

Planprogram för

Söderslätt



Medverkande

Deltagande kommunala verksamheter

Detaljplanering

Mark och Exploatering

Miljö och Hälsoskydd

Gator och Parker

Strategisk Utveckling

Deltagande kommunala bolag

Vatten och avfalls kompetens i norr AB (VAKIN)

Umeå Kommunföretag AB

Källor

Fotografier: Umeå kommun, om inte annat anges

Ortofoton: Lantmäteriet, om inte annat anges

Kartor och illustrationer: Umeå kommun, om inte annat anges

Innehållsförteckning

Inledning	4	Befintlig infrastruktur	17	Jordbruksmark	31
Vision	5	Befintlig bebyggelse inom	18	Dagvatten	32
Bakgrund	7	programområdet	19	Genomförande	33
Planprogrammets syfte	7	Befintlig Service	20	Markägare	33
Programområdet	7	Programförslaget	21	Etapputbyggnad	33
Planprocessen	8	Övergripande markanvändning och	22	Huvudmannaskap för allmänna platser	33
Etapper	8	stadsstruktur	23	Ekonomiska konsekvenser för expoatör	34
Undesökning av miljöpåverkan	9	Föreslagen ny bebyggelse och	24	Ekonomiska konsekvenser för kommunen	34
Gällande planer och beslut	10	offentlig service	25	Teknisk infrastruktur	34
Översiktsplan	10	Gestaltning	29	Programhandlingar	35
Gällande detaljplaner	11	Trygghet och jämställdhet	30	Bilagor	35
Strandskydd	11	Grönstruktur och rekreation	31	Referenser	35
Riksintressen	12	Gator och trafik			
Fornlämningar	13	Parkering			
Programområdet idag	14	Konsekvenser av	30		
Historia	14	programförslaget			
Grönstruktur och naturmiljö	15	Trafikbuller	30		
Rekreation och friluftsliv	16	Påverkan på befinrlig bebyggelse	31		
		inom programområdet			

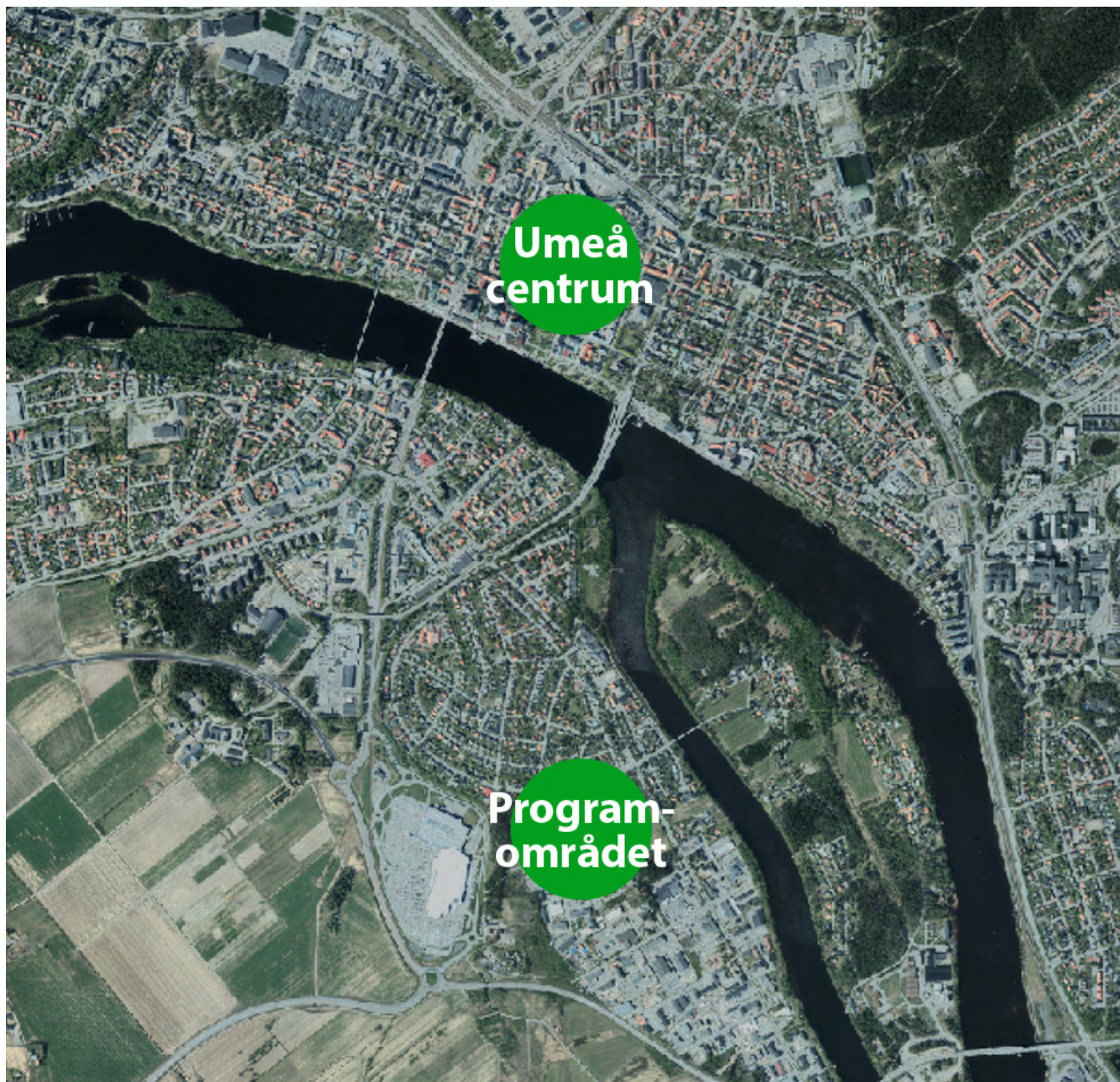
Inledning

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

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

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

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



Figur 1. Programområdets läge i Umeå.

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

Vision

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

Fem-kilometersstaden- den täta staden!

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

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

En tät kompakt och funktionsblandad stad

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

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

Mer stad! Komplettering som vitaliserande kraft

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

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

Programområdet består till stora delar av igenväxande åkermark och hästhagar som genom planprogrammet kan omvandlas till ett urbant område med en ny stadsgata. Denna stadsgata

kantas av nya bostäder och verksamheter. Detta blir en utökning av den befintliga strukturen och etablerar en ny del av staden med hög täthet som binder samman dom närliggande områdena.

Skapa hög täthet i nya stadsdelar

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

Planprogrammet utgår från att området är utpekad i översiktsplanen som detaljplanlagd tätortsbebyggelse med blandat innehåll med tydliga kvartersgränser. Det kringbyggda stads kvarteret ger en effektiv markanvändning, samtidigt som en lättläst uppdelning mellan offentliga, gemensamma, och privata stadsrum skapas.

Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder

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

men använd buss.

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

Satsa på offentliga rum och parker!

I den täta staden blir de offentliga rummen allt viktigare. De offentliga rummen ska generellt utformas med en skala som ger attraktiva, trygga och upplevelserika platser och stråk med plats för rekreation och grönska. Där finns liv och rörelse dagar och kvällar, under alla årstider. Ett levande offentligt rum ger många positiva effekter för en stad, såsom en hög grad av urbanitet, vilket skapar en dynamisk miljö med många möjligheter till interaktion, spontana möten och ett rikt socialt liv. Det leder även till en ökad trygghetskänsla för medborgaren, en välkomnande känsla för besökaren och ett ökat mervärde för stadens attraktionskraft vilket gynnar handel och service.

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

Alla ska vara med!

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

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

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



Alla ska vara med!



Hög täthet i nya stadsdelar



Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder



Fem-kilometersstaden



Satsa på offentliga rum och parker



Mer stad! Komplettering som vitaliserande kraft

Bakgrund

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

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

Detta program syftar till att utreda förutsättningarna för denna utveckling.

Planprogrammets syfte

Syftet med planprogrammet är att undersöka möjligheterna att utveckla området med bostadsbebyggelse samt en vägförbindelse som kopplar samman Norra Obbolavägen med Söderslätts handelsområde och vidare mot Ringleden. Ett ytterligare syfte är att säkerställa tillgång till bostadsnära grönområden samt värna och bevara naturvärden. Planprogrammet syftar även till att säkerställa en god dagvatten- och

skyfallshantering i området.

Programområdet

Programområdet är ett grönområde på cirka 16 hektar som avgränsas av Söderslätts bostadsområde i norr, Öst-Tegs industriområde i söder, Söderslätts handelsområde i väster och Norra Obbolavägen i öster. Avstånd till centrum är cirka två kilometer. Umeå kommun förvaltar mark i den västra delen av programområdet. Den östra delen av programområdet är till största del privatägd.



Figur 2. Ortofoto med programområdet markerat med vitt.

Planprocessen

Planprogrammet är den första delen i en demokratisk process, som följs av en detaljplan som reglerar hur mark och vatten får användas samt hur bebyggelse och byggnadsverk får se ut. Arbetet med planprogrammet påbörjades formellt efter att byggnadsnämnden beslutade att inleda planläggning den 13 juni 2018. De olika stegen i processen illustreras nedan.

