ön vill och tycker det är mycket viktigare att nuvarande bro över Lillån åtgärdas snarast än att orimligt mycket resurser och skattepengar läggs på två helt omotiverade skrytbroar till projekt. Bron från Ön (mitten av planerat bostadsområde) till norra sidan förkortar avståndet till centrum från 2000 m till 1200 m. Endast 800 m kortare väg än idag, till vilken kostnad och nytta? Broar är inte billiga! Lundabron, Västra länken bron och Karlsgårdsbron i Skellefteå är tre skrämmande exempel. Bron från Ön till Tegssidan, vem är den till för? Om nya bil bron byggs och nuvarande bron över Lillån omvandlas till GC-bro vad behövs ytterligare en GCbro till? Två GC-broar på ett avstånd om 400 m, det måste vara feltänt! Bron hamnar nära äldreboendet på Teg. Visst ingår det i planerna och budgeten att åldringarna får mer personal som kan ta dem ut på bron till Ön? Kanske det är därför det ska byggas en bro!? Det kanske är förklaringen. Läget för bron kommer väldigt nära Vestbergs pulkbacke. Den får inte förstöras av broplanerna utan att i så fall ersättas med annan motsvarande backe. Sluta slänga skattepengar på broar, utredningar och annat innan ni vet att projektet norra Ön är genomförbart.

Kommentar

Synpunkter som lämnas i samråd sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen offentliggörs till detaljplanens granskningsskede, som är nästa tillfälle att lämna synpunkter, på det justerade planförslaget. Projektet Norra Ön är ett stort projekt som av olika anledningar innehållit flera delprocesser som resulterat i att parallella planändringen slagits ihop respektive brutits ur det stora detaljplaneärendet. Det är olyckligt om det skapat förvirring.

De två nya broarna är en viktig del i den infrastruktur som behövs för Umeås fortsatta utveckling ska kunna ske hållbart. Broarna kommer att sammanbinda stadsdelarna på norra och södra sidan älven via den planerade bebyggelsen på norra Ön och bli en värdefull genväg för fotgängare och cyklister till stora målpunkter i staden. Pulkabacken kommer att vara kvar även i framtiden.

Ändringar efter samråd

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

Plankartan

- Planområdet justeras efter justerat läge för gång- och cykelbro över Lillån.
- Regleringen av vertikal avgränsning av gång- och cykelbroar samt vattenområde justeras och förtydligas

Planbeskrivningen

- Resultatet från miljökonsekvensbeskrivningen arbetas in i planbeskrivningen.
- Beskrivningar revideras och förtydligas utifrån inkomna synpunkter och nya underlag.

Detaljplanering, Umeå kommun februari 2026

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Protokollsutdrag
2026-09-23

§ 211

Ön 1:96

Diariernr: BN-2024/00060

Detaljplan för Ön 1:96 med flera (broetapp)

Beslut

1. Byggnadsnämnden godkänner detaljplanen för Ön 1:96 med flera, broetapp.
2. Byggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta detaljplanen för Ön 1:96 med flera, broetapp, enligt 5 kap. 27 § plan- och bygglagen (2010:900).

Syfte

Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för infrastruktur i form av två gång- och cykelbroar samt förbindelse mellan dem på Norra Ön.

Ärendebeskrivning

Arbetet med att upprätta detaljplanen påbörjades av Umeå kommun, Detaljplanering den 19 mars 2024.

Detaljplanen ger förutsättningar för två nya gång- och cykelbroar över Umeälven, som förbinder Ön med omgivande stadsdelar, samt en gång- och cykelväg mellan dessa broar över Ön. De nya broarna ansluter till befintliga gång- och cykelstråk på Teg, vid Norra Obbolavägen, respektive Öbackaparken.

Kommunen bedömer att ett genomförande av planen kan antas innebära betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning har därför genomförts. Genomförandet av detaljplanen kräver även tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken, vilket hanteras i en separat process.

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Protokollsutdrag
2026-09-23

Detaljplanen överensstämmer med intentionerna för nya gång- och cykelbroar i översiktsplan, Fördjupning för Ön, antagen 2008. Broarna och gång- och cykelkopplingen däremellan planläggs som en första etapp av planerad utveckling på Norra Ön.



Illustration av ny gång- och cykelförbindelse mellan Teg – Ön – Öbacka.

Samråd/Granskning

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget. Planen handläggs med utökat planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 17 februari – 14 mars 2025 samt granskning under tiden 20 februari – 22 mars 2026. Samrådsrets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Samrådsmöte hölls den 25 februari 2025.

Av de synpunkter som har inkommit under granskningstiden har ett granskningsutlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av utlåtandet framgår bl.a. att planhandlingarna har kompletterats med

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Protokollsutdrag
2026-09-23

reglering och beskrivningar avseende skyddsåtgärder kring artskydd samt geoteknik och erosion.

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

Antagande av detaljplanen föreslås överlämnas till kommunfullmäktige med anledning av att broarna är ett viktigt projekt för kommunen och av stort allmänt intresse.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, daterad 2026-06-24

Antagandehandlingar

- Plankarta, daterad maj 2026
- Planbeskrivning, daterad maj 2026

Övriga handlingar

- Granskningsutlåtande, daterat maj 2026
- Samrådsredogörelse, daterad februari 2026
- Miljökonsekvensbeskrivning, daterad juni 2026

Beredningsansvariga

Magdalena Blomquist, planarkitekt

Johanna Söderholm, planchef

Föredragande

Magdalena Blomquist, planarkitekt

Beslutsordning

Ordföranden finner att byggnadsnämnden beslutar i enlighet med tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Beslutet med handlingar ska skickas till

Kommunfullmäktige, Umeå kommun

Kommunfullmäktiges beslut ska skickas till

detaljplanering@umea.se

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Protokollsutdrag
2026-09-23

Detaljplanering expedierar därefter beslutet till

- Sökande
- Sakägare som yttrat sig
- Länsstyrelsen

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:



Tjänsteskrivelse

2026-09-28

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2026/00042

KSPLU Informationsärenden 2026-10-06

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

Att i protokollet notera att utskottet tagit del av följande informationer

Ärendebeskrivning

- Ön, information, Sandrine Rivoire, Anna Löfqvist, 5 min
- Stadsdirektören informerar

Beredningsansvariga

Olov Häggström

Förnamn, Efternamn
Befattning

Olov Häggström
Utredare