I planprogrammet fastställs huvuddragen för planläggningen och övergripande utredningar genomförs. Planförslaget skickas på samråd till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och andra berörda. Syftet med samrådet

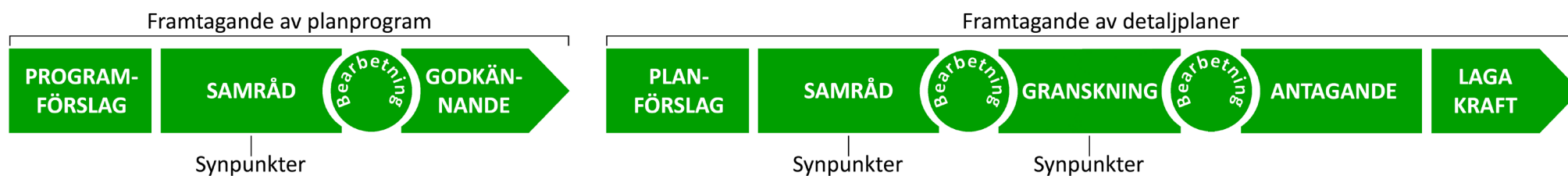
är att samla in information och synpunkter, förankra förslaget och få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt. De skriftliga synpunkter som inkommit under samrådstiden redovisas och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter justeras förslaget utifrån inkomna synpunkter.

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

och synpunkter. De berörda ges också möjlighet till insyn och påverkan i ett tidigt skede, innan kommunens ställningstaganden helt har tagit form.

Etapper

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



Figur 3. Illustration av planprogram- samt efterföljande detaljplaneprocess.

Undersökning av miljöpåverkan

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

Den 12062025, undersöktes behovet att göra en miljöbedömning enligt plan- och bygglagen (2010:900) och miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Byggnadsnämnden bedömer att planprogrammets kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Men då kraven på miljöbedömning endast gäller för sådana planer och program som krävs i lag eller annan författning (6 kap. 3 § första stycket miljöbalken) så krävs ingen miljökonsekvensbeskrivning (5 kap. 10 § plan- och bygglagen).

I efterföljande detaljplaner ska dock faktorer, med risk för miljöpåverkan, som uppmärksammas inom ramen för planprogrammet behandlas. Dessa faktorer avser:

- Påverkan på riksintresse för Umeå flygplats.
- Påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten, luft och buller.
- Påverkan på kulturhistoriskt värdefull byggnad

från 1800-talet

- lanspråktagande och förlust av jordbruksmark samt eventuell påverkan på strukturer som omfattas av generellt biotopskydd.
- Påverkan på äldre skog, skyddsvärda arter och habitat.

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

Motivering

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

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

Byggnadsnämnden har gjort bedömningen att

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

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

Kommande detaljplaner

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

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

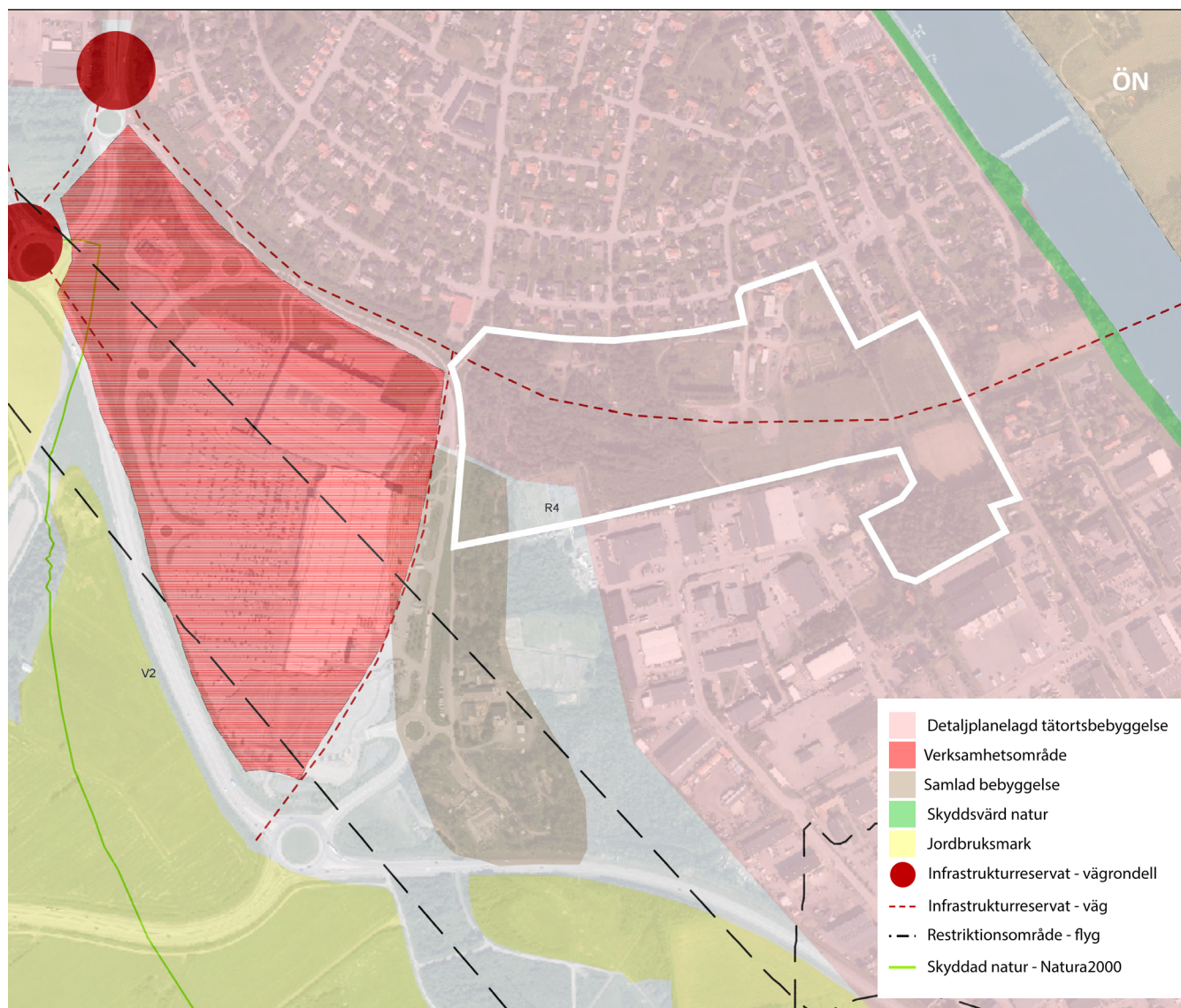
Gällande planer och beslut

Översiktsplan

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

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

Beträffande den intilliggande Ön, som ligger öster om programområdet på andra sidan Umeälven



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

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

Förenlighet med översiktsplanen

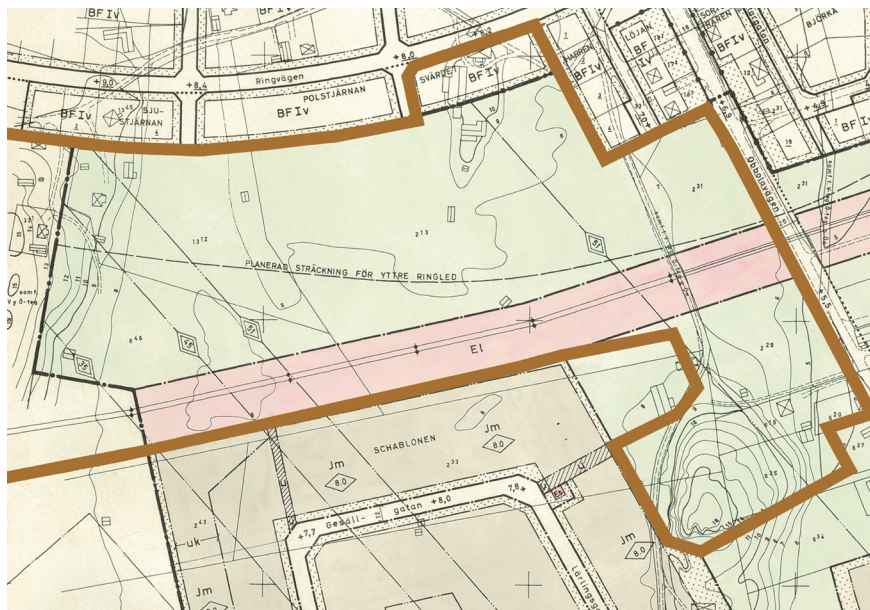
Planprogrammet bedöms överensstämma med intentionerna i både den fördjupade översiktsplanen för Umeå och den fördjupade översiktsplanen för Ön.

Gällande detaljplaner

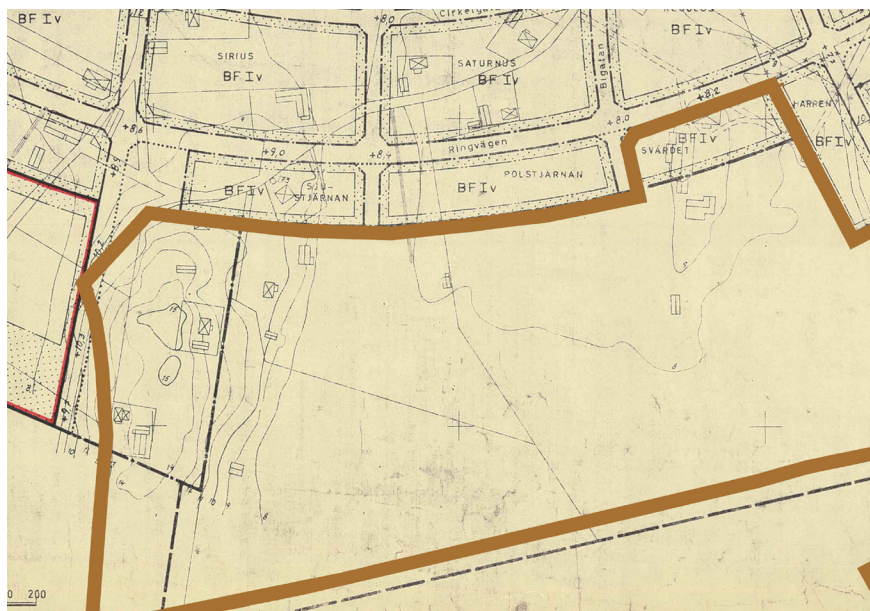
Den större delen av planområdet omfattas av detaljplan 2480K-P28/1969 och är planlagd för park och plantering samt högspänningsledning. I den norra samt västra delen av planområdet gäller 2480K-P77/1962. I norr regleras marken som bostadsändamål och i väster som park och plantering.

Strandskydd

Programområdet omfattas ej av strandskydd.



Figur 5. Utklipp av plankarta från detaljplan 2480K-P28/1969 men programområdet markerat i brunt.



Figur 6. Utklipp av plankarta från detaljplan 2480K-P77/1962 men programområdet markerat i brunt.

STADSPANEKARTA	
A. GRÄNSBETECKNINGAR	
	Stadsplanegräns
	Gällande områdesgräns
	Gällande områdesgräns avsedd att utgå
	Gatu-kvarter- och annan områdesgräns
	Förbud mot in- och utfart, stängelskyldighet
	Bestämelsegräns
	Särskild höjdegrenslinje
	Gränslinje ej avsedd att fastställas
B. OMÅRDES BETECKNINGAR	
ALLMÄN PLATS	
	Gata
	Park eller plantering
BYGGNADSKVARTER	
	Område för småindustriändamål
SPECIALOMRÅDEN	
	Högsäbänningsledning
	Transformatorstation
C. ÖVRIGA BETECKNINGAR	
	Mark som inte får bebyggas
	Mark tillgänglig för underjordiska allmänna ledningar
	Mark inom vilket endast hus utan källarvåning får uppföras
	Beteckning vilken hänför sig till bestämmelser angående höga medelvägshöjd
	Byggnadshöjd
	Gällande gathöjd
	Gathöjd

STADSPANEKARTA	
A. GRÄNSBETECKNINGAR	
	Stadsplanegräns
	Gräns för område inom vilket stadsplan avses upphävas
	Gällande områdesgräns
	Gällande områdesgräns avsedd att utgå
	Gatu-kvarter- och annan områdesgräns
	Särskild områdesgräns (anordnande av stängsel)
	Bestämelsegräns
	Gränslinje ej avsedd att fastställas
B. OMÅRDES BETECKNINGAR	
ALLMÄN PLATS	
	Gata
	Park eller plantering
BYGGNADSKVARTER	
	Område för allmänt ändamål
	Område för bostadsändamål
	Område för bostadsändamål, fristående hus
	Område för bostadsändamål, fristående eller sammanbyggda hus
	Område för handelsändamål, kiosk
	Område för bostads- och småindustriändamål
	Område för garageändamål
	Område för handelssträdkändamål
SAKERHETSOMRÅDE	
	Transformatorstation
C. ÖVRIGA BETECKNINGAR	
	Mark som inte får bebyggas
	Mark för uthus o dyl
	Mark tillgänglig för underjordiska ledningar
	Område som hålles tillgängligt för skötsel av redustomter
	Antal våningar
	Antal våningar jämte vindsinredning
	Gällande gathöjd
	Gällande gathöjd avsedd att utgå
	Gathöjd
	Tillåten byggnadshöjd i procent

Riksintressen

Umeå flygplats är av riksintresse där inte bara flygplatsområdet ska skyddas utan även omgivande influensområden för buller, hinderfrihet och flygvägar. Runt flygplatsen sträcker sig ett område, som omfattar större delen av Umeå stad, inom vilket det råder höjdbegränsningar för att freda en hinderfri zon för flyget ur flygsäkerhetssynpunkt. Detta innebär att höga byggnader och andra uppstickande föremål av flygsäkerhetsskäl inte får överstiga angivna höjdbegränsningar. Inom större delen av programområdet är höjdbegränsningen +52,4, men i programområdets västra del ökar succesivt säkerhetsmarginalen (+50, +40) med hänsyn till flyget (se figur 8) och därmed sänks höjdbegränsningen.

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

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

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



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



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

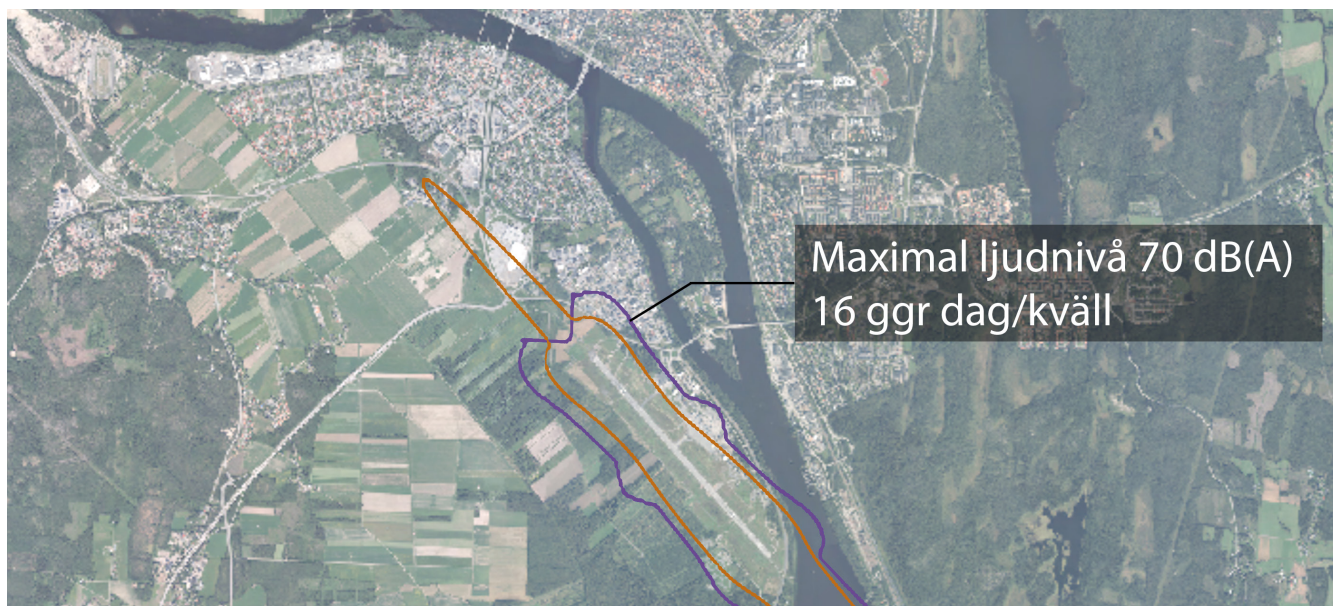
I figur 9 redovisas flygbuller för prognosår 2040. Resultande bullerkontur av prognos för villkoret maximal ljudnivå om 70 dBA 3 ggr/natt täcker ett begränsat område runt rullbanan vilket täcks både av villkoret för maximal ljudnivå 16 ggr/dag och FBN 55 dB(A), därför redovisas den inte i figuren.

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

Sammanfattningsvis bedöms riksintresset Umeå Flygplats inte påverkas av den utveckling som detta planprogram föreslår. Höjderna som planprogrammet rekommenderar för kommande bostadsbebyggelse är väldigt låga i förhållande till gällande höjdbegränsningar varav det ej finns någon risk att bebyggelsen överstiger flygets krav på hinderfrihet. Vad gäller flygbuller föreslås ingen ny bostadsbebyggelse inom den del av programområdet där flygbullret överskrider riktvärdena.

Fornlämningar

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



Figur 9. Illustration av bullernivåer för prognos år 2040. Maximal ljudnivå 70 dB(A) 16 ggr/dag och kväll redovisas som lila kontur och FBN 55 dB(A) redovisas som orange kontur.



Figur 10. Ortofoto som med orange markering visar var gränsen går för bullerpåverkan från flyget, enligt de riktvärden som anges i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Programområdet är markerat med vitt.

Programområdet idag

Historia

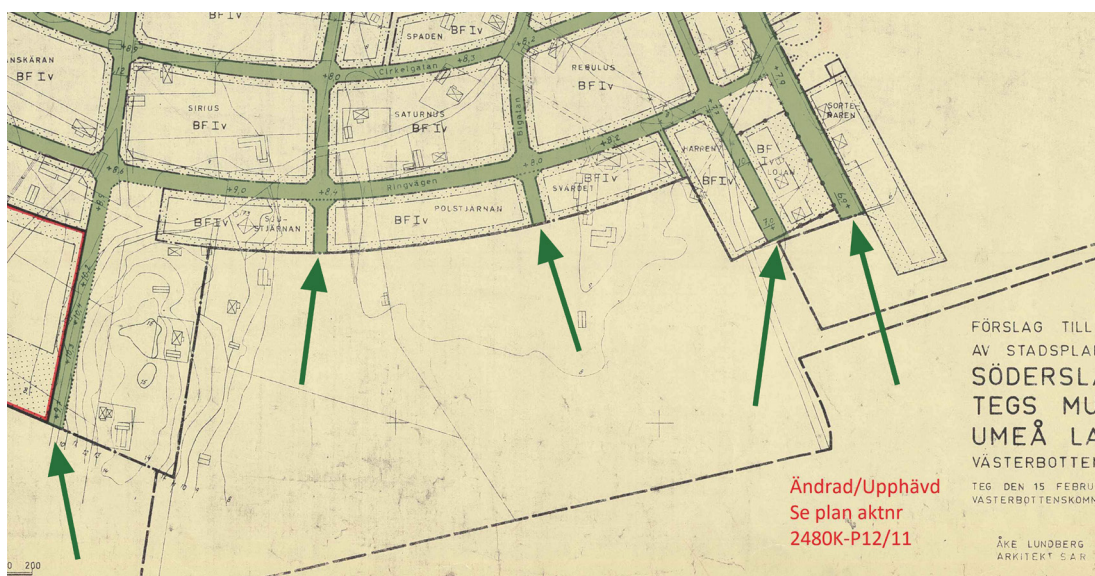
Enligt Byggnadsordning för Teg fastställdes en stadsplan för Teks municipalsamhälle år 1932. Planen syftade till att göra Teg till en vacker och tilltalande förstad till Umeå, som ett självständigt stadssamhälle med egna institutioner och eget kommersiellt liv.

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

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



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



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

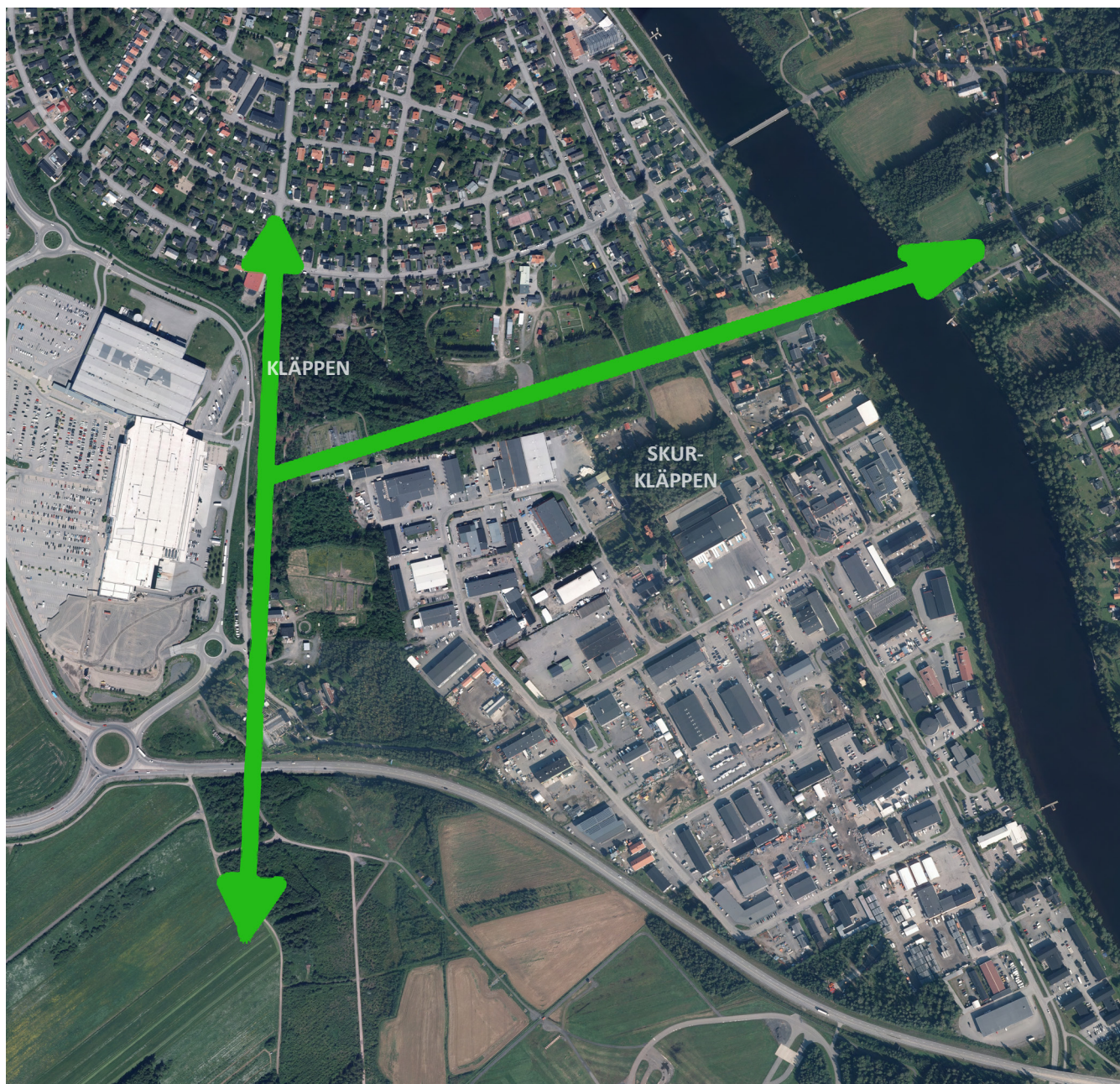
Grönstruktur och naturmiljö

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

Naturtyper och identifierade naturvärden

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

På grund av avverkning har det äldsta trädskiktet på Kläppen i stort sett försvunnit. Trots detta har Kläppen bedömts som ett objekt med naturvärden då skogen består av äldre blandskog med stort inslag av asp, varav en del grova och med håligheter. Förutom asp så finns äldre sälg, rönn och glasbjörk, samt även en del grövre gran. Det finns även förekomst av död ved i form enstaka döda björkar samt tall- och björklågor. Aspsticka förekommer också inom området och det finns mycket god potential för bildning av grov död ved av såväl



Figur 13. Gröna kopplingar som är viktiga att bevara.

lövträd som gran. På Kläppen finns även en gammal tomt under igenväxning där floran har ett visst inslag av hävdgynnande arter.

Skyddade arter

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

Umeå kommun har därmed tagit fram ett PM för artskydd där samtliga artobservationer i området, som har rapporterats i artportalen och som

uppfyller något av bedömningskriterierna nedan, listats.

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

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



Figur 14. Ortofoto där drumlinen Kläppen samt berget Skurkläppen är markerade.



Figur 15. Kojbygge i skogsområdet i västra delen av programområdet.

Rekreation och friluftsliv

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

Befintlig Infrastruktur

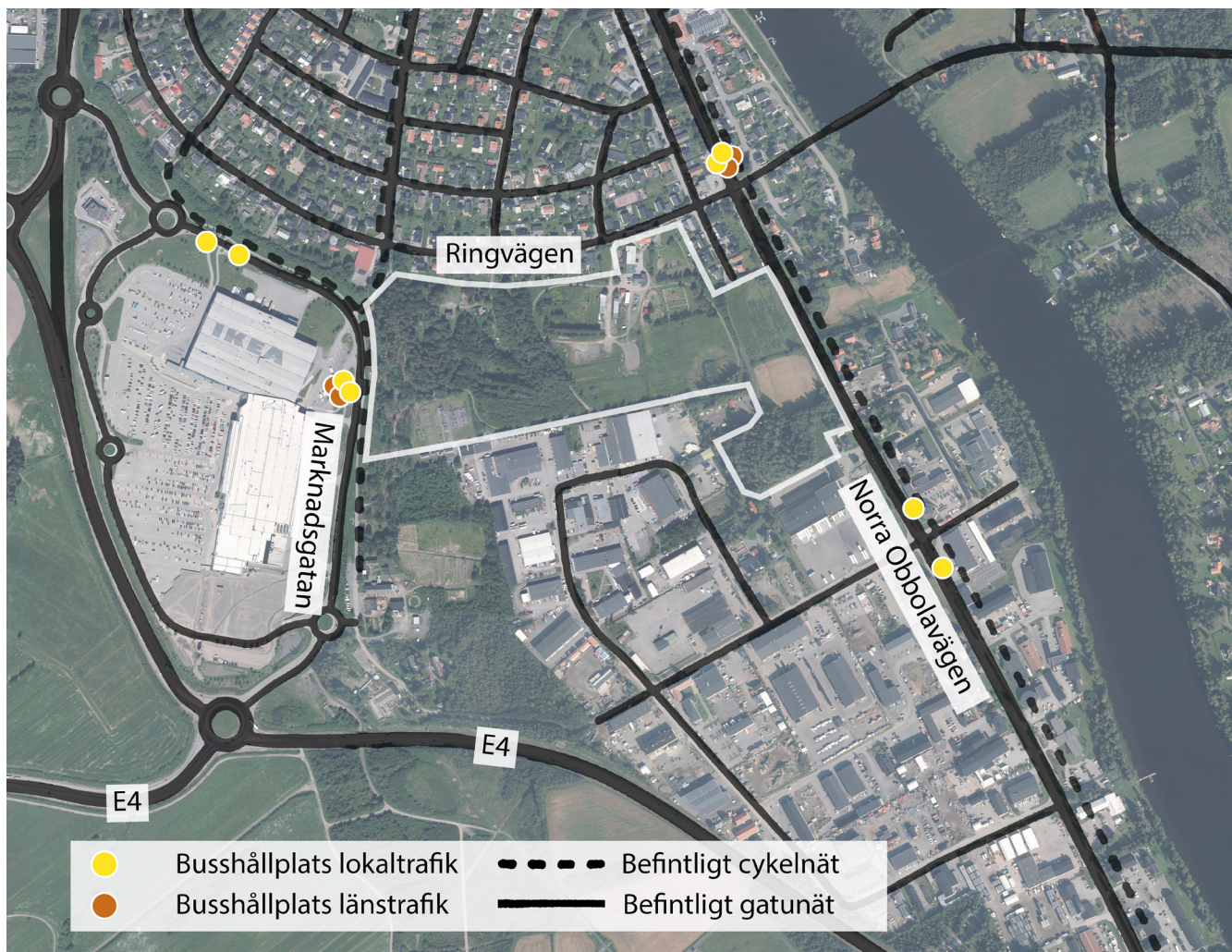
Befintlig gatustruktur

Öster om programområdet löper Norra Obbolavägen, en gata med tillhörande gång- och cykelväg. I väst angränsar programområdet till Marknadsgatan samt en gång- och cykelväg som löper genom Söderslätts bostadsområde. Inom programområdet finns grusade vägar som utnyttjas för bland annat hästsport tillhörande fastighet Österteg 2:13.

Befintlig kollektivtrafik

I planprogrammets närområde finns fyra busshållplatser, markerade med gula/orangea cirklar i figur 16.

- Hållplatsen Söderslätts handelsområde, vid Marknadsgatan väster om programområdet, trafikeras av lokal- och länsbussar. Den lokala busslinjen mot Ersboda handelsområde, med stopp på Vasaplan, har en turtäthet på cirka 15 minuters intervaller under högttrafik.
- Nordöst om programområdet ligger busshållplatsen Ringvägen, som också trafikeras av både lokal- och länsbussar. Den lokala busslinjen mellan Umeå flygplats och Vasaplan har en turtäthet på cirka 15 minuters intervaller under högttrafik.
- Sydöst om programområdet finns även busshållplatsen Maskingatan. Denna hållplats trafikeras enbart av lokalbussen som går mellan Umeå flygplats och Vasaplan.



Figur 16. Karta över befintligt cykel- och gatunät.

Befintliga ledningar

En högspänningsledning går genom programområdet i västöstlig riktning och i programområdet västra del finns ett ställverksområde. Dessa omlokaliseras till en plats

utanför planområdet.

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

Befintlig bebyggelse inom programområdet

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

Inom själva programområdet finns två fastigheter med befintlig bebyggelse. Fastigheten Västerteg 13:12, markerad med orange i figur 17, utgörs av en villa med tillhörande uthus. Denna fastighet är planlagd som park och plantering i gällande detaljplan 2480K-P28/1969.

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



Figur 17. Ortofotograf som redovisar fastigheter inom programområdet med befintlig bebyggelse.

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

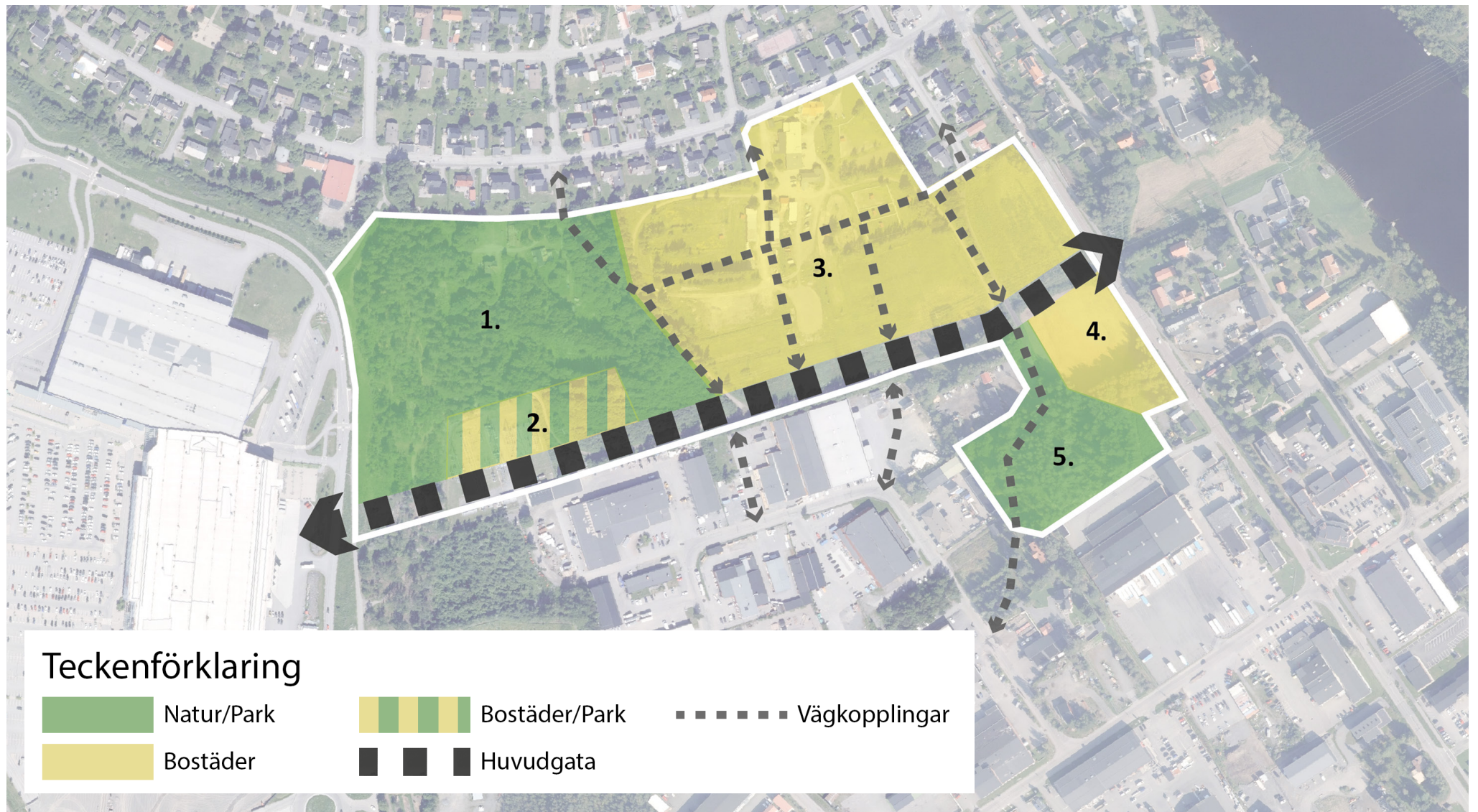
Befintlig service

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



Figur 18. Kulturhistorisk värdefull byggnad samt tillhörande ladugård och uthus inom fastighet Österteg 2:78.

Programförslag



Figur 19. Karta över programförslag.

Övergripande markanvändning och stadsstruktur

Sifferhänvisningar inom klammer i texten relaterar till siffror i karta till programförslaget, figur 19.

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

Planprogrammet innebär anläggandet av Söderslättsvägen, en ny vägkoppling mellan Norra Obbolavägen och Söderslätts handelsområde. Vägen föreslås ansluta mot Norra Obbolavägen vid

den korsningspunkt där även anslutning till en ny bilbro mot Ön planeras. Detta gör att den nya vägen både kan avlasta trafik från Norra Obbolavägen och koppla samman Ön med Söderslätts handelsområde och vidare till E4:an.

Den nya huvudgatan placeras i programområdets södra del, närmast befintligt industriområde. På så vis kommer bostäder och industri fortsatt att behålla en viss rumslig distans till varandra. Placeringen av Söderslättsvägen möjliggör även för en samlad bostadsbebyggelse i programområdets norra del, vilket ger goda förutsättningar att skapa ett område med höga boendekvaliteter. Den föreslagna dragningen av Söderslättsvägen illustreras med en svart streckad pil i figur 19. Utöver Söderslättsvägen föreslår planprogrammet en övergripande intern vägstruktur för att länka

samman Söderslätts villaområde i norr med Öst-Tegs industriområde i söder. Dessa lokalgator är avsedda att förbättra framkomligheten, dels genom att angöra de nya bostadskvarteren, dels för att skapa fler och genare kopplingar inom området och till omgivningen. Vägarnas exakta placering samt karaktär fastställs i kommande planarbete. I planarbetet beslutas även vilka vägar som kommer möjliggöra för biltrafik samt vilka kopplingar som består av gång- och cykelvägar.

Det är viktigt att notera att kopplingarna mot industriområdet är en del av en långsiktig plan. Med nuvarande struktur i industriområdet är dessa kopplingar inte möjliga att genomföra. De kräver en framtida omvandling av även den södra delen av området.



Figur 20. Illustration som visar ett exempel på en möjlig struktur samt volymer inom programområdet.

Föreslagen ny bebyggelse och offentlig service

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

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

I och med att befintligt ställverksområde inom område [2] avvecklas finns en möjlighet att omvandla området till något nytt som tillskapar värden i den västra delen av programområdet. Som redovisat i figur 19 samt beskrivet under rubriken Grönstruktur och naturmiljö består den västra delen av programområdet till stor del av ett bevarat naturområde. Planprogrammet möjliggör för en



Figur 21. Illustration som visar ett exempel på flerbostadshus längs med Söderslättsvägen.

exploatering inom [2] i form av antingen bostäder eller parkfunktioner.

Syftet med exploateringen inom [2] är att bryta upp naturområdet längs med Söderslättsvägen och tillföra liv och närvaro. Ett annat syfte är att skapa en visuell koppling längs Söderslättsvägen mellan exploateringen i område [3] och [4] med Söderslätts handelsområde. I kommande detaljplaneskede ska en fördjupad analys göras för att avgöra vilken exploatering, bostäder eller parkfunktioner, som är bäst för platsen samt uppfyller beskrivna syften. Om bostäder planläggs bör dess höjd samt utformning samstämma med resterande

föreslagen bostadsbebyggelse i anslutning till Norra Obbolavägen.

Utifrån programförslaget har kommunen gjort en preliminär bedömning gällande hur många lägenheter samt nya invånare föreslagen utbyggnad kan medföra. Sammantaget uppskattas området innebära ca 650 lägenheter i flerbostadshus fördelat på områdena [2], [3] och [4] i figur 19. Detta medför cirka 1 300 nya invånare enligt kommunens antagande om att det bor omkring 2 personer per lägenhet. Om område [2] i stället planläggs för parkfunktioner minskar antagandet med 80 lägenheter.

Gestaltning

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

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

Trygghet och jämställdhet

Ambitionen är att programområdet ska utformas för att skapa attraktiva och trygga boende- och vistelsemiljöer för olika individer och grupper i samhället, oberoende av kön, klass, ålder och/eller etniskt påbrå. Ett sätt att främja bildandet av en attraktiv och trygg boende- och vistelsemiljö är att eftersträva en blandstad. En bebyggelse

som innehåller en blandning av boende och verksamheter ger upphov till ett större flöde av människor under dygnets timmar vilket bidrar till en mer tillgänglig stadsmiljö där fler människor ofta väljer att passera eller vistas.

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

- Att kunna bli sedd är viktigt för upplevd trygghet. Miljöer med människor upplevs ofta som tryggare än tomma ytor. Därför är en

god integration och koppling till närliggande målpunkter viktig.

- Möjligheter till fri sikt (in- och utblickar) gynnar tryggheten, både gällande fysiska hinder och mörker. Detta bör beaktas vid utformning av bland annat entréer, trapphus och parkeringshus.
- Eftersom området innehåller partier med naturlig skog är det viktigt att gång- och cykelvägar utformas med bra belysning och uppsikt.



Figur 22. Illustration som visar ett exempel på en möjlig struktur samt volymer sett från Söderslätts bostadsområde.

Grönstruktur och rekreation

Sifferhänvisningar inom klammer i texten relaterar till siffror i karta till programförslaget, se figur 19 på sida 20.

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

Kläppen som ligger i nord-sydlig riktning inom delområde [1], samt en ytterligare drumlin strax sydväst om programområdet, utgör en naturlig koppling mellan Söderslätt och slättlandskapet i söder. Skogen på drumlinerna är relativt gammal och har pekats ut för sina naturvärden (se avsnitt Naturtyper och identifierade naturvärden). Här finns även vägar som gör det möjligt att passera under E4:an för att nå slättlandskapet. På sikt är det viktigt att en trädridå anläggs sydväst om programområdet för att binda samman grönområde [1] med passagen under E4:an längs den befintliga vägen. Detta för att förstärka befintliga grön koppling illustrerad i figur 13.

Att bevara grönområde [1] innebär även att områdets förmåga att infiltrera dagvatten bibehålls, vilket är positivt för programområdet i stort. Även höjdförutsättningarna gör området lämpligt att spara som grönområde, då det är naturligare



Figur 23. Kartan illustrerar föreslagen grönstruktur med naturskog, möjlig parkyta, grönstråk samt område för en mindre anlagd park. Kartan illustrerar även parkyta i förhållande till marknivåer, för att ge en bild av området samt områdets grönstrukturs topografi.

att bebygga planare delar av programområdet. Området är fortsättningsvis tänkt att bibehålla sin naturskogskaraktär.

I programområdets sydöstra del [5] har ett Skurkläppen sparats som grönområde. Att spara gröna höjdparter skapar kvaliteter för både boende och för växt- och djurlivet, och i detta fall är det

dessutom svårt att bebygga området utifrån dess höjdförutsättningar.

Söderslättsvägen planeras att anläggas som en grön huvudgata med dubbla trädader, ett brett gång- och cykelstråk i norr samt en trottoar i söder (se avsnitt Gator och trafik). Denna utformning bidrar till att förstärka den gröna kopplingen mellan de

olika områdena och sammanbinder naturområdena [1] och [5] med befintliga grönområden på Teg. Trots denna utformning kan behovet av en specifik passage ändå uppkomma, vilket behöver utredas vidare i kommande planskede. Utöver Söderslättsvägen ses trädplanteringar intill alla större vägar inom området som positivt för att skapa en sammanhållen grönstruktur som underlättar rörelse.

I anslutning till det sparade grönområdet och den nya Söderslättsvägen möjliggör planprogrammet för en anlagd parkyta [2]. Syftet med denna yta är att bryta upp naturområdet och tillföra liv och närvaro. Här kan parkfunktioner som inte kan inrymmas i naturmarken [1] skapas, som till exempel en pulkabacke eller ett utegym, utan att riskera att påverka djur- och växtlivet negativt. Planprogrammet öppnar även för att denna yta kan planläggas för bostäder, då lägenheter mot Söderslättsvägen också uppfyller syftet med att skapa närvaro på platsen.

Inom programområdets norra del [3] föreslås en mindre anlagd park för att erbjuda en variation av gröna rum. Parken föreslås placeras i anslutning till den norra programområdesgränsen för att även bli tillgänglig för den befintliga villabebyggelsen.

Gator och trafik

Planprogrammet föreslår en ny huvudgata, Söderslättsvägen, mellan Norra Obbolavägen och Söderslätts handelsområde. Vägen blir huvudsaklig trafikförsörjare för de nya bostadskvarteren och syftar till att avlasta Norra Obbolavägen samt leda trafik från Ön och Teg mot Söderslätts handelsområde och E4:an.

Till planprogrammet har en utredning av vägdragning tagits fram av Sweco där Söderslättsvägens lokalisering har studerats utifrån rådande topografi samt närliggande bostadsbebyggelse och industri. Utredningen konstaterade att vägens placering inom området inte påverkar vägprofilen i någon större utsträckning. Anpassningar, i form av skärning

genom höjden närmast Söderslätts handelsområde samt markmodellering där vägen på en mindre sträcka behöver gå på bank, krävs oavsett vald sträckning.

Det som fått avgöra Söderslättsvägens lokalisering har i stället varit möjligheten av att bibehålla ett sammanhållet skogsområde med höga kvaliteter i norr. Därav har vägen placerats så nära befintligt verksamhetsområde i söder som möjligt. Denna placering av Söderslättsvägen innebär även att vägen får utgöra avdelare mellan nya bostäder och befintligt verksamhetsområde. Söderslättsvägen blir därmed både en visuell och avståndsmässig avdelare samt en naturlig övergång från industriområdets brokighet till bostädernas lugn och grönska.



Figur 24. Karta över ny vägstruktur. Vägarnas exakta placering samt karaktär fastställs i kommande planarbete.

I arbetet med planprogrammet har en normalsektion för Söderslättsvägen tagits fram. Sektionen om 24 meter möjliggör för kollektivtrafik, dubbla trädader, en gångväg i söder och en bredare gång- och cykelväg mot bostäderna i norr.

Förutom Söderslättsvägen föreslås en gatustruktur som delar upp bostadsområdet i mindre kvarter samt kopplar samman med Söderslätts bostadsbebyggelse i norr och Öst-Tegs industriområde i söder, se vägkopplingar i figur 19. Dessa kopplingar är viktiga för att programområdet ska upplevas som en förlängning av befintlig struktur och inte som en egen enklav. Utformningen av gatustrukturen ska dock inte per automatik medföra att biltrafik leds den närmaste vägen mellan områdena utan snarare utformas för att främja fotgängare och cyklister. Därav föreslås en struktur där interna vägar ansluter till Kläppvägen, Bigatan och Långgatan i norr. Utformningen av dessa kopplingar till befintlig gatustruktur, samt för vilka trafikslag dessa lämpar sig, behöver studeras närmare vid detaljplanering.

I söder, mot Öst-Tegs industriområde, föreslås ytterligare vägkopplingar som sammanbinder områdena norr och söder om Söderslättsvägen. Dessa kopplingar är en del av kommunens långsiktiga utveckling av stadsdelen och förväntas därmed ej att förverkligas i samband med anläggandet av Söderslättsvägen samt vägkopplingar i norr. Den exakta dragningen samt utformningen av dessa vägar är ej utredd och behöver studeras närmare vid framtida



Figur 25. Normalsektion för Söderslättsvägen. Sektionen kan komma att justeras i framtida planarbete.

detaljplanering av verksamhetsområdet.

Gång- och cykeltrafik

Ett nytt gång- och cykelstråk i anslutning till ny bostadsbebyggelse föreslås inom sektionen för Söderslättsvägen. Utöver detta föreslås en struktur med interna gång- och cykelkopplingar genom programområdet. Att cykla ska vara attraktivt, sommar som vinter, vilket ställer krav på att gång- och cykelvägarna är gena, säkra och estetiskt tilltalande.

Kollektivtrafik

Det finns ingen utpekad hållplats inom programområdet då det finns flera befintliga hållplatser med hög turtäthet i närheten av programområdet. Eventuellt nya kopplingar för kollektivtrafik får utredas vidare i framtida detaljplaneprocess. I normalsektionen för Söderslättsvägen har planprogrammet däremot tagit höjd för framtida busstrafik, därför föreslås en körbanebredd om 7,5 meter.

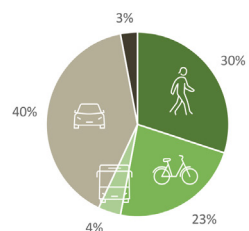
Trafikutredning

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

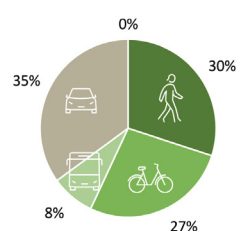
Utredningen utgår från kommunens uppskattning om 650 nya lägenheter med 1 300 nya invånare för föreslagna bostadsområden. För att beräkna den tillkommande trafiken har en trafikallstring gjorts där man tittat på två olika färdmedelsfördelningar. I scenariot 1 har man fördelat färdmedel utifrån kommunens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

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

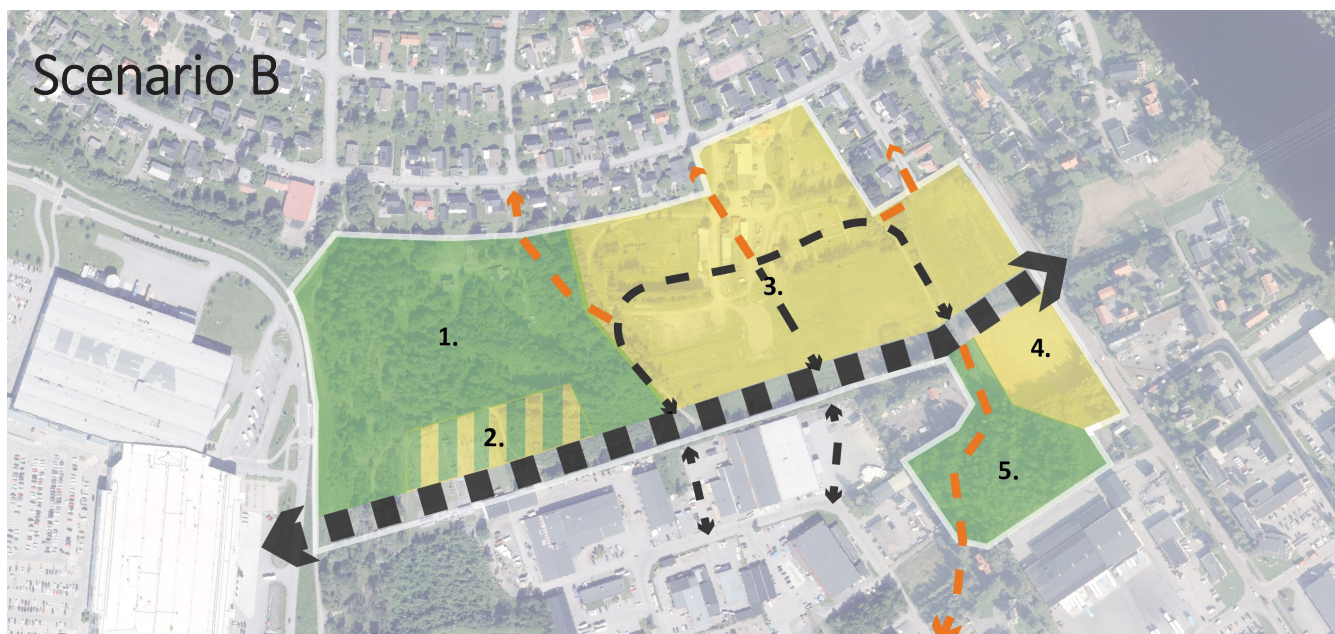
Scenario 1
Nuläge - Personresor



Scenario 2
Målstyrt scenario - Personresor



Figur 26. Antagen färdmedelsfördelning för Scenario 1 och 2. Källa: Ramboll



Figur 27. Illustration med två möjliga trafikstrukturer. Bilvägar är markerade med svart och gång- och cykelvägar med orange

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

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

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

Trafikutredningen har även analyserat planprogrammets påverkan på trafiknätet i stort där fyra korsningspunkter har studerats. Då planprogrammet kommer att byggas ut i etapper har utredningen utgått från ett prognosticerat trafikflöde för 2040. Se figur 28 för sifferhänvisningar inom klammer.

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

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

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

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

Parkering

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



Figur 28. Ortofoto med studerade korsningspunkter markerade i orange

Konsekvenser av programförslaget

Trafikbuller

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

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

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

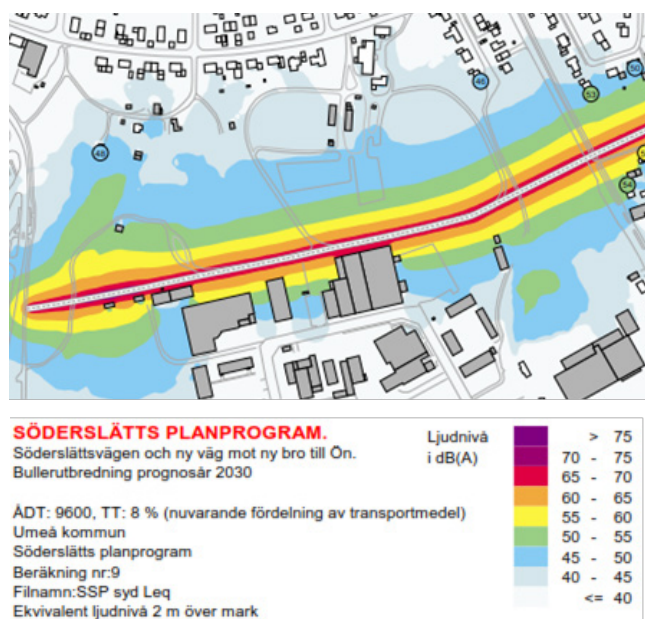
Inga befintliga bostäder väster om Norra Obbolavägen beräknas få ljudnivåer från den nya vägen som orsakar att riktvärden överskrids. Öster om Norra Obbolavägen måste däremot

bulleråtgärder tas fram för att inte riktvärden ska överskridas för befintlig bebyggelse i direkt anslutning.

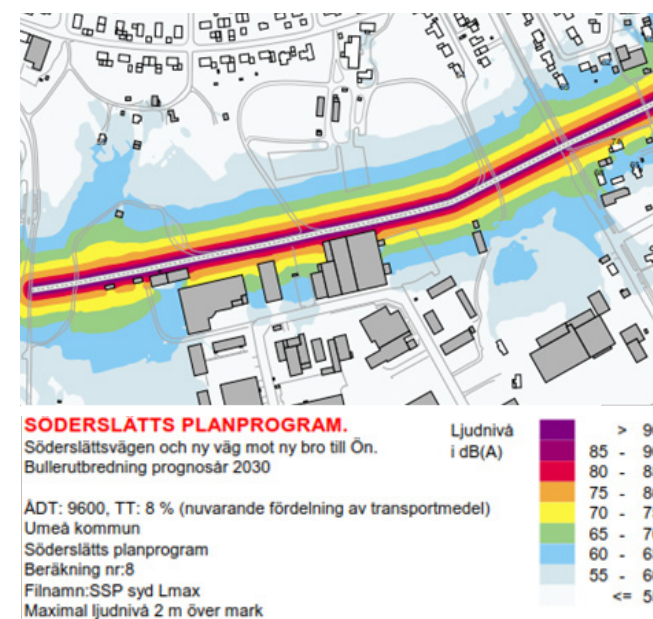
Eftersom programförslaget innebär att nya bostäder kommer att uppföras inom 60 meter från Söderslättsvägen, är anpassningar av bebyggelsen nödvändiga om riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid uteplats överskrids. Om bostäder placeras närmare än 35 meter från Söderslättsvägen krävs ytterligare anpassningar, exempelvis att lägenheterna

utformas som genomgående med minst hälften av bostadsrummen vända mot en bullerdämpad sida.

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



Figur 29. Bullerkarta som visar ekvivalent ljudnivå från Söderslättsvägen.



Figur 30. Bullerkarta som visar maximal ljudnivå från Söderslättsvägen.

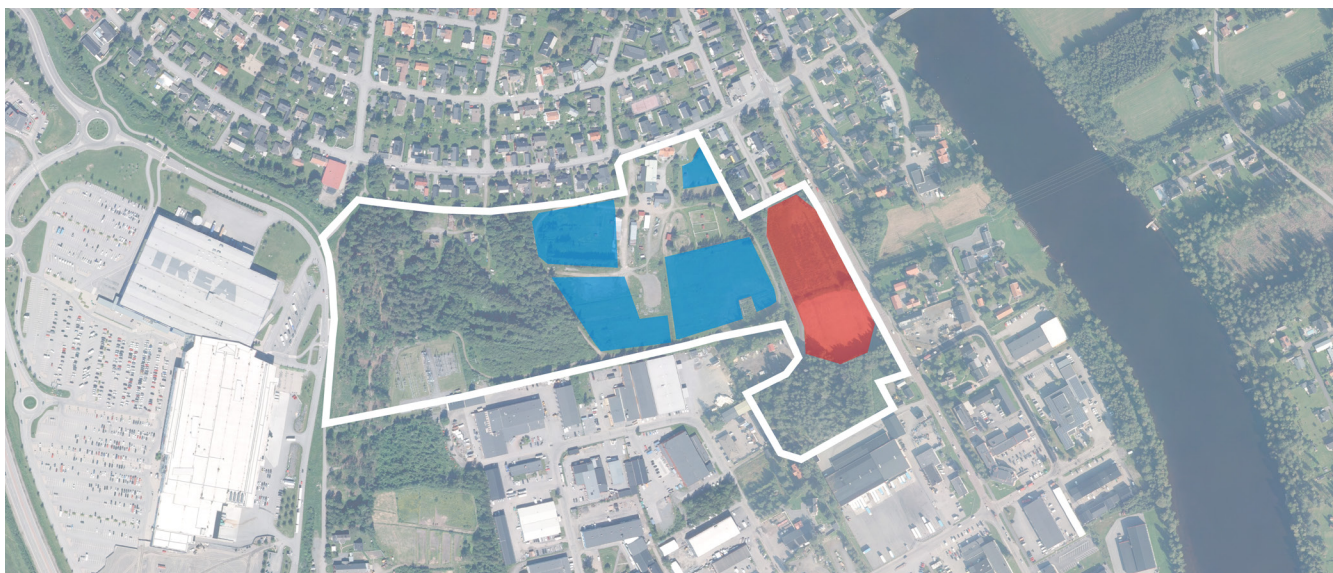
Påverkan på befintlig bebyggelse inom programområdet

I enlighet med gällande detaljplan 2480K-P28/1969 föreslår planprogrammet användningen natur för fastighet Västerteg 13:12, se figur 16. Som beskrivet under rubrik "Befintlig bebyggelse" utgörs fastigheten av en villa med tillhörande uthus. Planprogrammet innebär ingen förändring för fastigheten.

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

Jordbruksmark

Inom programområdet finns jordbruksblock om ca 3,4 ha som nyttjas på olika sätt. Då jordbruksmarken brukas anses den vara brukningsvärd. Merparten av dessa block används som hästhagar. Då programförslaget innebär att jordbruksmarken ianspråktagas för bostäder har en studie för jordbruksmark tagits fram där alternativa lokaliseringar av bebyggelsen har övervägts och diskuterats utifrån femkilometersstaden, goda boendemiljöer, tillgänglighetsaspekter och kostnad. Studien konstaterar att en hög förtätning i detta



Figur 31. Kartan visar jordbruksmark inom planprogramområdet. Rött i figuren är jordbruksblock som är stödberättigade, ca 1,1 ha. Blått är jordbruksblock som inte är stödberättigade, ca 2,3 ha, och används till hästhagar.

läge i förhållande till centrum samt Universitets- och sjukhusområdet, som är kommunens stora målpunkter, har ett tydligt strukturellt stöd i kommunens övergripande planeringsstrategi för en hållbar tillväxt. Med en kommande utveckling av infrastruktur genom programområdet och med planerade gång- och cykelbroar via Ön kommer dessa förutsättningar stärkas än mer.

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

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

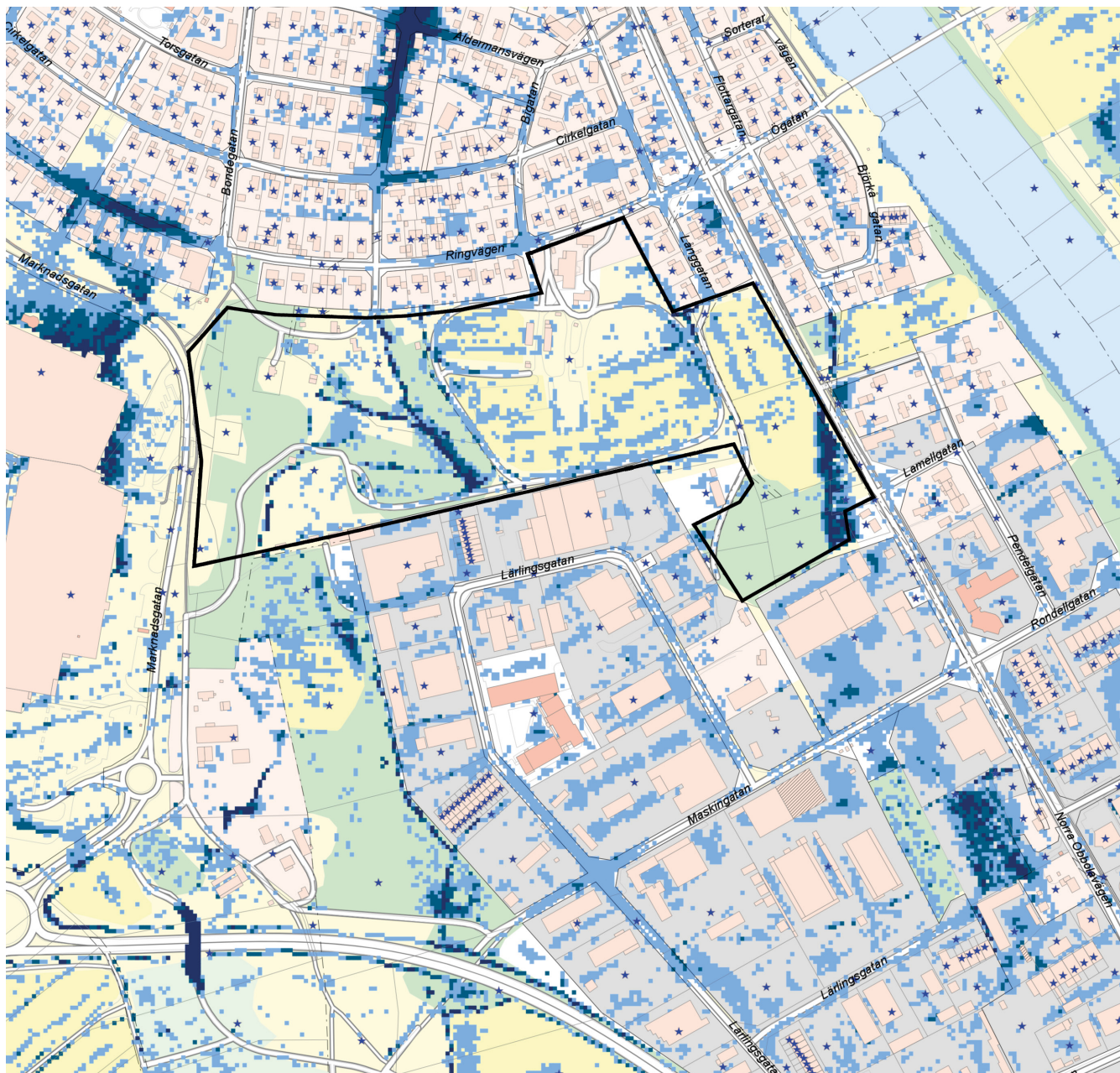
Den sammanlagda bedömningen är således att jordbruksmarkens läge intill bostäder, industri och infrastruktur minskar värdet som brukningsvärd mark och kan inte ses som "ostörd" jordbruksmark då denna mark redan är påverkad av motstridiga intressen och dessutom helt avskuren från övrig jordbruksmark i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

Dagvatten

Vid ett skyfall, se figur 32, kommer det uppstå en del större och mindre vattenansamlingar spritt över programområdet så som området ser ut idag. Vid en utbyggnad av området i enlighet med planprogrammet är det möjligt att modellera marken samt skapa hållbara lösningar som kan ta hand om dagvatten inom programområdet på ett strategiskt sätt. Detta behöver studeras i ett sammanhang för hela programområdet, samt eventuellt även närområdet, för att hitta bra dagvattenlösningar.

För att skapa en god grund för kommande detaljplaner planeras en övergripande dagvattenutredning för programområdet tas fram. Denna kommer även studera hur dagvattnet kan tas om hand så att exploateringen inte påverkar Lillåns/ Umeälvens miljöstatus negativt eller hindrar den från att uppnå sina kvalitetskrav.

Programhandlingarna kommer kompletteras med slutsatserna från dagvattenutredningen inför godkännande.



Figur 32. Karta som redovisar långpunkter i området där det ansamlas vatten vid skyfall.

Genomförande

Markägare

Planprogrammet omfattas av följande fastigheter:

Österteg 2:31 - privat

Västerteg 51:2 - kommunalt

Österteg 2:29 - privat

Österteg 6:35 - kommunalt

Österteg 6:19 - kommunalt

Österteg 6:20 - kommunalt

Österteg 6:34 - kommunalt

Österteg 3:51 - kommunalt

Österteg 3:50 - kommunalt

Österteg 2:62 - kommunalt

Österteg 2:43 - kommunalt

Västerteg 13:12 - privat

Västerteg 8:77 - kommunalt

Västerteg 33:1 - kommunalt

Västerteg 47:1 - kommunalt

Västerteg 60:1 - kommunalt

Västerteg 66:1 - kommunalt

Västerteg 13:37 - kommunalt

Västerteg 13:17 - kommunalt

Etapputbyggnad

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

Huvudmannaskap för allmänna platser

Nuläge

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

Umeå kommun är huvudman för Marknadsgatan och Norra Obbolavägen, i övrigt finns det en samfärdig väg inom planområdet samt körbanor som nyttjats för hästsport.

Övriga vägar inom planområdet, förutom Norra Obbolavägen, ligger på privat fastighetsmark och har därmed inte kommunalt huvudmannaskap.

Förändringar

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

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

Ekonomiska konsekvenser för exploatör

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

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

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

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

Utöver exploateringsersättning tillkommer exploateringskostnader för åtgärder inom respektive detaljplaneområde, det vill säga lokala exploateringskostnader. Sådana kostnader kan exempelvis vara utbyggnad av lokalgator, flytt av allmänna ledningar, dagvattenlösningar och fastighetsbildningsåtgärder. Även lokala exploateringskostnader kommer regleras i exploateringsavtal.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

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

Fler boende inom området medför ett större tryck på kommunal service såsom skolor, förskolor och vård, vilket även det innebär kostnader. Nya medborgare medför ökade skatteintäkter.

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

Teknisk infrastruktur

Ledningar

Den luftledning som går från Ön över mot IKEA håller på att grävas ned och den transformationstation som ligger inom planområdet ska avvecklas. Den transformatorstation som ligger inom planområdet kommer att flyttas längre söderut på industriområdet.

Respektive ledningsägare svarar för erforderliga utbyggnader av ledningar för vatten, avlopp,

dagvatten, fjärrvärme, el, bredband och tele fram till förbindelsepunkter. Investeringarna finansieras med taxor.

Verksamhetsområden

Planområdet ingår i Vatten och Avfallskompetens i Norr (VAKIN) verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten.

Programhandlingar

Programbeskrivning

Illustrationskarta

Bilagor

Bilaga 1: Trafikutredning, Ramboll 2025

Bilaga 2: PM artskydd, Umeå kommun 2024

Bilaga 3: Studie för jordbruksmark

Referenser

Fornsök [Elektronisk resurs] / Riksantikvarieämbetet (2019)

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

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

Umeå kommun, Fördjupning för Ön, (2008)

Umeå kommun, Parkeringsnorm (2016)

Umeå kommun, Parkskogar Umeå, (2016)

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

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